

AUSGABE 5/2024

- 21. BUNDESDELEGIERTEN-KONFERENZ DARMSTADT
- WER HAT DEN HÖCHSTEN?
- DIE ZEIT – SIE TICKT
- WIR LASSEN FLÜGEL WACHSEN

# der flugleiter



Gewerkschaft der Flugsicherung



## Information des Bundesvorstands



Gewerkschaft der Flugsicherung

Für das Jahr 2025 sind folgende  
Veranstaltungen im Bereich der GdF geplant:

**Fachbereichskonferenz FSBD + FSAD**  
**25. bis 27.03.2025** in Frankfurt

**Fachbereichskonferenz FSTD**  
**16. bis 17.05.2025** in Fulda

**Gemeinsames Obleute-Meeting**  
**06.11.2025** in Fulda

**Bundesdelegiertenkonferenz**  
**07. und 08.11.2025** in Fulda

Wir bitten alle Delegierten,  
diese Termine zur Kenntnis zu nehmen  
und ggf. freizuhalten.

Die Einladungen zu diesen  
Veranstaltungen erfolgen gesondert.

**Delegiertenwahlen**  
der Fachbereiche  
**FSBD, FSAD und FSTD**  
**18.11. bis 01.12.2024**  
– online –

**Nähere Informationen dazu in  
dieser Ausgabe  
auf Seite 24**



21. Bundesdelegiertenkonferenz 2024 in Darmstadt S. 7



IFISA Assembly 2024 S. 27



Wer hat den Höchsten? S. 30



Der SUST-Bericht – noch Luft nach oben? S. 35



Rückblick auf die Sommermonate Juni/Juli/August S. 38

<b>Editorial</b> .....	4
<b>Termine</b> .....	6
<b>Aus dem Vorstand</b>   21. Bundesdelegiertenkonferenz 2024 in Darmstadt .....	7
<b>Aus dem Vorstand</b>   Tarifinfo: GdF und DFS schließen auch das Tarifpaket zur betrieblichen Altersversorgung ab .....	20
<b>Aus dem Vorstand</b>   Bürgerdialog mit Christian Lindner .....	22
<b>Aus dem Vorstand</b>   Mitgliederinfo: Delegierten- und Obleutewahlen .....	24
<b>Interview</b>   Fragen an den Bundesvorsitzenden der GdF .....	12
<b>Interview</b>   Fragen an den Vorstand Tarif und Recht .....	16
<b>Interview</b>   Fragen an den Geschäftsführer der GdF .....	18
<b>Spotter I</b> .....	15
<b>Spotter II</b> .....	21
<b>FSBD</b>   Aus dem FSBD .....	26
<b>Verbände</b>   IFISA Assembly 2024 .....	27
<b>ATC</b>   Wer hat den Höchsten? .....	30
<b>Joe's Corner</b>   Heute ist wieder Teambuilding-Workshop .....	34
<b>Berichte</b>   Der SUST-Bericht – noch Luft nach oben? .....	35
<b>Berichte</b>   Rückblick auf die Sommermonate Juni/Juli/August .....	38
<b>Berichte</b>   Die Zeit – sie tickt .....	40
<b>Berichte</b>   „Wir lassen Flügel wachsen“ .....	42
<b>Kollegen</b>   Sommer, Sonne, Spaß, supported by GdF .....	46
<b>Kollegen</b>   ATOS-BBQ-Day .....	47
<b>Aus aller Welt</b>   Kurz und interessant .....	48
<b>Impressum</b> .....	50



von Oliver Wessollek,  
Bundesvorsitzender

## Liebe Leser und Leserinnen,

Nach einem Jahr im Amt des Bundesvorsitzenden ist es vielleicht Zeit, ein kleines Resümee zu ziehen. Ein Jahr mit vielen neuen Aufgaben, Überraschungen im positiven wie auch im negativen Sinne. Ein spannendes und manchmal auch anstrengendes Jahr ist nun vorüber, und ich muss sagen, es erfüllt mich immer noch und bereitet mir viel Freude. Im letzten Jahr haben wir – gerade was die Arbeit der GdF betrifft – schon einiges bewegt und angestoßen. Solche Veränderungen sind nicht immer schön, aber müssen manchmal auch einfach sein.

Die gerade zu Ende gegangene Bundesdelegiertenkonferenz 2024 hat unseren neuen Geschäftsführer Christian Karl ins Amt gehoben, unseren Vorstand Tarif und Recht Rüdiger Purps wiedergewählt und mich in meinem Amt als Bundesvorsitzenden bestätigt. Auf der anderen Seite haben wir uns von Yvonne Dalitz aus dem Bundesvorstand verabschiedet. Sie hatte bereits angekündigt, nicht wieder für das Amt der Bundesgeschäftsführerin antreten zu wollen. Gleichzeitig konnten wir meinen Vorgänger Matthias Maas für seine Verdienste würdigen und haben ihn zum Ehrenmitglied ernannt.

Unserem Tarifberater und langjährigen Bundesvorstand Markus Siebers haben wir einen schönen Abschied bereitet, wohlwissend, dass er für uns weiterhin im Aufsichtsrat der DFS tätig sein wird. All diese Momente waren sehr emotional und die ein oder andere Träne

wurde verdrückt sowie viel Herzliches gesagt. Ich persönlich bin sehr froh und doch auch wehmütig ob der vielen Veränderungen und gleichzeitig aber auch voller Tatendrang, im neuen Gremium des Bundesvorstands die Geschicke unserer Gewerkschaft weiter zu leiten und dadurch uns alle weiter voranzubringen.

Die Gewerkschaft der Flugsicherung hat mit dem jüngst abgeschlossenen Tarifwerk mit der DFS eindrucksvoll bewiesen, dass es möglich ist, trotz unterschiedlicher Auffassungen zu konstruktiven und zukunftsorientierten Ergebnissen zu kommen. Anders verhält es sich in der Welt namhafter Großkonzerne: Tarifflicht und das Aushebeln von Tarifergebnissen nehmen in der Arbeitswelt abstruse Formen an. Und das Tariftreuegesetz des Bundes, das etwas an diesen Entwicklungen ändern soll, kommt in der Regierung nicht voran.

In einer Zeit, in der die Menschen sich eigentlich nach Verlässlichkeit und Vertrauen sehnen, scheint der Kampf um Aufmerksamkeit und Mehrheiten in den Vordergrund gerückt zu sein, und wichtige Entscheidungen werden nicht mehr entlang der fachlichen Kompetenz und Sinnhaftigkeit getroffen. Vielmehr sind es die Wählerstimmen und die Schärfung des eigenen Profils, die heute für das politische Berlin viel wichtiger zu sein scheinen. Ich kann nur hoffen, dass dieser Zustand nicht bis zur nächsten Bundestagswahl anhält und man auch wieder verstärkt fachliche Diskussionen und Ge-



sprache zu den Sachthemen führen kann, um entsprechend wichtige Entscheidungen umzusetzen.

Echte Gestaltung statt Populismus bräuchte es auch in unserer Branche. Die Gebührenerkündungen, die unser Verkehrsminister den Fluggesellschaften versprochen hat, werden noch viel Diskussionsstoff verursachen. Die bevorstehenden Veränderungen durch eine neue Regulierungsperiode, neue technische Entwicklungen und Flugsicherungssysteme werfen nicht unbedingt positive Schatten voraus.

Zukunftsplanungen – wenn sie denn noch stattfinden und nicht einfach verschoben werden – scheinen heutzutage eher vom Bauchgefühl geleitet zu werden anstatt von fachlicher Kenntnis. Hochglanzpräsentationen zeichnen eine glänzende Zukunft für die verschiedensten technischen Weiterentwicklungen. Ob es neue Flugsicherungssysteme, künstliche Intelligenz in der Flugsicherung oder Remotearbeitsplätze sind: Auf dem Papier und in den Präsentationen erkennt man die Fehler im System nicht. Projekte werden immer so lange „grün“ gemeldet, bis irgendjemand in der Kette umfällt und die „rote Karte“ ziehen muss. Meist ist es dann aber wiederum so spät in der Projektphase, dass es kein Zurück mehr gibt. Da kann man den Elefanten in noch so viele Scheiben schneiden und agile Arbeitsmethoden entwickeln. Lasagne oder Spaghetti? Am Ende müssen unsere Mitglieder essen, was auf den Tisch kommt.

Besonders stolz macht mich die Tatsache, dass wir in einer kleinen Arbeitsgruppe der GdF eine neue Berufsgruppe entwickelt haben, die von unserem neuen Tarifvertrag nun den weiten Weg über den Atlantik nach Montreal zur ICAO geschafft hat. Dort angekommen, wurde das von uns in Zusammenarbeit mit TUEM in Maastricht und der ETF (European Transport Workers Federation) erstellte Papier zum ATOS (Air Traffic Service Operations Specialist) bei der Air Navigation Conference 2024 diskutiert und in die ICAO-Arbeitsgruppen zu weiterer Bearbeitung zugelassen. Dies ist ein sehr großer Erfolg. Denn nicht jedes Papier schafft es, gegen den Widerstand der Arbeitgeberverbände trotzdem weitergetragen zu werden. Und diese wehren sich massiv in dieser Sache – obwohl mindestens zwei Mitglieder dieses Verbands genau dieses Berufsbild in Zukunft einführen!

Ich wünsche Ihnen auch dieses Mal wieder viel Spaß beim Lesen unseres „der flugleiter“.

