

AUSGABE 5/2023

- **BUNDESDELEGIERTEN-KONFERENZ IN DARMSTADT**
- **NEUER VORSTAND DER GDF IM INTERVIEW**
- **FREQUENZEN, KANÄLE UND KONVENTIENEN**
- **RETTUNGSHUBSCHRAUBER IM EINSATZ**

der flugleiter



Gewerkschaft der Flugsicherung



EINLADUNG

**zur Bundesfachbereichskonferenz FSBD der GdF e. V.
vom 27. bis 29. Februar 2024 in Köln**

Ort: Tagungshotel Dorint Hotel am Heumarkt Pipinstr. 1, 50667 Köln
Beginn: 11:00 Uhr



Tagesordnung:

- P.1** Eröffnung der Bundesfachbereichskonferenz und Begrüßung
- P.2** Festlegung der Konferenzleitung
- P.3** Berufung der Mandatsprüfungskommission
- P.4** Feststellung der Beschlussfähigkeit
- P.5** Genehmigung der Tagesordnung
- P.6** Berufung des Wahlausschusses
- P.7** Bericht des Vorstandes
- P.8** Entlastung des Vorstandes
- P.9** Wahlen
 - 9.1** Leiter FSBD
 - 9.2** Internationales
 - 9.3** Berufliches und Soziales
 - 9.4** Schatzmeister
- P.10** Stationengespräche
- P.11** Newbie-Session
- P.12** Bildung der Arbeitsgruppen A, B, C und D
- P.13-16** Berichte der einzelnen Arbeitsgruppen und Beschlussfassung
- P.17** Verschiedenes
- P.18** Schließung der Veranstaltung und Verabschiedung

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



2003 – 2023: 20 Jahre Gewerkschaft S. 9



20 Jahre GdF – die Geburtstagsfeier S. 24



20 Jahre GdF – Anekdote

S. 40



Erstens kommt es anders ... S. 66



Flughafen München weiterhin im Aufwind S. 78

Editorials	04
Termine	06
GdF Vorstand Personelle Veränderungen an der Spitze der GdF	07
GdF Vorstand Obleute-Meeting in Darmstadt	08
GdF Vorstand 2003 – 2023: 20 Jahre Gewerkschaft 20. Bundesdelegiertenkonferenz 2023 in Darmstadt	09
Interview Fragen an den neugewählten Vorsitzenden der GdF, Oliver Wessollek ...	14
Interview Fragen an den neugewählten Schatzmeister der GdF, Thorsten Wesp	16
Interview Fragen an das neugewählte Vorstandsmitglied für „Presse und Kommunikation“ der GdF, Thomas Ullrich	18
Interview Fragen an den Vorstand „Tarif Regio und Drittgeschäft“, Oliver Strack	20
GdF Vorstand Zehn Jahre Bundesvorstand	22
GdF Vorstand 20 Jahre GdF – die Geburtstagsfeier	24
Interview Fragen an den neuen FSBD-Vorsitzenden, Thorsten Raue	32
FSBD Außerordentliche Delegiertenversammlung der FSBD	34
FSAD 2. Vertreter des FSAD im Bundesvorstand	35
IFATCA IFATCA-Konferenz mal anders – hinter den Kulissen von „IFATCA 62“	36
Verbände 20 Jahre GdF – Anekdote	40
Verbände 13 th FISO Seminar hosted by IFISA.....	42
ATC 8,33 – k(l)eine Hexerei: von Frequenzen, Kanälen und Konventionen	46
Joe’s Corner „Team One DFS“	50
Berichte Ein Tag bei „Christoph 42“	52
Accidents Erstens kommt es anders	66
Accidents In memoriam Korean-Flug KE/KAL 007	69
Kollegen ATC BBQ 2023	74
Kollegen Sommerfest in Nürnberg	76
Airports Flughafen München weiterhin im Aufwind	78
Aus aller Welt Kurz und interessant	80
Impressum	82



von Matthias Maas,
Bundesvorsitzender

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

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

Nun ist es so weit.

Nach mehr als zehn Jahren als Bundesvorsitzender der Gewerkschaft der Flugsicherung e. V. (GdF) und mehr als 60 geschriebenen Editorials ist dieses heute mein letztes Grußwort an Sie alle.

Am 22./23. September fand in Darmstadt die 20. ordentliche Bundesdelegiertenkonferenz der GdF statt. Wie bereits vorher angekündigt, habe ich auf dieser Veranstaltung mein Amt als Vorsitzender vorzeitig zur Verfügung gestellt und den Weg für die Wahl eines neuen Vorsitzenden freigemacht.

Dieses Amt, das mich seit Mai 2013 eigentlich täglich beschäftigte, war sehr herausfordernd und zeitintensiv, aber auch spannend und meistens erfüllend. Ich möchte von diesen vergangenen zehn Jahren eigentlich keinen Tag missen und würde mich – auch mit dem heutigen Kenntnisstand – wieder genauso entscheiden.

Ich durfte an vielen wichtigen Entscheidungen mitwirken und diese dann auch gegenüber der Mitgliedschaft und der breiten Öffentlichkeit erläutern, präsentieren und durchsetzen. Nicht immer waren alle begeistert, doch es ist auch nahezu unmöglich, es immer allen recht zu machen.

Erfolgreiche Gewerkschaftsarbeit – und diese besteht nicht nur aus tariflicher Arbeit, sondern auch viel aus politischem Wirken, Gesprächen, Konferenzen, Betriebsversammlungen u. v. m. – ist immer auch mit Kompromissen verbunden. Wie wirksam diese Kompromisse sind, hängt aber sehr viel von dem Team um einen herum ab; seien es die Vorstandskollegen, die Mitarbeiterinnen in der Geschäftsstelle, alle weiteren Funktionäre, die externen Berater und nicht zuletzt die persönlichen Vertrauenspersonen, die sich alle mit den Themen auseinandersetzen und – zum Wohle der Mitglieder – einen großen Teil ihrer Freizeit einbringen.

Ich hatte in meiner Zeit als Bundesvorsitzender stets das Glück, ein besonders gutes Team um mich herum zu haben, das fast immer an einem Strang zog, um die Geschicke in die richtige Richtung zu lenken. Dafür bin ich unendlich dankbar, denn ohne die oben genannten Personen wäre diese Aufgabe nicht zu bewältigen gewesen.

Nun verlasse ich diese tolle Truppe, die einen Großteil meines Lebens mitbestimmt hat. Gleichzeitig mit mir beendet auch unsere Schatzmeisterin **Dr. Gabriele Dederke** – nach mehr als 20 Jahren im Amt – ihre Tätigkeit im Bundesvorstand, und auch unser Bundesvorstand für Presse und Kommunikation **Jan Janocha** stellte sich nach zehn Jahren als Bundesvorstand nicht mehr zur Wiederwahl.

Somit fand auf dieser Bundesdelegiertenkonferenz ein nicht unerheblicher Wechsel im Bundesvorstand statt. Mit den frisch gewählten Bundesvorständen **Oliver Wessollek** (Bundesvorsitzender), **Thorsten Wesp** (Schatzmeister) und **Thomas Ullrich** (Presse und Kommunikation) sowie **Thorsten Raue**, der als neuer Leiter des Bundesfachbereichs FSBD in den Vorstand nachrückt, ist es mir jedoch um die Zukunft der GdF nicht bange.

Und so beende ich jetzt mein letztes Editorial voller Stolz auf diese Gewerkschaft. Es war mir immer eine Freude und große Ehre, der Bundesvorsitzende dieser großartigen Gewerkschaft zu sein.

Bleiben Sie alle gesund und vor allem: Halten Sie der GdF die Treue.

„Ich bin dann mal weg!“

Herzlichste Grüße

Matthias Maas
Ehemaliger Bundesvorsitzender





von Oliver Wessollek,
Bundesvorsitzender

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

auch von mir ein herzliches willkommen zur fünften Ausgabe und gleichzeitig

mein erstes Editorial für unsere Mitgliederzeitschrift.

Nun ist es soweit – Teil 2

Im ersten Teil unseres Editorials hat sich mein Vorgänger Matthias Maas verabschiedet. Nun ist es an der Zeit, mich kurz vorzustellen: Oliver Wessollek, 55 Jahre jung, glücklich verheiratet und stolzer Vater eines erwachsenen Sohnes. Als Gründungsmitglied der GdF und mit mehr als zehn Jahren Fachvorstandstätigkeit habe ich nun das Steuerrad der Gewerkschaft der Flugsicherung e.V. übernommen. Die Schuhe, die ich mir nun anziehen werde, sind sehr groß und haben sehr große Abdrücke hinterlassen.

Unsere GdF hat ihren scheidenden Bundesvorständen tatsächlich einiges zu verdanken. Sie haben mit ihrer Arbeit seit Jahren die Gewerkschaft mit gelenkt und geführt. Ihnen gilt unser allergrößter Respekt und Dank.

Jetzt steht für mich erst einmal die Sichtung der vielen Aufgaben und die Einarbeitung an – neben den vielen neuen Terminverpflichtungen, in die ich eingebunden bin. Mir ist es ein großes Anliegen, nah an der Realität und pragmatisch zu arbeiten. Nichts wäre schlimmer, als an den Bedürfnissen unserer Mitglieder vorbeizuarbeiten.

Wo es hinführt, wenn man nicht den richtigen Fokus hat, sieht man gerade in der Luftfahrtbranche nur allzu deutlich. Nach zugegebenermaßen sehr einschneidenden Problemen während der Pandemie und den aktuellen großen Auswirkungen durch einen Krieg in Europa sind die Flughäfen und Fluggesellschaften immer noch in einer schwierigen Phase. Die Personaldecke ist in einigen Bereichen immer noch nicht wieder auf das normale Maß zurückgekehrt, Investitionen müssen nachgeholt werden – und die Aktionäre wollen ja auch noch befriedigt werden. Deshalb muss man jetzt natürlich noch die Politik und die Öffentlichkeit überzeugen, wie schlimm die hohen Gebühren in der Luftfahrtbranche sind, während man sich bei der ein oder anderen großen Fluggesellschaft schon wieder der Milliardengewinnzone nähert. Gerade fand ein Luftfahrtgipfel in Hamburg statt und die Lobbyisten laufen auf Hochtouren. Es könne ja nicht sein, so die einhellige Meinung der Luftfahrtriesen, dass sich die Flugsicherungsgebühren erhöhen. Der Milliardenverlust der Deutschen Flugsicherung während der Pandemiephase darf doch nicht an die Fluggesellschaften weitergegeben werden, wo kämen wir denn da hin? Leider vergessen die Lobbyisten und CEOs dieser Gesellschaften, dass sie in guten Zeiten von der Regulierungsvorgabe der europäischen Kommission erheblich profitiert haben und die Überschüsse der Flugsicherungsorganisationen an die Fluggesellschaften in Form von Gebührensenkungen zurückgeflossen sind. Ebenso wird verschwiegen, dass alle europäischen Flugsicherungsgewerkschaften seit Jahren auf diesen Effekt des Gebührensystems hingewiesen haben. Aber der Markt wird das ja sicher regeln.

In dieser Ausgabe unseres „der flugleiter“ werden wir über unsere Bundesdelegiertenkonferenz ausführlich berichten. Ebenso über unseren kleinen Festakt zum 20-jährigen Jubiläum.

Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen beim Lesen unserer fünften Ausgabe in diesem Jahr.

Herzlichst

Oliver Wessollek
Neugewählter Bundesvorsitzender



(Voraussichtliche) **GdF-Termine**

OKTOBER 2023

05.	Revisionskommission	Seeheim
10.	Vorstandssitzung FSBD	online
11. – 12.	Vereinigung Cockpit AG ATS	Leipzig
13.	Vorstandssitzung FSAD	Berlin
16.	Vorstandssitzung FSTD	Frankfurt
17.	TRIPARTITE Meeting	Brüssel
16. – 18.	IFATCA European Regional	Riga
25. – 27.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt
25. – 27.	ATCEUC	Catania

NOVEMBER 2023

07.	AG ATOS International	Frankfurt
07.	Vorstandssitzung FSBD	online
08.	Podcast-Aufnahme	Frankfurt
09. – 10.	Vorstandssitzung FSTD	Düsseldorf
13. – 17.	IFATSEA	Buenos Aires
20. – 21.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt
27. – 28.	Tarifkommission	Frankfurt

DEZEMBER 2023

05.	Podcast-Aufnahme	Frankfurt
07. – 08.	Austausch und gemeinsame Vorstandssitzung AATCA und FSBD	Wien
13. – 14.	AG ATOS	Bremen
15.	Vorstandssitzung FSAD	Bremen
18. – 19.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt

Kein Anspruch auf Vollständigkeit!

PRESSEMITTEILUNG

Personelle Veränderungen an der Spitze der Gewerkschaft der Flugsicherung e. V.

Datum: 26.09.2023

Am 22. und 23. September 2023 fand in Darmstadt die 20. ordentliche Bundesdelegiertenkonferenz der Gewerkschaft der Flugsicherung e. V. statt.

Der langjährige Bundesvorsitzende Matthias Maas stellte sein Amt nach über zehn Jahren zur Verfügung. Oliver Wessollek, bisher Leiter des Bundesfachbereichs FS-Betriebsdienste, wurde von den mehr als 170 Delegierten mit sehr großer Mehrheit zum neuen Bundesvorsitzenden gewählt.

Frau Dr. Gabriele Dederke, seit mehr als 20 Jahren die Schatzmeisterin der GdF, stand für eine Wiederwahl nicht zur Verfügung. Neuer Schatzmeister wurde Thorsten Wesp, bisher Schatzmeister des Bundesfachbereichs FS-Technische Dienste der GdF.

Ebenfalls nach 10-jähriger Zuständigkeit stand Jan Janocha, Bundesvorstand für Presse und Kommunikation,

nicht mehr für eine Wiederwahl zur Verfügung. Sein Nachfolger wurde Thomas Ullrich, bisheriger Vorstand im Bundesfachbereich FS-Allgemeine Dienste.

Ebenfalls neu in den Bundesvorstand berufen wurde Thorsten Raue als neuer Leiter des Bundesfachbereichs FS-Betriebsdienste.

Für weitere zwei Jahre im Amt bestätigt wurde Oliver Strack als zuständiger Bundesvorstand Tarif & Recht der Bereiche Regio und Drittgeschäft.

Somit besteht das Bundesvorstandsgremium der GdF weiterhin aus neun Mitgliedern.

Für weitere Fragen steht Ihnen zur Verfügung:

Thomas Ullrich

Bundesvorstand Presse und Kommunikation GdF e. V.

Per E-Mail: thomas.ullrich@gdf.de



v.l.n.r. Rüdiger Purps, Oliver Strack, Thorsten Raue, Jörg Waldhorst, André Vöcking, Yvonne Dalitz, Oliver Wessollek, Thorsten Wesp, Thomas Ullrich.

Obleute-Meeting in Darmstadt



von Hans-Joachim Krüger

Erstmals fand im Darmstädter Tagungshotel der GdF, im Vorfeld der Bundesdelegiertenversammlung, eine gemeinsame Obleute-Versammlung statt. Alle drei Fachbereiche (Allgemeine Dienste, Betrieb und Technik) trafen sich, um Informationen und auch Stimmungen auszutauschen.

Das Pilotprojekt – ein gemeinsames Treffen aller Obleute aus allen Bereichen – soll zum Abschluss hin überprüft werden und dann soll entschieden werden, ob auch in Zukunft ein solches gemeinsames Treffen stattfinden sollte. Vonseiten der Versammlungsleitung wurde zu Beginn der Veranstaltung darauf hingewiesen, dass sich möglicherweise angesprochene Kritikpunkte oder gar Mängellisten in verschiedenen Bereichen in einem „sicheren Raum“ befinden und nicht nach außen getragen werden sollten.

Unter der Leitung der Leiter der Fachbereiche Technik, André Vöcking, und Betrieb, Oliver Wessollek, wurden die Teilnehmer aufgefordert, eine kurze „Bestandsaufnahme“ ihrer jeweiligen Niederlassung zu geben. Jörg Waldhorst – Leiter des Fachbereichs „Allgemeine Dienste“ – war leider

aufgrund einer anderweitigen Verpflichtung verhindert und hätte ansonsten ebenfalls durch die Versammlung geführt.

Berichte aus den verschiedenen Niederlassungen waren sicherlich für alle Teilnehmer sehr interessant, wobei in der ein oder anderen Wortmeldung viel Frust und Unverständnis für die zum Teil schlechte Personallage in den verschiedenen Bereichen mitschwangen. Besonders aus dem Bereich Technik kam sehr viel Kritik an der vorhandenen Personal- und Karriereplanung.

Bleibt festzustellen, dass ein solcher Meinungs austausch mit einer solch enormen Bandbreite sehr interessant war und in Zukunft hoffentlich auch wiederholt werden kann. Es kamen alle Bereiche, die in der GdF aktiv sind, zu Wort und berichteten über technische Arbeitsbedingungen, betriebliche Unzulänglichkeiten und personelle Besetzungsprobleme. Es wurde sicherlich viel Frust abgelaassen, und dennoch hörte man hin und wieder auch ein Wort der Zustimmung, die gleich mehrfach ausgesprochen wurde, speziell für die Tarifarbeit der GdF.

Die beiden Versammlungsleiter, Oliver Wessollek und André Vöcking, nahmen die vielen verschiedenen Statements zur Kenntnis und werden diese in den entsprechenden Untergremien der Fachbereiche erörtern.



Die Obleute wurden informiert von Oliver Wessollek (Noch-Leiter FSBD) und André Vöcking (Leiter FSTD). Foto: GdF

2003 – 2023: 20 Jahre Gewerkschaft

20. Bundesdelegiertenkonferenz 2023 in Darmstadt



„Volles Haus“ in Darmstadt. Foto: T. Williges

Bis auf wenige Ausnahmen ist und war das Maritim-Hotel in Darmstadt das Tagungshotel der GdF. Zentral gelegen und gut zu erreichen, war dies der Ausgangspunkt der damals noch jungen Gewerkschaft, um sich zu profilieren und um dort auch die ersten Beschlüsse zu fassen. Mittlerweile ist die GdF in der Tariflandschaft angekommen und durch ihre Tarif-, Fach- und auch Sacharbeit in vielen Gremien national wie auch international bekannt.

Das Hotel in Darmstadt ist zwischenzeitlich quasi die zweite Heimat der GdF geworden. Hier wurden die Wahlen für die Zukunft gestellt, hier wurden Vorstandswahlen durchgeführt, hier wurden weitreichende Diskussionen geführt, hier wurde protokolliert und informiert, und schließlich war es auch die Herberge für eine Unzahl von Delegierten, die sich jährlich mindestens einmal hier einfanden.

In diesem Jahr wird und wurde die GdF nun 20 Jahre – alt oder jung – das ist immer eine Frage der Betrachtungsweise. Die Vorbereitungen für die Jubiläumsveranstaltung starteten schon frühzeitig, da nicht nur eine normale Konferenz zu organisieren war, sondern auch ein Rahmenprogramm in Verbindung mit verschiedensten Einladungen. Vor Beginn der Veranstaltung wurden die Delegierten darauf hingewiesen, sich möglichst an die Tagesordnung zu halten, um eine zügige Durchführung zu ermöglichen.

Daher war es verständlich, dass der Vorsitzende, Matthias Maas, die Jubiläumsveranstaltung mit der Begrüßung von über 150 Delegierten und Gästen im großen Saal des Hotels pünktlich begann. Nach den allgemeinen Hinweisen zur Durchführung und Bestimmung der Versammlungsleitung trat man in die Tagesordnung ein.



Letzte Amtshandlung des „alten“ Vorstands.

Die Berichte aus dem Vorstand begannen mit den Worten des Vorsitzenden. Grundsätzlich wurde vorausgesetzt, dass der Tätigkeitsbericht des gesamten Bundesvorstands in schriftlicher Form vorliegt und den Delegierten bekannt ist. Der Vorsitzende nahm daher nur Bezug auf Begebenheiten der letzten knapp zwei Monate, die nach Erstellung des Tätigkeitsberichts aufliefen und sich hauptsächlich mit der Organisation und Durchführung der Jahreshauptversammlung befassten. Zum Ende seiner Zusammenfassung ließ Matthias Maas die Jahre seiner 10-jährigen Vorstandarbeit Revue passieren. Mit großem Applaus und „Standing Ovations“ wurden die Worte gewürdigt.

Worte des Abschieds gab es im Anschluss auch noch für Volker Möller (zuständig für die internationale Zusammenarbeit) sowie Jörg Petersen, Jörg Biermann und Lutz Wagner (alle mehr als 15 Jahre in der Vermögenskommission), die ebenfalls unter großem Applaus ihre ehrenamtliche Arbeit für die GdF niederlegten. Ein weiterer Abschied wurde von Jan Janocha (zuständig für Presse und Kommunikation) angekündigt. Ein Review auf seine Arbeit ist im Anschluss an diese Berichterstattung verfasst.

Die Berichte der weiteren Vorstandsmitglieder verliefen alle ohne weitere Nachfragen, und so konnte Gabi Dederke ebenfalls ihren letzten Kassenbericht vorlegen. Auch die Schatzmeisterin der GdF erklärte im Vorfeld der Jah-



Das Plenum. Foto: T. Williges

reshauptversammlung den Verzicht auf eine weitere Kandidatur. Ihr Kassenbericht wurde erneut unter „Standing Ovations“ und großem Applaus zur Kenntnis genommen – aber dadurch, dass die Gewerkschaftsarbeit auch nach ihrem Ausscheiden aus dem Bundesvorstand nicht liegen bleibt, zeichnete sich Gabi Dederke noch mit der Vorlage des Finanzplans für das Jahr 2024 aus. Dies war dann ihre letzte „Amtshandlung“.

Vorstandswahlen

Nach der rechtzeitigen Bekanntgabe des bisherigen Vorsitzenden, Matthias Maas, vorzeitig aus dem Amt zu scheiden, erklärte sich im Vorfeld der Jahreshauptversammlung der Leiter des Fachbereichs FSBD, Oliver Wessollek, dazu bereit, für dieses ranghöchste Amt innerhalb der GdF zu kandidieren. Gleichzeitig standen weitere Vorstandswahlen auf der Tagesordnung – (wie bereits be-

schrieben) das Amt des „Schatzmeisters“ und für „Presse und Kommunikation“ sowie für das Ressort „Tarif und Recht-Regio und Drittgeschäft“.

Wahl des Bundesvorsitzenden

Nach erfolgreichem Aufruf der Wahlkommission für mögliche weitere Bewerber für das Amt des Bundesvorsitzenden der GdF wurde die Wahl mit elektronischer Hilfe durchgeführt. Mit einem überragenden Wahlergebnis wurde Oliver Wessollek als 4. Vorsitzender der GdF in das Amt gewählt. Sichtlich gerührt nahm Oliver Wessollek die Wahl an und bedankte sich für das ihm entgegengebrachte Vertrauen.

Wahl des Schatzmeisters

Auch hier erfolgte zunächst der Aufruf der Wahlkommission für einen möglichen Mitbewerber – schließlich war Thorsten Wesp der einzige Bewerber. In seiner kurzen Bewerbungsrede betonte Thorsten Wesp die Arbeit im



Standing Ovations. Foto: T. Williges

Fachbereich FSTD und die dortige Zuständigkeit ebenfalls für die Finanzen. Da die Wahlen auch hier elektronisch und per Computer ausgewertet wurden, war das Ergebnis auf der großen Leinwand zu sehen, und die Pendelleiste schlug, ähnlich wie bei der Wahl des Vorsitzenden, sehr weit nach rechts aus. Das ebenfalls überwältigende Wahlergebnis bestätigte Thorsten Wesp in seiner neuen Funktion als Schatzmeister der GdF.



Steuerübergabe von Matthias Maas an Oliver Wessollek. Foto: S. Schöne



Abstimmung im Plenum.



Herzlichen Dank und Goodbye Dr. Gabriele Dederke und ...



... Jan Janocha. Foto: T.Williges

Wahl Presse & Kommunikation

Nachdem Jan Janocha ebenfalls seinen Verzicht auf eine neue Kandidatur frühzeitig bekanntgegeben hatte, haben sich im Vorfeld drei Bewerber für dieses Amt eingefunden. Mit kurzen Worten stellten sich die Bewerber Tamara Conrad und auch Thomas Ullrich den Delegierten vor. Da Michael Schwaderer, der dritte Bewerber, urlaubsbedingt nicht vor Ort sein konnte, richtete er sich via Videobotschaft an die Delegierten.

Auch hier erschien auf der großen Leinwand das Wahlergebnis, und die Pendelleiste schlug bei Thomas Ullrich am weitesten aus.

Thomas Ullrich ist somit fortan für die „Presse und Kommunikation“ der GdF zuständig.

Wahl Regionalbereich und Drittgeschäft

Weniger spektakulär, aber trotzdem wichtig war die Wahl für den Regionalbereich und das sogenannte Drittgeschäft. Nach bisher zwei erfolgreichen Jahren stand hier Oliver Strack zur Wiederwahl an, nachdem auch hier kein zusätzlicher Mitbewerber gefunden werden konnte. Oliver Strack wurde bei der anschließenden Wahl für zwei weitere Jahre in seinem Amt bestätigt.

Nachfolgend zu diesem Bericht der Bundesdelegiertenkonferenz standen die „Frischgewählten“ der Redaktion für jeweils ein kurzes Interview zur Verfügung.

Wahlen der Kommissionen

Nachdem die Vorstandswahlen erfolgreich beendet wurden, wurden die Besetzungen für folgende Kommissionen neu gewählt:

Die Mitglieder des Kontroll- und Beschwerdeausschusses, der Vermögensverwaltung, der Antragskommission und der Revisionskommission wurden zum Teil neu gewählt bzw. in ihren Ämtern bestätigt. Die Mitglieder in den jeweiligen Gremien sind über die Geschäftsstelle zu erfragen.



Nochmals stehender Applaus für die ausscheidenden Vorstandsmitglieder. Foto: T. Williges

Ehren-Mitgliedschaft

Die GdF hat nach Beschluss der Bundesdelegierten drei neue Ehrenmitglieder. Im Einzelnen sind dies: Klaus Berchthold-Nicholls (1. Bundesvorsitzender der GdF), Dr. Gabriele Dederke (langjährige Tätigkeit als Schatzmeisterin – seit über 20 Jahren) und Karla Reinighaus (Mitglied der ersten GdF-Tarifkommission).

Der zweite Tag

Der zweite Tag einer jeden Bundesdelegiertenkonferenz ist eigentlich als Arbeitstag bekannt, und so sollte es auch

dieses Jahr sein. Obwohl die Mehrzahl der Delegierten eine doch eher „bewegte“ Nacht hinter sich hatte, konnte die Tagesordnung am zweiten Tag pünktlich fortgesetzt werden. Gemäß der Tagesordnung wurden die verschiedensten Tagesordnungspunkte aufgerufen und nachfolgend größtenteils auch heftig diskutiert. Die Ergebnisse der abgearbeiteten Richtlinien, Satzungsänderungen und Geschäftsordnungspunkte sind in detaillierten Berichten nachzulesen oder über die Geschäftsstelle zu erfragen.

Interne Organisation

Die nächste Bundesdelegiertenkonferenz findet 2024 vom 20. bis zum 21. September erneut in Darmstadt statt.

Mit großem Dank für die sehr eindrucksvollen Tage in Darmstadt mit einer perfekten Organisation bedankte sich der neugewählte Bundesvorsitzende Oliver Wessollek bei dem Organisationsteam und den Mitarbeiterinnen der Geschäftsstelle. Im Anschluss dankte der Bundesvorsitzende noch allen Delegierten für sehr interessante Diskussionen und wünschte allen Beteiligten eine gute Heimreise.



Erste Beiträge des neugewählten Vorstands. Foto: T. Williges

Fragen an den neugewählten Vorsitzenden der GdF, Oliver Wessollek



Redaktion: Herr Wessollek, Sie sind nun der 4. Vorsitzende der noch relativ jungen Gewerkschaft GdF, und diese hat soeben das „Teenageralter“ verlassen. Sie hatten in den vergangenen Jahren stets eine offizielle Funktion innerhalb der GdF inne. Welche Erfahrungen aus Ihrer Vorstandsvergangen-

genheit nehmen Sie mit in das Amt des Vorsitzenden?

O. Wessollek: Zuallererst möchte ich mich bei allen meinen Kolleginnen und Kollegen für ihr Vertrauen in mich bedanken. Es erfüllt mich mit Stolz, aber auch mit Demut, dieses große Amt nun weiterführen zu dürfen. Die Schuhe, in die ich noch reinwachsen muss, sind natürlich sehr groß. Mit Sicherheit werde ich in das ein oder andere Fettnäpfchen gekonnt reintreten.

