

AUSGABE 6/2020

- 17. BUNDESDELEGIERTEN-KONFERENZ – ONLINE –
- INTERVIEWS MIT DEM BUNDESVORSITZENDEN, GESCHÄFTSFÜHRER UND VORSTAND TARIF & RECHT
- TSCHÜSS TEGEL
- EMISSIONSFREI FLIEGEN – NEUE FLIEGER BRAUCHT DAS LAND

der flugleiter



EINLADUNG

zur Bundesfachbereichskonferenz FSBD der GdF e.V.
vom 12. bis 14. März 2020 in Dresden

Ort: Bilderberg Bellevue Hotel Dresden,
Große Meißner Str. 15, 01097 Dresden

(Der Tagungssaal wird vor Ort ausgewiesen.)

Beginn: 12. März, 11.00 Uhr – Ende: 14. März, ca. 18.00 Uhr



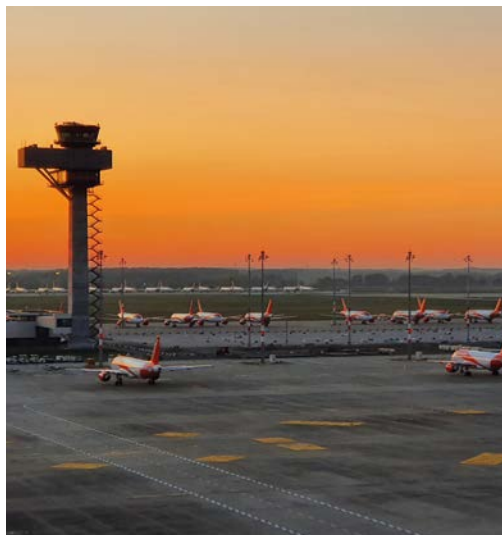
Vorschlag der Tagesordnung:

- P.1:** Eröffnung der Bundesfachbereichskonferenz des Fachbereiches Flugsicherung Betriebsdienste (FSBD) der GdF e.V. und Begrüßung der Mitglieder
- P.2:** Festlegung der Konferenzleitung und Übernahme der Tagungsleitung
- P.3:** Berufung der Mandatsprüfungskommission
- P.4:** Feststellung der Beschlussfähigkeit
- P.5:** Ergänzung und Genehmigung der Tagesordnung
- P.6:** Berufung des Wahlausschusses
- P.7:** Bericht des Vorstands
- P.8:** Entlastung des Vorstands
- P.9:** Wahlen
- P.10:** Verschiedenes
- P.11:** Schließung der Konferenz und Verabschiedung der Teilnehmer

Für weitere Fragen steht die Geschäftsstelle gern zur Verfügung.



17. Bundesdelegiertenkonferenz 2020 S. 07



#DankeTXL

S. 37



Die letzten Tage von Tegel – Epilog S. 46



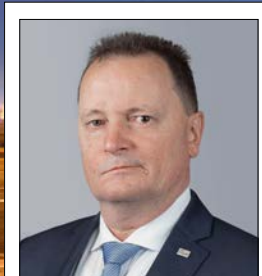
Der letzte Flug einer Braathens DC-6 S. 62



Helgoland

S. 64

| | |
|--|-----------|
| Editorial | 04 |
| Termine | 06 |
| Aus dem Vorstand 17. Bundesdelegiertenkonferenz 2020 | 07 |
| Aus dem Vorstand Interview – Fragen an den GdF-Vorsitzenden | 10 |
| Aus dem Vorstand Interview – Fragen an den Vorstand „Geschäftsführer“ | 13 |
| Aus dem Vorstand Interview – Fragen an den Vorstand „Tarif und Recht“ | 14 |
| Aus dem Vorstand Tariffinno – Update 20.11.2020 | 16 |
| FSBD Bundesfachbereichskonferenz FSBD 2020 | 17 |
| FSTD Bericht zur Bundesfachbereichskonferenz FSTD 2020 online | 20 |
| FSAD FSAD-Fachbereichskonferenz 2020 | 24 |
| Verbände EASA Annual Safety Conference 2020 | 26 |
| Verbände DFS schließt erfolgreich Drohnen-Detektionstests an den Flughäfen München und Frankfurt ab | 33 |
| Verbände Pressemitteilung Langen, 26. November 2020 Arndt Schoenemann wird neuer Vorsitzender der Geschäftsführung der DFS | 35 |
| Joe's Corner Quo vadis DFS? | 36 |
| Berichte #DankeTXL | 37 |
| Berichte Die letzten Tage von Tegel – Epilog | 46 |
| Berichte Kommentar aus dem Seitenaus | 50 |
| Berichte Emissionsfrei fliegen – neue Flieger braucht das Land | 53 |
| Berichte Dunkle Wolken am (Luftfahrt-)Himmel | 60 |
| Joe's Corner Joe aus Berlin | 48 |
| Airplane Der letzte Flug einer Braathens DC-6 | 62 |
| Airports Helgoland | 64 |
| Kollegen Social Skies e.V. – Help from above | 66 |
| Bücher | 68 |
| Kalender | 70 |
| Aus aller Welt Kurz und interessant | 71 |
| Impressum | 74 |



von Matthias Maas,
Bundesvorsitzender



Liebe Mitglieder, liebe Kolleginnen und Kollegen, verehrte Leser,

herzlich willkommen zur sechsten und letzten Ausgabe unserer Fachzeitschrift „der flugleiter“ im Jahr 2020.

Es war ein denkwürdiges Jahr, geprägt von vielen sozialen, politischen und wirtschaftlichen Veränderungen.

Vor genau einem Jahr befürchteten wir noch, dass der Bedarf der Fluggesellschaften die Kapazitäten im Luftraum und vor allem die Kapazitäten der Deutschen Flugsicherung übersteigt und es 2020 wieder zu massiven Verspätungssituationen kommen wird.

Schon wenige Monate später trat aber eine völlig andere Situation ein, die sich kaum jemand jemals so hätte vorstellen können. Die Corona-Pandemie hat alles auf den Kopf gestellt, und es ist sehr ruhig geworden am Himmel, nicht nur über Deutschland, sondern weltweit.

Doch nicht nur am Himmel scheint vieles still zu stehen. Überall – egal wohin man schaut – haben die Auswirkungen dieses Virus tiefe und deutliche Spuren hinterlassen. Viele von uns werden mit sorgenvoller Miene in das nächste Jahr gehen, und es ist noch völlig offen, ob und wann sich diese Situation umkehrt und ab wann ein halbwegs *normales* Leben mit all seinen verschiedenen Facetten wieder möglich ist.

Einige Highlights gab es allerdings auch in den letzten Wochen zu vermelden, über die in dieser Ausgabe berichtet wird und auf die ich Sie an dieser Stelle bereits hinweisen möchte.

Anfang November ging der neue **Flughafen Berlin Brandenburg (BER)** – benannt nach dem 1992 verstorbenen SPD-Politiker Willy Brandt – nach mehr als 14 Jahren Bauzeit in Betrieb.

Nur mal so zur Erinnerung: Der eigens für diesen neuen Flughafen innerhalb des Sicherheitsbereichs gebaute Tower ging bereits Ende März 2012 in Betrieb.

Inzwischen läuft die sechsmonatige Frist bis zur endgültigen Schließung des Flughafens Tegel. Die Übergabe der Gebäude und Flächen an das Land Berlin ist für Mai 2021 geplant. Damit sind dann die drei ehemaligen Flughäfen Berlins – Tegel, Tempelhof und Schönefeld – endgültig Geschichte.

Stefan Handke, Fluglotse in Tegel, hat uns schon mehrfach aus Berlin berichtet, so auch in dieser Ausgabe. Für seine gesamte Serie, die sehr viel Beachtung gefunden hat, möchte ich Stefan sehr herzlich danken.

Ein weiterer Höhepunkt im November waren die jährlichen **Delegiertenkonferenzen** innerhalb der GdF. Zum ersten Mal in unserer Geschichte fanden sowohl die Bundesdelegiertenkonferenz als auch die drei Fachbereichskonferenzen von FSAD, FSBD und FSTD als Online-Konferenzen statt.

Dies erforderte in den letzten Wochen vor diesen Veranstaltungen eine hohe Arbeits- und Organisationslast bei allen Verantwortlichen, die in diese Planungen eingebunden waren. Jedoch gingen alle Konferenzen fast problemlos über die Bühne, und es zeigte sich auch hier, dass wir in allen Bereichen gut aufgestellt sind und uns von dieser Pandemie nicht wirklich von unserem Weg abbringen lassen.

Natürlich fanden auf den Konferenzen in diesem Jahr auch **Wahlen** statt. Daher möchte ich mich selbstverständlich zuerst bei den Delegierten der Bundesdelegiertenkonferenz für die erneute Wiederwahl zum Bundesvorsitzenden bedanken. Ich freue mich außerordentlich über den großen Vertrauensvorschuss und auf zwei weitere inter-



essante und spannende Jahre an der Spitze unserer Gewerkschaft. Genauso sehr freue ich mich natürlich über die Wiederwahl meines langjährigen Weggefährten **Axel Dannenberg**, der bereits zum fünften Mal im Amt des Geschäftsführers bestätigt wurde und dieses Amt nun schon mehr als zehn Jahre ausübt!

Darüber hinaus bereichern drei neue Kollegen den Bundesvorstand.

Rüdiger Purps übernimmt den Bereich Tarif und Recht von Markus Siebers. Markus hat diesen Bereich wie kein Zweiter geprägt und die großen Erfolge unserer Gewerkschaft mitbestimmt. Nun wird er federführend zusammen mit seinem Nachfolger und unseren Verhandlungsführern die gesamte Tarifabteilung neu strukturieren und aufbauen und somit unserer Gewerkschaft noch mehrere Jahre aktiv als Berater zur Verfügung stehen.

In den Fachbereichen FSAD und FSBD wurden neue Leiter der Fachbereiche gewählt. Diese sind, auch aufgrund ihres Amtes, ebenso Mitglieder im Bundesvorstand. Im FSAD wurde **Sönke Keller** vom Tower München zum Nachfolger von Jörg Waldhorst gewählt, der sich wieder mehr auf Beruf und Familie konzentrieren möchte. Im FSBD tritt **Roman Schütz** aus Bremen die Nachfolge von Gerd Gerdes an. Gerd hat in den letzten Jahren, ja sogar Jahrzehnten, mit sehr viel Zeit und Engagement ehrenamtlich in den verschiedensten Ämtern unserer GdF mitgewirkt und maßgeblich unsere Entwicklung mitbestimmt. Nun darf er langsam den Weg in den wohlverdienten Ruhestand antreten, wird aber sicherlich noch in der einen oder anderen Funktion den Weg der GdF weiter begleiten. Ich bedanke mich bei allen ausgeschiedenen Mitgliedern

aus dem Bundesvorstand für ihre Mitarbeit in den letzten Jahren. Den neu gewählten Bundesvorständen sage ich „herzlich willkommen“, wünsche allen viel Erfolg im neuen Amt und freue mich sehr auf die Zusammenarbeit. Über weitere Wahlen in den Fachbereichen sowie über den Verlauf der einzelnen Konferenzen wird gesondert in dieser und der folgenden Ausgabe ausführlich berichtet.

Nun wünsche ich allen viel Freude beim Lesen der letzten Ausgabe unseres „der flugleiter“ 2020.

Ich wünsche allen ein friedliches Weihnachtsfest, ebenso Glück, Gesundheit und Zufriedenheit und einen schönen Übergang in das Jahr 2021.

Ich bedanke mich bei dieser Gelegenheit bei allen Funktionsträgern, Mitgliedern, Mitarbeiterinnen der Geschäftsstelle, befreundeten Gewerkschaften, Verantwortlichen aus Wirtschaft und Politik sowie allen Interessierten an der GdF für das vergangene Jahr und hoffe, Sie alle wieder im nächsten Jahr bei bester Gesundheit begrüßen zu dürfen.

Es grüßt Sie herzlichst

Matthias Maas
Bundesvorsitzender



(Voraussichtliche) GdF-Termine

DEZEMBER 2020

- 07. – 08. Vorstandssitzung Bund
- 09. – 10. Tarifkommission
- 10. AG APEG
- 15. AG FDB
- 17. Vorstandssitzung FSBD

Frankfurt
Frankfurt
Frankfurt
(online)
(online)

JANUAR 2021

- 07. Vorstandssitzung FSTD
- 26. – 27. Tarifkommission
- 28. – 29. Vorstandssitzung Bund

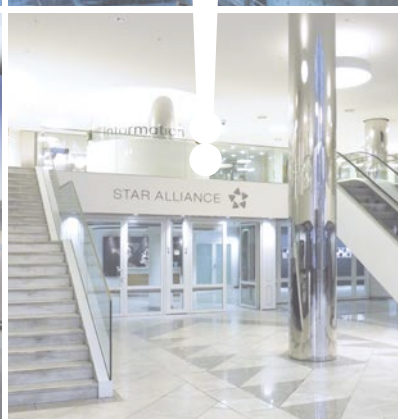
Frankfurt
Frankfurt
Frankfurt

FEBRUAR 2021

- 23. Arge Tarif FSTD
- 25. – 26. Vorstandssitzung Bund

Frankfurt
Frankfurt

Kein Anspruch auf Vollständigkeit!



17. Bundesdelegiertenkonferenz 2020 – nicht in Berlin – sondern online



von Hans-Joachim Krüger

Eigentlich hätte die 17. Bundesdelegiertenkonferenz im Melia Hotel in Berlin Stadtmitte stattfinden sollen. Doch Covid-19 und die Maßnahmen der Bundesregierung sowie auch des Senats in Berlin ließen schon rechtzeitig erkennen, dass eine ordnungsgemäße Durchführung einer Bundesdelegiertenkonferenz

mit immerhin über 120 Delegierten aus dem gesamten Bundesgebiet nur sehr schwierig umzusetzen gewesen wäre. Gleichzeitig wurden vorstandsseitig Vorbereitungen getroffen, die Veranstaltung nicht abzusagen, sondern per Video und online durchzuführen. Diesen Beschluss darf man als eine große Herausforderung für die beauftragten Personen, den Geschäftsführer Axel Dannenberg, die Geschäftsstelle und auch den Webmaster der GdF, Sebastian Wanders, bezeichnen. In der Kürze der Zeit eine Online-Veranstaltung zu organisieren, war für die Beteiligten ein Kraft- und Arbeitsaufwand mit vielen Unbekannten auf einer komplett neuen Basis. Aber allen Beteiligten seien auf diesem Weg Dank und Anerkennung für ihre Leistung ausgesprochen – die 17. Bundesdelegiertenkonferenz fand, wenn auch mit geänderter und abgespeckter Tagesordnung, ohne große Probleme statt.

Die Konferenz wurde vom Vorsitzenden der GdF, Matthias Maas, nach einigen Durchführungshinweisen, der Begrüßung der Online-Gäste und einer Gedenkminute für die Verstorbenen eröffnet.

Aufgrund der eingeloggten Mitglieder war das Überprüfen der Beschlussfähigkeit eigentlich nur eine Formsache, und mit der Durchführung der Konferenz wurden Matthias Maas und Axel Dannenberg beauftragt.

Die Genehmigung der Tagesordnung erwies sich hingegen als erster Knackpunkt. Auf dem Vorschlag zur Tagesordnung wurden zwei zusätzliche Punkte eingeführt, die teilweise für eine längere Diskussion sorgten. Abschließend bekam der Tagesordnungspunkt „Wahlen“ und dort die Berufung eines weiteren Vorstandsmitglieds „Besondere Angelegenheiten“ nicht die erforderliche Mehrheit und musste von der Vorlage gestrichen werden.



„Auf Sendung“ Markus Siebers und Jan Janocha.

Berichte des Vorstands

Wie alle Jahre zuvor erhielten alle Delegierten bereits im Vorfeld den Bericht der umfangreichen Tätigkeiten des gesamten Vorstands zur Kenntnisnahme. Mündliche Ergänzungen wurden von allen Vorstandsmitgliedern vorgetragen, wobei man die schriftliche Vorlage als bekannt voraussetzte.

So ergänzte Matthias Maas seinen schriftlichen Beitrag mit Kommentaren zur Nichteinladung zum Luftfahrtgipfel und über die externen Kontakte der GdF. Ein besonderes Lob sprach er den Organisatoren dieser Online-Veranstaltung aus. Am Ende seiner Ausführungen richtete er sich an die jüngeren Teilnehmer und Kolleginnen und Kollegen mit dem Appell, sich in den verschiedenen Bereichen der Gewerkschaft zu engagieren, um dadurch für die Ziele der Gewerkschaft einzutreten.

Axel Dannenberg berichtete im Anschluss erneut über die Freistellungsproblematik sowie über die überraschenden Beitragsrückerstattungen, die die GdF ihren Mitgliedern zugutekommen ließ.



Das „Online-Studio“ im Steigenberger Hotel in Frankfurt – Markus Siebers, Jan Janocha, Matthias Maas.

Für Markus Siebers, Tarif und Recht, war dies sein letzter Rechenschaftsbericht. Bekannterweise tritt er nicht mehr als Fachressortleiter an und wird der GdF künftig als Berater zur Verfügung stehen. In seinen mündlichen Ausführungen gab er weitergehende Erklärungen und Erläuterungen zu den bestehenden Tarifverträgen sowie einen Ausblick auf die aufgrund der Pandemie zu erwartenden Verkehrszahlen in den nächsten Monaten und Jahren.

Die Themen Mitgliederpflege, Mitgliederzahlen, die Homepage, die GdF-APP, Facebook und auch die Mitgliederzeitschrift „der flugleiter“ waren Themen von Jan Janocha, Vorstandsmitglied der GdF und für die Kommunikation zuständig.

Die Tätigkeitsmerkmale der Fachbereiche wurden von den jeweiligen Vorsitzenden Gerd Gerdes, Andre Vöcking und Jörg Waldhorst vorgetragen. Die Einzelheiten dieser Vorträge sind auch in den Protokollen der einzelnen Fachbereichskonferenzen, die tags zuvor ebenfalls online stattgefunden hatten, nachzulesen. Für die Vorsitzenden der Fachbereiche FSBD und FSAD, Gerd Gerdes und Jörg Waldhorst, war dies ebenfalls der letzte Auftritt im Bundesvorstand, und sie werden durch die neuen Vorsitzenden Roman Schütz und Sönke Keller ersetzt.

Letztlich erfolgte, wie jedes Jahr, der Bericht der Schatzmeisterin, Dr. Gabriele Dederke. Steigende Mitgliederzahlen haben steigende Einnahmen zur Folge.

Die wirtschaftliche Lage der GdF darf man als „gesund“ bezeichnen. Dies gilt ebenfalls für das Vermögen der GdF, das auch von Frau Dederke im Auftrag der Vermögenskommission dargestellt wurde.

Nach den Wortmeldungen von Frank Willmeroth (Kontroll- und Beschwerdeausschuss) und Carsten Henke (Revisionskommission) wurde auf Antrag von Carsten Henke der bisherige Vorstand entlastet, und der Weg zu den geplanten Neuwahlen war frei.

Wahlen

Am frühen Nachmittag kam es dann zum Tagesordnungspunkt Wahlen. Die Bewerber für die einzelnen Positionen waren den Delegierten bekannt und neue Bewerber kamen nicht dazu.

Zunächst wurde die Position „Vorsitzender“ aufgerufen, und Matthias Maas wurde mit großer Mehrheit in seinem Amt bestätigt. Ebenfalls mit großer Mehrheit wurde Axel Dannenberg als Geschäftsführer in seinem Amt bestätigt

und wird für zwei weitere Jahre die Geschicke der Geschäftsstelle führen.

Neu in der Vorstandsriege ist nun Rüdiger Purps, der nach einem sehr eindeutigen Votum die Nachfolge von Markus Siebers im Ressort „Tarif und Recht“ antritt.

Die gewählten Vorstandsmitglieder wurden unmittelbar nach der Wahl interviewt, und dieses Frage-Antwort-Spiel kann gern im Nachsatz nachgelesen werden.

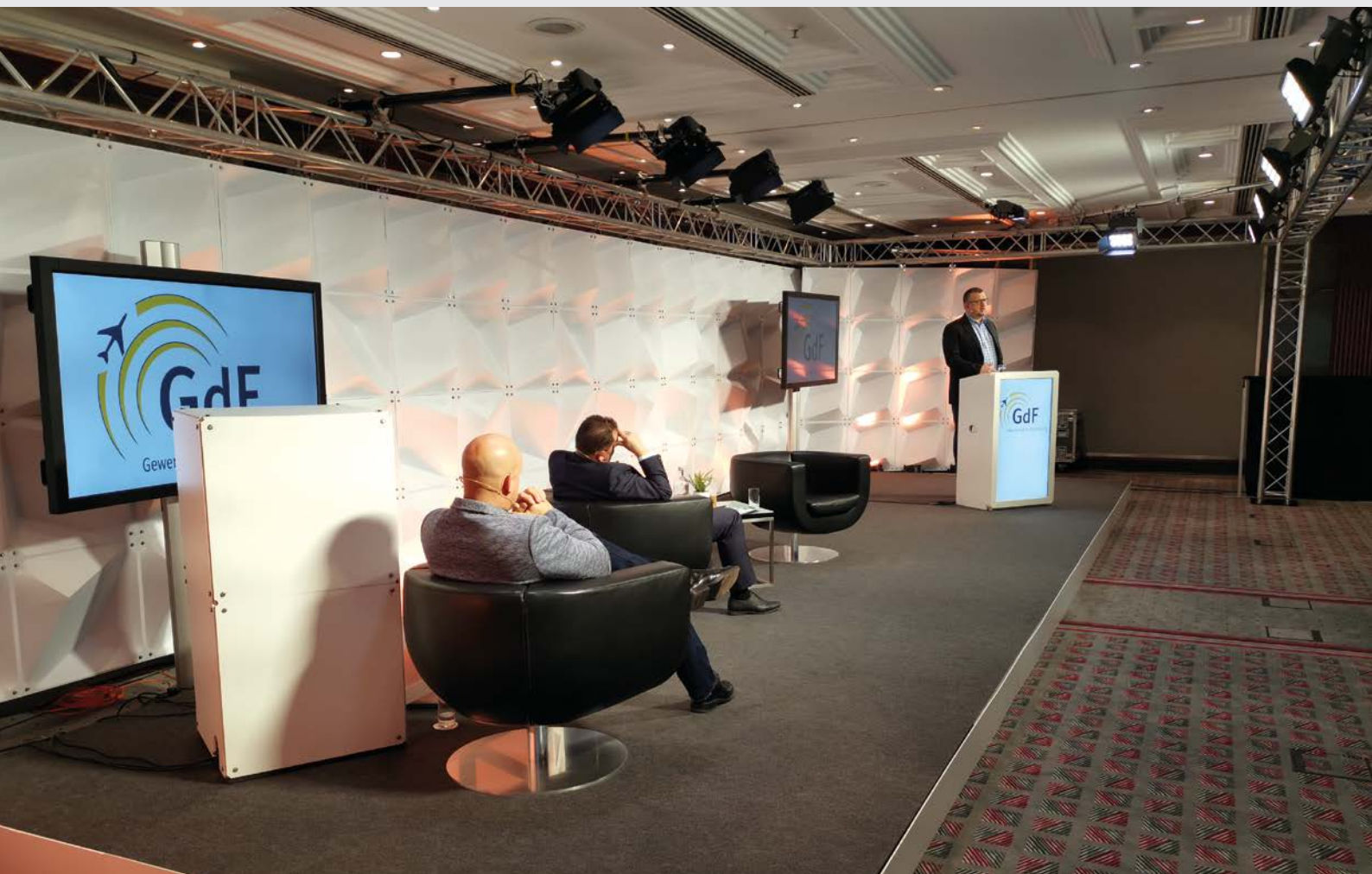
Diskussion – Beschluss der Vorlagen

Corona-bedingt war die Tagesordnung bereits im Vorfeld abgespeckt worden. Dennoch wurde die Vorlage „Wahlen“ ordnungsgemäß abgearbeitet und diskutiert. Ergebnisse können gern im Protokoll nachgelesen werden.

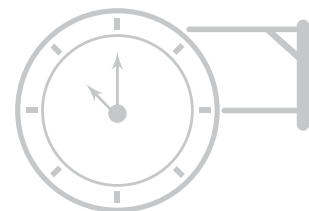
Nachlese

Als Nachlese zur ersten Online-Veranstaltung darf man feststellen – es geht auch anders, und es ging gut. Allerdings war die Tagesordnung auf das Wichtigste abgespeckt, und die fachliche Diskussion fiel in diesem Jahr aus. Sicherlich, das hat die Erfahrung gezeigt, ist eine Durchführung online möglich, aber die sachliche und fachliche Auseinandersetzung findet besser in einem großen Gremium mit persönlichen Gesprächen statt.

So gesehen darf und muss man abwarten, wie sich das Corona-Geschehen zukünftig entwickelt und wie und wo die nächsten Konferenzen der GdF stattfinden werden.



Markus Siebers tritt zum letzten Mal als Ressortleiter Tarif & Recht vors Mikrophon.



Fragen an den GdF-Vorsitzenden Matthias Maas



Matthias Maas

Redaktion: Herr Maas, herzlichen Glückwunsch zur erneuten Wiederwahl zum Vorsitzenden der GdF. Erneut sind Sie von den Delegierten in Ihrem Amt, und damit zum vierten Mal, bestätigt worden. Die vergangenen Monate mit Absagen und Terminverschiebungen haben dem Vorstand die volle

Flexibilität abverlangt. Wie haben Sie die letzten Monate und Wochen aufgenommen?

M. Maas: Zunächst einmal herzlichen Dank für die Glückwünsche zur Wiederwahl. Es ist wirklich kaum zu glauben, dass ich nun schon seit mehr als siebeneinhalb Jahren dieses Amt ausüben darf.

Zu Ihrer Frage: Diese ungewöhnliche Flexibilität wird dem ganzen Vorstand der GdF bereits seit Beginn der Pandemie im März 2020 abverlangt. Die ersten Wochen und Monate waren dabei besonders schwer, da sich die Online-Varianten bezüglich Meetings, Arbeitsgruppen, Vorstandssitzungen bis hin zu Betriebsversammlungen erst langsam etablieren mussten. Darüber hinaus waren sich im Frühjahr die wenigsten Personen darüber bewusst, wie lange diese Pandemie uns begleiten wird. Dazu kam dann auch noch eine gewisse Wellenbewegung, da sich die Situation im Sommer erst spürbar verbesserte und eine teilweise Rückkehr zum gewohnten Arbeiten möglich machte, jedoch eine erneute Verschärfung der Lage im Herbst viele Planungen wieder über den Haufen warf. Die letzten Wochen vor der Bundesdelegiertenkonferenz waren dann nochmals eine Steigerung des Ganzen. Fast täglich gab es neue Gerüchte, Vorschriften, Meinungen und Rechtsauslegungen. Ohne die vielen engagierten Kollegen, an allererster Stelle sei unser Geschäftsführer Axel Dannenberg genannt, hätte es in diesem Jahr keine Bundesdelegiertenkonferenz gegeben.

Redaktion: Die GdF hat mit der DFS einen Tarifvertrag in dieser Pandemie-Zeit abgeschlossen und ist damit auch aus dem öffentlichen Fokus ausgeschieden. Während sich andere Gewerkschaften mit ihren Tarifpartnern über



verschiedene Streichungen und Kurzarbeit streiten, passiert die Tarifarbeit der GdF auf „leisen Sohlen“. Wie werden die weiteren Verhandlungen aussehen, und wie sind Ihre Prognosen auch für das Jahr 2021?

M. Maas: Auf den sogenannten Corona-Tarifvertrag mit der DFS, den wir im März innerhalb weniger Tage erarbeitet, verhandelt und abgeschlossen haben, bin ich sehr, sehr stolz. Hier hat sich gezeigt, wie flexibel, aber auch effektiv unsere Gewerkschaft aufgestellt ist und immer mit einem gesunden Augenmaß und Voraussicht stets auf der Höhe des Geschehens agiert.

Besonders Markus Siebers als unser Tarifvorstand hatte in diesen Tagen die nötige Weitsicht und konnte unsere Verhandlungspartner von der Notwendigkeit dieser Vorgehensweise überzeugen. Viele Arbeitnehmervertreter im In- und Ausland haben danach versucht, Teile unseres Tarifvertrags zu übernehmen, um gleiche oder ähnliche Regelungen in ihren Betrieben zu etablieren. Dies mal mehr, jedoch meist weniger gut, da der Bereich der Flugsicherung doch schon sehr speziell ist.

Derzeit sind wir mit der DFS in Verhandlungen über ein weitergehendes Zukunftspaket. Diese Verhandlungen verlaufen deutlich schwieriger und zeitintensiver, da inzwischen jedem klar sein dürfte, dass die Luftverkehrswirtschaft viele Jahre brauchen wird, um auch nur annähernd das Niveau der Jahre 2018/19 zu erreichen. Sollten wir im nächsten Jahr ein Verkehrsaufkommen von ungefähr 45 bis 50 Prozent des Aufkommens aus 2019 erreichen, wäre ich schon sehr glücklich und erleichtert. Dazu kommen dann noch die ganzen weiteren Gespräche und Verhandlungen unserer Tarifabteilung mit den vielen Regionalplätzen und Flughäfen, wo wir weitere Mitarbeiter vertreten und schützen möchten. Alles in allem ein enormes Pensum, das derzeit zu bewältigen ist.

Redaktion: Erneut wurde die GdF, im Gegensatz zu anderen vergleichbaren Gewerkschaften, nicht zum Luftfahrtgipfel eingeladen. Wie nahmen Sie diesen Umstand auf?

M. Maas: Nun, ehrlich gesagt, hatte ich im Vorfeld des Luftfahrtgipfels auch nicht mit einer Einladung gerechnet, da bislang noch nie alle Sozialpartner zu solch einer Veranstaltung eingeladen wurden. Als ich dann jedoch zwei Tage vor der Veranstaltung von befreundeten Gewerkschaften erfuhr, dass die Vereinigung Cockpit, die UFO, ver.di und sogar der Deutsche Beamtenbund eingeladen worden waren, jedoch wir, als einzig anerkannte und tätige Gewerkschaft im Bereich der Flugsicherung nicht, war ich zuerst erstaunt und verwundert und (zugegebenermaßen) letztendlich auch verärgert. Seit Wochen versuchte man, uns gegenüber eine Art von Druck aufzubauen, der uns in kostensenkende Verhandlungen mit der DFS führen soll, auf die wir uns jedoch eigentlich gar nicht einlassen bräuchten, da derzeit alle relevanten Tarifverträge geschlossen sind. Man appelliert sozusagen an unser Gewissen. Wenn es jedoch auf höchster Ebene um Gespräche und Lösungsansätze geht, scheinen wir nicht existent zu sein. Diesen Unmut habe ich in einem persönlichen Schreiben an den Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer auch unmittelbar vor dem Luftverkehrsgipfel geäußert.