Ihr

Oliver Wessollek  
Bundesvorsitzender

*Voraussichtliche*

## **GdF-TERMINE**

### **OKTOBER 2024**

09. – 11.	ATCEUC Herbst Meeting	
14. – 18.	IFATCA ERM	Skopje
15. – 16.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt
18. – 23.	IFATSEA	Las Vegas
21.	FÜAM	
22. – 23.	Tarifkommission DFS	Frankfurt
23.	AG FVD	online

### **NOVEMBER 2024**

04. – 05.	Vorstandssitzung FSBD	Frankfurt
07.	Vorstandssitzung FSTD	Frankfurt
12. – 13.	Tarifkommission Regio und Drittgeschäfte	Frankfurt
13.	Redaktionssitzung „der flugleiter“	online
18.	Vorstandssitzung FSAD	Frankfurt
18. – 01.	Delegiertenwahlen	Online
19. – 20.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt
26.	Antragskommission	Frankfurt
27.	APEG	Frankfurt

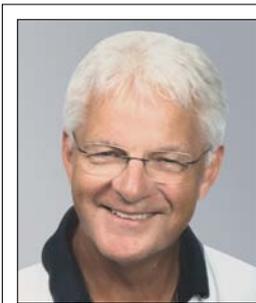
### **DEZEMBER 2024**

04. – 05.	AG ATOS	Frankfurt
10. – 11.	Tarifkommission	Frankfurt
12.	Vorstandssitzung FSAD	Frankfurt
16. – 17.	Vorstandssitzung FSBD	Frankfurt

*Kein Anspruch auf Vollständigkeit!*

## 21. Bundesdelegiertenkonferenz 2024 in Darmstadt

### Darmstadt – der Tradition wegen oder einfach praktisch und gut



von Hans-Joachim Krüger

Fotos: Thomas Williges  
und Melina Münch

Das Jahr danach – vor  
knapp zwölf Monaten fei-  
erte sich die GdF selbst mit  
einer sehr eindrucksvollen  
Party zum 20-jährigen  
Bestehen – jetzt, ein Jahr  
später, ist wieder der Alltag  
eingezogen und das ganz

normale Arbeitsprogramm der  
Gewerkschaftsarbeit steht  
im Vordergrund. Genau für  
diese Gewerkschaftsarbeit  
ist der Treffpunkt der GdF –  
das Maritim Hotel unmittel-  
bar am Darmstädter Haupt-  
bahnhof mit einer guten  
Anbindung an das Autobahn-  
system und auch zum Flug-

hafen – eine sehr gute  
Möglichkeit, einen Kongress  
abzuhalten, zu dem  
Delegierte aus dem  
gesamten Bundesgebiet  
eintreffen.

Für den pünktlichen Be-  
ginn der Veranstaltung ergriff  
der Vorsitzende Oliver Wessollek  
das Wort und startete mit einer  
Vorstellungsrunde die 21. Bundes-  
delegiertenkonferenz. Es folgte  
das obligatorische Anfangs-  
programm wie Mandatsprüfung  
und Hinweise bzw. Erläuterungen  
zum Wahltool, vorgetragen von  
Sebastian Wanders. Dem



Foto: Der große Saal im Maritim Hotel



Foto: Begrüßung durch den GdF-Bundesvorsitzenden, Oliver Wessollek



Vorschlag der 2. Tagesordnung wurde daraufhin vom Gremium zugestimmt. Die Tagungsleitung übernahmen die Vorstandskollegen A. Vöcking und O. Wessollek. Die Protokollführung übernahm in diesem Jahr Melina Münch.

#### Berichte des Vorstands

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

So ergänzte Oliver Wessollek seinen schriftlichen Beitrag mit Kommentaren zur aktuellen Tarifeinigung mit der DFS und dankte den handelnden Personen für ihr Engagement und ihren Einsatz. Ein weiteres ergänzendes Thema war und ist die Einführung und die Thematisierung von ATOS. Das Thema ATOS wird mittlerweile auch als ein internationales Thema angesehen und wurde zwischenzeitlich von der ICAO aufgegriffen. Es soll dort in weiteren Arbeitsgruppen ausführlich vertieft werden.

Die Geschäftsführerin Yvonne Dalitz verknüpfte ihren Bericht mit einem Dankeschön für die letzten zwei Jahre – sie bedankte sich für das ihr entgegengebrachte Vertrauen und die gute Zusammenarbeit. Yvonne Dalitz verzichtet auf eine weitere Kandidatur und bedankt sich speziell bei den Beschäftigten der Geschäftsstelle Simone Lorenz, Elena Stegemann, Melina Münch und Marina Daffner.





Die Vorsitzenden des Fachbereichs FSBD, Thorsten Raue, und des Fachbereichs FSTD, André Vöcking, berichteten fast unisono über das Geschäftsgebaren innerhalb des BAF (Bundesamt für Flugsicherung). Zwar waren die Themen, die in den Fachbereichen behandelt wurden, grundsätzlich unterschiedlich, die Reaktionen aber gleichermaßen eher „weniger freundlich“.

Der Vorsitzende des Fachbereichs FSAD, Jörg Waldhorst, wies mit einem gewissen Stolz auf die steigenden Mitgliederzahlen hin.

Oliver Strack, zuständig für Regio und Drittgeschäfte, berichtete zusätzlich über die Verhandlungen mit dem Flughafen Memmingen und über die Probleme mit dem dortigen Betreiber. Weiter führte er aus, dass Eurocontrol betriebliche und personelle Maßnahmen für den Bereich EAD plant und durchführen möchte und dies direkte Auswirkungen auf die Beschäftigten hat. Zum Abschluss seiner ergänzenden Ausführungen ermutigte Oliver jüngere Kolleginnen und Kollegen, sich zu engagieren und sich für Arbeitsgruppen auch für die Vorstandsarbeit zu interessieren.

Erstmals berichtete Thomas Ullrich der Mitgliederversammlung über sein Fachgebiet „Presse und Kommunikation“ sowie Thorsten Wesp über sein Ressort des Schatzmeisters. Während Thomas Ullrich davon berichtete, dass er zunehmend Spaß an der Aufgabe gewinnt und diese auch künftig gern weitermachen möchte, widmete sich Thorsten Wesp mit bekannten Folien den Zah-

len und wirtschaftlichen Fakten. Die Mitgliederzahlen der GdF steigen und damit ist die wirtschaftliche Situation weiterhin auf einem stabilen Niveau.

Das Tarifgeschäft der vergangenen Tage, Wochen und Monate über das Wie, Wann und Wo wurde von Rüdiger Purps sehr eindrucksvoll dargestellt und meist mit reichlichen Fallbeispielen untermauert. Rüdiger beschrieb den erreichten Tarifabschluss als einzigartig und hob besonders die betriebliche Altersversorgung (bAV) hervor. Zum Ende der Ausführungen erhielten die Tarifkommission und auch Rüdiger Purps „Standing Ovation“.

#### Vorstandswahlen

Nach erfolgreicher Entlastung des Vorstands erklärte der bisherige Vorsitzende, Oliver Wessollek, seinen Rücktritt, um gleichzeitig seine erneute Kandidatur zu erklären. Dieser Umstand war nötig geworden, um wieder in die reguläre Amtsperiode eines Bundesvorsitzenden zu gelangen.

Nach Einberufung der Wahlkommission wurden nacheinander die Wahlen „Bundesvorsitzender“, „Vorstand Tarif und Recht“ sowie „Bundesgeschäftsführer“ durchgeführt.

**Für alle drei Positionen gab es keinen Gegenkandidaten, sodass Oliver Wessollek als Bundesvorsitzender, Christian Karl als Bundesgeschäftsführer und Rüdiger Purps als Vorstand Tarif und Recht mit überwältigender Mehrheit in ihre Ämter gewählt bzw. darin bestätigt wurden.**



Foto: Verabschiedung von Yvonne Dalitz – Danke Yvonne



Foto: Ehrenmitglied Matthias Maas

## Emotionen über Emotionen

### Verabschiedung von Yvonne Dalitz

Ebenfalls mit „Standing Ovation“ wurde Yvonne als Bundesgeschäftsführerin verabschiedet. Der Vorsitzende, Oliver Wessollek, bedankte sich für zwei sehr inhaltvolle Jahre und lobte ihr Verständnis und ihr Engagement innerhalb der GdF. Auch das Vertrauensverhältnis zum Vorstand und zu den Mitarbeiterinnen der Geschäftsstelle wurde nachhaltig von Yvonne geprägt und ausgebaut. HERZLICHEN DANK, Yvonne, und weiterhin eine gute Zusammenarbeit – dann wieder als Delegierte.

### Ehrenmitgliedschaft Matthias Maas

Auf Antrag des Fachbereichs FSBD stimmten die Delegierten mit sehr großer Mehrheit für eine Ehrenmitgliedschaft von Matthias Maas. Matthias, der die Geschicke der GdF über zehn Jahre hinweg bis 2023 maßgeblich geleitet hat, war von diesem Schritt sehr überrascht und dankte der Gemeinschaft mit einem gewissen Stolz und mit erhabenen Worten für diesen Schritt. Erneut erhoben sich alle Delegierten von ihren Stühlen und bedankten sich in dieser Weise bei Matthias Maas.

### Abschied Markus Siebers

Ein Urgestein der GdF hört (zumindest in Teilen) auf. Markus Siebers verabschiedete sich mit einem kleinen Rückblick auf seine jahrelange Mitarbeit und Zusammenarbeit in der GdF. Markus mahnt die Gemeinschaft an, weiterhin Geschlossenheit zu zeigen und gemein-

sam an Zielen zu arbeiten. Stolz macht ihn, dass die GdF einen sehr guten Ruf als zuverlässiger und fachlich versierter Berufsverband erworben hat und die Mitgliederzahlen eine steigende Tendenz aufweisen.

