

AUSGABE 5/2018

- **FRANKFURT APRON (TEIL 2)**
- **EUROCONTROLS BLICK IN DIE GLASKUGEL**
- **DIE SACHE MIT DEM FLUGLÄRM**
- **FLUGHAFEN DORTMUND STELLT SICH DEN HERAUSFORDERUNGEN**

der flugleiter



EINLADUNG



zur Bundesdelegiertenkonferenz der GdF e. V.
am 9. und 10. November 2018 in 64295 Darmstadt

Ort: Hotel Maritim Konferenzhotel, Rheinstraße 105
Start: 10.00 Uhr



1. Vorschlag der Tagesordnung

- P.1: Eröffnung der Versammlung und Begrüßung der Mitglieder und anwesenden Gäste durch den Bundesvorsitzenden
- P.2: Wahl und Einsatz der Tagungsleitung
- P.3: Genehmigung/Ergänzung der vorgelegten Tagesordnung
- P.4: Berufung der Mandatsprüfungskommission und des Wahlausschusses
- P.5: Berichte
- P.6: Feststellung der Beschlussfähigkeit
- P.7: Diskussion und Entlastung des Bundesvorstands
- P.8: Bundesvorstandswahlen
- P.9: Diskussion und Beschluss der Vorlagen
- P.10: Interne Organisation
- P.11: Verschiedenes
- P.12: Verabschiedung und Ende der Bundesdelegiertenkonferenz

Für Fragen steht die Geschäftsstelle gerne zur Verfügung.



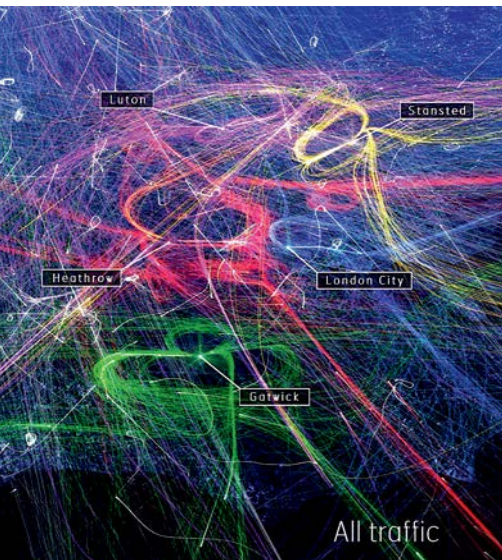
Military Radar Conference **S. 9**



Revolution bei Apron Frankfurt Teil 2 **S. 17**



Eurocontrols Blick in die Glaskugel **S. 20**



Diversion – aber nicht bei uns! **S. 27**



DTM – Ein Flughafen stellt sich den Herausforderungen **S. 36**

Editorial	04
Termine	06
GdF Pressemitteilung: Luftfahrtgipfel zur Krisenbewältigung	07
Verbände Military Radar Conference – London/UK	09
Verbände IFISA Jahresmitgliederversammlung und Seminar 2018	13
Verbände Ein internationales Meeting zum Thema Flugdatenbearbeitung	15
ATC Revolution bei Apron Frankfurt Teil 2: Fortschritte und harte Arbeit	17
ATC Eurocontrols Blick in die Glaskugel	20
Berichte Die Sache mit dem Fluglärm	24
Berichte Diversion – aber nicht bei uns!	27
Berichte TOP (oder FLOP?) – Karrierechancen für Frauen – Der FOCUS-Test im Fokus	28
Joe's Corner Die neue „Leichtigkeit des Seins“	30
Spotter I	31
Accidents/Incidents TACA 110 – „Nowhere to land“	32
Bücher FliegerKalender 2019	34
Spotter II	35
Airports DTM – Ein Flughafen stellt sich den Herausforderungen	36
Interview Fragen an – Udo Mager	38
Aus aller Welt Kurz und Interessant	40
Impressum	42



von Matthias Maas,
Bundesvorsitzender

Liebe Mitglieder, liebe Kolleginnen und Kollegen, verehrte Leser,

herzlich willkommen zur fünften Ausgabe unseres „der flugleiter“ im Jahr 2018.

Was war das für ein heißer Sommer – und da meine ich nicht nur die meteorologischen Umstände, die uns eine der längsten und trockensten Hitzeperioden beschert haben, an die ich mich persönlich erinnern kann.

Nein, auch im Bereich Luftverkehr war dieser Sommer einzigartig, wenn auch nicht im positiven Sinne. Überdurchschnittlich viele **Flugausfälle und große Verspätungen** begleiteten uns nun schon das ganze Sommerhalbjahr und haben so manchem Passagier den Spaß am Fliegen gründlich verdorben.

Die vielfältigen Gründe dürften mittlerweile jedem bekannt sein, füllten sie doch ständig, wenn auch oftmals aus unterschiedlicher Perspektive (Airlines, Airports oder Flugsicherung) und mit gegenseitiger Schuldzuweisung, die Medien. Und nun? Nun neigt sich dieser Sommerflugplan mit Rekordzahlen bei Passagieren und Flugbewegungen, aber eben auch mit Problemen im Ablauf, dem Ende entgegen. Die Situation wird sich merklich entspannen und das Problem wird augenscheinlich etwas in den Hintergrund rücken.

Trotzdem kam es am Anfang Oktober zu einem Luftverkehrsgipfel in Hamburg. Ein Luftverkehrsgipfel, zu dem der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Andreas Scheuer (CSU), eingeladen hatte und bei dem Vertreter des Bundes, der Länder, der Flugsicherung, der Airlines und der Flughäfen zusammenkamen, um zu beraten, wie man im nächsten Jahr eine solch schlechte Performance, an der alle Systempartner nicht unschuldig waren, vermeiden kann. Bereits im Vorfeld war von einigen

Spitzenvertretern der Deutschen Luftverkehrswirtschaft in öffentlichen Äußerungen zu hören, dass sich vor allem die Arbeitnehmer (und hier ganz speziell auch die Fluglotsen) kooperativ und verantwortlich zeigen müssten. Schlagworte wie Mehrarbeit/Überstunden, Flexibilisierung der Arbeitszeit sowie weitere tarifliche Änderungen waren da zu hören. Alles Punkte, die ohne Einbeziehung der Sozialpartner, also der verantwortlichen Gewerkschaften, nicht umsetzbar sind. Umso verwunderlicher ist es, dass nicht ein einziger Gewerkschaftsvertreter zu diesem Luftfahrtgipfel eingeladen wurde. Daraufhin gab es einen gemeinsamen Brief von vier Gewerkschaften der Branche (VC, UFO, TUEM und GdF), persönlich an Bundesminister Scheuer gerichtet, mit dem Hinweis auf diese Situation. Es wäre doch sehr verwunderlich, die Sozialpartner bei der Aufarbeitung dieser Krise nicht zu beteiligen. So konnte man im Vorfeld vermuten, dass es sich bei diesem Gipfel um eine Alibiveranstaltung handeln könnte, an deren Ende sich die Verantwortlichen vor die Mikrofone stellen und voller Stolz verkünden, dass ja alle Verantwortlichen an einen Tisch gebracht worden seien, man die Fehler analysiert habe und nun alle die Ärmel hochkrepeln werden, damit sich so etwas wie diesen Sommer nicht wiederholen wird!

So ähnlich kam es dann auch!

Die Gewerkschaftsvertreter hingegen bekamen wenige Tage vor dem Gipfel eine Nachricht aus dem BMVI, dass sich der Bundesverkehrsminister im Nachgang zu der Veranstaltung in Hamburg mit den Vertretern der Sozialpartner treffen möchte. Dieses wird in einigen Tagen stattfinden und wir werden darüber berichten.

Was wird dann wohl nächstes Jahr passieren?

Nehmen wir die Airports, welche große Probleme mit der Bewältigung der Passagiere im Bereich der Sicherheits-



kontrollen hatten: Da werden mit Sicherheit bis zum nächsten Sommerflugplan neue Kontrollspuren gebaut werden, ebenso von den Subunternehmen genügend ausgebildete Sicherheitsfachkräfte zur Verfügung gestellt werden und das ganze wird deutlich reibungsloser ablaufen. – **Hausaufgaben gemacht** –

Nehmen wir die Airlines, Beispiel Lufthansa: Dort wird es im nächsten Jahr mit Sicherheit nicht mehr zu der großen Anzahl an selbst verursachten Flugausfällen und/oder Verspätungen kommen. Auch hier wird entsprechend einer eventuell angepassten Anzahl von Flugbewegungen sowohl genügend Personal als auch einsatzbereites Fluggerät zur Verfügung stehen. – **Hausaufgaben gemacht** –

Nehmen wir die Deutsche Flugsicherung: Das Personalproblem, welches dieses Jahr zu einem deutlichen Anstieg der flugsicherungsverursachten Delay-Minuten führte, wird im nächsten Jahr genauso, wenn nicht noch stärker, vorhanden sein. Dieses Problem ist nicht in einem oder zwei Jahren zu lösen, dieser „Stein der Weisen“ ist noch nicht gefunden. – **Hausaufgaben nicht zu schaffen** –

Sicherlich wird derzeit die Kapazität der Ausbildungsakademie auf 120 Azubis im Bereich der Fluglotsen aufgestockt. Das bedeutet aber (falls das so die nächsten Jahre beibehalten wird) gerade einmal die Kompensation der vermutlichen Altersabgänge, jedoch noch keinen spürbaren Personalaufbau.

Gleichzeitig bedeuten aber auch mehr Auszubildende an der Akademie einen erhöhten Bedarf an Gastlehrern/aktiven Lotsen, die zur Ausbildung dringend benötigt werden. Sie sehen, wir bewegen uns da in einem Teufelskreis. Da darüber hinaus in den nächsten Jahren aber gleichzei-

tig der Flugverkehr weiter zunehmen wird, darf man gespannt sein, wie sich die Lage entwickelt.

Eine Führungskraft der DFS, in Personalangelegenheiten besonders bewandert, beschrieb es einfach mit fünf Worten: „**Nächstes Jahr wird es schlimmer!**“ Warten wir es ab, gerne lasse ich mich im nächsten Sommer an den hier getätigten Aussagen messen.

Als Gewerkschaft steht uns dieses Jahr noch ein Großereignis ins Haus. Am 9. und 10. November 2018 wird in Darmstadt die **Bundesdelegiertenkonferenz der GdF** stattfinden.

Bei den Vorstandswahlen stehen die Ämter des Bundesvorsitzenden, des Geschäftsführers und des Bundesvorstandes Tarif und Recht zur Wahl. Darüber hinaus verspricht die Tagesordnung eine interessante und diskussionsreiche Veranstaltung. In der nächsten Ausgabe wird sehr ausführlich darüber berichtet.

Jetzt aber wünsche ich Ihnen allen viel Vergnügen beim Lesen dieser Ausgabe unseres „der flugleiter“.

Wie immer freut sich das Redaktionsteam über ein Feedback.

Es grüßt Sie herzlichst

Matthias Maas
Bundesvorsitzender



OKTOBER 2018

02.	Arge Beruf & Soziales	Frankfurt
04. – 05.	IFAIMA	Ankara
10. – 12.	IFATCA	Dublin
15. – 19.	JARUS Drohnen-Tagung	San Diego
15. – 19.	ATCEUC	Ukraine
15. – 16.	Tarifkommission	Frankfurt
17.	Vermögenskommission	Frankfurt
18.	Vorstandssitzung FSAD	Frankfurt
20.	FSAD-Strategie	Frankfurt
24. – 25.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt

NOVEMBER 2018

01. – 02.	Vorstandssitzung FSBD	Frankfurt
05. – 08.	IFATSEA	Tunis
07.	Revisionskommission	Frankfurt
08.	FSAD/FSTD Obleutemeeting	Darmstadt
	FSBD-Obleute/erweiterte Vorst.	
	Vorstandssitzung FSTD	
09. – 10.	Bundesdelegiertenkonferenz	Darmstadt
21. – 22.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt
29. – 30.	Vorstandssitzung FSTD	Frankfurt

DEZEMBER 2018

11. – 12.	Arge FDB	Frankfurt
13. – 14.	Vorstandssitzung FSBD	Frankfurt
13.	Vorstandssitzung FSAD	Frankfurt
17. – 18.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt
19. – 20.	Tarifkommission	Erding

Kein Anspruch auf Vollständigkeit!

Die neue Adresse der Geschäftsstelle:

Frankfurt Airport Center 1
 Gebäude 234 | HBK 31
 Hugo-Eckener-Ring | 60549 Frankfurt am Main
 Neue Telefonnummer der Geschäftsstelle: 069/6060 899 0

Pressemitteilung

Luftfahrtgipfel zur Krisenbewältigung – Gewerkschaften fordern Beteiligung –

Der in der Wochenendausgabe des Handelsblatts am 24. August 2018 unter dem Titel „Chaos am Himmel“ erschienene Beitrag veranlasst die Gewerkschaft der Flugsicherung (GdF) und die „Trade Union Eurocontrol Maastricht“ (TUEM) zu folgenden gemeinsamen Feststellungen:

Die nur noch als desolat zu bezeichnende Situation im Luftverkehr haben die Wirtschaftsunternehmen in der Luftverkehrsindustrie, aber auch die Politik, im Wesentlichen selbst verschuldet.

Die derzeitige – jedenfalls nicht kurzfristig behebbare – Flugausfall- und Verspätungssituation am Himmel über Deutschland und Europa führt nun augenscheinlich dazu, dass jeder Akteur die Schuld auf den anderen schiebt und versucht, das eigene Handeln der letzten Jahre aus der Schusslinie zu bekommen.

Einerlei ob, Flughafenverband, Airlines, Flugsicherung oder Sicherheitsfirmen an Flughäfen und letztlich auch die Politik – alle haben ihren Teil dazu beigetragen, dass wir jetzt genau da stehen, wo wir sind, nämlich **vor einem großen Scherbenhaufen in puncto Verspätungen und Flugausfällen in ganz Europa.**

Die Ursachen allein auf Deutschland begrenzen zu wollen, wäre zu einfach und keine korrekte Wiedergabe des Gesamtbildes. Auch der von der Europäischen Kommission und der Verkehrskommissarin Violeta Bulc zu verantwortende Regulierungswahn hat nicht unerheblich zur jetzigen Situation beigetragen. Im Hinblick auf diese Verantwortung wirkt das derzeitige Verhalten der Topmanager in den Unternehmen der Luftverkehrsindustrie zunehmend hilf- und planlos.

Auszug aus dem
„Handelsblatt“
24./25./26.08.2018

DEUTSCHLANDS WIRTSCHAFTS- UND FINANZZEITUNG

Haltung, bitte!
Fußballstar und Investor
Philipp Lahm im Interview. S. 16

Historischer Verfall
Wie es mit den Zinsen immer weiter nach
unten ging – Grafik des Tages. S. 32

Ruhe, bitte!
Für den nächsten
man wirklich ent...

G 02531 NR. 163

WOCHENENDE 24./25./26. AUGUST 2018



Verkehrsminister Scheuer,
Lufthansa-Chef Spohr
Gemeinsamer Krisengipfel

Gesucht: Kurs aus dem Chaos

Verkehrsminister Scheuer will die Probleme im Luftverkehr angehen und lädt zum Krisengipfel. Doch die Branche ist zerstritten. Und der Ärger dürfte anhalten.

Der Termin steht: Anfang Oktober, wohl am Fünften des Monats, werden die Spitzen der Luftfahrtindustrie nach Hamburg reisen. Nicht nur Lufthansa-Chef Carsten

„Was wir in diesem Sommer spüren, ist nur ein erstes laues Lüftchen“, warnt Matthias Maas, Bundesvorsitzender der Gewerkschaft der Flugsicherung. „Eurocontrol weiß jetzt schon, dass man im kommenden

Kurz not

Die 2...
Für die...
ein...
ten...
werf...
Prakt...
weil...
heiß...
sch...
7

Der Versuch der Politik, angeführt von Bundesverkehrsminister Scheuer (CSU), bei einem Gipfeltreffen Anfang Oktober 2018 in Hamburg Lösungen zu suchen und zu finden, ist – wenn auch aus unserer Sicht viel zu spät – vielleicht ein erster richtiger Schritt auf dem Weg zu Lösungsansätzen. Dabei muss jedoch klar sein: Wenn dieser Gipfel nicht als „Alibiveranstaltung“ ohne Wert in die Annalen der Luftfahrt eingehen soll, dann ist eine Beteiligung der Sozialpartner, sprich der betroffenen Arbeitnehmervertreter, nicht nur hilfreich, sondern dringend erforderlich.