Redaktion: In Ihren mündlichen Ergänzungen zum Vorstandsbericht berichteten Sie auch über Ihren Gesprächs- und Tarifpartner DFS. Die DFS befindet sich in einer Übergangsphase – was erwarten Sie von der DFS im Jahre 2021, speziell von einem neuen CEO und der neuen Personalleitung?

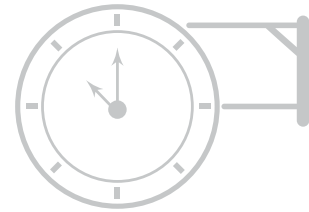
M. Maas: Eine sehr schwierige Frage, da sich der Aufsichtsrat der DFS – und hier spreche ich ausschließlich von der Arbeitgeberseite, speziell in Person der Aufsichtsratsvorsitzenden – viel zu spät um die Personalie CEO, also die Nachfolge von Prof. Scheurle, gekümmert hat. Der Vertrag endet ja nicht ganz plötzlich und überraschenderweise zum 31. Dezember 2020. Nun haben wir bereits den 20. November, und noch immer ist nichts über eine Nachfolge bekannt. Und das in der schwierigen Situation, in der sich die DFS derzeit befindet. Dazu muss man wissen, dass der CEO auch die Finanzen der DFS verantwortet. Nun steht zu befürchten, dass genau



Der alte und neue Vorsitzende der GdF – Matthias Maas.

diese Position zum Jahresbeginn nicht besetzt sein wird, denn machen wir uns mal nichts vor: Geeignete Personen für diesen verantwortungsvollen Posten stehen nicht an der nächsten Straßenecke und warten darauf gerufen zu werden. Man kann also davon ausgehen, wenn denn letztendlich ein Nachfolger gefunden worden ist, dass dieser bestenfalls im März oder April 2021 seine Tätigkeit aufnehmen kann. Alle anderen drei Geschäftsführer der DFS sind ebenfalls erst unterjährig in Amt und Würde gekommen und aufgrund ihrer Voraussetzungen für andere Aufgabengebiete geeignet, aber nicht um mal so eben die Tätigkeiten des Vorsitzenden der Geschäftsführung nebenbei zu erledigen.

Ein passender Vergleich wäre vielleicht, dass ein vollbesetzter ICE ohne Lokführer von Köln nach Frankfurt mit annähernd 300 km/h unterwegs ist und die übrigen Zugbegleiter sowie das Bistropersonal schauen sollen, wie sie ihn dort zum Stehen bringen, damit der neue Lokführer am Frankfurter Fernbahnhof einsteigen kann.



Redaktion: National und auch international ist die GdF in höchstem Maße engagiert. Wie werden die nationalen und internationalen Verbindungen und Sitzungen gerade in Zeiten von Covid-19 organisiert?

M. Maas: Momentan wird das meiste über Videokonferenzen abgearbeitet. Das ist vor allem im internationalen Business fast schon die einzige Möglichkeit, nicht in einem Dauerstillstand zu stecken. Aufgrund der verschiedenen Reise- und Quarantäneregeln, die sich zudem fast wöchentlich verändern, sind Präsenzveranstaltungen derzeit kaum planbar.

Sicherlich muss die Arbeit weitergehen, aber ich persönlich bin ein Freund von Präsenzveranstaltungen, da ich gern den persönlichen Blickkontakt habe, gern sehe, wie der Gegenüber interagiert, und darüber hinaus eine wirkliche Diskussion bei einer Online-Konferenz, je mehr Teilnehmer eine Veranstaltung besuchen, kaum möglich ist.

Redaktion: Die diesjährige Bundesdelegiertenkonferenz fand online statt. Wie ist bzw. war Ihr Eindruck, ausschließlich via Kamera mit den Kolleginnen und Kollegen in Kontakt zu treten?

M. Maas: Ich habe die Veranstaltung mit einem weinenden und einem lachenden Auge gesehen.

Wie eben schon gesagt, habe ich den persönlichen Kontakt und die vielen Gespräche abseits der eigentlichen Konferenz sehr vermisst. In der diesjährigen Bundesdelegiertenkonferenz waren bis zu 160 Teilnehmer eingeladen, die sich alle toll und diszipliniert verhalten und so dazu beigetragen haben, dass das deutlich verkürzte Programm überhaupt abgearbeitet werden konnte. Aber normalerweise sehe ich vom Rednerpult in diese 160 Augenpaare und da kommen dann auch Emotionen aus dem Auditorium zurück. In diesem Jahr habe ich in eine Kamera geblickt, von den Teilnehmern einige wenige bei einem Redebeitrag kurz auf dem Bildschirm gesehen oder gar nur gehört. Das ist einfach nicht dasselbe wie eine Präsenzveranstaltung. Auf der anderen Seite bin ich allerdings auch sehr froh und dankbar, dass wir unseren Delegierten auf diesem Weg ihr satzungsgemäßes Recht zu Wahlen und zumindest die Bearbeitung einer weiteren Beschlussvorlage anbieten und durchführen konnten.

Redaktion: Welche weiteren Ziele haben Sie sich für die kommende Amtszeit gesetzt?

M. Maas: Das dringlichste Ziel, auch für die nächsten Wochen und Monate, ist, die Folgen der Pandemie für unsere Mitglieder so gut es geht abzumildern, nicht nur bei der DFS, sondern überall dort, wo man mit uns ins Gespräch kommen möchte.

Im Bundesvorstand selbst haben wir seit der Bundesdelegiertenkonferenz drei neue Bundesvorstände, die ich gern schnell und gut in unsere Arbeitsabläufe integrieren möchte. Im Bereich der Tarifarbeit stellen wir uns langfristig personell verstärkt auf, da der Umfang der Aufgaben stetig wächst. Hier bin ich außerordentlich froh, dass wir mit unserem langjährigen Bundesvorstand Tarif und Recht, Markus Siebers, jemanden gewinnen konnten, der dieses Konzept nicht nur entwickelt hat, sondern auch noch in den nächsten Jahren aktiv und an vorderster Front begleiten und implementieren wird. Damit ist in meinen Augen sichergestellt, dass die Tarifarbeit der GdF auch auf längere Zeit hinaus genauso erfolgreich weitergeführt werden kann und wird wie in den vergangenen Jahren.

Darüber hinaus wird es sicherlich auch notwendig sein, zusammen mit den Leitern der Fachbereiche und allen anderen Bundesvorständen zu prüfen, ob die GdF in ihrer derzeitigen Organisationsstruktur bestens aufgestellt ist, um die Herausforderungen der nächsten zehn bis 15 Jahre zu meistern. Wenn hierbei das gemeinsame Ergebnis „Ja“ lautet, umso besser. Sollte es aber „Handlungs- oder Änderungsbedarf“ geben, so würde ich sehr gern aktiv daran mitarbeiten, um in zwei oder allerspätestens vier Jahren eine in allen Bereichen toll aufgestellte GdF an meine Nachfolgerin oder meinen Nachfolger zu übergeben.

Redaktion: Die Redaktion „der flugleiter“ bedankt sich für dieses Interview, wünscht Ihnen für Ihre weitere Tätigkeit alles Gute und hofft weiterhin auf eine gute Zusammenarbeit.

Fragen an den Vorstand „Geschäftsführer“ Axel Dannenberg



Axel Dannenberg

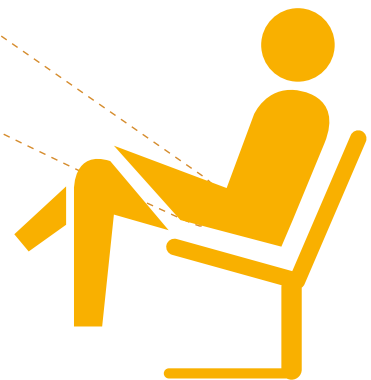
Redaktion: Herr Dannenberg, zehn Jahre in Amt und Ehren – herzlichen Glückwunsch – und treten Sie nun Ihre nächste Amtszeit an. Gerade die letzten Wochen und Monate haben von Ihnen vollstes Engagement eingefordert. Wie haben Sie diese Zeit erlebt?

A. Dannenberg: Diese Zeit war und ist geprägt von Vermutungen und Interpretationen der politischen Vorgaben. Jeder hat was anderes gehört oder gelesen oder legt Verordnungen anders aus. Die im Bundesland Hessen Anfang November aktualisierte Corona-Verordnung und die dazu veröffentlichten Auslegungshilfen sind Paradebeispiele für das Durcheinander in diesem Land. Selbst das zuständige Ministerium konnte mir nicht zeitnah Auskunft geben, wie die Vorgaben in Bezug auf eine Gewerkschaft denn zu interpretieren sind. Aussage war: Da haben wir wohl was vergessen!

Daraus folgte für uns nur eine Möglichkeit: Wir stimmen im Bundesvorstand die Vorgehensweisen ab und verfahren dann so. Ansonsten könnten wir den Laden zumachen.

Redaktion: Nach der Mammutaufgabe „Umzug“ haben Sie nun mit Covid-19 und dem Lockdown eine neue organisatorische Herausforderung. Wie klappt die Zusammenarbeit mit den beteiligten Personen und Institutionen?

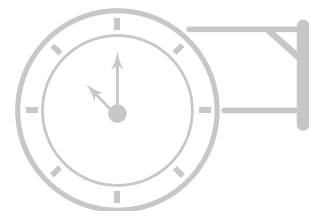
A. Dannenberg: Im Sinne einer Herausforderung stellt sich die aktuelle Situation für mich nicht dar. Alle Beteiligten arbeiten das Thema nach bestem Wissen und Gewissen ab und gut ist. Da jeder Beteiligte weiß und akzeptiert, welche Regeln eingehalten werden sollen, ist die Zusammenarbeit nicht bemerkenswert anders. Was fehlt, ist der persönliche Kontakt. So gut die Bundesdelegiertenkonferenz auch funktioniert hat, Videokonferenz ist in meinen Augen nicht ansatzweise ein Ersatz für unsere Kommunikationskultur in der GdF. Die Teilnehmer der vergangenen Konferenzen wissen genau, was ich meine.



Redaktion: Welche weiteren Herausforderungen sehen Sie für das Jahr 2021 auf sich zukommen?

A. Dannenberg: Wie ich bereits 2019 im Rahmen der Bundesdelegiertenkonferenz angedeutet habe, würde ich die Wahlen in der GdF gern soweit wie möglich online durchführen lassen. In diesem Frühjahr hat ein erster Test dieser Wahlart bei den Tarifkommissionswahlen hervorragend funktioniert. Die durchweg positive Resonanz der beteiligten GdF-Mitglieder, die große Wahlbeteiligung und die viel breitere Basis für die Gewählten zeigen auch auf, dass sich die Zeit gewandelt hat und man gern mit Hilfe des Mobiltelefons oder des PCs einfach abstimmen kann und möchte. Der nächste große Test sind jetzt die Delegiertenwahlen im Frühjahr 2021. Auf der gerade stattgefundenen Bundesdelegiertenkonferenz haben die Delegierten mit großer Mehrheit die Grundlage für diesen Weg gegeben. Ich bin sehr zuversichtlich, dass das ganze Verfahren gut klappen wird und wir dann im Sommer 2021 die Satzung entsprechend anpassen können.

Redaktion: Die Redaktion „der flugleiter“ bedankt sich für dieses kurze Interview und wünscht Ihnen eine erfolgreiche weitere Amtsperiode.



Fragen an den Vorstand „Tarif und Recht“ Rüdiger Purps



Rüdiger Purps

Redaktion: Herr Purps, herzlichen Glückwunsch zu Ihrem Eintritt in den Bundesvorstand der GdF. Mit dem Ressort „Tarif und Recht“ haben Sie das umfangreichste Gebiet übernommen, das der Bundesvorstand zu bieten hat. Wann

kam bei Ihnen der Entschluss, in den Bundesvorstand einzutreten und diese Megaaufgabe zu übernehmen?

R. Purps: Vielen Dank für die Glückwünsche. Vor ca. zwei Jahren hat Markus mich gefragt, ob ich mir vorstellen könne, Leiter Tarif und Recht zu werden. Das löste zunächst eine Achterbahnfahrt der Gefühle in mir aus. Ich wurde zu fast jeder Verhandlung mitgenommen und habe Markus dann gesagt, dass ich mich endgültig im Juni 2019 entscheiden werde. Natürlich gab es intensive Gespräche mit der Familie, u. a. auch über Vor- und Nachteile. Im Mai/Juni 2019 war ich dann in Garmisch zur Kur. Die Auszeit dort habe ich genutzt und in mich reingehorcht. Zu dieser Zeit gab es die Verhandlungen zum KapaTV. Als dann Ende Mai der letzte Verhandlungstermin kurzfristig angesetzt wurde, habe ich die Kur unterbrochen, bin nach Frankfurt geflogen ... Da habe ich nicht eine Minute drüber nachgedacht, es hat mich dahingezogen. Das war ein deutliches Zeichen.

Redaktion: Die DFS stellt sich gerade selbst neu auf – wie finden Sie die Situation, dass ebenfalls auf der anderen Seite des Tarifpartners neue Personen an den Verhandlungen teilnehmen?

R. Purps: Mit Alfred Reichert, Thomas Makies und Sven Meixner hat die DFS sehr erfahrene Verhandler/Rechtsanwälte; sie sind, etwas flapsig gesagt, im Umgang mit uns „geschult“. Gemeinsam haben wir eine sehr vertrauensvolle Basis aufgebaut. Auf dieser lässt sich sehr gut verhandeln, streiten und ringen. Egal was passiert, wir kehren immer zu dieser Basis zurück. DFS und GdF profitieren beide davon. 2011 sah das noch ganz anders aus.



Ich will damit sagen, dass personelle Veränderungen immer auch ein „Mehr an Zeit“ benötigen. Eine Verhandlungssituation, wie oben beschrieben, entsteht nicht über Nacht. Bei den Verhandlungen zum neuen Corona-TV war Frau Dr. Böcker als „Neuzugang“ bei jeder Verhandlung dabei, was ich sehr begrüßt habe. Sollten Herr Makies und Herr Reichert in Zukunft in Ruhestand gehen, wird es sicherlich nicht leicht, sie zu ersetzen. Aber ich bin optimistisch, dass die DFS einen guten Übergang einleiten wird, da der zeitliche Vorlauf ausreichend ist.

Redaktion: Das Tarifressort ist wohl das zeitintensivste Ressort – wie werden Sie mit diesem teilweise riesigen Zeitaufwand umgehen?

R. Purps: Das ist gar nicht so einfach. Eine gute Organisation und Selbstdisziplin sind erforderlich. Schon seit einiger Zeit stelle ich mir z. B. ein Konzentrat unserer Tarifverträge zusammen. So habe ich dann schnellen Zugriff auf die wichtigsten Stellen. Für die tarifliche Historie ist Markus ein wandelndes Lexikon, und auf rechtlicher Ebene ist David Schäfer bestens informiert/organisiert. Wir sind in regelmäßigem Austausch. Das spart Zeit. Bisher haben wir eine gute Arbeitsteilung gefunden – wer geht zu welcher BV, wer schreibt welche Info etc. Natürlich gibt es immer die Möglichkeit, Arbeit auch an einen Referenten zu delegieren; dies ist aber nur bedingt möglich. Ich bin noch weiterhin als Fluglotse im Center Langen tätig. Der ungefilterte Kontakt zur Basis ist essenziell. Ende 2021 werden wir dann durch den 2. Tarifvorstand im Bereich Regio/Drittgeschäft verstärkt.



Center Langen. Foto: DFS

Redaktion: Sie übernehmen das Ressort von Markus Siebers, der ja nun die Tarifarbeit der GdF über Jahre und Jahrzehnte geprägt hat. Wie werden Sie sich mit Markus Siebers verabreden, aber auch mit der Kanzlei zusammenarbeiten wollen?

R. Purps: Das Ressort Tarif und Recht benötigt eine intensive Teamarbeit. Mit Markus stehe ich ständig in Kontakt, er übernimmt die Verhandlungsführung und ist zunächst noch für das Drittgeschäft der DFS zuständig. Mit David Schäfer und Jonas Dalby sind wir in der glücklichen Position, zwei hervorragende Anwälte an unserer Seite zu haben.

Jeden Monat treffen wir uns zusätzlich zu den Verhandlungen in Bremen oder in der Geschäftsstelle und beleuchten die aktuelle Lage, tragen Informationen zusammen und planen die Zukunft. Auch hier funktioniert die Arbeitsteilung sehr gut.

Redaktion: Die Tarifarbeit kennt keine Pause, wie sehen Ihre ersten Schritte aus?

R. Purps: Das ist wahr. Meine Wahl fand ja in der heißen Phase zum neuen Corona-TV statt. Gleichzeitig mussten

noch kleine Änderungen an bestehenden Verträgen vorgenommen werden. Das größte Ziel ist, diese Verhandlungen zu einem guten Ergebnis zu bringen. Dann haben wir noch den neuen ETV in der Pipeline. Die Verhandlungen wurden leider durch den Tod von Dr. Hann und durch Corona ausgebremst. Ich möchte diese schnellstmöglich wieder aufnehmen, denn die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen sowie die DFS werden davon profitieren. Das wird sich sicherlich noch weit ins Jahr 2021 ziehen. Der neue ETV bewirkt dann auch, dass andere Verträge wieder angepasst werden müssen.

An Arbeit wird es uns sicherlich nicht mangeln.

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

TARIFINFO

Update 20.11.2020

Liebe Mitglieder,

in diesen bewegten Zeiten wollen wir Euch nicht die kontinuierlich stattfindenden Gespräche, Verhandlungen und die daraus resultierenden „kleinen Tarifergebnisse“ vorenthalten. In den letzten Wochen sind wir an dem ein oder anderen Punkt weitergekommen bzw. haben Ergebnisse erzielt. Gemeinsam mit der DFS haben wir bestehende Regelungen korrigiert, klargestellt oder angepasst. Im Einzelnen waren das:

MTV und MTV-A

Hier haben wir ein leidiges Thema, die Vergütung für Teile eines Monats, neu geregelt. Bisher gab es vor allem im operativen Schichtdienst immer wieder Probleme mit der Abrechnung, z. B. zu Beginn und Ende der Elternzeit oder Krankheit ohne Lohnfortzahlung. Die zu betrachtende Menge der Arbeitstage war nicht sauber zu definieren. Die Lösung ist nun sehr einfach, aber gut: Ab dem 01.01.2021 nehmen wir immer den entsprechenden Teil an Kalendertagen eines Monats als Grundlage und setzen ihn gegen den Gesamtmonat, also bei „Eintritt“ am 15.3. wären es noch 16 von 31 Tagen etc. ... Diese Regelung haben wir ebenfalls in den MTV-A für die Azubis übertragen.

SR FS-Dienste

In den Sonderregelungen mussten wir noch kleinere Anpassungen an der Behandlung des Vorsorgeentgeltes der Kolleg*innen in der Vorfeldkontrolle vornehmen. Diese waren in Folge der Neugestaltung des Langzeitkontentarifvertrages zum 01.01.2021 noch notwendig.

Vers-TV

Im Versorgungstarifvertrag konnten wir ein schon länger adressiertes Problem lösen. Wir haben die Ankündigungsfrist für die Ausübung des Kapitalwahlrechts um fünf Jahre nach hinten verschoben. Die Entscheidung muss durch den*die Mitarbeiter*in erst ab dem 55. Lebensjahr und darf bis spätestens zum 60. Lebensjahr getroffen werden. Sie liegt damit deutlich näher am Auszahlungszeitpunkt und ist dadurch auch besser kalkulierbar.

Des Weiteren haben wir noch einmal den Bezug der gesetzlichen Altersrente nach Beendigung der ÜVers Lotsen, ÜVers FDB und dem Vorruhestand von der betrieblichen Altersversorgung getrennt und die bestehende Regelung dazu präzi-

siert. Die Mitarbeiter*innen der DFS in den „Übergangsvorsorgungen und im Vorruhestand“ müssen keine gesetzliche Rente beantragen und diese daher auch nicht nachweisen, um die betriebliche Altersversorgung zu bekommen.

Ein weiteres Thema hatte in den letzten Monaten für Unruhe unter den Mitglieder*innen gesorgt. Die DFS hatte im Hinblick auf die Versorgungsberechnung in großem Umfang Korrekturen am Beschäftigungsgrad wegen Krankheitszeiten nach der Entgeltfortzahlung vorgenommen und in ihrer Information an die Mitarbeiter*innen verschickt. Wir hatten dazu unzählige Anfragen erhalten und können jetzt alle beruhigen: Die DFS wird alle Betroffenen nochmals anschreiben, sich für die entstandene Verwirrung entschuldigen und die von uns gemeinsam festgestellten Fehler korrigieren. Damit sollte das Problem aus der Welt geschafft sein.

Clearingstelle

In der Clearingstelle wurden weitere Themen bearbeitet und teilweise gelöst, einiges aber auch in die nächste Runde im Dezember verschoben. Dazu empfehlen wir die Lektüre des Protokolls, es ist auf der Homepage der GdF im Mitgliederbereich eingestellt.

Verhandlungen „Zukunftspakt Pandemie“

Aus den alles überlagernden Verhandlungen zu einem „Zukunftspakt Pandemie“ können wir Details oder Ergebnisse frühestens nach der Sitzung der Tarifkommission DFS in der zweiten Dezemberwoche berichten. Die Verhandlungen selbst kommen zäh, aber kontinuierlich voran und es besteht Hoffnung, einen Abschluss bis zur Sitzung zu erreichen. Ob wir die gefundenen Ergebnisse auch umsetzen werden, hängt zum einen natürlich an der Befassung der TK und deren Zustimmung, aber zum anderen auch zum großen Teil an der Haltung unseres Gesellschafters, dem Bund. Wir erwarten Aussagen dazu in der kommenden Woche und werden diese dann auch in die weiteren Gespräche mit der DFS einfließen lassen.

Für den Moment wünschen wir Euch allen beste Gesundheit und die nötige Gelassenheit, um diese schwierige Zeit zu überstehen. Wir geben unser Bestes, um unseren Teil dazu beizutragen.

Eure Tarifkommission



Das „Online-Studio“ des FSBD Fachbereich in Bremen – Gerd Gerdes, Roman Schütz, Sebastian Wanderer und Michael Kassebohm.

Bundesfachbereichskonferenz FSBD 2020



von Thorsten Raue

Leider hatten sich die Pläne für die Bundesfachbereichskonferenz in Dresden im Frühjahr 2020 in Corona-Aerosole aufgelöst. Seitdem hat sich der Vorstand des FSBD mit dem Thema der zu verschiebenden Konferenz beschäftigt und verschiedene Möglichkeiten gegeneinander abgewogen.

Das Angebot des Bundesvorstands, sich an die Hotelbuchung in Berlin anzuhängen, hatten wir gern angenommen, aber leider zeigte sich im Herbst, dass auch dieser Präsenztermin nicht zu halten war.

Wir hatten uns jedoch schon im Vorfeld mit den Möglichkeiten einer Videokonferenz auseinandergesetzt, die durch das vorausschauend erlassene Gesetz zur Abmilderung der Folgen der Corona-Pandemie ermöglicht worden war. Also setzten wir unseren Plan B in Kraft und sattelten auf eine Zoom-Konferenz um.

Die Bremer Mitglieder des Vorstands hatten sich mit einigen freiwilligen Helfern in einem Konferenzraum am Bremer Flughafen versammelt, damit die Konferenzleitung möglichst flüssig läuft. Der Schatzmeister Jens-Michael Kassebohm ließ „händisch“ alle Teilnehmer einzeln in den virtuellen Konferenzraum und prüfte dabei zeitgleich Technik und Identität. Die offizielle Mandatsprüfung wurde dabei parallel von Sebastian Wanders, Lars Ilchmann

und Rechtsanwalt David Schäfer von der Kanzlei Weißmantel & Vogelsang durchgeführt.

Auch wenn es so bis 11:16 Uhr dauerte, bis allen Delegierten und Gästen Einlass gewährt wurde, mussten wenigstens nicht alle kurz nach der Begrüßung den beliebten „Darmstädter Hammelsprung“ zur Mandatsprüfung durchführen. Wir möchten uns hier noch einmal ausdrücklich für die Geduld aller Teilnehmer bedanken.

Der scheidende Fachbereichsleiter Gerd Gerdes begrüßte danach alle Teilnehmer und eröffnete die erste FSBD-Video-Fachbereichskonferenz mit den Worten: „Ja Moin zusammen!“ Typisch Gerd halt.

Sebastian Wanders, unser GdF-Webmaster, erläuterte danach das Wahlprozedere. Für die FSBD-Konferenz hatten wir uns aus Kostengründen für eine Lösung über die GdF-Homepage entschieden. In einer Probeabstimmung wurde dann über Erdbeer-, Schokolade- und Vanilleeis abgestimmt, in der dann Schokolade hauchdünn vor Vanille gewann – eine Skandalwahl zum Auftakt. Aber so konnten sich alle Teilnehmer einmal zur Probe mit der Oberfläche und dem Abstimmungsverfahren vertraut machen.

Die Beschlussfähigkeit wurde von der Mandatsprüfungskommission bestehend aus David Schäfer, Lars Ilchmann und Sebastian Wanders bestätigt. Es waren insgesamt 104 Delegierte digital anwesend und zwölf wurden durch Stimmdelegation vertreten.



Leiter des FSBD:
Roman Schütz



Schatzmeister:
Jens-Michael Kassebohm

Normalerweise wären die Tagesordnungspunkte über einfache Akklamation angenommen worden, aber durch die ungewohnte Umgebung einer Zoom-Konferenz wurde entschieden, hier eine Abstimmung durchzuführen – Übung macht den Meister.

Die Tagesordnung wurde dann in der ersten echten Abstimmung mit 111 Stimmen einstimmig angenommen. Für den Wahlausschuss wurden David Schäfer, Lars Ilchmann und Sebastian Wanders vorgeschlagen und ebenfalls einstimmig gewählt.

Sodann stiegen wir in die Tagesordnung ein, und Gerd Gerdes ließ das letzte Jahr Revue passieren: Das Werkzeug Videokonferenz wurde häufig genutzt und hat es dem FSBD ermöglicht, handlungsfähig zu bleiben. Auf internationaler oder nationaler Ebene fand ein politischer Widerstand gegen die offenen und versteckten Subventionen für die Airlines leider nahezu nicht statt. Außerdem zeigte sich, dass man sich auf Arbeitsplatzgarantien bei Lohnverzicht, wie z. B. bei der Lufthansa, nicht verlassen konnte. Die Delegierten waren sich dabei einig, die Lufthansa nicht mit eventuellen Einschränkungen der Gehälter weiter subventionieren zu wollen.

Trotz vielfältiger Meinungsverschiedenheiten hat sich in den letzten Jahren das Verhältnis in der Zusammenarbeit mit der Geschäftsführung verbessert, auch wenn der plötzliche Tod von Dr. Hann hier eine Lücke gerissen hat.

Wenn die GdF auch in Zukunft weiter erfolgreich sein will, dann müssen wir geschlossen zusammenstehen. Unterschiedliche Ansichten müssen, dürfen und sollen diskutiert werden, aber am Ende müssen wir zusammenstehen. Nur gemeinsam können wir zuversichtlich in die Zukunft gehen und den erwarteten Herausforderungen entgegentreten.

Darauffolgend ergänzten die anderen Fachbereichsvorstände ihre schriftlichen Berichte.

Der alte und neue Schatzmeister hatte die schwere Aufgabe, rein mündlich über die Ein- und Ausgaben zu berichten, damit keine Screenshots die Runde machen können.

Das eigentliche Berichtsjahr war 2019. Hier war ein leichter Kostenaufwuchs im Bereich der Reisekosten und auch bei den Kosten für die Fachbereichskonferenz zu erkennen. Gerade die Kosten für die Fachbereichskonferenz sind aber immer sehr abhängig vom Austragungsort, und Hamburg war im Jahr 2019 ein teures Pflaster.

Auf der Einnahmenseite war auch ein Plus zu verzeichnen, das den Ursprung vor allem in den steigenden Mitgliederzahlen hatte. Insgesamt ein weiteres erfolgreiches Jahr, das es dem FSBD, wie jedes Jahr, erlaubte, eine große Summe an die Vermögensverwaltung der GdF abzuführen. Für das laufende Jahr gab der Schatzmeister einen kurzen Ausblick. Das Corona-Jahr 2020, so tragisch und schwierig es in vielerlei Hinsicht war, so positiv war doch der Effekt auf die Finanzen des FSBD.

Die Einnahmen werden wachsen – prognostiziert um ca. 4,5 Prozent. Dies erklärt sich 2020 zum einen durch höhere Beiträge, denn diese steigen ja in gleichem Maße wie unser aller Gehalt. Aber auch um etwa drei Prozent gestiegene Mitgliederzahlen tragen zum Wachstum auf der Einnahmenseite bei. Die Ausgaben des Fachbereichs werden 2020 nur etwa 50 Prozent der Aufwände von 2019 betragen – persönliche Treffen, internationale Veranstaltungen und Ähnliches waren einfach nicht möglich. Zusammengefasst sei gesagt, dass der Fachbereich auch in finanzieller Hinsicht weiterhin auf soliden Füßen steht.

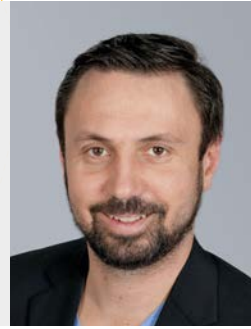
Der Vorstand Fachliches, Thorsten Raue, berichtete kurz über die ausgeweiteten Teilnahmen an verschiedenen europäischen und deutschen Arbeitsgruppen, die natürlich nur per Video stattgefunden haben. Er dankte Robert Bailey, der für die GdF an der APEG teilnimmt.

Die strategische Ausrichtung auf eine konsequente Kooperation mit der VC und anderen Akteuren zahlt sich aus, und die GdF ist inzwischen in Brüssel, Köln und Langen so gut, wie aktuell möglich, vertreten.

Rein über Vergangenes berichtete der scheidende Vorstand Berufliches und Soziales, Roman Schütz. Auftragsgemäß wurde das Modell „Lotsenkarriere Neu“ noch einmal von der AG Berufliches und Soziales unter die Lupe genommen, und es wurde geprüft, ob die „3. Säule“, also die reine Lotsenkarriere, entfernt werden kann oder soll. Die AG entschied nach intensiver Debatte allerdings, die-



Vorstand Internationales:
Jens Lehmann



Vorstand Berufliches und
Soziales: **Mathias Wiegand**

se bestehen zu lassen und mit dem vorgestellten Modell an die Tarifkommission heranzutreten bzw. dieses Modell dann in Tarifgespräche mit der DFS zu bringen. Nachdem diese Gespräche Ende 2019 begonnen wurden, zeigte sich in deren Verlauf, dass auch die Arbeitgeberseite zunächst Schwierigkeiten mit der Umkehr des Karrieremodells hatte, also weg von einer Karriere, die auf Bewerbung und Auswahl basiert, hin zu einem Modell, das auf vom Arbeitgeber abrufbarer Leistung basiert. Leider wurden diese recht produktiven Tarifgespräche durch den vollkommen unerwarteten und plötzlichen Tod von Dr. Hann abrupt unterbrochen. Inzwischen wurden die Gespräche wieder aufgenommen und fortgesetzt, allerdings führten die aktuellen Ereignisse und Themen zu einem neuerlichen Stocken.