### Arbeitspapier Wahlen

Von der ÖMV München wurde ein Arbeitspapier eingereicht, mit dem Ziel, die Delegiertenwahlen neu zu organisieren. Zur Begründung wurde angeführt, dass das momentan genutzte Wahlverfahren in großen ÖMVen/ÜÖMVen dazu führt, dass einzelne EBGen in der Delegiertenschaft unterrepräsentiert seien oder aufgrund ihrer geringen Größe gar keinen festen Delegierten stellten. Um alle Mitglieder/EBGen einer ÖMV/ÜÖMV in der Delegiertenschaft zu repräsentieren, wurde eine Änderung angestrebt. Nach einer intensiven Diskussion im Gremium wurde der Antrag einer Probeabstimmung unterworfen und schließlich vom Gremium abgelehnt. Daraufhin wurde das Arbeitspapier zurückgezogen.

### Richtlinie Budget

Nach kurzen Hinweisen und Erläuterungen zu dem vorgelegten Arbeitspapier Budget durch Thorsten Wesp, wurde die Neufassung Richtlinie Budget vom Gremium genehmigt.

### Der 2. Tag

Der zweite Tag der Konferenz bestand zunächst aus einem Austausch mit der Geschäftsführung der DFS. Der CEO der DFS, Arndt Schoenemann, schilderte den zeitlichen Ablauf und die Auswirkungen des Hackerangriffs



Foto: Arndt Schoenemann, CEO der DFS, während seines Vortrag



Foto: Andrea Wächter und Rüdiger Purps in lockerer Runde moderiert von David Schäfer

auf die DFS und stellte außerdem die Strategie „DFS 2030“ vor. Im Anschluss beantwortete er einige Fragen zu operativen Themen wie z. B. i-CAS II in München und Personalführung.

Es folgte eine außerordentlich gelungene und sehr kurzweilige „Fragestunde“ mit der Arbeitsdirektorin der DFS, Andrea Wächter, und mit Rüdiger Purps. Moderator war der Verhandlungsführer der GdF, David Schäfer, der mit feinsinnigem Humor den beiden Protagonisten die ein oder andere interessante Antwort entlocken konnte. Natürlich lag das Hauptaugenmerk auf dem Tarifabschluss und dem Weg dorthin. Frau Wächter merkte an, dass Kritik aus der Belegschaft der DFS natürlich angebracht werden kann, jedoch aber immer der Respekt vor seinem Gegenüber vorhanden sein muss. Diese Aussage wurde durch die Delegierten mit Applaus bedacht. Beendet wurde der Dialog mit einem Wunsch an die „Tarif-Fee“.

**Man stelle sich vor, es gäbe eine Tarif-Fee, die Wünsche erfüllen kann – welchen Wunsch würden Sie sich erfüllen lassen?**

**Antwort Rüdiger Purps:** Im Hinblick auf den VTV-Slogan „twentyfive–twentyfive“, wünsche ich mir „eightyforty“ – dass im Jahr 2040 die Übergangsvorsorge bei 80% liegt.

**Antwort Andrea Wächter:** Ich würde mir wünschen, dass die GdF das macht, was ich vorschlage, und ich das letzte Wort habe!

Daraufhin die **Bemerkung von David Schäfer:** Eher friert die Hölle zu!  
Es folgte allgemeines Gelächter!!!

Mit diesen Worten und dem Hinweis, dass die Arbeit der „Tarifler“ nicht immer einfach war und auch so manche Meinungsverschiedenheit ans Licht brachte, aber dass dennoch ein sehr überzeugendes Tarifwerk erschaffen wurde, schloss David Schäfer die „Fragestunde“. Allen Beteiligten an diesem Tarifwerk ist ein besonderer Dank für ihre Mühen und großartige Arbeit sicher.

Der neue Geschäftsführer, Christian Karl, ebenfalls Geschäftsführer unseres Fördervereins „ATCcare“, erläuterte den Anwesenden dessen Funktion und Historie. Es begann in einer stürmischen Nacht 1876 ... und endete im Jahr 2023. Rüdiger Purps erklärte, in seiner Funktion als Vorsitzender von ATCcare, die Hintergründe der notwendigen Satzungsänderung, das ATCcare jetzt in der Lage ist den Regio-Bereich besser vor Insolvenzen und Anbieterwechsel zu schützen. Oliver Strack ergänzte diesen Kurzbericht.

Nachdem die letzten organisatorischen Informationen ausgetauscht worden waren, schloss der wiedergewählte Bundesvorsitzende, Oliver Wessollek, Schlag 12 die Veranstaltung.

**Für Eure Jahresplanung:**

Die nächste Bundesdelegiertenkonferenz findet am 7. und 8. November 2025 in Fulda statt. Wie immer, wird tags zuvor das Obleute-Meeting stattfinden.

# Interview mit dem Bundesvorsitzenden der GdF Oliver Wessollek



**Redaktion:**

Herzlichen Glückwunsch für die erfolgreiche Wiederwahl. Du wurdest erst vor genau einem Jahr zum Bundesvorsitzenden gewählt, und die Wahlperiode dauert im Normalfall zwei Jahre. Wieso erfolgte nun eine Neuwahl?

**O. Wessollek:** Herzlichen Dank für die Glückwünsche. Ich bin sehr froh, eine so große Unterstützung und Bestätigung erhalten zu haben. Das ist in meinen Augen nicht selbstverständlich. Ich versuche, das Amt ernsthaft und mit voller Hingabe auszufüllen und dabei meine Beweggründe immer offen und ehrlich mit allen zu teilen. Mein großes Anliegen ist es, die Arbeit als Gewerkschaft und auch als Fachverband für alle bei uns organisierten Mitglieder so attraktiv und transparent wie nur möglich zu gestalten.

Mein Vorgänger ist damals während seiner laufenden Amtszeit zurückgetreten, um meine Wahl zum Bundesvorsitzenden zu ermöglichen. Seine Amtszeit wäre erst in diesem Jahr zu Ende gewesen. Um im Bundesvorstand eine gewisse Kontinuität und Erfahrung vorhalten zu können, versuchen wir grundsätzlich, immer nur einen Teil des Gremiums neu zu besetzen und dabei einen kompletten „Mannschaftsaustausch“ zu vermeiden. So ist gewährleistet, dass etablierte Prozesse der Zusammenarbeit an die Nachfolger übergeben werden können und eine ruhige Einarbeitung und Übernahme der Amtsgeschäfte gewährleistet bleibt.

**Redaktion:** Rückblickend auf das vergangene Jahr Deiner Vorstandstätigkeit konntest Du alle Bereiche der GdF kennenlernen. Welche Erkenntnisse haben sich ergeben?



**O. Wessollek:** Es ist ja nicht so, als ob ich unsere Strukturen in der Gewerkschafts- und Facharbeit nicht schon seit vielen Jahren kenne und begleitet habe. Trotzdem habe ich auch im neuen Amt einiges an Neuem lernen müssen. Das letzte Jahr war sehr abwechslungsreich. Tatsächlich gab es so manches Überraschungsei, das uns durchaus auf Trab hielt. Trotz einer hervorragenden Übergabe durch meinen Vorgänger gab es doch auch immer wieder Situationen, in denen ich ihn anrufen und mir das ein oder andere noch einmal erläutern lassen musste. Unsere GdF ist vielfältig und sehr gut aufgestellt. Wir leben vom Ehrenamt und von vielen freiwilligen Helfern in allen Bereichen. Aber die vielen Themen und Aufgaben stellen uns immer mal wieder vor die Frage: Wo hört Ehrenamt auf? Ab wann ist es zu viel? In unseren Teams versuchen wir immer auf den jeweils anderen im Team zu achten und die nötigen Arbeitspakete auf viele Schultern zu verteilen. Deshalb ist es mir sehr wichtig, unsere gemeinsamen Arbeitsstrukturen und Tools auf einen modernen Stand zu bringen. Die neuen Möglichkeiten in der Arbeitswelt helfen uns dabei, einige Dinge zu digitalisieren und Online-Arbeiten zu

ermöglichen. Unser Weg hin zu einer modernen und attraktiven Gewerkschaft ist noch lang. Wir brauchen die Unterstützung der „jüngeren Mitglieder“, um die richtigen Zukunftsideen anzupacken. Ich zähle darauf, dass sich bei den nun anstehenden Delegiertenwahlen viele junge Mitglieder für ein Delegiertenamt zur Verfügung stellen. Es ist ihre Zukunft, die wir als Solidargemeinschaft formen und weiterentwickeln möchten.

**Redaktion:** National wie auch international ist die GdF sehr gut vernetzt. Welche Aufgabengebiete siehst Du zukünftig auch im Hinblick auf eine angedachte Änderung des Streikrechts?

**O. Wessollek:** International sind wir durch unsere Partnerverbände und Gewerkschaften tatsächlich extrem gut vernetzt. Wir kennen die zukünftigen Themen und sind mithilfe unseres Netzwerks schon sehr früh in die Entwicklung von neuen Ideen eingebunden. Dies erfordert aber auch die Mitarbeit interessierter Kolleginnen und Kollegen aus allen Bereichen. Durch unsere Kompetenz in den Fachbereichen können wir uns sehr gut in internationalen Gremien einbringen. Man muss aber auch Prioritäten setzen und nicht auf jedes Pferd springen, das gerade mal vorbeikommt.

Nationale Anstrengungen interessierter Lobbyisten und Politiker, unser Streikrecht einzuschränken, sind in meinen Augen unredlich. Es war die Politik, die das Tarifeinheitengesetz entgegen den allgemeinen Warnungen umgesetzt hat. Die Warnungen der Gewerkschaften wurden in den Wind geschlagen, mit den Folgen, die wir nun in den letzten Monaten verfolgen konnten. Und man muss schon genau hinsehen: Wenn die Arbeitgeber Gewerkschaften gegeneinander ausspielen und Tariffucht begehen, kann das unter Umständen zum Bumerang werden – und dann wirkt der Ruf nach Ankündigungsfristen, Schlichtung und Notdiensten bei Streiks schnell

scheinheilig. Aber ich bin davon überzeugt, dass die Wünsche bestimmter Arbeitgeberkreise sich nicht erfüllen werden. Gemeinsam mit allen anderen Gewerkschaften werden wir jedenfalls alles daransetzen.