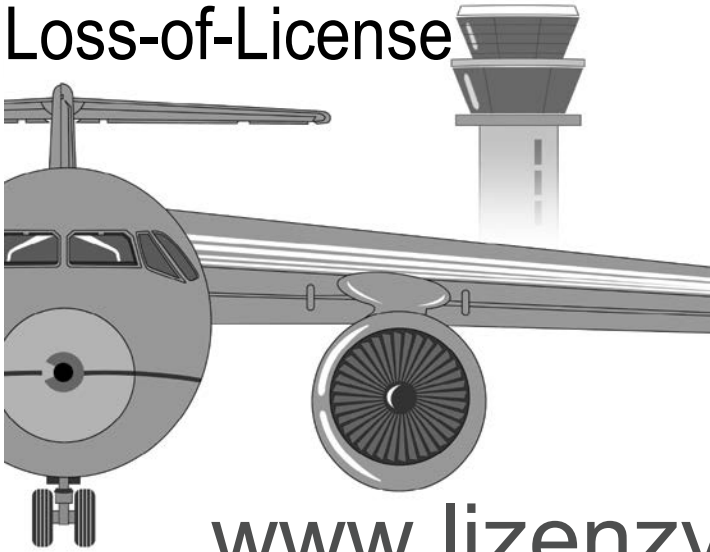
Bei diesem Gipfel muss es in allererster Linie darum gehen, aus allen Bereichen die Defizite in den technischen, strukturellen und personellen Bereichen ehrlich aufzuzeigen und zu erläutern, wie und bis wann eine Entspannung erreicht werden kann. Es nützt weder den Unternehmen noch den Passagieren als Kunden, wenn halbherzige Ver-

sprechen, welche später nicht gehalten werden können, einen vorübergehenden Burgfrieden besiegeln, die wahren Ursachen für das Dilemma aber erneut verschleiern und nur dazu führen, dass im nächsten und im folgenden Jahr der „Aufschrei der Überraschung“ und die vorgefundenen Probleme noch größer sind als heute.

Das Thema liegt auf der Hand: Radikale Sparprogramme auf dem Rücken der Beschäftigten und der Kunden vertragen sich nun einmal nicht mit den allseits gewünschten stabilen und sicheren Verhältnissen im Luftverkehr. Ohne eine aktive Beteiligung der Gewerkschaften wird es daher kurz- bis mittelfristig keine Auflösung des Dilemmas und somit keine spürbare Entspannung am Himmel geben können.

Matthias Maas
Bundesvorsitzender GdF e. V.

Volker Dick
Präsident TUEM



Loss-of-License

**Versicherungen
für DFS Lotsen,
Regionallotsen,
FDB und Apron**

Versicherungsbüro Petersen GmbH
Thomas-Mann-Str. 9
76275 Ettlingen
Tel.: (07243) 71 98 03
E-mail: mail@lizenzverlust.de

www.lizenzverlust.de

Military Radar Conference London/UK

29.-30. August 2018



von Jens Lehmann

Der Vorstand Internationales bekam im Sommer dieses Jahres die etwas überraschende Einladung, an der international bekannten „Military Radar“-Konferenz in London teilzunehmen und einen Vortrag zum Thema „Drones – Accommodation vs. Integration. An ATC Point of View“ zu halten.

Diese zweitägige Konferenz brachte Experten aus ganz verschiedenen Themengebieten zusammen, um den aktuellen Stand der Technik im Bereich „Reconnaissance and Detection“ vorzustellen und mögliche zukünftige Entwicklungen zu erörtern.

Der viel beachtete und tatsächlich sehr spannende Einleitungsvortrag wurde durch Mr. Brian „Bear“ Lihani, Deputy Chief, Aerospace Warning Branch HQ NORAD gehalten. Das North American Aerospace Defense Command (NORAD; *Nordamerikanisches Luft- und Weltraum-Verteidigungskommando*) ist eine gemeinsame Einrichtung der Vereinigten Staaten von Amerika und Kanada, die den Weltraum überwachen und vor Angriffen mit Interkontinentalraketen (ICBM) warnen soll. NORAD ist die zentrale Führungsstelle für die Luftverteidigung und Frühwarnung der amerikanischen und kanadischen Luftstreitkräfte und feiert dieses Jahr sein 60-jähriges Bestehen.

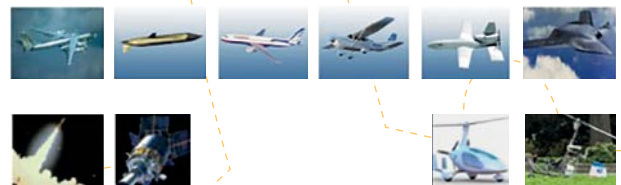
Nach dem Ende des Kalten Krieges mussten die Ziele von NORAD neu definiert werden. Um Kürzungen zu vermeiden, wurde 1989 auch damit begonnen, Anti-Drogen-Operationen zu unterstützen, z. B. durch die Radarverfolgung von kleinen Flugzeugen.

Die Aufgaben von NORAD haben sich in Richtung Luftraumkontrolle und insbesondere nach 9/11 für immer geändert und auch in Richtung Terrorabwehr nach außen und innen entwickelt („Operation Noble Eagle“) und wurden vor kurzem auch auf maritime Überwachung zur Unterstützung der US Coast Guard erweitert.



2006 wurde NORAD offiziell vom Tiefbunker im Cheyenne Mountain auf die Peterson Air Force Base im El Paso County/Colorado, verlegt. Der Bunker im Cheyenne Mountain wurde in den Status „warm standby“ (*Alternate Command Center*, in Reserve bei sofortiger Einsatzbereitschaft) versetzt. Außerdem dient es NORAD zu Trainingszwecken. Mit dieser Maßnahme will man in Krisen schneller und flexibler reagieren können.

Übereinstimmend mit allen Folgerednern betonte auch Mr. Lihani, dass die Bedrohungen von früher immer noch vorhanden sind, sich jedoch entwickelt und verändert haben.



Neben den „herkömmlichen“ strategischen Bedrohungen wie russischen Langstreckenbomben oder Cruise-Missiles kamen in den vergangenen Jahren zahlreiche neue hinzu: die sog. „asymmetric threats“; dies können zivile Luftfahrzeuge sein (siehe 9/11), ganz normale, aber umgebaute UAVs oder auch „non-traditional aviation-threats“ wie Hypersonic boost gliders, Maneuvering Missiles mit unvorhersagbaren Trajektorien oder Stealth UAVs. Weitere Herausforderungen sind mögliches GPS-Jamming durch sog. „High Altitude Long Endurance“-UAVs (HALE), High Altitude Airships (HAA) in 75.000 ft oder auch Wind-



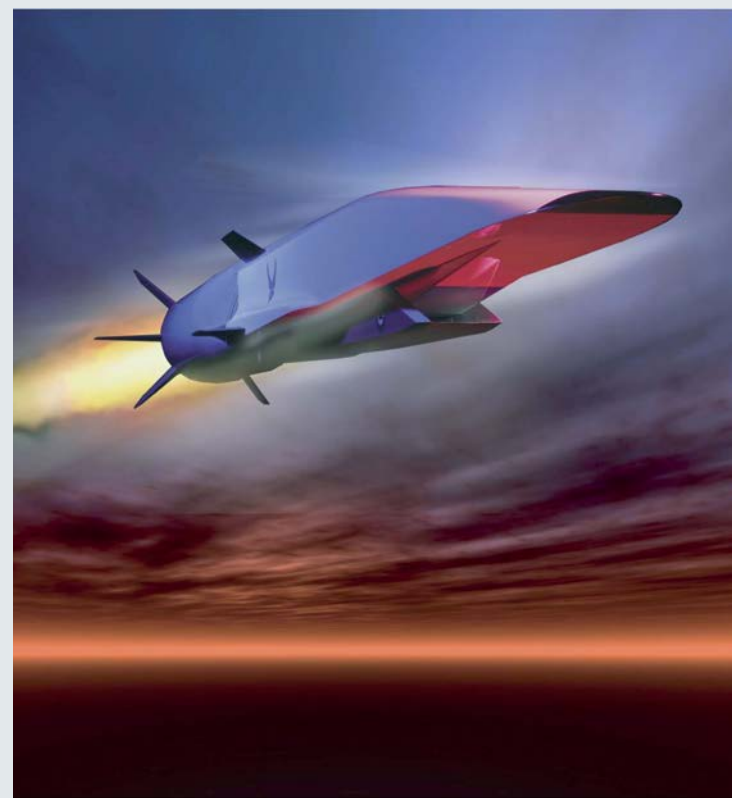
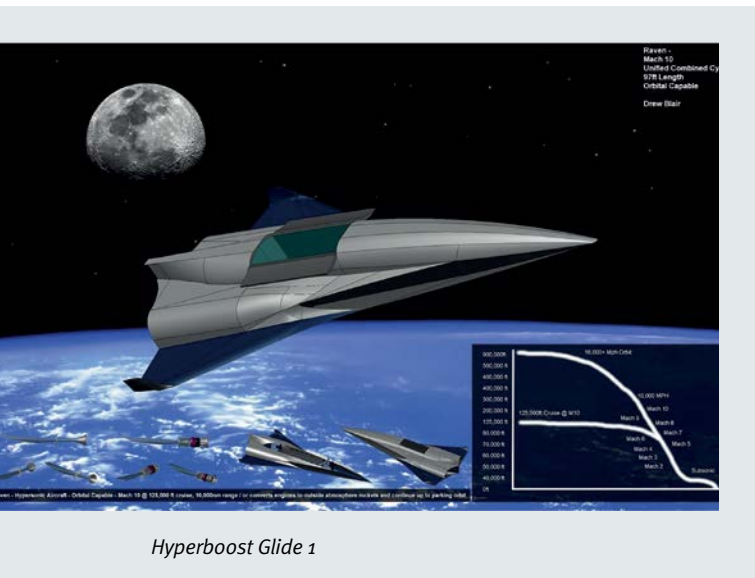
Maneuvering Missile 1

kraftanlagen mit ihren Turbinen, die manche Radaranlagen unbrauchbar machen können.

Auf all diese Bedrohungsszenarien versuchen die USA und Kanada mit zahlreichen technischen Entwicklungen zu reagieren. Entwicklungen wie „Over-the-horizon radar (OTH)“, „Scorpion“ oder „STARs“ sowie die Initiative „Spectrum Efficient National Surveillance Radar“ (SENSR) in Zusammenarbeit mit der FAA sollen dies ermöglichen, kosten aber Milliarden von Dollar. Dabei stehen die USA wie viele andere Staaten auch vor dem Problem, dass vie-



Maneuvering Missile 2 (MBDA's SPEAR)



le der bisher bestehenden Radaranlagen am „End-of-life cycle“ angekommen sind und dringend ersetzt werden müssen, es jedoch an den nötigen Finanzmitteln dafür fehlt.

In den folgenden Vorträgen ging es um Artificial Intelligence, Machine Learning, High Bandwidth Memory und Big Data Transfer. Man geht in Expertenkreisen davon aus, dass der nächste Kalte Krieg bei diesen Themen bzw. als Cyberkrieg bereits im Gange ist. Dabei spielt neben den altbekannten Akteuren insbesondere China eine ganz entscheidende und zunehmend große Rolle.

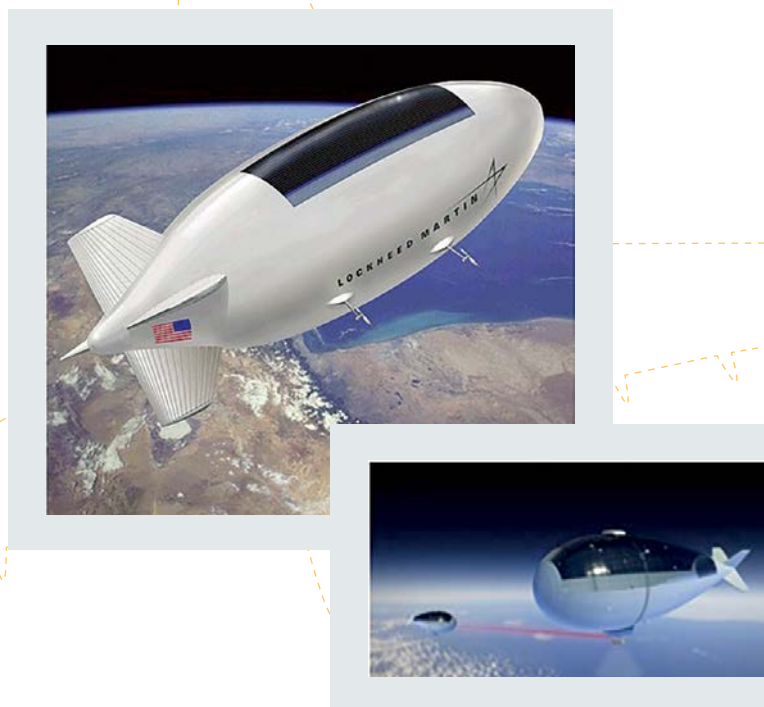
Einen krassen Kontrast stellte anschließend der Vortrag des Autors dieses Artikels dar, bei dem es um „Drone Accommodation vs. Integration – an ATC point of view“ ging. Dieser vielbeachtete Vortrag kam bei den Teilnehmern sehr gut an und wurde nicht nur mit viel Applaus, sondern auch mit zahlreichen Fragen zur praktischen Umsetzung gewürdigt. Im Anschluss wurde der Vorstand Internationales gleich für die Folgekonferenz im Dezember „gebucht“, was eine besondere Ehre darstellt.

Außerdem wurde Jens Lehmann gebeten, einen Round Table zu „low, slow, small: civilian and military responses to drones“ zu leiten.

Es folgte ein weiterer sehr interessanter Vortrag zur radargestützten Entdeckung von Landminen (Ground Penetrating Radar, GPR). Diese Plage der Menschheit ist noch immer ein riesiges Problem in den Krisenherden dieser Welt. Dabei ist bei dieser Art der Minensuche nicht nur die notwendige hohe Impulsverlustrate durch sehr unterschiedliche Bodenbeschaffenheit ein großes Problem, auch erschwert die unglaubliche Vielfältigkeit der Landminen sowohl die Entdeckung als auch die Klassifizierung. Oft kann eine Mine nur aus nächster Nähe erkannt werden,

was die Räumung zusätzlich gefährlich macht. Allerdings sind die Ergebnisse sehr vielversprechend.

Weitere Vorträge beschäftigten sich mit „Tornado and Severe Storm Detection“ durch Dual Polarization Multi-Function Phased Array Radar oder der Entdeckung und Verfolgung von sehr kleinen Drohnen durch Holographic





Tu-22M



„Bear“



Tu-160m

Russian Long-Range Aviation

Radar, wobei insbesondere auf die komplizierte mathematisch- algorithmische Unterscheidung von Drohnen und Vögeln am Flugverhalten eingegangen wurde.

Bedauerlicherweise waren manche Vorträge sehr technisch-mathematisch, so dass sich doch ab und zu die Frage nach der richtigen Zielgruppe stellte. Dabei ging es u. a. um „Micro-Doppler“-Technik zur Jet Engine sowie Helicopter Rotor Modulation“, um „Inverse Synthetic Aperture Radar (ISAR) for 3D Imaging“, „Bright Spark Ultra-High Resolution SAR“, „Passive Radar“, „Faceted Cylindrical Array Radar“, „Multi-Phased Planar Array Radar“ oder auch „Polarimetric Radar“.

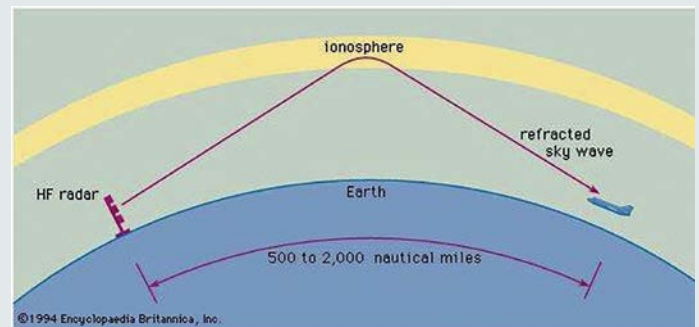
Abschließend wurde noch auf die neueste Entwicklung des sog. „Cognitive Radar“ eingegangen. Dabei wird es sich um ein Radarsystem handeln, das die Umgebung und deren Bedingungen erkennt, sich dann selbstständig an die Gegebenheiten anpasst und die eigene Leistung entsprechend optimiert.