Nun zu Ihrer Frage: In meiner bisherigen Zeit in der GdF hatte ich bereits viele unterschiedliche Funktionen inne. Es war mir immer wichtig, nahe an der Praxis zu sein und nicht an der Realität vorbeizuarbeiten. Man darf sich oft von den Emotionen und der Aufgeregtheit seines Gegenübers nicht mitreißen lassen und sollte die Gespräche immer auf tatsächliche Gegebenheiten und Fakten lenken. Gerüchte und Gefühle dürfen nicht unser Handeln lenken. Und in emotionalen Momenten hilft es immer, mal eine Nacht über den Sachverhalt zu schlafen. Nicht auf jeden Zug zu springen und gelassen an die Themen herangehen, ist sehr wertvoll. Oft muss man Dingen auch in kleinen Schritten begegnen und nicht auf einen Schlag alles bewegen wollen.

Als Bundesvorsitzender ist es umso wichtiger, nah dranzubleiben und mit einem Fokus auf das Essenzielle die Themen einer gesamten Gewerkschaft zu begleiten. Es ist mir sehr wichtig, der Ansprechpartner für alle zu sein. Ich werde versuchen, wenn immer es möglich ist, mich bei unseren Arbeitsgruppen und Gremien zu zeigen und im Gespräch mit unseren Mitgliedern und Delegierten zu bleiben.



Redaktion: Sie arbeiten mit einem fast komplett neuen Vorstandsteam zusammen. Wesentliche Vorstandsämter (Finanzen und Presse/Kommunikation) wurden neu besetzt. Wie werden Sie die Zusammenarbeit im Vorstandsgremium koordinieren, und mit welchen Vorgaben wollen Sie die GdF fit für das nächste Jahrzehnt machen?

O. Wessollek: Das neue Gremium hat nun erst einmal die Aufgabe, die Amtsgeschäfte unserer GdF zu übernehmen und sich in die vielen unterschiedlichen Themen einzubringen.

Unser Gremium wird sich finden müssen. Das bedeutet, wir werden unsere internen Strukturen und Arbeitsweisen abstimmen und das „WIE“ unserer zukünftigen Zusammenarbeit erörtern. Für mich ist es unheimlich wichtig, dass unser Gremium als Team funktioniert und sich jeder auf jeden verlassen kann.

Mir ist es auch ein großes Anliegen, die neuen und modernen Kommunikationsmöglichkeiten zu etablieren. Heutzutage ist es selbstverständlich, dass man sich nicht nur in Präsenz trifft, vielmehr ist die Videokonferenz ein tägliches Kommunikationsmittel geworden. Ebenso ist eine gemeinsame Cloud für die Bearbeitung verschiedener Dokumente genauso selbstverständlich. E-Mail-

Ping-Pong mit kommentierten Dokumentenversionen sollte heutzutage nicht mehr notwendig sein. Die Arbeit in einem Vorstandsamt oder einem anderen Gremium der GdF soll effektiver werden und so viel weniger Aufwand für den Einzelnen bedeuten. Nur wenn ein Ehrenamt nicht zur Belastung mutiert, finden wir auch freiwillige helfende Hände. Ein erster Schritt war bereits die Aufteilung des Bundesfachbereichsvorstands Fachliches im FSBD. Arbeit auf mehr Schultern verteilen und mittels moderner Online-Netzwerke gemeinsam bearbeiten. Wir haben bereits die ersten Schritte im Bundesvorstand eingeleitet, und ich bin zuversichtlich, dass wir schon bald eine moderne Infrastruktur etabliert haben werden.

Redaktion: Die GdF hat sich in den letzten Jahren als Spartengewerkschaft etabliert. Wie sehen Sie die weitere Entwicklung der GdF im nationalen wie auch im internationalen Vergleich?

O. Wessollek: Als sogenannte Spartengewerkschaft haben wir seit Bestehen der GdF bewiesen, ein verlässlicher und vertrauensvoller Partner zu sein. Unsere Stärke waren schon immer unser Know-how und unsere Vehemenz, gewisse Themen voranzubringen. Wir werden ernst genommen und man verlässt sich auf uns. Die GdF ist in den internationalen Themen hervorragend vertreten und gilt als Garant für fachliches Know-how. Unsere fachliche Expertise ist immer wieder sehr gefragt und unsere befreundeten Fachverbände zählen auf uns und unsere Meinung. Kaum ein Meeting, in dem nicht nachgefragt wird, wie wir denn das ein oder andere Thema handhaben. Aber auch die Flugsicherungsanbieter, die Aufsichtsbehörden und internationalen Behörden wissen um unser breit aufgestelltes Fachwissen. Die GdF sollte sich gerade in diesen Bereichen weiterentwickeln. Mein Ziel ist, das bereits durch meine Vorgänger Erreichte zu verstetigen und weiter auszubauen. Die Weiterentwicklung unserer starken Solidargemeinschaft ist ein wichtiges Thema.

Redaktion: Die GdF steht vor einer entscheidenden internen Veränderung. Wie sehen Sie das interne Veränderungspotenzial der GdF?

O. Wessollek: Nach 20 Jahren erfolgreicher Fach- und Gewerkschaftsarbeit ist es meiner Auffassung nach langsam an der Zeit, sich die Dinge mal genauer anzuschauen. Die Welt hat sich nicht nur um uns herum weiterentwickelt. Muss man das immer noch so machen wie in den letzten Jahren? Es gibt mit Sicherheit einige Möglichkeiten, die Zusammenarbeit moderner und effektiver zu gestalten. Dazu gehört auch die passende Infrastruktur. Aber auch die Strukturen innerhalb der GdF sollten auf den Prüfstand. Sicher kann man heutzutage einiges verändern, ohne das grundsätzliche Ziel zu vernachlässigen. Wir haben ja bereits einige Veränderungen auf unserer diesjährigen Bundesdelegiertenkonferenz beschlossen. Dies war meiner Meinung nach erst ein kleiner erster Schritt, weitere werden folgen.

Redaktion: Sie waren in Ihren bisherigen Aktivitäten auch viel in internationalen Bereichen tätig und unterwegs und haben damit auch die GdF international repräsentiert und vertreten. Wie werden Sie Ihr Engagement künftig einteilen?

O. Wessollek: Während meiner Tätigkeit im Bundesfachbereich FSBD habe ich mir international ein kleines Netzwerk aufgebaut, das mir auch als Bundesvorsitzender nun helfen wird. Sicher verlagern sich die Aufgaben von fachlichen Aspekten hin zu rein gewerkschaftlichen Themen, aber die internationale Koordination mit unseren Partnern ist und bleibt in meinen Augen ein sehr wichtiger Baustein. Bereits jetzt bin ich in verschiedenen Themen international eingebunden. Mit Tim Friebe haben wir nun einen neuen Kollegen in den internationalen Themen. Als mein neuer Referent Internationales wird er mich tatkräftig unterstützen.

Redaktion: Die Redaktion „der flugleiter“ bedankt sich für dieses kurze Interview, wünscht Ihnen und Ihrem Team eine gute Zeit und hofft auf eine weiterhin gute Zusammenarbeit.

Fragen an den neugewählten Schatzmeister der GdF, Thorsten Wesp



Redaktion: Herr Wesp, willkommen im Bundesvorstand der GdF und willkommen als „Schatzmeister“.

Sie beerben, ja man kann schon fast sagen, eine Legende der GdF, Frau Dr. Gabriele Dederke. Sie hatte dieses Amt jahrelang inne, und Sie treten nun die Nach-

folge an. Was hat Sie bewogen, sich für dieses Amt zu bewerben?

T. Wesp: Ja, das ist richtig. Gabi hat nicht nur jahrelang das Schatzmeisteramt sehr erfolgreich geführt, sie hat dieses Amt im wahrsten Sinn aufgebaut. Schließlich ist Gabi Gründungsmitglied und seit Bestehen der GdF Schatzmeisterin. Diese Legende zu beerben, ist für mich eine große Ehre und zugleich eine große Herausforderung. Aber im Gegensatz zu Gabi muss ich nicht bei null beginnen, unsere Prozesse sind durch Gabi eingeführt und funktionieren. Dennoch stehen mit GdF 2.0 auch Änderungen bevor, die dieses Amt garantiert nicht langweilig werden lassen.

Diese bevorstehenden Herausforderungen nehme ich gern an, nicht zuletzt hilft mir meine kaufmännische Ausbildung natürlich sehr bei der Ausführung dieses Amtes. Zusätzlich hat mir auch unsere Geschäftsstelle eine tatkräftige Unterstützung zugesagt, hierfür bedanke ich mich jetzt schon und freue mich auf die Zusammenarbeit. Sicher wird es am Anfang noch an der einen oder anderen Stelle zu Problemen kommen, hier bitte ich bereits jetzt schon um etwas Nachsicht.

Als Schatzmeister zu kandidieren, war für mich ein logischer Schritt, schließlich war ich bereits seit 2017 Schatzmeister des FSTD und auch Mitglied der Vermögenskommission und habe somit schon sehr viel mit Gabi zusammengearbeitet und konnte sehen, wie umfangreich dieses Amt ist. Zudem bin ich als Diplom-Betriebswirt beruflich mit dem Arbeiten an Finanzdaten zuhause.



Redaktion: Sie kommen aus dem Fachbereich „Technik“ und hatten dort das gleiche Amt inne – welche Herausforderungen sehen Sie nun als „Bundesschatzmeister“ auf sich zukommen?

T. Wesp: Als Bundesschatzmeister hat man einen viel größeren Aufgabenbereich. Man muss nicht nur die drei Schatzmeister der Fachbereiche koordinieren, es muss der gesamte „Bundeshaushalt“ administriert werden.

Auch muss die GdF nach außen vertreten werden. Hier muss eng mit unserem Steuerbüro, dem Finanzamt und auch unseren Banken etc. zusammengearbeitet werden. Ich möchte sicherstellen, dass auch in Zukunft in der GdF alles rechtmäßig abgerechnet und berichtet wird.

Zusätzlich kommt die Arbeit mit der Vermögenskommission hinzu. Hier ist es wichtig, unsere Streikfähigkeit beizubehalten und weiter auszubauen, sodass wir in einem möglichen Tarifkonflikt jederzeit handlungsfähig sind. Ich möchte nicht, dass uns an der Tariffont die Munition ausgeht.

Redaktion: Die letzten Jahre der GdF waren bisher relativ unspektakulär und somit eigentlich auch sehr vorteilhaft für die Finanzen der GdF. Wo sehen Sie für die Zukunft mögliche Konfliktpunkte?

T. Wesp: *Tatsächlich haben sich die Finanzen unserer Gewerkschaft in den letzten Jahren gut entwickelt. Wir waren sogar in der Lage, nicht benötigte Mitgliedsbeiträge an die Mitglieder zurückzuerstatten.*

Wir profitieren hier von der Treue unserer Mitglieder und der Kostendisziplin unserer Funktionsträger, wofür ich mich hier ausdrücklich bei allen bedanken möchte.

Herausforderungen sehe ich bei der Umsetzung unserer Reorganisation GdF 2.0 und bei der Finanzierung unseres Tochtervereins ATCcare e. V., damit auch in Zukunft Leistungen wie die jährliche Erholungsbeihilfe gezahlt werden können.

Redaktion: *Die GdF steht vor einer Restrukturierung. Wie sehen Sie die möglichen Neuordnungen?*

T. Wesp: *Für den Bereich Finanzen möchte ich die Restrukturierung der GdF vor allem dazu nutzen, alle Prozesse in Frage zu stellen und dort, wo es sinnvoll und möglich ist, Verbesserungen anzustoßen.*

Dabei ist es mir wichtig, nicht einfach alles anders zu machen, sondern zielgerichtet Verbesserungen zu erreichen und Vereinfachungen umzusetzen.

Dies ist eine große Aufgabe, von der die Mitglieder wahrscheinlich nicht viel mitbekommen werden.

Redaktion: *Die Redaktion „der flugleiter“ bedankt sich für dieses Interview und wünscht Ihnen eine gute Zusammenarbeit mit Ihren Vorstandskollegen und auch mit der Redaktion.*

T. Wesp: *Ich bedanke mich für das Gespräch, und ich möchte mich an dieser Stelle ausdrücklich auch bei meiner Frau bedanken.*

Sie hat es überhaupt erst möglich gemacht, dass ich in den letzten Jahren so viel Freizeit in die GdF-Arbeit stecken konnte!



Dr. Gabriele Dederke mit ihrem Nachfolger als Schatzmeister Thorsten Wesp. Foto: S. Schöne

Fragen an das neugewählte Vorstandsmitglied für „Presse und Kommunikation“ der GdF, **Thomas Ullrich**



Redaktion: Herr Ullrich, willkommen im Bundesvorstand der GdF und willkommen als Vorstandsmitglied, zuständig für „Presse und Kommunikation“.

Presse und Kommunikation ist ein breit aufgestelltes Fachgebiet – wie stellen Sie sich diese Arbeit im Bundesvorstand vor?

T. Ullrich: Vielen Dank für das freundliche Willkommen.

Zuerst einmal vorweg einen großen Dank, dass mir so viele Delegierte ihre Stimme und somit auch ihr Vertrauen gegeben haben. Es war ja eine „richtige“ Wahl, da mehrere Kandidaten ihre Bereitschaft zur Ausübung dieses Amtes bekundet hatten. Ich freue mich daher sehr, dass ich es letztendlich geworden bin.

Der Bundesvorstand der GdF ist in seiner Zusammensetzung in großen Teilen neu. Ich denke, es wird sehr spannend sein, wie wir uns zusammenfinden und miteinander arbeiten. Ich bin sehr offen und versuche natürlich, meine Erfahrungen sowohl aus der Arbeit mit externen als auch internen Partnern einzubringen.

Redaktion: Herr Ullrich, Sie waren bisher bereits für Kommunikation im Fachbereich „Allgemeine Dienste“ zuständig. Welche Erfahrungen nehmen Sie aus dem Fachbereich mit in den Bundesvorstand?

T. Ullrich: Ja, das ist richtig. Seit knapp drei Jahren war ich für die Kommunikation im Fachbereich FSAD zuständig. In der Zeit ist es mir gut gelungen, den Fachbereich in der GdF bekannter zu machen, z. B. durch den ein oder anderen ausführlichen Bericht im „der flugleiter“. Aufgrund meiner bisherigen Tätigkeiten innerhalb und auch außerhalb der GdF habe ich Einblicke in die verschiedenen



Arbeitsweisen in den unterschiedlichen Arbeitsgruppen und Gremien erhalten und kenne somit auch die sensiblen Eckpunkte. Ich habe in der letzten Zeit auch an mehreren Bundesvorstandssitzungen als Vertretung für unseren Fachbereichsleiter teilgenommen. Auch da ist mir die Arbeitsweise somit nicht fremd.

Redaktion: Die Pressearbeit der GdF ist sehr nachfrageabhängig – kann komplett ruhen oder aber auch „Dämme“ einbrechen lassen. Wie wollen Sie sich auf diese Unwägbarkeiten vorbereiten?

T. Ullrich: Das ist aber genau das, was ich gern mache und worauf ich mich besonders freue. Ich bin seit 2005 Verfahrensplaner für die besondere Nutzung des Luftraums an der Niederlassung in Bremen. Da bin ich es gewohnt, dass unerwartet Themen oder Anfragen auftauchen, die man nicht direkt auf dem Zettel hat. Ich kann mich da sehr gut anpassen, und wenn ich ehrlich bin, mag ich diese Art zu arbeiten sehr.



Redaktion: Haben Sie spezielle Vorstellungen für die interne und externe Kommunikation?

T. Ullrich: Natürlich habe ich Vorstellungen für die Kommunikation. Ich mag es nicht so sehr, lange Artikel zu schreiben. Ich bevorzuge deshalb eher kurz und knackig auf bestimmte Themen zu reagieren. Ich versuche auch, dass ich so schnell wie möglich auf Fragestellungen antworte, weil ich es selbst nicht mag, wenn man wochenlang irgendwo auf eine Antwort wartet.

Redaktion: Mit ihrem Internet-Auftritt und auch mit der eigenen Zeitschrift „der flugleiter“ ist die GdF sehr gut aufgestellt – planen Sie dort weitergehende Maßnahmen?

T. Ullrich: Der Internet-Auftritt der GdF wird ja in Kürze mit der Neugestaltung der Homepage ein geänderter sein. Da würde ich tatsächlich erst einmal abwarten, wie diese Änderungen aufgenommen werden. Für die Zeitschrift „der flugleiter“ habe ich tatsächlich schon ein paar

Ideen. Ich finde die Zeitschrift aber auf jeden Fall super und werde auch in Zukunft an der Papierform festhalten. Bzgl. der Inhalte möchte ich aber gern die ein oder andere Rubrik einfügen, wo ich der Meinung bin, dass sie sicherlich von Interesse sein werden. Ich bekomme aufgrund meiner Tätigkeit auch Zeitschriften, z. B. vom DAeC oder auch vom Deutschen Hängegleiter-Verein. Dort sind häufig auch Themen wie z. B. Wetterphänomene sehr gut erklärt. Vielleicht auch Hintergründe für irgendwelche politischen Entscheidungen, die getroffen wurden und die nicht direkt für jeden nachvollziehbar sind.

Hierzu werde ich mich mit der Redaktion und dem gesamten Bundesvorstand abstimmen. Irgendwelche Alleingänge sind von mir nicht zu erwarten.

Redaktion: Die Redaktion „der flugleiter“ bedankt sich für dieses Interview und wünscht Ihnen eine gute Zusammenarbeit mit Ihren Vorstandskollegen und auch mit der Redaktion.

Fragen an den Vorstand „Tarif Regio und Drittgeschäft“, Oliver Strack



Oliver Strack

Redaktion: Herr Strack, herzlichen Glückwunsch zu Ihrer Wiederwahl! Inzwischen schauen Sie bereits auf zwei Jahre Vorstands- und Tarifarbeit zurück. Wie beurteilen Sie die vergangene Zeit?

O. Strack: Die Jahre vergingen wie im Flug, im Alltagsgeschäft bleibt wenig Zeit für einen Rückblick.

Die Arbeit im Bundesvorstand ist facettenreich und interessant, und ich bin dankbar für die wertschöpfenden Diskussionen im Gremium. An Themen mangelt es nie, und wir sind als Gremium zusammengewachsen.

In der Tarifarbeit waren es zwei unglaublich spannende Jahre mit aus meiner Sicht guten Tarifabschlüssen zwischen Corona-Krise und steigender Inflation. Es gab aber auch weniger schöne Dinge, zu denen die Insolvenz des Flughafens Hahn und die damit verbundene Phase der Ungewissheit für unsere Mitglieder an dem Standort gehörte.

Persönlich am meisten angefasst bin ich nach wie vor von der Skrupellosigkeit und Dreistigkeit, mit der die AFIS-Kollegen in Schönhagen von der dortigen Geschäftsführung ungerechtfertigt entlassen wurden, weil sie sich für ihre Rechte eingesetzt haben. Die unverschämten Vorwürfe, auf deren Basis der Rauswurf begründet wurde, erwiesen sich vor Gericht allesamt als haltlos, in der zweiten Instanz wurden Vergleiche zugunsten unserer Mitglieder geschlossen. Positiv waren der Zusammenhalt der Kollegen und das starke Engagement unseres Anwalts Jonas Dalby und von Markus Siebers, was mich tief beeindruckte und letztendlich zu dem halbwegs guten Ende führte. Ein fader Beigeschmack bleibt, denn der verantwortliche Geschäftsführer wurde weder persönlich noch politisch für sein Vorgehen und die verursachten Schäden zur Rechenschaft gezogen und ist noch immer der Vorsitzende des IDRF.



Redaktion: Die Tarifarbeit für die kommenden zwei Jahre wird sicherlich durch die politische und wirtschaftliche Lage gerade im Regionalbereich und vielleicht auch im Drittgeschäft entscheidend beeinflusst. Welche Erwartungen und vielleicht auch Befürchtungen haben Sie?

O. Strack: Wir bewegen uns in einem Spannungsfeld zwischen Inflationsdruck, angespannter wirtschaftlicher Lage und Fachkräftemangel. Mit der Einführung des neuen Gebührenkreislaufs wurde eine erhebliche wirtschaftliche Entlastung für die Regionalflughäfen realisiert, und wir können an vielen auch ein deutliches Verkehrswachstum beobachten. Auch die Auftragsbücher unserer Tarifpartner im Drittgeschäft sind gut gefüllt, und die Signale zeigen bei den meisten auf Wachstum.

Es braucht nicht viel Fantasie, um sich vorzustellen, dass Gehaltsforderungen bei der gegenwärtigen Inflation einen erheblichen Teil der anstehenden Forderungslagen ausmachen werden, gleichzeitig wird es längere Diskussionen um die Laufzeiten von Tarifverträgen geben.

Redaktion: Wer sind Ihre Hauptgesprächspartner, und wie beurteilen Sie Ihre Fachgespräche mit den jeweiligen Verantwortlichen?

O. Strack: Tarifarbeit ist ein Weg, daher gibt es immer auch eine Vielzahl von Gesprächspartnern.

Auf Arbeitgeberseite sind die Verantwortlichen natürlich die Geschäftsführungen der jeweiligen Unternehmen, die sich zum Teil Unterstützung durch externe Verhandlungsführer für die Tarifverträge holen. Die Gewerkschaftsseite wird durch Jonas Dalby von der Kanzlei Weißmantel und Vogelsang, Markus Siebers und mich vertreten.

Innerhalb der GdF werden Tarifforderungen von den Tarifkommissionen diskutiert und beschlossen, sie setzen sich aus gewählten Vertretern der jeweiligen Bereiche, Vertretern der Fachbereichsvorstände, meinen Beratern und mir als zuständigem Bundesvorstand zusammen. Im Tarifteam – zu dem auch David Schäfer, Rüdiger Purps als Bundesvorstand Tarif & Recht und Elena Stegemann gehören – stimmen wir uns ab und planen bereichsübergreifend die Aktivitäten.

Vor der Aufstellung der Forderungslagen suchen wir aber auch den direkten Kontakt zu den Kollegen der jeweiligen Unternehmen, die uns wichtige Impulse für die Tarifarbeit liefern. Dieser direkte und oft intensive Austausch mit unseren Mitgliedern vor Ort gehört für mich zu den wertvollsten Erfahrungen in der Tarifarbeit und unterscheidet uns deutlich von den Großgewerkschaften.

Redaktion: Welche tariflichen Herausforderungen stehen für das Jahr 2023 an?

O. Strack: In meinem Kerngeschäft stehen in diesem Jahr noch Tarifverhandlungen mit der FCS in Braunschweig, Airbus in Finkenwerder, der KAT in Kaufbeuren und der TriWo als neuer Besitzerin des Flughafens Hahn an. Zusammen mit den Vorbereitungen und den Tarifkommissi-

onssitzungen ist der Tarifkalender damit gut gefüllt, denn auch die Arbeit im Bundesvorstand geht weiter. Hier gilt es, auch als neues Team die erfolgreiche Arbeit unserer Vorgänger fortzusetzen, nachdem Matze Maas, Gabi Dederke und Jan Janocha ihre Ämter nach vielen Jahren des unermüdlichen Einsatzes niedergelegt haben.

Redaktion: Die Redaktion „der flugleiter“ bedankt sich für dieses Interview und wünscht Ihnen weiterhin das nötige Verhandlungsgeschick, eine erfolgreiche Tarifarbeit und eine gute Zusammenarbeit mit der Redaktion „der flugleiter“.

Zehn Jahre Bundesvorstand

10 JAHRE



Beim Lesen dieses Artikels sind sie schon vorbei, die zehn Jahre im Bundesvorstand. Dabei weiß ich noch wie heute, als Achim Krüger (Chefredakteur dieser Zeitschrift) mir damals – direkt nach meiner Wahl zum Vorstand Presse & Kommunikation – seine „vier Fragen“ hat zukommen lassen, die ich für den „der flugleiter“ beantworten durfte.

Eine davon war, was mich am Amt

Presse & Kommunikation reizt. Und ich

weiß auch noch, was ich geantwortet habe; nämlich, dass ich ja im direkten Kontakt mit der Öffentlichkeit stehe.

Nach einer Dekade im Amt muss ich sagen: Es kam irgendwie ganz anders. Das Interesse der Öffentlichkeit ist so volatil wie der Wetterbericht von morgen, und mit Abstand die meiste Amtszeit war ich (bzw. die GdF) für die (breite) Öffentlichkeit so interessant wie das Wetter von gestern.

Bitte nicht falsch verstehen, das klingt wahrscheinlich jetzt alles irgendwie unzufrieden, düster oder deprimiert; das Gegenteil ist der Fall. In den mir zur Verfügung stehenden Jahren konnte ich so viele neue Menschen kennenlernen, Erfahrungen machen und Eindrücke gewinnen, wie ich mir im Leben nie hätte vorstellen können. Aber eben anders, als ich mir die Arbeit eines Pressesprechers bis dato vorgestellt hatte. Denn planen kann man so ein Amt, das von den äußeren Gegebenheiten bzw. der politischen Lage abhängig ist, nicht.

Aber zurück zum Anfang – wie war es denn nun?

Natürlich hat man – zumindest, wenn man schon ein wenig länger aktiv in der GdF mitgearbeitet hat – eine ungefähre Vorstellung, was der Vorgänger im Amt so getrieben hat. In meinem Fall war das Ende der Ära Maas geprägt von Presseanfragen zur Tarifauseinandersetzung zum ETV mit der DFS. Damals hat die GdF übrigens nach einer Urabstimmung erst- und einmalig einen bundesweiten Streik angekündigt, der dann am darauffolgenden Tag (Gruß an Frau Merkel) wieder abgesagt wurde.

Daher war ich auch mehr als dankbar, als ich ein Wochenende nach Mainz zur Presseschulung mit dem ZDF-Moderator Michael Krons durfte, um mich für den Job vor der Kamera fit machen zu lassen.

Heute ist mir durchaus bewusst, dass dieses Presseinteresse so schnell auch wieder vorbeigehen kann, wie es gekommen ist (und das ist auch sehr gut so, denn eine solche „tariflich-turbulente“ Zeit wie 2011 ist nicht unbedingt wünschenswert) – damals war es das aber irgendwie nicht. Daher vermutete ich auch, ja nun mit den Basics geschult, bei jedem Anruf ein potenzielles Tagesschau-Fernsehinterview und war einigermaßen verwundert, dass die Presseanfragen oft nur ein kurzes Nachhaken zu Arbeitsbedingungen, Tarifverträgen oder anderen Dingen waren. (Ich bin übrigens froh, dass ich bis heute nicht in der Tagesschau zu sehen war).

Wie in jedem Ehrenamt bei einer Institution mit grundsätzlich mehr Arbeit als potenziellen Freiwilligen fand sich allerdings schnell Abhilfe, und ich rutschte in „dies und das“ einfach so rein. Denn Dinge, die getan werden mussten, fanden irgendwie zu mir, und bald war ich z. B. der Hauptverantwortliche für die Mitgliederwerbung im Allgemeinen oder auch für die Betreuung der Anliegen der Mitglieder, die über die Aufgaben der Kolleginnen aus der Geschäftsstelle hinausgingen, zuständig.

Es gab in den Jahren sehr viele „spezielle“ Anfragen und die meisten von ihnen sind auch schnell und unkompliziert zu beantworten gewesen; dennoch waren auch harte Nüsse dabei. Bei Fragen nach individuellen Bedürfnissen (von Mitgliedern) war es für mich immer wieder spannend herauszufinden, WER mir eigentlich geschrieben hatte, denn Absender wie „Grüße von Willy“ mit einer E-Mail-Adresse „StrammeWaden@XXX.XX“ waren keine Seltenheit; aber so lernt man oft und schnell Leute kennen, von denen man noch gar nicht wusste, dass sie existieren.

Die verschiedensten Tagungen, Konferenzen, Meetings (später auch virtuell) waren sicherlich nicht immer spannend; manchmal musste man „Gute Miene zum bösen Spiel“ machen und so tun, als ob es gerade der interessanteste Vortrag der Welt war, obwohl man sich innerlich fragte, wie man so naiv sein konnte zu denken, dass dieses Treffen – zu dem man sich ja selbst angemeldet hatte – die persönliche Anwesenheit erforderlich machte.

Allerdings waren solche Situationen – Gott sei Dank – die absolute Seltenheit; oft genug fand ich mich in Meetings wieder, in denen Dinge besprochen wurden, von denen ich nicht einmal geahnt hatte, dass es sie gibt und wie interessant diese sind. Eine Auflistung würde hier den Rah-

men sprengen, aber einige Highlights, wie zum Beispiel die Landung einer Antonov 225 extra für uns in Leipzig mit anschließender Besichtigung oder auch der Ausflug des thailändischen Kronprinzen, als dieser aus seinem Hotel am Münchener Flughafen zur täglichen Teetrink-Platzrunde in seiner B737 aufbrach, sind mir nachhaltig im Gedächtnis geblieben.

Natürlich gab es sie dann doch in meiner Amtsperiode, die Presseinterviews & -fragen, also die Situationen, in denen mir die Schulung zugutekam. Ob Fernsehsehen, Radio oder Printmedien, auch hier gab es für mich Lehrgeld zu bezahlen. WENN die Presse mal etwas will, dann auch bitte sofort, und falls in der kurzen Zeit zwischen Anfrage und Beantwortung beispielsweise irgendein Politiker etwas Interessantes gesagt, getan oder unterlassen hatte, war die GdF dann doch wieder der sprichwörtliche Sack Reis, der in China umgefallen ist.