**Redaktion:** Das Jahr 2025 steht vor der Tür – welche Herausforderungen siehst Du in den nächsten Monaten auf die GdF zukommen?

**O. Wessollek:** Natürlich ist die Umsetzung der neuen Tarifverträge in der DFS zum Januar 2025 ein ganz großes Thema, das uns noch eine ganze Zeitlang beschäftigen wird. Das beinhaltet ja auch die Einführung einer neuen betrieblichen Altersvorsorge in der DFS und Angebote an die Bestandsmitarbeiter, zu entsprechenden Voraussetzungen in das neue System zu wechseln, wenn sie es möchten. Hier gibt es viel Erklärungsarbeit. Einige Tarifverhandlungen im Regio- und Drittgeschäft stehen ebenfalls an.

Auch unsere Modernisierung in Sachen IT sowie Bürokommunikation und -ausstattung wird uns weiter beschäftigen.

In den nächsten Jahren wird es in Bezug auf die Systementwicklungen in Zusammenhang mit neuen Technologien sehr spannend werden. Viele Unternehmen setzen dabei auf künstliche Intelligenz, um effektivere Arbeitsverfahren zu etablieren oder Arbeitslast zu reduzieren. Naturgemäß haben wir als Arbeitnehmervertreter ein zwiespaltiges Verhältnis zu solchen Entwicklungen: Auf der einen Seite würden wir es begrüßen, wenn Arbeitslast reduziert werden könnte. Gleichzeitig darf künstliche Intelligenz aber nicht zur Abschaffung von Arbeitsplätzen führen. In der Flugsicherung wie auch im Cockpit kann künstliche Intelligenz unterstützen, aber niemals die Verantwortung übernehmen. Die Regeln müssen klar definiert werden und für alle im System

*verständlich und nachvollziehbar sein. Wenn Piloten oder Fluglotsen auf Basis eines Algorithmus oder einer künstlich erlernten Intelligenz Entscheidungen treffen, können im Falle eines darauf basierenden Fehlers diese nicht verantwortlich gemacht werden.*

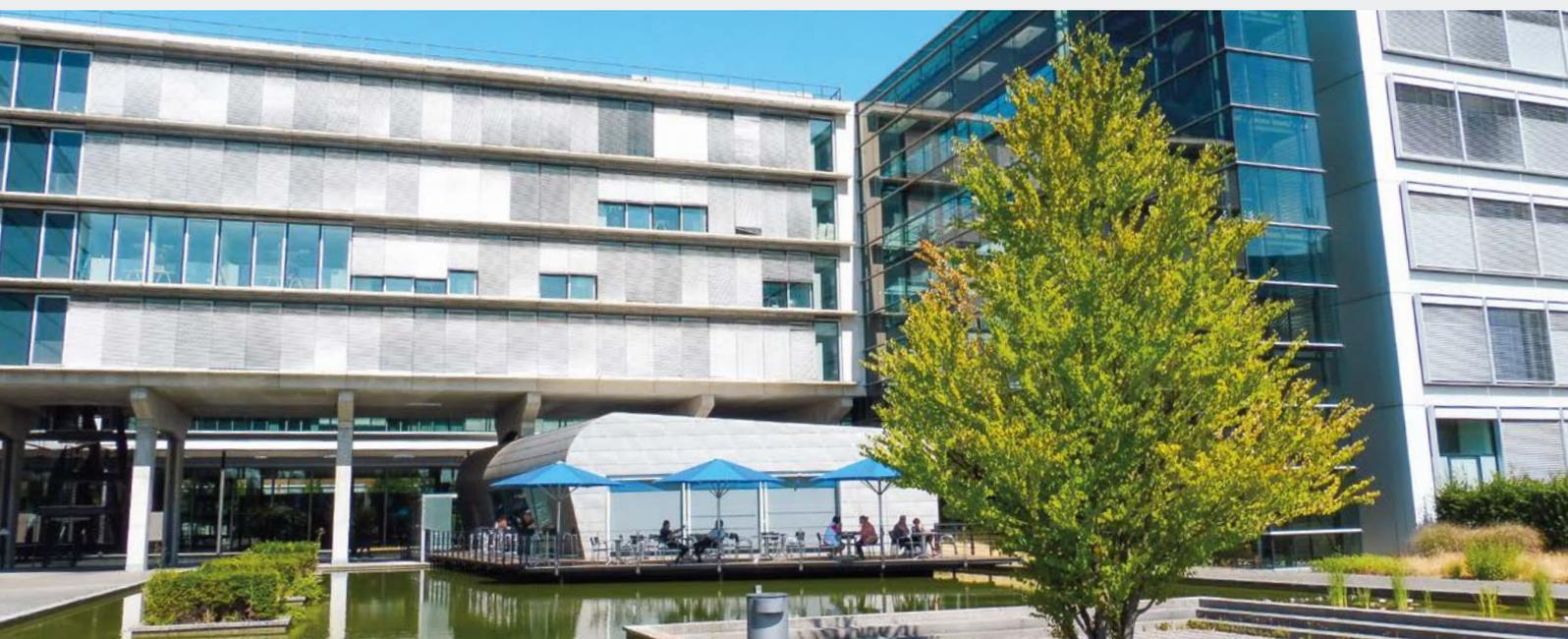
*Die Systemstrategien der ANSPs werden einen entscheidenden Einfluss auf die Entwicklungen der nächsten Jahrzehnte haben. Wir erleben gerade, dass große Unternehmen, die in den letzten Dekaden als zuverlässige Partner Flugsicherungssysteme entwickelt und eingeführt haben, aufgrund der veränderten weltpolitischen Sicherheitslage nicht mehr die höchste Priorität auf dieses Marktsegment legen. Politische und militärische Anforderungen haben den Markt verändert, und neue Projekte in Milliardenhöhe übersteigen die Margen, die in der Flugsicherungswelt möglich sind, um ein Vielfaches.*

*Ein unsäglicher Dauerbrenner wird auch die nächste Regulierungsperiode sein. Im Grunde haben die Verant-*

*wortlichen in Brüssel nicht verstanden, welche Nachteile und Probleme die vergangenen Regulierungen mit sich gebracht haben. Sie haben immer noch nicht verstanden, dass die Ursache für Personalprobleme in der Flugsicherung und ausbleibende oder verschobene Investitionen in der Regulierung liegt.*

*Alle diese Themen werden uns in den nächsten Jahren weiter begleiten. Neben unseren internen Themen haben wir also alle Hände voll zu tun, und ich bin mir sicher, wir werden die Zukunft mitgestalten. Ich weiß, es klingt wie ein tägliches Mantra, aber wir sind auf die Mitglieder und deren Unterstützung angewiesen. Wir suchen immer Unterstützung aus allen Bereichen.*

**Redaktion:** Herzlichen Dank für dieses Interview. Wir wünschen einen erfolgreichen Verlauf der neuen Amtsperiode und weiterhin eine gute Zusammenarbeit.



DFS Campus. Foto: GdF



**Uzbekistan Airways A330:** In neuen Farben der Uzbekistan Airways präsentiert sich dieser ehemalige A330 der Air China bei der Landung in Istanbul. Foto: Gerrit Griem



**ATA Airlines MD-83:** Ein seltener Gast am europäischen Himmel ist die MD-83 geworden; hier in den Farben der iranischen ATA Airlines, aufgenommen in Istanbul. Die Maschine flog früher u. a. bei Air Liberté und Onur Air. Foto: Gerrit Griem



**ATA Airlines A320:** Der scheinbar modernere Flieger in der iranischen ATA Airlines-Flotte ist dieser auch schon 31 Jahre alte A320, der bei Mexicans seine Laufbahn begonnen hatte und auch einmal für Air Berlin geflogen war. Foto: Gerrit Griem



**Karun Airlines B737:** Karun Airlines wurde 1992 als Iranian Air Transport gegründet und setzt neben Fokker 50 und Fokker 100 auch diese ehemalige Deutsche BA B737 ein, die auch schon 28 Jahre auf dem Buckel hat. Foto: Gerrit Griem



**Berniq Airways A320:** Auf dem europäischen Kontinent sieht man Fluggesellschaften aus Libyen fast nur noch in Istanbul, wie diesen A320 der Berniq Airways. Die Airline wurde 2014 gegründet und betreibt fünf A320. Foto: Gerrit Griem



**Iran Air Tour A310:** Die iranische Fluggesellschaft ist eine der letzten Airlines, die den A310 im Passagierdienst einsetzt. In fast 34 Jahren flog diese Maschine u. a. für Equatoriana, Uzbekistan Airways und Mahan Air. Foto: Gerrit Griem

## Fragen an den Vorstand Tarif und Recht – Rüdiger Purps



Rüdiger Purps

**Redaktion:** Rüdiger Purps, herzlichen Glückwunsch zu der erneuten Wiederwahl. Du blickst jetzt bereits auf vier Jahre Tarifarbeit für die GdF zurück, und erst in der letzten Ausgabe hast Du Dich den Fragen zum letzten Tarifabschluss gestellt. Wie waren die Reaktionen auf den Tarifabschluss, und

wie ist die „Info-Tour“ gelaufen?

**R. Purps:** Danke schön. Die Reaktionen auf den Tarifabschluss waren überwiegend sehr positiv. Es haben sich viele Interessierte an uns gewandt, die auch inhaltliche Fragen zur Umsetzung hatten. Im Center bekomme ich regelmäßig positive Resonanz zum Abschluss. Es gibt natürlich auch unzufriedene Mitglieder, manche fokussieren sich ausschließlich auf einen Sachverhalt und vergessen das Gesamtpaket. Andere möchten sofort heraufgruppiert werden.