Anhand einiger kleinerer Beispiele versuchte R. Schütz zu verdeutlichen, dass wir als Arbeitnehmer nichts geschenkt oder „umsonst“ bekämen. Jede Zuwendung müsse erst hart erkämpft und später verteidigt werden, und dafür sei es unabdingbar, dass wir weiterhin eng zusammenstünden und geschlossen sein müssten. Wertschätzung und Fürsorge erführen wir leider nicht von allein, sondern wir müssten sie uns immer und immer wieder erstreiten.

Oliver Wessollek, der für den Bereich FDB/AIM/FIS im FSBD-Vorstand aktiv ist, bedankte sich bei der AG FDB für die Flexibilität im vergangenen Jahr, die es möglich gemacht hat, digital zu tagen. Er berichtete als kleines Update zu seinem schriftlichen Jahresbericht über die aktuellen Entwicklungen in der zurzeit nicht stattfindenden Zusammenarbeit mit DG Move. Das sozusagen europäische Verkehrsministerium hatte sich mit Äußerungen und Vorstellungen bezüglich der Vorteile für operative Mitarbeiter und der Sparzwänge der ANSPs für jedwede weitere Kooperation disqualifiziert. Alle europäischen Gewerkschaften und Fachverbände im Bereich der Flugsicherungen hatten die Zusammenarbeit aufgekündigt, was erhebliche Wellen schlug. Leider gab es daraufhin keine Reaktion. Auf Betreiben der PSOs (Professional Staff Organizations) wurde nun eine Kompromisslösung vorgeschlagen, die in den kommenden Wochen angegangen werden soll.

Er berichtete weiter über den Regulierungsvorschlag zur Etablierung eines ADSPs (Aeronautical Data Service Providers). Dieser soll neben den ANSPs die Services Flugberatung (AIS), Flight Data Services (FDS), Flight Data Proces-

sing (FDP) und andere Services eigenständig operieren. Ziel ist, dadurch bei den ANSPs Kosten zu reduzieren und diese Services kostengünstiger unter Marktbedingungen zu etablieren. Inhalte und Tätigkeiten sind bis dato allerdings noch nicht spezifiziert. Der FSBD-Vorstand und seine Gremien werden dieses Thema verstärkt bearbeiten.

Der Vorstand Internationales, Jens Lehmann, berichtigte verbal einen Tippfehler in seinem schriftlichen Bericht. Im Folgenden stellte er die Eurocontrol-Prognosen für die Erholung des Luftverkehrs dar.

Auf Antrag von Sebastian Sachs wurde der Vorstand ohne Gegenstimmen entlastet.

David Schäfer führte dann die anstehenden Wahlen durch, bei denen mit sehr großer Mehrheit folgende Positionen gewählt wurden:

- Leiter des FSBD: **Roman Schütz**
- Schatzmeister: **Jens-Michael Kassebohm**
- Vorstand Internationales: **Jens Lehmann**
- Vorstand Berufliches und Soziales: **Mathias Wiegand**.

Nach dieser ungewohnten, aber erfolgreichen Konferenz dankte der neue Leiter den Helfern, besonders Lars Ilchmann und Sebastian Wanders, und verabschiedete die Delegierten. Der gesamte FSBD-Vorstand bedankte sich auch beim scheidenden Leiter des FSBD-Vorstands Gerd Gerdas. Leider war eine würdige Verabschiedung unter den gegebenen Umständen nicht möglich. Gerd hat den Fachbereich in einer unruhigen Phase übernommen und mit steter Hand dafür gesorgt, dass die Fachbereichsarbeit in Ruhe und mit der nötigen gegenseitigen Unterstützung geleistet werden kann.

Wir möchten uns am Ende noch einmal bei allen Delegierten für ihre Teilnahme, Unterstützung und Geduld während der Konferenz bedanken. Aufgrund der zahlreichen positiven Rückmeldungen glauben wir, dass wir unter den Umständen eine gute Konferenz abgehalten haben und dass wir – sollte es nötig sein – in der Zukunft in der Lage sein werden, auch auf diesem Wege unsere Arbeit fortzusetzen. Vielleicht gelingt es uns sogar, wenn es nicht anders geht, eine „richtige“ Fachbereichskonferenz auf diese Art und Weise durchzuführen. Wir werden sehen ...

Bericht zur Bundesfachbereichskonferenz FSTD 2020 online



Die diesjährige Bundesfachbereichskonferenz FSTD war ursprünglich in Berlin geplant und bis relativ kurz vor dem Termin konnte man optimistisch sein, dass diese auch so wie vorgesehen durchgeführt werden kann. Anmeldungen fanden statt, das Hotel und die Anreisen waren teilweise bereits gebucht.

Wie üblich in der aktuellen Pandemie-Zeit, kam es dann wieder völlig anders: Nach einer relativ entspannten Sommerphase stiegen die Infektionszahlen von Covid-19 wieder stark an, und das ausgerechnet an unserem Tagungsort.

Damit war schnell klar: Die Sache muss abgesagt werden. Die Vorstände haben das dann auch umgehend getan und sind damit ihrer Verantwortung für die Mitglieder und auch gegenüber dem Arbeitgeber gerecht geworden.

Durch die rasante Entwicklung von Online-Tools aufgrund der Pandemie bot sich eine Online-Fachbereichskonferenz per Zoom an. Diese Möglichkeit wurde dann auch aufgegriffen und die Delegierten wurden für den 12.11.2020 zur ersten Online-Bundesfachbereichskonferenz eingeladen.

Der Vorstand FSTD bereitete sich auf seiner Vorstandssitzung am 11.11.2020 auf dieses Online-Meeting vor, indem das Videokonferenz-Tool auf Herz und Nieren getestet wurde. Dabei wurden so ziemlich alle Details in vielen denkbaren Kombinationen und Situationen durchprobiert, um eine möglichst professionelle Tagung auf die Beine zu stellen und auf alle Eventualitäten gut vorbereitet zu sein. Die Tests verliefen erfolgreich und lehrreich bis in die sehr späten Abendstunden.

Am 12.11.2020 fand dann ab 9:30 Uhr erstmals in der Geschichte des FSTD eine Bundesfachbereichskonferenz online statt. Zufällig war Donnerstag, der 12.11.2020, auch der International ATSEP Day 2020, der noch während der Konferenz mit einer Fachbereichsmitteilung an alle Mitglieder in Erinnerung gerufen wurde.

Die Konferenz war mit 35 Teilnehmern in der Spitze ordentlich besucht und erfüllte technisch und im inhaltlichen Ablauf alle Erwartungen. Mehrere kleine (Kaffee-) Pausen und eine einstündige Mittagspause lockerten den Tag etwas auf. Die Vorbereitungssitzung vom Vortag erwies sich als voller Erfolg, und man kann auch aus Sicht der Teilnehmer hoffentlich sagen, dass diese Bundesfachbereichskonferenz bis auf die fehlenden Live-Kontakte und Pausengespräche ein durchaus brauchbares Format war. Wortmeldungen waren jederzeit möglich, da die Veranstaltung nicht als Webinar, sondern als vollwertiges Meeting durchgeführt wurde.

Thomas Schuster moderierte die Tagung souverän und sorgte mit wachsamen Augen dafür, dass alle Redner auch in der Reihenfolge der Wortmeldungen auf den Bildschirm kamen.

Das Spektrum der gemäß Tagesordnung behandelten Themen deckte die gesamte Bandbreite der seit der letzten Fachbereichskonferenz vom FSTD schon per Fachbereichsinfo oder als Bericht im „der flugleiter“ veröffentlichten Themenschwerpunkte ab.

Nach der Begrüßung durch den Leiter des Fachbereichs, André Vöcking, ging es zunächst durch die Standard-TOPs sowie zur Übernahme der Tagungsleitung durch Thomas Schuster und die Protokollführung durch Thorsten Wesp.





International ATSEP day

12th November 2020

...ATSEP safety critical role and responsibilities remain unaltered...



Den Auftakt im Bericht des Fachbereichsleiters machte die Vorstellung der Mitglieder des FSTD-Vorstands

- André Vöcking, Leiter des Fachbereichs, Bundesvorstand
- Andrzej Klose, Tarif
- Uwe Schindler, Operative Berufspolitik national
- Thomas Schuster, Operative Berufspolitik international
- Andreas Meyer, Operative Berufspolitik international
- Matthias Eversberg, Strategische Berufspolitik

und der Referenten des FSTD-Vorstands

- Dirk Wendland, Tarif
- Günter Schnause, Sozialleistungen
- Bernd Büdenbender, Kommunikation
- Thorsten Wesp, Finanzen
- Thorsten Wehe, Internationale Berufsverbände.

Der Bericht umfasste schwerpunktmäßig die Themen TANGe, ZAAS, Berechtigungen und Mitgliederbetreuung. Es folgten die Berichte aus den Arbeitsbereichen der Vorstandsmitglieder. Hier wurde besonders der Stand der Tarifverträge angesprochen, die weitgehend noch längere Laufzeiten haben und somit aktuell trotz Corona nicht zur Debatte stehen.

Eine weitere interessante Information war, dass der Verband IFATSEA (International Federation of Air Traffic Safety Electronics Associations) nun kurz vor der Eintragung als Verein (e.V.) in das deutsche Vereinsregister steht, was der Vereinigung einen wichtigen Status verleihen und die Vereinsarbeit wesentlich erleichtern wird. Die IFATSEA wurde in diesem Jahr 50 Jahre alt, konnte dies aber wegen der Pandemie (noch) nicht gebührend feiern.

Der Tagesordnungspunkt „Finanzielle Situation“ reflektierte auf den Berichtszeitraum bis 31.12.2019 und war somit noch nicht mit den Folgen der Corona-Pandemie behaftet. Gleichwohl gab es einen Ausblick auf 2020, der naturgemäß eine große Einsparung im Bereich der Reisekosten prognostizierte.

Rückfragen der Delegierten kamen zu den Themen Beitragsrückerstattungen und Stornokosten. Letztere konnten durch gut verhandelte Stornobedingungen und rechtzeitige Absagen auf nahezu null gehalten werden.

Danach folgten die Berichte der einzelnen Arbeitsgruppen. Manche Themen wurden im Berichtszeitraum nicht bearbeitet. Es fanden dort keine Sitzungen statt, so z. B.



„Online-Büro“

in den Bereichen Arge „Zukunft“ oder Arge „Outsourcing“. Der Bericht der Arge „Tarif“ umfasste ausführliche Informationen über die geplante Umstrukturierung der Arge und zur Planung eines neuen Karrieremodells im Rahmen des ETV. Über Aspekte dieser Themen wurde bereits in Fachbereichsmitteilungen und im „der flugleiter“ berichtet.

Ein weiterer Arge-Bericht kam aus dem Bereich „Organisation der Inbetriebhaltung im SL1“. Das Hauptthema hier war eine Darstellung der Umsetzung des EOD (Engineer On Duty) an den einzelnen Standorten. Ein einheitliches Bild existiert hier zurzeit nicht, sodass verschiedene Ideen zur weiteren Ausgestaltung dieses Berufsbilds vorgestellt wurden.

Als kurzes Intermezzo erklärte André Vöcking eine geplante Strukturveränderung im FSTD-Vorstand, die sich aus der Anwendung des Freistellungstarifvertrags ergibt. So können keine Freistellungen für die Referenten des Vorstands abgerufen werden, wenn diese kein gewähltes Amt in der GdF innehaben. Zur nächsten Bundesfachbereichskonferenz soll es daher einen Antrag auf Erweiterung des Vorstands geben und die betroffenen Referenten sollen in den Vorstand gewählt werden.

Nach dieser thematischen Unterbrechung folgten die Berichte aus den örtlichen Mitgliederversammlungen (ÖMVen).

Als roter Faden zog sich die Umsetzung des Corona-TV durch die Ausführungen. Wie nicht anders zu erwarten war, wird dieser Tarifvertrag sehr unterschiedlich und nicht immer im Sinne des Erfinders angewandt.

Einige Mitglieder machen sich Sorgen wegen der finanziellen Situation der DFS oder auch wegen der Umstrukturierungen im F-Bereich (Stichwort F2020+).

Viele ÖMV-Sitzungen mussten aufgrund der aktuellen Situation abgesagt werden, mit der „Entdeckung“ der Videokonferenztechnik sollen die ÖMVen aber nun – zumindest vorübergehend – virtuell stattfinden.

Zu guter Letzt gab es einige Informationen zu den Mitgliederentwicklungen der ÖMVen, den Leistungen von ATC-Care und zu ortsspezifischen Problemen und Entwicklungen. Auch diesmal waren zur Bundesfachbereichskonferenz des FSTD Gastredner eingeladen, die aufgrund der Länge der Berichte leider etwas auf ihren Auftritt im „Online-Off“ warten mussten.

Erster Gastredner war Markus Siebers, zu diesem Zeitpunkt noch Bundesvorstand Tarif und Recht, der die Konferenz den ganzen Tag mitverfolgt und zu vielen Themen schon Beiträge geleistet hatte. So blieb ihm nur noch, auf

die Bundesdelegiertenkonferenz zu verweisen, in der er dann vor einem erweiterten Publikum nochmals ausführlicher über sein Ressort berichten wird.

Auf Markus Siebers folgte sein designierter Nachfolger Rüdiger Purps, der sich am Folgetag auf der Bundesdelegiertenkonferenz zur Wahl zum Bundesvorstand Tarif und Recht stellte. Im Vorgriff auf diese Veranstaltung stellte er sich kurz vor, ging auf einige gerade diskutierte FTSD-Themen ein und formulierte einen Appell zu mehr Vertrauen zwischen den Fachbereichen. Insbesondere bei ZAAS sieht er zukünftig einigen tariflichen Regelungsbedarf.

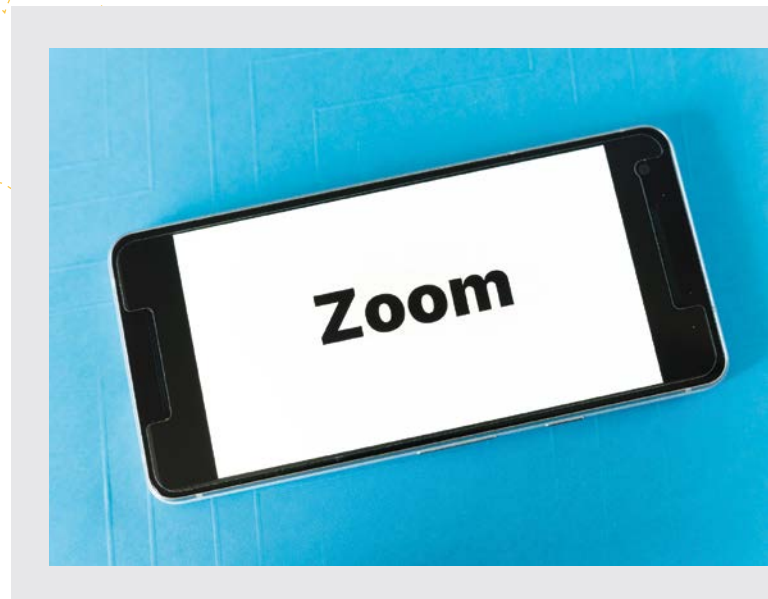
Rüdiger Purps wurde dann am nächsten Tag in der Bundesdelegiertenkonferenz mit großer Mehrheit zum neuen Bundesvorstand Tarif und Recht gewählt.

Wie bei jeder guten Konferenz bildete der Punkt „Verschiedenes“ den Abschluss. Da am Tagungsdatum auch zufällig der ATSEP Day 2020 begangen wurde, leitete André Vöcking den Tagesordnungspunkt mit dem von der IFATSEA produzierten Promotion-Video zum ATSEP Day ein.

Oftmals entwickelt sich unter „Verschiedenes“ eine umfangreiche Diskussion – so auch hier, da in Vorbereitung auf die Bundesdelegiertenkonferenz noch einige Sachverhalte erläutert und abgestimmt werden mussten. Am Ende hatten alle Delegierten das nötige Rüstzeug für die Bundesdelegiertenkonferenz.

Wegen rechtlicher Unsicherheiten und beschränkter technischer Möglichkeiten hatte sich der Vorstand FSTD dazu entschlossen, in dieser Videokonferenz keine Wahlen oder Abstimmungen durchzuführen. Dazu bestand auch „keine Not“, denn die nächste Bundesfachbereichskonferenz des FSTD ist bereits für den März 2021 als Präsenzmeeting in Montabaur geplant. Deshalb kann hier auch nicht über Ergebnisse, Wahlen oder Entscheidungen berichtet werden.

Aus diesem Grund könnte man die vergangene Veranstaltung auch als „Bundesfachbereichsinformationskonferenz“ bezeichnen, denn ohne Wahlen konnte die gesam-



te Zeit für den intensiven Austausch von Details genutzt werden. Das Ende der Onlinekonferenz gegen 19:45 Uhr spricht für sich.

Nun bleibt nur zu hoffen, dass sich die Pandemie-Situation bis zum März 2021 wieder entspannt und die Bundesfachbereichskonferenz 2021 als Präsenzveranstaltung in Montabaur stattfinden kann. Denn trotz aller technischen Möglichkeiten und des intensiven Informationsaustauschs fehlte der Veranstaltung doch eine Komponente, die uns zu dem macht, was wir sind: Menschen.

FSAD-Fachbereichskonferenz 2020



Am 12. November 2020 fand die FSAD-Fachbereichskonferenz statt. Ursprünglich war dieser Termin bereits für März 2020 geplant. Aufgrund der mit Corona verbundenen Beschränkungen war es leider nicht möglich, die Konferenz als Präsenzveranstaltung durchzuführen. Deshalb wurde sie online über ZOOM abgehalten.

Der scheidende Leiter des Fachbereichs FSAD, Jörg Waldhorst, übernahm letztmalig die Leitung der Konferenz.

Die Tagesordnung sah zu Beginn den Bericht des Vorstands einschließlich des Kassenberichtes vor. Jörg Waldhorst informierte für den FSAD-Vorstand u. a. zu den folgenden Themen.

2019 wurde im Rahmen der Strategieklausur die Idee eines FSAD-Stammtischs geboren. Das Ziel war ein besserer und schnellerer Informationsaustausch der Delegierten. Die aktuelle Pandemie sorgte dafür, dass der



Das „Online-Büro“ des FSAD in der Geschäftsstelle der GdF.



Leiter des Fachbereichs FSAD:
Sönke Keller



Vorstand Kommunikation und
Koordination: **Thomas Ullrich**

FSAD-Stammtisch jedoch nicht, wie geplant, regelmäßig durchgeführt werden konnte. Möglicherweise ist auch hier eine Online-Variante über ZOOM denkbar.

Jörg Waldhorst berichtete weiterhin über ein Gespräch mit dem zwischenzeitlich leider verstorbenen Arbeitsdirektor Herrn Dr. Hann sowie über den Sachstand flexibler Arbeitszeiten bzw. mobiles Arbeiten, das aktuell immer mehr an Notwendigkeit und Wichtigkeit gewinnt. Darüber hinaus übernahm er den Berichtsteil des Vorstands Tarif, Daniela Marx, die ihr Amt bereits vor längerer Zeit niedergelegt hatte.

Es folgte der Bericht des Vorstands Kommunikation und Koordination Stefan Krausse. Hier ist besonders hervorzuheben, dass die aktuelle Mitgliederzahl des Fachbereichs FSAD im Jahr 2020 erfreulicherweise einen deutlichen Zuwachs zu verzeichnen hat.

Der Vorstand wurde nach den Berichten erwartungsgemäß entlastet.

Im Anschluss folgte die Wahl der Vorstände sowie von Kommissionsmitgliedern.

Alle drei Vorstandsämter mussten neu gewählt werden, da die bisherigen Personen nicht mehr zur Verfügung standen.

Einstimmig gewählt wurden:

- **Sönke Keller** (TWR München) als Leiter des Fachbereichs,
- **Thomas Ullrich** (Center Bremen) als Vorstand Kommunikation und Koordination und
- **Catja Gräber** (Unternehmenszentrale Langen) als Vorstand Tarifliches und Soziales.

Auch bei den aktuellen Referenten gab es Veränderungen. Aufgrund des Übergangs in den Vorruhestand gab Jochen Knoblauch (Center Langen) seine Tätigkeit als Referent Kommunikation auf. Als Mitglied der Tarifkommission



Vorstand Tarifliches und Soziales:
Catja Gräber

wurde Catja Gräber gewählt. Ersatzmitglieder für die Tarifkommission sind Daniela Petrowski (München) und Sönke Keller; als Mitglieder des fachbereichsübergreifenden Tarifausschusses wurden Catja Gräber und Daniela Petrowski gewählt. Auch hier waren alle Wahlen einstimmig.

Im Anschluss wurden das FSAD-Fachbereichsstatut sowie die Leitsätze der FSAD-Zusammenarbeit geringfügig abgeändert bzw. in einigen Passagen überarbeitet. Die Tagesordnungspunkte „Wahl von Referenten“ sowie „Organigramm 2020“ wurden von den Antragstellern zurückgezogen. Beide Themen werden durch die neu gewählten Vorstände im Jahr 2021 bearbeitet und zur Diskussion gebracht.

Auch wenn die FSAD-Fachbereichskonferenz als Online-Variante gut funktioniert hat, waren sich alle Teilnehmer einig, dass eine Vor-Ort-Veranstaltung die bessere Alternative ist. Die Online-Variante funktioniert als Notlösung, aber ein persönlicher Austausch ist durch nichts zu ersetzen.

Dieser Bericht stellt außerdem nur sehr verkürzt den Ablauf der FSAD-Fachbereichskonferenz dar. Dies ist dem Umstand geschuldet, dass zwischen der Konferenz und dem Redaktionstermin für den „der flugleiter“ nur eine Woche Zeit war.



Annual Safety Conference 2020

The road to a safe and sustainable recovery

Cologne, 4 & 5 November 2020

EASA Annual Safety Conference 2020

Am 4. und 5. November 2020 fand die EASA Annual Safety Conference statt, aufgrund der COVID-19-Pandemie in zwei jeweils dreistündigen Online-Konferenzen.

Opening and Keynote Speeches

Patrick Ky, Executive Director der EASA, eröffnete die Veranstaltung mit einer vorproduzierten Videobotschaft. Als die EASA diese Konferenz (ursprünglich für März 2020) plante, dachte niemand an die Corona-Pandemie und ungekannte Verkehrseinbrüche, sondern der Fokus lag auf der sicheren Integration neuer Technologie in das System Luftfahrt.

Als die Pandemie Gestalt annahm, konzentrierte sich die EASA zunächst auf den Gesundheitsschutz der Crews sowie auf Regelungen, wie mit einem kranken Passagier umgegangen werden sollte. Nach dem Einbruch der Verkehrszahlen begann die EASA dann mit den Planungen für eine sichere Rückkehr zu halbwegs normalen Verkehrszahlen. Zunächst wurde das Problem der Verlängerung von Lizenzen für Luftfahrtpersonal angegangen, danach bereitete man sich auf eine Normalisierung der Verkehrszahlen vor. Im Juni war die EASA auch noch vorsichtig optimistisch, aber jetzt, im Herbst, hat sich leider herausgestellt, dass die Erholung auf einem niedrigeren Niveau und über einen längeren Zeitraum stattfinden wird.

Ministerialdirektor Johann Friedrich Colmsan aus dem deutschen Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur als Vertreter der deutschen Bundesregierung, die ja im zweiten Halbjahr 2020 die EU-Ratspräsidentschaft innehat, wies zunächst auf die erfolgreiche Eröffnung des BER hin, um dann gleich einzuschränken, dass niemand im Moment sicher sagen könne, wann sie oder er das erste Mal dort landen oder starten werde. Er erklärte, dass die Luftfahrtindustrie einer der von der Pandemie am schlimmsten betroffenen Wirtschaftsbereiche sei und dass viele Staaten bereits Rettungspakete für unseren Bereich geschnürt hätten. Über der aktuellen Lage dürfe man aber nicht die mittel- und langfristigen Ziele eines effizienteren und grüneren Luftverkehrs aus den Augen verlieren, auch wenn die meisten Airlines und anderen Firmen im Luftverkehr dafür im Moment kein Geld hätten. Er erklärte darüber hinaus, dass die SES-Verordnungen für eine solche Extremlage eindeutig nicht ausgelegt seien,

und dass die Gelegenheit genutzt werden solle, die Verordnungen anzupassen.

Johan Vanneste, Chef des Flughafens Köln-Bonn, beschäftigte sich in seinem Vortrag mit dem Restart nach dem Corona-bedingten Lockdown und mit der ökologischen Verantwortung eines Verkehrsflughafens. Als die Pandemie begann, fokussierte sich der Flughafen zunächst darauf, die sicherheitsrelevanten Bereiche wie die Feuerwehr so gut wie möglich von der Außenwelt abzuschotten, um die Einschleppung von COVID-19 und den daraus resultierenden Ausfall zu verhindern. Eine mir bisher nicht bekannte Auswirkung der stark gesunkenen Flugbewegungen ist eine stark gestiegene Anzahl an Wildunfällen am Kölner Flughafen; offenbar haben die Wildtiere sehr schnell erkannt, dass der Flughafen mit weniger Flugbewegungen auch weniger gefährlich ist. Als wichtigsten Faktor bezeichnete der Flughafenchef die Notwendigkeit, den Passagieren das Vertrauen in die kommerzielle Luftfahrt, besonders was das Ansteckungsrisiko an Bord angeht, zurückzugeben. Der Flughafen hat eine großangelegte Kampagne gestartet, die alle Anstrengungen des Flughafens darstellt, das Infektionsrisiko am Flughafen zu gering wie möglich zu halten.

Anschließend konzentrierte sich Vanneste auf Umweltaspekte. Er wiederholte das Ziel der ACI, bis 2030 den CO₂-Ausstoß der Flughäfen um 50 Prozent zu verringern und bis 2050 CO₂-neutral zu sein. Er stellte einige Projekte am Flughafen vor, mit denen der CO₂-Ausstoß bereits verringert wird, darunter auch Projekte, mit denen rund um den Flughafen Ausgleichsflächen für Fauna und Flora geschaffen werden.

Operating Safely and Effectively – A Safe Return to Operations

Nach den aufgezeichneten Eröffnungsvorträgen folgte die erste Live-Diskussion unter der Leitung von Erick Fernandez, Head of Safety Intelligence der EASA. Dazu konnten die Online-Teilnehmer Fragen stellen, die von einem Moderator vorausgewählt und dann an die Diskussionsteilnehmer weitergeleitet wurden. Teilnehmer der Diskussion waren Sophie Rougé, AIRBUS, Head of Safety Governance, Osman Saafan, DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Director Corporate Safety and Security Manage-

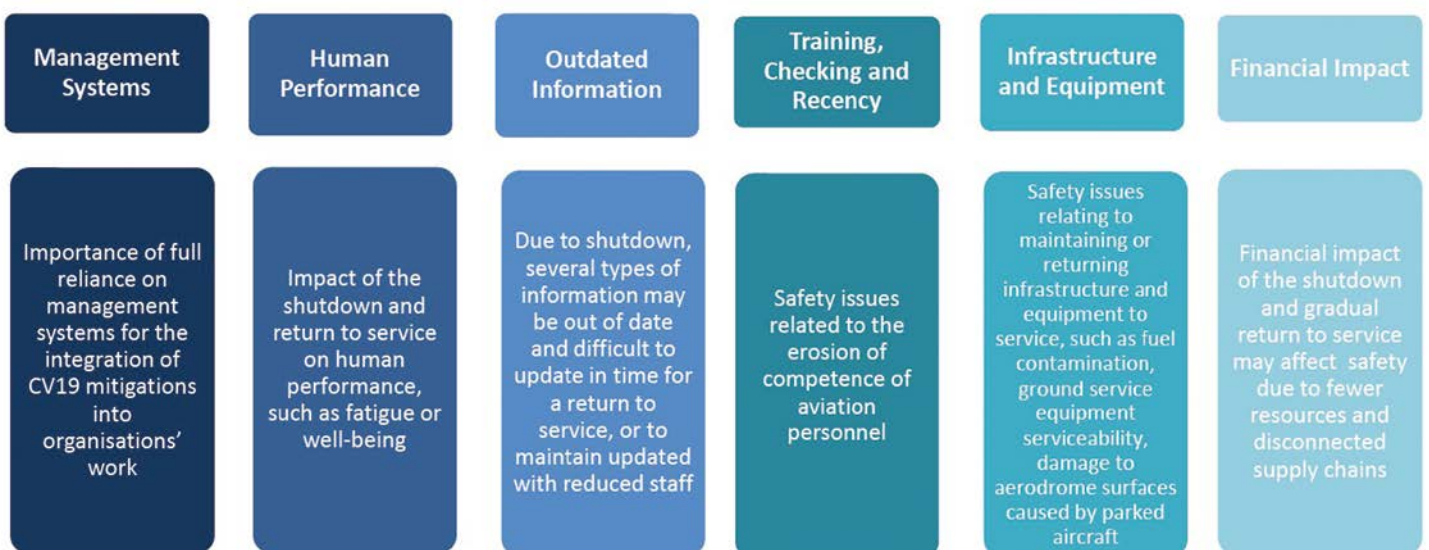
ment and Director Military Affairs, Jim Pegram, Easyjet, Director Safety, Security and Compliance, und Peter Sorensen, European Commission, DG Move, Deputy Head of Unit – Aviation Safety.

Fernandez stellte in einer Präsentation die neuen Herausforderungen an die Sicherheit in der Luftfahrt vor. Während das System vor der Pandemie sehr stabil war und man sich darauf konzentrieren konnte, es sicher zu halten und neue Technologien und Verfahren zu integrieren, stehen wir nun vor neuen Herausforderungen. Außerdem hatten sich viele Beteiligte in diesem System sicher eingerichtet. Bei Beginn der Pandemie hat die EASA versucht, mit allen anderen Stakeholdern herauszufinden, in welchen Bereichen der Sicherheit welche Fallen lauern könnten.

Mme Rougé war während ihres Vortrags aufgrund technischer Probleme zunächst leider nur teilweise zu verstehen. Was zu verstehen war: Airbus sieht die Hauptprobleme darin, dass ein Großteil der Flotte derzeit am Boden steht und es ein Problem darstellt, die Luftfahrzeuge am Boden flugfähig zu halten. Airbus selbst sah bzw. sieht sich mit Unterbrechungen in ihrer Lieferkette konfrontiert und steht natürlich auch vor der Herausforderung, Werke und Büros betriebsbereit und Corona-frei zu halten.