Und so fand ich über die Jahre meine Rolle. Immer darauf bedacht, möglichst das zu tun, was ich bei meiner „Bewerbungsrede“ versprochen hatte: nach außen das Sprachrohr von uns GdF'ern zu sein (wie gut mir das gelungen ist, mögen andere beurteilen) und nach innen Bindeglied zwischen Mitgliedern und Vorstand und den Informationsfluss in beide Richtungen zu gewährleisten und zu optimieren.

Das brachte mich dann auch über das Medium „der flugleiter“ zur Homepage und App, und ich bin sehr stolz darauf zu sehen, mit welcher Professionalität wir uns mittlerweile im Internet präsentieren. So haben wir also unsere Mitgliederzeitschrift, die sich trotz oder gerade aufgrund der Digitalisierung in den letzten zehn Jahren mehr als etabliert hat; also ein analoges Medium auf der einen Seite, das unheimlich gut mit den neuen Medien wie Homepage & App auf der anderen Seite harmoniert. Selbstverständlich ist das nicht mein Verdienst, sondern hinter all diesen gewerkschaftlichen Errungenschaften steht immer ein Team; und ob nun unser Chefredakteur, unser Webmaster oder all die anderen GdF'ler, mit denen ich die letzten Jahre eng zusammenarbeiten durfte, sie alle haben eins gemeinsam: Sie haben mir gezeigt, wie viel Spaß es machen kann, Dinge zu gestalten, und zu sehen, wie schnell & flexibel Abläufe gestaltet werden können, wenn alle an einem Strang ziehen; wie unkompliziert Probleme gelöst werden können, wenn man nur will.

Warum schreibe ich das Ganze? Weil ich allen, die diese Zeilen lesen, die Angst nehmen möchte, sich an Aufgaben in unserer Gewerkschaft zu wagen, die vielleicht beim ersten Überlegen zu groß, zu schwierig oder zu komplex erscheinen. So schlagkräftig die GdF auch ist, so übersichtlich ist sie in ihrer Struktur, und so einfach ist es, sich in dieser zurechtzufinden. In zehn Jahren Bundesvorstandarbeit habe ich gelernt: Man kann (fast) alles schaffen! Das hört sich vielleicht etwas heroisch an, aber so war es tatsächlich; manchmal war es holprig, manchmal brauchte man einen langen Atem, aber am Ende stand so gut wie immer ein zufriedenstellendes Ergebnis. Denn, und das hat unsere GdF immer ausgemacht, die intrinsische Motivation der Mitglieder ist eine Eigenschaft, die man nicht stark genug würdigen kann.

Und so komme ich wieder zurück auf Achims vier Fragen. Was ich damals nämlich auch geantwortet habe, ist, dass es viel „learning by doing“ sein wird; und das ist tatsächlich so. Dies bedeutet aber auch gleichzeitig für jeden eine Chance, in eine Aufgabe hineinzuwachsen und diese so zu gestalten, wie es woanders wahrscheinlich nicht möglich ist.

Dies soll jetzt keine Ode an die GdF sein, sondern auch oder vielmehr ein Appell und ein „Mutmachen“ an jeden von Euch, der vielleicht mit dem Gedanken spielt, sich (in welcher Form auch immer) in seiner Gewerkschaft zu engagieren. Frei nach Kästners Motto: Es gibt nichts Gutes, außer man tut es.

Vielen Dank, liebe GdF, für die zehn Jahre, in der mir die Mitglieder die Möglichkeit gegeben haben, dies zu tun.

Jan Janocha



Jan Janocha – ehemals zuständig für Presse und Kommunikation.
Foto: T. Williges

20 Jahre GdF – die Geburtstagsfeier

Bereits Anfang des Jahres begannen die ersten Planungen für die Geburtstagsfeier der GdF. Dass es eine Geburtstagsfeier geben sollte, hatte der Bundesvorstand bereits im Rahmen einer Vorstandssitzung einstimmig entschieden. So trat das Organisationsteam um Michael Kassebohm, Jan Janocha, Elena Stegemann und Matthias Maas an, um nicht etwas Alltägliches, sondern etwas eher Ungewöhnliches zu organisieren. Mit der Unterstützung von Melina Münch und Simone Lorenz wurden die Weichen für eine sehr außergewöhnliche Geburtstagsfeier gestellt.

Ort der Zusammenkunft war mitten in Darmstadt, und mit der „Centralstation“, ein Veranstaltungstempel in der Wissenschaftsstadt Darmstadt, wurde eine ideale Location gefunden. Rechtzeitig wurden von der Geschäftsstelle der GdF die Einladungen verschickt. Eingeladen wurden u. a. die Geschäftsführer der DFS (aktuelle und



Eintreffen der Geburtstagsgäste vor der Centralstation in Darmstadt. Foto: S. Schöne

ehemalige), Leiter des BAF, der Verkehrsminister Volker Wissing, befreundete Gewerkschaften und internationale Verbände. Die Einladungsliste war lang, allerdings, wie es bei solchen Veranstaltungen auch üblich ist, kann nicht jeder überall sein, und so gab es auch einige Absagen. Zu den Absagen gehörte an prominentester Stelle die des Bundesministers für Verkehr, der aus terminlichen Gründen absagte.

Da die Veranstaltung in der Stadtmitte von Darmstadt stattfand und das Maritim Hotel eher etwas außerhalb liegt, hatte das Organisationsteam eine besondere Idee, um die über 150 Delegierten vom Maritim Hotel in die Innenstadt zu bringen.

Plötzlich wird es dunkel über Darmstadt

Eine dichte Rauchwolke erschien über dem fast wolkenfreien Himmel über Darmstadt und ließ die Delegierten erahnen, was auf sie zukam.

Der „Feurige Elias“ – in Darmstadt bekannt als Dampfstraßenbahn und nahezu einmalig in Europa – rollte an und sollte die Wartenden zur „Centralstation“ nach Darmstadt-Mitte bringen. Zweimal im Jahr darf der „Feurige Elias“ auf Strecke (im Juni und September) und kann für Veranstaltungen gebucht werden. Gefahren wird jedenfalls mit vollem Dampf und auch vollen Wasser- und Kohlekesseln. Es war ein sehr außergewöhnliches, wenn auch (im Sinne der Umwelt) nicht nachhaltiges Erlebnis und ein Highlight der Geburtstagsfeier.



Der feurige Elias brachte die Delegierten in den Festsaal. Foto: S. Schöne



Showeinlage – und immer wieder passte es zusammen. Foto: S. Schöne

Der nächste Teil der Veranstaltung begann dann mit geringfügiger Zeitverschiebung („Elias“ musste auf der Strecke Wasser nachtanken) zunächst mit den Gruß- und Dankesworten von Matthias Mass, der wenige Stunden zuvor aus seinem Amt geschieden war. Nach der offiziellen Begrüßung aller Gäste übergab Matthias Maas das Mikrophon an Michael Krons. Die GdF ist Michael Krons, ehemaliger ZDF/Phoenix-Redakteur, sehr dankbar, war er es doch, der das erste Presse- und Redaktionsteam der GdF auf zukünftige Presse-, Funk- und Fernsehauftritte vorbereitet hatte.



Michael Krons, JOE und Jan Janocha.

Herr Krons moderierte nun die Veranstaltung mittels einer Podiumsdiskussion und befragte auf der Bühne u. a. den ehemaligen Geschäftsführer Personal, Jürgen Hartwig, und die aktuelle Geschäftsführerin Andrea Wächter, aber auch Arndt Schoenemann (aktueller CEO der DFS) und Klaus-Dieter Scheurle (ehemaliger CEO der DFS) wurden interviewt. Kurzum: Das Frage- und Antwortspiel von Michael Krons war eine sehr lebhaft und interessante Unterhaltung und spiegelte die vergangenen 20 Jahre in einer Art Zeitraffer.

Einen besonderen Auftritt hatte der als „JOE“ bekannte oder auch unbekannte Mitarbeiter, der in einer sehr bühnenreifen Aktion manche Szene aus den vergangenen Jahren nachspielte und schließlich mit einer Satire über die Absage des Verkehrsministers den größten Applaus und Beifall einheimste.

Nach einem sehr großzügigen Buffet traf man sich in den unteren Etagen der „Centralstation“, um dort bei vielen Gesprächen, Musik und Getränken auf die vergangenen 20 Jahre anzustoßen.

Es war ein rundum gelungener Abend mit vielen Eindrücken und auch interessanten Begebenheiten. Es wurden zahlreiche Gespräche geführt, und es gab das ein oder andere Wiedersehen mit ehemaligen Wegbegleitern und Freunden – ein herzliches Dankeschön an die Organisatoren.



20 Jahre GdF – jeder hier hat mindestens ein Kapitel geschrieben. Foto: S. Schöne

„Spaß und Gemütlichkeit – Impressionen der Geburtstagsfeier“





Fotos: S. Schöne





Fotos: S. Schöne

Fragen an den neuen FSBD-Vorsitzenden, Thorsten Raue



Redaktion: Herr Raue, „unverhofft kommt oft“ – auf der außerordentlichen Delegiertenversammlung des Fachbereichs Betrieb (FSBD) sind Sie mit großer Mehrheit zum neuen Leiter des Fachbereichs gewählt worden. Wie nehmen Sie diese Wahl auf, und wann haben Sie sich zur Kandidatur entschlossen?

T. Raue: Ich bin den Delegierten dankbar, dass Sie mir das Vertrauen geschenkt haben, den Fachbereich zu leiten, und freue mich auf die neuen Aufgaben.

Der endgültige Entschluss hierzu ergab sich erst kurz vor der Fachbereichskonferenz in Bremen.

Ich hoffe, die Kollegen und Kolleginnen auf der Konferenz haben nichts von der fast schon kurzfristigen Betriebsamkeit bei der Vorbereitung der Konferenz bemerkt.

Dort haben wir ja den fachlichen Bereich auf drei Schultern verteilt, was sich übrigens schon sehr bewährt hat. Auch dies hatte sich erst relativ kurz vor der Konferenz ergeben, weshalb ich dort den gerade auf den Weg gebrachten Plan verfolgen wollte, damit keine Hektik aufkommt. Die Zeit bis zur Bundesdelegiertenkonferenz wollten wir dann dafür nutzen, dass durch meine Kandidatur keine neuen vakanten Ämter entstehen – was uns dann ja auch gelungen ist.

Redaktion: Als langjähriges Mitglied im Fachbereichsvorstand sind Sie über die alltäglichen Probleme und Arbeitsgebiete des Fachbereichs FSBD umfassend informiert. Welche Hauptarbeitsumfelder werden für Sie als Leiter des Fachbereichs an oberster Stelle stehen?

T. Raue: Der FSBD-Vorstand hat schon immer sehr gute Arbeit geleistet. Dafür, dass wir im Gebiet der Flugsicherung ein kleiner Mitspieler sind, zeigen wir beeindruckende Leistungen – „We punch above our weight.“, ist da ein passender englischer Ausdruck.

In meiner Wahrnehmung haben die letzten relativ kurzfristigen Wechsel aber nicht dazu beigetragen, die Ar-



beitsweise des Vorstands sauber zu strukturieren.

Dies ist ein Bereich, in dem ich noch deutliches Potenzial sehe, die Arbeit der Kollegen und Kolleginnen zu vereinfachen und zu fokussieren. Dies und die geplante Einführung von modernen Arbeitshilfen sollten es dann ermöglichen, dass Familie und ehrenamtliche Tätigkeit in der GdF noch besser miteinander vereinbar sind.

Eine Umfrage bei den Delegierten hatte ja die befürchtete hohe Arbeitslast als den wichtigsten Faktor identifiziert, von einem tieferen Engagement in der GdF abzusehen. Dies möchte ich nun angehen, damit ich und alle meine Vorstandsmitglieder von Referenten und Referentinnen unterstützt werden, die dann auch nachfolgen können.

Aber ich werde nicht vergessen, meine Kollegen und die Kollegin des Vorstands zu fragen, wie sie sich die Zukunft und Organisation vorstellen. Wie auch schon auf der Fachbereichskonferenz in der AG B, werde ich eigene Ideen und Anregungen anderer ausprobieren und prüfen.

Redaktion: Sie kommen aus dem Fachgebiet „UPPER“ und sind in Karlsruhe beheimatet. Ihr eigentliches Fachgebiet „Fachliches“ wurde neu aufgeteilt, auch wegen möglicher Themenüberschneidungen und Arbeitsüberlastung. Wie stellen Sie sich nun die Arbeit als Leiter eines Fachbereichs vor?

T. Raue: Der Grund war tatsächlich die inakzeptable Arbeitslast. Als Leiter sehe ich es als meine Pflicht an, meine Vorstandskollegen und die Vorstandskollegin vor genau dieser Überlast zu schützen.

Und genau dabei hat die Dreiteilung schon geholfen. Themenüberschneidungen sind in unserem Metier unvermeidlich. Sollte jemand behaupten, dass sein Aufgabenfeld keinen Einfluss auf den Rest der Flugsicherung hat, dann wäre dieser Person das Ausmaß der Vernetzung nicht klar. Ein Flugzeug, das außerhalb eines Slots zum Start freigegeben wird, kann einen Einfluss in einem weit entfernten Sektor des oberen Luftraums entfalten. Genauso kann ein verspäteter Sinkflug aus dem Reiseflug zu einem zu instabilen Anflug und damit zu einem Fehlflug führen. Deshalb ist es mir wichtig zu betonen, dass im fachlichen Bereich verschiedene Themen von der Person übernommen werden, die dafür gut geeignet ist – und da ist der originäre Arbeitsbereich UAC, ACC oder Tower nur ein Kriterium von vielen.

Dies zu organisieren, den Überblick zu behalten und auch neue Kollegen und Kolleginnen an die Arbeitsweise heranzuführen, sehe ich als meine primäre Aufgabe.

Redaktion: Fachbereichsarbeit heißt auch Arbeitsgruppen, Stellungnahmen, Gespräche und Terminjagd. Das zukünftige Leben wird sicherlich nicht langweilig. Wie wollen Sie alles unter „einen Deckel“ bekommen und zusätzlich auch den Informationswunsch der Mitglieder berücksichtigen?

T. Raue: Was den Informationswunsch angeht, habe ich schon ein paar Ideen in petto, aber ich möchte auch etwas ganz Neues ausprobieren: Ich werde die Delegierten fragen. Ich befürchte, dass wir manchmal an den Wünschen und Bedürfnissen der Mitglieder oder Delegierten vorbeiplanen, weshalb ich meine Aktivitäten regelmäßig auf den Prüfstand stellen möchte.

Das verlangt aber auch den Delegierten eine gewisse Offenheit gegenüber Veränderung und neuen Arten der Partizipation. Einfach im Plenum sitzen und sich bereseln lassen, wird es bei mir weniger geben. Ich hoffe, dass alle Kollegen und Kolleginnen dies aktiv begleiten, denn dann wird die Arbeit weniger Last und mehr Lust – oder weniger negativer, sondern positiver Stress, da wir wissen, dass sich die Arbeit lohnt.

Redaktion: Als Leiter des Fachbereichs FSBD sind Sie gleichzeitig auch Bundesvorstandsmitglied der GdF und wurden gleichzeitig zum Stellvertreter des Bundesvorsitzenden gewählt. Welche Themenschwerpunkte wollen Sie mit in den Bundesvorstand nehmen, und was erwarten Sie von der Arbeit im Bundesvorstand?

T. Raue: Die Aktivitäten des Bundesvorstands sind mir noch relativ fern. Ich bin ein absolutes Kind des Fachbereichs, weshalb hier auch mein Fokus liegen wird. Wenn der Fachbereich läuft, dann kann man sich um anderes kümmern, aber ich sage für mich klar: Die Verwaltung und Organisation des Vereins liegen hauptsächlich in den Händen anderer Kollegen und Kolleginnen, deren Ämter dies schon im Namen tragen. Von meiner Seite aus möchte ich die Zusammenarbeit der Fachbereiche neu strukturieren und gemeinsame Standpunkte entwickeln, die den Ausdruck der Verbundenheit miteinander festschreiben.

Redaktion: Auf nationaler und internationaler Ebene sind die Meinung und auch die Fachkompetenz der GdF und des Fachbereichs gefragt. Welche Aufgaben sehen Sie hier auf sich zukommen?

T. Raue: Ich bin guter Dinge, dass die Kollegen und Kolleginnen des Fachbereichs hier den Staffelposten übernehmen und auf meiner Arbeit aufbauen können. Ich bin ja nicht weg und werde weiterhin gern mit Rat und Tat zur Seite stehen. Eine gewisse organisch wachsende Arbeitsteilung ist schon zu erkennen, was ich versuchen werde zu unterstützen. Dadurch, dass wir breiter aufgestellt sind, bin ich sicher, dass wir noch besser und standfester argumentieren können und noch schlagkräftiger werden. Meine Rolle darin sehe ich anfangs in einer Art Mentorenrolle, die ich dann aber auch zum richtigen Zeitpunkt verlassen muss, damit sich die nachfolgende Generation frei entfalten kann.

Redaktion: Die Redaktion „der flugleiter“ bedankt sich für dieses kurze Interview und wünscht Ihnen für Ihre neue Aufgabenstellung viel Erfolg.

Außerordentliche Delegiertenversammlung des Fachbereichs Betrieb (FSBD) in Darmstadt



von Thorsten Raue

Aufgrund der Tatsache, dass sich der bisherige Leiter des Fachbereichs Betrieb (FSBD), Oliver Wessollek, zur Kandidatur für den Bundesvorsitz beworben hatte, war eine kurzfristige Einberufung der Delegierten des FSBD nötig. Mit der Wahl von Oliver Wessollek zum neuen Bundesvorsitzenden wäre somit die Position „Leiter des Fachbereichs FSBD“ vakant und bedurfte einer schnellen Nachfolge.



von Frank Sasse

Aber auch hier war die Nachfolge in den eigenen Reihen zu finden, und bereits im Vorfeld erklärte Thorsten

Raue – bisher zuständig im Fachbereich für „Fachliches Upper“ – seine Bereitschaft für eine Kandidatur. Weitere Bewerberinnen oder Bewerber haben sich im Vorfeld nicht gemeldet, sodass Thorsten Raue alleiniger Bewerber für das Amt „Leiter des Fachbereichs FSBD“ ist und war. Mit überzeugender Mehrheit wurde Thorsten Raue zum neuen Leiter des Fachbereichs gewählt, der im „Nebenjob“ auch noch den Titel als stellvertretender Bundesvorsitzender verliehen bekam.

Da Thorsten Raue wiederum im Fachbereich für das Spezialgebiet „Fachliches Upper“ in der Verantwortung stand, wurde auch diese Position neu besetzt. Hier stellte sich Frank Sasse als alleiniger Bewerber den Delegierten vor und wurde im Anschluss ebenfalls mit überzeugender Mehrheit gewählt. Frank Sasse wird in einer der folgenden Ausgaben vorgestellt werden.



Oliver Wessollek und seine ehemaligen Wegbegleiter aus dem FSBD-Bereich. Foto: S. Schöne

2. Vertreter des FSAD im Bundesvorstand

Neuwahl FSAD-Vorstand Kommunikation und Koordination

Am 22. und 23. September 2023 fand in Darmstadt die 20. ordentliche Bundesdelegiertenkonferenz statt.

Dort gab es unter anderem auch die Wahl zum Bundesvorstand Presse und Kommunikation. Unser Mitglied des Fachbereichsvorstands FSAD und zuständig für Kommunikation und Koordination stand gemeinsam mit zwei weiteren Kandidaten zur Wahl.

Mit einem überzeugenden Ergebnis (mehr als 60 % aller Delegiertenstimmen) hat Thomas Ullrich diese Wahl für sich entscheiden können. Wir freuen uns sehr darüber und wünschen ihm in seinem neuen Amt alles Gute!

Diese Wahl hat aber eben auch zur Folge, dass für das nun vakante Amt „Vorstand Kommunikation und Koordination“ eine Nachfolgerin/ein Nachfolger gewählt werden muss. Diese Wahl wird durch die Delegierten am 6. Dezember 2023 erfolgen. Bis dahin können alle interessierten Mitglieder unseres Fachbereichs beim Fachbereichsvorstand ihre Kandidatur erklären.

*Euer
FSAD-Vorstand*



Gesucht wird ein(e) Nachfolger(in) für Thomas Ullrich – hier zusammen mit Katja Gräber und Jörg Waldhorst (FSAD).

IFATCA-Konferenz mal anders – hinter den Kulissen von „IFATCA 62“



von Alexander Schwassmann

Teil 2 – Zusatz zum Bericht der IFATCA-Konferenz 62 in Montego Bay

Der eine oder andere gestandene Leser mag sich erinnern, dass ich in meiner Zeit als Vorstand im Fachbereich FSBD von der einen oder anderen IFATCA-Konferenz berichtet habe. Nach

meinem Rückzug aus dem Vorstand war 2017 meine letzte Konferenz, und nachdem ich im Jahr 2021 auch meine IFATCA-Aufgaben bei ICAO und EASA in jüngere Hände übergeben hatte, hatte ich nicht damit gerechnet, noch einmal an einer Konferenz teilzunehmen. Aber, wie so oft, kommt es erstens anders, als man zweitens denkt.

Alles begann mit einer Textnachricht eines sehr geschätzten Kollegen Ende letzten Jahres aus Kanada. „You may or may not be contacted by the Executive Board of IFATCA soon. I may or may not have had something to do with it.“ Mehr rückte er auch auf Nachfrage nicht heraus. Eine Woche später kam dann tatsächlich eine Mail von Helena Sjöstrom aus Schweden, derzeit Deputy President der IFATCA und als solche zuständig für die Organisation der IFATCA-Konferenzen. Ob ich mir vorstellen könne, „Chair Committee B“ auf der kommenden Konferenz in Jamaika zu sein. Die IFATCA würde die Hotelkosten tragen. Und ob

ich das konnte! Ich bedankte mich für die Ehre und sagte ihr zu, mich kurzfristig um dienstfreie Tage Anfang Mai zu kümmern und mich dann wieder bei ihr zu melden.

Da ich kein GdF-Delegierter mehr bin, konnte ich auf keine Freistellung hoffen, sondern war auf das Wohlwollen meines Urlaubsplaners angewiesen, mir aus einer Mischung aus freien Tagen und Urlaub eine freie Woche Anfang Mai 2023 zusammenzubasteln. Das klappte relativ kurzfristig. Darüber hinaus bot mir FSBD-Chef Oliver Wessollek, der praktischerweise sein Büro im Center Langen dicht neben meinem hat und dem ich in der Kaffeeküche von der Bitte der IFATCA erzählte, an, dass der FSBD mein Flugticket bezahlen würde. „Ist ja schließlich auch eine Ehre für die GdF, wenn die IFATCA so eine Aufgabe an eins unserer Mitglieder heranträgt!“ Dem konnte und wollte ich nicht widersprechen, sondern bedankte mich artig und mailte Helena, dass ich die Aufgabe gern übernehmen würde.

Chair Committee B also. Wer schon einmal einen Artikel einer VDF-, FSDB- oder eben IFATCA-Konferenz gelesen hat (und Ihr hattet ja in der letzten Ausgabe wieder Gelegenheit dazu!), der weiß, dass sich die Konferenzen tageweise in Arbeitsgruppen aufteilen. Arbeitsgruppe (englisch: „Committee“) A bespricht interne Angelegenheiten (und wählt bei der IFATCA auch die Vorstände), in B geht es um Technik und Verfahren, und in C wird über Berufliches, Soziales und Rechtliches diskutiert. Auf den FSBD-Konferenzen leiten die Vorstände die Arbeitsgruppen. Als ich 2005 in Melbourne als Jungvorstand aber zum ersten Mal im Committee B der IFATCA saß, stellte ich fest, dass da am Leitungstisch mehr als nur zwei Personen saßen. Neben dem Executive Vice President Technical (sozusagen der Vorstand Fachliches) saßen noch ein Protokollführer, ein Mitglied des Organisationskomitees und eben der Chair. Dessen Aufgabe ist zwar nicht ganz so formell wie beispielsweise die des Speakers im britischen Unterhaus, aber schon mit deutlich mehr Protokoll verbunden, als man im 21. Jahrhundert erwarten würde. Ich kann mich wie heute daran erinnern, wie beeindruckt ich von der Ruhe und Gelassenheit, aber auch der Ausstrahlung des älteren, grauhaarigen Herrn mit Brille aus Schottland damals war. Und nun sollte ich dieser ältere, grauhaarige Herr mit Brille sein. 18 Jahre vergehen offenbar wie im Flug.





Vortrag von Alexander Schwassmann. Foto: GdF

Es folgten dann noch einige Vorbereitungsvideokonferenzen, in denen Helena uns, den Chairs der drei Arbeitsgruppen, sowie den jeweiligen Protokollführern, inzwischen „Co-Chair“ genannt, den Ablauf der Konferenz erläuterte und uns vor allem auf diverse Statuten der IFATCA hinwies, in denen die Abläufe in den Committees recht kleinteilig geregelt waren. Also war erst einmal Selbststudium angesagt, damit uns später dann auch kein Protokollfehler unterlaufen und Abstimmungen beispielsweise ungültig würden. Erschwerend kam hinzu, dass dies die erste Konferenz nach drei Jahren Pandemie war und alle, Executive Board, Chairs und auch die Delegierten, etwas eingerostet sein würden. Helena erklärte außerdem, dass – vermutlich auch wegen der Pandemie – deutlich mehr Delegierte als üblich zum ersten Mal auf einer IFATCA-Konferenz sein würden und wir wahrscheinlich auch deutlich mehr würden erklären müssen als üblich. Da passte es ja gut, dass auch mein Co-Chair, der Co-Chair Committee A und beide Chairs des Committee C zum ersten Mal in dieser Funktion auf einer Konferenz sein würden ...

Vor der eigentlichen Arbeit im Committee war mir nicht bange, das hatte ich ja schon recht oft gesehen und traute mir das durchaus zu. Was ich überhaupt nicht einschätzen konnte: Was würde drum herum noch so an Arbeit auf mich zukommen? Als Delegierter auf so einer IFATCA-Konferenz muss man „nur“ die Arbeitspapiere lesen (das sind

aber auch mal 300 PDF-Seiten), sich Fragen notieren und dann eine Woche lang zur richtigen Zeit im richtigen Raum sein, um sich dann von den Funktionären „bespaßen“ zu lassen. Wie viel Arbeit aber hinter dem „Bespaßen“ steckte, hatte ich völlig unterschätzt. Mein vorläufiger Fahrplan sah so aus: Sonntag Vorbereitungstreffen, Montag frei, Dienstag zehn Minuten im Anzug auf die Bühne des „Opening Plenary“ und offiziell zum Chair Committee B werden, Mittwoch und Donnerstag die Sitzungen leiten und Freitag wieder zehn Minuten auf die Bühne des „Closing Plenary“, das Protokoll übergeben und dann Feierabend. Der geneigte Leser kann sich inzwischen denken, dass es so einfach nicht werden würde.

Das erste Unheil schwante mir, als ich in der Woche vor der Konferenz plötzlich zu unzähligen WhatsApp-Gruppen hinzugefügt wurde. Neben der Gruppe der GdF-Delegation fand ich mich in „Committee B“, „ConferenceAPP“, „Committee B Notes“ und „IFATCA TOC“ wieder, und in allen dieser Gruppen wurde dann zwei Wochen lang munter geschrieben. Auf dem Vorbereitungstreffen am Sonntag wurden dann Einzelheiten zum Abstimmungsprozess, wer wann wählen würde, und die Tagesordnung besprochen. Dabei stellte sich heraus, dass einige der Arbeitspapiere gar nicht an alle Delegierten verschickt worden waren, was dann kurzfristig noch begrädigt wurde. Dann stand eine Tour durch die Tagungsräume an. Die hätten wir uns

auch sparen können, denn erstens war noch nichts fertig, und zweitens tauchte plötzlich eine Verantwortliche des Hotels auf und begann Grundsätzliches zu diskutieren, was seit Monaten hätte ausgeräumt sein müssen. Das überließen wir aber Helena und begannen stattdessen, die Tagesordnungen der drei Committees zeitlich aufeinander abzustimmen, damit die Verbände, die nicht mit drei Vertretern angereist waren und somit ihre Anwesenheit in den Committees „aufteilen“ mussten, bei den unseres Erachtens wichtigsten Tagesordnungspunkten zwischen den Räumen hin- und herwechseln konnten. Außerdem waren einige der Referenten in mehreren Committees gleichzeitig tätig. Auch hier versuchten wir, diese Anwesenheiten im Vorfeld sicherzustellen. Im Nachhinein muss man sagen: Auch das hätten wir uns sparen können.