Ich war selbst bei vier Roadshow-Terminen mit der DFS dabei, darüber hinaus habe ich das Gesamtpaket auf acht Betriebsversammlungen bzw. ÖMVen vorgestellt. Insbesondere bei den Tovern waren die Diskussionen im Anschluss sehr positiv. Es gab gute, interessierte Detailfragen, auch kritische wie z. B. der Umgang mit den AfL-Stellen. Die Diskussionen dort waren bisher sehr respektvoll und das Gesamtpaket ist dann eben überzeugend.

**Redaktion:** Die Tarifarbeit für die kommenden zwei Jahre wird sicherlich durch die politische und auch wirtschaftliche Lage entscheidend beeinflusst (auch hier das Stichwort „Streikrecht“). Welche Erwartungen und vielleicht auch Befürchtungen hast Du?

**R. Purps:** Ich bin schon seit einigen Jahren im Tarifbereich tätig. Es gibt immer die gleichen Muster: Sprudeln



die Gewinne, dann heißt es oft „Oh, es gibt dunkle Wolken, die Auguren sehen eine große Krise“. Gibt es eine Krise, dann naht der Untergang, wird gestreikt, dann wird nach der Politik gerufen, um die Gewerkschaften zu regulieren.

Die Airlines betreiben ihren Lobbyismus weiterhin, Ryanair hat es diesen Sommer für meinen Geschmack mit der Kampagne gegen die europäischen Flugsicherungen übertrieben.

Auch auf der juristischen Seite schießen einige Hardliner gegen die spezialisierten Gewerkschaften. Das geht schon seit vielen Jahren so und wird auch so bleiben.

Wichtig ist immer, ein Konzept zu haben und zu erkennen, wann sich Zeitfenster öffnen oder schließen. Man darf sich durch das Geschrei nicht beirren lassen.

Schwierig wird es allerdings, wenn die Politik auf das Geschrei hört. Während der Corona-Krise konnten wir alle erleben, wie schnell es gehen kann. Lufthansa wurde großzügig unterstützt und die Flugsicherungsgebühren mussten ein Dreivierteljahr nicht bezahlt werden, obwohl geflogen wurde.



DFS Campus. Foto: GdF

**Redaktion:** Welche tariflichen Gespräche oder Verhandlungen stehen demnächst auf dem Terminkalender?

**R. Purps:** Zunächst steht noch die „Nachsorge“ des Gesamtpakets im Fokus. Regelmäßig treffen wir uns gerade mit der DFS, um die kleinen „Bugs“ zu lösen. Wir sind da auf einem guten Weg. Parallel stehen auch die Verhandlungen der gekündigten Tarifverträge bei der Vorfeldkontrolle München an. Bei der Voko Frankfurt zeigt man Interesse am ATOS-Konzept und wir sind hier in informellen Gesprächen. 2025 wird geprägt sein durch die neue betriebliche Altersversorgung. Hier wird es wieder Roadshows geben, und wir gehen von einem hohen Informationsdurst der Mitglieder aus. Das Thema ist für die jungen und die älteren Mitglieder von zentraler Bedeutung. Gerade die jungen Mitglieder, die von einer betrieblichen Altersversorgung noch sehr weit entfernt sind, werden feststellen, dass ab 2025 monatlich für sie hohe Beträge am Kapitalmarkt investiert werden und sie dazu eine Entscheidung zu treffen haben.

Jeder wird sich mit dem Thema auseinandersetzen müssen.

**Redaktion:** Die Tarifkommission der GdF wurde soeben neu aufgestellt, und neben einigen erfahrenen Kolleginnen und Kollegen sind auch Neulinge in die Tarifkommission berufen worden. Was kann man den „Neulingen“ mit auf den Weg geben?

**R. Purps:** Die neuen Mitglieder wurden durch das zeitliche Zusammentreffen der Wahl und der Tarifeinigung ins kalte Wasser geworfen. Wir haben entschieden, dass insbesondere die neuen Mitglieder die Fragen an David, Markus und mich weiterleiten. Die Beantwortung erledigen wir dann zentral.

Wichtig ist, dass wir als Team zusammenwachsen. Das scheint nach den ersten zwei Sitzungen zu klappen. In der TK pflegen wir einen offenen und respektvollen Umgang. Es werden keine Spielchen gespielt und keine Intrigen gesponnen. Ab Mitte 2025 werden wir uns auf die Verhandlungen für 2027 vorbereiten. Die neuen Mitglieder werden dann natürlich in die Konzeption mit eingebunden.

**Redaktion:** Die Redaktion „der flugleiter“ bedankt sich für dieses Interview und wünscht weiterhin das nötige Verhandlungsgeschick für eine erfolgreiche Tarifarbeit.

## Fragen an den Geschäftsführer der GdF Christian Karl



**Redaktion:** Christian Karl, herzlichen Glückwunsch zu Deinem Antritt als Bundesgeschäftsführer der GdF. Du bist schon seit längerer Zeit für die GdF an anderer Stelle aktiv. Wie entstand der Gedanke, sich für den Bundesvorstand zu bewerben?

**C. Karl:** Das ist tatsächlich nach und nach entstanden. In den vergangenen Jahren war ich immer wieder mal als Gast bei den Bundesvorstandssitzungen, sei es als Geschäftsführer von ATCcare oder auch anlässlich bestimmter Fachthemen wie die Europäische Regulierung. Daher konnte ich die Mitglieder des Gremiums bereits ganz gut kennenlernen.

Vor allem hat es mir gefallen, welche Vielzahl an unterschiedlichen Informationen hier zusammenlaufen und wie die Kollegen daraus die richtigen Weichen für unsere GdF stellen.

Da Yvonne Dalitz ihr Amt zur Verfügung gestellt hat, konnte ich mich schnell dafür begeistern, mich für den Bundesvorstand zu bewerben.

**Redaktion:** Vielleicht stellst Du Dich den Mitgliedern mit wenigen Worten vor?

**C. Karl:** Im Jahr 2007 bin ich in den Finanzbereich der DFS GmbH eingetreten, seit 2011 bin ich Mitglied der GdF und konnte recht schnell in die Revisionskommission nachrücken.

Mit dieser Aufgabe habe ich ein gutes Gespür für die finanzielle Lage und die Organisation unserer Gewerkschaft bekommen können.

Als die Tarifparteien im Jahr 2016 erstmals die Differenzierungsklausel angewendet haben, die tarifliche Vorteile nur für Gewerkschaftsmitglieder vorsieht, durfte



ich die Stelle des Geschäftsführers des neugegründeten Unterstützungsvereins ATCcare e. V. übernehmen. 2019 bin ich mit dem Vereinsbüro in der GdF-Geschäftsstelle heimisch geworden und bin seitdem dort fest verankert. Durch die Tätigkeiten rund um die Abrechnung, vor allem Erholungsbeihilfe sowie Buchhaltung und Jahresabschluss, konnte ich bereits gute Kontakte zu unserem Steuerbüro knüpfen, das in diesen Sachverhalten auch der Ansprechpartner für die GdF ist.

Seit dem vergangenen Jahr gehe ich unserem neuen Schatzmeister, Thorsten Wesp, bei der Buchhaltung der GdF zur Hand und konnte mich so in die Abrechnungssysteme der Geschäftsstelle einarbeiten.

Zusammen mit den Kollegen in der Vermögensverwaltung, der ich seit 2023 angehöre, kümmern wir uns darum, dass die GdF im Streikfall über ausreichende Mittel verfügt und handlungsfähig ist.

**Redaktion:** Das ist Deine erste Amtszeit als Bundesvorstandsmitglied bzw. als Geschäftsführer. Was erhoffst Du Dir von der Zukunft?



DFS Campus. Foto: GdF

**C. Karl:** Zunächst freue ich mich auf die neue Aufgabe, auf die Zusammenarbeit mit den Kollegen im Bundesvorstand und mit den Kolleginnen in der Geschäftsstelle. Ich hoffe, hier schnell Fuß fassen zu können und meinen Beitrag zu leisten. Mit der Wahl in Darmstadt bin ich das einzige neue Mitglied im Bundesvorstand und muss mich natürlich erst in die vielfältigen Tätigkeiten hineinfinden und einarbeiten. Dabei kann ich mich zum Glück auf die gute Unterstützung des Teams verlassen. Ich wünsche mir, dass wir in Vorstand und Geschäftsstelle zu einer guten Einheit zusammenwachsen, damit wir uns gemeinsam für die Belange unserer Gewerkschaft und unserer Mitglieder erfolgreich einsetzen können.

**Redaktion:** Als Geschäftsführer der GdF bist Du der erste Ansprechpartner in der Geschäftsstelle im Frankfurt Airport Center. Mit welchen Vorsätzen wirst Du Deine neue ehrenamtliche Tätigkeit beginnen wollen?

**C. Karl:** Mir geht es hier vor allem um einen guten und kollegialen Umgang als Grundlage für eine erfolgreiche Zusammenarbeit. Die Mitarbeiterinnen in der Geschäftsstelle sind das Herzstück unserer eigenen Mitglieder-

verwaltung. Sie kennen die Systeme, die Prozesse und managen seit vielen Jahren gemeinsam und erfolgreich das Tagesgeschäft der GdF. Ich verstehe mich hier vor allem als Bindeglied zwischen den Vorständen und den Kolleginnen.

**Redaktion:** Die Redaktion „der flugleiter“ bedankt sich für dieses erste Interview, wünscht Dir eine erfolgreiche Tätigkeit und freut sich auf eine gute Zusammenarbeit mit unserer Redaktion.

## TARIFINFO

# GdF und DFS schließen auch das Tarifpaket zur betrieblichen Altersversorgung ab

Datum: 04.09.2024

Nummer: 10-24

Im Rahmen der umfangreichen Verhandlungen zu beinahe allen Bestandteilen ihres Tarifwerks haben GdF und DFS nunmehr auch die Tarifregelungen zum neuen System der betrieblichen Altersversorgung fertiggestellt.