Osman Saafan, Chef des DFS-Unternehmenssicherheitsmanagements (VY), bedankte sich zunächst bei seinen Vorrednern für deren klares Bekenntnis zu Sicherheit, was angesichts der wirtschaftlichen Schwierigkeiten der Branche nicht selbstverständlich sei.

No compromise on safety - COVID-19 Risk Portfolio (main categories of risks identified)



Aus Sicht eines Flugsicherungsanbieters ist ein Verkehrsrückgang zunächst einmal kein Sicherheitsproblem, wenn es nicht so lange dauert, dass es zu wirtschaftlichen Auswirkungen kommt. Als Beispiel führte er den Vulkanausbruch 2010 an. Dennoch gab es selbst während der Corona-Krise bereits Unfälle mit hohen Todeszahlen. Sicherheit ist also etwas, an dem man auch in Zeiten von wenig Verkehr ständig arbeiten muss. Die DFS hat zunächst analysiert, ob und welche Skills Lotsen bei längeren Zeiten mit wenig Einsatzzeit und geringen Verkehrszahlen als Erstes verlieren. Dazu wurde eine Sicherheitskampagne durchgeführt, um die Lotsen auf fachlich hohem Niveau zu halten. Parallel versuchte die DFS auch, das Infektionsrisiko unter den Lotsen durch Masken und Plexiglaswände zu reduzieren, stellte dabei aber fest, dass das betriebliche, vor allem akustische Auswirkungen hatte, die dann wiederum mitigiert werden mussten. Osman Saafan stellte dann eine Reihe von Lehren vor, die man aus der Pandemie ziehen könne. Hauptsächlich müsse man die Resilienz des Systems verbessern, um Krisen besser aussitzen zu können und flexibler auf Verkehrssteigerungen und -rückgänge reagieren zu können. Vorschläge dazu waren eine stärkere Automatisierung und ein schnellerer Wechsel von „Flugverkehrskontrolle“ zu „Flugverkehrsmanagement“. Wie konkret diese beiden Aspekte die Krisenfestigkeit des Luftverkehrs verbessern können, wurde allerdings nicht klar.

Jim Pegram, Easyjet, Director Safety, Security and Compliance, konzentrierte sich zunächst darauf, wie Easyjet seine Betriebsgenehmigung und die Lizenzierung seines Personals auch in Zeiten ohne Flugbetrieb sicherstellte. Der Betrieb wurde nun auf ein Minimum heruntergefahren und man bereitet sich auf den Sommer 2021 vor, um dann so schnell wie möglich wieder zum Normalbetrieb zurückzukehren. In der Zwischenzeit findet aber trotzdem Flugbetrieb statt, und der muss natürlich so sicher sein wie immer.

Peter Sorensen, European Commission, DG Move, Deputy Head of Unit – Aviation Safety, erklärte zunächst, dass man schon sagen könne, dass die Krise eigentlich keine Auswirkung auf die Flugsicherheit gehabt habe, dass also das System funktioniere und funktioniert habe. Der Rest seines Vortrags fiel aufgrund von Kommunikationsproblemen aus.

Danach wurden einige Fragen beantwortet. Jim Pegram erklärte, dass ein funktionierendes Safety Management System nie wertvoller gewesen sei als heute. Sophie Rougé vertrat die Ansicht, dass sich die bereits existierenden SMS bewährt hätten und nicht geändert werden müssten, wenn sie bereits vor der Krise gut funktioniert hätten. Osman Saafan unterstützte dieses Statement und vertrat darüber hinaus die Meinung, dass die heutigen SMS ohnehin in Richtung einer besseren Datengrundlage und Risikoanalyse weiterentwickelt werden müssten.

Eine weitere Frage richtete sich an den Betrieb, nämlich ob die Anzahl von sicherheitsrelevanten Meldungen zugenommen habe. Easyjet hat keinen Anstieg in sicherheitsrelevanten Ereignissen wahrgenommen, aber einen Trend zu mehr leichten Arbeitsfehlern identifiziert. Das Problem mit solchen Analysen sei, dass es, wenn man erst auf viele Daten warten müsse, eventuell schon zu spät sei gegenzusteuern. Er unterstützte daher die Forderung von Osman Saafan, die Datenbasis zu verbessern.

Ich hatte auch Fragen gestellt, aber der Zeitplan für die Veranstaltung war deutlich zu knapp gewählt, sodass keine weiteren Fragen beantwortet wurden.

Welcoming Passengers – The Aviation Health Safety Protocol

John Franklin, EASA, leitete das zweite Panel, das zu erörtern versuchte, wie die Luftverkehrswirtschaft versuchen kann und muss, Passagieren die Angst vor einer Infektion am Flughafen und im Flugzeug zu nehmen. Josep M. Jansa vom European Centre for Disease Control, der europäischen Seuchenschutzbehörde, und Luc Tytgat von der EASA hoben die gute Zusammenarbeit der beiden EU-Behörden bei der Erstellung eines Strategiepapiers, des „Aviation Health Safety Protocol“, hervor. Stanislav Bukhman, Wizz Air Head of Safety, Security and Compliance, stellte fest, dass die Passagiere seiner Ansicht nach keine Angst vor einem Infektionsrisiko an Bord hätten, und das Ansteckungsrisiko sei auch nachgewiesenermaßen extrem gering. Während des Sommers seien alle Wizz Air-Flieger voll gewesen. Das Problem seien vielmehr die vielen Unsicherheiten, mit denen die Passagiere aufgrund der von den Staaten verhängten Reisebeschränkungen konfrontiert würden. Wizz Air habe sogar Umfragen unter

den Passagieren zum Infektionsrisiko und den von den Airlines eingeführten Sicherheitsmaßnahmen durchgeführt, und die Passagiere seien sehr zufrieden gewesen. John Franklin unterstützte diese Aussage damit, dass er selbst geflogen sei und er und seine Mitreisenden von der Erfahrung an Bord positiv überrascht gewesen seien. Ivan Bassato, Executive Vice President der römischen Flughäfen, erklärte, sein Flughafen sei einer der ersten gewesen, der ein „Bio Safety Certificate“ erhalten habe. Er bedankte sich bei EASA und ECDC für das nützliche Strategiepapier. Seine Organisation habe eine Umfrage unter Passagieren durchgeführt, und die überwiegende Mehrheit (95 %) der Befragten fühlte sich am Flughafen sicherer als derzeit in anderen Lebenssituationen.

Luc Tytgat wies darauf hin, dass das Protocol noch nicht in allen europäischen Staaten eingeführt sei; dies sei eine der wichtigsten Aufgaben in den kommenden Wochen und Monaten. Die EASA will darüber hinaus ihre Erfahrungen aus der Partnerschaft zwischen Luftfahrt- und Gesundheitsbehörden mit anderen Regionen der Welt teilen, um die dortigen Märkte schnellstmöglich wieder zu öffnen.

Ein weiterer Aspekt, die Grenzen wieder zu öffnen, sind kurzfristige COVID-19-Tests, die es Passagieren ermöglichen, ihre Gesundheit nachzuweisen. Bisher sind solche Tests jedoch noch nicht flächendeckend verfügbar. In Rom wurden und werden solche Tests nach der Landung und auch als Drive-Through-Tests durchgeführt. Ivan Bassato erklärte, dass Tests aus seiner Sicht die einzige Möglichkeit darstellten, Flugreisen wieder sicher durchzuführen. Pauschale Reiseverbote trügen nicht zu einer Verbesserung der Situation bei.

John Franklin fasste zusammen, dass nur ein Mix aus Tests, Kontaktverfolgung und proaktiven Maßnahmen zum Infektionsschutz dem Luftverkehr helfen könne. Danach fragte er den Wizz Air-Vertreter, ob und wie das Tragen von Masken an Bord ihrer Flugzeuge durchgesetzt werde. Stanislav Bukhman erklärte, dass die meisten Passagiere das Tragen von Masken akzeptiert hätten, und dass die Crew Verstöße nicht dulde. Passagiere, die sich weigerten, eine Maske zu tragen, würden nicht mitgenommen. Der Vertreter der römischen Flughäfen schloss sich dem an und erklärte, dass der Zutritt zum Flughafen

kontrolliert werde und man ohne Maske nicht ins Gebäude komme. Darüber hinaus gebe es Rundgänge von flughafeneigenen „Bio Safety Teams“, die Verstöße zur Anzeige brächten. Die meisten Verstöße ließen sich aber durch persönliche Ansprache regeln.

Dieses Panel könnte aus Zeitgründen überhaupt keine Fragen beantworten.

Caring for our people through the crisis

John Franklin eröffnete auch die zweite Online-Veranstaltung mit einem kurzen Vortrag. Was können die einzelnen Organisationen dafür tun, dass ihre Mitarbeiter gut durch die Krise kommen, sowohl physisch, aber auch psychisch, sodass sie während der Krise, aber vor allem auch danach gut damit umgehen können? Es wird Leute geben, die mit einer solchen Krise von sich aus gut umgehen können, aber auch andere, denen das nicht so leichtfällt. Daher ist EASA der Ansicht, dass es auch und vor allem aus Sicherheitsgründen wichtig ist, dass sich die einzelnen Mitarbeiter auf ihre Arbeit konzentrieren können und nicht die Angst um die eigene Zukunft oder die von Angehörigen im Hinterkopf herumspukt. John Franklin verglich die Aufgabe, sich um die eigenen Mitarbeiter zu kümmern, mit einem Sicherheitsbriefing an Bord eines Flugzeugs, wie wir es vor jedem Start erhalten. Als Beispiel die Sauerstoffmaske. Vor dem Flug wird uns gesagt: „Zieht erst eure eigene Maske über und helft dann anderen in eurer Nähe.“ Dasselbe gilt in dieser Pandemie: Sorgt zunächst dafür, dass ihr nicht krank werdet, treibt ausreichend Sport und lasst euch nicht gehen. Und dann die vielleicht wichtigste Botschaft aus diesem leidenschaftlichen Vortrag: Kümmert euch umeinander! Gibt es im Kollegenkreis jemanden, der Hilfe braucht, physisch und psychisch? Alleinerziehende Kollegen, die Schwierigkeiten mit der Kinderbetreuung haben, weil Oma oder Onkel als Angehörige einer Risikogruppe ausfallen, oder weil eine Klasse kurzfristig in Quarantäne geschickt wurde? Kollegen, deren Angehörige krank oder von Arbeitslosigkeit bedroht sind? Ein Hilfsangebot zur richtigen Zeit oder ein freundliches Nachfragen kann da Wunder wirken.

Enhancing Environmental Sustainability – Recovering Greener

Das dritte Panel der Konferenz beschäftigte sich, wie es Kai Bauer, EASA Principal Advisor Environment & Sus-

tainability, in seinen einleitenden Worten ausdrückte, nach der Frage zum persönlichen Wohlbefinden mit dem Wohlbefinden des Planeten. Er wies darauf hin, dass ökologische Aspekte immer mehr in den Fokus auch der allgemeinen Wirtschaft gerieten. Investoren auch abseits des Luftverkehrs seien immer stärker auf der Suche nach „grünen“ Anlagemöglichkeiten. So hätten sich beispielsweise Investmentfonds mit Fokus auf Umweltaspekte im Jahr 2020 besser verkauft und entwickelt als der Gesamtmarkt.

Simone Rauer, Head of Aviation Environmental Roadmap bei Airbus, nutzte ihren Vortrag allerdings zunächst dazu, erneut darauf hinzuweisen, dass die Luftfahrt trotz der Anstrengungen, das Infektionsrisiko beim Fliegen extrem gering zu halten, nur dann auf die Füße fallen könne, wenn die Reisebeschränkungen zurückgefahren würden.

Nicht unbedingt im Sinne der Konferenz, aber sicher im Sinne der Konferenzteilnehmer.

Im eigentlichen Vortrag erklärte sie, dass Airbus erst 2060 damit rechne, dass die Luftfahrt emissionsfrei unterwegs sein könne, dabei sei die Dekarbonisierung von Treibstoff der wichtigste Faktor, ohne den dies nicht gelingen könne. Airbus habe sich das Ziel gesetzt, bis 2035 das weltweit erste Null-Emissionen-Flugzeug zu entwickeln, das mit Flüssig-Wasserstoff angetrieben werden solle.

Marc Houalla, Managing Director am Paris-Charles de Gaulle (CDG) Airport, gab ebenfalls das Ziel einer Null-Emission bis 2050 aus. Dazu brachte Marc Landegebühren ins Spiel, die sich nicht nur am Lärm-, sondern auch am Schadstoffausstoß eines Luftfahrzeugs orientie-

Introducing Airbus ZEROe

Turboprop



<100
Passengers



1,000+nm
Range

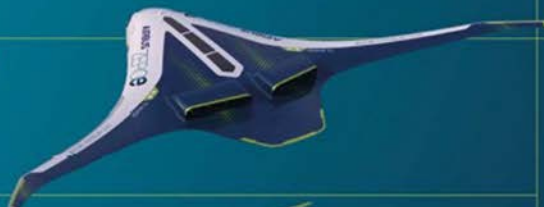


Hydrogen
Hybrid Turboprop
Engines (x 2)



Liquid Hydrogen
Storage & Distribution
System

Blended-Wing Body



<200
Passengers



2,000+nm
Range



Hydrogen
Hybrid Turbofan
Engines (x 2)



Liquid Hydrogen
Storage & Distribution
System

Turbofan



AIRBUS



ren. Der Flughafen selbst arbeite gerade unter anderem daran, eine Infrastruktur für „grünen“ Treibstoff aufzubauen. Flughäfen agierten ganz offensichtlich als eine Art Integrator, der für eine „grünere“ Aufstellung der Luftfahrt eine entscheidende Rolle spiele.

Dae-hee Lee, Head of Environmental Social Governance (ESG) Management bei der Lufthansa Group, erklärte zunächst die Wichtigkeit, dass die Europäer sich darauf konzentrierten, ihre Umweltprobleme selbst zu lösen und nicht einfach exportierten, indem sie beispielsweise Fertigungsprozesse, aber auch Flugbetriebe in Länder mit geringeren Umwelt- und Sozialstandards auslagerten. Lufthansa bekenne sich auch dazu, Kurzstreckenflüge einzustellen, wenn andere, grünere Transportarten zur Verfügung stünden und die Umsteigequalität zwischen Flugzeug und beispielsweise Zugverbindungen verbessert würde. Leider brachte Dae-hee Lee jedoch auch wieder alte Ideen wie SES für bessere Effizienz im Luftverkehr ins Spiel.

Marylin Bastin, Head of Aviation Sustainability bei Eurocontrol, stellte die gute Arbeit des Network Managers (uns besser bekannt als CFMU) bei der Vermeidung von Verspätungen und Umwegen in den Mittelpunkt ihres Vortrags. Sie wies außerdem darauf hin, dass Eurocontrol am European CCO/CDO Action Plan arbeite und neue Schulungen für Lotsen und Piloten zur effizienteren Abwicklung von Flügen anbieten wolle. Weitere Ansätze

von Eurocontrol seien die Airspace Architecture Study (AAS) und andere SESAR-Projekte zur Verbesserung der Umweltbilanz. Zumindest bei der Bewertung der AAS sei die IFATCA allerdings bislang der Ansicht, dass diese Studie extrem schlecht gemacht sei und sich wenig mit Umweltaspekten, dafür aber umso mehr mit praxisfremden Ansätzen und dem Abbau von Sozialstandards beschäftige.

Eine sehr interessante Frage aus dem Publikum betraf das schlechte Image der Luftfahrt unter heutigen Jugendlichen. Stichworte wie „Flugscham“ seien Teil des heutigen Sprachgebrauchs und könnten dazu führen, dass heutige Jugendliche der Luftfahrt sowohl als Kunden als auch als potenzielle Kollegen verloren gingen. Dae-hee Lee erkannte an, dass die Dekarbonisierung der Luftfahrt extrem schwierig sei, dass aber auch genau da die Chance liege, junge Leute dazu zu bringen, mit einem Beruf in der Luftfahrt, beispielsweise als Luftfahrt-Ingenieur, zu genau dieser Dekarbonisierung beitragen zu wollen.

Weitere Fragen beschäftigten sich vor allem mit der wirtschaftlichen Verfügbarkeit von Wasserstoff. Hier wiesen alle Teilnehmer darauf hin, dass es politischen Willen und auch Forschungsgelder brauche, um die Entwicklung von Wasserstoff als Treibstoffalternative zu fossilen Brennstoffen zu forcieren.



Unveiling the Data4Safety Programme

Die automatische Sammlung von Daten zur Erhöhung der Flugsicherheit steht seit Langem auf der Agenda der europäischen Luftfahrtbehörden. Zwar erheben viele Organisationen eigene Daten, um die eigene Sicherheitsperformance messen zu können, aber es findet wenig bis kein Austausch dieser Daten statt. Erick Ferrandez, Head of Safety Intelligence, EASA (Moderator). Mit Jim Pegram von Easyjet sowie seinem Gegenpart bei British Airways, John Monks, waren zwei Teilnehmer an Data4Safety, einem freiwilligen Programm zum Austausch von sicherheitsrelevanten Daten auf europäischer Ebene, an der Vorstellung des Programms beteiligt. Die Hauptvorteile des Programms sind neben der allgemeinen Erhöhung des Sicherheitsniveaus Erkenntnisse über die eigene Performance in den überwachten Bereichen. Man kann nicht konkret sehen, wie die anderen Teilnehmer abschneiden, aber den eigenen Platz auf der jeweiligen Rangliste. Außerdem erhält man Zugriff auf Daten aus anderen Bereichen und kann damit die eigene Datenbasis prüfen und ggf. verbessern. So könnten TCAS-Ras abgeglichen werden mit den Daten der ANSPs, sodass man erkennen kann, ob ein TCAS-Ereignis bei einer Airline beispielsweise aufgrund hoher Steig- und Sinkraten eintrat oder aufgrund nicht identifizierten VFR-Verkehrs.

Peter Sørensen, Deputy Head of Unit – Aviation Safety der Europäischen Kommission, erklärte, dass D4S eine gute Möglichkeit sei, bei langfristig weiter steigenden Verkehrszahlen die Sicherheit auf einem hohen Niveau zu halten. Dabei sei es wichtig, dass die Daten von einer neutralen Organisation verwaltet würden, und dafür sei die EASA genau die richtige. Die EASA wiederum erklärte, dass Datenschutz und Integrität einer der wichtigsten Grundpfeiler des Programmes seien.

Bei der Vorstellung der einzelnen Programmpartner fiel auf, dass die Flugsicherheit weder auf Betreiber- noch auf Gewerkschaftsseite, noch als Hersteller eingebunden ist. Vertreten sind hingegen Luftfahrtbehörden, Airlines, Flugzeughersteller und auch die European Cockpit Association als Pilotenverband. Dies ist laut EASA der Tatsache geschuldet, dass sich D4S noch im Prototypenstatus befindet und ATM deswegen bewusst noch nicht eingebunden wurde. Dies soll sich in einer der folgenden Projektphasen ändern. Ab Mitte 2021 sollen weitere Programmpartner eingebunden werden, und Ende 2021 soll das Programm offiziell veröffentlicht und für jeden zugänglich sein. Derzeit scheinen mir die Vorteile aber vor allem auf Airline-Seite zu liegen. Inwieweit ANSPs von einem Datenaustausch mit Airlines profitieren, ist mir nicht ganz klar. Aber noch sind wir ja auch nicht dabei. Über das EASA ATM/ANS Technical Committee kann und wird die GdF den weiteren Entwicklungsprozess kritisch begleiten.

Das Ende der Konferenz wurde mit einer weiteren vorproduzierten Videobotschaft eingeleitet. Piotr Samson, Präsident der polnischen Luftfahrtbehörde und Vorsitzender des EASA Management Board, forderte darin die Teilnehmer der Konferenz nochmals auf, die Krise als Chance zu begreifen und jetzt Maßnahmen zur Kapazitätserhöhung bei gleichzeitiger Verbesserung der Umweltbilanz zu ergreifen. Wie das angesichts leerer Kassen und weiterhin bestehender Reisebeschränkungen zu schaffen sein soll, erklärte er leider nicht.

Luc Tytgat bekräftigte in seiner Schlusserklärung nochmals, dass Fliegen auch in Pandemie-Zeiten sicher sei, und dass die Aufnahme weiterer Flüge vor allem an mangelnder Koordination zwischen den Mitgliedsstaaten und zusätzlicher Corona-induzierter Bürokratie liege. Fraglich nur, ob die Politik diese Apelle auch hört und versteht.

DFS schließt erfolgreich Drohnen-Detektionstests an den Flughäfen München und Frankfurt ab



von Hans-Joachim Krüger

Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH hat zusammen mit den Projektpartnern Fraport AG und der Flughafen München GmbH einen groß angelegten Test zur Erprobung von Drohnen-Detektionssystemen an den beiden verkehrsreichsten Flughäfen Deutschlands erfolgreich abgeschlossen.

Die nun vorliegenden Ergebnisse sind Grundlage für die Spezifizierung der Anforderungen an geeignete Technologien für die Drohnen-Detektion an Flughäfen.

In einer bislang einzigartigen Machbarkeitsstudie hat die DFS zusammen mit der Fraport AG und der Flughä-

fen München GmbH vier Monate lang insgesamt sechs verschiedene Drohnen-Detektionssysteme (DDS) an den Flughäfen Frankfurt und München getestet. Das Testprojekt erfolgte auf Weisung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, das die DFS im vergangenen Jahr mit dem Aufbau systematischer Drohnen-Detektion an den 16 internationalen deutschen Verkehrsflughäfen beauftragt hat. Dabei sollen Drohnen unter anderem in einer Entfernung von zehn nautischen Meilen (18 Kilometer) entlang der An- und Abflugrouten der Flugzeuge detektiert werden können.

Für herkömmliche Radaranlagen sind Drohnen aufgrund ihrer geringen Größe kaum erkennbar. Um unbemannte Luftfahrzeugsysteme (UAS) sicher in den Luftraum zu integrieren, müssen nicht nur autorisierte Drohnen erkannt werden, sondern auch sogenannte „unkooperative“ Drohnen, die für die Flugsicherung nicht sichtbar oder



Der DFS-Campus in Langen. Foto: DFS

identifizierbar sind und eine Bedrohung für den Flugverkehr an und um Flughäfen darstellen. Eine funktionierende Drohnen-Detektion ist Grundlage für die DFS, um die Sicherheit im Flugbetrieb aufrechtzuerhalten, und für die Polizeibehörden, um effektive Abwehrmaßnahmen einleiten zu können.

Drohnen-Detektion – eine Herausforderung

Die Leistungsfähigkeit der am Markt verfügbaren Detektions-Technologien war bislang wenig bekannt. Detektionssysteme, die bereits an verschiedenen Flughäfen im Einsatz sind und die überwiegend aus dem militärischen Einsatzbereich stammen, haben sich als wenig effektiv und nicht sehr zuverlässig erwiesen. Denn die Anforderungen an die Leistungsfähigkeit dieser Systeme im Flughafenumfeld sind enorm: „Unterschiedliche Start- und Landebahn-Layouts, Topografien, Gebäudestrukturen und die Vegetation in der Umgebung machen jeden Flughafen einzigartig“, sagt Angela Kies, Leiterin der Abteilung Unbemannte Luftfahrzeugsysteme bei der DFS und DDS-Projektleiterin.

Darüber hinaus müssen die Detektionssysteme Drohnen von anderen beweglichen Objekten wie Fahrzeugen, Vögeln oder Hubschraubern unterscheiden können, die an Flughäfen unterwegs sind. Und die Systeme müssen eine Vielzahl von Drohnen unterscheiden können, die in verschiedensten Größen und Formen auf dem Markt verfügbar sind. Bei den Testflügen kamen daher Drohnen unterschiedlicher Bauarten zum Einsatz: von agilen Kleinstdrohnen über größere Multirotor-Systeme mit höherer Tragkraft bis hin zu Starrflügel-Drohnen, die Geschwindigkeiten von mehr als 140 Kilometern pro Stunde erreichen.

Bei unterschiedlichen Manövern mit abrupten Richtungswechseln, Punktaufstiegen auf Höhen von bis zu 1.000 Fuß (etwa 300 Meter) über Grund sowie Hochgeschwindigkeitsflügen entlang der Start- und Landebahnen mussten die getesteten Detektionssysteme ihre Leistungsfähigkeit zeigen, sowohl bei Tag als auch bei Nacht. Die Drohnen flogen dabei teils autonom nach vorher definierten Flugrouten, teils wurden sie von professionellen Drohnen-Piloten per Hand gesteuert.

Kein System von der Stange

Ein wesentliches Ergebnis des Testprojekts: Eine Universallösung, die gleichermaßen an allen Flughäfen umgesetzt werden kann, gibt es nicht. Die Lösung wird eine Mischung aus verschiedenen Sensortechnologien sein, die mit ihren individuellen Stärken ihre jeweiligen Schwächen untereinander ausgleichen. Die detaillierten Ergebnisse der Tests werden derzeit aufbereitet. Sie sollen dem BMVI bis Ende dieses Jahres zusammen mit Informationen zur Ermittlung geeigneter Detektionslösungen für die 16 internationalen Flughäfen in Deutschland zur Verfügung gestellt werden. Im Jahr 2021 wird die DFS ein Verfahren zur Auswahl einer geeigneten Technologie einleiten.

Für das Testprojekt entwickelten die Technik-Experten der DFS spezielle Test- und Bewertungsmethoden für die Erkennung und Verfolgung von Drohnen mit reproduzierbaren Testszenarien, systemgestützter Flugprogrammierung und standardisierten Detektionsanalysen. Die Leistungsbewertung der Systeme erfolgt mit einer Reihe statistischer Berechnungen. „Eine detailliertere Untersuchung von Drohnen-Detektionssystemen gab es noch nie“, sagt Angela Kies. „Es gab während der einjährigen Laufzeit zwar Verzögerungen durch die Covid-19-Pandemie. Aber wir haben es mit einem ausgefeilten Hygienekonzept geschafft, alle Tests erfolgreich zu realisieren.“

Die Zahl der Drohnen-Behinderungen nimmt zu

Die DFS hat seit 2015 weit über 500 Flugverkehrsbehinderungen durch Drohnen an Flughäfen gezählt, mit zunehmender Tendenz. Im Frühjahr dieses Jahres war Deutschlands verkehrsreichster Flughafen Frankfurt bei zwei Zwischenfällen für insgesamt viereinhalb Stunden betriebsunfähig. Die Folge sind Flugausfälle, Verspätungen und enorme wirtschaftliche Schäden. Vor allem aber gefährden Drohnen, die dem bemannten Flugverkehr nahekommen, das Leben von Passagieren und Flugzeugbesatzungen. Unerlaubte Drohnenflüge im Nahbereich von Flughäfen gelten rechtlich als gefährlicher Eingriff in den Luftverkehr und werden mit Freiheitsstrafen von bis zu zehn Jahren geahndet.

PM/DFS

Pressemitteilung

Langen, 26. November 2020

Arndt Schoenemann wird neuer Vorsitzender der Geschäftsführung der DFS

Arndt Schoenemann (55) wurde heute zum Vorsitzenden der Geschäftsführung der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH bestellt. Er löst Prof. Klaus-Dieter Scheurle (66) ab, der zum 31.12.2020 in den Ruhestand geht.

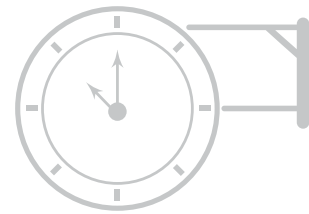
Der DFS-Aufsichtsrat hat Arndt Schoenemann heute zum Vorsitzenden der Geschäftsführung der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH bestellt. Er wird nach dem regulären Ausscheiden von Klaus-Dieter Scheurle in den Ruhestand vom Flugzeugausrüster Liebherr-Aerospace Lindenberg zur DFS wechseln. Dort ist er seit 2008 als kaufmännischer Geschäftsführer tätig. Zuvor arbeitete er u. a. in verschiedenen Funktionen bei dem Flugzeugzulieferer Dasell Cabin Interior – zuletzt als technischer Geschäftsführer. Arndt Schoenemann verfügt über langjährige unternehmerische Erfahrung im flugaffinen Bereich. Dank seines

Engagements im Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie (BDLI) ist er zudem sowohl national als auch international in der Branche gut vernetzt. Arndt Schoenemann ist seit 2005 Mitglied des Vorstands und seit 2011 Vize-Präsident des BDLI.

Dr. Tamara Zieschang, Aufsichtsratsvorsitzende der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH: „Die DFS steht auch vor dem Hintergrund der aktuellen Corona-Pandemie vor großen Herausforderungen. Deshalb freue ich mich umso mehr, dass wir mit Arndt Schoenemann eine so erfahrene Managementpersönlichkeit für diese anspruchsvolle Aufgabe der Flugsicherung gewinnen konnten. Er bringt neben einer ausgeprägten unternehmerischen Erfahrung und Führungskompetenz auch eine hohe persönliche Affinität für technische Innovationen und Luftfahrtthemen mit.“



Foto: DFS



Quo vadis DFS?

Joe hat den Novemberblues.

Er sitzt am Board und starrt aufs ziemlich leere Radar. Dicke Suppe vorm Centerfenster. Er macht sich viele Gedanken – was die Zukunft wohl so bringt?

Wird der Luftverkehr sich wieder erholen?
Kann Joe nächstes Jahr in den Urlaub fahren?
Und was passiert eigentlich mit den ganzen Trainees, die Joe und seine Kollegen ausbilden sollen?
Zum Glück hatten Joe und seine Kollegen im Sommer gut zu tun. Die Bundeswehr und die allgemeine Luftfahrt nutzten entstandene Freiräume gut aus – zuweilen sogar zu gut.

Das freute Joe.

Aber jetzt ist der November mit seinen Nebeltagen gekommen und der Verkehr auch in Joes Bereich wieder eingebrochen, und er hat Zeit, sich Gedanken über die Zukunft zu machen. Was passiert, wenn all seine älteren Kollegen in die ÜVers gehen – auch Joe ist nicht mehr ganz tauf frisch.

Er würde sich wünschen, ein Konzept erkennen zu können, wie mit den Abgängen umgegangen werden soll und wie die jungen Kollegen auf bessere, verkehrsreichere Zeiten vorbereitet und ausgebildet werden sollen.

Gern würde Joe mal jemanden fragen. Aber wen?

Die Wachleiter haben genug damit zu tun, den alltäglichen Betrieb aufrechtzuerhalten. Die Büros sind zumeist verwaist. Telefone laufen ins Leere.

Seine Chefin hat Joe das letzte Mal gesehen, als Corona noch ein diffuser Schrecken im fernen China war.

Gerüchteweise kommt sie zu Fototerminen mal vorbei. Aber in Joes Bereich werden keine Fotos gemacht und auch keine Luftballons aufgehängt oder T-Shirts verteilt. In seiner Ecke des Centers wird halt nur gestaffelt. Das eignet sich nicht für Instagram.