In der abschließenden Panel Discussion wurde noch einmal deutlich, dass die meisten Kunden, die eine Radaranlage kaufen, nicht nur ein Radar per se, sondern eher eine „eierlegende Wollmilchsau“ haben möchten, die neben reiner Erkennung von Zielen auch Aufklärung, umfassende Informationsgewinnung, Verfolgung und am besten auch gleich noch Bekämpfung haben wollen, das alles möglichst in Echtzeit, simultan und natürlich kostengünstig. Dies stellt die Industrie vor eine unlösbare Aufgabe, an der dennoch ganz viele Firmen arbeiten.

Der Vorstand Internationales war bei dieser Konferenz sicher ein etwas „exotischer“ Redner mit einem völlig anderen Themenkomplex und fühlte sich bei den vielen anwesenden Militärs und Wissenschaftlern manchmal fehl am Platz, konnte aber dennoch zur Vielfältigkeit der Konferenz sowie zum Erkenntnisgewinn zahlreicher Teilnehmer erfolgreich beitragen.



Over-the-horizon radar





IFISA Jahresmitgliederversammlung und Seminar 2018



von Oliver Wessollek

Anfang des Jahres hatte ich mich bereit erklärt, im IFISA executive board unterstützend tätig zu werden, nachdem durch zwei Ausfälle und einer langfristigen Erkrankung der Vorstand der IFISA stark eingeschränkt war. Ich unterstützte als Vorstandsmitglied der IFISA bei der Planung und Vorbereitung

des jährlichen IFISA Seminars und der Jahresmitgliederversammlung, welche in diesem Jahr im norwegischen Bodø stattfand. Wie üblich wurden gleich zu Beginn der Versammlung die Vorstandsberichte vorgetragen und der Vorstand entlastet. Mit einem Skript zum Fünfjahresplan der IFISA stellte ich mein erstes Arbeitspapier vor, welches einstimmig angenommen wurde. Weiter wurden Änderungen in der Geschäftsordnung und Satzung der IFISA vorgestellt. Nachdem John Baldwin schon Anfang des Jahres bekannt gab, dass er nicht mehr als Präsident für eine weitere Amtszeit zur Verfügung stehen würde und auch die Geschäftsführerin bekannt machte, dass sie für eine reibungslose Übergabe Ihrer Tätigkeit nur noch maximal ein Jahr zu Verfügung stehen würde, musste der Vorstand neu ausgerichtet und gewählt werden. Mikkel Liebman Drescher aus Dänemark wurde zum neuen Präsidenten gewählt. Oliver Wessollek stand zur Wahl als Vize-Präsident



Arbeitsgruppe



Arbeitsgruppe Indonesien



Vice President



Dr. Anthony Smoker



EASA-Vertreter

und wurde einstimmig gewählt. Mehrere andere Posten wurden ebenfalls neu besetzt, so dass der Vorstand personell nun wesentlich besser aufgestellt ist. Die IFISA ist eine recht junge Organisation und wächst stetig weiter. Eine bereits tätige Arbeitsgruppe zum Thema Lizenzierung und Ausbildung wird weiter an diesen Themen arbeiten und eine neue Arbeitsgruppe zum Thema Remote AFIS wird ab Anfang nächsten Jahres ihre Arbeit aufnehmen. Internationale Kooperationen mit anderen Fachverbänden werden derzeit etabliert und ein Austausch mit IFATCA, IFATSEA sowie IFAIMA ist angestoßen worden.

Während des Seminars wurden die ersten Ergebnisse der Arbeitsgruppe Lizenzierung vorgestellt und diskutiert. Dr. Anthony Smoker stellte erste Untersuchungsergebnisse der der Universität Lund (Schweden) zum Thema „Remote Tower – a Human Factors Perspective“ vor.

NAV CANADA-Vertreter Scott Hunter stellte ein Update des neuen bzw. in Arbeit befindlichen ICAO AFIS Manuals vor. Fabio Grasso von der EASA stellte die Fortschritte der EASA-Regulierungen vor. Interessant war dazu ein Vortrag zur Integration von RPAS (im Allgemeinen bekannt als Drohnen) in das System Flugsicherung. Die polnische Flugsicherung stellte dazu ihre Drohnen APP vor.

In verschiedenen kleinen Workshops konnte unter anderem mit den Vertretern zu den einzelnen Themen wie Remote AFIS Tower oder Lizenzierung und Ausbildung diskutiert sowie Informationen ausgetauscht werden. Dies ist vor allem bei den Themen zu EASA-Regularien sehr hilfreich. Die Vertreter der EASA konnten so direkt befragt werden und erläutern, welchen Standpunkt die EASA zu den einzelnen Punkten vertritt. So können unter Umständen Missinterpretationen vermieden werden.



IFISA executive board 2018



Blick auf den Veranstaltungsort Bodø. **Quelle: Internet**

Ein internationales Meeting zum Thema Flugdatenbearbeitung



von Oliver Wessollek

Im Rahmen des jährlich stattfindenden NATCA-Meetings (Norwegian Air Traffic Controller's Association) wurde Oliver Wessollek erstmals eingeladen. Zufällig fand dieses Meeting ein paar Tage vor der IFISA Konferenz ebenfalls in Bodø/Norwegen statt.

Die NATCA besteht aus Mitgliedern der verschiedenen Fachverbände aus Island, Irland, Norwegen, Schweden, Dänemark, Kroatien sowie Maastricht. Der Informationsaustausch befasste sich neben den fachlichen Themen auch mit sozialen Punkten und Arbeits- sowie Rahmenbedingungen.

Natürlich sind die Arbeitsbedingungen bei den einzelnen Flugsicherungsanbietern höchst unterschiedlich. Urlaub,

Kuren oder Pausenansprüche sind herausragende individuelle Errungenschaften, welche nicht als selbstverständlich angesehen werden dürfen.

Sehr interessant waren die Erfahrungen der älteren Teilnehmer. Demnach ist nicht nur in Deutschland seit Jahren und Jahrzehnten den Kollegen erzählt worden, dass Flugdatenbearbeiter keine Zukunft haben, dass die neuen Systeme ihre Arbeit erledigen würden und keine manuellen Eingriffe in Flugplandaten und Flugverlaufsdaten mehr notwendig sein werden. Doch es gibt sie immer noch! Und ja, auch in Zukunft wird es sie geben, vielleicht nicht mehr in so großer Zahl – aber dennoch wird es sie geben. Denn so flexibel kann kein System sein, das die vielfältigen und völlig unterschiedlichen Bedürfnisse des Luftverkehrs automatisiert erledigen kann, es wird immer manuelle Zuarbeit und Eingriffe notwendig machen.

In Maastricht wurde vor kurzem eine neue Karrierestruktur für den Bereich der FDBs implementiert. So haben

die Flugdatenbearbeiter nun die Möglichkeit, neben dem Flow-Koordinator auch Supervisor Assistants zu werden.

Beim Besuch des kleinen ACC in Bodø wurden die verschiedenen Arbeitspositionen der FDBs vorgestellt und die Arbeitsweisen erläutert. Es wird dort ebenfalls mit dem uns bekannten Indra-System gearbeitet. Schnell stellte sich heraus, welche Nachteile damit verbunden sind und dass die Arbeitsweisen und Workarounds, die wir alle als Flugdatenbearbeiter so kennen, dort ebenfalls angewendet werden müssen. Die Ähnlichkeiten waren sehr verblüffend. Eine besondere Arbeitsposition ist die sogenannte HF-Position. Dort in einem separaten Raum sitzt ein FDB am Mikrofon sowie Headset und nimmt Änderungen des *oceanic traffic* entgegen und leitet Freigaben an die Cockpit Crews weiter.

Auch Norwegen gehört der iTEC-Allianz an und plant eine Einführung dieses neuen Systems. Zurzeit wird an einem neuen Zeitplan zur Implementierung gearbeitet, da es wohl größere Schwierigkeiten zu geben scheint.

Alles in allem konnten in Bodø sehr wertvolle Erkenntnisse gewonnen werden. Weiterer Informationsaustausch ist geplant und soll als Plattform für die zukünftige Entwicklung im Bereich der Flugdatenbearbeitung genutzt werden.

Als weiterer Höhepunkt wurde ein Besuch im örtlichen Remote Tower Center angeboten. Es wurde uns erläutert, dass es schon im nächsten Jahr mit einem kleinen Flugplatz auf einer der vielen vorgelagerten Inseln losgehen soll. Dieser AFIS (Aerodrome Flight Information Service) Platz soll dann aus dem RTC in Bodø gearbeitet werden. Man will bis zu fünfzehn AFIS Flugplätze dort integrieren. Man erläuterte uns und machte keinen Hehl daraus, dass für eine wirtschaftliche Betrachtung des RTC zukünftig auch *multiple* und auch *simultaneous* gearbeitet werden soll. Allerdings stellte man auch klar, dass bis dahin noch sehr viel an Forschungs- und Entwicklungsarbeit zu leisten sei.



GdF in Bodø **Mitbringsel aus der GdF-Geschäftsstelle**

Was wie Mitgliederwerbung aussieht, sind kleine Aufmerksamkeiten, die während der IFISA Mitgliederversammlung/Seminar an die Delegierten verteilt wurden. Ob der indonesische Delegierte allerdings in seinem Heimatland einen Schal benötigt, darf dann doch angezweifelt werden.

Revolution bei Apron Frankfurt Teil 2: Fortschritte und harte Arbeit

Autor: Florian Ankert

April 2018

Der April war ein für die Lotsen sehr ruhiger Monat. Es gab einzelne Workshops, um für die nächste Staffel vorbereitet zu sein. Währenddessen arbeiteten die Entwickler an der Verschmelzung mehrerer Kernkomponenten des Systems. Dies nahm sehr viel Zeit in Anspruch, so dass in diesem Monat auch kein Update für das Testsystem in Frankfurt installiert wurde.

Mai 2018

Die nächste Graz-Reise fand von 15. bis 17. Mai 2018 statt.

Diesmal trennten sich das Projektkernteam und die Lotsen größtenteils voneinander, um an unterschiedlichen Projektteilen weiterzuarbeiten.

Während sich das Projektkernteam um Management und Planungsangelegenheiten kümmerte, bekamen die Lotsen mehrere Arbeitsaufgaben:

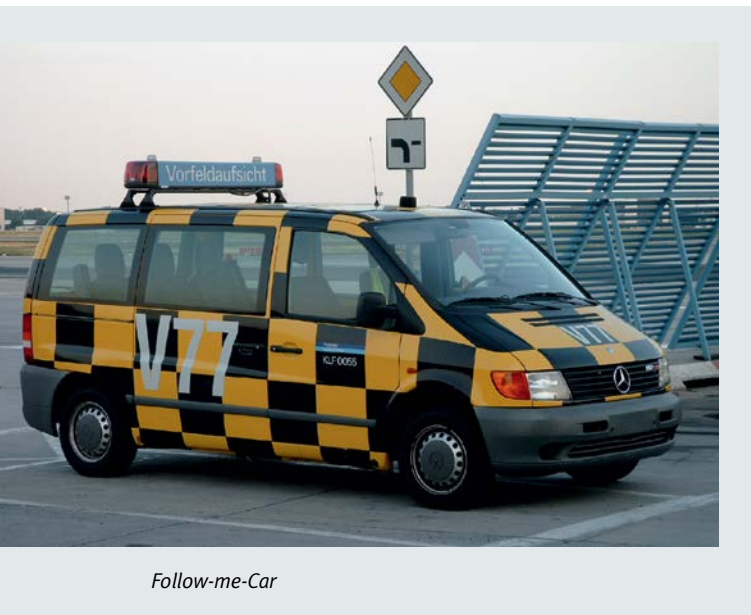
Die **ACWP wurde von vorn bis hinten auf Fehler und Bugs gecheckt**. Diese wurden dokumentiert und die im gleichen Raum arbeitenden Entwickler machten sich sofort daran, die aktuelle Version der ACWP fehlerfrei zu programmieren.

Wie kann man sich das vorstellen?

A) Apron Frankfurt unterteilt sich in mehrere Bereiche, für die jeweils ein Lotse zuständig ist. Dementsprechend müssen auch die Datensätze vom TWR an den richtigen Apron-Lotsen übergeben werden. Da dies je nach Betriebsrichtung variiert, stellten die Lotsen feh-



Frankfurt Apron



Follow-me-Car

lerhafte Übergaben von Datensätzen fest und teilten den Entwicklern die betreffenden Positionen zum Umprogrammieren mit.

- B) Ein anderes Beispiel sind die hinterlegten Standardrouten, denn im System wird zukünftig immer eine Standardroute von einem Startpunkt zu einem Zielpunkt (z. B. Arrival Runway → Zielposition) hinterlegt sein. Auch diese müssen übereinstimmen. Fehlerhafte Routings wurden erkannt und korrigiert.

Das Resultat daraus ist, dass man **mit dieser Vorgehensweise zügig zu einer lauffähigen Basisversion einer ACWP gelangt**. Darauf aufbauend können die Entwickler dann die noch offenen Features programmieren.

Zum ersten Mal konnte der spätere **4K-Monitor mit ACWP-Software getestet** werden. Neben den vielen Vorteilen, die der größere Monitor mit der besseren Auflösung mit sich bringt, bedeutet er auch neue Arbeit für Entwickler und Lotsen. Zusammen erarbeitete man die neuen Labelgrößen, Streifendesigns und das Airport-Layout, um es dem neuen Bildbereich anzupassen.

Juni – Juli 2018

Noch ruhiger als im April wurde es für die Lotsen im Juni. Die geplante Reise zum Entwickler nach Graz wurde aus verschiedenen Gründen abgesagt.

Erst im Juli 2018 gab es wieder Arbeit für die am Projekt beteiligten Lotsen. **Graz installierte das neueste Update mit vielen Neuerungen auf die Testsysteme** in Frankfurt. Zum ersten Mal waren **Schlepps** durchführbar im System. Eine von den Lotsen lang gewünschte Komponente, da am Flughafen Frankfurt parallel zum Out- und Inbound-Verkehr auch immer Schlepps unterwegs sind – nicht selten fünf oder mehr

gleichzeitig. Den Schleppverkehr bearbeiten zwei Vorfeldlotsen, jeweils jeder in seinem Bereich. Umso wichtiger war es, diesen essentiellen Teil der Lotsenarbeit zu integrieren.

August 2018

Vom 20.08. – 21.08. ging es wieder nach Graz. Dem auffälligen Leser fällt auf, dass es diesmal eine nur zwei Tage lange Reise war. Dafür verkürzt sich das Reiseintervall von acht auf sechs Wochen. Dadurch will man eine Beschleunigung im Entwicklungsprozess erreichen.

Themenschwerpunkte dieser Reise waren wieder **die Aufteilung der Daten im Flugstreifen und welche Schritte für eine sinnvolle Abarbeitung nötig sind**. Was soll mit einem Streifen passieren, den die Vorfeldkontrolle bzw. ein Vorfeldlotse nicht mehr benötigt? Ein einfaches Verschwinden des Streifens ist nämlich oft ein Problem, denn anders als bei ATC-Arbeitsplätzen sind teilweise zwei Lotsen für die datenseitige Abarbeitung von ein und demselben Flugzeug zuständig. Diskussionen zu dem Thema sind noch nicht abgeschlossen.

In Frankfurt rollt fast **immer mindestens ein Schlepp zwischen dem ganz normalen Tagesgeschäft** umher. Dabei unterscheiden sich die Schlepps erheblich in der Abarbeitung. Manchmal muss ein Follow-me-Car da sein, bevor sich das LFZ von einer Position bewegen darf – manchmal nicht. Im Start- und Landebahnsystem fahren manche Schlepper alleine, manche benötigen eine Lotsung durch ein Follow-me und wiederum manch andere benötigen von Start bis Ziel ein Follow-me. Zu guter Letzt dockt das Flugzeug an den meisten Positionen ein Marshaller der Bodenverkehrsdienste an – es gibt aber auch zahlreiche Ausnahmen, für die ein Follow-me notwendig wird.

Vermutlich haben einige Leser Fragezeichen über dem Kopf, was absolut nachvollziehbar ist. Auch den Entwicklern fällt das Thema Schleppverkehr am Flughafen Frankfurt nicht leicht. Den Lotsen gingen die Erklärungen erst aus, als die Entwickler keine Fragen mehr hatten. Die Vermutung liegt allerdings nahe, dass dieses komplizierte Thema beide Seiten noch etwas beschäftigen wird.