Montag sollte dann der freie Tag sein. Daraus wurde aber auch nichts. Ständig klingelte WhatsApp, beim Essen am Buffet tippte mir (wie den Rest der Woche auch) eigentlich ständig jemand auf die Schulter und wollte etwas: Entweder gab es Neuigkeiten zur Tagesordnung, oder weitere Arbeitspapiere waren eingereicht worden, oder im Tagungsraum gab es Unstimmigkeiten, oder (man glaubt es kaum) ein(e) Delegierte(r) hatte anhand meines eigenen Tagungsausweises erkannt, dass ich eine „offizielle“ Aufgabe hatte und wollte ein Selfie mit mir.

Am Dienstag durfte ich dann im Rahmen der offiziellen Eröffnung den zeremoniellen Hammer als Chair Committee B in Empfang nehmen. Dazu hatte mir Helena eingeschärft: „Was immer Du tust, verlier den Hammer nicht! Verstau ihn immer im Hotelsafe! Das sind Geschenke aus Island, die sind sonst sauer!“ 2006 war ein solcher Hammer tatsächlich einmal – offenbar als Souvenir –, man muss es so deutlich sagen: geklaut worden. Dieses Jahr zumindest ist so etwas allerdings nicht passiert. Mit dem Hammer in der Hand war ich dann ganz offensichtlich ein noch gefragteres Selfie-Motiv. Außerdem sprachen mich die Vertreter diverser Sponsoren und anderer Luftfahrtorganisationen an, die gern an unseren Sitzungen teilnehmen wollten und dazu meine Zustimmung brauchten. Auch mal was Neues.

Am Mittwoch, dem ersten Sitzungstag, hatte ich mir vorgenommen, eine halbe Stunde vor Sitzungsbeginn im Raum

zu sein, um letzte Fragen zu Bestuhlung, Saalmikrofonen, Strom am Leitungstisch etc. auszuräumen. Das hätte ich mir auch sparen können, denn als ich im Raum eintraf, war sonst noch niemand da. Die Hoteltechniker tauchten etwas später auf, um mir dann mitzuteilen, dass das mit dem Strom an den Tischen erst im Laufe des Tages (in den Sitzungspausen) erledigt sein würde – die Kabel würden gerade noch am Flughafen (!) zusammengebaut. Fragt nicht, ich habe auch nicht gefragt. Ich war aber guten Mutes, dass mein Laptop-Akku bis mittags durchhalten würde.

Der Vormittag verging wie im Flug, vor allem mit der sehr zeitraubenden Feststellung der Beschlussfähigkeit. Dazu hatten wir vom Vorstand eine Liste mit allen Mitgliedsverbänden, die nicht mit ihren Beiträgen im Rückstand und deswegen stimmberichtigt waren, und eine weitere, auf der Stimmübertragungen im Vorfeld von einem Land an ein anderes angezeigt worden waren. Natürlich stellte sich keine der Listen als aktuell heraus, sodass wir kurz nach Konferenzbeginn eine aktuelle Excel-Liste per Mail erhielten, die praktischerweise auch noch die nötigen Stimmenverhältnisse errechnen konnte. Weitere Einzelheiten zu den Ergebnissen der Arbeitsgruppen finden sich im eigentlichen Bericht zur Konferenz in Ausgabe 4/2023.

Nachmittags hatte ich dann On-The-Job-Training. Als Ausbilder. Hintergrund: Das Executive Board wollte, dass die Co-Chairs der Committees nicht nur Protokoll schreiben wie früher, sondern auch an die Aufgaben als Chair herangeführt werden. Also ließ ich meinen Co-Chair John aus Zambia die Leitung übernehmen und hielt mich vornehm im Hintergrund. John hatte extra darum gebeten, dass wir die Tagesordnung so umstellen, dass er nur Berichte von IFATCA-Funktionären zu „chairen“ hatte und keine Abstimmungen und Diskussionen über Beschlussempfehlungen übernehmen musste. Dafür schrieb ich am Protokoll weiter und konnte zwischendurch den Raum verlassen und in den anderen Räumen nach Personen suchen, die auch bei uns einen Vortrag halten sollten. Das macht man übrigens insgesamt sehr oft in so einer Woche, herumlaufen und Leute suchen.

Ein weiteres Highlight am Donnerstag waren die Wahlen zum Technical and Operational Committee (TOC). Einzel-



Die GdF-Delegation in Jamaika. Foto: GdF

heiten zum Wahlmodus erspare ich uns. Problem: Zwei der Kandidaten für das TOC wollten auch EVPT werden und hatten angekündigt, bei einem für sie positiven Ergebnis nicht mehr für das TOC anzutreten. Also konnten wir erst dann Stimmzettel produzieren, sobald die Wahlen zum EVPT vorbei sein würden. Nur, dann waren die Wahlen irgendwann vorbei, wir hatten aber trotzdem keine Stimmzettel, weil die dafür zuständige Person unsere E-Mail mit der dann endgültigen Kandidatenliste übersehen hatte. Insgesamt dauerte die TOC-Wahl dann geschlagene zwei Stunden. Aber immer noch besser als nebenan, wo für das PLC erst eine Wahl angesetzt worden war, dann aber einige Kandidaten plötzlich feststellten, dass mit der Arbeit im PLC auch Kosten verbunden sein würden (nämlich Reisen zu den Meetings). Ein Kandidat fragte ernsthaft am Tisch der Tagungsleitung, ob die IFATCA für ihn noch schnell bei seiner Firma ein gutes Wort einlegen könne, damit diese die Kosten übernehmen und freie Tage ermöglichen könne. Der Kandidat zog dann seine Bewerbung zurück.

Mittwoch und Donnerstag nach der jeweiligen Sitzung wollte ich dann eigentlich mit meinem Co-Chair und weiteren Freiwilligen am Protokoll arbeiten. Der Co-Chair verschwand jedoch erst stundenlang und erklärte dann, er würde abends im Hotel das Protokoll fertigstellen. Mir schwante nichts Gutes, aber ich war ja nicht sein Chef. Im Endeffekt hatte ich dann am Freitag vor dem Frühstück die erste Entwurfsversion des Protokolls vorliegen und habe

dann von 9.00 Uhr bis zum Einsendeschluss um 13:00 Uhr (das Protokoll muss satzungsgemäß eine Stunde vor dem „Closing Plenary“ an die Delegierten verteilt werden) an den Korrekturen und Ergänzungen gesessen. Aber ich war selbst schuld, ich hätte einfach vorher mehr Druck machen müssen. Während die anderen dann in die Mittagspause entschwanden, arbeitete ich an meinen beiden Reden, die ich für die formelle Übergabe der Protokolle an die Delegierten würde halten müssen. Das hatte ich im ganzen Trubel um das Protokoll natürlich vergessen. Und umziehen musste ich mich auch noch! Und den Hammer aus dem Safe holen!

Zusammengefasst: Es war ein toller und interessanter, aber auch extrem arbeitsreicher Blick hinter die Kulissen einer IFATCA-Konferenz. Im Grund war bis zum Freitag nie Feierabend; irgendetwas musste immer geregelt oder umgeplant werden. Wie formulierte es mein „Gegenspieler“ im Committee C?: „I would like to thank my wife, who apparently was here this week with me but who I have not seen very much!“ Auf der anderen Seite ging es allen anderen, die mit der Organisation betraut waren, nicht anders, und so entstand ein genialer Teamgeist, mit vielen verzweifelten, lustigen, aber auch dankbaren Kommentaren in den Chats und auch in der „Echtwelt“. Das Feedback der Delegierten war ausnahmslos positiv, und auch das wird mir die Entscheidung leicht machen, sollte ich demnächst wieder eine E-Mail von Helena bekommen. Ich hoffe sehr darauf!

20 Jahre GdF – Anekdote



von Jens Lehmann

Als gerade frisch gewählter Fachbereichsvorstand Internationales durfte ich im März 2003 den damaligen Vorstand zu meiner ersten IFATCA Annual Conference nach Buenos Aires begleiten.

Wir hatten ein fest gebuchtes ID90-Ticket der Alitalia bekommen und flogen von Frankfurt nach Stuttgart, von wo es dann via Mailand nach Buenos Aires/Ezeiza International Airport gehen sollte. Die geplante Maschine kam, wir sahen sie landen – alles sah gut und „on time“ aus. Dann jedoch fiel der Flug wegen technischer Probleme am Flugzeug sehr kurzfristig und natürlich vollkommen unerwartet aus – was zu erheblichen Folgeproblemen führte.

Wir mussten den Sicherheitsbereich am Flughafen Stuttgart natürlich wieder verlassen und uns (zunächst ohne Gepäck) zum Alitalia-Schalter begeben. Dort wurden wir mit den Worten „Sie sind unser Problem“ empfangen.

Um es kurz zu machen: Wir wurden auf den nächsten DLH-Flug zurück nach Frankfurt gebucht, wo wir, dank zügigem Laufschrift, den Anschlussflug Frankfurt – Rom gerade so erreichten.

In Rom angekommen, es war inzwischen schon weit nach 23:00 Uhr, wurden wir auf Kosten der Alitalia im Rom Hilton Airport untergebracht – trotz ID90-Ticket. So weit, so gut. Am nächsten Morgen dann, es war ein wunderschöner, warmer, wolkenloser Tag in Rom, wollten meine Vorstandskollegen den Tag mit einem ausgiebigen (da am Abend ausgefallenen) Besuch der Hotelbar beginnen – was erst mein ungläubiges Entsetzen und dann erheblichen, verba-



Alitalia – DC10. Foto: Jens Lehmann



Grüße aus Buenos Aires.



len Widerstand auslöste. Ich schlug also vor, mit dem Zug in die Stadt zu fahren, um – statt der Hotelbar – doch besser die antiken und berühmten Sehenswürdigkeiten Roms zu besichtigen. Wenn man schon mal da ist.

Da meine Kollegen mir nicht glauben wollten, dass dies alles recht bequem zu Fuß zu bewältigen sei, baten wir einen vorbeikommenden Kellner um Rat. Ich erklärte ihm meinen Plan, vom Kolosseum zum Petersdom/Vatikan zu gehen, und fragte im Beisein meiner Kollegen, ob er dies für plausibel und machbar hielt (ich selbst hatte das schon mehrfach gemacht und wusste um die Entfernungen). Da der „Italiener per se“ offenbar grundsätzlich nicht gerne zu Fuß geht, lautete seine durch und durch italienische und ziemlich geschockte Antwort daraufhin auch: „I-M-P-O-S-S-I-B-I-L-E!!“ Eine Frage, die in seinen Augen offenbar nur Touristen stellen konnten.

Nach einiger Debatte und harter Überzeugungsarbeit meinerseits, es war schließlich erst 10:00 Uhr morgens, beschlossen wir dann doch, meinem Vorschlag zu folgen – uns also in die Stadt und nicht an die Bar zu begeben.

Es folgte ein wunderschöner, vollkommen stressfreier und entspannter Spaziergang mit Besuchen des Kolosseums, des Forum Romanum, vorbei am Monumento a Vittorio Emanuele II, Mittagessen an der Piazza Navona und via Castel Sant'Angelo zum Petersplatz. Und natürlich war das alles dann doch gar kein Problem und alle

Mitglieder der deutschen Delegation waren sehr zufrieden und glücklich über das von Alitalia ermöglichte, ursprünglich nicht geplante Sightseeing in Rom.

Am Abend dann wurde es ernst: Der Flug nach Buenos Aires sollte tatsächlich stattfinden. Da außer mir selbst alle (mehr oder weniger starke) Raucher waren, standen wir zum offiziellen Beginn des Boarding für eine letzte Zigarette noch außerhalb (!) des Terminals und mussten – wieder einmal im Laufschrift – zum Gate sprinten. Dort angekommen, das Boarding war zum Glück noch voll im Gange, nutzten ein paar meiner Kollegen noch einmal die nun wirklich letzte Gelegenheit, die bevorstehende Flugzeit von mehr als 14 Stunden suchtbezogen erträglicher zu gestalten, und gingen auf die Toilette am Gate – für eine tatsächlich allerletzte Dosis Nikotin.

11.167 Kilometer oder 6.939 NM später landeten wir wohlbehalten in Ezeiza, und der erste Weg führte die Raucher erneut – und mit teilweise leicht zitternden Händen – in den Raucherbereich. Da alle Koffer trotz unserer Odyssee zu Beginn der Reise (und entgegen unserer Erwartungen) tatsächlich mitgekommen waren, ging es vom Flughafen Ezeiza mit Taxen ohne weiteren Umweg direkt zum Konferenzhotel – und dort unverzüglich in den Konferenzraum, in dem die 42. IFATCA Annual Conference gerade begonnen hatte. Wir kamen „just in time“. Deutsche Effizienz. Quasi. Und für mich persönlich der Auftakt einer unfassbar tollen Zeit mit und bei IFATCA.

13th FISO Seminar hosted by IFISA – International Flight Service Information Association



von Lars Ilchmann

In Kopenhagen fand dieses Jahr zum 13ten Mal das FISO-Seminar der IFISA – International Flight Information Services Association – statt. Es kamen 60 Teilnehmer aus 21 Ländern zusammen, um fachliche Themen im Bereich FIS und AFIS zu diskutieren.

Für die GdF waren Lars Ilchmann und Oliver Wessollek, als Mitglieder des Vorstands der IFISA, vor Ort. Als GdF-Mitglied mit AFISO-Hintergrund reiste Sönke Keller ebenfalls nach Kopenhagen, um als Fachvertreter der GdF gespannt dem Seminar zu folgen und im Anschluss das ACC Kopenhagen zu besuchen.

Bei schönstem Wetter begannen die Vorbereitungen für die Vorstandsmitglieder bereits am Montag, da es galt, die letzten Absprachen und Änderungen für die verschiedenen Teilnehmer und eingeladenen Fachleute zu organisieren und letzte Termine und Pausen zu planen. Es wurden die Unterlagen und Geschenke für die Teilnehmer und Gäste zusammengestellt und das Seminar ein letztes Mal zeitlich und inhaltlich durchexerziert.

Der Tag vor dem Seminar ist standardmäßig der jährlichen Mitgliederversammlung vorbehalten. Seit der letzten Versammlung konnte IFISA vier weitere Mitglieder von Fachverbänden begrüßen und wuchs somit auf 17 Mitglieder an, von denen elf vor Ort anwesend waren. Außerdem konnten drei neue Corporate-Mitglieder gewonnen werden, die sich ebenfalls aktiv und finanziell bei IFISA einbringen möchten.



IFISA-Mitgliederversammlung. Foto: IFISA



Teilnehmer des FISO-Seminars. Foto: IFISA

Der Präsident Mikkel Drescher eröffnete die Veranstaltung mit einem Rückblick auf das vergangene Jahr. Danach präsentierten die Vorstände ihre Berichte und wurden entlastet. Anschließend wurden das Budget genehmigt und die anstehenden Aufgaben, Anregungen und Wünsche der Mitglieder besprochen. Oliver Wessollek und Konstantinos Skiades standen in diesem Jahr als Vize-Präsident und Webmaster zur Wiederwahl. Beide wurden einstimmig wiedergewählt und nahmen die Wahl an. Nach den zurückliegenden Krisenjahren, und noch immer unter dem Eindruck der personellen und finanziellen Probleme bei einigen ANSPs, den Mitgliedern, aber auch bei Fachverbänden, war es schön zu sehen, dass es wieder ein großes Interesse an IFISA und dem FISO-Seminar gibt. So war auch Indonesien erstmalig nach Corona wieder mit einer Delegation von drei Mitgliedern angereist.

Mittwoch, der dritte Tag vor Ort für den Vorstand, war dann der erste Tag des Seminars. Nach der erfolgreichen Veranstaltung in Rhodos im letzten Jahr war das Seminar in diesem Jahr schon bereits im Juli mit 60 Teilnehmern vollständig besetzt. Überwältigt von der positiven Resonanz hatte der Vorstand schon im Laufe der Anmeldephase die Kapazität von 50 auf 60 angepasst und wurde letztendlich aber von den örtlichen Begebenheiten am Tagungsort in der Teilnehmerzahl begrenzt.

Nach der üblichen Begrüßung der Teilnehmer sowie der geladenen Gäste befreundeter Verbände begannen Frederic Deleau, IFATCA-Regionaldirektor Europas, und IFALMA-Generalsekretärin Barbara Fröhlich mit ihrer Vorstellung und Danksagung für die Einladungen. Ein Vertreter der IFATSEA fehlte leider in diesem Jahr.

Philippe Domogala, ein Privatpilot und ehemaliger Lotse, eröffnete das Seminar mit einigen interessanten Sichtweisen eines VFR-Piloten zu enroute-FIS und AFIS im europäischen Luftraum. Es wurde geschmunzelt, als Philippe Domogala aus seinem unermesslichen Erfahrungsschatz mit FIS und den Lufträumen in Europa berichtete. Fliegen, funken, lesen und verstehen – sehr unterhaltsam berichtete er über die Stolpersteine in einigen Ländern Europas, aber auch den USA, in Kanada und Indonesien.

Juoko Ranta berichtete als Nachfolger von Fabio Grasso von den Entwicklungen bei EASA, und Rob Daniel gab ein neuerliches Update zum ICAO AFIS-Manual und rules and regulations, die zukünftig für FIS und AFIS interessant werden könnten. Das ICAO AFIS-Manual ist noch immer nicht veröffentlicht, soll aber wohl 2024 den zuständigen Stellen zur finalen Prüfung vorgelegt werden, sodass mit einer Veröffentlichung nicht vor 2026 gerechnet werden kann. Auch gibt es international, und auch auf europäi-



Vortrag der indonesischen Delegation. Foto: Lars Ilchmann

scher Ebene, scheinbar immer noch viele verschiedene Auffassungen davon, was AFIS und FIS sind und tun, und ob diese Aufgaben adäquat in ICAO- und EASA-Dokumenten beschrieben sind. Auch Sprechfunkgruppen waren ein Thema und was FIS und AFIS denn eigentlich mitteilen wollen und sollen.

Nach der Mittagspause stellten die Kollegen aus Indonesien ihre remote AFIS Operations vor. Der Vortrag enthielt viele Informationen zu den lokalen Begebenheiten und Unwägbarkeiten und wurde mit schönen Fotos, von zum Teil wunderschön im Meer gelegenen Flugplätzen ergänzt. Zu den Herausforderungen zählt wohl auch wenig bis gar nicht vorhandenes Flugaufkommen an einigen Plätzen – es kommen teilweise nur zwei Flüge im Monat! Dabei ist ein Beobachter am Flugplatz, der die Informationen über den Wind, die Wolken und die Piste per Telefon an das Remote Center durchgibt, und von dort aus wird der Pilot über Funk dann informiert. Zu den Inseln finden zum Teil nur zwei Mal pro Monat Versorgungsflüge statt, die dann eben remote betreut werden. Das klingt nach einem sinnvollen Einsatz für remote operations, zumal dafür dann auch keine Kamera notwendig ist – auch da die Internetabdeckung in diesen Gebieten von selten bis gar nicht vorhanden ist.

Frequentis und SAAB stellten ebenfalls ihre remote tower solutions vor und präsentierten ihre Technik sowie Vorteile und Fortschritte anhand von einigen geplanten sowie bereits in Betrieb befindlichen Beispielen.

Am ersten Seminarabend gab es dann noch das offizielle Welcome-Dinner, bei dem die Kontakte und Fachgespräche vertieft werden konnten.

Der zweite Seminartag begann mit einer Zusammenfassung des Vortages durch den IFISA-Vize-Präsidenten Oliver Wessollek. Danach war Eigeninitiative angesagt. Für die ICAO und EASA wurden zwei Gruppenarbeiten durchgeführt. Es galt, einen Draft für Training und Proficiency zu kommentieren. Dabei wurde erneut deutlich, dass es allein innerhalb Europas völlig unterschiedliche Vorgehensweisen gibt. In einigen Staaten wird AFIS analog der Lotsenausbildung gelehrt. In anderen Ländern reicht ein Multiple-Choice-Test. Genauso verhält es sich mit der englischen Sprachprüfung und einem Medical. Einige Länder nehmen das sehr genau, während andere Länder gar keine Anforderung zu haben scheinen. Übereinstimmend wurden die Vertreter von ICAO und EASA von den Teilnehmern aufgefordert, eine möglichst einheitliche Regelung zu schaffen und durchzusetzen.



Gruppenarbeit. Foto: IFISA

Zum Thema UK airspace modernisation waren Nigel Ibbetson und Chris Waldron von UK CAA angereist. Sie stellten ihr Airspace-Modell vor und auch, welche Art von Service FIS anbietet. Dabei haben Piloten wohl die Auswahl von vier möglichen Service-Modellen, dem Basic Service, Traffic Service, De-confliction Service und Procedural Service.

Als letzte Veranstaltung, und in Vorbereitung des ACC-Besuchs am darauffolgenden Tag, gab es eine Vorstellung des integrierten zivilen und militärischen ACC – analog zu unseren ACC in Deutschland – durch Mikkel Drescher (Präsident IFISA und FIS-Spezialist/Verfahrensplaner) und Mark Borggild (Betriebsleiter FIS bei Naviair). Während des Vortrags über die Zusammenarbeit des Militärs und der zivilen Flugsicherung waren in den Verfahren keine gravierenden Unterschiede zur DFS zu erkennen. Die militärische Flugsicherung sitzt ebenfalls im CC und benutzt das gleiche Equipment. Dies konnte dann am letzten Tag bei einer Führung durch den Naviair-Kontrollraum besichtigt werden. Auffallend ist die freundliche Gestaltung der Räumlichkeiten und, dass noch mit Streifen gearbeitet wird. Schaute man FIS über die Schulter, konnte man feststellen – das sieht aus wie in Deutschland und die Arbeit ist fast identisch. Selbst das TID sieht gleich aus. Der einzige, aber gravierende Unterschied – FIS be-

treut IFR-Verkehr im North Sea-Sektor im unkontrollierten Luftraum bis FL195. Ebenfalls bis FL195 wird im Luftraum E der VFR-Verkehr mit Verkehrsinformationen versorgt. Der FIS-Spezialist ist auch verantwortlich für die Koordination mit MIL in den Trainingsgebieten. Dabei verwendet FIS die gleichen Systeme wie das restliche CC. Bildaufnahmen im CC waren leider nicht erlaubt.

Abschließend bleibt festzuhalten, dass das ausgebuchte Seminar erneut eine außerordentlich erfolgreiche Veranstaltung war, die durchweg von allen Teilnehmern mit positivem Feedback bedacht wurde. Hier ist auch besonders die GdF hervorzuheben, die durch einen Sponsorenbeitrag sowie die Stellung des Vize-Präsidenten und Schatzmeisters Jahr für Jahr einen nicht unbeachtlichen Teil zum Erfolg beiträgt.

Bei Interesse können die Präsentationen der Veranstaltung gern angefordert und nähere Informationen angefragt werden. Schreibt dazu einfach kurz eine E-Mail an: ATOS@gdf.de oder besucht die Webseite des Seminars unter <https://www.ifisa.info/stayinformed2023/>.

Lars Ilchmann und Sönke Keller

8,33 – k(l)eine Hexerei: von Frequenzen, Kanälen und Konventionen



Das Frequenzband 117.975 MHz - 137.000 MHz ist weltweit dem mobilen Flugfunkdienst zugewiesen und wird hauptsächlich für die Luft-Boden-Sprachkommunikation in der Luftfahrt verwendet.

Ein Frequenzband bezeichnet Frequenzbereiche, also Teilbereiche des elektromagnetischen Spektrums der zur technischen Kommunikation verwendeten elektromagnetischen Wellen.

Ein Funkkanal ist in der Funktechnik eine Frequenz bzw. ein Frequenzbereich, auf dem ein Funksignal übertragen wird, z. B. analoge Sprache oder digitale Daten. Die Bandbreite des Kanals ist ausschlaggebend für die Menge der Information, die pro Zeitspanne darüber gesendet werden kann. Je größer die Bandbreite gewählt wird, desto mehr Daten können übertragen werden, aber desto weniger Kanäle passen (ohne Überlappungen) in ein bestimmtes Frequenzband. Darüber hinaus ist die Bandbreite ausschlaggebend für räumliche Signalschwankungen. Bei digitaler Übertragung spricht man von der Datenrate eines Kanals.

Je nach Verwendungszweck wurden auf bestimmten Frequenzbereichen Kanalraster definiert. Diese geben den Abstand eines Funkkanals zum nächsten und oft auch dessen Modulationsart (also die Art und Weise, wie die Information dem Signal „aufgeprägt“ wird) an.



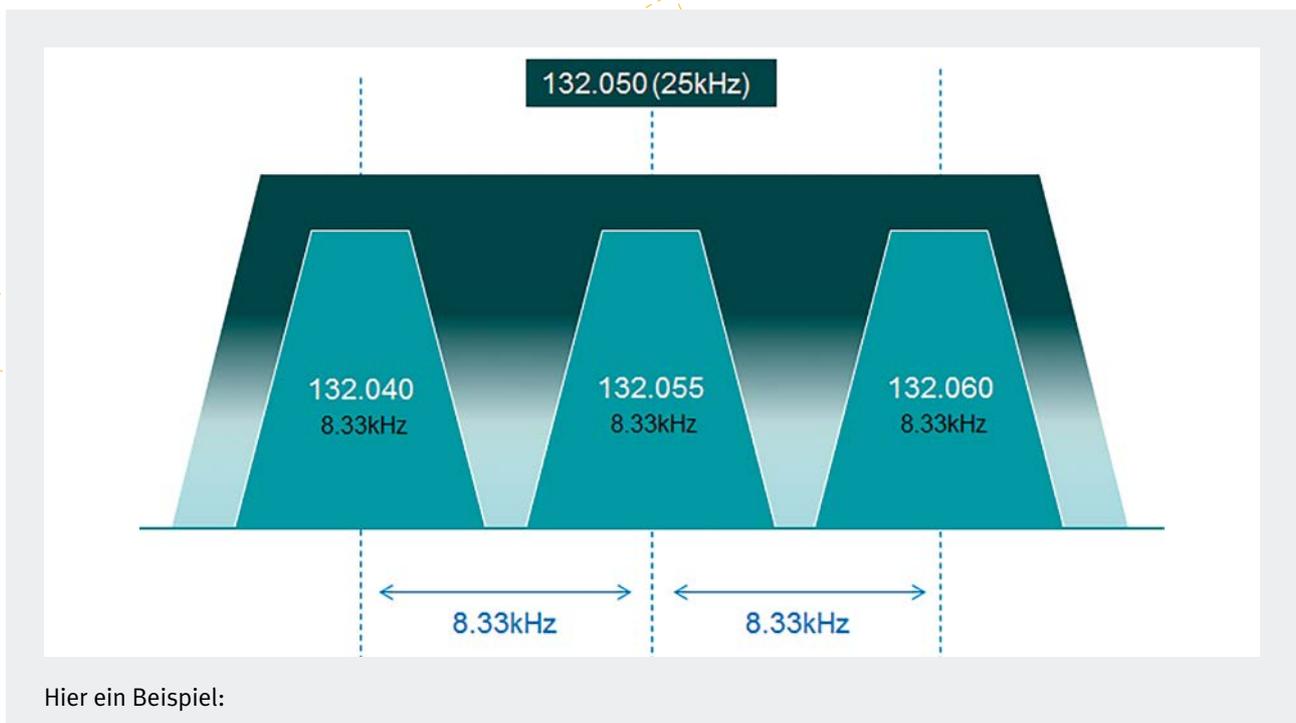
So ist es auch im sogenannten „Flugfunk“: Das noch aus den Anfängen stammende Kanalraster definiert einen 25 kHz großen Abstand zwischen den einzelnen Funkkanälen. Diese 25 kHz sind historisch bedingt. Zu der Zeit, in der der amplitudenmodulierte Flugfunk eingeführt wurde, waren die Frequenzen um 130 MHz nur schwer zu beherrschen. Mit den verfügbaren Technologien und Bauteilen war für Empfangsfilter, aber auch für die Sendetechnik, nur ein minimaler Kanalabstand von 25 kHz realisierbar. Diese Empfangsfilter sorgen dafür, dass man Aussendungen auf einem Nachbarkanal nicht empfängt. Auf der Sendeseite müssen unerwünschte Aussendungen unterdrückt werden. Auch dazu sind entsprechende Filter erforderlich.

Über viele Dekaden hinweg wurde die Funktechnik kontinuierlich weiterentwickelt, aber in der Luftfahrt reagierte man nicht grundsätzlich darauf. Der Grund dafür war, dass globale Änderungen in der Technik einen enormen Aufwand bedeuten und es bis in unsere Zeit hinein auch keine Notwendigkeit gab, in der Flugfunktechnik grundlegende Neuerungen einzuführen.

Dies änderte sich dann mit dem Boom der Luftfahrt in den letzten Jahren. Plötzlich wurden die Sprachkanäle knapp und die Anzahl der Flugbewegungen stieg kontinuierlich an. Die Kommunikation zwischen Piloten und Lotsen wurde immer schwieriger, da immer mehr Funkkontakte zur selben Zeit notwendig wurden. Irgendwann ist der Punkt erreicht, an dem die Wartezeiten bzw. Reaktionszeiten sicherheitskritisch werden.