Jüngst lief ein Kollege durchs Center, der sich als „der Neue“ vorstellte. Ein anderer Umgang – das gefällt Joe. Aber da konnte er nun auch nicht gleich all seine Sorgen vorbringen. Der Neue muss sich ja erstmal einarbeiten.

Aus dem „der flugleiter“ weiß Joe, dass auch im Firmenhauptquartier fleißig umgebaut wird. Wohin das führen soll, weiß Joe nicht.

Er hofft, dass es vor Ort jemand weiß.

Joe hofft auch, dass beim ganzen Umstrukturieren, Renovieren und Dekorieren nicht die eigentliche Aufgabe seiner Lieblingsfirma in Vergessenheit gerät:

die sichere, geordnete und flüssige Abarbeitung des Luftverkehrs.

Und so sitzt Joe nun da – am leeren Radar, mit seinem Novemberblues und fragt sich:

Quo vadis DFS?

Joe



#DankeTXL

Die Menschen am Flughafen verabschieden sich von Berlin-Tegel



Es war einmal ein Flughafen „Flughafen Berlin Tegel – TXL“. Text und Bilder von Frank Sasse



von Frank Sasse

Lange schob man diesen Tag vor sich hin. Lange und immer, immer wieder konnte man diesen Tag auch wieder vergessen, da er sowieso mehrfach in die Zukunft geschoben wurde. Aber irgendwann war er nach jahrelangem gebanntem Warten dann doch da: der letzte Tag am Berliner Flughafen Tegel.

Viel wurde schon geschrieben über den BER, die Planung, die Bauprobleme und vor allem das politische Gerangel. Viel wurde auch geschrieben darüber, wie die Flugsicherung mit dem angedachten Umzug umgehen wollte. Um all dies soll es hier nicht gehen.

Hier soll berichtet werden, wie die „Verabschiedung“ denn wirklich war – draußen „an der Front“. Wie treue Fluggäste, langjährige Mitarbeiter und auch Passanten und Menschen, die nur indirekt mit dem Flughafen verbunden sind, sich verabschiedeten.

Natürlich machen das viele gar nicht, im Endeffekt ist es ja nur ein Flughafen. Ein Gebäude mit einer gewissen Funktion, die ja aber an einem anderen Ort wieder weitergeführt wird.

Für andere allerdings geht mit der Schließung von Tegel eine Ära zu Ende, entweder beruflich, historisch oder auch ganz persönlich. Eine Ära, die letztlich schon oft das Ende vor Augen hatte, aber immer wieder eine Gnadenfrist bekam, die auch eine Belastung war – denn Tegel und seine Menschen leisteten in den vergangenen Jahren viel. Viel mehr als eigentlich mal geplant war. Und nicht immer funktionierte das. Kleine und auch große Dinge liefen schief und scheiterten. Die größte Sache, die am Tegel nicht funktioniert hatte und dort ebenfalls einen Abschied feiern musste, war Air Berlin. Die ehemals zweitgrößte deutsche Airline hatte am 27. Oktober 2017 mit dem letzten Flug nach Tegel ihren Betrieb eingestellt, und schon damals war das eine emotionale Angelegenheit für die Luftfahrt.

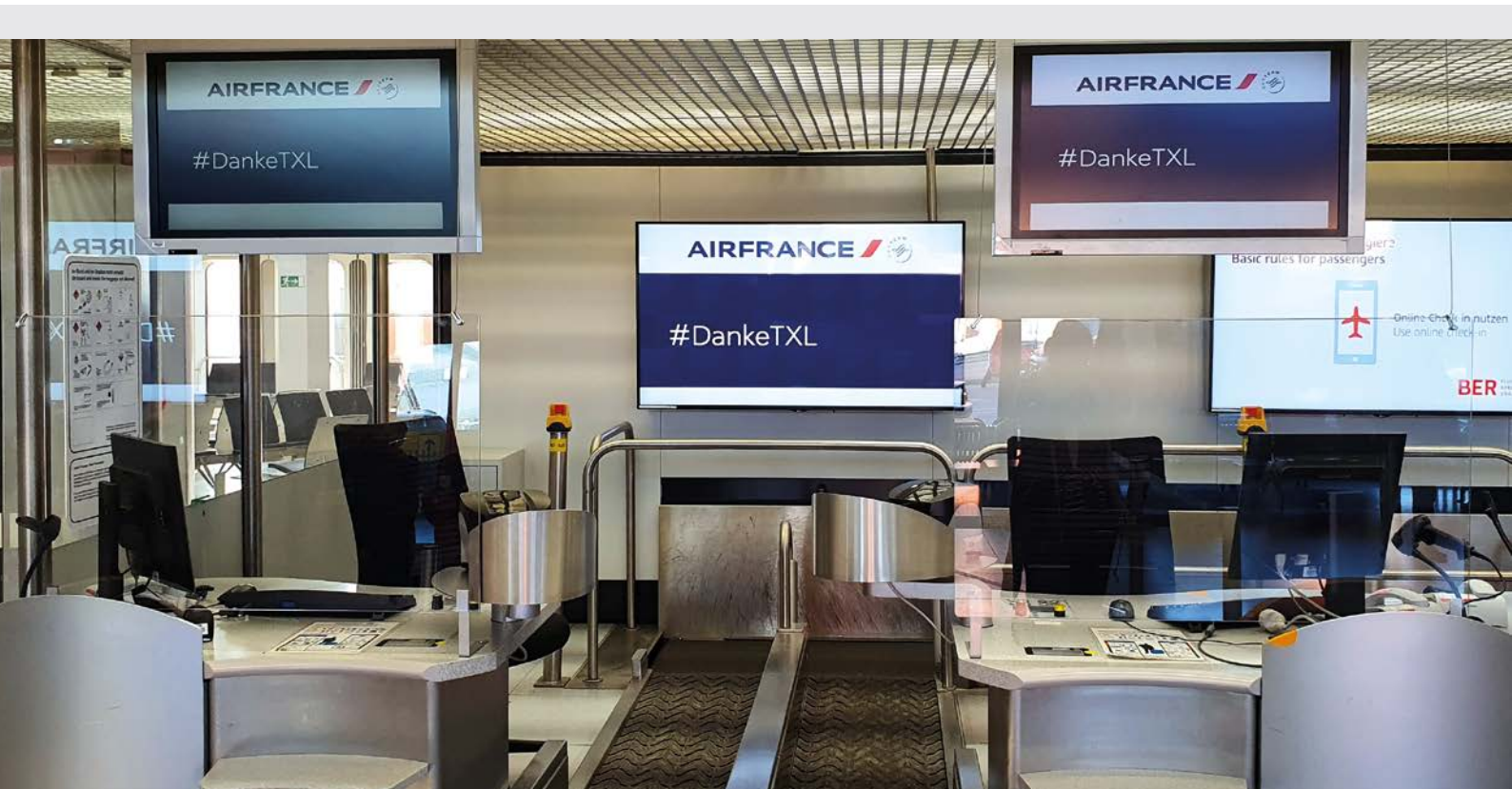
An diesen Moment sollte eine Verabschiedungsaktion für Tegel auch diesmal erinnern: Der Flug eines A320, der auch heute noch in Air Berlin-Farben unterwegs ist, sollte einer der letzten Flüge sein, die am TXL landen und auch

wieder starten – so jedenfalls die Planung. Eine Hommage an Air Berlin und die Leistungen des Flughafens für und mit dieser Airline war angedacht, eine würdige Möglichkeit, sich nun endgültig zu verabschieden von einem Ort, der zahlreichen Menschen aus den unterschiedlichsten Gründen wichtig war und immer sein wird.

Silver Travel, ein Einzelunternehmer, war einer derjenigen, der diese Flüge auf die Beine stellte. Sundair ist der Betreiber der D-ASGK, eines A320, der bis zu seinem Übergang zur deutschen Airline mit Sitz in Stralsund stets im Dienste der Air Berlin Group stand und immer noch das Logo und die Farbgebung seines alten Arbeitgebers durch Europa fliegt. Dieses Flugzeug sollte einerseits zahlreichen Interessierten die Möglichkeit geben, sich vom alten Schönefeld SXF zu verabschieden sowie andererseits und hauptsächlich eine der letzten Flugbewegungen in Tegel sein. Mehrere andere Anbieter zogen nach und organi-

sierten für den letzten Abend entweder Rundflüge oder auch Streckenflüge zwischen EDDB und EDDT. Alle diese Flüge waren am Ende fast vollständig ausgebucht.

Niklas Lemke steckt hinter Silver Travel und war von Anfang an überzeugt, durch so einen Flug eine diesem Tag entsprechend ehrenvolle Verabschiedung auf die Beine stellen zu können. „Sundair war von Beginn an interessiert und kooperativ“, berichtet Lemke, selbst ein Luftfahrtenthusiast. Er selbst beginnt demnächst mit der Verkehrspilotenausbildung, sein Herz hängt aber schon lange Jahre an Air Berlin und seinem Heimatflughafen Tegel. Trotz der widrigen Umstände durch die Pandemie ließ er sich nicht von seiner Idee abbringen. Und wenn er schon seinen Traum, als Pilot bei Air Berlin im Cockpit eines A320 in Tegel zu landen, nicht mehr verwirklichen kann, so charterte der „Gerade-noch-Teenager“ eben seinen eigenen Flieger, um sich mit vielen anderen Interessierten vom TXL zu verabschieden.



Gährende Leere.

**Du warst Stilikone
und Wahrzeichen
#DankeTXL**



BER FLUGHAFEN
BERLIN
BRANDENBURG

**Ganz Berlin sagt:
#DankeTXL**



BER FLUGHAFEN
BERLIN
BRANDENBURG

**Du warst klein
und hast Großes
geleistet
#DankeTXL**



BER FLUGHAFEN
BERLIN
BRANDENBURG



BER – der Tower und das Warten auf bessere Zeiten und mehr Verkehr.

Schon am Mittag war Hochbetrieb rund ums und im Terminal des Hauptstadtflughafens. Radio- und Fernsehanstalten waren vor Ort, um den historischen Tag festzuhalten, Hunderte Menschen strömten zum Terminal, um auf ihre Art „Adieu“ zu sagen. So richtig „Adieu“ würde zwar erst die Air France am nächsten Tag sagen (also mit dem wirklich allerletzten Flieger ab Tegel), aber der Samstag markierte den offiziellen letzten normalen Betriebstag des Flughafens, der dann am Abend per NOTAM geschlossen wurde.

Die Besucherterrasse war seit Wochen ausgebucht (man musste sich Corona-bedingt Slots online sichern), das restliche Gebäude war allerdings noch offen, um den letzten Fluggästen Zugang zu Ihren Gates zu bieten. Durch das typische Berliner Sechseck schlenderten Besucher und schwelgten in Erinnerungen an ihre letzten Flüge. Die extra angefertigten Werbeplakate der Reihe „#DankeTXL“ waren beliebte Fotomotive. Mit identischem Fotoslogan in großen roten Plastikbuchstaben konnte man sich in der Haupthalle auch von Promotionteams der Flughafengesellschaft fotografieren lassen.

In den Abfertigungsbereichen trafen sich immer mal wieder kleine Gruppen von Mitarbeitern, und auch ehemalige Beschäftigte kamen an diesem Tag zum TXL, um noch einmal die Atmosphäre ihres einstigen Arbeitsplatzes in sich aufzunehmen.

„Na, kennt ihr mich noch?“, fragte eine ältere, kleine Dame mit schwacher Stimme. Unter dem Wintermantel und der Pelzmütze versteckte sich offenbar eine langjährige Flughafenangestellte, und die angesprochenen jungen Kollegen reagierten zuerst zögerlich. Aber nach einem kurzen Moment erkannte die deutlich jüngere, mit türkischem Akzent sprechende Kollegin die alte Dame: „Mensch Ludmilla, was machst DU denn hier?“ Im selben Atemzug erzählte sie ihrem Arbeitskollegen Mehmed von Ludmilla und wartete gar nicht deren Antwort ab. Voller Freude berichteten alle drei von den letzten Tagen, Ludmilla von den letzten 20 Jahren ihrer Arbeit im Terminal. Mehrere Generationen und Kulturen, in Freude und Wehmut für einige Minuten vereint – vereint durch den Flughafen.

Der vorletzte Air France-Flug hatte abgelegt, auch KLM verabschiedete sich halbwegs pünktlich, und auch die letzten Hubanbindungen der Star Alliance flogen an diesem Tag noch ab Terminal A, dem Hauptgebäude. Die Flughafenfeuerwehr war voll beschäftigt, sollte doch jeder Letztflug aus Tegel eine Dusche erhalten.

Die Abflugtafel leerte sich immer mehr, nur noch zwei Hand voll Flüge standen darauf, unter anderem auch die Flüge von und zum BER sowie die Rundflüge, die neben Silver Travel auch Anbieter wie „Airevents“ und „black forest aviation“ mit Sundair und Eurowings organisiert hatten.

Die BVG-Busse vor dem Terminal trugen verschiedene Aufschriften zum TXL-Abschied und wurden mindestens genauso oft fotografiert wie der Tower neben dem Terminal.

Die kultige „Ess-Bahn“ (ein ausrangierter Berliner S-Bahn-Wagen, umfunktioniert zum Imbiss und abgestellt vor dem Terminal) lieferte keine Currywurst mehr aus, sie war bereits geschlossen – für immer. Die Betreiber hätten an diesem Tag ganz sicher nochmal ein gutes Geschäft gemacht!

Standortwechsel zum Terminal 5 des BER:

Dort auf den Informationsbildschirmen waren am Abend alle Abflüge bereits verschwunden, nur noch ein Abflug stand an: **SR 8898 nach Berlin-Tegel**.

Der geplante A320 war pünktlich angekommen, hatte die Maschine doch tagsüber bereits Hunderte Gäste zu Rundflügen ab Tegel in die Luft gebracht. Mehr und mehr Gäste trafen ein, und es lag eine ganz besondere Stimmung in der Abflughalle, die sonst meist von Billigfluglinien genutzt wurde. Eine bunte Mischung traf sich nun hier, um den Abschiedsflug anzutreten: Luftfahrtenthusiasten, interessierte Bürger, Fachpresse und ganz offensichtlich eine verhältnismäßig große Gruppe von ehemaligen Air Berlin-Angestellten.

Oft in Uniform, standen sie beisammen und fieberten dem sehr kurzfristigen Revival von Air Berlin entgegen. Alte Geschichten wurden ausgetauscht, man erinnerte sich sehr gern an so viele, überwiegend schöne Erlebnisse der Vergangenheit, meist natürlich in Verbindung mit dem Heimatflughafen Tegel, den man jetzt ein allerletztes Mal zusammen ansteuern durfte.

So auch Recep Bayindir, heute Referent Kapazitätsplanung bei der DFS in Karlsruhe. Seit knapp fünf Jahrzehnten Berliner, hat er auch seine berufliche Laufbahn zum großen Teil bei Air Berlin zurückgelegt. „17 Jahre war ich zufriedener Mitarbeiter bei Air Berlin, und TXL stellte somit sowohl meinen beruflichen Dreh- und Angelpunkt dar als auch meine private Homebase für jeden Flug in den Urlaub“, so Bayindir, und es schwingt – wie bei vielen Gesprächen an diesem Tag – deutlich etwas Wehmut mit. Schon zu Studienzeiten hatte er an allen drei Berliner Flughäfen gearbeitet. Seit er 2018 über die Stationen „Ope-

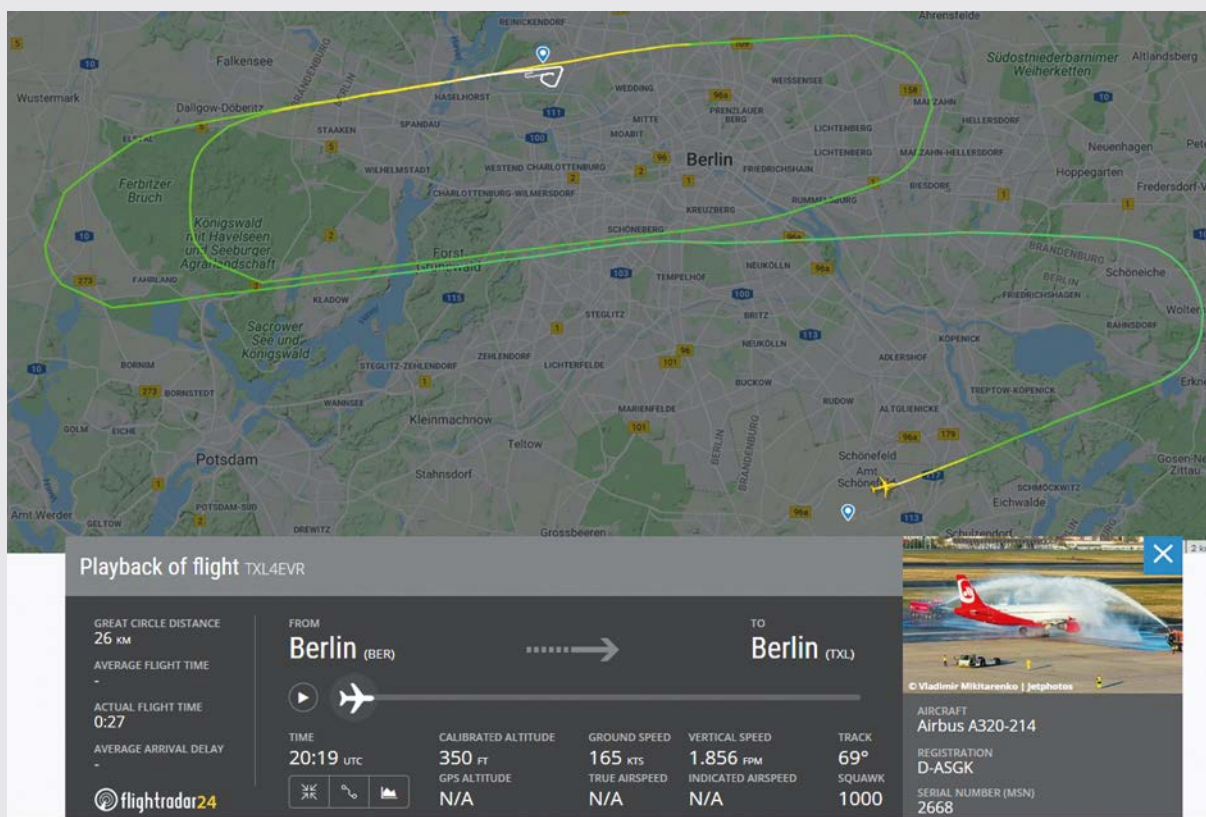


Der letzte Bus wartet auf die letzten Gäste.

ration and Movement Control Officer“, „Flight-Dispatch“ und den „Flight OPS Support Supervisor“ bei Air Berlin zur DFS gewechselt hat, übernimmt er dort ähnliche Aufgaben wie zuletzt am Hauptsitz der Airline am Saatwinkler Damm – bloß auf der anderen Seite des Tisches. Die alten Verbindungen zur „Air Berlin-Familie“, wie die Air Berliner sie nennen, sind immer noch da – man tauscht sich aus über das, was war und kommt. Nach wie vor.

Und auch wenn man sich nach dem Grounding von Air Berlin gegenseitig Mut zugesprochen hatte – der Ärger und das Unverständnis über das Ende des Flughafens Tegel sind immer noch präsent. „Man muss mit ansehen, wie Gutes und Bewährtes gegen den Willen der Bevölkerung aufgegeben wird“, meint Bayindir und spielt damit auf die Bürgerbefragung an, die den Weiterbetrieb von Tegel als Ergebnis hatte, aber rechtlich nicht bindend war. Das Ergebnis kennen wir mittlerweile alle.

Sicherlich operierte der Flughafen trotz der zwei Anbauten (Terminal C und das oft als „Baumarkt“ verspottete Terminal D) weit über seine ursprünglich geplante Kapazität hinaus. Jahrelang zog er immer und immer mehr Ärger auf sich. Für die Berliner war es eine Hassliebe mit all den Problemen, die der Flughafen ständig und immer wieder gemacht hatte. Man konnte und wollte aber dennoch nicht ohne ihn. Jetzt ist er Geschichte.



Der letzte Flug von AirBerlin (flightradar24).

Nach der freundlichen Sicherheitskontrolle (die meisten hatten nach diesem flugarmen Jahr ja schon fast wieder verlernt, wie das alles funktioniert) hatte man genug Zeit, sich im eng verzweigten Containerterminal zu verteilen – es war ja nur noch dieser eine Flug auf der Abflugtafel. Eine Ansage später zum pünktlichen, allerletzten Flug nach Tegel – und schon strömten knapp 180 Gäste aufs Vorfeld, die Kameras wurden gezückt und viele Fotos gemacht.

Pünktlich begrüßte man die Gäste, sowohl Organisator Lemke als auch die Crew waren super-freundlich, und in Anbetracht der derzeitigen Situation bei Sundair (die kürzlich auch den Antrag auf Eröffnung eines Schuttschirmverfahrens stellte) mussten die Flugbegleiterinnen nach den extra für diesen Flug modifizierten Ansagen sicherlich auch mehr als einmal schlucken. Nicht nur Air Berlin-Mitarbeiter lauschten andächtig den Ansagen, die nochmal ihrer ehemaligen Airline und dem Flughafen Tegel huldigten und so in der wunderbar passenden Kulisse eines „Air Berlin A320“ nochmal vor Augen führten, was früher ihr Alltag gewesen war. Zwischen Applaus und ehrfürchtiger Stille erhob sich Flug SXF4EVR mit winkenden Flügeln in den sternenklaren Brandenburger Abendhimmel. Nach dem Passieren des Alexanderplatzes begann bald auch schon von Westen kommend der Anflug auf Tegel, und ein weiteres Mal applaudierten die Fluggäste: Zum Abschied sollte es ein Tiefanflug werden – und

so kam es auch. In 700 Fuß überflogen wir ein letztes Mal den TXL und drehten die letzte Ehrenrunde über der Hauptstadt. Nach der Landung wurde man aufgehalten von der Verabschiedungszeremonie der Deutschen Luft-hansa, die für ihren letzten Linienflug ab Tegel extra einen A350 aus München in die Hauptstadt geschickt hatte.

Mit einer kleinen Lightshow und natürlich auch der Wasserfontäne der Feuerwehr wurde auch LH1955 verabschiedet. Man hatte übrigens extra für diesen einen Flug eine A350-Haltemarkierung in gelber Farbe auf das Vorfeld gepinselt.

Da waren wir nun also – gelandet als einer der allerletzten Flüge in Tegel. Nach uns landeten noch der Eurowings-Rundflug und die Air France aus Paris, die als wirklich allerletzter Flug am Sonntagnachmittag Tegel verlassen sollte.

Und die German Airways aka WDL startete auch noch in Richtung Köln, nachdem sie die Mannschaft von Hertha BSC vom Auswärtsspiel in Augsburg zurückgebracht hatte.

Nach und nach stiegen alle aus, abermals wurden unzählige Fotos geknipst. Der Tower und das Hauptgebäude waren bereits in rotes Licht getaucht, der Schriftzug „#DankeTXL“ leuchtete weithin sichtbar in Weiß.



TXL4EVER

Fotos: Marcel Deckert
Layout: Silvana Williges

Im Terminal C war komischerweise noch recht viel los, da dort die Fluggäste für den Rückflug von SR und EW warteten. Die Bar im Gate-Bereich war noch geöffnet, ob beim Verzehr der Kaltgetränke dort allerdings die Abstandsregeln beachtet wurden, darf bezweifelt werden. Durch die Lautsprecher klang mehrfach die Air Berlin-Hymne. Der Abflugbereich landside war schon weiträumig abgesperrt, mit dem Abbruch der ersten Bereiche wurde bereits begonnen.

Dennoch verließen noch lange nicht alle Fluggäste den Flughafen, ganz im Gegenteil. Die meisten blieben hier. Es wurde tatsächlich so etwas wie gefeiert – so gut dies eben möglich war. Teilweise wurden draußen vor der Tür des Hauptgebäudes private Musikboxen aufgestellt, und mit provisorischer Verkabelung via Handy und Mini-Mischpult wurden Songs wie „Time to say goodbye“ abgespielt, aber auch die Air Berlin-Hymne war wiederkehrender Gast auf der Songliste der DJs.

Viele hatten ihre eigene Musik dabei, einige brauchten auch keine Musik. Die öffentlichen Bereiche inklusive der Vorfahrt waren gut besucht, von Schaulustigen und vor allem von Air Berlin-Crews in kompletter Montur (Uniform, Halstuch, Bordtrolley), und wer genau hinschaute, entdeckte viele kleine und private Szenen des Abschieds. Mit Sektflasche, Gläsern und Kerzen ausgestattet, „begossen“ zahlreiche Paare und Kleingruppen den Abschied einer Ära.

Paare, die sich auf der Arbeit am TXL kennengelernt oder die ihre Hochzeitsreise hier begonnen hatten. Menschen, die hier nun ihren Arbeitsplatz verloren haben oder diesen Verlust schon vor drei Jahren beim Ende von Air Berlin hatten erleiden müssen.

Viele persönliche Geschichten wurden auch schweigend am Tegel für immer begraben. Viele Paare standen dort Händchen haltend eine lange Zeit, und während die Blicke auf das Vorfeld gerichtet waren, kullerten zahlreiche Tränen die Gesichter herunter.

Auch auf den Busspuren gab es weitere Abschiedsszenen, die dort allerdings alles andere als schweigend stattfanden. Die langen gelben BVG-Busse waren zwischenzeitlich komplett leer, kaum ein Mensch verließ den Flughafen. Dennoch verabschiedeten sich die BusfahrerInnen auch auf ihre Art vom Flughafen. Ich kam mit einer türkischstämmigen Busfahrerin nett ins Gespräch, die offenbar gerade

ihren letzten Umlauf ab Tegel machte und dies zum Anlass nahm, genau jetzt ihre Kinder anzurufen, um ihnen genau das mitzuteilen. Ob diese nachfühlen konnten, was die Mutter ihnen da gerade telefonisch berichtet hatte?

Jedenfalls war sie ganz gerührt: „Es war immer stressig in Tegel. Viel Verkehr, oft Stau. Immer mehr Menschen nutzten den Bus, da Tegel ja keine Schienenanbindung hatte. Oft war durch das ganze Gepäck nicht genug Platz im Bus, obwohl zahlreiche Linien in hoher Frequenz verkehrten.“ Dennoch habe es immer wieder interessante Gespräche gegeben, wenn sie erfuhr, wo ihre Fluggäste hinfliegen: Ziele in der ganzen Welt seien dabei gewesen. Ziele, an denen sie noch nie gewesen sei und zu denen sie in ihrem Leben vielleicht auch nie hinkommen würde.

Nun sollte das also ab dem nächsten Tag nicht mehr stattfinden, weltstädtische Reisestimmung sollte im Bus nicht mehr aufkommen. Auch sie bestieg mit dem Ansatz einer Träne im Auge nach der Pause wieder ihren Bus und machte für ihre vier Fahrgäste eine ganz persönliche Abschiedsansage. Danach spielte sie einen „#DankeTXL-Song“ ab, indem sie diesen über Youtube aufs Handy streamte. „Bye Bye Te Iks Ell“ hallte es durch den Bus. Erst als der musikalische Abschiedsgruß verstummt war, fuhr sie ihren großen gelben Gelenkbus unter lautem Hupen und Winken das allerletzte Mal vom Hof – auf der Anzeige flimmerte weiterhin der Abschiedsgruß an den Flughafen und seine Gäste.

Am Gitterfenster zum Vorfeld erklangen abermals Abschiedslieder und unter lautem Applaus spritzte die Feuerwehr ein letztes Mal Flieger ab: TXL4EVR und EWG5239 verließen Berlin-Tegel, bevor der Flughafen (mit Ausnahme der Air France am Sonntagmittag) offiziell geschlossen wurde.

Auf dem Vorfeld wurden große Aktionen vorbereitet, Hunderte Mitarbeiter waren dort und machten Fotos, ein TXL aus Menschen wurde geformt, und auch der „Jerusalem-Tanz“ war Basis einer Abschiedszeremonie.

„Flugzeuge im Bauch – im Blut Kerosin, ja da hebt sie ab, unsre Air Berlin“, schallte durch die Lautsprecher, und zum letzten Mal schaltete der Berliner Flughafen seine Beleuchtung aus – auch die farbenfrohen Lichter am Tower waren nun erloschen.

#DankeTXL!



Der letzte Tag in TXL

Fotos: Marcel Deckert
Layout: Silvana Williges

Die letzten Tage von Tegel – Epilog



von Stefan Handke

Es war ein grandioser Abschied! Zahlreiche Berliner, VFR-Piloten, Presse, Rundfunk und natürlich alle, die hier gearbeitet haben, wollten „ihrem“ Flughafen Lebewohl sagen.

Besonders der Samstag mit den letzten Linienflügen wird mir in Erinnerung bleiben.

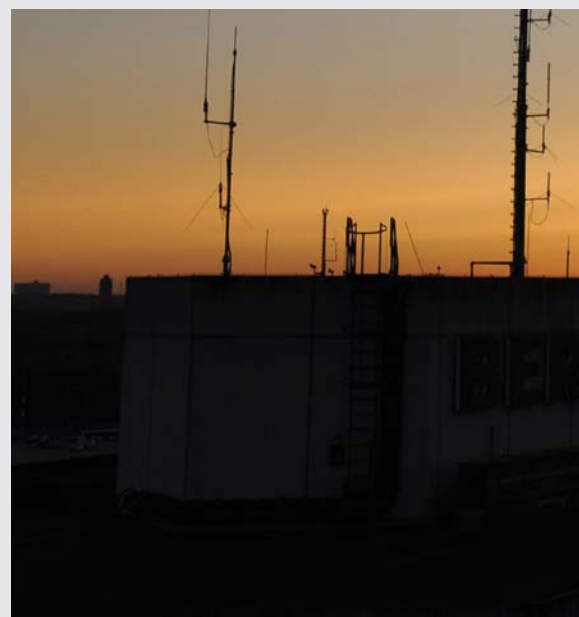
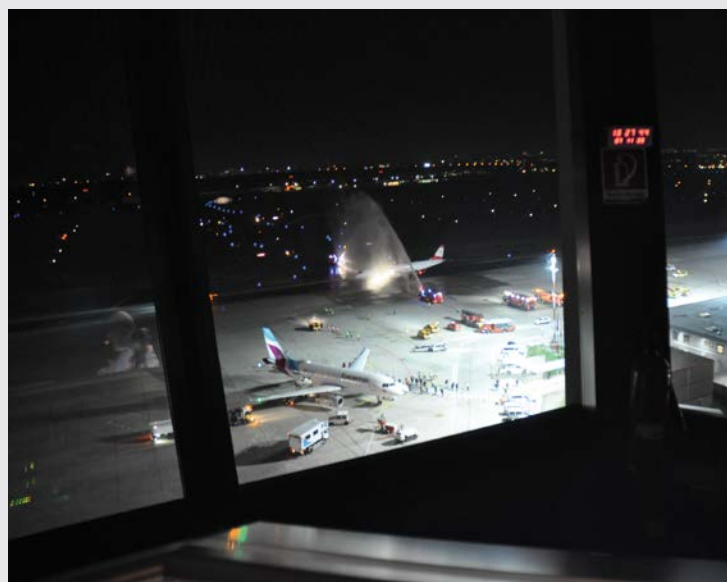
Bei strahlend blauem Himmel gab es massenhaft VFR-Tiefanflüge, die Feuerwehr duschte alle letzten (Linien-)Abflüge, und auch auf unseren Frequenzen spürte man die Ergriffenheit von Pilotinnen und Piloten, die zum letzten Mal abflogen, und von unseren Kolleginnen und Kollegen, die letzte Freigaben erteilten. Für zwei Kollegen waren es auch gleichzeitig die letzten ihres Lotsenlebens: eine ganz besondere Situation, gleichzeitig mit dem Wegfall der Arbeitsstelle in den Ruhestand zu wechseln!