„De-icing“ – ein bisher stiefmütterlich behandelter Prozess, der aber zwingend bei Inbetriebnahme im System

vorhanden sein muss, wurde ebenfalls bearbeitet. Analog zum Schleppverkehr ist dieses Thema aber nicht schnell erledigt. Dafür gibt es zu **viele Sonderregelungen am Flughafen Frankfurt**. Dementsprechend zahlreiche offene Fragen konnten notiert werden und stehen zur finalen Klärung nun aus.

Wie schon in Teil 1 erwähnt, arbeitet eine Masse an Menschen daran, die ACWP zu entwickeln. Vor allem **bei allen technischen Themen und der Verknüpfung der Fraport-Softwarewelt mit der ACWP kann keiner der Lotsen mithelfen**. Die Themen sind viel zu speziell. Wie gut ist die Radarabdeckung? Wie gut harmonieren die einzelnen Surveillancesysteme? Wie bekommt die ACWP die notwendigen Flugdaten eines jeden Fluges übermittelt? Welche Daten darf die ACWP übermitteln?

Von den dabei erreichten Fortschritten, aber auch von den auftretenden Problemen erfahren die Lotsen oft am Rande, doch die vielen tausend Arbeitsstunden der Projektbeteiligten sollen auch hier Erwähnung finden, da sie oft unterhalb des Radars arbeiten und ohne sie kein lauffähiges System entstehen könnte.

September 2018

Ein neues Update wurde auf das Demosystem in Frankfurt überspielt. Zu sehen gab es unter anderem neue Pushback-Funktionen und ein lang erwartetes Feature: die **Abarbeitung der Prozessschritte eines Fluges direkt am Label in der Bodenlage**. Dadurch erspart man sich das Suchen des Fluges in der Flugstreifenliste (die oft mehr

als 20 Flugzeuge enthalten kann). Da das Update bis zum Redaktionsschluss noch an kleinen Kinderkrankheiten litt, folgen Bilder dazu im nächsten Teil.

Festzuhalten bleibt, dass **dieses Feature eine Arbeitserleichterung und Beschleunigung für den Lotsen** bringt. Eingaben sind schneller möglich – essentiell für die Arbeit in der Vorfeldkontrolle Frankfurt. Denn **man muss immer schneller sein und weiter im Voraus denken als der Verkehr „draußen“** (und das ist insbesondere mit dem zuletzt starken Verkehrsanstieg eine noch größere Herausforderung als es sowieso schon war).

Ausblick:

Die Entwickler arbeiten sehr hart daran, ein Produkt zu entwickeln, mit dem **der größte deutsche Flughafen nicht durch ein System begrenzt wird, sondern sich sogar mit den vorhandenen Kapazitäten noch steigern kann**. Dies nimmt aufgrund der komplexen Infrastruktur und den tausend kleinen Sachen, die man bedenken muss, viel Zeit in Anspruch. Alle arbeiten **unermüdlich** weiter an dem Ziel, mit der ACWP vieles im Bereich Apron zu verbessern, auch wenn es in den letzten Wochen einige Stolpersteine gab. Für die Entwickler sicherlich keine leichte Arbeit.

Deswegen wird es in der nächsten Ausgabe neben den neuesten Entwicklungen auch Interviews mit verschiedenen Projektbeteiligten geben, z. B. Programmierern und den jeweiligen Projektsprechern.

Heads up.



Eurocontrols Blick in die Glaskugel



London-Heathrow gehört zu den Flughäfen, die am Rand ihrer Kapazität arbeiten – Blick vom Tower auf die Vorfelder. Foto: Heathrow Airport



von Werner Fischbach

In unregelmäßigen Abständen gibt Eurocontrol eine „Challenges of Growth“-Studie heraus, mit welcher die europäische Flugsicherungsagentur die Fluggesellschaften bei ihrer Langzeitplanung unterstützen möchte. Die diesjährige Studie befasst sich mit den Herausforderungen, die sich

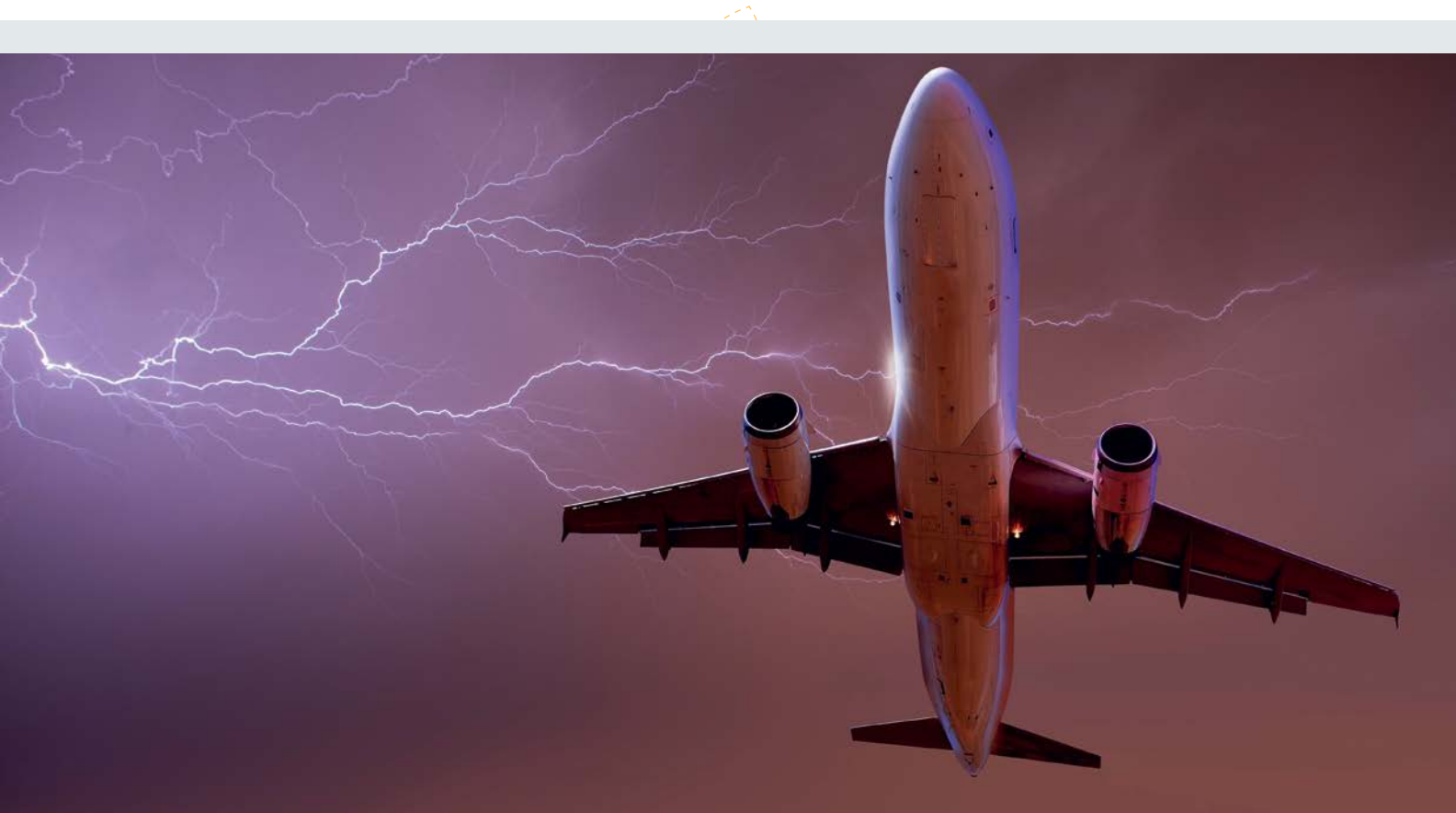
für das Wachstum bis zum Jahr 2040 ergeben.

Die Frage, wie sich der Luftverkehr bis 2040 entwickeln wird und ob die zur Verfügung stehende Infrastruktur (Flugsicherung, Flughäfen) dafür auch gewappnet sein wird, hängt auch mit der Frage der Rahmenbedingungen, unter welchen sich der Luftverkehr bis 2040 entwickeln wird, zusammen. Eurocontrol hat dabei vier unterschiedliche Szenarien herausgearbeitet, die wie folgt beschrieben werden:

- ein starkes weltweites Wachstum, wobei Nachhaltigkeitszielen mit entsprechender Technik entsprochen werden soll (Global Growth)
- ein geregeltes, moderates Wachstum, mit welchem ein ausgeglichenes Verhältnis mit den Nachhaltigkeitszielen erreicht werden soll (Regulation and Growth)

- zunehmende Spannungen in der Welt und daraus folgend eine nachlassende Globalisierung (Fragmenting World)
- ein Szenario, das sich an den Kriterien des „Regulation and Growth“ orientiert, sich jedoch mit einem weiteren Auseinanderdriften Europas auseinandersetzt, das sich mit sich selbst beschäftigt (Happy Localism).

Natürlich wird sich das Wachstum in diesen Szenarien unterschiedlich entwickeln, wobei die Modelle „Fragmenting World“ und „Happy Localism“ zunächst einmal ausgespart werden. Wobei sie natürlich nicht total negiert werden dürfen. Gerade durch die Spannungen zwischen den USA und China, die brisante Lage im Nahen Osten und die etwas erratische Art und Weise, wie Donald Trump Politik zu machen pflegt, kann das Szenario der „Fragmenting World“ nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Und dass sich einige europäische Regierungen wieder auf den Nationalismus („Happy Localism“) besinnen und sich gegen ein gemeinsames Europa positionieren, scheint ebenfalls nicht ausgeschlossen. Dass dies nicht unbedingt dem globalen Handel und damit auch nicht der Luftfahrt gut bekommt, braucht sicherlich nicht betont werden. Ein kleines Beispiel gefällig? Nachdem der kanadische Ministerpräsident Justin Trudeau Saudi-Arabien wegen seiner Kriegsführung im Jemen kritisierte, strichen die Scheichs sämtliche Flugverbindungen nach Kanada und untersagten kanadischen Luftfahrzeugen den Überflug ihres Königreichs.



Die Zunahme von Extremwetterbedingungen durch den Klimawandel wird sich auch auf den Luftverkehr auswirken. Foto: Shutterstock

Dennoch legt Eurocontrol bei ihren Prognosen nur die Szenarien des „Global Growth“ und „Regulation and Growth“ zugrunde, wobei die Agentur das „Regulation and Growth“-Szenario für das wahrscheinlichste hält. Damit dürfte die europäische Flugsicherungsagentur wohl richtig liegen. Allein schon, weil dieses Szenario bereits heute praktiziert wird. Denn was sind Slots denn anderes als eine regulatorische Maßnahme? Dabei wird das Wachstum bis 2040 bei „Regulation and Growth“ nach Meinung Eurocontrols – bezogen auf das Jahr 2017 – bei 53%, beim Szenario des „Global Growth“ bei 84% gesehen. Die Frage dabei ist, ob die Flugsicherungsdienstleister und die Flughäfen bis dahin in der Lage sein werden, die dafür erforderliche Kapazität zur Verfügung zu stellen.

Flughäfen und Flugsicherung

Auch wenn das Wachstum in Prozent geringer ausfällt als in den Jahren vor 2008 (die Zahl der Flugbewegungen verdoppelte sich im Zeitraum von 1998 bis 2008), so stellen diese Zahlen enorme Herausforderungen an Flughäfen sowie Flugsicherungsdienstleister dar. Diese Zuwachszahlen werden nach der Meinung Eurocontrols dazu führen, dass 2040 rund 1,5 Mio. Flüge nicht abgewickelt werden können. Das entspricht 8% der Flüge (oder 160 Mio. Passagieren) im „Regulation and Growth“-Szenario; beim unregulierten Wachstumsmodell „Global Growth“ sind es 3,7 Mio. Flüge, rund 16%.

Nun ist es nicht so, dass die Flughäfen nicht versuchen, den wachsenden Verkehrszahlen gerecht zu werden. Sie versuchen vielmehr, ihre Kapazitäten zu erweitern. 111 Flughäfen planen einen Kapazitätswachstum von rund 16%, was etwa vier Millionen zusätzlichen Flugbewegungen („runway movements“) entspricht. Selbst wenn sich diese Pläne realisieren lassen, hält Eurocontrol dies nicht für ausreichend. Was nicht weiter verwunderlich ist – schließlich ist es einfacher, bei Airbus oder Boeing neue Flugzeuge zu bestellen als eine zusätzliche Piste zu bauen.

Der Studie zufolge konzentriert sich das europäische Wachstum auf die 20 geschäftigsten Flughäfen, die sich auf eine Verkehrszunahme von 28%, was 2,4 Mio. „runway-movements“ entspricht, einstellen (müssen). In Deutschland zählen die Airports von Frankfurt, Düsseldorf und München dazu; der neue Flughafen in Berlin wird sich nach seiner Eröffnung wohl auch in dieser Liga wiederfinden. Obwohl die anderen deutschen Airports dieses Jahr von beträchtlichen Zuwachsraten berichten. Im nahen Ausland zählen auch die Flughäfen von Wien und Zürich zu diesen Top 20, so dass alle Drehkreuze des Lufthansa-Konzerns davon betroffen sind.

Sechs europäische Flughäfen arbeiten zurzeit an der Grenze ihrer Belastbarkeit. Als negatives Beispiel wird dabei London Heathrow angeführt (allerdings haben in-

zwischen die Regierung und das Parlament beschlossen, eine dritte Piste zu bauen). Nach den Untersuchungen Eurocontrols steigt die Zahl von sechs „Heathrow-like airports“ im Jahr 2016 auf 16 im Jahr 2040, beim „Global Growth“-Szenario sogar auf 28. Die Verspätungen werden sich an diesen Airports von heute durchschnittlich zwölf Minuten auf 20 erhöhen; die Zahl der Verspätungen von ein bis zwei Stunden wird sich nach Meinung Eurocontrols um den Faktor sieben erhöhen.

Dummerweise beschreibt diese Studie lediglich die Szenarien, die sich bis 2040 einstellen können. Lösungen werden dabei nicht unbedingt erwähnt. Allerdings enthält diese Studie eine Aufstellung, welche Auswirkungen bestimmte Ereignisse (z. B. die Höhe des Ölpreises) auf den Luftverkehr haben werden bzw. haben können. Und natürlich werden auch die Folgen der vier eingangs erwähnten Szenarien beschrieben.

So fragt man sich, was gegen die nicht gerade erfreuliche Zukunft getan werden kann. Manche Vorschläge sind eigentlich nicht besonders neu. Neue Pisten zu bauen ist einer davon und dieser ist nicht besonders originell. Und der Vorschlag, größere Flugzeuge einzusetzen oder das Hochgeschwindigkeitsnetz der Eisenbahnen auszubauen, wird die Fachleute auch nicht unbedingt vom Hocker hauen.

Erstaunlicherweise werden nicht besonders viele Lösungsmöglichkeiten genannt, wie die Kapazität bei den Flugsicherungsdienstleistern erhöht werden kann. Eurocontrol erwähnt dabei ihr „Wave 1“ des SESAR-Projekts, das zehn Verbesserungen bei den Flughafenkapazitäten verspricht: Dazu zählen etwa 7% mehr Bewegungen zu den Spitzenzeiten („around 7% in peak throughput“) und eine Erhöhung um 1,5% bei 111 europäischen Flughäfen. In diesem Zusammenhang sollten natürlich die Auswirkungen der Luftraumstruktur auf die Flughafenkapazität nicht vergessen werden. Wenn der Luftraum überfüllt ist, dann müssen einige eben am Boden bleiben. Das von einigen Flugsicherungsdienstleistern ins Leben gerufene Projekt „Free Route Airspace“ (FRA) dürfte zwar nicht so besonders viel an Kapazität bringen, aber bekanntlich macht Kleinvieh eben auch Mist. Oder in diesem Fall einen, wenn auch geringen Zuwachs an Kapazität. Eines ist jedoch auch klar – um das Problem der mangelnden

Flughafen- und ATC-Kapazität zu lösen, bedarf es gemeinsamer Anstrengungen. Dass die BARIG (Board of Airline Representatives in Germany) auf ihrer letzten Vollversammlung mit Vertretern der Luftverkehrswirtschaft (die DFS wurde dabei durch den Geschäftsführer Betrieb Robert Schickling vertreten) über die Kapazitätsfrage des deutschen Luftraums diskutierte, ist ein ermutigendes Zeichen. Erstaunlich ist dabei die Forderung, nach welcher „aktuell die Anzahl der Flüge an einigen Flughäfen nicht weiter ausgeweitet werden soll, um eine hohe Qualität und Pünktlichkeit im deutschen Luftraum und im internationalen Wettbewerb zu erhalten.“ Das hört sich weniger nach „Neoliberalismus“ und „Global Growth“ an, sondern entspricht ziemlich genau dem Eurocontrol-Szenario „Regulation and Growth“.