Für alle Neueinstellungen ab 2025 erfolgt die betriebliche Altersversorgung nunmehr in Form einer Beitragszusage und wertpapiergebunden, d. h., die von der DFS geleisteten Beiträge werden nach gemeinsam vereinbarten Vorgaben am Kapitalmarkt angelegt und verzinst. Dabei konnten sich die Tarifparteien auf Beiträge verständigen, mit denen – bei einer realistisch erreichbaren Rendite über die Dauer der Erwerbstätigkeit – die Wertgleichheit dieses neuen Systems „Teil C“ gegenüber der Betriebsrente für die Bestandsmitarbeiter nach den Teilen „A“ oder „B“ gegeben ist.

Ein solches System der Beitragszusage mit Mindestleistung entspricht nicht nur dem aktuellen Standard der betrieblichen Altersversorgung, sondern bietet aufgrund der gut abgestimmten Anlage- und Auszahlungsformen auch ein angemessenes Chancen- und Risikoverhältnis, sodass es je nach Lebenssituation und Neigung auch für viele Bestandsmitarbeiter im Versorgungsteil „A“ oder „B“ noch interessant sein dürfte. Weil das neue System für die DFS wiederum bilanzielle Vorteile mit sich bringt, konnten sich die Tarifparteien auf ein attraktives und absolut freiwilliges Wechselangebot für diese Beschäftigtengruppe verständigen.

Die Tarifparteien arbeiten im Moment noch an einer Anlage zum Tarifvertrag, die alle Informationen über die Geldanlage, Verwaltung und Absicherung der Versorgung zusammenfassen und für die Mitarbeiter verständlich aufbereiten soll.

Um sich mit den tariflich bedingten Systemänderungen durch den ETV, MTV und Sonderregelungen sowie die betriebliche Altersversorgung nicht gegenseitig zu überfordern, wird zunächst das neue Versorgungssystem selbst aufgesetzt und für die neuen Mitarbeiter fertiggestellt. Danach werden die Angebote für Bestandsmitarbeiter – frühestens zu Beginn des nächsten Jahres – durch die DFS erstellt und von beiden Tarifparteien in einer Runde mit Roadshows ausführlich erläutert. Wer an einem Wechsel in das neue System kein Interesse hat, kann einfach in seinem bisherigen Versorgungssystem verbleiben, denn auch die Teile „A“ und „B“ wurden mit einer Verlängerung der tariflichen Laufzeit um 15 Jahre langfristig abgesichert und bleiben damit auf dem bekannten exzellenten Niveau.

*Eure Tarifkommission*



Geschafft – Andrea Wächter und Rüdiger Purps.



**Jayawijaya Dirgantara B737-200:** Eine unaussprechliche Airline hat Gerrit in Jayapura, Papua-Neuguinea (ca. 2.500 NM östlich Singapur), gefunden, deren B737-200 mit einem Alter von 45 Jahren als Frachter noch sehr aktiv zu sein scheint. Foto: Gerrit Griem



**Asia Cargo Network B737-300:** Eigentlich handelt es sich hier um die RGA (Raffles Global Angkasa)-Black Stone Airlines, die mit drei betagten B737-Frachtern in der indonesischen Inselwelt unterwegs ist. Foto: Gerrit Griem



**Trigana Air B737-300:** Die B737 erfreut sich bei indonesischen Airlines großer Beliebtheit als Frachter. Nach jahrelangem Einsatz in Europa bei TNT und Swiftair fliegt diese B737-300 seit zehn Jahren in Indonesien. Foto: Gerrit Griem



**My Indo Airlines B737-300:** Ein weiterer Vertreter unter den indonesischen Fracht-Airlines ist My Indo Airlines, die mit acht alten B737 unterwegs ist; hier aufgenommen in Jayapura im Juli 2024. Foto: Gerrit Griem



**Rimbun Air Cargo B737-300:** Aus Air China-Beständen stammt diese B737-300, die seit einem Jahr bei Rimbun Air Cargo eingesetzt wird. Die Fluggesellschaft aus Bandung, Indonesien, setzt außer B737-Frachtern noch DHC-6 im Passagierdienst ein. Foto: Gerrit Griem



**Lion Air B737-900:** Der Prototyp der B737-900-Serie wird bei Lion Air aus Indonesien eingesetzt und trägt die „Dreamliner“-Sonderbemalung; hier bei der Landung ebenfalls in Jayapura. Foto: Gerrit Griem

## Bürgerdialog mit Christian Lindner

### Ein Bericht des Bundesvorstands Presse und Kommunikation



Das Bundesfinanzministerium führte am 08.08.2024 im Rahmen des Tages des offenen Denkmals interessierte Besucher durch das geschichtsträchtige Gebäude in der Wilhelmstraße in Berlin. Seit seiner Wahl zum Bundesfinanzminister stellt sich Christian Lindner regelmäßig den Fragen

von Bürgerinnen und Bürgern. Diese Plätze sind sehr begehrt und die GdF hatte das Glück, an beiden Veranstaltungen teilnehmen zu dürfen.

Das Bundesfinanzministerium wurde in den 1930er Jahren nach Plänen des Architekten Ernst Sagebiel errichtet und beherbergte zuerst das Reichsluftfahrtministerium. Nach Ende des 2. Weltkrieges diente es bis zur Wende

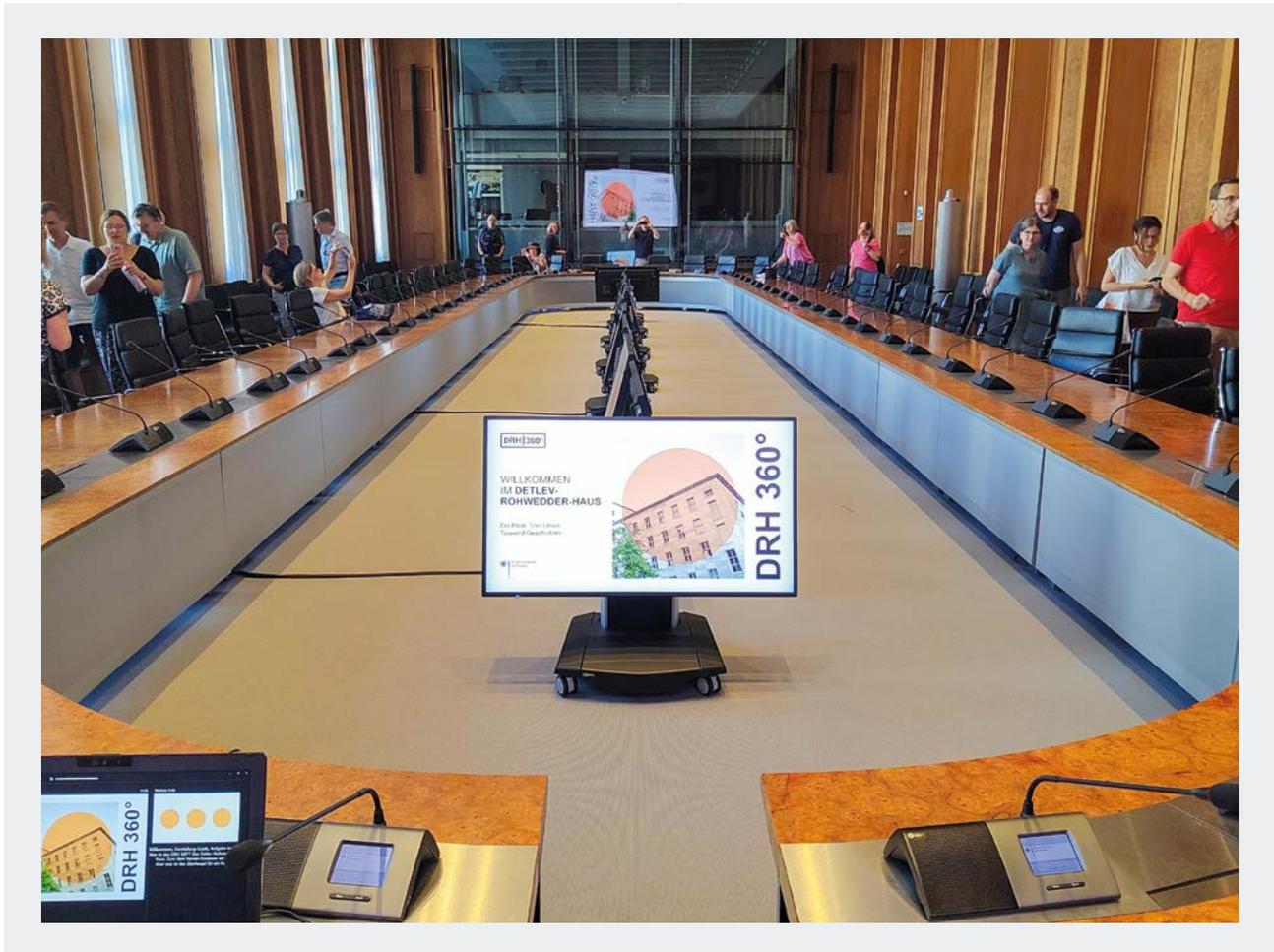
als Haus der Ministerien und in der direkten Nachwendzeit war hier die Treuhandanstalt zu Hause. Seit 1999 ist es der Sitz des Bundesfinanzministeriums und nach dem ermordeten Präsidenten der Treuhandanstalt Detlev Karsten Rohwedder benannt.