Nachdem gegen 23:30 Uhr der letzte Flug dieses Tages abgehoben hatte (der allerletzte Air France-Flug ging ja am Sonntagnachmittag), wurde feierlich das Licht gelöscht. Mitarbeiter aus allen Bereichen strömten auf das Vorfeld unterhalb des Towers und bildeten mit Handyaschenlampen ein großes TXL – es war ein grandioser Abschied!

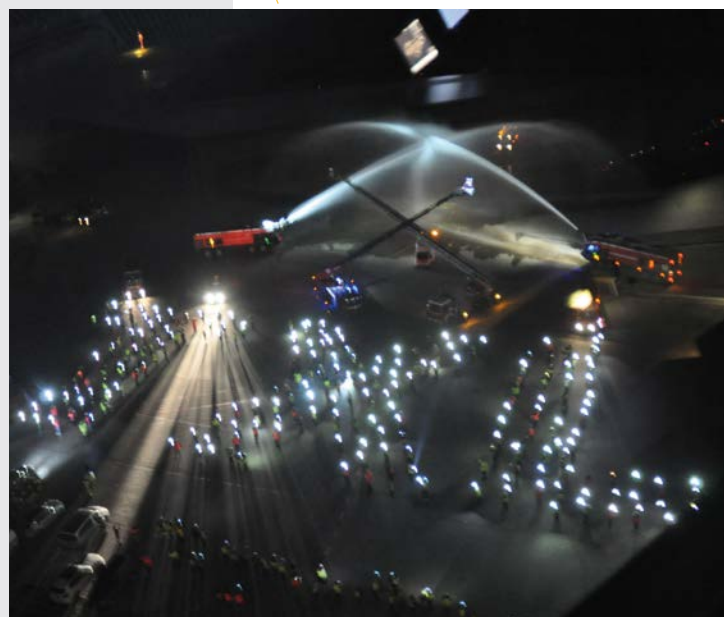
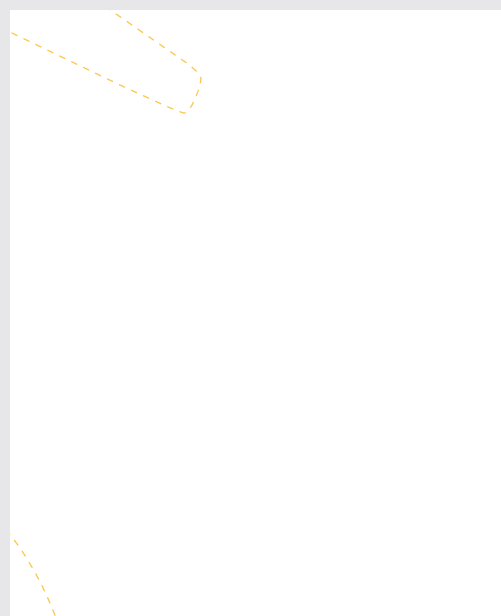
In meinem Pankower Hinterhof, von dem aus man bis vor einigen Wochen die Anflüge auf die Piste 26 sehen und vor allem hören konnte, ist es still geworden ...

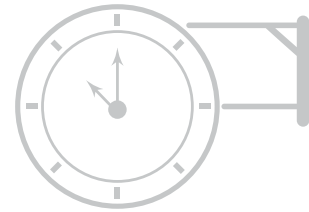
Da das Gebäude, in dem ich wohne, bis vor etwa 25 Jahren Teil eines Krankenhauses war, spazieren häufig Menschen durch besagten Hof und erzählen uns, dass sie hier gearbeitet oder mit gebrochenen Knochen gelegen haben. So erfährt man (unfreiwillig) das eine oder andere Detail über die Geschichte des Hauses.

Und da das Terminalgebäude des Flughafens Tegel in Zukunft als Teil einer Hochschule genutzt werden soll, ist es eine schöne Vorstellung, dort in einigen Jahren herumzuschlendern und alle Studentinnen, die nett genug sind dem alten Zausel zuzuhören, mit meinen Flugsicherungsgeschichten zu nerven. Falls die dann überhaupt noch wissen, dass dort mal ein Flughafen war ...



Bilder und Text von Stefan Handke





Joe aus Berlin

Man kann sich zwar mit fremden Federn schmücken, aber man kann nicht mit ihnen fliegen. *Zitat von Gerhard Uhlenbruck*

Endlich, es ist vollbracht! Der BER ist eröffnet, und jetzt ist es an der Zeit, auch mal diejenigen zu würdigen, die dafür gesorgt haben, dass der BER „zum Fliegen gebracht wurde“.

Nach den ersten Berichterstattungen im Intranet zur BER-Eröffnung hatte Joe echt überlegt, ob der BER jetzt in Bremen eröffnet wurde, da man die Berliner Akteure auf den Fotos gänzlich vermisste. Waren doch vom Tower BER anlässlich der Inbetriebnahme (fast) keine Mitarbeiter vom hiesigen Standort zu finden, dafür aber zahlreiche Bilder von Kollegen aus dem Center Bremen, deren Anteil hier überhaupt nicht geschmälert werden soll! In Berlin hingegen gab es neben der Panorama-Aufnahme der großen Stars und Sternchen aus Politik und Wirtschaft nur Bilder von einem internen Arbeitsfrühstück der Führungsriege und der Bremer P-Abteilung. Joe fragt sich ernsthaft, wer denn hier entscheidet, was veröffentlicht wird? Er fragt sich auch, warum niemand die wahren Helden fotografiert hat? Ihm fallen da z.B. die Kollegen ein, die am Simulator geschwitzt haben, oder die Techniker, die unzählige neue Releaseupdates gefahren haben, oder die FM-Kollegen, die dafür gesorgt haben, dass ein Arbeitsumfeld mit Wohlfühlfaktor geschaffen wurde? Wie kann man diese einfache Möglichkeit der Wertschätzung verschenken, zumal dies auch in Zeiten leerer Kassen kein Geld kostet ...

Auf Joe's neuem T-Shirt steht der Slogan „WIR bringen den BER zum Fliegen“. Er hätte sich gewünscht, dass man allen fleißigen Akteuren als Dankeschön solch ein Souvenir überreicht hätte. Als Lotse gehört er der privilegierten operativen Kaste an und bekam somit auch ein Schlüsselbändchen mit Lederetui verliehen. Nachdem er erfahren hatte, dass die Langener Projekt-Kollegen nichts bekamen, hat er seins vor lauter Peinlichkeit verschenkt. Joe denkt wehmütig über den Abschied am geliebten Tegel-Tower nach und fragt sich, warum die letzte Nachtschicht von einem Kollegen ganz allein absolviert wurde. Ist es doch in zweierlei Hinsicht eine besondere letzte Nachtschicht. Die letzte operative Schicht für einen Kollegen, der nach 30 Jahren TXL-Dienst in den Vorruhestand geht und nun letztmalig „goodbye“ sagt. Wäre es doch eine nette Geste gewesen, ihm einen „Gleichgesinnten“

zur Seite zu stellen. Aber vermutlich muss in Corona-Zeiten eben gespart werden, und da ist natürlich ein zweiter Standby-Dienst viel billiger.

„Was für eine seltsame Rechnung“, denkt Joe ...

Der Tower-Chef ließ es sich allerdings nicht nehmen, an diesem letzten TXL-Abend persönlich in der Kanzel vorbeizuschauen um sicherzustellen, dass auch niemand anderes als die eingetragene Crew anwesend war, so wie er es per Dekret vorher im ABS angewiesen hatte. Der Rest der Truppe konnte es sich bei frostigen Temperaturen auf der DFS-eigenen Dachterrasse „gemütlich“ machen. Wie hätte man sich doch über ein liebevolles Überraschungs-Bufferet à la Center Bremen gefreut. Aber die Kollegen hatten als Zeichen des Zusammenhalts auf eigene Kosten T-Shirts und Hoodies entworfen und geordert. Vom restlichen Geld wurden dann Getränke besorgt. So hatte sich wohl niemand den Abschied vorgestellt ... Wenn jetzt allerdings der Eindruck entstanden ist, die Niederlassungsleitung hätte sich lumpen lassen, dann müssen fairerweise die Schoko-Lollis erwähnt werden, die als Trostpflaster für den Abschied verteilt wurden. Vielleicht war diese Geste der Großzügigkeit aber auch nur ein Alibi, um illegale „Go-Away-Partys“ in der Kanzel zu verhindern, nachdem die offizielle Abschiedsfeier Corona-bedingt leider abgesagt werden musste. Joe ist beeindruckt von so viel Fürsorge und Verantwortungsbewusstsein für den Gesundheitsschutz. Wie selbstlos, wenn man bedenkt, dass man sich doch zur Eröffnung des BER für die Presse dicht gedrängt neben den Flughafenchef gestellt hat, der kurz zuvor Kontakt zum infizierten Brandenburger Ministerpräsidenten hatte. Für die High Society konnte man dazu natürlich nicht in die untere 7. Etage ausweichen, es musste schon der echte TWR BER sein, schließlich wollte man der Prominenz doch was bieten!

Der Tower-Fürst, der gemäß einem Artikel der Berliner Morgenpost aus dem Jahr 2010 „die delikate Aufgabe hat, den Fluglärm über Berlin zu verteilen“ (Joe fragt sich, ob er wohl zwischenzeitlich eine Lizenz dafür erworben hat), hat sich nun auch noch als Sprecher einer eigens produzierten „Finde-den-TWR-APP“ qualifiziert, mit deren Unterstützung Joe nun sicher den Weg durch das neue Termi-

nal zur Shuttle-Bus-Haltestelle findet, um dann an seinen Arbeitsplatz im Tower BER zu gelangen. Hochachtung vor so viel Professionalität!

Gespannt ist Joe aber auch darauf, wie die neue große Familie am Tower BER wohl zusammenwachsen wird. Schließlich sollte ein eigens für dieses Event ins Leben gerufener Verein namens „üBERgang“ die Integration innerhalb der Berliner Belegschaft vorbereiten. Für ein solch anspruchsvolles Change-Management-Projekt braucht man hochqualifizierte Führungskräfte und „Kümmerer“, die man in Berlin nur bedingt findet. So wurden dann zur Eröffnung im Tower-Gebäude Beach-Flags aufgestellt. Joe fragt sich, ob die ihm vielleicht den Weg in die Kanzel weisen sollen? Damit auch der letzte Zweifler daran glaubt, hat man kürzentschlossen noch Poster drucken lassen, mit der Aufschrift, dass der BER jetzt tatsächlich eröffnet ist. Die Schildbürger könnten sich hier noch Anregungen holen!

Und dann gibt es da noch einen ehemaligen Bereichsleiter Tower aus dem Mutterhaus in Langen, der nun seit einiger Zeit eine andere wichtige Position im Unternehmen verantwortet. Joe fragt sich, ob die nächste Umstrukturierung schon wieder an ihm vorbeigegangen ist, nachdem dieser ein RBB-Interview mit dem Untertitel „Leiter

Tower Deutsche Flugsicherung“ gibt. Da haben sich die Fernsehleute bestimmt geirrt, vielleicht war das Interview aber auch schon 2012 einstudiert und vorbereitet worden. Denn ansonsten könnte man das doch glattweg als Amtsanmaßung auslegen. Oder aber die Dienstreise nach Berlin zur Eröffnungszeremonie war schon lange gebucht. Bestimmt hätte die Umbuchung auf die neue Leiterin Tower zu immensen Umbuchungsgebühren geführt, und da hat man sich dann einfach für die kostengünstigste Variante entschieden.

All die Geschehnisse um die BER-Eröffnung stimmen Joe melancholisch und irgendwie traurig. Wäre es doch eigentlich ein Grund zur Freude, aber so tragen vielleicht auch die zweite Corona-Welle und das graue Novemberwetter dazu bei, dass die Jubelgesänge ausbleiben.

Er würde sich nun wünschen, dass erst einmal Ruhe einkehrt und wir dann alle gemeinsam den Abschied von Tegel und die Eröffnung von BER nachholen, um die wahren Helden zu feiern, die ohne Selbstherrlichkeit einfach nur ihren Job gemacht haben, weil sie gern hier arbeiten.

*Herzliche Grüße
Euer Joe*

Kommentar aus dem Seitenaus



von Werner Fischbach

Zum Schluss werden alle erleichtert aufgeatmet haben, als am 31. Oktober der neue Berliner Flughafen ohne größere Probleme seiner Bestimmung übergeben wurde. Auch wenn die geplante Choreografie, die parallele Landung eines Airbus der Lufthansa und von Easyjet, aus Wettergrün-

den nicht realisiert werden konnte. Aber was macht das schon, wenn nach den vielen Jahren der Pleiten, Pech und Pannen das Berliner (und deutsche) Prunkstück endlich sein Ziel erreicht hat. Und obwohl ein derartiges Ereignis eigentlich ein großes Fest verdient hätte (gab es da nicht mal einen Regierenden Bürgermeister, der als „Partylöwe“ bezeichnet wurde?), so geboten die derzeit herrschende Corona-Pandemie und die damit verbundenen Abstandsregeln, das Ganze doch eine Nummer kleiner zu gestalten.

„Wir machen einfach auf“, meinte Flughafenchef Engelbert Lütke Daldrup. So waren wohl alle „happy“, dass es nun endlich geklappt hat mit dem BER. Obwohl sich bei den Kabarettisten und den Satirekünstlern ein wenig Tristesse eingeschlichen haben mag. Denn mit der Eröffnung des neuen Flughafens ist ihnen ein Thema, mit dem sie ihr Publikum erfreuen und den Mächtigen ein wenig Salz in die Wunde streuen konnten, verlorengegangen.

Das Dumme an der ganzen Angelegenheit ist jedoch, dass sich der Luftverkehr wegen Covid-19 weltweit in der Krise befindet, so manche Fluggesellschaft den größten Teil ihrer Flugzeuge irgendwo abgestellt hat und diese sich eben nicht in der Luft befinden. Doch genau dies bezeichnete Hans Rudolf Wöhrle durch die XING-Redaktion als Glück im Unglück. „Wäre BER vor einem Jahr schon soweit gewesen, dann wäre er, weil viel zu klein, sofort im Chaos versunken“, meinte Wöhrle. Das hört sich an, wie ein Kommentar von der Seitenlinie oder wie ein Revanchefoul. Gewissermaßen ein „Kommentar aus dem Seitenaus“.



Mit der Ankunft je eines A320 von Lufthansa und Easyjet wurde der neue Berliner Flughafen offiziell eröffnet. Foto: Günter Wicher/FBB

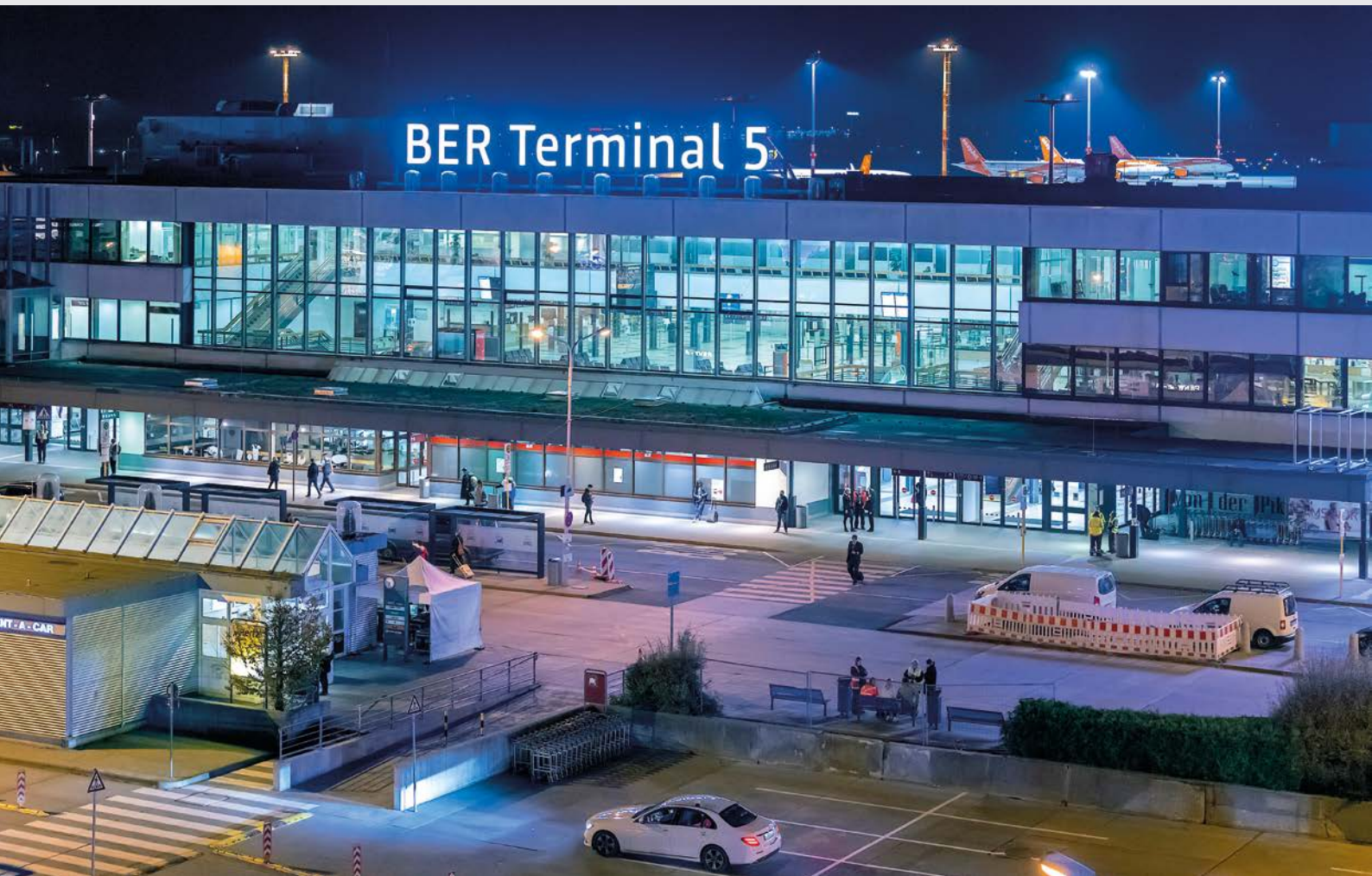
Nun ist Wöhrl nicht irgendjemand in der Luftfahrt. 1974 hatte er den Nürnberger Flugdienst (NFD) ins Leben gerufen und hat damit, zusammen mit Moritz Suter, dem Gründer der Schweizer Crossair, den Regionalflugverkehr aus seiner Nische geholt. Er hat immer wieder für Schlagzeilen gesorgt und mag von so manchem als „enfant terrible“ gesehen worden sein. Einen besonderen Coup landete er im Sommer 2003, als er die Deutsche BA (später als dba bezeichnet) für einen symbolischen Euro von British Airways kaufte. 2009 stieg er bei der LTU ein und begann, die Airline zu sanieren. Nach der Wende setzte er sich dafür ein, den Flughafen Berlin-Tempelhof für den Linienverkehr wieder zu öffnen, und wollte 2017 die insolvente Air Berlin kaufen. Doch damit hatte er kein Glück. Den Zuschlag erhielt damals die Lufthansa, was Wöhrl später als „abgekartetes Spiel“ bezeichnete. Nun mögen sich um den Unternehmer Wöhrl einige Legenden ranken, was möglicherweise ja auch zu Verschwörungstheorien geführt haben könnte. Doch wie immer man zu Wöhrl stehen mag – er ist ein Unternehmer und Pilot, der sich auf

dem Gebiet der Luftfahrt sehr gut auskennt und dessen Meinung (und Ratschläge) nicht so einfach in den Wind geschlagen werden sollten.

Zurzeit ist der BER nach Meinung Wöhrls „ausreichend groß und bestätigt, (vorübergehend) die richtige Entscheidung getroffen zu haben“. Doch irgendwann wird Corona besiegt sein, und der Luftverkehr wird dann wieder zunehmen. Wie sich dann der neue Berliner Flughafen schlagen wird, muss sich zeigen. Ob dann das von Wöhrl vorhergesagte Chaos eintritt oder der BER seiner Rolle als deutscher Hauptstadtflughafen gerecht werden kann, muss man sehen. Denn er war, da waren sich viele Fachleute einig, zu klein geplant worden. Und ohne die Roll- und Flugsicherungsverfahren zu kennen (ein Besuch in Berlin wäre angesagt), so zeigt ein Blick auf die Flughafenkarte, dass er sich zu einem Flughafen der langen Rollwege entwickeln könnte. Denn wer vom ehemaligen Schönefeld-Terminal (dem heutigen Terminal 5) zur Südbahn oder nach der Landung von dort zu diesem Terminal rollen möchte, dürfte ganz schön lange unterwegs sein. Wöhrl vermutet, Ziel der Politik sei gewesen, den Flugverkehr von und nach Berlin massiv zu begrenzen. Dies zeigt seiner Meinung, dass „Berlin beim Thema Flugverkehr agiert wie eine Kleinstadt und nicht wie die Hauptstadt des wirtschaftlich stärksten Landes der EU“. Er sieht dies in der Tatsache begründet, dass es der Berliner Politik gelungen ist, die Kapazität des Flughafens der deutschen Hauptstadt von sechs auf zwei Pisten zu verringern. Allerdings ist Wöhrls These, den Flugverkehr in Berlin massiv begrenzen zu wollen, nicht so einfach zu beweisen. Die Politiker werden dies vehement bestreiten. Aber sie bietet eine gute Chance für eine weitere Verschwörungstheorie.

Wie sich der Luftverkehr nach der Krise entwickeln wird, kann nicht seriös vorhergesehen werden. Anzunehmen ist, dass die Deutschen ihre Reiselust nicht aufgeben und auch weiterhin zu fernen Gestaden reisen werden. So hatten sich die Flughafenplaner noch vor dem Ausbruch der Corona-Pandemie entschlossen, die Passagierkapazität zu erhöhen – indem das Terminal 2 gewissermaßen als Ergänzung des Hauptterminals T1 errichtet wurde. Und mit der Nutzung des alten Abfertigungsgebäudes des ehemaligen Flughafens Schönefeld hinzugerechnet, kommt man in Berlin nun auf eine Kapazität von 40 Millionen Passagieren. Das müsste erstmal reichen.





Das ehemalige Schönefelder Abfertigungsgebäude fungiert nun als T5. Foto: Günter Wicher/FBB

Eine andere Frage ist, wie sich angesichts moderner Technologien wie Home-Office und Videokonferenzen die Geschäftsreise Flüge so entwickeln werden, wie sich dies unsere Airline-Manager vorstellen. Dabei sollte nicht vergessen werden, dass die Arbeit im Home-Office auch Nachteile mit sich bringt und die so wichtigen sozialen Kontakte in den Firmen verkümmern. Wie meinte einer der „Betroffenen“? „Home-Office ist ja cool, aber die Kantine ist scheiße!“ Ganz zu schweigen vom Klatsch an der Kaffeemaschine.

So kann sich bei entsprechender Entwicklung (geringeres Passagieraufkommen als vor Corona) herausstellen, dass der neue Berliner Flughafen doch über eine genügend große Kapazität verfügen wird, um dem zukünftigen Verkehrs- und Passagieraufkommen gerecht zu werden. Es kann jedoch auch sein, dass sich die Vorhersage, nach der der BER doch zu klein ist, bewahrheitet und sich der Flughafen zu einem „Delay-Airport“ entwickelt. Dass man sich dann auf die Suche nach dem Sündenbock aufmacht und diesen schließlich ausgerechnet dort findet, wo er gar nicht zu Hause ist – bei der DFS und ihren Lotsen –, ist inzwischen ja ein altbekanntes Ritual.

Auf der anderen Seite werden in Berlin auch weiterhin Wunschvorstellungen gehegt, den neuen Flughafen zu einem internationalen Drehkreuz zu entwickeln. Dabei sollte gefragt werden, welche Fluggesellschaft denn in Berlin ein Drehkreuz aufbauen möchte? Die Lufthansa hat dem bereits eine Absage erteilt. Was durchaus verständlich ist. Denn schließlich hat der Kranich (und seine Töchter) ausreichend Drehkreuze in Europa. Zudem haben die Lufthansa in Frankfurt und München, die Swiss in Zürich und die AUA in Wien viel investiert und werden diese Standorte wohl kaum aufgeben wollen. Bleiben noch Easyjet, Ryanair, Wizz Air und Co. Doch die werden wohl kaum jene Langstreckenverbindungen bieten, über die ein funktionierendes Drehkreuz verfügen muss. Dazu kommt, dass der ehemalige Flughafen Schönefeld keine Nachtflugbeschränkungen hatte. Mit der Eröffnung des BER ist dieser Standortvorteil verlorengegangen. Für eine weltweit operierende Fluggesellschaft ist dies nicht unbedingt ein Argument, ein Drehkreuz aufzuziehen.

Emissionsfrei fliegen – neue Flieger braucht das Land



von Werner Fischbach

Ohne Zweifel – die Corona-Krise hat uns voll im Griff, und die Aussichten sind, abgesehen von einigen Ausnahmen, düster. Dabei hat es jene Wirtschaftszweige, die ihr Geld mit dem Reisen verdienen, ganz besonders getroffen. Und dazu gehört nun auch einmal die Luftfahrt. Dabei liegt es nicht da-

ran, dass die Menschen nicht mehr an ferne Gestade reisen oder ihre ausländischen Geschäftspartner besuchen wollen. Was sie davon abhält, ist nicht die Angst vor einer Flugreise oder dass sie plötzlich mit der viel beschworenen „Flugscham“ infiziert worden wären. Vielmehr sind es die unterschiedlichen und in vielen Fällen einschneidenden Einreisebestimmungen in den Zielländern.

Dabei schien es im Sommer, als die Zahl der Infektionen zumindest in Deutschland zurückging, ganz gut anzufangen. Die Zahl der Flüge und der Passagiere stieg, wenn auch langsam, leicht an, sodass sich bei den Airlines und den Reiseveranstaltern ein wenig Optimismus einstellte. Doch dies schien nur ein etwas abgeschwächtes Zwischenhoch gewesen zu sein. Denn die Zahl der Infektionen stieg rasant, sodass sich die Bundesregierung und die Länderchefs zu einem „light lockdown“ entschlossen.

Das macht sich natürlich auch bei den Passagierzahlen und der Zahl der durchgeführten Flüge bemerkbar. Das spüren nicht nur die Fluggesellschaften, Flughäfen und Flugzeughersteller, sondern auch die Flugsicherungsdienstleister. Dazu gehört auch Eurocontrol. Bei ihrem „Comprehensive Air Traffic Assessment“ vom 23. Oktober hat die europäische Flugsicherungsorganisation anhand eines Vergleichs von Dienstagen (es wurde das Verkehrs-



Luftverkehr auf dem Niveau der siebziger Jahre – Flughafen Hannover zu jener Zeit. Foto: Klaus Zander



Eines der größten Brennstoffzellenflugzeuge ist eine DHC-2 „Beaver“ der kanadischen Harbor Air. Foto: Magnix

aufkommen des 20. mit dem des 6. Oktobers verglichen) einen Rückgang von 805 Flügen registriert. Und vergleicht man das Verkehrsaufkommen dieses Tages mit dem des Vorjahres, dann ist dies ein Rückgang von 39 Prozent.

Verwunderlich ist dies eigentlich nicht. Denn natürlich haben die Airlines auf den Passagierückgang reagiert und ihre Flüge reduziert. So kürzte Ryanair die Zahl ihrer Flüge um 23 Prozent, bei Easyjet waren es 18 Prozent. Die Lufthansa hatte begonnen, rund 60 Prozent ihrer ursprünglichen Kapazität (vor Corona) auf den Markt zu werfen. Doch dies war wohl wenig realistisch. So wurde die Kapazität zunächst auf 40 und dann auf 25 Prozent reduziert. „Im historischen Vergleich“, so ist vom Kranich zu hören, „sind wir in etwa auf dem Niveau Mitte der 1970er Jahre: Damals hatte die Deutsche Lufthansa rund 80 Streckenflugzeuge im Einsatz – in etwa so viele wie die Lufthansa Airline im kommenden Winter selbst betreiben wird.“ Das bedeutet, dass die Lufthansa noch weitere Flugzeuge stilllegen wird.

Auch wenn gemäß Eurocontrol der Verkehr von Europa nach Asien um 19 und nach Nordafrika um 12 Prozent zugenommen hat, so kann diese Entwicklung mit Fug und Recht als Desaster bezeichnet werden. Dabei verwundert es doch einigermaßen, dass sich so einige Airline-Chefs zu einer Expansion entschlossen haben oder neu in den Markt eingestiegen sind. So hat die ungarische Wizz Air ihr Streckennetz ausgebaut, in Lübeck ging die Air Lübeck an den Start und auf dem Baden-Airport macht sich Green Air bereit, in das Liniengeschäft einzusteigen. Und in Großbritannien beabsichtigt Fly Be, die bereits im März ihre Segel gestrichen hatte, im kommenden Jahr wieder auf Linie zu gehen. Bleibt zu hoffen, dass sich diese Newcomer im Hai-fischbecken des Linienverkehrs halten können.

Klimawandel nicht vergessen

Auch wenn die Medien zurzeit von der Corona-Krise mehr oder weniger beherrscht werden (im März und April lag die Corona-Berichterstattung bei den wichtigsten Nachrich-



tensendungen zwischen 60 und 75 Prozent), so sollten wir eine wesentlich größere Bedrohung für uns alle, nämlich den Klimawandel, nicht vergessen. Dabei betonen die Vertreter der Luftfahrt ganz gern, dass die Luftfahrt nur zu einem geringen Teil an den Emissionen von Klimagasen wie CO₂ oder Methan beteiligt wäre. Da haben die Luftfahrtvertreter natürlich recht. Einer internationalen Studie zufolge, an der auch Wissenschaftler des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) beteiligt waren, hat die Luftfahrt im Zeitraum von 1940 bis 2018 32,6 Milliarden Tonnen CO₂ emittiert. Das entspricht 1,5 Prozent des vom Menschen verursachten CO₂-Ausstoßes. Wobei rund die Hälfte dieser Emissionen während der letzten 20 Jahre erzeugt worden ist. Generell war der Beitrag der Luftfahrt an den Emissionen von Klimagasen (es wirken ja auch noch andere Faktoren auf unser Klima) relativ gering.