Bleiben noch die Drohnen und ihre Auswirkung auf den Luftverkehr bzw. auf die Luftraumkapazität. Zwar werden die meisten Drohnenflüge im unkontrollierten Luftraum durchgeführt und wirken sich deshalb auch nicht auf die Kapazität des kontrollierten Luftraums aus. Doch durch die Zunahme der Drohnenflüge ist nicht auszuschließen, dass die Betreiber dieser Fluggeräte auf eine Ausweitung des von ihnen benutzten (unkontrollierten) Luftraums oder auf einer Verkleinerung der Kontrollzonen drängen. Was dann natürlich zu einer Reduzierung der Luftraumkapazität führen würde.

Luftverkehr und Klimawandel

Auch wenn Donald Trump den Klimawandel für eine Erfindung der Chinesen hält: Er hat, so könnte man angesichts dieses Jahrhundertsoommers vermuten, schon längst eingesetzt. Die Luftverkehrswirtschaft scheint – zumindest auf den ersten Blick – davon nicht betroffen zu sein. Doch dieser erste Blick täuscht. Denn wenn es im Norden Europas weniger Schnee, aber dafür mehr Regen gibt und unsere Nachbarn in Südeuropa über Wassermangel klagen, wenn die Zahl der starken Niederschläge zunimmt und generell mit einer größeren Zahl von Gewittern und starken Regenfällen zu rechnen ist, dann hat dies natürlich auch Auswirkungen auf den Luftverkehr. Weil Wettervorhersagen schwieriger werden, Luftfahrzeuge viel öfter starke Gewitter in größerem Ausmaß umfliegen müssen und Flughäfen wegen Gewittern und starken Niederschlägen für einen bestimmten Zeitraum geschlossen werden



Durch den von der Klimaerwärmung hervorgerufenen Anstieg des Meeresspiegels dürften auch einige Flughäfen im Meer versinken.
Foto: DD/Wikimedia CC by saz.o

müssen. Dass dies sich negativ auf die Flughafen- und Luftraumkapazität auswirkt, braucht nicht besonders hervorgehoben werden.

Nicht ausgeschlossen werden kann, dass durch die Zunahme der Temperaturen große Teile Südeuropas und Afrikas schlicht und einfach unbewohnbar werden. Dies wird nicht nur viele Bewohner dieser Regionen zur Flucht in weniger heiße Länder führen, sondern auch urlaubsreife Nord- und Mitteleuropäer zu einer anderen Wahl ihrer Urlaubsziele bewegen. Wer möchte sich wohl in Spanien oder in Nordafrika im wahrsten Sinn des Wortes „grillen“ lassen, wenn es im Norden Europas doch angenehm warm ist? Das wird zu einer Verlagerung der Urlaubsströme und natürlich auch der viel beflogenen Luftverkehrsverbindungen führen. Wobei nicht vergessen werden sollte, dass viele auf Meereshöhe liegende Flughäfen durch den steigenden Meeresspiegel zusammen mit ihren luxuriösen Resorts sowie der Heimat der Inselbewohner im jeweiligen Ozean untergehen werden.

Bei der Erstellung ihres diesjährigen „Challenge of Growth“-Reports hat Eurocontrol eine große Zahl Luftverkehrsunternehmen über ihre Haltung und Maßnahmen gegen den Klimawandel befragt. 90 haben geantwortet, 86% davon sind der Meinung, dass sie auf den Klimawandel

agieren müssen/sollten. Allerdings hat nur etwa die Hälfte der Unternehmen (52%) begonnen, sich mit den Herausforderungen auseinanderzusetzen und hat entsprechende Programme auf den Weg gebracht. Viele von denen, die sich mit dem Klimawandel noch nicht befasst haben, begründen dies mit einem Mangel an Informationen sowie einem Mangel an den zur Verfügung stehenden Ressourcen. Dies ist eigentlich skandalös; Eurocontrol betrachtet diese Haltung als ein klares Risiko für die Zukunft: „This delay in taking action is a clear risk for the future.“

Eurocontrol betrachtet seine Studie auch als eine erste Warnung, so dass rechtzeitig entsprechende Maßnahmen ergriffen werden können und fordert Anstrengungen, diese Lücke zwischen erforderlichen Maßnahmen und den Planungen bzw. den fehlenden bzw. unfertigen Plänen der Luftverkehrsteilnehmer zu schließen. Dabei müssen die Ursachen für diese Lücke herausgefunden und hinterfragt werden. Und diese Airlines sollten dazu ermutigt werden, in Klimaschutzmaßnahmen zu investieren.

So ist diese „Challenge of Growth“ ein lesenswertes Dokument, mit welchem Eurocontrol auf die Risiken hinweist, die sich durch das Luftverkehrswachstum und den Klimawandel für alle Luftverkehrsteilnehmer ergeben, hinweist. Es lohnt sich, ihn aufmerksam durchzulesen.

Die Sache mit dem Fluglärm

von Werner Fischbach

Ohne Frage – Lärm ist nicht nur unangenehm und beeinträchtigt das Wohlempfinden der Menschen, sondern er ist darüber hinaus auch noch schädlich für unsere Gesundheit. Wer liebt schon Lärm? Wohl niemand.

Obwohl der Lärmpegel aus wissenschaftlicher Sicht völlig neutral in Dezibel (dB) gemessen wird, wird er von uns Menschen offensichtlich unterschiedlich empfunden und bewertet. Das hängt wohl mit den Vorstellungen und Gefühlen zusammen, die wir mit der jeweiligen Lärmquelle in Verbindung bringen. Freunde klassischer Klavierkonzerte dürften einem „Heavy Metal“ – Konzert nicht unbedingt aufgeschlossen gegenüberstehen. „Musik wird oft nicht schön gefunden, weil sie stets mit Geräusch verbunden“, wusste schon Wilhelm Busch. Und wer Luftfahrt mit Begriffen wie dem Interesse an fremden Ländern und Kulturen, mit Toleranz und Verständnis assoziiert oder sich als Luftfahrtfan versteht, dürfte Fluglärm weniger kritisch sehen als jene Mitbürger, die Luftverkehr als den größ-

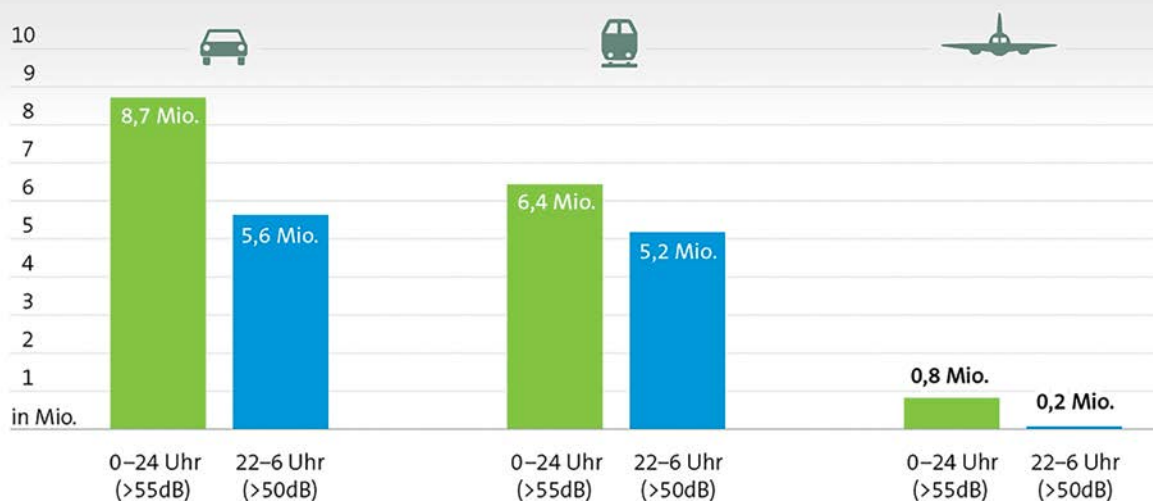
ten Umweltsünder betrachten (was, so ganz nebenbei bemerkt, nicht den Tatsachen entspricht). So stellt sich die Frage, wie viele Menschen von den unterschiedlichen Arten des Verkehrslärms (Straße, Schiene, Luftverkehr) betroffen sind und sich durch ihn gestört fühlen. Das Umweltbundesamt (UBA) hat sich dieser Frage angenommen. Die Ergebnisse der Untersuchungen sind – zumindest auf den ersten Blick – erstaunlich.

Die vom Verkehrslärm Betroffenen

Die Untersuchungen des UBA beziehen sich ausschließlich auf den Verkehrslärm, also auf die Lärmemissionen von Auto-, des Bahn- und des Luftverkehrs. Das ist wichtig, denn schließlich werden wir ja auch noch von anderem Lärm wie zum Beispiel dem von Baustellen gestört. Dabei stellt sich nun die Frage, inwiefern die Bevölkerung vom Lärm des Auto-, des Bahn- und des Flugzeuglärms betroffen ist. Wobei das UBA diese drei Verkehrsträger getrennt betrachtet hat. Dabei stellte das UBA fest, dass sich nur

Betroffene von Verkehrslärm in Deutschland

Ergebnisse der Lärmkartierung des Umweltbundesamtes



Quelle: Umweltbundesamt 2018 (Stand: 1. August 2018)

Quelle: BDL

eine geringe Zahl von Fluglärm belästigt fühlt. Was den Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) zur Herausgabe eines Newsletters (Luftfahrt aktuell 4/2018) veranlasste und fragte, wie viele Menschen von Fluglärm betroffen sind. Es sind erstaunlich wenige (siehe Grafik), obwohl die Beschwerden über Fluglärm in den letzten Jahren zugenommen haben.

Wobei das mit den Beschwerden so eine Sache ist. Denn wie Redaktionen sich mit einem Stamm von „Dauerleserbriefschreibern“ zu beschäftigen haben, müssen sich die Lärmschutzbeauftragten und Sachbearbeiter der DFS mit Menschen auseinandersetzen, die sich das Verfassen von Lärmschutzbeschwerden gewissermaßen zum Hobby erkoren haben. Die Zahl der Lärmbeschwerden sollte deshalb nicht unbedingt mit der Anzahl jener Menschen, die sich vom Fluglärm belästigt fühlen, gleichgesetzt werden. So haben es am Flughafen Frankfurt nach Angaben des BDL drei Einzelpersonen geschafft, im Jahr 2016 über vier Millionen Beschwerden zu verfassen. Zu einem großen Teil handelte es sich dabei um vorgefasste und automatisch generierte Beschwerden. Die Flughafengesellschaft unterscheidet deshalb in automatisierte und individuelle Beschwerden und weist diese auch entsprechend aus. Dabei musste sie feststellen, dass der Anteil der automatisierten Beschwerden im Jahr 2016 bei 97% lag. Und bei den in Hamburg 2017 eingereichten Beschwerden (rund 107 000) wurde ein Viertel von 24 Einzelpersonen verfasst. Frankfurt und Hamburg dürften dabei keine Einzelfälle sein; die anderen deutschen Flughäfen sollten ähnliche Zahlen aufweisen.

Dennoch ist es erstaunlich, dass sich demnach lediglich 800.000 Menschen vom Fluglärm gestört fühlen, während es der Straßenverkehr auf 8,7 Mio. und der Bahnverkehr auf 6,4 Mio. bringt. Bemerkenswert ist auch, dass – bei allen drei Verkehrsarten – während der Nacht (22 bis 6 Uhr) sich weniger Menschen vom Lärm betroffen fühlen als tagsüber. Beim Fluglärm sind es gerade mal 200.000. Der BDL führt dies unter anderem darauf zurück, dass die Flugzeuge im Laufe der Entwicklung immer leiser geworden sind. Das ist natürlich richtig und wenn man die Menschen heutzutage den Lärmmissionen von Flugzeugen wie der Caravelle, der Comet oder der BAC 1-11 („the one-eleven-jet is the most efficient aircraft in the world

by converting fuel into noise“) aussetzen würde, dann wären sie erstaunt, wie leise heutige Flugzeuge bzw. ihre Triebwerke sind. Doch dieser Vergleich kann ja nicht angestellt werden, da diese „Krachmacher“ zumindest von den europäischen Flughäfen verbannt worden sind (dass sie in anderen Teilen der Welt immer noch, wenn auch in einer immer geringeren Zahl, eingesetzt werden, sollte in diesem Zusammenhang nicht unterschlagen werden). Und sie kennen auch nicht mehr den Lärm der Kampfflugzeuge F-104 „Starfighter“, F-4 „Phantom“, Fiat G.91 oder English Electric Lightning, die zu Zeiten des Kalten Krieges im deutschen Luftraum operierten. Und dies meist in niedrigen Höhen. Die Militärs bezeichneten dies damals als „the sound of freedom“.

Die effektivste Art des Lärmschutzes läge, so der BDL, im Austausch von alten gegen neue Flugzeuge und erwähnt, dass ein A320neo nur halb so viel Lärm produzieren würde wie ein A320ceo (der ja immer noch produziert wird). Doch neue Flugzeuge kosten nun einmal Geld, was zumindest bei vielen Fluggesellschaften nicht oder nicht in ausreichendem Maße vorhanden ist. Und der BDL wäre ja kein „Lobbyverein“, wenn er diesen traurigen Umstand nicht mit einer Botschaft an die Politik verbinden würde. „Leider“, so der BDL in seinem Newsletter, „wird die Investitionskraft der Fluggesellschaften durch ordnungsrechtliche, steuerliche und fiskalische Sonderbelastungen in Deutschland geschmälert.“

Wirklich erstaunliche Ergebnisse?

Das Ergebnis der Untersuchungen, nach dem nur ein geringer Teil der Bevölkerung von Fluglärm betroffen ist, erscheint zunächst einmal überraschend. Schließlich hat sich an jedem Flughafen eine Initiative gebildet, die gegen den Fluglärm vorgeht und versucht, die Politik auf Trab zu halten. Auf den zweiten Blick sieht dies etwas anders aus. Was an der Art der Untersuchung liegt.

Grundlage der Indikator-Berechnung, also der Frage, wie stark die Bevölkerung durch Verkehrslärm belastet ist, ist die Lärmkartierung. Diese ist seit 2005 im Bundes-Immissionsschutzgesetz verankert und nimmt die Standards der europäischen Umgebungsrichtlinie als Grundlage. Danach müssen Lärmkarten für Ballungsgebiete, Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflug-

häfen erstellt werden. Wobei als Ballungsraum ein Gebiet bezeichnet wird, in welchem mehr als 100 000 Menschen leben und Flughäfen als Großflughäfen bezeichnet werden, an denen mehr als 50 000 Flugbewegungen pro Jahr abgewickelt werden. Bei den Hauptverkehrsstraßen liegt der Wert bei mehr als 3 Millionen Fahrzeugen und bei den Eisenbahnstrecken bei mehr als 30 000 Zügen pro Jahr. In Deutschland trifft dies auf 70 Ballungsräume mit rund 24,4 Mio. Einwohnern zu, die Hauptverkehrsstraßen schlagen mit 49 000 km und die Haupteisenbahnstrecken mit 14 000 km zu Buche. Elf Flughäfen werden als Großflughäfen definiert. Diese sind Berlin-Schönefeld, Berlin-Tegel, Düsseldorf, Frankfurt am Main, Hamburg-Fuhlsbüttel, Hannover, Köln/Bonn, Leipzig/Halle, München, Nürnberg und Stuttgart.

Überträgt man diese Definitionen auf das gesamte deutsche Staatsgebiet, dann kommt das UBA zu dem Ergebnis, dass „der Fluglärm in der Fläche nur eine geringe Rolle“ spielt. Was nicht besonders verwunderlich ist. Denn wer in 50 oder 100 km Entfernung von einem Flughafen lebt, aber in unmittelbarer Nähe einer Autobahn oder einer viel befahrenen Eisenbahnstrecke, der dürfte sich vom Fluglärm wohl kaum belästigt fühlen.