Es musste also eine technische Lösung her und die hieß „8,33 kHz-Raster“. Da es für die verfügbare Technologie mittlerweile schon längst überhaupt kein Problem mehr war, Funkgeräte mit diesem Raster zu bauen, waren die eigentlichen Herausforderungen eher die globale Normung, die formale Einführung und im Anschluss daran der sehr aufwendige technische Umbau aller bestehenden Systeme.

Die Umstellung des Kanalrasters dieses Teils des Flugfunkbandes ermöglicht etwa die dreifache Anzahl an Kanälen (von 760 auf ca. 2280) im gleichen Frequenzrahmen. Die „alten“ 25 kHz-Kanäle überlappen sich mit den neuen 8,33 kHz-Kanälen. Um genau zu sein, überlappt sich ein einzelner 25 kHz-Kanal mit drei 8,33 kHz-Kanälen.



Wie abgebildet:

132.050 (25 kHz) überlappt sich mit

- 132.040 (8,33 kHz),
- 132.055 (8,33 kHz),
- 132.060 (8,33 kHz).

Ein auf das 25 kHz-Kanalraster eingestelltes Funkgerät wird die Aussendungen der Nachbarkanäle des passenden 8,33 kHz-Mittelkanals allerdings ebenfalls empfangen.

Da man nicht alle Geräte weltweit zu einem Stichtag austauschen konnte, war und ist eine „Rückwärtskompatibilität“ des 8,33er-Systems mit dem 25er-System erforderlich.

Im alten 25 kHz-System stellt man auf seinem Funkgerät die tatsächlich abgestrahlte und empfangene Frequenz ein. Viele Geräte erlauben zwar die kontinuierliche Einstellung der Sende-/Empfangsfrequenz, aber üblich ist auch eine Weiterschaltung im Kanalraster. Ein „Klick“ weiter bedeutet damit eine 25 kHz höhere Sende-/Empfangsfrequenz. Damit lassen sich die 8,33 kHz-Kanäle natürlich nicht rastern. Aber auch wenn man mit einem alten Gerät, das vielleicht kontinuierliche Frequenzeingaben zulässt, einfach 8,33 kHz höher geht, gäbe es nun ein Problem. Es ist auf 25 kHz-Bandbreite konstruiert, und die Nutzung in einer 8,33 kHz-Umgebung würde zwei weitere Kanäle durch ein „viel zu breites“ Sendesignal blockieren.

Um dem Nutzer deutlich machen zu können, dass er ein inkompatibles Gerät benutzt, wurde eine Namenskonvention anstatt einer realen Frequenzangabe eingeführt.

Somit werden den tatsächlichen 8,33 kHz-Frequenzen neue Kanalbezeichnungen zugeordnet, die in dieser Form auf herkömmlichen 25 kHz-Funkgeräten nicht gerastert werden können. Die reale Frequenz 128.00 MHz ist gemäß Konvention nun die Kanalbezeichnung 128.005 MHz (siehe Abbildung oben), was man auf alten Geräten nicht einstellen kann. Die Kanalbezeichnung entspricht demnach einer Namenskonvention, anhand derer sowohl das Kanalraster als auch die entsprechende Frequenz eindeutig erkennbar sind.

Dies führt dazu, dass die in der Anzeige dargestellte Frequenz NICHT der real genutzten Frequenz entspricht. Wenn man also die Anweisung bekommt, z.B. auf den 8,33 kHz-Kanal „135.810“ zu gehen, müsste man an einem stufenlos einstellbaren Sendegerät (mit VFO, Variable Frequency Oscillator) die Frequenz 135.8083 MHz nutzen (siehe



he Beispieltabelle unten). Selbstverständlich muss man das mit den modernen Flugfunkgeräten nicht beachten, da die Geräte die vorne am Display gerasterten Kanäle (also die „Namenskonventionen“) hinten an der Antennenbuchse in die richtige reale Sendefrequenz „übersetzen“. Dennoch ist es nützlich, diese Hintergründe zu kennen.

Übrigens ist gemäß Artikel 6 Abs. 10 Durchführungsverordnung EU 1079/2012 die Nutzung einer Frequenz im 25 kHz-Kanalraster nach dem 31.12.2018 nicht mehr erlaubt. Wenige und explizite Ausnahmen regelt die EU-Durchführungsverordnung 1079/2012.

Die folgende Tabelle zeigt einige Beispiele für die Zuordnung zwischen dem ausgewählten Kanal und der entsprechenden Frequenz.

Kanalraster (kHz)	Frequenzen (MHz)	Namenskonvention:	
		25 kHz-System-Kanal	8.33 kHz-System-Kanal (nicht Frequenz)
25	135.7750	135.775	
8.33	135.7750		135.780
8.33	135.7667		135.765
8.33	135.7833		135.785
25	135.8000	135.800	
8.33	135.8000		135.805
8.33	135.7917		135.790
8.33	135.8083		135.810
25	135.8250	135.825	
8.33	135.8250		135.830
8.33	135.8167		135.815
8.33	135.8333		135.835
25	135.8500	135.850	
	Etc.		

Eine Bandbreite von 25 kHz reicht bei Verwendung der Amplitudenmodulation (AM) eigentlich sogar für eine qualitativ recht gute Übertragung von Musik.

Da Fluglotsen und Piloten aber keine DJs sind (jedenfalls nicht während der Arbeitszeit), reicht für die Sprache der Audiobereich 300 Hz - 3000 Hz zur klar verständlichen Kommunikation. Diese Bandbreite passt in die 8,33 kHz breiten Kanäle gerade noch hinein. Wegen der Verwendung von Amplitudenmodulation (AM) wird hier aus physikalischen Gründen die doppelte Bandbreite von ca. 6 kHz benötigt. Aber trotz der weiterhin vorhandenen „Verschwendung“ der doppelten Frequenz bedeutet das neue System gegenüber dem alten System eine Verdreifachung der Kapazitäten.

Könnte man noch mehr herausholen?

Technisch wäre dies möglich, jedoch würden diese anderen Wege erhebliche Nachteile mit sich bringen, die die Vorteile in den Hintergrund treten lassen. Die Übertragung digitaler Sprachsignale wäre z. B. eine zukunftsweisende Technologie, aber benötigt jederzeit störungsfreie Übertragungskanäle. Die Nachteile dieser Übertragungsart kann man nach der Einführung im BOS-Funk (Polizei, Feuerwehr, Rettungsdienste) beobachten, wo, je nach Umgebungsbedingungen, mit Ausfällen der Kommunikation gerechnet werden muss. Hier hört man entweder TOP-Qualität oder buchstäblich gar nichts. Das erzeugt kein gutes Gefühl und reduziert oftmals die Begeisterung bei den Nutzern.

Bei analogen Techniken jedoch kann das menschliche Ohr immer noch etwas „aus dem Rauschen“ dekodieren, und sei es nur noch ein Morsecode, der selbst noch mit dem reinen Tastklick des Mikrofons generiert werden könnte.

Ein nicht ganz so kritischer Pfad wäre daher die Verwendung der analogen Frequenzmodulation (FM), bei der die Information nicht in die Signalamplitude, sondern in einen Fre-



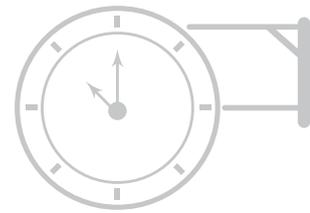
quenzhub gesteckt wird. Hier enthält die stetige Änderung der Sendefrequenz die Information. Der Vorteil ist eine glasklare Sprachqualität frei von atmosphärischen Störungen und eine reduzierte Bandbreite auf 3 kHz pro Kanal, was die Anzahl der Flugfunkfrequenzen nochmals verdoppeln würde. Nachteilig ist allerdings die gegenüber AM-Signalen stark reduzierte Reichweite, was nur durch höhere Sendeleistungen ausgeglichen werden kann. Abgesehen davon wäre eine Einführung nicht kontinuierlich wie beim 8,33 kHz-System möglich, sondern müsste weltweit zu einem Stichtag erfolgen, wenn man nicht zwei völlig inkompatible Systeme parallel betreiben wollte. Ein Vorhaben, das sicherlich wenig Chancen auf Erfolg hätte.



Vorerst ist mit der Einführung des 8,33 kHz-Rasters für Entlastung gesorgt. Man darf gespannt sein, wohin die Reise geht. Vermutlich wird die digitale Datenübertragung in Zukunft immer mehr Raum einnehmen und die Kommunikation in der Luftfahrt dominieren. Die Technik, bei der Textnachrichten ausgetauscht werden, wird mit Systemen wie z. B. ACARS bereits seit vielen Jahren praktiziert.

Textnachrichten lassen sich im Gegensatz zu von Menschen formulierten und gesprochenen Worten allerdings auch sehr einfach automatisieren und mit den digitalen Systemen verbinden, die bereits bei der DFS im Einsatz sind.

Ist der Lotse von morgen vielleicht nur noch ein Mikrochip?



Joe's Corner „Team One DFS“

Hallo, mein Name ist Joe.

Ich bin Mitglied in der Gewerkschaft, die sich um die Flugsicherheit kümmert. Meine Freunde und ich sorgen dafür, dass es den Mitarbeitern der DFS immer möglichst gut geht. Das ärgert die DFS oft, aber das ist dann nicht zu vermeiden. Wir arbeiten aber nicht immer nur gegen den Arbeitgeber, sondern helfen ihm auch bei wichtigen Fragen und unternehmerischen Entscheidungen, wenn er will. Das klappt manchmal besser, als man denkt. Manchmal aber auch nicht.

Ich (Joe) schreibe viel für die Zeitschrift der Gewerkschaft. Die nennt sich „der flugleiter“. Da schreibe ich Geschichten über das, was so in der Firma passiert. Meistens sind das lustige Geschichten, aber es kann auch vorkommen, dass Joe mal nicht so gute Laune hat. Joe weiß, dass es nicht immer einfach ist, eine Firma zu führen. Für die Zukunft wünscht sich Joe aber trotzdem, dass die DFS nicht immer so viel Unsinn macht.

So oder so ähnlich würde wohl ein Pappaufsteller von Joe im „Team One DFS“ aussehen und im Foyer der UZ ausgestellt werden. Als Joe neulich zufällig von Weitem diese Pappkameraden sah, wurde er neugierig. Solche Aktionen geben immer interessante Einblicke in die Denke der DFS.

Nach dem Lesen der ersten Zeilen wurde Joe jedoch stutzig. Wen wollte man mit diesen „Berufsgruppenbeschreibungen“ erreichen? Der erste Eindruck war, dass man sich bestimmt auf eine Veranstaltung für die Kinder der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vorbereitet. Aber zum Ende der Ferien?

Nach und nach verdichtete sich der Verdacht bei Joe, dass die Zielgruppe tatsächlich die Mitarbeiter der UZ sein könnte. Unvermeidlich stieg die Frage in Joe auf, für wie naiv man die Kolleginnen und Kollegen denn hält. Sofort schoss Joe auch die Frage durch den Kopf, was sich denn die Gäste von außerhalb, die in den Hallen der Firma „lustwandeln“, für ein Bild vom DFS-Arbeitsalltag machen werden. Wohl Folgendes: Die DFSler sind lauter sympathische Menschen, die glücklich, aber nicht ganz unkritisch sind und den ganzen Tag mit einfach gestrickten Aufga-

ben verbringen, bevor sie gut erholt nach Hause gehen. Dies allein wäre schon maximal peinlich, aber als Joe tiefer ins Detail ging, explodierten ihm dann doch noch die Socken: Da wird tatsächlich ausgesagt, dass Leute „eigenverantwortlich arbeiten, weil sie oft allein unterwegs sind“? Das ist echte Realsatire und bereits jetzt ein Running Gag in der Community.

Bei dem Thema braust Joe aber nun richtig auf: Da kämpft die GdF jahrelang mit maximalem Aufwand auf allen Ebenen für den Erhalt des nationalen Berechtigungswesens und sogar für dessen Einführung in anderen Staaten, die korrekte Umsetzung der EU-Verordnung mit dem Arbeitsnamen „373“, den Kompetenzerhalt oder die internationale Etablierung des Begriffs „ATSEP“, und dann sagt jemand, dass man bereits „eigenverantwortlich arbeitet“, wenn man in der Lage ist, ganz allein ein Kraftfahrzeug zu führen oder eine Hotelrechnung zu bezahlen? War so nicht gemeint? Kommt aber leider so rüber! Gerade das komplexe Thema „eigenverantwortliches Arbeiten“ im funktionalen System ist aktuell hochsensibel und nicht dazu geeignet, derartig verniedlicht zu werden.



Unternehmenszentrale Langen.
Foto: © DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

„Hoffentlich bekommt das da draußen niemand mit“, denkt sich Joe und beißt auf ein Stück Holz.

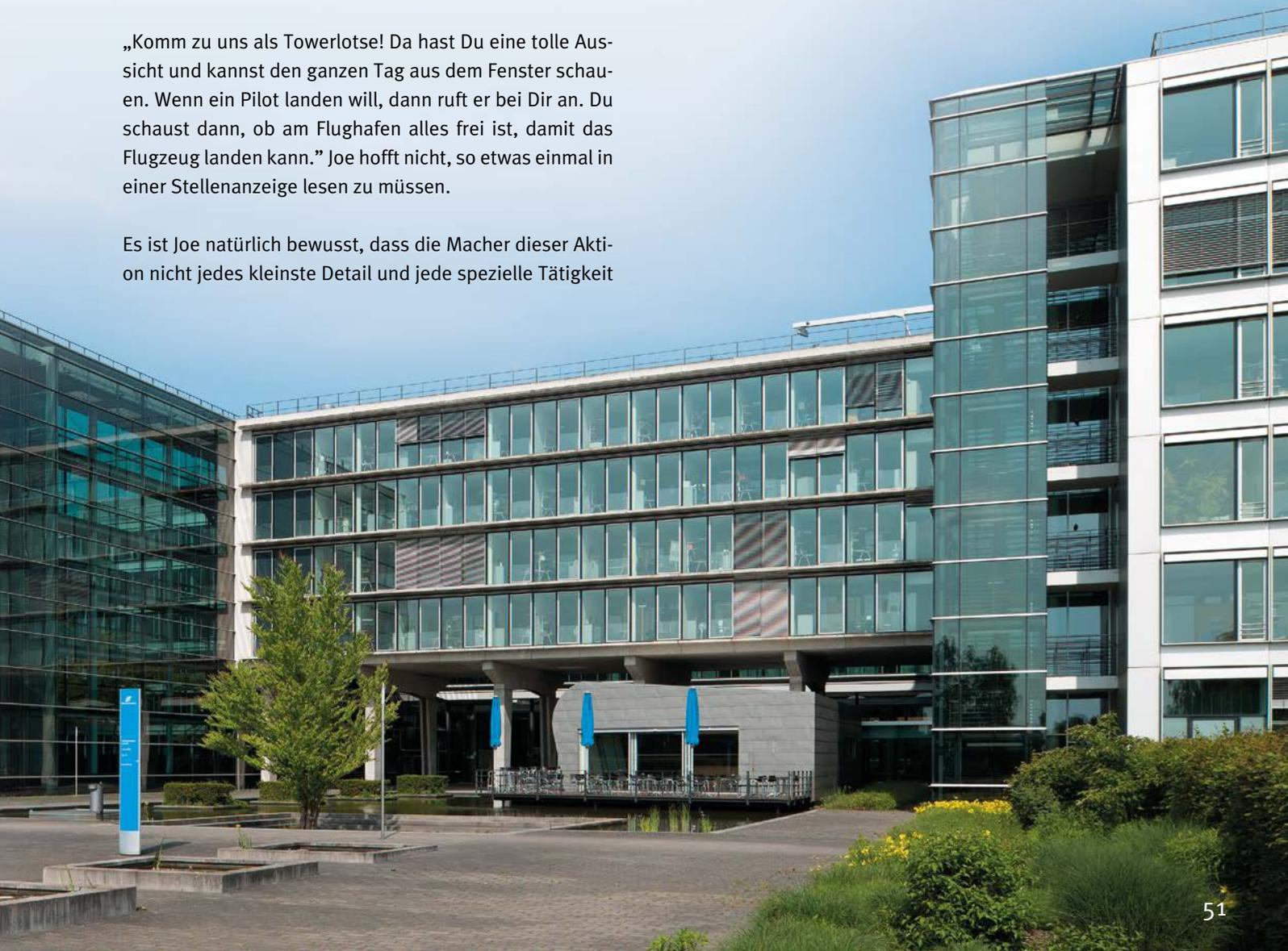
Und dann war da noch der Anlagentechniker, der in der Realität eher Ingenieur ist, und sein bester Freund: der Wartungslaptop! Tja Leute, hier ist alles digital: Nur eben fix den schicken Laptop aus der Tasche ziehen, und schon kann es losgehen und zack(!), fertig ist die Wartung, wäre da nicht öfter das Empfangsproblem. Herausforderung! Aber da ist ja, [hier persönliches spirituelles Wesen einsetzen] sei Dank, die Telekom schuld. Da willst du einmal eine Welle verlängern und dann fehlt dir dafür doch glatt das benötigte Elektrosignal. „Das ist dann echt blöd“, sagt sich Joe.

„Komm zu uns als Towerlotse! Da hast Du eine tolle Aussicht und kannst den ganzen Tag aus dem Fenster schauen. Wenn ein Pilot landen will, dann ruft er bei Dir an. Du schaust dann, ob am Flughafen alles frei ist, damit das Flugzeug landen kann.“ Joe hofft nicht, so etwas einmal in einer Stellenanzeige lesen zu müssen.

Es ist Joe natürlich bewusst, dass die Macher dieser Aktion nicht jedes kleinste Detail und jede spezielle Tätigkeit

kennen können und dass dies für die Zielsetzung auch tatsächlich nicht notwendig war, aber dennoch:

Es war wirklich nicht geschickt, die Texte für interne Zielgruppen in so einfacher Form und so oberflächlich zu formulieren. In der DFS können die meisten Leute verschachtelte Sätze, die mehr als 13 Worte beinhalten, sehr gut verdauen. Auch kann man die Kenntnis von internen Fachbegriffen voraussetzen und sollte diese daher auch einsetzen. Andernfalls fühlen sich Fachleute einfach veräppelt. So viel Empathie sollte eigentlich vorhanden sein, sonst geht das am Ende noch schief ... das mit dem „Team One DFS“. Das will auch Joe nicht.



Ein Tag bei „Christoph 42“



von Carsten-Andreas Wiltshko

Der Wecker klingelt um 0530. Das ist zwar auch sonst meine übliche Zeit, aber heute fällt es mir doch etwas schwerer, aus dem Bett zu kommen. Der gestrige Tag hatte es in sich. Zunächst knappe sieben Stunden Fahrt von Langen hierher zum Flugplatz Rendsburg-Schachtholm

(EDXR). Dort befindet sich die Station der DRF-Luftrettung, die den Rettungshubschrauber „Christoph 42“ betreibt. Ein dort eingesetzter befreundeter Pilot, Dennis, hatte es organisiert, dass ich für einen Tag als „Additional Crewmember“ auf dem „Christoph 42“ mitfliegen durfte. Nach meiner Ankunft an der Station erfolgte auch schon

die erste Einweisung durch meinen Freund Dennis. Wo ist was? Büro, Aufenthaltsraum mit Küche, wo ist die Toilette, wo liegt die Ausrüstung bereit etc? Der Hinweis erfolgt, dass wir vermutlich viel auf Äckern landen werden, was die Schuhe verschmutzen wird. Daher stehen die Schuhe bei der Einsatzrüstung bereit und werden erst bei der Alarmierung angezogen. In der Zeit zwischen den Einsätzen werden üblicherweise Slipper oder Flipflops getragen, um die Station nicht unnötig zu verschmutzen.

Dann das Einkleiden. Da ich auf dem Hubschrauber mitfliege, muss ich auch entsprechende Sicherheitskleidung tragen. Sicherheitsschuhe mit Stahlkappen hatte ich mitgebracht. Den Rest stellt mir die DRF-Luftrettung zur Verfügung. Wer mich kennt, weiß, dass eine solche Einkleidung aus einem Fundus kein triviales Unterfangen bei mir ist. Aber letztendlich finden wir dann doch noch eine Fliegerkombi,

Autor und CHX42 auf einem Acker bei Hörstel. Fotos: Carsten-Andreas Wiltshko



die mir passt. Sogar bequem. Dazu noch ein locker sitzendes Poloshirt und eine Jacke, die ich besser nicht zumachen sollte. Außerdem noch einen Hubschrauberhelm mit herunterklappbaren Schutzvisieren. Eins klar und eins getönt. Das getönte, um gegen Sonneneinstrahlung zu schützen. Das klare Visier sollte man vor allem im Cockpit runtermachen, um im Falle eines Vogelschlags das Gesicht zu schützen.

Dann Bettzeug. Kopfkissen, Decke, die dazugehörigen Bezüge (natürlich unterschiedliche) und ein Betttuch. Dennis hilft mir beim Tragen ins Gästezimmer im ersten Stock des Stationsgebäudes. Bettenbauen mache ich dann aber doch allein. Zwischendurch ertönt ein nicht zu überhörendes melodisches Piepen. „Übrigens: Wenn Du das morgen hörst, haben wir einen Einsatz“, erläutert er mir. Weiterhin erklärt er mir, dass tagsüber bei einem Alarm eine Reaktionszeit von zwei Minuten verlangt wird. Diese zwei Minuten beziehen sich allerdings auf die Änderung des gemeldeten Status des „Christoph 42“ gegenüber der Leitstelle. Dies bedeutet, dass „Christoph 42“ den Einsatz übernommen hat und unterwegs zum Patienten ist. Wäre natürlich schön, wenn sich dabei schon der Rotor drehen würde. Außerdem der Hinweis, dass wir nicht zum Hubschrauber rennen werden, sondern zügigen Schrittes gehen. Grund hierfür ist, dass zwischen der Station und dem Helipad ein Taxiway des Flugplatzes vorbeiführt, auf dem hin- und wieder mal kleinere Flugzeuge vorbeifahren. Uns soll ja nichts passieren.

Die beiden anderen Besatzungsmitglieder lerne ich auch noch kurz kennen. Von Dennis wird mir der Notfallsanitäter als „Petzi“ und der Notarzt als „Torben“ vorgestellt, die mit ihm für den nächsten Tag zusammen die Besatzung des „Christoph 42“ bilden werden.

Um 1800 beginnt eine Stationsbesprechung. Diese findet einmal im Quartal statt und es nehmen alle 7 Notfallsanitäter, 23 Notärzte und 9 Piloten der Station teil. Die auffallend hohe Zahl an Notärzten bedingt sich aus der Tatsache, dass die meisten von ihnen, im Gegensatz zu den Notfallsanitätern und Piloten, nicht fest bei der DRF-Luftrettung angestellt sind, sondern anderswo an einem Krankenhaus eine Festanstellung haben. Die Überlassung als Notarzt zur DRF-Luftrettung ist vertraglich mit den jeweiligen Krankenhäusern geregelt. Die Stationsbe-



CHX42-Station Rendsburg.

sprechung findet als hybride Veranstaltung statt, einige sind per Teams dabei.

Es beginnt mit einem allgemeinen Teil. Ich habe diese Art Veranstaltungen schon häufig mitgemacht. Es unterscheidet sich eigentlich nur der konkrete Inhalt. Hinweise werden gegeben, doch bitte an bestimmte Sachen zu denken, ein Audit war durchgeführt worden mit Dank an die Beteiligten etc.

Die Grundstimmung ist leider etwas getrübt. Am Tag zuvor war am Fliegerhorst Hohn, also quasi nebenan, ein Learjet 35 beim Start verunglückt und mit tödlichem Ausgang havariert. Der „Christoph 42“ war einer der ersten, der an der Unglücksstelle war. Jemand erzählt mir, dass es Torben war, der die beiden Piloten vorläufig für tot erklärt hatte. Kein Wunder. Wenn Fliegerkameraden tödlich verunglücken und man mit der eigenen Sterblichkeit im Zusammenhang mit den Risiken der eigenen Fliegerei konfrontiert wird, kann das schon auf die Stimmung drücken.

Nach dem allgemeinen Teil widmen sich die Mediziner eigenen Fachthemen, ich gehe mit den Piloten in ein Nebenzimmer und halte einen Vortrag über die DFS und allgemeine Flugsicherheitsthemen. Rege Diskussion, anregender und professioneller Austausch, dumme Sprüche und jede Menge Trashtalk. Ich fühl' mich wohl bei dieser Truppe, und nach 90 Minuten habe ich das Gefühl, dass alle inklusive mir etwas dazugelernt haben.



Begegnung mit dem CHX Europa 5.

Zurück bei den Medizinerinnen, trudeln bei denen die letzten Fachthemen aus und es wird Zeit, zum gemütlichen Teil des Abends überzugehen. Die Stationsleitung hat Pizza bestellt. Dazu gibt es (alkoholfreies) Bier, Wasser und Softdrinks. Wir sitzen gemütlich zusammen, essen die Pizza, trinken etwas, tauschen Mutmaßungen über den Learjet-Absturz aus und babbeln dumm' Zeug, wie man im Hessischen sagt. Einige DRF-Angehörige suchen das Gespräch mit mir, stellen mir Fragen und geben mir Erläuterungen auf meine Fragen. Ein gemütlicher Abend unter Profis aus unterschiedlichen Bereichen, die sich gegenseitig respektieren. Schon hundertmal erlebt und immer wieder schön und befriedigend. Ich hoffe, ich werde es noch viele Hundert Mal erleben. Eigentlich wollte Dennis mit mir noch an den Hubschrauber, um mich dort einzuweisen. Der war aber für einen Einsatz raus, und außerdem hat es ziemlich geregnet an diesem Abend. Es ist schon nach 2200, als ich ins Bett gehe.

Daher die oben geschilderten Schwierigkeiten, aus dem Bett zu kommen. Diese können jedoch leicht überwunden werden. Zu groß ist die Vorfreude auf den heutigen Tag. Ich ziehe mich an und verwandle mich in ein Besatzungsmitglied der DRF-Luftrettung. Danach steige ich die Treppe runter und betrete um 0630 das Büro. Dennis, Torben und Petzi sind schon da. Die Nachtschicht ist gerade bei der Übergabe an die Kollegen vom Tagdienst. Dennis zeigt mir im Aufenthaltsraum/Küche, wie man sich einen Kaffee zubereitet. Wir gehen ins Büro. Ich habe mich gerade auf einen Bistrostuhl gesetzt, als Dennis meint, wir könnten ja mal schnell die Einweisung auf dem Hubschrauber machen. Ich stelle meinen frischen Kaffee ab und wir gehen raus zum Hubschrauber.

Bei diesem handelt es sich um einen Airbus Helicopter H145 mit dem Kennzeichen D-HXFF in einer medizinischen Sonderausführung. Zum Glück bin ich schon mal auf einem H145 mitgeflogen, daher kommen die Erinnerungen an die Evakuierungsstellen und Notabwürfe recht schnell wieder. „There may be 99 ways to leave your lover but just 6 ways out of this aircraft“, wie die berühmte Kabinenansage einer Flugbegleiterin einmal lautete.

Ich habe meinen Vierpunktgurt gerade eingestellt und das Spontanquiz von Dennis über die Möglichkeiten, den Hubschrauber zu verlassen, zu seiner Zufriedenheit beantwortet, als jenes melodische Piepen ertönt. Es ist 0640. Nach einer kurzen Schrecksekunde meint Dennis trocken: „Das ist unser erster Einsatz.“ O.K., dann gehe ich mal schnell meinen Helm holen. Wieder zurück im Hubschrauber, schnalle ich mich an, ziehe meinen Helm auf und stöpsle mich in das Intercom ein. Petzi macht von außen die Tür zu. Das habe ich von innen noch nicht richtig hinbekommen. Anschließend setzt er sich ins Cockpit links neben Dennis. Von dort wird er die Kommunikation über BOS-Funk mit der Rettungsleitstelle und den anderen Protagonisten des BOS-Funk übernehmen. BOS steht für „Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben“, und der Funk ist ein nicht öffentlicher UKW-Landfunkdienst. Dennis fliegt und handhabt den Flugfunk. Torben, der Arzt, hat beim Anlassen der Triebwerke die Aufgabe, von außen den Triebwerkstart zu überwachen sowie zu beobachten, ob der Rotorkreis frei ist. Vier Minuten nach der Alarmierung heben wir ab. Nachdem wir Kurs auf den Einsatzort genommen haben, erhält Torben die Details auf seinem Mobilgerät. Wir sollen zu einer Produktionsfirma in Hohenwestedt. Hier gibt

es einen männlichen Patienten mit Verdacht auf Herzinfarkt. Die genaue Koordinate des Einsatzortes kommt über BOS-Datalink direkt ins Nav-Display des Hubschraubers. Hier haben Pilot und Notfallsanitäter jede Menge Karten mit unterschiedlichen Maßstäben. Wünschenswert wären Satellitenbilder, aber die werden noch etwas auf sich warten lassen. Aber auch die detaillierten Karten ermöglichen schon im Anflug eine Diskussion über mögliche Landestellen bzw. deren Einschränkungen in Form von Hindernissen wie Stromleitungen, Mobilfunkmasten etc. Im Anflug stellen Petzi und Dennis fest, dass auf dem Firmengelände ein Ladedock für Lastwagen ist, das ausreichend Platz bietet. Sieben Minuten nach dem Abheben setzen wir auf.