Dennoch wird die Luftfahrt generell als Klimakiller dargestellt, und offensichtlich bekommt sie diese negativen

Attribute trotz aller Bemühungen nicht mehr los. So stellt sich die Frage, weshalb dies so ist und wie man diesen schlechten Ruf abstreifen könnte. Vielleicht liegt es an der Tatsache, dass Journalisten angesichts des stetigen Starrs ihrer Manager auf die Einschaltquoten und die Auflagenhöhe genau das schreiben, was nach ihrer Meinung vom Publikum gern gelesen wird. Sie orientieren sich, so der Medienwissenschaftler Stephan Russ-Mohl, „inzwischen zum Teil von Algorithmen gesteuert, in ihrer Auswahl immer mehr an der Nachfrage der Nutzer. Genau an dieser Stelle wird die Aufmerksamkeitsökonomie, welche die Gesellschaft prägt, zum Verhängnis“. Mit anderen Worten, die Medien – und nicht zu vergessen, die sogenannten sozialen Medien und ihre Echoräume – berichten genau über jene Themen, die von diversen Organisationen und Interessenverbänden besetzt werden. Wobei sie die Argumente dieser „Influencer“ dann gern wiedergeben. Und da die Politiker ja wiedergewählt werden wollen, sehen sie sich versucht, dem „Volk nach dem Maul“ zu reden und die Thesen dieser „Lobbygroups“ zu übernehmen.

So stellt sich die Frage, wie die Luftfahrt aus dieser Nummer rauskommt. Eigentlich bleiben dabei nur zwei Wege offen, die durchaus miteinander kombiniert werden können, ja müssen. Zum einen ist dies eine erfolgreiche Lobbyarbeit und zum anderen die Entwicklung von Projekten, mit denen bewiesen werden kann, dass fliegen auch ohne die Emission von Klimagasen funktioniert. Und da haben die Ingenieure und Wissenschaftler die Ärmel hochgekrepelt und sind mit entsprechenden Projekten an die Öffentlichkeit und auch in die Luft gegangen.

Elektrisch fliegen

Dabei muss festgehalten werden, dass bei der Dekarbonisierung der Luftfahrt nicht nur die Fluggesellschaften und insbesondere die Flugzeughersteller mit ins Boot genommen werden müssen, sondern auch die Flughäfen und die Flugsicherung. „Die DFS ist grün“, erklärte der DFS-Chef bei seiner monatlichen Ansprache an seine Mitarbeiter in der DFS-Hauspostille „direct“. Oder sagte er „wird grün“? Egal – die Botschaft ist eine positive. Auch die Flughäfen geben sich alle Mühe, grüner zu werden. Indem sie beispielsweise ihre Gebäude mit Sonnenkollektoren oder ihre Fahrzeugflotte mit Elektrofahrzeugen ausrüsten.

Dennoch – der größte Teil der Klimagasemissionen wird von den Flugzeugen verursacht, und wenn die Luftfahrt ihren Beitrag zum Klimaschutz leisten möchte, muss der Hebel bei den Luftfahrzeugen angesetzt werden. Neue Flugzeuge, oder genauer gesagt, neue Antriebsarten braucht das Land. Und hier sind ganz besonders die Flugzeughersteller und die Betreiber der Flugzeuge gefragt. Erstere, weil sie die entsprechenden Technologien entwickeln und umsetzen müssen und die Zweiten, weil sie die neu entwickelten Flugzeuge den Herstellern auch abkaufen müssen. Das ist manchmal nicht ganz einfach, weil die neuen Technologien eben auch bestimmte Probleme

aufwerfen. Zudem müssen sich die Abnehmer dieser Flugzeuge diese auch leisten können. Denn schließlich müssen die Airlines damit auch weiterhin Geld verdienen.

Dabei schienen sich die Flugzeughersteller an den Maßnahmen der deutschen Autobauer zu orientieren. Diese hatten die Entwicklung zur E-Mobilität zunächst verschlafen und entwickelten eine „Betrugs-Software“, mit der die Menge der Abgase bei den dieselbetriebenen Fahrzeugen als wesentlich geringer dargestellt wurde, als sie in Wirklichkeit war. Irgendwann fiel dieser Betrug auf und die Autohersteller sahen sich an den Pranger gestellt.



Das Brennstoffzellenflugzeug HY4 nach seinem offiziellen Erstflug im September 2016. Foto: W.Fischbach

Da nutzte es ihnen auch nicht so besonders viel, dass so mancher Landesfürst stets seine schützende Hand über sie gehalten hatte. In ihrer Not stürzten sich BMW, Daimler, VW und Co. auf die E-Mobilität, wobei man sich bei den dabei auftauchenden Problemen (geringe Reichweite der Autos, Ladeinfrastruktur oder „Ladezeit“ der Batterien) fragen muss, ob sich die Autoindustrie nicht auf einen weiteren Irrweg begeben hat.

Nach Ansicht des „Bauhaus Luftfahrt“ sind elektrische Fahr- und Flugzeuge effizienter und benötigen weniger Energie pro zurückgelegte Strecke, bieten jedoch nicht die Reichweite und Nutzlast herkömmlicher Antriebe. Zudem sind die Lithium-Ionen-Akkus eigentlich zu schwer, sodass die Dichte der gespeicherten Energie, so das Internetportal „airliners.de“, im Verhältnis zur Masse 40-mal geringer ist als die Energiedichte von Kerosin. Die Reichweite der batteriebetriebenen Flugzeuge würde erheblich schrumpfen. „Bei einer imaginären A320 mit Lithium-Ionen-Batterien, die so schwer sind wie das Kerosin bei vollen Tanks, würde sich die mögliche Flugzeit von circa sieben Stunden mit Kerosin auf zwanzig Minuten verringern“, behauptet „airliners.de“. Um den imaginären A320 lediglich im Geradeausflug zu betreiben (Steig- und Sinkflug nicht mitberücksichtigt), würden die Batterien dem Internetportal zufolge 31 Tonnen auf die Waage bringen. Zudem sollte bedacht werden, dass das erforderliche Lithium in fremden Ländern unter katastrophalen Arbeitsbedingungen gefördert wird. So würde allein das beabsichtigte Lieferkettengesetz die Einfuhr von Lithium bzw. seiner Endprodukte von vorneherein verbieten. Reiner Batteriebetrieb ist also keine Lösung für ein emissionsfreies Flugzeug.

Das sieht jedoch ganz anders aus, wenn zur Gewinnung der elektrischen Energie, die für den Betrieb eines Elektromotors erforderlich ist, eine Brennstoffzelle verwendet wird. Der Vorgang in einer Brennstoffzelle wird oft auch als „kalte Verbrennung“ bezeichnet; der erforderliche Brennstoff ist Wasserstoff. Den gibt es dummerweise nicht in irgendeiner Form, sondern er muss aus Wasser gewonnen werden. Bei diesem Prozess ist Strom erforderlich. So ist Wasserstoff nur dann ein „grünes“ Produkt, wenn dieser Strom aus erneuerbaren Quellen (Solar- oder Windanlagen) verwendet wird (wird dieser Strom in her-

kömmlichen Kohlekraftwerken erzeugt, dann wird dies als „grauer Strom“ bezeichnet). Des Weiteren ist Wasserstoff leichter als Kerosin, sodass bei gleicher Energieleistung das Volumen von Wasserstoff höher ist als das von Kerosin. Das bedeutet, dass die Tanks der Flugzeuge für den Wasserstoffbetrieb zu klein sind und entsprechend vergrößert werden müssen. Zudem muss Wasserstoff gekühlt werden, was eine aufwändige Technik erfordert. Dennoch scheint die Brennstoffzellentechnologie einen wichtigen Weg in eine emissionsfreie Zukunft des Luftverkehrs darzustellen. Keiner der namhaften Hersteller möchte auf diese Technologie verzichten. So wollen Airbus und das im schwäbischen Dettingen an der Erms ansässige Unternehmen ElringKlinger zukünftig Brennstoffzellen gemeinsam entwickeln. Und im August dieses Jahres hat der Triebwerkshersteller MTU mit dem DLR eine Kooperation geschlossen, um die Technik der Brennstoffzelle an einer entsprechend modifizierten Do228 zu demonstrieren und weiterzuentwickeln.

Doch Wasserstoff bietet auch noch andere Möglichkeiten. So sieht MTU im Wasserstoff eine attraktive Zukunftsoption. Neben dem Einsatz in der Brennstoffzelle kann Wasserstoff sowohl in nachhaltige alternative Kraftstoffe (Sustainable Aviation Fuels, SAF) umgewandelt als auch direkt in den Triebwerken verbrannt werden. „Eine direkte Verbrennung von flüssigem Wasserstoff ist technisch möglich“, stellt MTU in einer Pressemeldung fest. Wobei Letzteres nicht unbedingt neu ist. Bereits in den achtziger Jahren des letzten Jahrhunderts hat der russische Flugzeugbauer Tupolew alternative Treibstoffe für Strahltriebwerke untersucht. Dazu wurde eine Tu-154 entsprechend modifiziert; das Flugzeug erhielt die Bezeichnung Tu-155. Dabei wurde im rechten Triebwerk kein Kerosin, sondern Flüssigwasserstoff verbrannt. Ihren ersten Flug mit Flüssigwasserstoff absolvierte die Tu-155 am 15. April 1988; der erste Flug mit verflüssigtem Erdgas wurde am 18. Januar 1989 durchgeführt.

Eine weitere Möglichkeit zur „Dekarbonisierung“ der Luftfahrt bietet die Entwicklung von alternativen Treibstoffen. Darauf soll hier nicht eingegangen werden. Erwähnenswert ist jedoch die Technologie zur Herstellung eines CO₂-neutralen Treibstoffs aus Luft und Sonnenlicht, die von der ETH Zürich und der Lufthansa entwickelt wur-

de. Die Aktivitäten, mit denen eine klimaschonende Luftfahrt erreicht werden soll, sind vielfältig. Wobei die Frage erlaubt sein muss, ob die entsprechende Infrastruktur am Boden hier mithalten kann. Deshalb sollte sich die Industrie entscheiden, welchen Weg sie einschlagen möchte, sodass sich die Flughäfen darauf einstellen und die erforderliche Infrastruktur bereitstellen können.

Neue Flugzeuge für neue Technologien

Die Arbeiten an emissionsfreien Flugzeugen haben schon vor einiger Zeit begonnen. Für den Zeitraum von 2000 bis 2019 wurde ein Projekt aufgelegt, das mit dem Namen Cryoplane (Eisflugzeug, weil der Wasserstoff auf -253 Grad Celsius abgekühlt werden muss) versehen wurde und an dem 36 Firmen, Hochschulen und Behörden unter der Führung von Airbus beteiligt waren. Dabei wurden für die Forschungen bereits auf dem Markt befindliche Luftfahrzeugmuster entsprechend modifiziert oder auf deren Basis weiterentwickelt (z. B. der Motorsegler Hydrogenius der Universität Stuttgart). Doch da die Aerodynamiker bekanntlich auch ein Wörtchen mitreden wollen und müssen, erblickten auch Flugzeuge das Licht der Welt, die mit der landläufigen Vorstellung über die Form eines Flugzeugs nicht übereinzustimmen scheinen. Das zeigte sich beim Brennstoffzellenflugzeug DLR-H2, das auf der Basis des Antares 20E-Motorseglers von der Firma Lange und dem DLR entwickelt worden war und am 7. Juli 2009 in Hamburg der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Sein Nachfolger HY4 konnte vier Personen aufnehmen; er führte am 29. September 2016 seinen ersten offiziellen Flug am Flughafen Stuttgart durch.

Inzwischen haben mehrere E-Flugzeuge das Licht der Welt erblickt, wobei meist bereits bekannte und erprobte Flugzeuge mit einer Brennstoffzelle ausgerüstet wurden. Die größten Brennstoffzellenflugzeuge sind derzeit eine De Havilland DHC-2 „Beaver“ der kanadischen Harbor Air und eine Cessna C208 des US-Unternehmens Magnix. Die Cessna war am 28. Mai dieses Jahres immerhin 30 Minuten lang in der Luft.

Bald wurde jedoch klar, dass sich der Elektroantrieb nicht für mittlere und lange Flüge eignet, aber für kürzere Strecken oder für den Schulbetrieb durchaus sinnvoll zu nutzen ist. Bestenfalls, so wurde bald klar, könnten elek-

trisch angetriebene Flugzeuge im Regionalverkehr eingesetzt werden. Genau diesen Markt hat das schwedische Start-Up-Unternehmen Heart Aerospace ins Auge gefasst. Das als ES-19 bezeichnete und mit vier Elektromotoren ausgerüstete Flugzeug sieht auf den ersten Blick aus wie eine viermotorige ATR-42, erreicht deren Kapazität jedoch bei Weitem nicht. Es soll bis zu 19 Passagiere aufnehmen können und kann deshalb wohl eher in die Klasse eines Swearingen Metroliners eingeordnet werden. Außerdem soll es eine Reichweite von 400 Kilometern aufweisen und für Start und Landung nur 750 Meter benötigen. Die ES-19 soll Mitte 2024 ihren Erstflug durchführen und bis 2026 zugelassen werden. Auch der italienische UL-Hersteller Tecnam möchte auf diesem Markt mitmischen. Die Italiener wollen mit dem Triebwerkhersteller Rolls-Royce einen zweimotorigen Hochdecker entwickeln, der insgesamt neun Passagiere aufnehmen kann.

Flugzeuge für den Mittel- und Langstreckenbereich hat Airbus am 21. September dieses Jahres vorgestellt. Unter der Überschrift „Zero Emission (ZEROe)“ haben die europäischen Flugzeugbauer drei unterschiedliche Typen präsentiert. Da Airbus ja bekanntlich gern Geschichte schreibt und dies auch getan hat, konnte die Firma natürlich nicht auf die entsprechende mediale Begleitung verzichten. „Dies ist ein historischer Moment für die gesamte Zivilluftfahrt und wir haben vor, eine führende Rolle für diesen bedeutendsten Wandel, den die Luftfahrtindustrie jemals gesehen hat, zu spielen. Die Konzepte, die wir heute vorstellen, bieten der Welt einen Eindruck von unseren Ambitionen, eine kühne Vorstellung für die Zukunft emissionsfreier Flüge darzustellen“, erklärte Airbus-Chef Guillaume Faury. Und so führte er weiter aus: „Ich glaube fest daran, dass der Einsatz von Wasserstoff – sowohl als synthetischer Treibstoff als auch als primäre Energiequelle für kommerzielle Flugzeuge – das Potenzial hat, die Wirkungen der Luftfahrt auf das Klima signifikant zu reduzieren.“

Nun ja, es hätte auch eine Nummer kleiner sein können. Was jedoch nicht davon abhalten sollte, die Airbus-Konzepte vorzustellen. Insgesamt sind es drei Konzepte bzw. drei unterschiedliche Versionen von Verkehrsflugzeugen. Eine Version ähnelt dem A321, die wie dieser mit zwei modifizierten Jettriebwerken (Turbofans) ausgerüstet ist, eine Kapazität von 120 bis 200 Passagieren aufweist und

Introducing Airbus ZEROe

Turboprop



<100
Passengers



Hydrogen
Hybrid Turboprop
Engines (x 2)

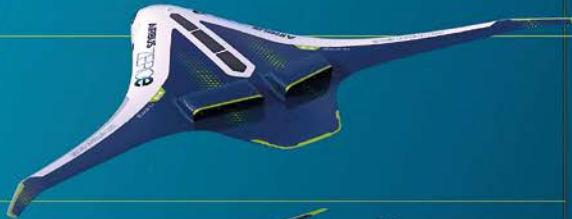


1,000+nm
Range



Liquid Hydrogen
Storage & Distribution
System

Blended-Wing Body



<200
Passengers



Hydrogen
Hybrid Turbofan
Engines (x 2)



2,000+nm
Range



Liquid Hydrogen
Storage & Distribution
System

Turbofan



AIRBUS

Darstellung des Airbus ZEROe-Konzepts. Foto: Darstellung Airbus

über eine Reichweite von etwas mehr als 2.000 Seemeilen verfügt. Das zweite Konzept ist ein Turboprop-Flugzeug, das ein wenig an eine ATR-72 erinnert. Es soll bis zu 100 Passagiere fassen und eine Reichweite von mehr als 1.000 Seemeilen aufweisen. Das dritte Konzept macht einen wirklich futuristischen Eindruck. Obwohl das Konzept eines „Blended-Wing-Body“ nicht unbedingt neu ist. Es ist so etwas wie eine Mischung eines konventionellen Flugzeugs mit einem Nurflügler, bei dem die Tragflächen fließend in den Rumpf übergehen. Die Reichweite dieses Flugzeugs soll der des „Turbofan“-Konzepts entsprechen (2.000 Seemeilen) und 200 Passagiere aufnehmen können. Sowohl beim „Turbofan“ als auch beim Turboprop-Modell fällt auf, dass sich keine Fenster im hinteren Teil des Flugzeugs befinden. Das hat natürlich einen besonderen Grund. Denn in diesem Teil, der von der restlichen Kabine durch ein Druckschott getrennt ist, befinden sich die Tanks für den Wasserstoff.

Kein Elektroflugzeug ist jedoch das von KLM und der Universität entwickelte „Flying V“, das als ferngesteuertes Modell schon mal in Faßberg in der Luft gewesen ist. Vielmehr ist das Flugzeug mit konventionellen Triebwerken ausgerüstet, aber seine etwas gewöhnungsbedürftige Form hat – bei derselben Passagierkapazität – eine geringere Anströmungsfläche und damit einen geringeren Luftwiderstand als ein Airbus A350-900. Was den Kerosinverbrauch um 20 Prozent verringern würde. Im Rumpf dieses Flugzeugs werden die Passagierkabine, der Frachtraum und die Treibstofftanks integriert, wodurch eine etwas ungewohnte V-Form entsteht. Die Triebwerke befinden sich auf dem hinteren Teil des Rumpfs. KLM präsentierte das außergewöhnliche Flugzeug bei ihrer Hundertjahrfeier im Oktober 2019.

Dunkle Wolken am (Luftfahrt-)Himmel



von Hans-Joachim Krüger

Nach der ersten Welle der Pandemie sah es so aus, als würden sich der Luftverkehr und damit auch die finanzielle Situation von Fluggesellschaften, Flughäfen oder gar der Flugsicherung langsam erholen. Aber das Bild und auch der Eindruck trügen, mittlerweile ist fast der gesamte europäische Kontinent

dunkelrot und damit zur akuten Gefahrenzone erklärt worden – von den USA wollen wir lieber schweigen – und in den anderen Ecken der Welt ist die Einfärbung auch eher rot. Sicherlich kann man jetzt fragen: „Und was ist mit China?“ War nicht gerade China das Land mit den ersten Ansteckungen, und von dort ging das Virus auf Reisen? Wenn man den Berichten aus China glauben darf – allerdings ist da doch eher eine gewisse Skepsis angebracht – normalisiert sich das Leben in China, und die Geschäfts- und damit auch die Verkehrszahlen steigen stetig.

Insgesamt ging das Passagieraufkommen an den deutschen Flughäfen in den ersten drei Quartalen des Jahres um 71 Prozent zurück. In den Sommermonaten haben deutsche und ausländische Fluggesellschaften zuvor eingestellte Flugverbindungen schrittweise wieder aufgenommen. Rund ein Drittel des Flug- und Reiseangebots

war insbesondere im Europaverkehr wieder buchbar. Die Entwicklung blieb allerdings hinter den Erwartungen zurück. Seit der Ankündigung von Bund und Ländern, das Testen an den Flughäfen zugunsten einer Quarantäneregelung aufzugeben, sind die Passagierzahlen wieder stark rückläufig. Mitte Oktober lag der Passagierückgang an den Flughäfen bereits bei 87 Prozent.

Diese Entwicklung an den Flughäfen spiegelt sich auch bei den Fluggesellschaften wider und hat damit auch direkte Auswirkungen auf die Einnahmesituation bei der DFS.

Derzeit befinden sich nahezu 70 Prozent der Beschäftigten bei Fluggesellschaften und Flughäfen in Kurzarbeit. Da sich die Verkehrszahlen wahrscheinlich nur langfristig erholen, steht ein massiver Abbau von Arbeitsplätzen im Raum, sobald das Kurzarbeitergeld und die staatlichen Zuschüsse nicht mehr in dem Maße fließen wie zurzeit.

Im Hinblick auf die langfristige Perspektive zeichnet sich nur eine sehr langsame Erholung des Passagiergeschäfts ab. In einem Szenario, das von der Annahme ausgeht, dass wir im kommenden Jahr einen Impfstoff zur Verfügung haben werden und dann die Erholung des Reisegeschäfts beginnt, wird die Passagiernachfrage von 2019 erst wieder im Jahr 2025 erreicht werden. Im Jahr 2021 wären dann rund 40 Prozent von 2019 zu erwarten und erst 2022 würde die Nachfrage einen größeren Sprung nach vorne machen.

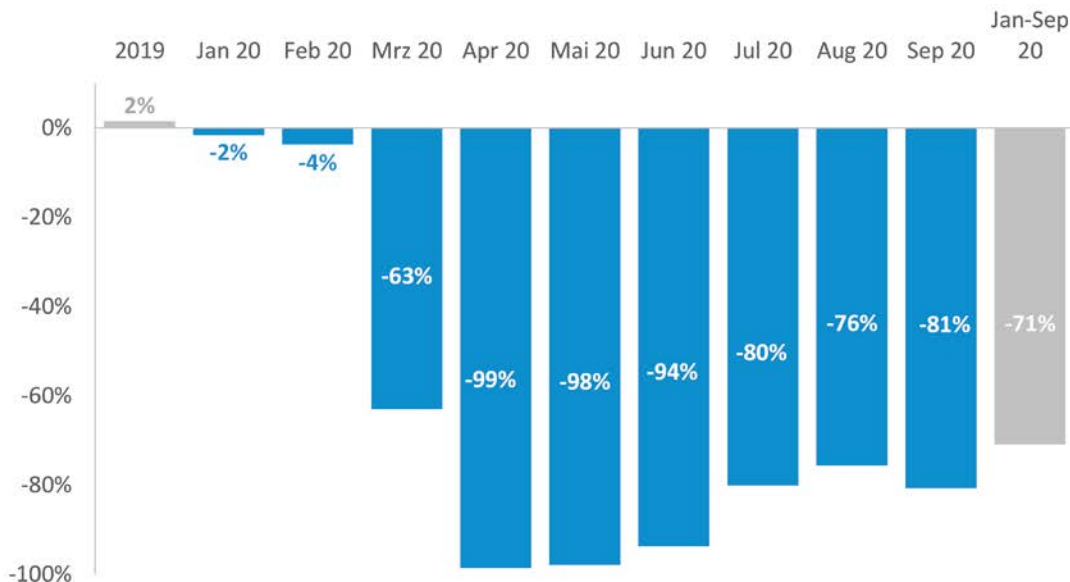
Quelle: BDL





Deutsche Flughäfen: Nach einer leichten Erholung im August sind die Passagierzahlen wieder deutlich rückläufig

Entwicklung der Passagierzahlen an den deutschen Flughäfen im Vergleich zu 2019

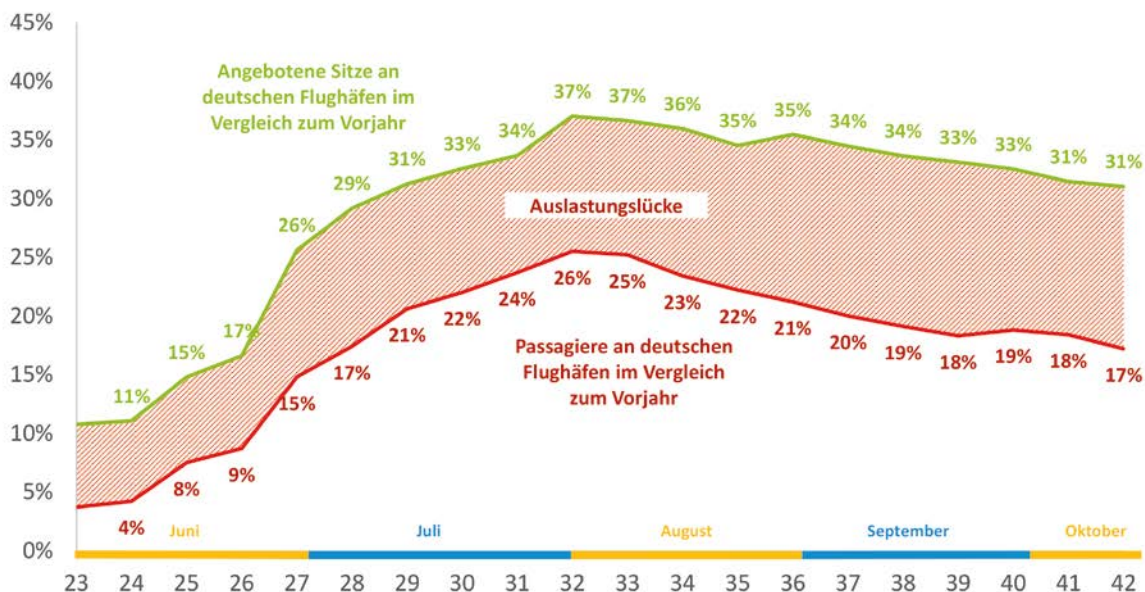


Quelle: Flughafenverband ADV



Die Passagiernachfrage folgt nicht dem Angebot und ist wieder rückläufig

Verfügbare Sitze / Passagiere 2020 von/nach/in Deutschland verglichen mit 2019
(KW 23 (01.06.2020) – KW 42 (12.10.2020) vs. Referenzwochen 2019)



Quelle: Flugplananalyse SRS / ADV Wochendaten



Nach der Atlantiküberquerung führte die DC-6 einen Tiefanflug in Bergen durch. Foto: Richard K.Toft via Ole Johan Berg

Der letzte Flug einer Braathens DC-6

Ältere Leserinnen und Leser werden sich sicherlich noch an die norwegische Fluggesellschaft Braathens erinnern, die 1946 von dem Reeder Ludvig G. Braathen gegründet worden war, 2004 mit SAS Norway vereinigt wurde und ab 2007 als SAS Norge operierte. 2009 wurde die Gesellschaft liquidiert und in SAS integriert. Ursprünglich nannte sich die Fluggesellschaft Braathens S.A.F.E., was für „Braathens South American and Far East Air Transport A/S“ stand. Für diese Langstrecken hatte sich Braathens unter anderem mehrere DC-6 (eine DC-6A/C und sieben DC-6B) zugelegt.

Nun hatte sich eine Gruppe von ehemaligen Angestellten der Braathens (eine Quelle nennt das in Stavanger ansässige Flyhistorisk Museum Sola) in den Kopf gesetzt, eine ehemalige Braathens DC-6 zu erwerben, sie nach Stavanger zu fliegen und im Flyhistorisk Museum der Nachwelt zu erhalten. Fündig wurde sie in Alaska. Denn dort betrieb die Fluggesellschaft Everts Air Cargo eine als N151 registrierte DC-6, die einst in den Diensten von Braathens gestanden hatte. Das Flugzeug mit der Seriennummer 45496 war einst für Cathay Pacific gebaut und im November 1962 als LN-SUB an Braathens weitergegeben worden. Nachdem die DC-6 mehrfach den Besitzer ge-

wechselt hatte, wurde sie von der Everts Air Group, zu der auch Everts Air Cargo gehört, erworben und in Alaska als Frachter eingesetzt.

So nahmen die Norweger mit Everts Air Cargo Kontakt auf, um über einen Kauf des Flugzeugs zu verhandeln und es nach Stavanger zu holen. Stavanger wurde gewählt, weil sich dort nicht nur das Flyhistorisk Museum befindet, sondern auch, weil sich dort einst das technische Zentrum von Braathens befand. Das Museum, das auf freiwilliger Basis betrieben wird, gehört zum „Jærmuseet“. Und dieses war bereit, die Heimholung des betagten Airliners finanziell zu unterstützen. Daraufhin wurde im letzten Jahr ein Kaufvertrag von Everts Air und Ole Johan Berg als Sprecher der Norweger unterzeichnet; die Überführung der DC-6 sollte im September oder Oktober letzten Jahres erfolgen.

Neue Probleme – Corona und das liebe Geld

Wegen der in Alaska ausgebrochenen Waldbrände und des Verlusts einer anderen DC-6 bat Everts Air Cargo, die Überführung des Flugzeugs auf das Jahr 2020 zu verschieben. Letztlich sollte der Flug am 26. März dieses Jahres absolviert werden. Doch dann kam Corona, und



Nach der Landung in Stavanger wurde die DC-6 an das Flymuseum übergeben. Foto: Flymuseum

die DC-6 musste weiterhin in Fairbanks, dem Heimatflughafen der Everts Air Cargo, verbleiben. Hinzu kam, dass die norwegische Krone gegenüber dem US-Dollar an Wert verloren hatte und der ehemals günstige Umtauschkurs inzwischen der Vergangenheit angehörte. Und dummerweise war der Kaufvertrag in Dollar abgeschlossen worden. So schien die Chance, die DC-6 nach Stavanger zu holen, immer mehr zu einem frommen Wunsch zu mutieren. Dabei war die DC-6 schon mit den Farben der ehemaligen Braathens und zusätzlich zu ihrem US-Kennzeichen mit jenem, das sie einst bei Braathens getragen hatte (LN-SUB), versehen worden.

Ein ähnliches Problem hatte Thomas Wærner, ein norwegischer Schlittenhundeführer, der zusammen mit seinem Team am berühmten Schlittenhunderennen Itarod teilgenommen hatte und dabei als bester Neuling ausgezeichnet worden war. Er war ebenfalls ein Opfer der Corona-Krise geworden und steckte zusammen mit seinen Hunden in Alaska fest (eine Quelle behauptet, er hätte einen Herzinfarkt erlitten). Er setzte sich mit seinem Sponsor „Aker BioMarine“ in Verbindung, der sich daraufhin bereit erklärte, die durch den Verfall der norwegischen Krone entstandene „Dollar-Lücke“ zu schließen. Der Chef von

Everts Air Cargo, Robert Everts, setzte sich daraufhin mit Wærner in Verbindung und schloss mit ihm und Ole Johan Berg einen Vertrag, nach dem Wærner mit seinen Hunden nach Norwegen geflogen werden konnte. Dabei ließ Everts es sich nicht nehmen, die DC-6 als Kapitän nach Norwegen zu fliegen.