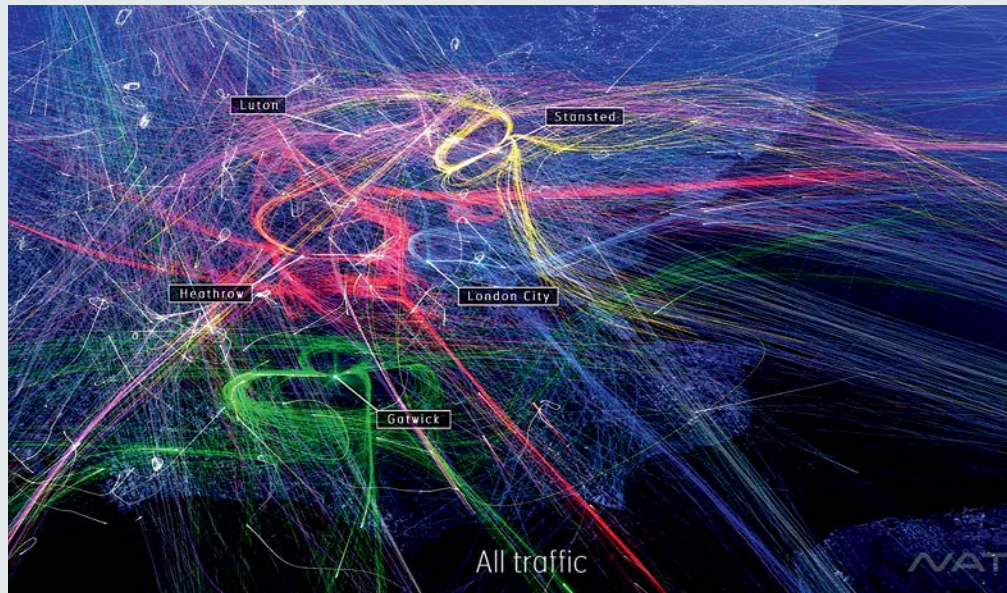
So ist dem UBA durchaus zuzustimmen, wenn es behauptet, dass der Fluglärm in der Fläche nur eine geringe Rolle spielt. Aber dies ist angesichts der Untersuchungsmethodik nichts anderes als eine banale Feststellung. Eine Erfolgsmeldung im Kampf gegen den Fluglärm ist es nicht.



Die BAC 1-11 war ein effizienter „Fuel-to-Noise-Converter“. Foto: Harald M. Helbig

Diversion – aber nicht bei uns!

Mit einem Aha-Erlebnis der besonderen Art wurde eine Cockpit Crew der Air Canada vor einigen Monaten konfrontiert. Sie war mit ihrem A330 von Frankreich nach Kanada unterwegs und erlitt einen Ausfall der Hydraulik. So entschieden sich die Piloten, ihren Transatlantikflug abubrechen und nach London Heathrow auszuweichen. Eigentlich ein ganz normaler Vorfall, der zu erwähnen nicht die Rede ist. Das Problem ist jedoch, dass der Air-Canada-Airbus in Heathrow nicht akzeptiert wurde. Zu welchem Flughafen der A330 dann auswich, ist dem Bericht des „Flight Service Bureau (FSB)“ leider nicht zu entnehmen.



Flugspuren über dem Großraum London. **Quelle: NATS**

So stellt sich die Frage, weshalb die Flughafenverantwortlichen einem Flug, der offensichtlich technische Probleme, aber keine Luftnotlage erklärt hatte, eine Ausweichlandung in London Heathrow verweigerten. Nachdem auch anderen Flügen eine Ausweichlandung auf einem der Londoner Flughäfen verweigert wurde, fragte sich das FSB, was hinter der Politik der „non-acceptance of divers“, die auch bei den Flughäfen Luton (EGGW), Stansted (EGSS) und Bournemouth (EGHH) gilt, wohl stecken mag.

Die Abwicklung des starken Sommerverkehrs mag dabei ein ausschlaggebender Faktor sein. Da fürchten die Flughafenverantwortlichen wohl, dass eine Ausweichlandung eventuell zu einer Schließung der Piste führen könnte und deshalb der jeweilige Flughafen ganz geschlossen werden muss. Doch dies gilt auch für Flugzeuge, die eine Luftnotlage erklärt haben, so dass dies kein überzeugendes Argument darstellt. Desweiteren wird die eingeschränkte Kapazität der Abstellplätze angeführt. Zwar werden es die Airports schon schaffen, einen Abstellplatz für eine Ausweichlandung zu finden, aber zu den Hauptverkehrszeiten ist dies nicht ganz einfach.

Einer der Hauptgründe ist nach Meinung des FSB jedoch, dass insbesondere die Flughäfen von Luton und Stansted eine „negative“ Berichterstattung über die sozialen Medien fürchten. Bei Twitter, Facebook und Co. ist man schnell an den Pranger gestellt. Zusätzlich möchte der Flughafen

von Luton seine wichtigsten Kunden nicht verärgern, indem er sich andere, fremde Fluggesellschaften auf den Hof holen. Und zum Schluss muss auch noch die Grenzpolizei erhalten, die – insbesondere in Stansted – unter Personalproblemen leidet.

Diese „non-acceptance of divers“ – Politik bereitet auch noch der Geschäftsluftfahrt einige Kopfschmerzen. Zwar gibt es im Großraum London eine Reihe von Alternativen wie Cambridge (EGSC), Oxford (EGTK), Farnborough (EGLF) und Northolt (EGWU). Der Nachteil ist, dass diese schon am frühen Abend schließen. Bleiben also nur Heathrow und Gatwick; aber wer von den Businessfliegern möchte da schon hin?

Natürlich muss in diesem Zusammenhang erwähnt werden, dass diese Non-Diversion-Vorschriften nicht für Flugzeuge gelten, die sich in einer Luftnotlage befinden. So wurde für Luton ein NOTAM (A2663/18) veröffentlicht: „Divers shall only be accepted for ACFT that have declared an emergency.“ Und das gilt auch für alle anderen Flughäfen im Großraum London. Und so könnte diese Vorschrift dazu führen, dass Piloten Luftnotlage erklären, auch wenn sich das Flugzeug eigentlich gar nicht in Not befindet.

Wefis

TOP (oder FLOP?) – Karrierechancen für Frauen

Der FOCUS-Test im Fokus

Etwas überrascht reagierten viele Frauen, als sie im Mai dieses Jahres im Intranet lesen mussten, dass die DFS von FOCUS-MONEY für „Top-Karrierechancen für Frauen“ ausgezeichnet wurde.

Auf den ersten Blick staunten viele Leserinnen über die „gute Nachricht“, weil sie den Sachverhalt bisher persönlich etwas anders empfanden. Im deutschlandweiten Test hatte die DFS den ersten Platz in der Kategorie Behörden/öffentlicher Dienst belegt. Man konnte einen Link betätigen, der auf Informationen zum Test verwies. Dort bohrte sich zu allererst das Wort „**Gleichberechtigt**“ ins Auge. Dieser Begriff mag für jeden Menschen etwas anders definiert sein. Aber trifft der wirklich in vollem Umfang auf die DFS zu?

Die Studie bezieht sich beispielsweise auf Gehaltsunterschiede zwischen Männern und Frauen. Die GdF und die DFS regeln dies in erster Linie in einem Tarifvertrag. Doch inwieweit Frauen für die oberen Gehaltsgruppen auch ausgewählt werden, liegt derzeit außerhalb gewerkschaftlichen Einflussbereiches. Ein besonderer Widerspruch liegt ganz sichtbar im oberen Management der DFS: Frauen sind weder in der Geschäftsführung noch in der Etage darunter vertreten. Wie kommt man also zu so einem Gütesiegel? Eine Befragung der betroffenen Frauen im Unternehmen gab es nicht. Stellt sich also die Frage, welche Methode zur Diagnostik hier angewendet wurde. Im Presseportal stand folgende Erläuterung:

„Für die Studie „Top-Karrierechancen für Frauen“ wurden vom 1. Februar 2017 bis zum 31. Januar 2018 rund 13,2 Millionen Nennungen der etwa 5.000 untersuchten Unternehmen aus 145 Branchen gesammelt, ausgewertet und den Kategorien Arbeitsklima, Unternehmenskultur oder Gleichberechtigung zugeordnet. Die Methodik des Social Listening erfasst Nachrichtenportale, Blogs und Social Media, die eine deutsche Internetadresse haben und frei zugänglich sind. Der jeweilige Branchensieger erhielt 100 Punkte und setzte die Benchmark.“

Da scheint die DFS hier also aktiv an ihrer Außenwirkung zu arbeiten. Und das ist gut so. Die gelebte Realität zeigt allerdings erheblichen Handlungsbedarf auf. Ein Besuch auf der jährlichen Führungskräftekonferenz zeigt

sehr deutlich, dass der Wert weiblicher Stärken für den Unternehmenserfolg noch nicht erkannt wurde. Die fast ausschließliche Besetzung durch Männer der ersten Führungsebene, verschiedener wichtiger Boards oder auch des Supervisorkreises belegen die Tatsache.

Der Anteil der Frauen liegt in der DFS etwas über einem Viertel. Historisch gesehen waren die klassischen Berufsbilder in der Flugsicherung zumeist eine Männerdomäne. Die Vereinbarkeit von Beruf und Familie war vor zwanzig Jahren noch kein Thema und viele Frauen haben sich zugunsten der Kinder und des Mannes beruflich zurückgenommen. Dies verändert sich glücklicherweise und entspricht dadurch auch den heutigen gesellschaftlichen Notwendigkeiten. Im FVK und auch in den technischen Berufen ist der Frauenanteil deutlich gestiegen und steht nun im Widerspruch zur Besetzung bzw. Nachbesetzung von Führungs- und Projektleiterstellen. Auch die planvolle Nachführung von gut ausgebildeten Frauen in mögliche Führungspositionen ist nicht ersichtlich.

Die Ursachen sind vielfältig. Zum einen gewinnt man nicht unbedingt den Eindruck, dass sich das Unternehmen für dieses Thema mit großer Überzeugung engagiert. Beispielsweise hätte man in den letzten Jahren durchaus wichtige Schlüsselpositionen bereits mit Frauen besetzen können. An weiblichen Talenten mangelt es in der DFS in der Tat nicht!

Zum anderen kommt es eher selten vor, dass eine Führungsstelle auch in Teilzeit besetzt wird. Fakt ist, dass Frauen die Vereinbarkeit von Familie und Beruf im Alltag leben oder sich bewusst gegen Kinder entscheiden. Da fragen wir uns: Weshalb sollten Führung und Familie in der DFS nicht nebeneinander funktionieren? Das Bundesarbeitsgericht hatte in einem seiner Urteile befunden, dass fehlende Teilbarkeit schon einer besonderen Begründung bedürfe. (Urteil v. 13.10.2009 – 9 AZR 910/08). Von der organisatorischen Bewertung abgesehen: Teilzeitstellen dürfen keine Karrierekiller mehr sein!

Fakt ist aber auch, dass Frauen es mehr in die Hand nehmen müssen, etwas zur Veränderung beizutragen. Eine Studie der Harvard Business School zeigt, dass weibliche Mitarbeiter offenbar weniger Wert auf Führungsjobs le-

gen. Demnach fürchten sie die Machtkämpfe und Konflikte, die sie mit einer Spitzenposition verbinden. Pokerrunden um mehr Einfluss und männliche Statusrangeleien finden Frauen eher anstrengend.

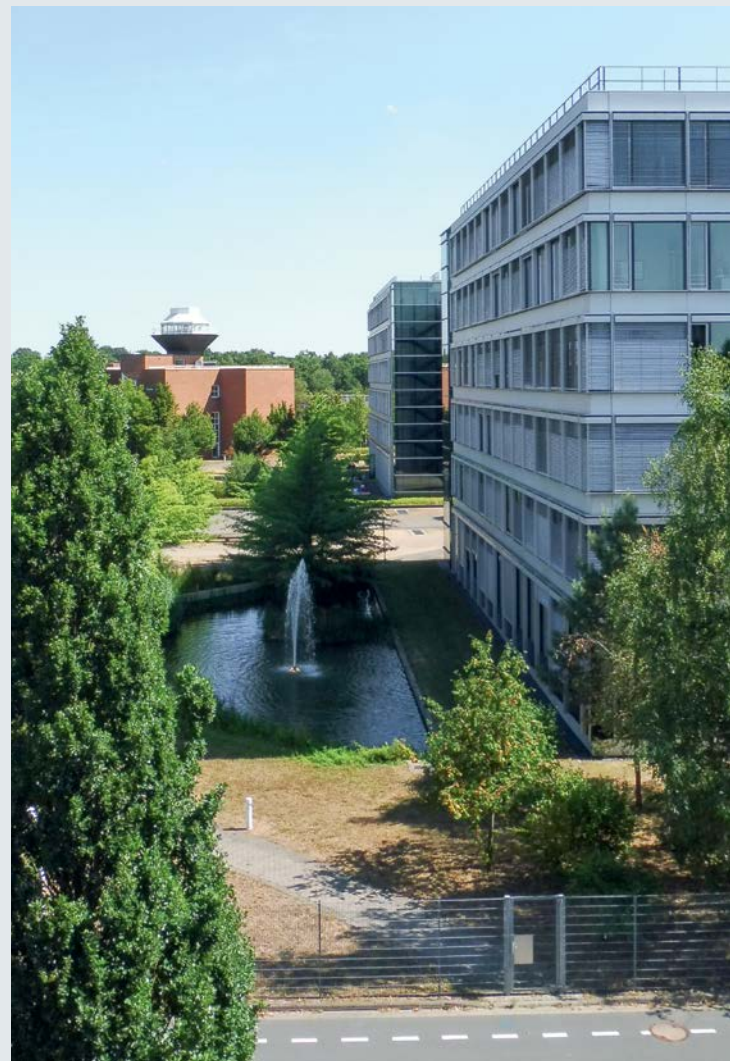
In einem Experiment der Columbia Business School überschätzen Männer ihre tatsächliche Leistung um rund 30%, die Frauen hingegen um weniger als 15%. Frauen leisten oftmals mehr als männliche Kollegen und drängen zu wenig nach oben. Sie haben Angst, Beruf und Familie nicht unter einen Hut zu bringen und fahren auf der Karrierebahn mit angezogener Handbremse.

Jobcoach Sabine Asgodom rät Frauen, die Spielregeln zu lernen. Gleichzeitig müsse aber auch das Unternehmen diese ändern, damit gut qualifizierte Frauen eine Chance bekämen. Weiter stelle sich im Berufsumfeld die Frage nach der Motivation¹. Laut Studien seien hier besonders signifikante Unterschiede bei Männern und Frauen zu finden. „Frauen haben Balance im Kopf. Werte, gegen die sie nicht verstoßen wollen, sie wollen Spaß an der Arbeit haben und ihre Tätigkeiten sollen sinnvoll sein“, so Asgodom. Bei den befragten Männern hingegen seien Punkte wie Zielerreichung, Macht oder auch Geld genannt worden. „Frauen werden mehr durch Wertschätzung, Männer hingegen durch Zielerreichung motiviert.“ Ein weiterer wichtiger Fakt sei, dass erfolgreiche Männer immer einen Mentor hinter sich gehabt hätten. Frauen hingegen seien nach wie vor noch nicht so gut vernetzt wie männliche Kollegen. „Träume können sie allein umsetzen, für Visionen brauchen sie Hilfe.“

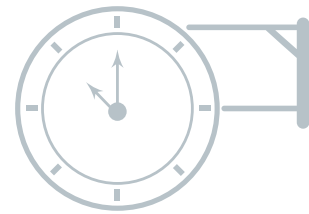
Autorin Brigitte Witzer macht eines klar: Vieles kann aber auch nur funktionieren, wenn die Männer mitziehen und die typisch patriarchale Rollenverteilung überwunden wird, so die Autorin: „Es geht nicht nur um die ‚Gleichberechtigung der Frauen‘, sondern um die Gestaltung von **Augenhöhe** für beide Geschlechter und damit um einen gesellschaftlichen Umbau, der die **Potenziale von Männern und Frauen gleichermaßen wertschätzt und wirksam werden lässt.**“

Diesem Thema wird sich die GdF in der Zukunft verstärkt widmen. Der Grundsatz ist bereits in ihrem Statut verankert. Der Rahmen und die Ausgestaltung einer entsprechenden Strategie und möglicher Regelungen sind noch zu entwickeln und mit Nachhaltigkeit umzusetzen. Die Erfahrungen und Meinungen unserer Mitglieder zum Thema wären uns dabei sehr hilfreich.

**Interessentinnen und Interessenten zum Thema können sich gerne bei der Redaktion „der flugleiter“ melden: redaktion@gdf.de
Kennwort „equality“**



¹ www.schwäbische.de



Die neue „Leichtigkeit des Seins“

Joe hat den Eindruck, bei der Deutschen Flugsicherung hat es einen Kulturwandel gegeben. Bzw. glaubt Joe zu beobachten, dass der scheinbar grad stattfindet. Getreu dem Motto „Probleme sind dazu da, gelöst zu werden!“ hat man anscheinend eine ganz neue Form der Leichtigkeit entdeckt, die Leichtigkeit des Seins. Alles wird schon gut werden, wir machen das schon. So ganz undeutsch schaut man anscheinend immer optimistisch und zuversichtlich nach vorn, glaubt Joe zu bemerken.