Routiniert und zügig nehmen Torben und Petzi ihr Equipment auf. Torben macht sich sofort auf den Weg. Petzi checkt noch etwas. Ich steige etwas unbeholfen aus dem Hubschrauber. In der Zwischenzeit hat Petzi sein Equipment beisammen. „Willst Du mitkommen?“, fragt er mich. Nach kurzem Zögern verneine ich. Mir geht es ja eher um die fliegerischen Aspekte dieses Business. Anderen Menschen beim Leiden zuzusehen ist mir unangenehm. Was soll ich da unnützlich dabeistehen? Ich kann doch eh nicht sinnvoll helfen. Petzi und Torben haben bisher den Eindruck vermittelt, als wüssten sie, was sie täten. Werden sie übrigens den ganzen Tag über tun. Da will ich den Profis nicht im Weg rumstehen.



CHX42 auf einem Acker bei Hörstel.

Stattdessen unterhalte ich mich mit Dennis. Der berichtet über die Herausforderungen des Landens eines Hubschraubers abseits von festgelegten Landeplätzen. Als Beispiel zeigt er auf einige Büroangestellte, die im 2. Stock ein Fenster weit aufgemacht hatten, um mit ihren Mobiltelefonen bessere Bilder von unserer Landung machen zu können. Bei dem Rotordownwash nicht unbedingt die schlaueste Idee. Es sind mit Sicherheit ein paar Akten fliegen gegangen. Aber woher sollen die Leute so etwas auch wissen?

Ich rege an, dass wir die Zeit nutzen und ich unter Aufsicht von Dennis übe, wie man die Seitentür von innen auf und vor allem wieder zu macht. Nach dem dritten Versuch habe ich den Bogen raus.

Da kommt auch schon wieder Petzi um die Ecke. Der Patient ist stabil und wird mit dem Rettungswagen nach Rendsburg zur imland Klinik (die heißt wirklich so) gebracht. Torben fährt auf dem Rettungswagen mit. Petzi geht dessen Equipment holen und verstaut es anschließend auf dem Hubschrauber. Dennis ruft in der Zwischenzeit die Klinik an, um uns anzumelden. Beim Helipad der imland Klinik handelt es sich um einen zugelassenen Landeplatz nach § 6, daher muss bei Flugbetrieb jemand vor Ort sein, der gegebenenfalls einen Brand löschen kann, falls etwas schiefgeht.

Da Torben auf dem Rettungswagen mitfährt, übernimmt Petzi die Aufgabe des Überwachens der Triebwerke und des frei drehenden Rotors. Zusätzlich muss er hier noch darauf achten, dass niemand vor lauter falschem Enthusiasmus in das Fenestron, den umbauten Heckrotor, des H145 läuft.

22 Minuten nach unserer Landung in Hohenwestedt sind wir wieder in der Luft. In 900 Fuß Flughöhe geht es über Schleswig-Holstein. Dennis sagt, dass er gern etwas tiefer unterwegs ist, um vertikal etwas von den Privatfliegern getrennt zu sein. Wobei 900 Fuß für ihn schon recht hoch sei. Zehn Minuten nach dem Abheben setzen wir auf dem Helipad der imland Klinik in Rendsburg auf.

Wir werden von einem Mitarbeiter dieser Klinik begrüßt, der für unsere Ankunft das volle Feuerwehr-Ornat ange-

legt hat. Irgendwie beruhigend, dass diese Leute ihren Zusatzjob ernst nehmen. Wir warten gemeinsam auf Torben und unterhalten uns. Ich erfahre, dass das Helipad der imland Klinik bis vor ein paar Jahren der Standort des „Christoph 42“ gewesen war. In die Betonoberfläche des Helipads ist passgenau ein in Metall eingefasster Holzschlitten eingesetzt, der mit einer Winde in einen Hangar neben dem Helipad gezogen werden kann. Allerdings sind die Räumlichkeiten der Station über die Jahre zu klein, der H145 für den Hangar zu groß und die Anwohner ob der Akustik bei Nacheinsätzen immer intoleranter geworden. Daher hatte sich die DRF-Luftrettung entschlossen, nach EDXR umzuziehen. Auch in der Hoffnung, dass man dort vielleicht ein Instrumentenanflugverfahren bekommen könnte, um bei miesem Wetter, das es in Schleswig-Holstein hin- und wieder mal geben soll, zusätzliche Optionen zu haben.

Nach einiger Zeit taucht Torben auf, wir verabschieden uns von unserem Gesprächspartner und machen uns auf den Rückweg nach EDXR. Nach zehn Minuten Flugzeit landen wir dort wieder. Es ist 0750. Dennis tankt, Petzi checkt noch etwas im Hubschrauber, Torben und ich gehen zur Station.

Im Büro steht noch mein Kaffee von vorhin. Der ist jetzt natürlich kalt. Egal, ich weiß ja nun, wie es geht und bereite mir einen neuen zu. Danach ist Tischdecken für das gemeinsame Frühstück angesagt, während die drei an ihren Rechnern im Büro den letzten Einsatz dokumentieren.

Als wir die Frühstückszutaten in die Pfanne geworfen haben, meint Dennis, dass jetzt üblicherweise der Moment für eine Alarmierung sei. Heute bleibt sie glücklicherweise aus und wir können in Ruhe frühstücken.

Während wir essen, brieft uns Dennis über das Wetter und andere Aktivitäten in Lufträumen. Üblicherweise macht man das eigentlich vor dem ersten Flug, aber irgendetwas ist ja immer. Mit Hilfe von flugwetter.de gibt er uns eine Übersicht über das zu erwartende Wetter. Früh am Tag können vereinzelt Schauer auftreten. Stimmt: Einen haben wir vorhin in der Ferne gesehen. Ansonsten werden die Sichten jenseits der 10 km erwartet, Wolken-

untergrenzen bei 3.500 bis 4.000 Fuß SCT bis BKN, Wind aus Nordwest mit 20, an der Nordseeküste bis 40, an der Ostseeküste bis 30 Knoten. Alles in allem also gut und für den „Christoph 42“ fliegbar.

Die Kontrollzone Hohn ist wegen des Learjet-Absturzes vom Montag per NOTAM für jeglichen Verkehr gesperrt. Allerdings gibt es für den „Christoph 42“ eine Ausnahme. Das Durchflugverbot zielt vor allem auf die Aasgeier ab, die unter dem Deckmantel journalistischer Arbeit spektakuläre Bilder an die Sensationsmedien verkaufen wollen. Zusätzlich gibt es in der Nähe von Niebüll Tests mit Skysails. Dem webAUP (Airspace Use Plan), der über die DFS-AIS-Homepage veröffentlicht wird, ist zu entnehmen, dass die Danger Area 41A und die Restricted Areas 10E, 43A, 43B und Eckernförde den ganzen Tag aktiv sind.

Wir haben gerade fertig gefrühstückt, als die nächste Alarmierung um 0846 kommt. Alles stehen und liegen lassen und los. Am Alarmierungsbildschirm im Büro können die ersten bekannten Details eingesehen werden, die von der Rettungsleitstelle übermittelt wurden. Auf einem Kartenausschnitt wird angezeigt, wo sich der „Christoph 42“ befindet, und eine Linie zu der ungefähren Einsatzposition wird gezogen. Für den Piloten interessant sind der angegebene Kurs und die geschätzte Flugzeit. Für Arzt und Notfallsanitäter gibt es einen Datenblock mit Geschlecht, Alter des Patienten und vermuteter Art des medizinischen Notfalls.

In diesem Fall lässt der Einsatzort alle drei stutzen. Es geht nach Hörsten. Das ist das Dorf, das dem Flugplatz auf der anderen Seite des Nord-Ostsee-Kanals genau gegenüberliegt. Patient ist ein 88-jähriger Mann mit Verdacht auf Herzinfarkt. Also raus in den Hubschrauber, vier Minuten nach der Alarmierung heben wir ab. Drei Minuten später setzen wir auf einer Weide neben einem holsteinischen Bauernhaus wieder auf. In der Zwischenzeit hat Petzi über BOS-Funk mit der Polizei gesprochen und sich vom bereits vor Ort befindlichen Rettungswagen die genaue Adresse geben lassen. Ungefähr zeitgleich hat Dennis mit dem Flugleiter von EDXR geredet und ihn darüber informiert, dass wir innerhalb seiner Platzrunde bleiben. Zwischendrin mögliche Landeplätze besprechen, sich auf einen einigen, Approach Briefing durchführen, Checklisten lesen und immer wieder Rückfragen der Polizei, der



CHX42 auf dem Helipad der Nordseeklinik Westerland.

Rettungsleitstelle und der Rettungswagenbesatzung beantworteten. Es kann auch mal intensiv werden.

Petzi und Torben machen sich in Richtung des Patienten auf. Ich bleibe wieder bei Dennis am Hubschrauber. Im Gespräch erläutert er mir, wie wichtig effektive Kommunikation unter der Besatzung sei, wenn man eine Landezone aussucht. „Siehst Du das grüne Feld?“ Ja, ich sehe ein grünes Feld. Die Herausforderung besteht darin, dass es die in Schleswig-Holstein öfter mal gibt. „Welches genau meinst Du?“

Nach einiger Zeit kommt Petzi schwer bepackt zurück. Er informiert uns, dass der Patient so weit stabil sei, dass er im Rettungswagen ohne die Begleitung von Torben gen Krankenhaus könne. Nach insgesamt 25 Minuten vor Ort heben wir wieder ab in Richtung EDXR.

Aber daraus wird nichts. Wir sind noch am Starten, da bekommen wir die nächste Alarmierung der Rettungsleitstelle. Es geht nach Ellerdorf bei Nortorf. Patient ist eine männliche Person Anfang 30, die aus ca. drei Metern Höhe abgestürzt ist. Der bereits vor Ort befindliche Rettungswagen informiert uns, dass sich der Unfallort auf dem Gelände eines kleinen Festivals befindet, für das gerade die Aufbauarbeiten stattfinden. Da es sich um ein Waldgebiet handelt, diskutieren Dennis und Petzi intensiv über mögliche Landefelder. Glücklicherweise gibt es eine Lichtung, wo der Hubschrauber abgesetzt werden kann. Im Zuge der Diskussion über den Landeplatz fragt Dennis bei Torben nach, ob es wahrscheinlich sei, dass der Patient bei uns eingeladen werden muss. Dies hat Einfluss auf die Wahl des Landeplatzes. Einen Patienten auf einer Trage über

Wald-/Wiesen- oder Ackerboden zu schieben, ist etwas für Liebhaber. Wer keiner ist, versucht, sich das Leben durch die Wahl eines geeigneten Untergrunds einfacher zu machen. Eine Straße in der Nähe wäre schön. Neun Minuten nach dem Abflug setzen wir in der Lichtung auf.

Petzi und Torben sind wieder direkt in Richtung des Patienten unterwegs, Dennis und ich bleiben am Hubschrauber. Nach kurzer Zeit hält ein Einsatzwagen der Polizei neben uns. Die fahrende Polizistin beschwert sich scherzhaft bei uns, sie hätte sich echt beeilt und jetzt wären wir doch vor ihr hier. Ihrem Kollegen auf dem Beifahrersitz sei ganz schlecht geworden. Tatsächlich wirkt der etwas blass um die Nase, als er aussteigt.

Ich frage Dennis danach, was es mit der Interaktion mit der Polizei auf sich hat. Er erklärt mir, dass jedes Mal, wenn ein Rettungshubschrauber zu einem Primäreinsatz geholt wird, also den Arzt zum Unfallort bringt, auch die Polizei einen Einsatzwagen schickt, um beim Absichern des Landeortes zu unterstützen. Außerdem kann es sein, dass man mit dem Hubschrauber nicht direkt am Einsatzort landen kann. Dann würde die Polizei sowohl Notarzt als auch Notfallsanitäter mit dem Einsatzfahrzeug weiterfahren. Aber auch für die zusätzliche Absicherung ist Dennis dankbar. Gerade wenn man auf einem Platz in einer Stadt landet, laufen jede Menge Menschen rum, denen jeglicher Respekt vor drehenden Teilen fehlt. Insbesondere bei größeren Menschenansammlungen ist es dann sehr hilfreich, wenn die Polizei vor Ort unterstützt. Das kann auch hilfreich sein, wenn man in bestimmten Gegenden landet und auf Gestalten trifft, die man eher nicht in der Nähe des geparkten Hubschraubers haben will.



CHX42 von Polizei abgesichert auf einem Festivalgelände bei Ellerdorf.

Nach einiger Zeit kommt Petzi wieder und informiert uns, dass es dem Patienten so weit gut gehe, dass er mit dem Rettungswagen zur imland Klinik nach Rendsburg gefahren werden könne. Torben wird ihn im Rettungswagen begleiten. Dennis informiert wieder das Krankenhaus, damit sich der Hilfsfeuerwehrmann erneut bereit machen kann, und nach 25 Minuten vor Ort sind wir wieder auf dem Weg zum Helipad der imland Klinik. Dort landen wir neun Minuten später.

Beim Warten auf unseren Notarzt unterhalten wir uns wieder mit dem Kollegen der imland Klinik. Der erzählt uns, dass ein neues Helipad auf dem Dach des Klinikgebäudes gebaut werden soll. Über dieses Thema sind wir immer noch am Reden, als 21 Minuten nach der Landung Torben wieder zu uns stößt und wir uns auf den Weg nach EDXR machen. Sieben Minuten später stehen wir wieder auf unserem angestammten Helipad.

Equipment checken, tanken und im Büro die letzten Missionen dokumentieren. Danach Kaffee zubereiten und warten.

Letzteres müssen wir nicht lange. Nach gerade einem Kaffee kommt um 1105 der nächste Alarm. Diesmal geht es nach Gribbohm im Westen Schleswig-Holsteins. Oh je. Patientin ist eine schwangere Frau Ende 20 mit Verbrennungen. Muss das sein? Einen kurzen Moment spiele ich mit dem Gedanken nicht mitzufliegen. Aber hey. In for a penny – in for a pound. Es gibt halt nicht nur „Schönwetterpatienten“, wie sich gestern ein Arzt ausdrückte. Außerdem: Genau für solch eine schnelle Hilfe ist der „Christoph 42“ da. Der Hauptzweck der Rettungshubschrauber ist es schließlich, den Notarzt zeitnah an die Unfallstelle zu bringen. Patiententransport wird nur gemacht, wenn es gegenüber dem Transport mit einem Rettungswagen einen zeitlichen Vorteil bringt. Da die Patienten häufig

schon im Rettungswagen liegen und ein Umladen in den Hubschrauber recht aufwendig ist, bietet sich bei vergleichsweise kurzen Entfernungen zum Zielkrankenhaus dann meist der Rettungswagen für den Patiententransport an.

Also raus an den Hubschrauber und los. Vier Minuten nach dem Alarm befinden wir uns auf Kurs Gribbohm. An Bord herrscht routinierte, aber ob der Ankündigung der Patientin auch etwas gedrückte Stimmung. Petzi wechselt auf die Leitstelle West, wo wir von einer fröhlichen Mitarbeiterin begrüßt werden. Rettungswagen ist schon vor Ort. Polizei kommt auch gleich. Diesmal scheinen die das „Wettrennen“ zu gewinnen. Der Notfallsanitäter des Rettungswagens gibt uns Hinweise, wie wir das Festivalgelände finden (scheint echt viele davon zu geben in Schleswig-Holstein) und wo wir am besten landen. Außerdem meldet er, dass es sich eher um eine Verbrü- hlung denn um eine Verbrennung handele und dass sich die Dame in der sechsten Schwangerschaftswoche befinde. Der Reaktion von Torben entnehme ich, dass dies wohl gute Nachrichten sind. Elf Minuten nach dem Start stellen wir auf dem Festivalgelände von Gribbohm ab. Der Ort liegt in unmittelbarer Nähe zu Wacken. Im Anflug konnten wir den Turm und das Wackener Festivalgelände gut sehen.

Während Petzi und Torben zur Patientin eilen, bleibe ich wieder bei Dennis am Hubschrauber. Er erzählt ein wenig von den etwas skurrileren Erlebnissen, die er bei der Rettungsfliegerei hatte. Zum Beispiel der Nachteinsatz an einer Autobahnraststätte: Es hatte einen schlimmen Unfall gegeben, an dem mehrere Fahrzeuge beteiligt waren und einige Schwerverletzte zu versorgen waren. Die beiden Piloten (nachts wird mit zwei Piloten geflogen) warteten am Hubschrauber, als ein Mitarbeiter einer amerikanischen Fastfood-Kette mit einem Tablett voller Burger auftauchte. „Darf ich Sie zum Essen einladen?“ Da steht man mitten in der Nacht auf einer Raststätte, wenige Meter entfernt kämpfen Menschen um ihr Leben und plötzlich bekommt man Burger angeboten. Auf der anderen Seite ist dies aber auch ein außergewöhnliches Zeichen der Wertschätzung von Seiten des Mitarbeiters des Fastfood-Restaurants. Was also tun?

Nach einiger Zeit taucht Petzi wieder auf. Die Sache scheint tatsächlich nicht ganz so schlimm zu sein, auch wenn die Patientin unter starken Schmerzen leidet. Torben wäre im Moment mit diversen Krankenhäusern am Verhandeln, wer sie denn nun aufnehmen würde. Fasziniert erfahre ich, dass Krankenhäuser Patienten auch ablehnen können. Allerdings nur, wenn man im Vorfeld anruft und nach Aufnahme fragt. Dennis erläutert mir Folgendes: Wenn der „Christoph 42“ irgendwo mit einem Patienten landet, dann muss das Krankenhaus ihn auch aufnehmen. Dies ist allerdings die ultima ratio. Man versucht es vorher im Guten. Sollten sich jedoch alle Krankenhäuser im Vorfeld weigern, sucht der Arzt eins aus und dort wird dann hingeflogen.

Torben ist noch mit der Patientin beschäftigt, Petzi verteilt fleißig Aufkleber mit dem „Christoph 42“-Logo an die Umstehenden. Vor allem an die Kinder. Ich muss grinsen und an meine eigene Kindheit zurückdenken, wo ich in den Genuss von genau so etwas gekommen war. In der Nähe meines Elternhauses sind hin- und wieder mal Rettungshubschrauber gelandet, um Patienten umzuladen, bevor

die entsprechende Klinik ein Helipad bekommen hat. Ob das unerschwinglich bei meiner Berufswahl eine Rolle gespielt hat? Man kann nicht früh genug anfangen, die Kinder für die Luftfahrt zu begeistern.

Nach Verteilen der Aufkleber und einem Update mit Torben kommt Petzi mit der Nachricht, dass es diesem gelungen sei, das Uniklinikum Lübeck zu einer Aufnahme zu überreden. Dennis ruft dort an und kündigt unser Kommen an. Danach hilft er Petzi, die Trage mit der Patientin in den H145 zu verladen. Torben und ich werden für diesen Flug die Plätze tauschen, damit er die Patientin besser erreichen kann. Er brieft mich, was das für mich bedeutet und wie ich ihn gegebenenfalls unterstützen kann, sollte etwas sein. Da eine Patientin an Bord ist, übernimmt Petzi die Überwachung des Triebwerkstarts. Die Polizei sichert gegen die Schaulustigen ab. Nach 25 Minuten am Boden heben wir wieder ab und nehmen Kurs auf die Uniklinik Lübeck.

Da wir einmal quer über Schleswig-Holstein unterwegs sind, wird dies der bislang längste Flug des Tages. Torben macht sich an seinem NIDA-Pad zu schaffen (NIDA = Not-



CHX42 auf dem Dach der Uniklinik Lübeck.



Die Protagonisten: (v.l.) Torben, Pezzi, Dennis und D-HXFF.

fall-**I**nformations- und **D**okumentationsAssistent). Das NIDA-Pad ist ein robust aussehendes Tablet, das die digitale Kommunikation zwischen dem Notarzt und anderen Protagonisten, zum Beispiel Krankenhäusern, ermöglicht. Da allerdings nicht alle Partner entsprechend ausgerüstet sind, hat der „Christoph 42“ auch einen Drucker dabei. Ein schönes Beispiel für den Grad der Digitalisierung in Deutschland. Das Uniklinikum Lübeck ist allerdings schon im 21. Jahrhundert, und Torben kann bereits während des Flugs alles durchgeben. Nach stattlichen 27 Minuten Flugzeit landen wir auf dem Dachlandeplatz der Uniklinik Lübeck.

Wir werden bereits erwartet, und die Patientin wird in Empfang genommen. Auf Initiative von Dennis war sie in Gribbohm mit Liegenunterlagen so auf die Liege platziert worden, dass sie bequem auf eine normale Transportliege des Krankenhauses umgelagert werden kann. Damit ist unsere Liege schneller frei und wir sind früher wieder einsatzklar. Torben und Petzi verschwinden mit den Krankenhausmitarbeitern, um die Patientin zu übergeben, ich helfe Dennis beim Verstauen der Liege. Danach warten wir kurz.

Torben, Petzi und ein Krankenhausmitarbeiter tauchen nach kurzer Zeit wieder auf. Ich merke, dass ich mal auf die Toilette muss. Dafür gibt es hier oben am Helipad leider keine bauliche Gelegenheit. Ich frage den Krankenhaus-

mitarbeiter. Der fährt mit mir im Aufzug ins Erdgeschoss. Dort seien die Toiletten dem Fahrstuhl am nächsten gelegen, meint er. Ich trete aus dem Fahrstuhl und gehe in die angezeigte Richtung. Sowohl auf dem Hin- als auch auf dem Rückweg spüre ich Blicke auf mir. Ich laufe in einem Fliegerkombi der DRF-Luftrettung durch die Ambulanz eines Krankenhauses. Klar erregt das Aufmerksamkeit. Die Bewunderung, die in den auf mich gerichteten Blicken liegt, erweckt in mir das Gefühl, ich wäre ein Hochstapler. Ich bin froh, als ich wieder bei den anderen auf dem Helipad bin. Eine gute halbe Stunde nach der Landung sind wir wieder in der Luft und auf dem Weg nach EDXR.

Da jetzt doch schon einige Zeit seit dem Frühstück vergangen ist, fangen wir im Flug an, über das Mittagessen zu diskutieren. Der Konsens lautet, die Reste der Pizza der Stationsbesprechung von gestern im Ofen warm zu machen. Wir hängen unseren individuellen Gedanken nach, welches Stück von welcher Pizza es denn für jeden von uns werden wird, als uns über BOS-Funk eine Anfrage der Leitstelle erreicht. Ob wir einen Patienten mit einer Bisswunde von der Nordseeklinik Westerland/Sylt nach Flensburg verlegen könnten? Ein möglicher Sekundäreinsatz also. Dennis gibt zu bedenken, dass wir in jedem Fall zunächst in EDXR landen und tanken müssen. Der Leitstelle wird mitgeteilt, wir würden uns nach der Landung

telefonisch bei ihnen melden. Im Hubschrauber beginnt die Rechnerie. Langsam fängt nämlich die gesetzliche Regelung zu Flugdienst- und Ruhezeiten an, interessant zu werden. Durch den ersten Start um 0644 befindet sich die Crew seit 0614 (eine halbe Stunde vor dem Start wird pauschal für Flugvorbereitung gerechnet) im Flugdienst. Dieser darf normalerweise zehn Stunden nicht überschreiten. Jetzt ist es 1300. Das bedeutet, dass alle seit sechs Stunden und 46 Minuten im Flugdienst sind. Wäre das Ganze zwischendrin mal eine Stunde unterbrochen worden, könnte das als Pause gerechnet werden. Leider war unsere „Frühstückspause“ nur 55 Minuten lang und somit Flugdienst. Die Zeiten werden grob überschlagen und Dennis kommt zum Schluss, dass alle in der Zeit bleiben würden, wir dann aber den Rest des Tages nur noch bedingt einsatzfähig sein werden.

Eine gute halbe Stunde nach dem Start in Lübeck landen wir um 1315 auf dem Helipad in EDXR. Dennis tankt, Petzi kümmert sich um die Ausrüstung im Hubschrauber und Torben telefoniert mit der Leitstelle. Ich schiebe in der Zwischenzeit, wie gebrieft, die Pizza in den Ofen. Ohne Mampf kein Kampf. Torben klärt die Hintergründe der Verlegung sowie die Modalitäten wie und mit wem der Flug abgerechnet werden kann. Bei dem Patienten handelt es sich um einen Polizisten, der aufgrund der Vertragslage der Landespolizei mit diversen Gesundheitsdienstleistern in Flensburg untersucht werden muss.

Nachdem wir alle nebenbei unser Stück Pizza gegessen haben, machen wir uns auf den Weg nach Westerland. Um 1351 sind wir in der Luft. Zwischendrin habe ich Dennis gefragt, was passiert wäre, wenn wir während der Diskussionen ob des Verlegeflugs einen Einsatz bekommen hätten. Er erklärt mir, dass bei geplanten Verlegungen der Hubschrauber normalerweise von der Leitstelle geblockt wird.

Auf dem Weg nach Westerland begegnen wir kurz dem „Christoph Europa 5“, der ebenfalls von der DRF-Luftrettung betrieben wird und in Niebüll stationiert ist. Die kommen gerade von einem Einsatz zurück. Wir machen kurz eine Formation auf, bevor sich die Kameraden in Richtung Niebüll verabschieden.

Im Anflug auf die Insel Sylt ergibt sich die Gelegenheit zum Sightseeing. Das Nordfriesische Wattenmeer und der Fährhafen Dagebüll sehen schon beeindruckend aus. Irgendwann nimmt Dennis mit Sylt Tower Kontakt auf. Die Kollegin lässt uns auf direktem Kurs einfliegen, hält uns aber zunächst östlich des Platzes, um uns von einem anfliegenden Businessjet klar zu halten. Überhaupt ist einig los auf der Frequenz. Im „Christoph 42“ aber auch. Wir sind mit Briefen und Checklistenlesen beschäftigt. Außerdem muss Petzi per BOS-Funk noch einiges mit der Mannschaft an der Nordseeklinik besprechen, sodass Dennis nicht direkt beim ersten Anruf der Kollegin reagieren kann. Die klingt in der Folge etwas angespannt, wenn sie mit uns redet. Im Endeffekt dürfen wir quer über den Flugplatz direkt zur Nordseeklinik, wo wir gute 40 Minuten nach unserem Abflug in EDXR landen.

Am Helipad der Nordseeklinik werden wir schon von unserem Patienten erwartet. Der fragt als allererstes, ob jemand mit ihm ein Patch/Aufnäher tauschen möchte. Es scheint ihm also nicht so schlecht zu gehen. Es handelt sich um einen jungen Mann von Anfang bis Mitte Zwanzig. Körpersprachlich strahlt er allerdings den Enthusiasmus und die Vorfreude eines Zwölfjährigen aus, ob des Flugs im Hubschrauber, der ihm nun bevorsteht. Ich kann ihn gut verstehen.

Nach einer kurzen Diskussion unter Dennis, Petzi und Torben wird beschlossen, den Patienten sitzend zu befördern und ihn mit einem Headset auszurüsten. Er lässt sich von uns briefen, saugt jegliche erteilte Information auf wie ein Schwamm und wirkt sehr konzentriert. Als wir alle auf Intercom sind, fragt er, wie lange der Flug nach Flensburg denn dauern werde. Eine berechtigte Frage, da die Sitze nicht die bequemsten sind. Dennis antwortet ihm, dass es wohl so 20 Minuten werden würden. Diese Information macht den Patienten leicht fassungslos. Klar. Wenn man die Deutsche Bahn von und zu der Insel gewohnt ist, rechnet man in anderen Zeithorizonten.

Nach 13 Minuten Bodenzeit auf Sylt heben wir um 1445 wieder ab und nehmen direkt Kontakt zum Sylter Tower auf. Wir bekommen das aktuelle QNH und dürfen uns diesmal gleich auf direktem Weg in Richtung Flensburg



Torben arbeitet mit NIDA-Pad.

machen. Mit Ausflug aus der Kontrollzone werden wir von der Frequenz entlassen.

Einmal quer über Schleswig-Holstein entlang der Grenze zu Dänemark babbeln wir mit dem Polizisten dumm' Zeug und vertreiben uns so die Zeit. Dennis hatte mit seiner Prognose fast recht. 21 Minuten nach dem Abflug in Westerland landen wir auf dem Helipad des diakonischen Krankenhauses in Flensburg.