Die Führung durch das Gebäude bot einen faszinierenden Einblick in die deutsche Geschichte des 20. Jahrhunderts. Wir besichtigten das Büro des Finanzministers, den Eurosaal und den Matthias-Erzberger-Saal. Im heutigen Eurosaal fand als Vorbereitung auf die Wannseekonferenz ein Treffen mit Ziel der „Arisierung von jüdischen Unternehmen“ statt. Im heutigen Matthias-Erzberger-Saal sprach Walter Ulbricht den Satz „Niemand hat die Absicht, eine Mauer zu errichten“, und vor dem Gebäude startete 1953 der Volksaufstand in der damaligen DDR.

Nach der Führung hatte ich die Möglichkeit, am Bürgerdialog mit Christian Lindner teilzunehmen. In einer leb-



Historisches Gebäude – Bundesfinanzministerium. Foto: T. Ullrich



haften Diskussion mit rund 80 Bürgerinnen und Bürgern standen Themen wie Klimageld, Vermögenssteuer und Schuldenbremse im Mittelpunkt. Besonders eindrücklich war die Unterbrechung durch drei Frauen, die mit einem Oben-ohne-Protest auf Frauenrechte aufmerksam machten. Lindner reagierte gelassen und versuchte, die Diskussion wieder aufzugreifen. Obwohl ich mich intensiv auf Fragen zu Luftverkehrssteuer und Flugsicherungsgebühren vorbereitet hatte, kam ich leider nicht dazu, sie zu stellen.

Aber im Anschluss ist es mir dann doch gelungen, mit dem Finanzminister in ein kurzes Gespräch zu kommen. Bei dieser Gelegenheit bedankte ich mich für die Einladung und übergab ihm ein Exemplar der neuesten Ausgabe unserer Zeitschrift „der flugleiter“. Zusammenfassend kann man sagen, es war eine sehr interessante Erfahrung, die Fragen waren jedoch sehr allgemein und hätten genauso gut auch einem anderen Mitglied der Bundesregierung gestellt werden können.



Christian Lindner mit „der flugleiter“. Foto: T. Ullrich

# Mitgliederinfo vom 21.10.2024

## Delegierten- und Obleutewahlen 2024



**Liebe Mitglieder,  
liebe Kolleginnen und Kollegen,**

alle zwei Jahre werden in der GdF die Delegierten und Obleute neu gewählt! Dieser Zeitraum würde Anfang 2025 ablaufen. Um organisatorische Schwierigkeiten um die Feiertage am Ende des Jahres zu vermeiden, legen wir den Wahlzeitraum vor die Feiertage.

Deshalb rufen wir Euch zur Wahl im November 2024 auf. Seit 2022 führen wir die Wahlen als Online-Wahlen durch. Die GdF-eigene Wahlmaschine steht bereit, jedoch müssen erst noch einige Dinge besprochen werden.

### 1. Termine

Am **11.11.2024** endet die mit dieser Mitgliederinfo gestartete Kandidatenabfrage.

Ab dem **12.11.2024** werden die Kandidaten auf der Homepage veröffentlicht.

Am **18.11.2024** starten die Wahlen. Sie enden am **01.12.2024**.

Am **02.12.2024** findet die Auszählung statt. Die Ergebnisse werden danach den ÖMVs mitgeteilt.

Ab dem **01.01.2025** bekleiden die gewählten Delegierten und Obleute ihre Ämter.

### 2. Wahl

Die Wahlmöglichkeiten sind so, wie in der Richtlinie Wahlen aufgeführt. Enthaltungen werden für das Ergebnis nicht berücksichtigt.

#### Beispiele:

- Eine ÖMV hat ein Amt zu vergeben und drei Kandidaten.

Die Wähler können zwischen Kandidat 1, Kandidat 2 und Kandidat 3 entscheiden. Derjenige mit den meisten Stimmen bekommt das Amt, die anderen werden Stellvertreter in der Reihenfolge ihrer Stimmenanzahl.

- Eine ÖMV hat 10 Ämter zu vergeben und 14 Kandidaten.

Der Wähler kann bis zu 10 Stimmen vergeben – je Kandidat allerdings max. eine Stimme. Diejenigen Kandidaten mit den 10 höchsten Stimmanteilen besetzen die Ämter. Die restlichen Gewählten werden Stellvertreter in der Reihenfolge ihrer Stimmenanzahl. Sind weniger Kandidaten als Ämter vorhanden, werden nicht alle Ämter besetzt.

- Eine ÖMV hat 10 Ämter zu vergeben, aber nur 7 Kandidaten.

→ Home → Gewerkschaft → der flugleiter → Kontakt → Presse

Mitglied werden Login

# Wir lassen Euch nicht in der Luft hängen.

**GdF**  
Gewerkschaft der Flugsicherung

**AKTUELLE NEWS**

Pressemitteilung vom 25.09.2024  
Wahlen an der Spitze der Gewerkschaft der Flugsicherung e.V. [Weiterlesen](#)

Mitgliederinfo vom 25.09.2024  
Bundesdelegiertenkonferenz 2024  
[Anmelden, um den ganzen Beitrag zu lesen](#)

TK-Info vom 04.09.2024  
GdF und DFS schließen auch das Tarifpaket zur betrieblichen Altersversorgung ab  
[Anmelden, um den ganzen Beitrag zu lesen](#)

**MITGLIED WERDEN**

Es ist ganz einfach!  
Nur den Antrag ausfüllen und per Mail an die Geschäftsstelle senden.

[jetzt Mitglied werden](#)

**GdF on Air**  
Der neue Podcast der GdF!

**GDF ON AIR**

**der flugleiter 04/2024**

In dieser Ausgabe

- DER TARIFABSCHLUSS (INFO UND INTERVIEW)
- FACHBEREICHS-KONFERENZEN FSAD UND FSTD
- RABBIT HOLE – READBACK
- KOMPASS

**EIN HIMMELWEITER UNTERSCHIED!**

Der Wähler hätte grundsätzlich 10 Stimmen, kann jedoch nur 7 verteilen, da nur 7 Kandidaten vorhanden sind. Alle Kandidaten, die mindestens eine Stimme erhalten, bekommen ein Amt. Es gibt keine Stellvertreter.

- Bei Stimmgleichheit entscheidet evtl. nach einer erfolgten Stichwahl das Los.

### 3. Wahlverfahren

Kurz vor Beginn der Wahlen erhaltet Ihr eine E-Mail mit einem Link zur GdF-Wahlseite und einem Passwort. Das Login im Wahlportal erfolgt mit Eurer Mitgliedsnummer und dem in der E-Mail enthaltenen Passwort. Kleiner Tipp: Eure 5-stellige Mitgliedsnummer ist im Verwendungszweck der Abbuchung des Mitgliedsbeitrags aufgeführt.

### 4. Kandidaten und ÖMVs

Für eine Wahl benötigt man selbstverständlich Kandidaten. Jedes ordentliche Mitglied der GdF hat das Recht, für Ämter zu kandidieren und an einer Wahl teilzunehmen. Daher erfolgt hiermit der Aufruf an Euch, Eure Kandidatur mit der Angabe, für welches Amt und in welcher ÖMV des jeweiligen Fachbereichs Ihr kandidieren wollt, über das bereitgestellte Formular im Mitgliederbereich der Homepage zu erklären. Bei Fragen

stehen wir Euch unter **wahlen@gdf.de** zur Verfügung. Eine Kandidatur wird von uns per E-Mail bestätigt.

Bei den Kandidaturen gibt es keinerlei Beschränkungen in Bezug auf Kombinationen. Das bedeutet, man kann nur als Delegierter, nur als Obmann oder auch für beide Positionen kandidieren.

### 5. Zusammenfassung

Bis zum **11.11.2024** teilen Interessenten ihre Kandidatur unter dem entsprechenden Punkt im Mitgliederbereich mit.

Spätestens am **18.11.2024** erhaltet Ihr die Zugangsdaten zum GdF-Wahlportal.

Vom **18.11. bis 01.12.2024** finden die Online-Wahlen statt.

Ab dem **01.01.2025** bekleiden die Gewählten ihr Amt.

### **Beste Grüße von Euren Fachbereichsleitern**

*Thorsten Raue, FSBD*

*André Vöcking, FSTD*

*Jörg Waldhorst, FSAD*

## Aus dem FSBD



von Thorsten Raue

Langsam – ganz langsam – erwacht die Flugsicherungswelt aus dem angekündigten Sommerschlaf. Während das operative Personal im Sommer die höchsten Verkehrsmengen sicher um die Gewitter herumführt und Höchstleistungen erbringt, haben die entscheidenden Personen an vielen Orten halt Ferien.

Aber nicht alle durften Ferien machen. Einige durften oder mussten an der ICAO Conference in Montreal teilnehmen, bei der tatsächlich einige interessante Weichen gestellt werden sollten. Wir sind stolz darauf, dass es gerade in der DFS eingeführte ATOS schon jetzt auf die Tagesordnung geschafft hat. Leider konnte sich die Geschäftsführung der DFS nicht dazu durchringen, dies in Montreal positiv und mit Stolz zu begleiten. Schade.



Karlsruher Schloss. Foto: Frank Sasse



Foto: alex-das-schiff.de

### Wie es ansonsten weitergeht

Es steht unser Besuch in Bremen an. Wie schon in München und Langen wird sich der FSBD-Vorstand dort mit den Mitgliedern treffen und ihnen zuhören. Am Folgetag freuen wir uns auf den Austausch mit der Niederlassungsleitung Bremen.

Über den geplanten Besuch in Karlsruhe gibt es leider weniger Positives zu berichten. Die Niederlassungsleitung Karlsruhe hat uns darüber informiert, dass sie eine halbe Stunde Zeit für den Fachbereichsvorstand zum Austausch hätte. Nach reiflicher Abwägung haben wir uns dagegen entschieden, aber auch in Karlsruhe werden wir uns am Abend des 04.11. mit den Mitgliedern treffen und mit Sicherheit einen schönen Abend verbringen.