Werden wir iCAS pünktlich und wie geplant einführen? Sicher! Die DFS hat ihre Hausaufgaben dort gemacht. Und der Hersteller ist im Plan. Seltsamerweise hört Joe hier und dort anderslautende Berichte. Die „Task Force“ ist gar nicht so beschwingt und locker optimistisch. Ist zumindest Joes Eindruck... Es gibt noch Schwierigkeiten mit der Konflikt-Erkennung? Das wird schon. Ganz leicht, kein Problem.

Wird „Hybrid-Staffelung“⁶ ein sicheres Verfahren sein? Immerhin ist es ja eine erhebliche Abweichung von ICAO-Regularien. Klar! Die Deutsche Flugsicherung hat ja alle Betroffenen (also zu erwartende Betroffene...) über das Probeverfahren informiert. Was soll da schon schiefgehen? Wie bitte? Hin und wieder halten sich Piloten nicht an Restriktionen und Beschränkungen von Freigaben und Verfahren? Doch, doch, das wird! Und es halten sich doch heute schon „fast alle“ Piloten an die Verfahren...

Und wer ist verantwortlich, wenn durch die Nichteinhaltung des Verfahrens eine STU eintritt? Ja das, äh... Ach, es sind ja alle informiert und die Verfahren sind einzuhalten! Ist von der Sache her ganz leicht. Joe findet diese Frage allerdings nicht ganz so leicht zu beantworten! Immerhin hat der Lotse eine Freigabe ausgesprochen, die ihn unter die freigegebene Höhe eines anderen Flugzeuges führt.

Und der Lotse ist dafür verantwortlich, die Einhaltung von Verfahren und Restriktionen zu überwachen. Dafür sitzt er ja vorm Radar. Dachte Joe zumindest bislang.

Okay, nicht ganz so leicht ist das Sein anscheinend wenigstens im Bereich Personalplanung. Da sind sich alle Betroffenen einig. Aber wie die Situation entstanden ist, ist zumindest vermutlich einfach eher unglücklich gelaufen. Also, die Realität hat sich halt nicht an die Prognosen gehalten. Offenbar hat die Realität auch so eine ganz eigene Leichtigkeit im Sein.

Aber Joe beobachtet wenigstens eine Ausbreitung dieser Kultur der Leichtigkeit. Joe hat gehört – und kann es inzwischen auch überall lesen – das Center Bremen sei jetzt „Einfach. Gut!“ Das findet Joe allerdings nun irgendwie zu leicht. Leichter als Luft, als heiße Luft!

Aber, Gott sei Dank, hat Joe festgestellt, dass man sich nicht alle Entscheidungen in der Deutschen Flugsicherung so leicht macht. Das beruhigt Joe. Die von zahlreichen Bremer Lotsen unterstützte Anfrage nach einem Leasing-Modell für E-Bikes wurde offenbar von der Geschäftsführung sehr, sehr eingehend überprüft. Und man hat dann entschieden, dass dieses gewünschte – und aus Joes Sicht unterstützenswerte – Modell mit einem ganz und gar nicht so leichten Bürokratieaufwand verbunden wäre, dazu kämen steuerliche Aspekte und wahrscheinlich auch noch unkalkulierbare finanzielle Risiken, auf die man sich da einlassen würde, würden jetzt Flugsicherungsangestellte in unschätzbbarer Anzahl Fahrräder leasen, so dass man sich schweren Herzens entschieden hat, dieses Ansinnen abzulehnen. Joe ist erleichtert.

Erleichtert darüber, dass man bei den wichtigen Sachen nicht ganz so leichtfüßig wandelt...

⁶ Verfahrensstaffelung; z. B. auf einer STAR durch an best. Punkten veröffentlichte Höhenbeschränkungen



Royal Thai Airforce A340: Ein ungewöhnlicher Gast in Frankfurt im September war dieser A340 der Luftwaffe aus Thailand. Die Maschine flog vorher bei der zivilen Thai Airways. **Foto: Frank Schuchardt**



Suparna Airlines B747: Suparna Airlines ist eine chinesische Frachtgesellschaft mit Sitz in Shanghai und eine Gründung der Yangtze River Express, hier bei der Landung in Amsterdam im Juni. **Foto: Michael Stappen**



TUI/Euro Atlantic B737: TUI hat diese B737-800 von der portugiesischen Euro Atlantic Airways geleast. Die Boeing war in den Jahren zuvor u.a. bei TACV Cabo Verde und Corendon Dutch Airlines im Einsatz. **Foto: Michael Stappen**



Bravo Airways B737: Bravo Airways ist eine ukrainische Fluggesellschaft und besitzt lediglich 5 Flugzeuge. Diese 26 Jahre alte B737 war früher bei Aer Lingus im Einsatz. Hier nach der Landung in Antalya fotografiert. **Foto: Michael Stappen**



SkyUp Airlines B737: SkyUp ist eine neue Low-Cost Airline aus der Ukraine und bedient Charterziele in Europa und an der Mittelmeerküste, wie hier Antalya im September. **Foto: Michael Stappen**



Fly Jordan B737: Diese farbenfrohe B737 der Fly Jordan wurde 1999 ursprünglich für EasyJet ausgeliefert und wurde im September in Antalya fotografiert. **Foto: Michael Stappen**

TACA 110 – „Nowhere to land“



von Thomas Williges

Quelle: Wikipedia
Fotos: Thomas Williges,
Wikipedia

Am 24. Mai 1988 befand sich eine Boeing 737-300 der salvadorianischen Fluggesellschaft TACA auf dem Weg von Belize nach New Orleans. An Bord befanden sich 38 Passagiere und 7 Besatzungsmitglieder. Während des Sinkflugs aus FL350 nach New Orleans geriet das Flugzeug in ein schweres Unwetter mit starkem Regen und Hagel. In einer Höhe von etwa 16.000 ft fielen plötzlich beide Triebwerke aus.

Beim Versuch die Triebwerke wieder zu starten, fing eines Feuer und wurde dabei irreparabel zerstört. Auch das zweite Triebwerk konnte nicht mehr gestartet werden. Die Boeing 737 wurde zu einem Segelflugzeug.

Der Flughafen von New Orleans war für eine Landung noch zu weit entfernt und auch sonst befand sich in der direkten Umgebung des Flugzeuges kein geeigneter Landeplatz im sumpfigen Küstenbereich vor New Orleans.

Kurz vor einer unausweichlichen Notwasserung entdeckte der Kapitän eine für die Landung geeignete Grasfläche zwischen dem Intracoastal Waterway und einem schmalen Graben. Dabei handelte es sich dabei um eine Art abgeschrägten Damm. Auf dieser vom Regen aufgeweichten





„Piste“ gelang dem Piloten eine nahezu perfekte Notlandung, bei der die Maschine nur gering beschädigt wurde. Alle Passagiere konnten das Flugzeug nach der Landung über die Notrutschen verlassen.

Die Untersuchungen der US-amerikanischen Flugunfalluntersuchungsbehörde NTSB ergaben, dass durch das Unwetter mit Hagel ein Triebwerksausfall verursacht wurde, obwohl die Grenzwerte für das Einsaugen von Wasser noch nicht überschritten waren. Jedoch stellte sich im Laufe der Untersuchungen heraus, dass aufgrund der Abnahme der Triebwerksleistung für den Sinkflug die Turbinenblätter das eindringende Wasser nicht mehr ausreichend nach außen befördern konnten. Es sammelte sich im Inneren der Motoren und verursachte schließlich den beiseitigen Ausfall.

Da zu der Zeit weltweit mehrere tausend CFM56-Triebwerke im Einsatz waren und die Gefahr eines Ausfalls bei extremem Wetter jederzeit wieder bestand, wurden bei allen Triebwerken entsprechende Sensoren installiert sowie u. a. der Winkel und die Abstände der Schaufelblätter verändert.

Abschließend sei noch erwähnt, dass bei der verunfallten Maschine das zerstörte Triebwerk vor Ort ausgetauscht und das Flugzeug notdürftig repariert wurde. Die Maschine startete mit Boeing-Testpiloten und mit minimum fuel auf einer etwas mehr als 1400 m langen provisorischen Startbahn und wurde danach wieder komplett repariert. Bis zum Jahr 2016 flog die Boeing erfolgreich für Southwest Airlines.





Redaktion Renate Zellerhoff

FliegerKalender 2019: Internationales Jahrbuch der Luft- und Raumfahrt

ISBN: 978-3813209754

Verlag: Mittler

Kompetent, kompakt und gleichzeitig unterhaltend präsentiert sich auch der FliegerKalender für 2019.

Die aeronautische Themenpalette deckt sowohl neueste Entwicklungen in der zivilen und militärischen Luftfahrt als auch Höhepunkte aus der Luftfahrtgeschichte ab.

Die fachkundig und lebendig geschriebenen Texte werden mit zahlreichen Fotos von Passagierflugzeugen, Jets, Transportern, Hubschraubern und Raumfahrt-Modulen illustriert, so dass auch der FliegerKalender 2019 ein Muss für jeden Luftfahrtbegeisterten ist.

16,95 EUR

Weißmantel & Vogelsang

Rechtsanwälte · Fachanwälte

Ihre Ansprechpartner in allen rechtlichen Fragen

Liesel Weißmantel*
Fachanwältin für Arbeitsrecht

Dirk Vogelsang
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Hans-Gerd Dannen
Fachanwalt für Arbeitsrecht

David Schäfer
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Antje Harsdorff
Rechtsanwältin

Christoph Wicke
Rechtsanwalt

Jonas Dalby
Rechtsanwalt

Constanze Daum**
Fachanwältin für Arbeitsrecht

* bis 2016
** im Anstellungsverhältnis

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

Kanzlei Frankfurt
Frankfurt Airport Center 1
Gebäude 234, HBK 18
Hugo-Eckener-Ring 1
60549 Frankfurt
Telefon: 069/24 00 66 66
Telefax: 069/23 80 76 53

E-Mail: info@kanzlei-wv.de · Internet: www.kanzlei-wv.de





Azur Air B737: Der hauseigene Reiseveranstalter Anextour wirbt bei sinkenden Passagierzahlen der Azur Air auf dem deutschen Sektor zumindest auf einer ihrer osteuropäischen Flugzeuge um mehr Kundschaft. **Foto: Michael Stappen**



Meraj Air A300: Im Iran sind noch einige A300 im Passagierdienst, so auch dieser schön bemalte Airbus der Meraj Air. Der Gepard ist im Iran von der Ausrottung bedroht. **Foto: Gerrit Griem**



Qeshm Air A300: Ein weiterer A300 aus dem Iran ist die EP-FQK der Qeshm Air. Der fast 28 Jahre Bus war u.a. bei China Northwest, Vietnam Airlines und Onur Air im Einsatz. Hier beim Start in Istanbul auf dem Weg nach Tehran. **Foto: Gerrit Griem**



Iran Air Tours MD-80: Auch seltene Versionen der MD-80-Familie sind sowohl im Iran als auch in Istanbul anzutreffen. Diese MD-80 der Iran Air Tours flog in den letzten 25 Jahren u.a. für American Airlines. **Foto: Gerrit Griem**



Libyan Wings A319: Istanbul ist ein Mekka für Exoten, wie z.B. dieser A319 der Libyan Wings. Die kleine Airline besitzt nur zwei Flugzeuge vom Typ A319. Hier bei Start in Istanbul am 03.09. **Foto: Gerrit Griem**



Level A321: Die spanische Level Air hat einen österreichischen Ableger gegründet, zu dem dieser A321 gehört. Die Maschine flog vorher bei Niki, Belair und?... Richtig: Air Berlin. **Foto: Gerrit Griem**

DTM – Ein Flughafen stellt sich den Herausforderungen



von Hans-Joachim Krüger

DTM ist der IATA-Code für den Flughafen Dortmund. Ein Flughafen, der auf eine stolze Vergangenheit zurückblicken kann und eine Zukunft mit Hürden vor sich liegen hat.

Bereits vor dem 2. Weltkrieg gehörte Dortmund auf der Ost-West-, wie auch auf der

Nord-Süd-Route zu einem der bedeutendsten Flughäfen in Deutschland. Damals noch im Stadtteil Brackel angesiedelt, war dieser Flughafen neben dem Flughafen in Köln (Butzweilerhof) einer der Airports, die verkehrstechnisch zu den Knotenpunkten auf der Route Paris – Berlin – Moskau oder Hamburg – München/Stuttgart lagen und als Zwischenstopp immer wieder genutzt wurden. So wurden mehr Starts und Landungen als z.B. Düsseldorf oder Essen verzeichnet.

Nach 1945 wandelte sich dann jedoch das Bild und auf den Luftfahrtskarten erschien erst in den 60er Jahren wieder der Flughafen Dortmund, diesmal allerdings in Wickede. Die vorliegende Graspiste wurde 1974 in eine Asphaltpiste umgewandelt und von da an sukzessive verlängert. Heute ist der Flughafen unweit der Autobahn A2 im östlichen Ruhrgebiet mit einer 2000 m langen Piste mit entsprechenden internationalen Landehilfen ausgestattet und hat sich zu einem Flughafen mit internationalen Verbindungen weiterentwickelt. WizzAir, Eurowings, RyanAir und EasyJet sind die Fluggesellschaften, die DTM fest in ihrem Flugplan verankert haben. Das Flugangebot reicht von Verbindungen zu Wirtschaftszentren wie London oder München über Städtemetropolen in Mittel- und Osteuropa bis hin zu klassischen Urlaubsdestinationen im Süden. Für viele Passagiere ist der Dortmund Airport inzwischen neben den großen Flughäfen in Düsseldorf oder Köln/Bonn ein attraktiver Abflughafen. Betrachtet man das Einzugsgebiet der umliegenden Verkehrsflughäfen, ergeben sich Schnittmengen, die unter den NRW-Flughäfen Wettbewerb auslösen. Im direkten Vergleich mit den Flughäfen Paderborn-Lippstadt und Münster/Osnabrück hat der Flughafen Dortmund wesentlich strengere Restriktionen bei den Betriebszeiten. Zwar wurde kürzlich durch die Be-



zirksregierung in Münster eine Verlängerung der Betriebszeiten zugebilligt, aber es mussten auch Einschränkungen gegenüber dem gewünschten Antragsumfang bei den neuen Bestimmungen akzeptiert werden.

- Ab sofort sind grundsätzlich täglich vier planmäßige Landungen bis 23 Uhr erlaubt (bisher war 22 Uhr das Richtmaß)
- Zudem sind künftig verspätete Landungen bis 23.30 Uhr und verspätete Starts bis 22.30 Uhr möglich (bisher waren es 30 Minuten weniger)
- Es sind maximal 16 verspätete Starts und Landungen im Monat erlaubt
- Planmäßige Starts sind weiterhin nur bis 22 Uhr gestattet.

Der Flughafen wollte erreichen, dass nicht limitierte planmäßige Landungen bis 23 Uhr und Starts ebenfalls bis 23 Uhr möglich sein sollten. Die Bezirksregierung konnte sich auf dieses Vorhaben nicht einlassen und hat den Anwohnern und Anrainern die gewohnte Nachtruhe gewährleistet, bis auf die beschriebenen Ausnahmen.

Ein anderer wichtiger Wettbewerbsfaktor des Flughafens ist die Länge der vorhandenen Piste. Mit 2000 m Länge und einer tatsächlichen Landebahn von 1.700 Metern reicht diese für die Flugzeuggröße wie Airbus A320 oder Boeing B737 entsprechend begrenzt ist die Reichweite der Flüge, die von Dortmund aus gehen. Das weiteste erreichbare Ziel vom Dortmund Airport ist aktuell Kutaisi in Georgien sein. Flughäfen wie Paderborn oder auch Münster haben hier einen Standortvorteil ebenso wie die Flughäfen in Düsseldorf und Köln. Um die Zukunfts- und

Vorfeld Airport Dortmund. Foto: Flughafen Dortmund



Wettbewerbsfähigkeit des Dortmunder Flughafens zu sichern, wird nun in einem nächsten Schritt eine Verlegung der Landeswellen im Osten der Piste um 300 Meter nach außen angestoßen. Ziel ist es, so künftig auch größerem Fluggerät wie dem A321 neo bei Nässe das Starten und Landen in Dortmund zu ermöglichen.