Dass es eine Minute länger gedauert hat, als geplant, mag auch an der Lage des Krankenhauses/Helipads und den daraus resultierenden Herausforderungen liegen. Das Krankenhaus liegt mitten in der Stadt und ist auf fast allen Seiten von gründerzeitlicher Bebauung umgeben, die fast so hoch ist wie das Helipad selbst. Da an diesem Tag der Wind ordentlich blies, waren die Verwirbelungen erheblich und Dennis musste durchaus mal sein Können aufblitzen lassen. Aber dann hat er es doch geschafft, den Hubschrauber zu Boden zu ringen.

Torben und Petzi ziehen mit dem Patienten ab. Der strahlt dermaßen vor Freude, dass wir keine Befehle benötigen.

tigt hätten, wäre es ein Nachtflug gewesen. Ganz ehrlich: Jemandem, der für unsere Gesellschaft einen dermaßen wichtigen Dienst erfüllt, wie dieser Polizist, eine solche Freude bereitet zu haben, war den Aufwand wert. Auf alle Fälle hat die DRF-Luftrrettung jetzt einen Freund fürs Leben.

Während wir auf die anderen warten, unterhalten sich Dennis und ich über die Besonderheiten des Helipads der Diakonie in Flensburg. Wenn der Hubschrauber auf dem Boden steht, kann man den Bewohnern der obersten zwei Stockwerke der umliegenden Häuser in die Wohnungen sehen. Ich bin völlig fasziniert ob der Hinderniskulisse und der Tatsache, dass man dieses Helipad auch nachts anfliegen darf.

Dann kommen Torben und Petzi wieder. Letzterer trägt statt seines „Christoph 42“-Patches jetzt eins der Landespolizei Schleswig-Holstein. Hat der Patient also doch noch Erfolg gehabt. Der wird bis ans Ende seiner Tage nichts auf die DRF-Luftrrettung kommen lassen. Nach 27 Minuten auf dem Dach der Diakonie in Flensburg heben wir um 1533 mit Ziel EDXR wieder ab.

21 Minuten später landen wir dort, nachdem wir die Kontrollzonen Schleswig und Hohn durchquert haben. Dennis tankt nach und fängt an zu rechnen. Er ist seit nunmehr neun Stunden und 40 Minuten ohne Pause im Flugdienst. Hinzu kommen eigentlich noch 15 Minuten Nachbereitung, also bleiben noch fünf Minuten effektiver Flugdienst. Dennis telefoniert mit der Leitstelle und sagt, dass wir jetzt mindestens eine Stunde Pause benötigen würden, da sonst eine Flugdienstzeitüberschreitung (ein neues Wort für Scrabble) drohen würde. Dennis und Petzi gelten bei der DRF-Luftrrettung als Flugbesatzung. Sie könnten ihren Flugdienst bis auf elf Stunden verlängern, müssten es nur intern der DRF-Luftrrettung melden. Sie könnten ihn sogar auf bis zu zwölf Stunden verlängern, müssten dann aber zusätzlich das LBA informieren. Bei zwölf Stunden ist aber Schluss. Interessanterweise gilt Torben bei diesen Überlegungen als „Passagier“.

Ob wir jetzt noch Einsätze annehmen können, hängt von der jeweiligen Situation ab.

Wir machen es uns im Büro und im Aufenthaltsraum/Küche gemütlich. Petzi und Torben nutzen die Gelegenheit, einige Fragen an mich und meinen Beruf zu stellen. Im Gegenzug werde ich einige Fragen los, die sich im Lauf des Tages bei mir ergeben haben. Aber auch andere Dinge werden erledigt. Als Torben und ich allein im Büro sind, ruft die Leitstelle an und fragt, ob wir einen Patienten von Helgoland nach Bremerhaven transportieren könnten. Torben legt noch einmal die Herausforderung bezüglich der Flugdienst- und Ruhezeiten dar und bietet an, man möge sich doch nach 1830 bei der Nachtschicht melden, wenn sich keine andere Möglichkeit ergeben würde.

Um 1738 erfolgt die nächste Alarmierung. Verbrennungen nach einer Verpuffung in einer Fabrik bei Brunsbüttel. Wir eilen zum Hubschrauber. Diverse Gedanken gehen uns durch den Kopf. Wie schwer ist die Verbrennung? Müssen wir den Patienten in eine Klinik fliegen? Wie sieht es mit unserer Restflugdienstzeit aus? Zum Glück müssen all diese Fragen nicht von uns beantwortet werden. Drei Minuten nach der Alarmierung, der Rotor drehte sich schon, erfolgt der Abbruch des Einsatzes durch die Leitstelle. Wie sich in einem anschließenden Telefonat herausstellte, waren die Einschätzungen des Ersthelfers nicht ganz korrekt gewesen. Als der erste Rettungswagen an der Unfallstelle eingetroffen war und dessen Besatzung sich des Verletzten annahm, war schnell klar, dass es nicht so schlimm sei. Daher wurde der „Christoph 42“ abbestellt. Erleichtert, aber auch etwas enttäuscht, gehen wir zurück in die Station.

Eine gute halbe Stunde später erscheinen die Kollegen der Nachtschicht. Nach Begrüßung mit lautem Hallo und dem unter Profis üblichen Trashtalk beginnen die Übergabegespräche. Diese werden um 1829 jäh von einer Alarmierung unterbrochen. Dieser Alarm wird jedoch von der Nachtschicht übernommen, die zum Hubschrauber eilt. Dennis, Petzi, Torben und ich haben Feierabend.

Zum Debriefing des Tages begeben sich Dennis und ich in die Flugplatzgaststätte. Petzi und Torben lassen sich mit Verweis auf familiäre Pflichten entschuldigen. Dennis und ich diskutieren bei Currywurst und ein paar, für Dennis alkoholfreie Bier, wie der Tag war.

Fliegerisch bestand der Tag aus zwölf Stunden und 30 Minuten Dienst, davon neun Stunden und 55 Minuten Flugdienst mit einer Flugzeit von drei Stunden und 23 Minuten, verteilt auf 13 Legs. Mit diesem Anteil von Flugzeit ist Dennis sehr zufrieden. Bei dieser Art Fliegerei kommt er normalerweise auf ca. 220 Flugstunden pro Jahr.

Ansonsten sprechen wir noch ein wenig darüber, wie diese Art der Rettungsfliegerei gegebenenfalls von einem Flugsicherungsunternehmen besser unterstützt werden kann.

Mir war im Lauf des Tages aufgefallen, und Dennis hat es auch bestätigt, dass wir zwar viel mit den diversen Tovern sprachen, durch deren Kontrollzonen wir flogen, aber keinen Kontakt mit FIS hatten. Darauf angesprochen, verwies Dennis auf das ohnehin schon hohe Kommunikationsaufkommen im Hubschrauber. Die Crew spricht viel untereinander und über BOS mit Leitstellen und anderen Protagonisten. Würde man IFR mit zwei Piloten fliegen, wäre das jedoch anders.

Das Wetter ist in Mitteleuropa und im Besonderen in Schleswig-Holstein immer ein Thema für die Luftfahrt. Eigentlich ist ein Flugbetrieb, basierend auf VFR, nicht planbar. Zu volatil stellt sich das Wetter dar. Die Piloten



Dennis beim Einladen der Trage auf dem Dach der Uniklinik Lübeck.



In 800 Fuß über Schleswig-Holstein.

würden sich wünschen, dass wenigstens die größeren Krankenhäuser über „Point-in-space“-Anflugverfahren für IMC-Bedingungen verfügen würden. Ein IFR-Anflugverfahren für EDXR steht auch ganz oben auf der Wunschliste. Ein dezidiertes Low-Level-IFR-Streckennetz speziell für Hubschrauber über Schleswig-Holstein ist wohl derzeit auf Initiative des Landes Schleswig-Holstein am Entstehen. Low Level deswegen, weil die Piloten im Winter Rotorblattvereisung befürchten. Je tiefer, desto geringer die Wahrscheinlichkeit. Aber Windkraftanlagen schießen allorts wie Spargel aus dem Boden. Mal sehen, ob da etwas Brauchbares rauskommt.

Bei den Betriebskosten des H145 sind reine Trainingsflüge nicht machbar. Trotzdem würden die Piloten, wenn sie nach dem Abladen eines Patienten zurück zur Station unterwegs sind, gern mal das eine oder andere IFR-Anflugverfahren abfliegen, um in Übung zu bleiben. Das würden sie vor allem gern nachts machen, wenn sie sowieso zu zweit fliegen. Dies wird ihnen jedoch regelmäßig verwehrt, da der Tower bzw. die AFIS-Unit des dazugehörigen Flugplatzes dann meistens nicht besetzt ist.

Da würde es sich vielleicht mal lohnen zu hinterfragen, warum Tower bzw. AFIS-Unit unbedingt besetzt sein müssen, wenn man einen Anflug macht? Wenn man einen Anflug unter Zuhilfenahme von bodengebundenen Funknavigationsanlagen macht, leuchtet diese Vorgabe ein, weil dann der Tower/AFIS den Piloten gegebenenfalls über den Ausfall der Funknavigationsanlage informieren kann. Aber was ist mit satellitengestützten Anflügen? Die Verfügbarkeit der Satelliten wird von der Avionik des Luftfahrzeugs überwacht.

Dass man das nicht mit Luftfahrzeugen im gewerblichen Einsatz macht, die zahlende Passagiere an Bord haben, ist nachvollziehbar. Aber ein Rettungshubschrauber, bei dem die Besatzung das potenzielle Risiko genau kennt?

So verbringen Dennis und ich den Abend. Der Tag war anstrengend und so langsam macht sich Müdigkeit breit. Ich lasse mich von ihm noch kurz briefen, wie ich das mit dem Bettzeug in meinem Gästezimmer bei der Abreise machen soll, und dann gehen wir kurz nach 2100 ins Bett. Ich muss früh raus, weil zuhause ein dringender Termin ruft, habe aber trotzdem kein Problem sofort einzuschlafen. Es waren zwei anstrengende Tage am Stück und ich bin in einem Alter, in dem man merkt, dass man jeden Tag jünger wird.

Ein Piepen holt mich aus einem zugegebenermaßen leichten Schlaf. War das gerade eine Alarmierung? Ich döse weiter vor mich hin. Im Gebäude nehme ich leichtes Rumpeln wahr. Nach einiger Zeit höre ich, wie auf dem Gang an eine Tür geklopft wird. „Einsatz“ wird dazugesagt. Also doch eine Alarmierung. „Die armen Kerle“, denke ich. Mitte in der Nacht raus. Ich schaue auf die Uhr. Es ist kurz vor vier. Ich wollte in zehn Minuten sowieso aufstehen. Kann ich auch jetzt schon machen.

Während ich im Bad bin, höre ich, wie draußen der Hubschrauber angelassen wird. Ich wünsche der Besatzung, dass es keine schlimme Sache ist. Nachdem ich mich angezogen habe, suche ich meinen Kram zusammen und packe. Das Bettzeug ziehe ich ab und lege es verabredungsgemäß auf den Boden. Möglichst leise steige ich die Treppe ins Erdgeschoss runter. Ich will die Besatzungsmitglieder der Tagschicht, die wie Dennis in der Station

übernachten, nicht wecken. Kurzer Abstecher in die Küche, um das Glas und die Karaffe in die Spüle zu stellen. Ein komisches Gefühl, durch diesen Raum zu gehen, der mir nach gestern so vertraut ist, und zu wissen, dass ich ihn vermutlich nie wieder sehen werde. Beim Gang durch das Büro in Richtung Ausgang genauso. Werde ich irgendwann mal wieder kommen?

Ich lade meinen Kram ins Auto. Draußen ist es frisch und noch stockdunkel. Obwohl: Im Nordosten schimmert

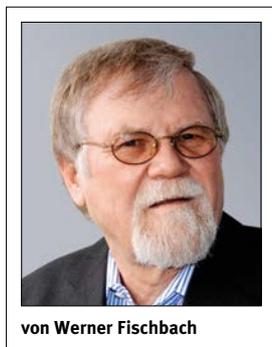
schon etwas Helligkeit. Ich blicke noch einmal in Richtung Station. Am Helipad leuchten die Lampen. Klar, der „Christoph 42“ kommt ja auch irgendwann mal wieder. Als ich ins Auto steige, höre ich die Vögel zwitschern. Ich gebe mein Ziel ins Navi ein und fahre los in die Nacht.

Dank Euch Leuten von der Station „Christoph 42“ für dieses grandiose Erlebnis. Ich wünsche Euch allzeit eine ruhige Wache.



CHX42 auf dem Dach der Diakonie in Flensburg.

Erstens kommt es anders ...



„Erstens kommt es anders und zweitens als man denkt.“ Diesen Spruch kennen wir alle, und er trifft natürlich auch auf das Gebiet der Flugsicherung zu. Wie ein Vorfall in Toronto, der sich am 9. August 2019 ereignete, zeigt. Wobei es erlaubt ist, das Wort „denkt“ durch „plant“ zu ersetzen.

Da war eine B777 der Air Canada (C-FIUR), die als ACA883 aus Kopenhagen gekommen war, auf der Piste 33L gelandet und wurde vom Controller angewiesen, über die Rollbahnen F4 und H zum Terminal zu rollen und mit dem Ground Controller in Kontakt zu treten. Allerdings musste die B777 dabei die Piste 33R überqueren, weshalb der Ground Controller die Besatzung anwies, vor dieser Piste (am Rollhalt der Piste 15L) anzuhalten. Als die B777 die

Piste 33L verlassen hatte und sich gemäß der vom Ground Controller erteilten Freigabe in Richtung ihrer Freigabengrenze bewegte, gab sein Kollege eine Dash-8 zum Start auf der Piste 33R frei. Nachdem der Ground Controller das Kreuzen der B777 der Piste 33R mit seinem Towerkollegen abgesprochen hatte, erteilte er der Besatzung die Freigabe, Piste 33R zu überqueren. Da das Verkehrsaufkommen relativ hoch war (die 33R wurde für Starts, die 33L für Landungen genutzt), wies der Ground Controller die Piloten der B777 an, die Piste 33R zügig („without delay“) zu überqueren.

Inzwischen hatte sich ein Canadair-Jet CRJ-200 (C-GKEJ) der Air Georgian daran gemacht, zur Piste 33R zu rollen. Air Georgian führte damals Flüge für Air Canada Express durch, und so sollte der Canadair-Jet an diesem Tag als CGN7339 von Toronto nach Ohio fliegen. Air Canada hatte später (im Juni 2020) die Zusammenarbeit mit Air Georgian aufgegeben, wodurch diese Insolvenz anmelden musste.



Toronto Tower – Controller durch einen Start ohne Freigabe überrascht. Foto: W. Fischbach

Als der CRJ-200 am Rollhalt der Piste 33R angekommen war, wurde dessen Besatzung angewiesen, auf die Piste zu rollen. Allerdings hatte der Controller es versäumt, den Canadair-Jet anzuweisen, auf der Piste anzuhalten. Er hatte also die zusätzliche Anweisung, auf der Piste zu halten, weggelassen. Dass er CGN7339 nicht sofort zum Start freigegeben hatte, hatte zwei Gründe: Zum ersten musste er für einen ausreichenden Abstand zu der zuvor gestarteten, langsameren Dash-8 sorgen und zum zweiten hatte er ja dem Überqueren der Piste durch die B777 zugestimmt. Zwei gute Gründe, den CRJ-200 nicht sofort zum Start freizugeben.

... und zweitens als man denkt.

Während der CRJ-200 auf die Piste rollte, übermittelte der Controller eine geänderte Abflugfreigabe, die von der Besatzung korrekt zurückgelesen wurde. Danach widmete er sich dem auf die Piste 33L anfliegenden Verkehr.

Als der CRJ-200 auf die Piste rollte, hatte die Co-Pilotin die entsprechende „Check-List“ abgearbeitet. Der Kapitän fragte sie daraufhin, ob sie zum Start freigegeben waren, was von der Co-Pilotin bestätigt wurde. Daraufhin begann der CRJ-200 mit dem Startlauf. Ohne die Startfreigabe in Wirklichkeit erhalten zu haben. Dummerweise hatte die B777 bereits den Rollhalt für die Piste 15L überrollt und war dabei, die Piste 33R zu überqueren.

Nun ist (war?) die Piste 33R nicht eben, sondern etwas „hügelig“. Das bedeutete, dass die Besatzung die B777 vom Startpunkt aus nicht sehen konnte. Dies war ihr erst möglich, als ihr Flugzeug 2.700 Meter von der B777 entfernt war. Aus dortiger Entfernung war das Seitenleitwerk der Boeing zu sehen. Das ganze Flugzeug war in einer Entfernung von 1.950 Metern zu erkennen. Nachdem sie die Boeing, die inzwischen die Piste nahezu überquert hatte und sich teilweise noch auf ihr befand, sahen, entschlossen sich die Piloten des CRJ-200 zu einem Startabbruch aus hoher Geschwindigkeit und verließen die Piste über eine Schnellabrollbahn. Noch bevor sie die Rollbahneinmündung, auf der die B777 die Piste überquert hatte, erreichen konnte. Danach rollte der CRJ-200 erneut zum Start und führte seinen Flug nach Ohio durch. Die Piloten der B777 hatten von dem Vorgang übrigens nichts mitbekommen.

Allerdings hatte das RIMCAS („Runway Incursion Avoidance and Collision System“) einen Konflikt zwischen

den beiden Luftfahrzeugen erkannt und warnte den Controller mit einem Warnton. Der hatte sich gerade auf die Verkehrslage der auf die Piste 33L anfliegenden Luftfahrzeuge konzentriert, wandte sich jedoch, von RIMCAS alarmiert, dem Geschehen auf der Piste 33R zu. Er erkannte sofort, dass die Gefahr einer Kollision des CRJ-200 mit der B777 nicht gegeben war und gab CGN7339 zum Start frei. „He quickly assessed the situation, determined that there was no actual risk of collision and immediately issued a takeoff clearance to the CRJ-200“, meinten die Unfalluntersucher.

Kommentare und Reaktionen zu diesem Zwischenfall

Dass der Controller erkannte, dass sich kein Konflikt zwischen den beiden Luftfahrzeugen ergeben würde, zeugt von seiner Erfahrung und seinem Gespür für die Bewegungsabläufe von Luftfahrzeugen. Dennoch gab es auch für ihn einen Rüffel. Denn er hatte bei seiner „Line-up-clearance“ vergessen, dieser den Zusatz „and wait“ hinzuzufügen. Das ist im „Manual of Air Traffic Services (MATS)“ des Flugsicherungsdienstleiters Nav Canada so festgeschrieben. Und dagegen hat der Controller eben verstoßen. Offensichtlich sind Unfalluntersucher der Meinung, dass Controller irgendeinen Fehler gemacht haben müssen und dies auch im Untersuchungsbericht festgehalten werden muss. Unfalluntersucher haben ja jede Menge Zeit, nach einem Fehlverhalten der Controller (und natürlich auch der Piloten) zu suchen und dieses auch zu finden. Dennoch – zwischen einer „Line-up-“ und einer „Take-off-Clearance“ besteht, nicht nur phonetisch, ein bestimmter Unterschied. Und wer sich aufgrund hoher Arbeitslast nicht mehr sicher ist, ob er bzw. sie eine Startfreigabe erhalten hat oder nicht, sollte sich noch mal beim Controller (oder der Controllerin) vergewissern. Die ICAO hat dafür eine bestimmte „Phraseology“ gefunden. Sie beginnt mit dem Wort „confirm“.

Etwas erstaunlich ist jedoch, dass der Controller dem CRJ-200 die Startfreigabe noch nachträglich erteilt hat. Doch hier hat sich der Controller wohl an den Kommentar von Nav Canada zu Startabbrüchen erinnert: „Aborting a takeoff is an emergency procedure used when continuing would present a grave hazard to the aircraft“ und „a controller-initiated aborted takeoff is an extreme measure (to be) used only where no clear alternative exists.“ Also blieb nur noch die nachträgliche Startfreigabe. Obwohl

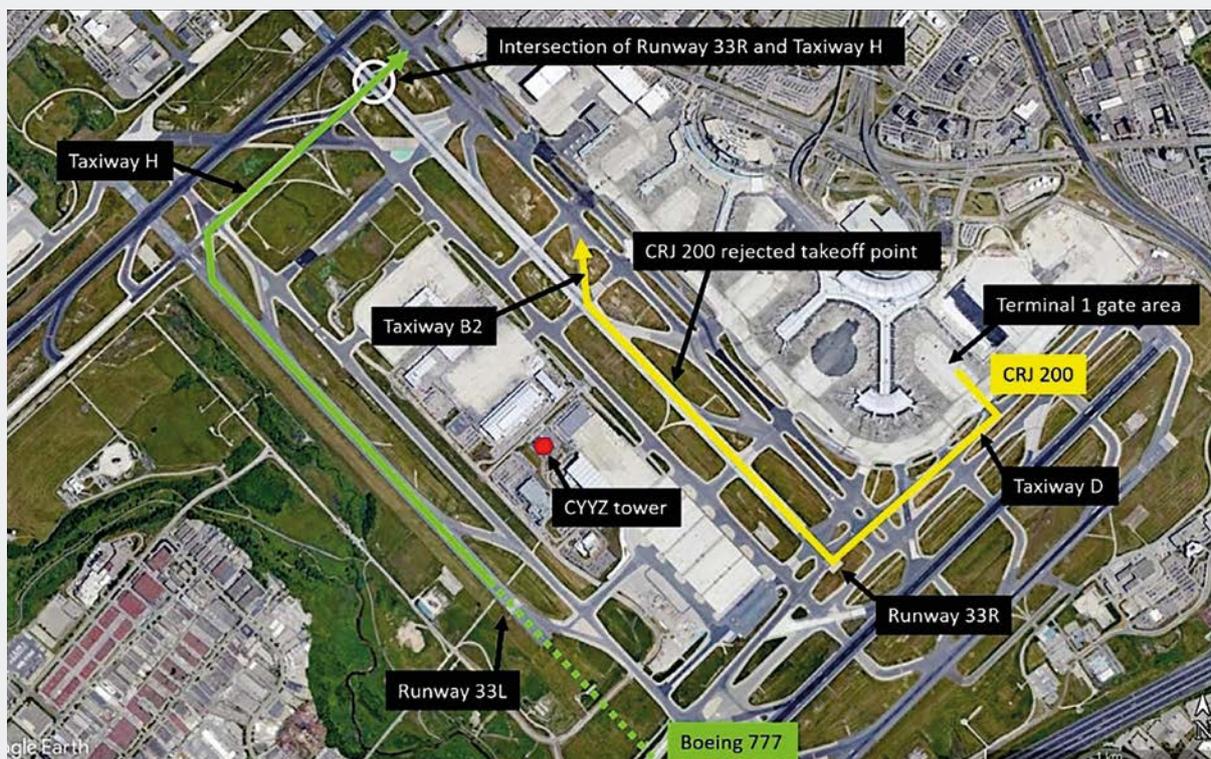
Nav Canada in ihren MATS vorschreibt, dass bei einem RIMCAS-Alarm ein Startabbruch zwingend angeordnet werden muss. Der Controller hat jedoch entgegen dieser Vorschrift gehandelt und den CRJ-200 zum Start freigegeben. Manchmal entstehen eben Situationen, in denen Controller ganz bewusst gegen bestehende Vorschriften verstoßen müssen. Aus Sicherheitsgründen. Inzwischen hat Nav Canada eine „Operations Directive“ herausgegeben, nach der bei einem RIMCAS-Alarm, der durch ein startendes Luftfahrzeug hervorgerufen wurde, die Startfreigabe zurückgezogen werden muss, wenn ein Flugzeug den Start begonnen hat. Wobei wohl nicht der Start, sondern der Startlauf gemeint ist. Denn wenn ein Luftfahrzeug gestartet ist, dann kann der Start ja nicht mehr abgebrochen werden.

Ohne Freigabe zu starten, ist mehr als nur ein Kavaliersdelikt. Piloten wissen dies schon, weshalb dies nur sehr selten vorkommt. Wobei sich der Berichterstatter an einen Fall erinnert, als sich eine B727 einer nicht ganz

unbedeutenden deutschen Ferienfluglinie ohne Freigabe „vom Hof machte“. Nach dem Start darauf hingewiesen, war den Piloten ihr Verhalten äußerst peinlich und sie entschuldigten sich vielmals.

Nun fragt sich, weshalb Piloten hin und wieder ohne Freigabe starten. Und so wurde auch in diesem Fall sehr ausführlich dargelegt, aus welchen Gründen die Crew des CRJ-200 ohne Freigabe ihren Startlauf begonnen hatte. Möglicherweise hatte es mit der Übermittlung einer modifizierten Abflugfreigabe zu tun. Denn diese Änderung der Abflugstrecke wurde zusammen mit der „Line-Up-Clearance“ übermittelt, und möglicherweise hatte die Co-Pilotin die geänderte Freigabe als Startfreigabe interpretiert. Denn zu diesem Zeitpunkt herrschte ein hohes Verkehrsaufkommen am Flughafen von Toronto, was die Piloten (und Controller) unter zusätzlichen Stress setzte. „Haste makes Waste“.

Besondere Sicherheitsempfehlungen wurden nicht gegeben.



Die Bewegungsspuren der in den Zwischenfall verwickelten Luftfahrzeuge. Foto: Darstellung: CTSB



Korean B707 – unerlaubt in sowjetischen Luftraum eingeflogen und auf einem zugefrorenen See notgelandet. Foto: Korean Air Lines

In memoriam Korean-Flug KE/KAL 007



von Werner Fischbach

„Die Zeit heilt alle Wunden.“, sagt ein bekanntes Sprichwort. Abgesehen von jenen Menschen, denen diese Wunden zugefügt wurden, mag dies auch zutreffen. Eine Gefahr ist jedoch, dass die Ereignisse, die diese Wunden hervorgerufen haben, in Vergessenheit geraten. Dies droht inzwischen

auch dem Schicksal einer Boeing 747-230B der Korean Air Lines, die einst ihre Karriere als D-ABYH bei der Condor begonnen hatte und am 1. September 1983 auf dem Flug von Anchorage nach Seoul von einem sowjetischen SU-15-Abfangjäger über der Insel Sachalin abgeschossen wurde. Das ist nun 40 Jahre her. Zeit, sich daran zu erinnern.

Wenn man über die Geschichte des Korean-Flugs KE/KAL 007 berichtet, kommt man nicht umhin, auch das Schicksal eines weiteren Korean-Flugs, der am 20. April 1978 ebenfalls von der sowjetischen Luftverteidigung vom Himmel geholt wurde, zu erwähnen. KE/KAL 902 war eine planmäßige Verbindung, die mit einer Boeing B707 (HL-

7429) durchgeführt wurde und von Paris-Charles de Gaulle mit einer Zwischenlandung in Anchorage nach Seoul führte. Da zu Zeiten des Kalten Krieges direkte Flüge durch den sowjetischen Luftraum nicht durchgeführt werden konnten, flogen die Airlines über den Nordpol zunächst nach Anchorage, wo auch die Besatzungen ausgetauscht wurden. Nachdem sie den Atlantik überquert hatten und an Grönland vorbeigeflogen waren, stand eine Kursänderung an. Da auf der Strecke keine (oder zu wenige) Navigationsanlagen installiert worden waren, war dafür der Navigator gefordert. Diesem war jedoch bei seinen Berechnungen ein gravierender Fehler unterlaufen, sodass die Boeing B707 unerlaubterweise in den sowjetischen Luftraum eingedrungen war, worauf die sowjetische Luftwaffe Abfangjäger in die Luft brachte. Der Co-Pilot hatte die sowjetischen Abfangjäger gesehen und dies seinem Kapitän mitgeteilt. Dieser reduzierte die Geschwindigkeit, fuhr das Fahrwerk aus und schaltete die Landelichter ein, um den Abfangjägern zu signalisieren, dass er ihnen zu einem Flughafen folgen würde. Zusätzlich versuchte die Besatzung, auf der Notfrequenz mit den Abfangjägern in Kontakt zu treten. Was jedoch keinen Erfolg zeitigte. Obwohl die Piloten ihren Luftverteidigungsstellen mitteilten, dass es sich bei dem abgefangenen Flugzeug um

eine zivile B707 und nicht um eine RC-135, einem aus der B707 entwickelten Flugzeug für die elektronische Kriegsführung, handele, wurden sie angewiesen, das Flugzeug abzuschießen. Was sie dann auch taten.

Ihre Geschosse rissen etwa 4,5 Meter (Wikipedia spricht von drei Metern) des äußeren Teils der linken Tragfläche ab, Explosionssplitter schlugen ein Loch in den Rumpf und die Kabine erlitt einen Druckabfall. Zwei Passagiere kamen dabei ums Leben und dreizehn weitere wurden verletzt. Die Besatzung leitete sofort einen Notabstieg ein und suchte nach einer Möglichkeit, wo sie ihr havariertes Flugzeug landen konnten. Schließlich landeten sie mit eingefahrenem Fahrwerk auf einem zugefrorenen See nahe der Stadt Kerm (ca. 1.600 km südlich von Murmansk gelegen).