Am 1. Juni ging es in Fairbanks los. Allerdings nicht lange. Nach einer halben Stunde musste die DC-6 wegen eines technischen Problems nach Fairbanks zurückkehren. Dort war das Problem nach zwei Stunden gelöst, sodass sich die DC-6 erneut auf den Weg nach Norwegen aufmachen konnte. Nach einem fünfstündigen Flug wurde bei Buffalo Airways in Yellowknife ein Tankstopp eingelegt. Danach wurde die Atlantiküberquerung in Angriff genommen. Über das östliche Kanada, Grönland und Island ging es zunächst nach Bergen, wo sich die DC-6 mit einem Tiefanflug vorstellte. Nach diesem „Low Approach“ flog sie weiter nach Stavanger, wo sie nach einem 16-stündigen Nonstopflug am Nachmittag des 2. Juni landete und an das Museum übergeben wurde. Es war sehr wahrscheinlich der letzte Transatlantikflug, der mit einem viermotorigen Kolbenmotorflugzeug durchgeführt wurde.

Wefis

Helgoland

Ende des 19. Jahrhunderts machte sich der Nachfolger von Reichskanzler *Otto Fürst von Bismarck* ans Werk, die deutsche Kolonialpolitik auszubauen. *General Leo Graf von Caprivi* schloss am 1. Juli 1890 mit Großbritannien den „Vertrag über Kolonien und Helgoland“ ab. Darin sollten die Grenzen der deutschen und britischen Kolonien in Afrika festgelegt werden. Das Deutsche Reich überließ damit den Engländern seine Kolonie Wituland (heute Kenia) und verpflichtete sich, sich von Uganda, Botswana und der Küste Somalias fernzuhalten. Dafür erhielt das Deutsche Reich den „Caprivizipfel“, einen Zugang von Deutsch-Südwestafrika zum Fluss Sambesi. Außerdem wurden darin die provisorischen Grenzen zwischen Deutsch-Ostafrika und den britischen Gebieten anerkannt. Weiterhin wurde vereinbart, dass die Insel Helgoland, seit 1807 britische Kronkolonie, an das Deutsche Reich zurückgehen sollte. Helgoland wurde also **nicht**, wie oft behauptet, gegen Sansibar **getauscht**. Das Deutsche Reich hatte lediglich einen schmalen Küstenstreifen am Festland gegenüber der Insel gepachtet und sich selbst als Schutzmacht Sansibars verstanden.

Helgoland spielte in beiden Weltkriegen natürlich eine wichtige Rolle. Die Insel wurde befestigt, 13 Kilometer unterirdische Bunkeranlagen wurden gegraben, bis zu 3.000 Soldaten waren zum Ende des Zweiten Weltkriegs dort stationiert. Auf der Nachbarinsel Düne legte die Luftwaffe einen Flugplatz mit drei Pisten an, die aber allesamt zu kurz waren, um ein effektives Jagdgeschwader zu stationieren. Im April 1945 warfen tausend Flugzeuge der Royal Air Force ca. 7.000 Bomben auf Helgoland ab. Im April 1947 wurden die Bunkeranlagen bei der Operation „Big Bang“ mit 6,7 Kilotonnen Sprengstoff zerstört. Dazu häuften die Briten 4.000 Torpedosprengköpfe, 9.000 Wasserbomben und 91.000 Granaten an. Das war die größte bis dahin von Menschen erzeugte nicht-atomare Explosion, nur übertroffen von der Hiroshima-Bombe. Noch in 70 Kilometern Entfernung spürte man die Erschütterungen. Die Bevölkerung war vorher aufs Festland evakuiert worden. Ziel war, die ganze Insel zu sprengen. Das gelang zwar nicht, aber die Inseln waren danach erst einmal unbewohnbar. Es dauerte Jahre, sie wieder zu besiedeln.

Zwischen 1953 und 1999 wurde die Insel zum beliebten Ausflugsziel für sogenannte Butterfahrten. Der Warenverkauf begann bereits an Bord, denn die Fahrt führte über die auf See gelegene Zollgrenze Deutschlands hinaus.

Ab da konnte man zollfrei Butter, Schnaps und Zigaretten einkaufen. Das endete mit der Schaffung des Europäischen Binnenmarkts. Die Insel selbst ist jedoch, genau wie die Kanarischen Inseln, Livigno und Samnaun in den Alpen, heute noch Zollfreiheitsgebiet – trotz EU gilt hier eine Sonderregelung. Ein Hamburger Duty-Free-Händler liefert die Waren. Autos sind auf Helgoland verboten, bis heute ist die Insel ein Fußgänger- und Erholungsparadies.



Der Flugplatz auf der Nachbarinsel Düne wird von einem SAR-Kommando der Marine genutzt, die regelmäßig mit Mk 41 Sea King zivile Notfalleinsätze fliegt. Außerdem unternimmt der Ostfriesische Flugdienst (OFD) Liniendienste zwischen Helgoland, Cuxhaven/Spieka und Heide/Büsum. Fluggerät ist die Britten-Norman BN-2 Islander, ein zweimotoriges Mehrzweckflugzeug, das für schlecht erschlossene Regionen mit kurzen Pisten konzipiert wurde. Der Hersteller

produziert auf der Isle of Wight. Besonders im Inselverkehr Neuseelands, in den Tropen und im australischen Outback, aber auch zwischen den schottischen Inseln hat sich das zuverlässige Flugzeug bewährt. Es wird bereits seit 40 Jahren produziert, 1.200 Stück wurden davon verkauft. Damit gehört es zu einer der erfolgreichsten europäischen Entwicklungen in diesem Segment. Der Flug nach Helgoland dauert ca. 20 Minuten und kostet 129 Euro pro Person und Strecke.

Andreas Fecker



Social Skies e.V. – Help from above

von Alex Reinert

Sehr geehrte Damen und Herren, verehrte Kolleginnen und Kollegen, verehrte Mitglieder der GdF,

vor ungefähr eineinhalb Jahren kam eine Gruppe Lotsen aus dem Center Langen auf den Gedanken, dass mit Einführung der „ZIL“-Dienste – also die durch das dahingehende Abkommen von GdF und DFS extra vergüteten Zusatzdienste – eine Verantwortung für soziale gesellschaftliche Belange erwachsen könnte. Mit der Einführung dieser gut bezahlten Überstunden erwuchs bei der oben benannten Gruppe die Idee, mit einem Teil dieses zusätzlich erhaltenen Geldes etwas Gutes tun zu wollen. Die Idee war, von jedem geleisteten ZIL-Dienst im Sinne einer Selbstverpflichtung aus freien Stücken festzulegen, einen gewissen Betrag für einen guten Zweck zu spenden. Um das Ganze strukturell abzusichern und den potenziellen Spender*innen auch die zum Spenden notwendige Seriosität garantieren zu können, entschieden wir uns für die Gründung eines Vereins. Der Gang durch das Vereinsrecht erwies sich allerdings als sehr langwierig, und kaum waren nach langen Monaten alle behördlichen Hürden überwunden, kamen ZIL-Dienste nicht mehr so häufig vor und Idee sowie Motivation verliefen im zähen Sand des operativen Alltags.

Dann kam das Virus und nahm die Welt in seinen Griff. Nun war der Spendenofen endgültig aus, jeder hatte mit sich selbst genug zu tun, die Firma auch, und so konnte man nur noch ungläubig staunen und abwarten, welche Folgen dies alles für einen selbst haben würde. Der Verein war längst gegründet, sein Name „social skies“ gefunden und im Vereinsregister angemeldet, die Gemeinnützigkeit vom Finanzamt anerkannt und die Strukturen vorhanden. Wie wir alle nun wissen, hat das Corona-Virus unser Gehalt vorerst nicht beeinträchtigt – die Vereinbarungen zwischen DFS und GdF dürften allen hinreichend bekannt sein. Nicht wenige Mitarbeiter*innen betrachten es dankbar als Glück, dass das eigene Leben zumindest in ökonomischer Hinsicht genauso weiterläuft, wie wir es aus der Zeit vor der Pandemie gewohnt waren. Ein Blick in die Tageszeitungen oder ins Internet zeigt deutlich, dass es vielen Menschen in Deutschland und erst recht in der übrigen Welt nicht so rosig geht (wusstet Ihr, dass die griechischen Lots*innen seit Beginn der Pandemie mit einem Drittel ihres Einkommens auskommen müssen?).

Nun, dies ist kein Grund für ein schlechtes Gewissen, denn wir alle – ob Techniker, Administration, Management, Lotsen/FDB usw. – wissen um unseren Wert und kennen unsere Verantwortung in unserem Beruf. Dennoch ist es aus unserer Sicht geboten, den Blick auch auf diejenigen zu richten, die in dieser noch nie dagewesenen Krise arg und schwer gebeutelt wurden und noch werden; Personen abseits der Gesellschaft, für die schon vor der Pandemie der Esstisch nicht reich gedeckt war; Menschen ohne Bett und Schutz oder ohne ein funktionierendes soziales Netz, die mit Angst und Bange den nächsten Tag erwarten, in dem Wissen um ihre eigene Stellung im Schatten der Schlagzeilen. Abgehängt, vergessen und verloren – und es werden immer mehr!

Wir von „social skies“ möchten Euch hiermit freundlich bitten, darüber nachzudenken, mit uns gemeinsam Gutes zu tun. Wir sind sicher, dass etliche Kolleg*innen mit ihrem sicheren Gehalt und ihren Fähigkeiten schon heute in vielfältiger Weise soziale Verantwortung übernehmen – ob mit ehrenamtlicher Tätigkeit in Feuerwehr, DRK, Tierschutz etc., ob als Mitglied in Vereinen mit sozialem Hilfscharakter oder Gesellschaftsarbeit, ob mit Spenden und Sachleistungen in diverse Richtungen oder was auch immer: In meinem persönlichen Umfeld darf ich meine Kolleg*innen als äußerst sozial eingestellt und ihrer Möglichkeiten bewusst und verantwortlich handelnd erleben. Warum also sollte man sich denn nun noch weiter ökonomisch, also mit einer Geldspende oder Mitgliedschaft, in unserem Verein engagieren? Dafür, liebe Kolleginnen und Kollegen, gibt es gute Gründe. Wir haben uns auf die Vereinsfahnen geschrieben, effektiv, altruistisch, neutral und sofort direkt dort zu helfen, wo Hilfe gebraucht wird.

Weltweit haben renommierte Soziologen und andere Wissenschaftler das Hilfsprinzip des „direct giving“ im Rahmen des effektiven Altruismus als äußerst wirksam beschrieben. Ein aktuelles Beispiel möchte ich an dieser Stelle gern nennen. Unser Verein hat vor kurzer Zeit Schlafsäcke und Isomatten im Wert von 500 Euro für die Obdachlosenhilfe angeschafft und an die Bahnhofsmission in Darmstadt übergeben – eine „hemdsärmelige“ Hilfe, die unmittelbar für erhebliche Verbesserungen sorgt bei denen, die der Kälte ansonsten oft schutzlos ausgesetzt sind. Weiterhin sollen noch in diesem Jahr ein Kinderhospiz und ein Tierheim mit Geldbeträgen bedacht werden, was dazu führt, dass unser Spendentopf schlicht und einfach zum Ende des Jahres leer sein wird.



Social Skies

Help from above



Neben einem ständigen Projekt in Afrika sind weitere lokale, sprich regionale, Projekte geplant. Wir möchten Euch, als „ökonomisch unversehrte Arbeitnehmer“, freundlich bitten und deutlich dazu aufrufen, einen kleinen Teil Eures Geldes direkt zu spenden und/oder in den Verein einzutreten (wir sind gemeinnützig, das heißt, Ihr könnt jeden Cent von der Steuer absetzen)! Bitte denkt darüber nach, wie schnell wir alle mal zehn oder mehr Euro ausgeben und dabei gar nicht merken, wie wenig das in unserer Schatulle fehlt. Im Gegensatz dazu kann dieselbe Summe einem hilfsbedürftigen Menschen sehr helfen. Sehr freuen würden wir uns selbstverständlich auch über eine großzügige einmalige oder sogar wiederkehrende Spende. In Zeiten wie diesen, in denen wir neben dem Verfall politischer Werte auch einen stetig steigenden Egoismus feststellen, ist es aus unserer Sicht dringender als jemals notwendig, Mitmenschlichkeit zu zeigen und zu leben. Wir als Mitarbeiter des DFS-Konzerns – besonders im operativen Bereich – gehen aus dieser Krise bisher größtenteils unbeschadet hervor, während zum Beispiel das Gezank und Gezeter um die Verantwortlichkeiten zur Zahlung einer einmaligen Prämie für das Personal in Krankenhäusern etc. fast schon erbärmliche Züge annimmt. Die „Helden der Pandemie“ sollen nun endlich bald ein wenig mehr Geld erhalten.

Nun gibt es auch Menschen, die in den Medien keine prominente Rolle spielen; Randgestalten und Außenseiter mit Problemen, die unterhalb des Wahrnehmungsraders existieren. Zum Beispiel haben die Obdachlosen momentan schwierige Zeiten. Ob selbst gewählt oder ins Schicksal hineingeworfen, kommt es an dieser Stelle zu dramatischen Situationen. Diese Personen, hauptsächlich auf milde Gaben von Passanten angewiesen, erleben durch die Pandemie geradezu eine nicht endende Katastrophe – im Hinblick auf den Winter wird sich diese noch drastisch verschärfen. Die Bahnhofsmission Darmstadt teilt uns dazu mit, dass es momentan faktisch keine Geldspenden mehr gibt.

Auch die mit dem Verlauf der Pandemie gestiegene häusliche Gewalt hat zum Beispiel in Frauenhäusern und ähnlichen Betreuungseinrichtungen, die nicht-staatlich geför-

dert sind, zu sehr knappen Kassen und hoher Arbeitslast geführt. Diese Häuser können neue „Fälle“ oftmals nicht annehmen, sodass hier eine große Lücke entsteht, die weitere Gewalt möglich und wahrscheinlich macht. Des Weiteren hat die Pandemie für einen großen Boom bei der Anschaffung von Haustieren gesorgt, noch stärker als sonst nur an Weihnachten üblich. Dies hatte zwar auch die Tierheime erst einmal von den dort bisher lebenden „hübschen“ Hunden und Katzen geleert (die „hässlichen“ und/oder kranken Tiere bleiben meist zurück).

Aus meiner eigenen langjährigen Erfahrung im Tierschutz kann ich jedoch nur befürchten, dass nach der ersten Jubelphase über die Freude des neuen Mitbewohners bald die Ernüchterungsphase und dann auch die „Tierabgabe“ folgen werden (die gibt es in sehr verschiedenen Formen, vom Verkauf bis zum Aussetzen oder Töten). Dieser Umstand führt in Tierheimen regelmäßig zu sehr schlimmen Zuständen. Es gäbe noch sehr viel mehr Beispiele von bedürftigen Menschen und Einrichtungen, die mehr denn je auf die Mildtätigkeit und Hilfe der Gesellschaft angewiesen sind – und das in Zeiten, in denen die Solidarität der Gesellschaft bereits am Klopapierregal endet.

Liebe Kolleg*innen, liebe Mitarbeiter*innen der DFS GmbH, liebe Mitglieder der GdF! Bitte helft mit! Bitte setzt in dieser schwierigen Zeit gemeinsam mit uns ein Signal der Hoffnung, der Liebe und der Solidarität. Ob Ihr nun christlich, altruistisch, rational oder anders denkt – was Ihr den Ärmsten der Gesellschaft Gutes tut, tut Ihr für Euch selbst! Gebt, was Ihr von Herzen geben wollt und könnt und überlegt Euch einmal, ob Ihr das Gute mit einem Eintritt in „Social Skies e.V.“ unterstützen möchtet. Vielen herzlichen Dank, alles Gute für Euch und Eure Familien. Bleibt gesund!

Online spenden und/oder Mitglied werden direkt auf unserer Website: www.socialskies.de

Kontakt: kontakt@socialskies.de

Spendenkonto: **DE12 5085 1952 0080 0196 64 –**

Sparkasse Odenwaldkreis

Paypal: spenden@socialskies.de

BÜCHER

Andreas Fecker

Flughäfen von oben – Airports der Welt aus aufregender Perspektive

ISBN: 9783-9645-3089-9

192 Seiten, ca. 180 Abbildungen, Format 26,8 x 28,9 cm,
GeraMond Verlag

Flughäfen sind die Tore zur Welt. Denn von dort kommt man, eventuell mit Umsteigen an irgendeinem Hub-Airport, überall hin. Zu Recht beginnt Andy deshalb sein Vorwort mit dem altbekannten Zitat „Drei Kilometer Autobahn bringen Dich drei Kilometer weiter, drei Kilometer Startbahn geben Dir die ganze Welt“. Allerdings kennen die meisten Menschen einen oder „ihren“ Flughafen lediglich aus der Perspektive eines Fußgängers (oder eines Buspassagiers, wenn sie zu „ihrem“ Flugzeug zu einer Außenposition gefahren werden). Aus der Luft kennen ihn eigentlich nur die Piloten. Mit seinem großformatigen Bildband hat Andy Fecker dem nun abgeholfen, indem er Luftaufnahmen von Flughäfen zeigt (allerdings stellen einige Airports auf ihren Homepages auch Luftaufnahmen ihres Flughafens ins Netz). Und bevor es losgeht mit dem Blick von oben auf diverse Flughäfen, erzählt der Autor eine kurze Geschichte der Airports und zählt auf, was einen Flughafen zu einem Flughafen macht.

Aufgeteilt hat er seinen „bunten Reigen“ nach Kontinenten. Und dabei hat er sich nicht nur auf die großen Drehscheiben des internationalen Luftverkehrs beschränkt, sondern hat auch kleinere Airports wie Kangerlussuaq, Eilat, Walvis Bay oder Lukla beschrieben, die sich oftmals nicht durch ein großes Verkehrsaufkommen auszeichnen, sondern durch komplizierte Anflugverfahren, eine nicht gerade einfache Topografie oder durch eigentlich zu kurze



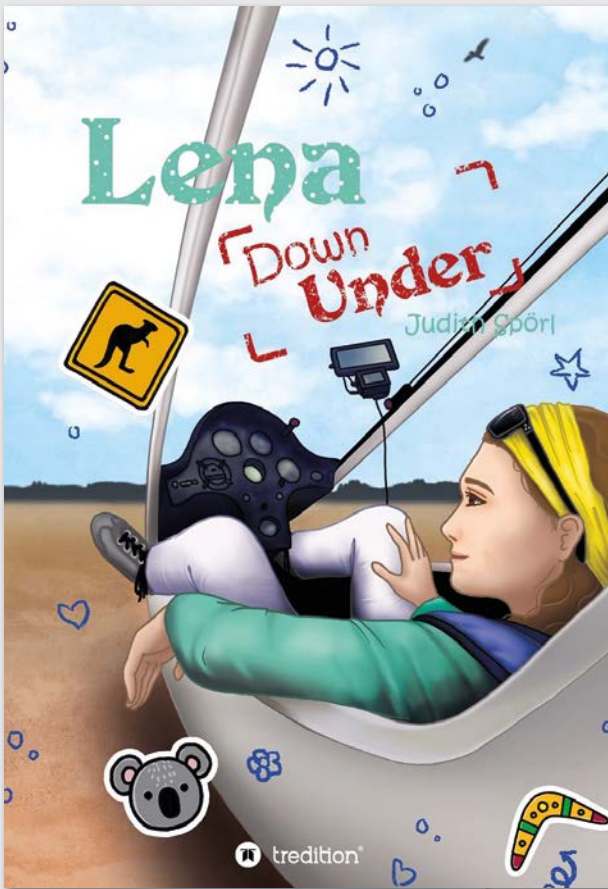
Pisten. Manche wurden auch aufgenommen, weil sie in früheren Zeiten eine bedeutende Rolle für den internationalen Luftverkehr gespielt haben.

Natürlich konnte Andy nicht alle Flughäfen dieser Welt auführen. So mancher Leser dürfte deshalb etwas enttäuscht sein, wenn „sein Tor zur Welt“ in dem Band nicht zu finden ist. Doch darüber sollte man nicht traurig sein und sich stattdessen an den Aufnahmen erfreuen. Wobei bestimmt bei dem/der einen oder anderen die Reiselust geweckt wird.

Preis: 45,00 EUR

weFis

BÜCHER



Judith Spörl

Lena Down Under

ISBN:

978-3-7482-9081-0 (Paperback)

978-3-7482-9082-7 (Hardcover)

978-3-7482-9083-4 (e-Book)

Empfohlenes Lesealter: ab ca. 12 Jahren, 280 Seiten,
Verlag tredition, Hamburg

Die 17-jährige Segelfluggpilotin Lena hat sich den Schüleraustausch nach Australien ganz anders vorgestellt. Dagegen ist ihr erster Alleinflug vor drei Jahren ein Klacks gewesen!

Lena muss kämpfen. Um das Vertrauen ihrer Familie. Für Piet. Um die Freundschaft ihrer verkorksten Gastschwester Olivia, die sie am Boden und in der Luft in die unmöglichsten Situationen bringt. Um die ganz große Liebe – vorausgesetzt, Lena findet am anderen Ende der Welt, *Down Under*, endlich heraus, für wen ihr Herz nun wirklich schlägt. Und nicht zuletzt für den Segelflug auf ihrem geliebten Flugplatz Moorbach.

Band 3 entführt Fliegerherzen auf die Südhalbkugel und zeigt auch hier: Auf einem Flugplatz ist man nie allein!



KALENDER KALENDER KALENDER KALENDER

Verlosung

Schon fast zur Tradition geworden ist die Verlosung einiger Kalender der Stiftung „Mayday“. Sie können einen dieser interessanten Kalender gewinnen, sofern Ihnen das Losglück hold ist, wenn Sie uns mitteilen, **welche norddeutsche Insel in dieser Ausgabe beschrieben wird.**

Die Antwort bitte **bis zum 31.12.2020** an: redaktion@gdf.de senden.

Viel Erfolg!



Kurz und interessant

zusammengestellt von Werner Fischbach

Einer Aufstellung des „World Air Transport Statistics“-Reports der IATA zufolge hatte Federal Express bei der beförderten Luftfracht auch 2019 die Nase vorn. Auf den zweiten Platz hat sich Qatar Airways vorgearbeitet, während sich Lufthansa als führende europäische Fluggesellschaft auf Platz 7 behaupten konnte; Cargolux schaffte es mit Platz 8, sich unter den „Top Ten“ zu platzieren.

oo00oo

Nachdem sich etwa 60 Piloten entschlossen hatten, etwas früher in den Ruhestand zu treten und etwa 1.500 weitere bereit waren, zunächst in Teilzeitarbeit zu arbeiten, konnten bei Easyjet rund 700 Entlassungen vermieden werden. Allerdings mussten sich in Southend, Stansted und Newcastle stationierte Piloten bereiterklären, auch an anderen Standorten eingesetzt zu werden.

oo00oo

Während am Flughafen Basel die jährliche, ausführliche Inspektion der Pisten bisher sehr aufwändig mit entsprechendem Personal durchgeführt wurde, kam in der Nacht vom 8. auf den 9. September dafür ein mit 3D-Lasersensoren ausgerüstetes Fahrzeug zum Einsatz. Dadurch konnte die Dauer der Inspektion der Hauptpiste 15/33 von 25 Nächten auf vier Stunden reduziert werden.

oo00oo

Auf der Basis des A220-100 möchte Airbus einen Langstrecken-Business-Jet entwickeln und damit in Konkurrenz zur Global 7500 von Bombardier, zur Falcon 8X von Dassault und zur G550 von Gulfstream treten. Airbus sieht dies als Ergänzung seiner ACJ-Serie und bezeichnet das Flugzeug als „ACJ TwoTwenty Business Jet“. Das Flugzeug ist 35 Meter lang, hat eine Spannweite von 35,1 Metern und soll bis zu 18 Passagiere 5.675 Seemeilen (10.500 km) befördern können.

Entgegen der ursprünglichen Absicht, mehr Geld für eine geplante Mondmission auszugeben und dafür die von der NASA und dem DLR als fliegende Sternwarte eingesetzte B747SP „SOFIA“ stillzulegen, wurde nun der Budgetentwurf des Kongresses für SOFIA auf das Niveau der letzten Jahre angehoben. Damit kann der Jumbo auch weiterhin seine Forschungsflüge durchführen; auch Lehrermittflüge sollen, sofern die Corona-Pandemie dies erlaubt, wieder durchgeführt werden können.

oo00oo

Eigentlich sollten die A350 der Lufthansa ausschließlich in München stationiert sein, aber nun hat sich die Fluggesellschaft entschlossen, vier dieser Maschinen nach Frankfurt zu verlegen. Auf den Strecken nach Chicago, Los Angeles und Tokio sollen die A350 die B747-8 ersetzen. Die ebenfalls auf der Verbindung nach Tokio eingesetzte A340-300 soll ebenfalls durch den A350 abgelöst werden. Nach Lufthansaangaben soll ein A350 12 Prozent weniger Kerosin verbrauchen als eine B747-8.

oo00oo

Vor 18 Jahren hatte der Schweizer Rüstungskonzern RUAG die Wartung und Fertigung der Do-228 aus der Fairchild-Dornier-Konkursmasse erworben, um mit einer modernisierten Version zum Erfolg zu fliegen. Nachdem der erwartete wirtschaftliche Erfolg ausgeblieben ist, hat RUAG Wartung, Reparatur und Produktion des Flugzeugs an die „General Atomics Europe“ verkauft. Alle 450 in Oberpfaffenhofen Beschäftigten sollen übernommen werden.

oo00oo

Trotz der Corona-Pandemie möchte Condor nun auch in der Schweiz Fuß fassen und beabsichtigt, zur Sommersaison zwei A320 in Zürich zu stationieren. Dagegen hat sich Sundair Ende Oktober in ein Schutzschirmverfahren begeben und möchte die Sanierung der Airline im Eigenverfahren durchziehen. Während dieser Zeit soll der Flugbetrieb weiterlaufen.

Nachdem Mitsubishi Anfang des Jahres die geplanten Testflüge ihres 88-sitzigen Mj90-Jets nicht aufgenommen hatte, haben die Japaner nun die weitere Entwicklung ihres Flugzeugs erst einmal auf Eis gelegt. Allerdings möchte Mitsubishi an den Zulassungsunterlagen weiterarbeiten, um irgendwann in der Zukunft mit der weiteren Entwicklung des Flugzeugs fortzufahren. Die Pläne, diesen Regionaljet zu entwickeln, waren bereits 2008 publiziert worden.



Die B747SP „Sofia“ der NASA und des DLR wird, wie hier im neuseeländischen Christchurch, auch weiterhin zu ihren wissenschaftlichen Flügen starten können.

Nachdem die Stelle des Leiters des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) vier Monate lange nicht besetzt war, hat Dr. Karsten Baumann am 2. November dieses Amt übernommen. Dr. Baumann hatte von 2009 bis 2011 am Aufbau dieser Behörde mitgewirkt und war zuletzt Referatsleiter Luftverkehr, Genehmigung und Planfeststellung im hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen.

Nachdem bereits der Verteidigungsausschuss des Bundestages der Beschaffung von 38 Eurofightern der Tranche 4 zugestimmt hatte, gab nun Anfang November auch der Haushaltsausschuss dem 5,4 Milliarden Euro schweren Rüstungsvorhaben sein O.k. Mit den 38 Kampfflugzeugen sollen die Eurofighter der ersten Version ersetzt werden. Mit der Ablösung der Tornados durch moderne Kampfflugzeuge hat dieser Auftrag nichts zu tun.

oo00oo

Trotz der Corona-Pandemie setzt Lufthansa den Aufbau ihrer Touristikplattform „Ocean“ fort und möchte mit der neuen Konzern-Airline Ende 2021 mit eigenem AOC an den Start gehen. Bereits in diesem Winter sollen ab Frankfurt mit drei Maschinen der Brussels Airlines unter der Marke Eurowings touristische Langstrecken befliegen werden. Während Lufthansa auf der einen Seite Piloten und Kabinenmitarbeiter auf die Straße setzt, sucht sie auf der anderen Seite Personal für „Ocean“.

oo00oo

Nachdem der größte Teil der Emirates A380-Flotte wegen der Corona-Krise untätig am Boden steht, hat sich die Golf-Airline entschlossen, einige A380 als Frachter einzusetzen. Dabei wird der Superjumbo als „Mini-Frachter“ bezeichnet, da er ohne Passagiersitze lediglich 50 Tonnen transportieren kann (die B777F von Emirates Sky Cargo schaffen 107 Tonnen).

oo00oo

Während Delta Air Lines ihre 91 Flugzeuge starke B717-Flotte bis 2025 ausmustern möchte, sieht Hawaiian Airlines keinen Grund für eine solche Maßnahme. Zurzeit wäre man mit der B717 (Hawaiian hat 19 davon in ihrer Flotte) „sehr, sehr glücklich“, denn die B717 wäre das perfekte Flugzeug für die kurzen, aber aufkommensstarken Flüge zwischen den hawaiianischen Inseln.



Foto: Wayne Williams/NASA/DLR



Der letzte Flug von Tegel – durchgeführt von AirFrance.



Redaktionsschluss

Ausgabe 1/2021 – 20.01.2021

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, Lutz Pritschow, Frank Sasse, Jörg Biermann (Int. Affairs), Roman Glöckner (Berlin), Bernd Büdenbender (Technik), Sebastian Wanders (Internet), Elena Stegemann, Veronika Gebhart, Melina Münch (Redaktionelle Beratung), Jens-Michael Kassebohm (Facebook), Thomas Ullrich (Allgemeine Dienste), Barbara Gegenwart

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

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Matthias Maas, Jan Janocha, Axel Dannenberg, Jörg Biermann, Gerd Gerdes, Oliver Wessollek, Roman Schütz, Jens Lehmann, Thomas Williges, Werner Fischbach, Emmi Enneper, Thorsten Raue, Michael Stappen, Elena Stegemann, Gerrit Griem, Rainer Bexten, Michael Kassebohm, Jörg Waldhorst, Bernd Büdenbender, Stefan Handke, Rüdiger Purps, Frank Sasse, Thomas Ullrich, Andreas Fecker, Marcel Deckert, Silvana Williges

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: DC6 – Polarlichter in Norwegen. Foto: Everts Air Cargo

U3: Bye, Bye TXL. Foto: Frank Sasse

U4: Weihnachten in Melbourne. Foto: Air Service Australia

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

Druck: ColorDruck Solutions GmbH | Gutenbergstraße 4 | 69181 Leimen

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

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

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

ISSN 0015-4563



#DankeTXL



**Der Vorstand, das Redaktionsteam und
das Team der Geschäftsstelle wünschen
allen Leserinnen und Lesern
des „der flugleiter“ ein friedliches,
glückliches Weihnachtsfest und
ein gesundes und erfolgreiches
Jahr 2021!**