Trotz der Herausforderungen, die es zu meistern gilt, kann der Flughafen Dortmund-Wickede jährlich auf steigende Passagierzahlen verweisen und das fliegerische Angebot immer weiter ausbauen. Gerade die ungarische Fluggesellschaft Wizz Air hat mit zahlreichen Destinationen in Ungarn, Rumänien und Bulgarien dafür gesorgt, dass DTM eine sichere Zukunft aufgezeigt bekommt.

Für viele Passagiere ist DTM der Flughafen erster Wahl, insbesondere wegen seiner kurzen Anfahrtswege und des übersichtlichen Terminals, das ergeben regelmäßige Passagierumfragen. Mit dem „Tor zum Osten“ als Alleinstellungsmerkmal hebt sich der Flughafen von den anderen NRW-Airports ab, die zum Teil mit einem deutlichen größeren Flugangebot aufwarten können.



Hauptkunde Wizz Air in Dortmund. Foto: Flughafen Dortmund

Terminal Flughafen Dortmund. Foto: Flughafen Dortmund



Fragen an – Udo Mager

Geschäftsführer des Flughafens Dortmund

Foto: Flughafen Dortmund



Udo Mager

Redaktion: Sehr geehrter Herr Mager, erst kürzlich bekam der Flughafen Dortmund Post der Bezirksregierung Münster zur Verlängerung der Betriebszeiten zugestellt. Wie ist dieses Ergebnis zu bewerten?

Mager: Ich bedauere die Modifizierung im Vergleich

zu den beantragten Betriebszeiten. Gleichwohl begrüße ich die Entscheidung in der Sache. Die Genehmigung ist leider hinter den aus Flughafensicht notwendigen Betriebszeiten und Flugbewegungen zurückgeblieben. Wir werden aber die damit noch verbundenen Optionen nutzen, um dem aktuellen Bedarf der Airlines soweit wie möglich Rechnung zu tragen.

Redaktion: Der Flughafen Dortmund hat im Jahr 2017 einen Passagierrekord aufgestellt und wird dies voraussichtlich erneut im 2018 wiederholen. Wie sehen Sie die Chancen des Flughafen Dortmund, der ja umgeben ist von mehreren Flughäfen in Ihrer Nähe?

Mager: Im Jahr 2017 konnten wir mehr als zwei Millionen Passagiere verzeichnen. Dies ist uns zuletzt im Jahr 2008 gelungen und ein positives Signal für den Flughafenstandort Dortmund. Besonders erfreulich ist die daran anknüpfende Verkehrsentwicklung am Ruhrgebietsairport. In den ersten acht Monaten dieses Jahres haben bereits rund 1,5 Millionen Passagiere das Flugangebot mit mehr als 30 attraktiven Destinationen im Programm genutzt. Dies entspricht 14,2 Prozent mehr Fluggästen als im Vergleichszeitraum 2017. Wachstumstreiber sind vor allem die neuen Destinationen, die von der ungarischen Airline Wizz Air auf den Flugplan gerufen wurden: Posen (Polen), Lemberg (Ukraine), Charkiw (Ukraine), Szymany (Polen) und Iasi (Rumänien) sind nun vom Dortmund Airport aus in nur wenigen Flugstunden erreichbar und ergänzen das bestehende Destinationsangebot.

Ein Blick auf die Branchenentwicklung insgesamt zeigt, dass wir ein überdurchschnittlich hohes Passagier-Plus



bis zur Jahreshälfte erzielen konnten. Wir befinden uns also auf dem richtigen Weg und können durch eine konsequente Airline- und Destinationsakquise das Angebot weiter ausbauen. Das Haupteinzugsgebiet des Dortmund Airport, das in einem Radius von etwa 100 Kilometern um den Flughafen herum liegt und das einwohnerstarke Ruhrgebiet miteinschließt, verfügt über ein beachtliches Kundenpotential. Natürlich ergeben sich dabei auch Schnittmengen zu den anderen Verkehrsflughäfen in NRW. Mit der Orientierung an einem polyzentrischen Flughafenmodell mit zentralen Drehkreuzen und dezentralen Flughäfen in der Fläche hat jedoch jeder der sechs NRW-Flughäfen seine Daseinsberechtigung und im Übrigen auch spezifische Leistungsmerkmale aufzuweisen. Es ist Aufgabe des Landes, mit einem neuen Luftverkehrskonzept die Weichen für eine auch in der Zukunft leistungsfähige und im internationalen Luftverkehr wettbewerbsfähige Flughafenlandschaft zu stellen.

Der Dortmund Airport hat sich inzwischen als „Tor zum Osten“ sowohl für Privat- als auch Geschäftsreisende etabliert und ein wichtiges Alleinstellungsmerkmal herausgebildet.

Redaktion: Der Flughafen Dortmund hat mit gewissen Einschränkungen wie Nachtflugverbot und nur einer (relative kurze) Start- und Landebahn zu leben. Die Region Westfalen ist nicht nur ein anerkanntes Wirtschaftszentrum, sondern auch, sehr bevölkerungsreich. Eigentlich ideale Voraussetzungen für Betreiber eines Flughafens. Wie passen diese Faktoren zusammen und wie muss oder soll sich der Flughafen weiterentwickeln?

Mager: Der Dortmund Airport hat in der Tat viele Standortvorteile, die von den Airline-Kunden gesehen und geschätzt werden. Demgegenüber stehen aber auch Einschränkungen wie die Betriebszeiten und eine verfügbare Landestrecke von nur 1 700 Metern. Um mittel- und langfristig zukunfts- und wettbewerbsfähig zu bleiben, haben wir zunächst die Betriebszeiterweiterung auf den Weg gebracht. Hier bleibt abzuwarten, ob Rechtsmittel eingelegt werden und wie ein etwaiges Klageverfahren ausgeht. Anschließend ist die Ertüchtigung der Infrastruktur auf den Weg zu bringen, damit künftig auch größeres und leiseres Fluggerät wie z. B. die A321neo ohne Einschränkungen unseren Flughäfen nutzen kann.

Redaktion: Als Geschäftsführer eines Flughafens ist einer ihrer Partner am Flughafen auch die Flugsicherung. Die Flugsicherung wird hier von der DFS Aviation Services GmbH wahrgenommen. Welche Erfahrungen haben Sie mit den Kolleginnen und Kollegen vor Ort gemacht?

Mager: An Flughäfen übernimmt entweder die DFS selbst oder wie bei uns in Dortmund die Tochtergesellschaft DFS Aviation Services GmbH (DAS) die Flugsicherung. Mit den Lotsen aus dem Tower verbindet uns eine enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit. Die anspruchsvolle Aufgabe wird mit hoher Professionalität und Kompetenz erledigt. Es gibt jedoch eine strukturelle Ungleichbehandlung bei der Finanzierung von Flugsicherungsdiensten in Deutschland, die uns mächtig aufstößt. Während DFS-Flughäfen von der im Bundeshaushalt 2017 enthaltenen Entlastung bei den Flugsicherungskosten von 200 Millionen Euro jährlich profitieren, gehen die „Nicht-DFS-Flughäfen“, zu denen auch der Dortmund Airport zählt, leer aus. Außerdem tragen diese Flughäfen die Kosten der Flugsicherung komplett selbst. Um diese Benachteiligung auszuräumen, haben wir bereits 2014 die Initiative zur Gleichstellung mit den DFS-Flughäfen ergriffen. Derzeit finden Gespräche mit dem Bund über Ausgleichsmaßnahmen statt, von denen wir eine adäquate Entlastung erwarten.

Redaktion: Die Subventionierung von Flughäfen wurde von der EU-Kommission vor geraumer Zeit geändert. Welche Gefahren und Herausforderungen für Dortmund sind mit dieser vermeintlichen Einschränkung verbunden?

Mager: Wir gehen davon aus, dass wir bis spätestens 2023 die „schwarze Null“ beim EBITDA erreicht haben werden. Um dorthin zu gelangen, können wir an zwei wesentlichen Stellschrauben drehen: Wir müssen die Kosten senken und die Erlöse steigern. Unser Zukunftskonzept 2023, das uns genau dort hinführen soll, ist in den inzwischen vergangenen Jahren positiv von der Realität überholt worden. Die Ergebnisse waren besser, als der Plan es vorgab. Wir haben also kaufmännisch vorsichtig kalkuliert und sind zuversichtlich, die gesetzten Ziele auch zu erreichen. Das Notifizierungsverfahren steht kurz vor dem Abschluss, so dass wir dann auch ein von der EU-Kommission genehmigtes Konzept vorliegen haben werden.

Redaktion: Der ehemalige Verkehrsminister Dobrindt verließ sein Amt quasi mit der Bekanntgabe des Luftverkehrskonzepts des Bundes. Sind Sie mit der Rolle, die für Dortmund vorgesehen war, zufrieden?

Mager: Ziel des Luftverkehrskonzeptes sollte eine Stärkung des gesamten Luftverkehrsstandortes Deutschland sein. Es gibt viele Ansätze, die wir teilen. Wichtig ist uns, dass die Leistungsfähigkeit gefestigt und die bedarfsgerechte Entwicklung der internationalen Verkehrsflughäfen gesichert wird, Wettbewerbsverzerrungen müssen abgebaut und Anstrengungen zum Klimaschutz gefördert werden. Nur so kann es gelingen, im Wettbewerb mit anderen europäischen und interkontinentalen Luftverkehrsstandorten zu bestehen. Dortmund wird in dem Konzept, das nun von der aktuellen Bundesregierung noch finalisiert und verabschiedet werden muss, nicht explizit erwähnt. Es wird nur auf die im Bundesinteresse liegenden Airports und auf die Infrastruktur Bezug genommen. Das damit verbundene Bekenntnis zu einem polyzentrischen System mit dezentralen Flughäfen in der Fläche stärkt auch Dortmund. Es bleibt die Aufgabe der Bundesländer, in ihren Luftverkehrskonzepten dieses System landesspezifisch auszugestalten. Nordrhein-Westfalen hat damit begonnen.

Die Redaktion „der flugleiter“ bedankt sich für dieses kurze Interview und hofft weiterhin auf eine gute Zusammenarbeit.

Kurz und Interessant

Zusammengestellt von W. Fischbach

Mit einem symbolischen Spatenstich wurde Ende Juli die Verlängerung der Stadtbahnlinie U6 zum Stuttgarter Flughafen in Angriff genommen. Nach Fertigstellung der Stadtbahnstrecke wird der Schwaben-Airport nicht nur mit der S-Bahn und den Fernzügen der DB (Stuttgart 21) zu erreichen sein. Die Fahrtzeit der U6 von der Innenstadt zum Airport soll 30 Minuten betragen.

oo00oo

Einer Meldung des Internetportals aeroTELEGRAPH zufolge fing auf dem Flughafen Barcelona an Bord einer Ryanair-Maschine das Mobiltelefon eines Passagiers Feuer, als dieses über eine externe Batterie geladen wurde. Das Feuer konnte relativ schnell gelöscht werden, die Passagiere wurden über Notrutschen evakuiert.

oo00oo

Obwohl von Boeing bereits eine Frachtversion der B777-200 produziert wird, werden bei Israel Aerospace Industries (IAI) Überlegungen angestellt, sowohl die B777-200 als auch die B777-300ER zu Frachtern umzubauen.

oo00oo

Nachdem nach dem rätselhaften Verschwinden einer B777 der Malaysia Airlines (MH/MAS370) Kritik an der Luftraumüberwachung des malaysischen Luftraums geäußert wurde, ist der Leiter der malaysischen Zivilluftfahrtbehörde im Juli von seinem Posten zurückgetreten.

oo00oo

Für ihr Projekt „Connected Drones“ wurden die DFS und die Telekom mit dem Mobilitätspreis 2018 ausgezeichnet. Mit diesem „Leuchtturmprojekt“ soll eine sichere Integration von Drohnen in den Luftverkehr erreicht werden.

oo00oo

Nach der WM-Pleite der deutschen Fußballnationalmannschaft hat die Lufthansa die „Fanhansa Siegerflieger“-Aufkleber von ihrer B747-830 D-ABYI entfernt und dem Jumbo zum „normalen“ Lufthansa-Farbkleid verholfen.

oo00oo

Am 6. August hat die Fraport AG sich mit der iCON Flughafen GmbH geeinigt, ihre Anteile am Flughafen Hannover an diese Gesellschaft zu verkaufen. iCON wird dafür 109,2 Mio. Euro auf den Tisch des Frankfurter Flughafens legen.

oo00oo

Die Londoner CargoLogicManagement hat beim LBA die Betriebserlaubnis für eine Cargologic GmbH (CLG) beantragt. CLG möchte Ende dieses Jahres drei gebrauchte und zu Frachtmaschinen umgebaute B747 erwerben und diese in Leipzig stationieren.

oo00oo

Die vor zwei Jahren gegründete SundAir hat zwei ehemalige Air Berlin A320 erworben, wobei das erste Flugzeug Ende August übernommen wurde und die zweite noch in diesem Jahr eingeflottet werden soll. Der erste kommerzielle Flug des im August in Dienst gestellten Airbus führte von Berlin über Rotterdam und Zürich zum Flughafen Schönefeld.

oo00oo

Im Januar wird AeroLogic eine weitere B777F bei Boeing in Seattle abholen und damit seine Flotte auf elf Maschinen aufstocken. Das Flugzeug wird von Lufthansa Cargo geleast und an AeroLogic weitergegeben.

oo00oo

Obwohl Ryanair bereits im letzten Jahr mit einer entsprechenden Klage gegen den britischen Flugsicherungsdienstleister NATS gescheitert ist, möchte sie nun erneut vor Gericht ziehen. Der irische „low-cost carrier“ wirft NATS vor, den Flughafen London Stansted, die größte Ryanair-Basis im Vereinigten Königreich, schlechter zu behandeln als die Flughäfen Heathrow und Gatwick. Während die Verspätungsrate in Heathrow bei null und in Gatwick bei 10 Prozent liege, betrage sie in Stansted 52 Prozent.

oo00oo



Der Siegerflieger-Jumbo ist wieder im normalen Lufthansa-Farbkleid unterwegs. **Quelle: Shutterstock**

Unter dem Arbeitstitel „Swiss Skies“ wollen ein freiberuflicher Ryanair-Pilot und ehemaliger Fly Niki und Air Berlin Manager in Basel eine neue Fluggesellschaft auf die Beine stellen, die mit A321LR Langstreckendienste anbieten möchte. Allerdings müssen die Gründer des Start-ups noch das erforderliche Startkapital von rund 100 Mio. Euro „einsammeln“.

ooOOoo

Hinsichtlich der derzeit laufenden Beratungen zu Änderungen des Fluglärmschutzgesetzes lehnt die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) eine Verschärfung des Gesetzes ab. Das im Jahr 2007 novellierte Gesetz sei modern und berücksichtige die Lärmschutzbedürfnisse der Bevölkerung, meint die ADV.



Foto: Rainer Bexten



Redaktionsschluss

Ausgabe 6/2018 – 15.11.2018

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), Harry Helbig, (Airlines, Airports), Brigitte (Emmi) Ennepner (Ehemalige), Werner Fänderich, Lutz Pritschow (Int. Affairs), Roland Glöckner (Berlin), Andreas Schmelzer (Technik), Sebastian Wanders (Internet), Elena Stegemann, Veronika Gebhart, Marina Daffner (redaktionelle Beratung), Jens-Michael Kassebohm (facebook), Daniela Marx, Elke Kaiser, Jochen Knoblauch (Allgemeine Dienste)

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, Andreas Schmelzer, Thomas Williges, Werner Fischbach, Harry Helbig, Emmi Ennepner, Thorsten Raue, Jan Janocha, Michael Stappen, Elena Stegemann, Gerrit Griem, Rainer Bexten, Michael Kassebohm, Jens Lehmann, Frank Borowski, Thomas Schuster, Jörg Waldhorst, Daniela Marx, Florian Ankert, Frank Schuchard

Bildquellen: Die Fotografen werden bei den Beiträgen genannt. Bei Fotos, die im Internet recherchiert wurden, ist der Urheber leider nicht immer auffindbar. Desweiteren werden Fotos aus Shutterstock verwendet (Grafiken: ©phipatbig/Shutterstock.com)

Cover: Take-Off (Thomas Williges)

U3: GdF auf dem ATC Beach Cup

U4: B747 – waiting for Push Back

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 des/der Verfasser.

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

ISSN 0015-4563



ATC Beach Cup

GdF

Gewerkschaft der Flugsicherung

Flugsicherung