Die UdSSR erklärte, der Abschuss wäre unumgänglich gewesen, da die Piloten der koreanischen B707 der Auf-

forderung der Abfangjäger, ihnen zu folgen, nicht nachgekommen wären. Und da der (falsch berechnete) Kurs die B707 über die Halbinsel Kola führte, behaupteten die Sowjets, dass es sich um einen Spionageflug gehandelt hätte. Und sie drohten an, dass jedes Flugzeug, das zukünftig ihren Luftraum verletzen würde, ohne Rücksicht auf Menschenleben abgeschossen werden würde. Kaum jemand glaubte, dass die Sowjets dies auch tun würden.

Der Korean-Flug 007

Korean-Flug KE/KAL 007 war eine planmäßige Verbindung, die vom New Yorker Kennedy-Flughafen nach Seoul-Gimpo führte. Und da der sowjetische Luftraum immer noch nicht für Durchflüge genutzt werden konnte, wurde in Anchorage eine Zwischenlandung eingelegt. Dort wurde auch die Besatzung ausgewechselt. In der Nacht vom 31. August auf den 1. September 1983 wurde eine B747-230B (HL7442) eingesetzt, die, wie bereits



Die über der Insel Sachalin abgeschossene B747 war zuvor von der Condor betrieben worden. Foto: Daniel Tanner / Wikimedia CC by s.a. 4.0

erwähnt, zuvor mit dem Kennzeichen D-ABYH von der Condor genutzt worden war.

Der Flug von New York nach Anchorage verlief ereignislos. Und so sollte es wohl nach Meinung der Besatzung für den gut achtstündigen Flug nach Seoul auch bleiben. Mit dem aufgegebenen Flugplan sollten sie den sowjetischen Luftraum nicht verletzen. Er sollte vielmehr an der äußersten östlichen Grenze des sowjetischen Imperiums entlangführen. Aufgrund der günstigen Windverhältnisse sollte der Flug des Jumbojets bis nach Seoul lediglich sieben Stunden dauern (anstatt der üblichen achteinhalb). Was einige Probleme mit den Nachtflugbeschränkungen in Seoul hervorrufen könnte. So wurde der Abflug um 30 Minuten nach hinten verschoben – das Problem der zu frühen Ankunft war gelöst.

Die Cockpitbesatzung hatte sich wie üblich auf den Flug vorbereitet; im Cockpit mussten sie unter anderem die relevanten Daten in das Trägheitsnavigationssystem (Inertial Navigation System – INS) eingeben. Da kann es natürlich zu einer falschen Eingabe kommen. Sollte bei der Eingabe der Rampendaten ein Fehler unterlaufen, so warnt das INS, das ja diese Position bereits auf dem Herflug errechnet hat, die Piloten entsprechend. Nach dem Start führt das INS die Piloten entlang der eingegebenen „Way Points“, sodass sie sich eigentlich nicht verfliegen können. Allerdings muss erwähnt werden, dass das INS nicht mit der absoluten Präzision arbeitet, sodass das Flugzeug etwas an der jeweiligen Position bzw. des jeweiligen Funkfeuers vorbeifliegt. Doch das ist für die Piloten (und für die Flugsicherung) kein Problem. Sofern die Abweichung zu dem tatsächlichen Standort des „Way Points“ oder des Funkfeuers nicht zu groß ist.

Nach dem Start wurde KE/KAL 007 nach „Bethel“ freigegeben; der Flugkapitän gab danach die Daten dieses „Way Point“ ein und drückte den Eingabeknopf. INS führte den Jumbo also direkt nach „Bethel“. Glaubten die Piloten zumindest. Denn sie flogen einige Kilometer nördlich an „Bethel“ vorbei; den Aufzeichnungen der amerikanischen Radarstation „King Salmon“ zufolge befand sich die B747 22 km nördlich von „Bethel“. Die Piloten hatten dies offensichtlich nicht bemerkt, und so kam es, dass sich KE/KAL 007 immer weiter von ihrem „Sollkurs“ entfernte. Weshalb sie dies tat, ist bis heute noch nicht geklärt. Möglicherweise

wurde versäumt, den Autopiloten auf den Modus INS umzustellen. Vielmehr wurde der Autopilot auf der Betriebsart HEADING beibehalten. Der Jumbo folgte also nicht wie geplant der ATS-Route R20, sondern flog mit dem eingegebenen Steuerkurs direkt auf den sowjetischen Luftraum zu. Eigenartig dabei ist, dass die Besatzung immer wieder meldete, die entsprechenden „Way Points“ auf der R20 zu passieren, obwohl sie sich viel weiter nördlich befand. Zum Schluss befand sich KE/KAL 007 mehr als 500 km nördlich der von ihr angegebenen Position.

In der Literatur ist der Verlauf des Fluges gut wiedergegeben, weshalb hier nicht weiter darauf eingegangen werden soll. Auch die Höhenwechsel sollen nicht weiter erwähnt werden, weil dies für den weiteren Verlauf des Fluges von untergeordneter Bedeutung ist. Wichtig ist jedoch, dass der Jumbo eine von den USA eingerichtete Luftverteidigungszone durchflog, den Kurs einer dort operierenden RC-135 der US Air Force kreuzte und Kurs auf die Halbinsel Kamtschatka nahm.

Der Kurs der koreanischen Maschine versetzte die sowjetische Seite in einen Alarmzustand. Denn auf der Halbinsel befanden sich zahlreiche militärische Einrichtungen wie Frühwarnradarsysteme, Raketenbasen und – last but not least – der Marinestützpunkt Petropawlowsk, wo Teile der sowjetischen Atom-U-Bootflotte stationiert waren. Die sowjetische Seite alarmierte Abfangjäger, die den Jumbo trotz Radarführung jedoch nicht finden konnten und die Suche aufgaben, als die B747 die Halbinsel verlassen und internationalen Luftraum wieder aufgesucht hatte. Doch KE/KAL 007 hielt seinen Kurs bei und näherte sich nun der Halbinsel Sachalin. Diese Insel war für die UdSSR besonders wichtig, denn von dort konnten die Sowjets den Verkehr, der sich im Japanischen Meer bewegte, überwachen. Des Weiteren befanden sich mehrere Luftwaffenbasen und mit Wladiwostok ein bedeutender Marinestützpunkt auf der Insel.

Die Sowjets wurden nervös. Vor allem, nachdem sie feststellen mussten, dass ihre Abfangjäger vom Typ MiG-23 in Zusammenarbeit mit der Luftverteidigung nicht in der Lage waren, das für sie noch unbekannte Flugzeug abzufangen und zu identifizieren. Die sowjetische Militärführung war erbost und befahl, den Eindringling auf keinen Fall entkommen zu lassen. Denn immer noch vermutete

sie, dass es sich bei dem unbekanntem Eindringling um eine RC-135 oder gar um eine E-4, eine zum fliegenden Gefechtsstand umgebaute B747, handelte. Zudem ist nicht auszuschließen, dass sich die sowjetischen Kommandeure noch an den Zwischenfall mit der koreanischen B707 erinnerten. Damals musste die Führung der UdSSR mit einigem Erschrecken feststellen, dass ihre Luftverteidigung nicht gerade effektiv war. Und es sollen bei der Luftverteidigung „Köpfe gerollt sein“. Und dieses Schicksal wollten sie sich ersparen und entschlossen sich, das ihnen noch unbekanntem Flugzeug zur Landung zu bringen oder abzuschießen. Und das musste schnell gehen. Denn KE/KAL 007 hätte nach weiteren zehn Minuten wieder internationalen Luftraum erreicht und wäre für sowjetische Abfangjäger nicht mehr zu erreichen gewesen. Drei Abfangjäger wurden in die Luft gebracht; eine Sukhoi Su-15 hatte den Jumbojet erreicht und versuchte, dessen Besatzung über Funk zu kontaktieren. Die Piloten der B747 schienen die Su-15 nicht bemerkt zu haben und

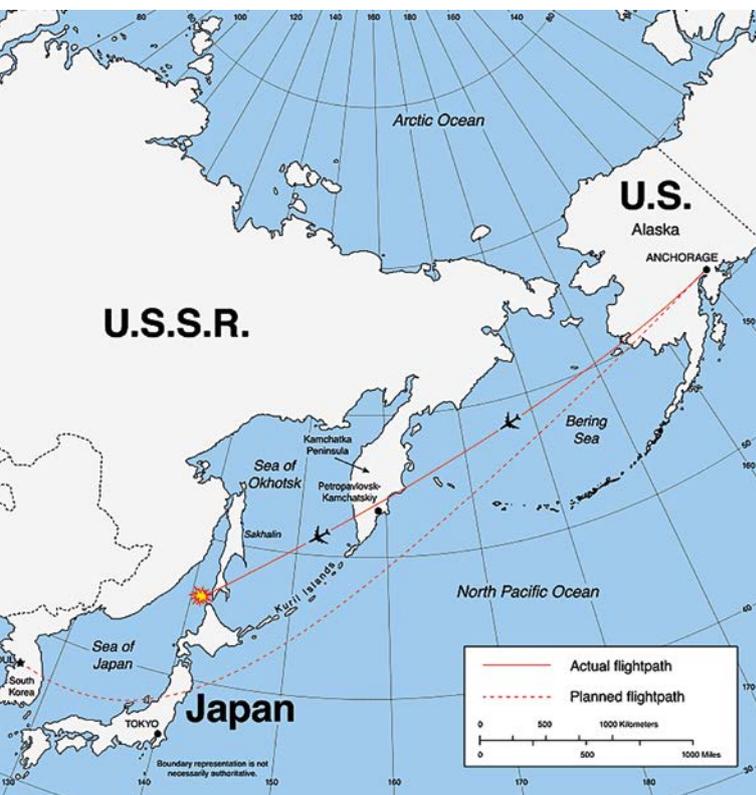
baten bei der japanischen Kontrollzentrale in Tokio um einen Steigflug auf FL350. Nachdem der Pilot der Su-15 die Besatzung des Jumbos nicht erreichen konnte bzw. diese nicht auf seine Zeichen reagierte, ließ er sich zurückfallen und feuerte zwei AA-3-Anab-Raketen auf die B747 ab. Mit größter Wahrscheinlichkeit trafen sie das Heck und ein Innentriebwerk des Jumbos. Das Flugzeug brach in der Luft auseinander und die Einzelteile des Flugzeugs trudelten spiralförmig ins Japanische Meer. Alle Insassen kamen dabei ums Leben.

Reaktionen und Rechtfertigungen

Die Politiker der westlichen Welt zeigten sich empört, beschuldigten die UdSSR und forderten Gegenmaßnahmen. Dabei waren die Kanadier die ersten, indem sie Flüge in ihrem Land für die staatliche Aeroflot verboten. Weitere Nationen schlossen sich dem an, und der US-Präsident ordnete die Schließung sämtlicher Aeroflotbüros in den USA an. Natürlich wurden auch jede Menge Verschwörungstheorien in die Welt gesetzt. Damals gab es das Internet noch nicht, aber man kann sich gut vorstellen, was auf den sogenannten sozialen Medien los gewesen wäre.

Die UdSSR versuchte zunächst, die Vorgänge um den Korean-Flug KE/KAL 007 zu vertuschen. Wenige Tage später räumten die Verantwortlichen im Kreml ein, den Jumbo versehentlich abgeschossen zu haben, da man ihn für eine spionierende RC-135 der US-Luftwaffe gehalten hätte. Wobei die USA beschuldigt wurden, diesen Angriff provoziert zu haben. So wurde die Schuld den Amerikanern zugewiesen. Was irgendwie an die jüngsten Ereignisse erinnert. Denn da waren es nach Meinung der russischen Führung die Provokationen der USA, die Wladimir Putin keine andere Wahl ließen, als die Ukraine zu überfallen.

Mit dieser Erinnerung an den Abschuss des koreanischen Jumbos soll jedoch nicht der Eindruck erweckt werden, dass es ausschließlich undemokratische Staaten sind, die harmlose zivile Flugzeuge abschießen. Auch wenn es eine russische Flugabwehrrakete war, die am 17. Juli 2014 eine Boeing B777 der Malaysia Airlines (MH/MAS17) im Osten der Ukraine vom Himmel holte. Am 8. Januar 2020 waren es zwei iranische Raketen, mit denen eine B737 der Ukraine International nach dem Start in Teheran abgeschossen wurde. Dies scheint darauf hinzudeuten, dass solche (Un)Taten ausschließlich von undemokratischen und diktato-



Darstellung der geplanten und der tatsächlich geflogenen Flugstrecke von KE/KAL 007. Darstellung: Wikimedia

rischen Staaten verübt werden. Doch das ist nicht so. Man erinnere sich, dass der US-Lenkwaffenkreuzer „USS Vincennes“ (CG-69) am 3. Juli 1988 einen A300B2 (EP-IBU) der Iran Air nach dem Start in Bandar Abbas abgeschossen hat. Die USA entschuldigten sich nachträglich und erklärten, der A300 wäre irrtümlich für eine iranische F-14 gehalten worden. Und am 21. Februar 1973 wurde eine B727 (5A-DAH) der Libyan-Arab-Airlines auf dem Flug von Bengasi nach Kairo von israelischen Kampfflugzeugen abgeschossen, als die B727 wegen eines mangelhaften Kompasses, Problemen bei der Flugsicherung in Kairo und starken Winden am Flughafen von Kairo vorbeifliegen war und die von Israel besetzte Halbinsel Sinai ansteuerte. Sie wurde von israelischen F-4 „Phantoms“ abgefangen und, nachdem die B727 den Aufforderungen der F-4 nicht folgte, von den „Phantoms“ auf Anordnung des Generalstabschefs der israelischen Luftwaffe beschossen. Die B727 wurde an der rechten Tragfläche und dem mittleren Triebwerk getroffen, sodass an Bord ein Brand auftrat und die Boeing in der Wüste landen musste.

Die Liste der hier erwähnten Fälle, bei denen zivile Flugzeuge durch das Militär abgeschossen wurden, ist natürlich unvollständig und könnte noch erweitert werden. So ist zu fragen, wie derartige Katastrophen künftig verhindert werden können. Krieg und zivile Luftfahrt vertragen sich nun einmal nicht (was übrigens auch für die Seefahrt gilt). Vielleicht wäre es ja sinnvoll, Lufträume von Staaten, die in kriegerische Auseinandersetzungen verwickelt sind, grundsätzlich nicht zu durchfliegen. Auch wenn dadurch Umwege geflogen werden müssen und sich dies negativ auf die Betriebskosten auswirkt.



ATCCare



SCHON
DARAN
GEDACHT?

**ERHOLUNGS-
BEIHILFE**

für alle bei der DFS
beschäftigten Mitglieder

www.atccare.de

ATC BBQ 2023

Bericht und Bilder von Pascal Stenzhorn

Auch diesen Sommer haben wir, die Kollegen von Frankfurt Tower und Approach, das ATC-BBQ auf der Südseite des Frankfurter Flughafens veranstaltet. Eingeladen waren, wie auch in den Jahren zuvor, nicht nur alle Piloten und Pilotinnen sowie Flugbegleiter und Flugbegleiterinnen, sondern auch alle weiteren operativen Mitarbeiter am Frankfurter Flughafen.

Erstmals fand das BBQ im Jahr 2000 statt, damals als Protest gegen die drohende Trennung von Tower und Approach, der bis 2005 noch im Erdgeschoss des alten Kontrollturms auf der Südseite des Flughafens untergebracht

war. Doch auch wenn wir die Trennung der beiden Units nicht verhindern konnten, blieb das BBQ bestehen und ist inzwischen unter Piloten und Flugbegleitern bekannt als Event, um sich mit Fluglotsen auszutauschen und neue Bekanntschaften zu schließen. Am wichtigsten ist uns allen jedoch, einen schönen Tag mit kalten Getränken und leckerem Essen genießen zu können.

Los ging es am 23. Juni um 16 Uhr, und bereits nach kurzer Zeit war der Grillplatz am Rand der Cargo City Süd sehr gut gefüllt. Durch den unermüdlichen Einsatz der Kollegen am Getränkestand und am Grill waren alle Gäste



Treffpunkt – Cargo City Süd.

jederzeit gut versorgt, und Live-Musik sorgte den kompletten Nachmittag über für Stimmung. Auch wenn sich der größte Ansturm ab 22 Uhr langsam dem Ende neigte, feierten noch einige Kollegen und Gäste bis tief in die Nacht hinein, und so hat uns das BBQ auch in diesem Jahr wieder sehr viel Freude bereitet. Die Planungen für 2024 haben natürlich bereits begonnen. ;)

Abschließend möchten wir uns herzlichst bei der GdF bedanken, deren Getränke-Sponsoring uns die Ausrichtung des ATC-BBQs erst ermöglicht hat.



Sommerfest in Nürnberg

Bericht und Bilder Lukas Diller

September 2023

Die letzten schönen Tage des Sommers hatte die Niederlassung Nürnberg genutzt und ihre täglichen Partner des Flughafens zu einem gemeinsamen Abend eingeladen. Dank finanzieller Unterstützung der GdF konnte die Niederlassung die engen Koordinationspartner der Verkehrsabteilung des Airports, die Piloten der stationierten Rettungshubschrauber (Christoph 27 und Christoph 88) und die Kolleginnen und Kollegen der Feuerwehr einladen. Viele der täglichen Koordinationspartner waren noch nie in der Tower-Kanzel, und so wurde das Treffen genutzt, vielen Interessierten in kleinen Gruppen die Arbeitsplätze in Nürnberg vorzustellen. Die Feuerwehr nutzte die Gelegenheit und stellte den

Kolleginnen und Kollegen ihre Fahrzeuge für die Gebäudesicherung am Flughafen vor Ort vor.

Nach den Corona-Jahren und durch viele Zuwächse war es der perfekte Zeitpunkt, endlich wieder den persönlichen Kontakt zu fördern. Es gab ein Snack-Bufferet mit Brezeln, selbstgemachtem Obatzten und diversen Getränken.

Die positiven Eindrücke des Abends lassen bereits über die Planung für das nächste Jahr nachdenken.

Vielen Dank für die Unterstützung.

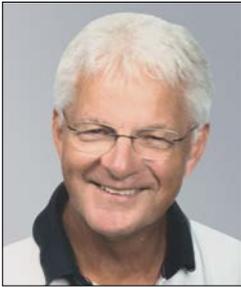


Blick vom TWR EDDN.



„Heiß“ ging es her.

Flughafen München weiterhin im Aufwind



von Hans-Joachim Krüger

Der diesjährige Sommerflugplan geht jetzt in die Ehrenrunde – und es zeichnet sich ab, dass der Münchner Airport sehr gut aus dem Corona-Loch gekommen ist. Bereits in diesem Sommer war eine deutliche Zunahme der Passagierzahlen und, damit verbunden, der Starts

und Landungen zu vermelden. Die Aussichten auf das kommende Jahr 2024 sind exorbitant und werden dem Flughafen ein deutliches Plus an Verkehr und Umsatz beschieren. Allein Lufthansa wird erstmals mit 36 stationierten Langstreckenflugzeugen in München vertreten sein und die Anzahl von derzeit rund 150 wöchentlichen Abflügen zu Interkontinentalzielen auf den Rekordwert von annähernd 190 Starts steigern. Auch bei den Zielen im Langstreckenverkehr kündigt Lufthansa Neuigkeiten an: So plant die Airline, ab 30. Mai 2024 erstmals München



Start Airbus A380. Foto: Flughafen München

täglich mit Seattle an der amerikanischen Westküste zu verbinden. Bereits zum kommenden Winterflugplan wird Bangalore in Indien aufgenommen und mit bis zu sechs wöchentlichen Flügen im Sommer 2024 fortgeführt. Bei beiden Zielen werden moderne und treibstoffeffiziente Langstreckenflugzeuge vom Typ Airbus A350 eingesetzt werden.

Nach Ende der Pandemie ist auch Hongkong wieder für Reisen offen. Im kommenden Sommerflugplan fliegt Luft-

hansa mehrmals wöchentlich in die asiatische Metropole. Ebenfalls wieder im Angebot ist Johannesburg, das zuletzt 2005 auf dem Flugplan der Lufthansa ab München stand. Ab dem 3. Juni 2024 fliegt ein Airbus A350 Passagiere dreimal wöchentlich nach Südafrika.

Die bestehenden Destinationen Peking, Osaka und San Diego, die derzeit dreimal in der Woche angefliegen werden, werden im Sommerflugplan 2024 täglich bedient.

Gute Nachrichten auch für die Fans des weltweit größten Passagierflugzeugs, des Airbus A380: Im kommenden Sommer werden ab München fünf Ziele mit diesem Flugzeugtyp angefliegen. Wieder dabei sind Boston, Los Angeles und New York (JFK), neu hinzu kommen Washington und Delhi. Insgesamt wird Lufthansa im kommenden Sommer sechs Airbus A380 in München stationieren, bis 2025 wird die A380-Flotte aus insgesamt acht Flugzeugen bestehen.

Discover Airlines hat angekündigt, in München fünf Flugzeuge vom Typ Airbus A320 zu stationieren und damit im Sommer 2024 rund sechzig Mal die Woche zu 23 Zielen in Europa und Nordafrika zu starten. Auch in der folgenden Wintersaison sollen in München Langstreckenflugzeuge stationiert werden.



Kurz und interessant

zusammengestellt von Werner Fischbach

Einer Aufstellung des ACI (Airports Council International) zufolge war der geschäftigste Frachtflughafen im letzten Jahr der Chek Lap Kok-Flughafen von Hongkong. Inwieweit sich die Corona-Pandemie auf die Geschäftstätigkeit der Frachtflughäfen auswirkte, ist den Zahlen nicht zu entnehmen. Auffällig ist dabei, dass sich kein europäischer Flughafen unter den „Top Ten“ platzieren konnte; die Flughäfen mit den höchsten Frachtaufkommen liegen entweder in den USA oder in Asien.

oo00oo

Um das gegen Russland verhängte Embargo zu umgehen, beschaffen sich russische Fluggesellschaften die erforderlichen Ersatzteile auf Umwegen (Grauimporte) oder bauen sie selbst nach. Zu den gefälschten Ersatzteilen zählt auch das Zusammenstoßwarnsystem TCAS von Rockwell Collins. Inzwischen wurden diese gefälschten Systeme auch in den USA angeboten. Bei Tests wurde nun festgestellt, dass diese nachgebauten TCAS-Systeme nicht funktionsfähig sind. Deshalb hat die US-Luftfahrtbehörde FAA Fluggesellschaften und Wartungsunternehmen gewarnt, TCAS-Systeme der Firma Aviation Parts aus Moskau zu verwenden. Die EASA hat diese Warnung übernommen.

Da die beiden Lufthansa-töchter Eurowings und Eurowings Discover unterschiedliche Geschäftsmodelle pflegen, soll nun bei Eurowings Discover die Bezeichnung Eurowings entfallen. Dadurch könne sich der Ferienflieger besser als eigenständige Marke darstellen und die beiden Fluggesellschaften könnten besser voneinander abgegrenzt werden.

oo00oo

Scott Kirby, streitbarer Chef von United Airlines, hat die Praxis der CO₂-Ausgleichssysteme kritisiert und als Greenwashing bezeichnet. Sinnvoller wäre nach seiner Meinung, diese Gelder in die Entwicklung nachhaltiger Kraftstoffe und in neue Technologien zu investieren.

oo00oo

500.000 US\$ hat Boeing für die Opfer der Brandkatastrophe auf Hawaii und den Wiederaufbau der zerstörten Häuser gespendet. 250.000 US\$ gingen dabei an das Rote Kreuz, 250.000 an den „Hawaii Community Foundation Maui Strong Fond“.



TUI und die polnische Fluggesellschaft „Enter“ haben sich zusammengeschlossen und wollen gemeinsam auf dem Leasingmarkt aktiv werden. Foto: W.Fischbach



Obwohl die ehemalige Air Berlin bereits vor sechs Jahren (genau am 15. August 2017) Insolvenz anmelden und einige Wochen später den Flugbetrieb einstellen musste, wurde erst jetzt die Marke „Air Berlin“ von der Berliner „Air 41“ erworben. „Air 41“ wurde einst von Marcos Rossello gegründet, der ferner die Sundair und die „Fly Air 41“ ins Leben gerufen hat. Welche Pläne Rossello mit diesem Kauf verfolgt, ist bis jetzt (noch) nicht bekannt.

oo00oo

Mit dem Erhalt ihres „Air Operator Certificate (AOC)“ hat sich eine neue deutsche Fluggesellschaft mit dem Namen „Universal Sky Carrier (USC)“ zu Wort gemeldet. Die Gesellschaft hat zwei A340 beschafft und möchte auf dem Leasingmarkt (sowohl Dry- als auch Wet-Leasing) tätig werden. Die erste Maschine (D-AUSC) steht inzwischen in voller Bemalung auf dem Flughafen Hahn bereit; die zweite, ein A340-600, befindet sich zurzeit noch in Südafrika und soll in Großbritannien zum Frachter umgebaut werden; sie wird das Kennzeichen D-AUSZ erhalten. Beide A340 waren zuvor für South African Airways unterwegs.

oo00oo

TUI und die polnische Fluggesellschaft Enter Air haben sich zusammengeschlossen, um gemeinsam auf dem Wet-Lease-Markt tätig zu werden und sich unabhängig von den dort tätigen Unternehmen zu machen. Der Reisekonzern wird eine Minderheitsbeteiligung erhalten; der Standort des Unternehmens soll außerhalb der Republik Polen eingerichtet werden.

oo00oo

Einem Team internationaler Wissenschaftler, bei dem auch Forschende des DLR beteiligt waren, ist es gelungen, das gefürchtete Phänomen des Flatterns (aeroelastisches Phänomen) mit einem Regelsystem zu dämpfen. Dabei wurde auf dem Flughafen Cochstedt ein speziell konstruiertes UAV eingesetzt.

Einer Meldung des Internetportals „aero.de“ zufolge möchte Thai International ihre A380-Flotte nicht wieder aktivieren, sondern hat ihre sechs Maschinen zum Verkauf ausgeschrieben. Wer sich an der Ausschreibung beteiligen möchte, muss jedoch 50.000 US\$ pro Flugzeug als Pfand hinterlegen.

oo00oo

Am 29. August hat der erste ausschließlich mit russischen Komponenten erbaute SSJ-100-Jet in Komsomolsk am Amur seinen Erstflug absolviert. Das Flugzeugmuster wurde von der Fima Yakovlev, einer Tochter der United Aircraft Corporation UAC, erbaut und ist ein erster Schritt Russlands, eine autonome Flugzeugindustrie aufzubauen.

oo00oo

Am 31. August sind die Firma Lockheed Martin und die Regierungen der Niederlande und Rumäniens übereingekommen, ein gemeinsames Trainingszentrum für die F-16 in Rumänien zu bauen.

oo00oo



Im September hat die IATA der Fluggesellschaft Emirates das Zertifikat „Environmental Assessment (IEnvA) Stage One“ erneut verliehen, nach dem die Fluggesellschaft gegen illegalen Wildtierhandel vorgeht.

oo00oo

Gleich zweimal geriet ein A320 (RA-73690) der russischen Yamal Airlines in die Wirbelschleppen von zwei Emirates A380. Der A320 war in 10.350 Metern von Salechard in Nordsibirien nach Sotschi unterwegs, zwei A380 von Emirates befanden sich in 11.300 bzw. 10.650 Metern und flogen von Dubai nach Los Angeles und nach San Francisco. Die Piloten des A320 berichteten von einem starken „Rattern“; zusätzlich fiel der Autopilot des Airbus aus.



„Centralstation“ in Darmstadt. Foto: GdF



Redaktionsschluss

Ausgabe 06/2023 – 22.11.2023

Impressum

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

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

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

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

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

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

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Matthias Maas, Jan Janocha, Jörg Biermann, Oliver Wessollek, Jens Lehmann, Thomas Williges, Werner Fischbach, Thorsten Raue, Michael Stappen, Elena Stegemann, Gerrit Griem, Rainer Bexten, Michael Kassebohm, Bernd Büdenbender, Rüdiger Purps, Frank Sasse, Lars Ilchmann, Alexander Schwassmann, Thomas Ullrich, Oliver Strack, Sebastian Sachs, Michael Wiegand, Thorsten Wesp, Carsten-Andreas Wiltshcko, Pascal Stenzhorn, Lukas Diller, Sascha Schöne, Elena Stegemann, Simone Lorenz, Melina Münch

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

Cover: Rettungshubschrauber „Christoph 42“ (Foto: Carsten-Andreas Wiltshcko)

U3: Der Bundesvorstand der GdF

U4: Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (Foto: Günter Wicker)

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

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

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

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

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

ISSN 0015-4563

Wir stellen vor: Der neue Vorstand



v.l.n.r. Rüdiger Purps, Oliver Strack, Thorsten Raue, Jörg Waldhorst, André Vöcking, Yvonne Dalitz, Oliver Wessollek, Thorsten Wesp, Thomas Ullrich.