Zu den Aufgaben im Bundesvorstand gehören auch administrative Tätigkeiten, wie zum Beispiel die Vorbereitung der Bundesdelegiertenkonferenz in Darmstadt. Die reduzierte Anzahl an Arbeitspapieren gibt uns die Flexibilität, uns über die aktuellen Themen in Ruhe auszutauschen.

Außerdem stehen die Delegierten- und Obleutewahlen vom 18.11. bis 01.12. an, die wir auch vorbereiten und durchführen werden. Wir hoffen auf viele Bewerber und eine rege Wahlbeteiligung.

Ich freue mich auf alle in Bremen und Karlsruhe!

*Euer  
Thorsten*

## IFISA Assembly 2024



von Lars Ilchmann

Am 10. September 2024 fand die jährliche Mitgliederversammlung der IFISA (International Flight Information Services Association) in Ottawa, Kanada, statt.

Für die GdF reisten die Vorstandsmitglieder Oliver Wessollek, in seiner Rolle als Vizepräsident der IFISA, und Lars Ilchmann, als Kassenswart der IFISA, an. Als zusätzlicher fachlicher Vertreter der GdF besuchte FIS-Spezialist Jan Rose erstmalig ein IFISA-Seminar.

Am Dienstag waren bereits 22 Vertreter der nunmehr 17 Mitgliederorganisationen angereist. Es wurde das vergangene Jahr betrachtet und ein Ausblick auf die kommenden Herausforderungen präsentiert. Die derzeitige Bankenlösung ist nicht ideal und dem Vorstand wurde

grünes Licht gegeben, IFISA möglicherweise von Schweden nach Dänemark zu verlagern, um einen einfacheren und effizienteren Kontenzugang zu ermöglichen. Es wurden drei Vorstandsmitglieder einstimmig für eine erneute Amtszeit bestätigt und einige formale Änderungen an der Satzung vorgenommen, um den geänderten Rahmenbedingungen gerecht zu werden. IFISA unterstützt das von der GdF und TUEM initiierte internationale ATOS-Projekt, und im Rahmen dessen hat man das Apron Management Personal mit in die Satzung aufgenommen, um diese Gruppe zukünftig vertreten zu können.

Es konnten neue Mitglieder und Kooperationspartner für IFISA begrüßt werden und die anwesenden Mitglieder durften sich über die derzeitigen Probleme in ihren Ländern austauschen.

Am Abend trafen sich dann alle zum Seminar angereisten Kollegen zum informellen Abendessen und es konnten erste Kontakte geknüpft werden und angeregte Diskussionen entstehen.



Eindrucksvoller Versammlungsort – im Hubschrauberhangar. Foto: L. Ilchmann



Die Mitglieder der Versammlung. Foto: IFISA

Am Mittwoch gab es dann die offizielle Eröffnung des Seminars durch den Präsidenten Mikkel Drescher – die Teilnehmer wurden begrüßt und die anwesenden befreundeten Verbände durften für ihre Einladung danken und sich vorstellen.

David Perks, angereist für IFATCA, präsentierte die Organisation der ICAO und seine neue Aufgabe als Liaison der IFATCA bei ICAO.

Marie-Pier Berman, VP and COO NAV CANADA, stellte den kanadischen ANSP vor und präsentierte einige interessante Statistiken zum Unternehmen und dem abgewickelten Verkehr der kanadischen FIS-Kollegen. 3,2 Mio. Flüge wurden von den kanadischen ACC kontrolliert und insgesamt 5,9 Mio. Flüge von TWR oder Flight Service Stations (AFIS-Plätze) und Remote Airport Advisory Stations bearbeitet. Gerade durch die Implementierung von space-based ADSB hat sich dabei das Lagebild für das Personal deutlich verbessert.

Anthony Mackay, VP and Chief Safety and Quality Officer, sprach über die Perspektive eines Piloten – wie und warum er FIS nutzt und welche Services oder Informationen für ihn relevant sind. Kanadischen Statistiken zufolge hatte die überwiegende Mehrheit der verunglückten Luftfahrzeuge der letzten Jahre keinen persönlichen Kontakt zu FIS, um aktuellere Informationen zum Wettergeschehen einzuholen.

Elizabeth O’Hurley, Präsidentin von ATSAC, sprach über Bilingualismus in der Luftfahrt und welche Herausforderungen es damit speziell in Quebec gibt. Diese Provinz ist vorwiegend frankophon und Französisch ist die alleinige offizielle Sprache, wobei Englisch von vielen als Zweitsprache auch gesprochen wird (in Kanada ist nur New Brunswick die einzige offizielle bilinguale Provinz!). NOTAM oder ATIS werden in beiden Sprachen aufgenommen und somit dauern die Aufnahme sowie das Abhören dementsprechend länger! Ebenso werden Verkehrsinformationen von AFIS gegenseitig in den jeweiligen Sprachen erteilt und Meldungen, wo notwendig, übersetzt, was die Frequenzbelastung zusätzlich erhöht. Aus diesem Grund ist die Anforderung an die Flight Service Specialists und ATCOs in der Provinz Quebec und Ottawa TWR, beide Sprachen fließend zu beherrschen.

Lyne Wilson, AVP Talent Management, stellte die Herausforderungen von NAV CANADA in der Personalgewinnung vor. In den nächsten fünf Jahren will man mehr als das Vierfache an Trainees ausbilden und hat dafür auch Ausbildungskapazitäten außerhalb des eigenen Unternehmens verpflichtet. Eine Aufmerksamkeitskampagne mit „Canada Goose“ als Hauptfigur wurde vor allem über die sozialen Netzwerke geschaltet, zudem werden Einstellungstests auch dezentral durchgeführt. Besonders wird die Nachwuchsgewinnung in den bilingualen Regionen gefördert, damit das Personal somit universell einsetzbar wird.

Bei der anschließenden Podiumsdiskussion mit Elizabeth O’Hurley, Lyne Wilson und Henning Schmidt von GATE Aviation wurden Strategien besprochen, wie man die Bewerberzahlen, dabei auch die Diversität des Personals erhöhen und dieses an das Unternehmen (ANSP) binden kann. Hierbei ist es erforderlich, die Aufmerksamkeit für die Berufe in der Flugsicherung bereits im frühen Alter zu wecken und über die Vorteile zu reden. Gerade für die Vielfalt ist es besonders wichtig, Vorbilder zu haben, die sich selbst in den Zielgruppen präsentieren. Eine Willkommenskultur im Unternehmen verbunden mit dem Bewusstsein, dass das Personal sich im Laufe der Karriere verändern möchte und Angebote dafür braucht, könnte gegen Fluktuation helfen. Laut einer von Henning Schmidt zitierten Studie gehen aktuell ca. 43 Prozent der Gen Z davon aus, dass sie im Laufe ihres Arbeitslebens für mindestens vier Unternehmen beschäftigt sein werden. Dies könnte auch im Rahmen der Lizenzstruktur für ATOS zumindest in Europa als Chance gesehen werden, um über Harmonisierung einfachere Wechsel zwischen den ANSPs zu ermöglichen und dabei, zum Beispiel auch den bis zum Wechsel erreichten Werdegang für die neue Aufgabe berücksichtigen.

Der zweite Tag begann mit der Zuschaltung von Jouko Ranta und einer Präsentation zu den aktuellen Entwicklungen bei der EASA.

David Perez von DataBeacon sprach zu den Vorteilen von „Flight Information Displays (FIDs) in Air Traffic Control and Aerodrome Flight Information Services“ – eine Lagedarstellung – beispielsweise für die Flugplatzumgebung oder Bodenkontrolle, auf Basis von ADSB.

Kathy Fox, ehemalige VP Operations NAV CANADA, und ehemalige Vorsitzende des kanadischen Transportation Safety Board, sprach über ihren Werdegang und ihre persönlichen Erfahrungen als Pilotin mit FIS und warum die Dienste so wichtig für die Luftfahrt sind.

Scott Hunter gab ein Update zu den aktuellen Entwicklungen bei der ICAO, gefolgt von Nigel Ibbetson, CAA, der das kommende Projekt zu Luftraumänderungen in UK vorstellte.



Jan Rose, Oliver Wessollek und Lars Ilchmann.

Abschließend präsentierte Jens Beppler, Supervisor zFIS Langen, das DFS-zFIS NAV Open-source Info Tool und das UNIN-Training, das an einem eigenen zFIS-Simulator in Langen durchgeführt wird. Durch die Zentralisierung sind alle in Deutschland vorkommenden ungewöhnlichen Umstände in Zusammenhang mit VFR/FIS auf den zFIS-Betriebsraum konzentriert. Daher wird dieses Training mindestens alle zwei Jahre durchgeführt. Dank einer eigenen Datenbank, die von zFIS selbst unterhalten wird, ist der Bereich bei der Gestaltung sehr flexibel und kann Neuerungen schnell integrieren.

Das formale Abendessen zum Abschluss des Seminars fand vor spektakulärer Kulisse inmitten inzwischen historischer Flugzeuge im Canadian Aviation and Space Museum statt.

Am Freitag stand dann noch ein Besuch der Gatineau FSS (Flight Service Station – AFIS) an. Die sieben FISO bearbeiten hauptsächlich Verkehr der drei lokalen Flugschulen, die um die 60.000 Flugbewegungen jährlich bedingen.

Bei weiteren Fragen zu den Inhalten könnt Ihr Euch gern an Jan Rose oder Lars Ilchmann wenden.

## Wer hat den Höchsten?



von Thorsten Raue

Wenn man Google fragt, welcher der höchste Kontrollturm der Welt ist, dann gibt es viele (aber zugegeben nicht alle) Treffer, die eines gemein haben: Die Krone gebührt laut dem Internet dem neu gebauten Nicht-Remote-Turm des saudi-arabischen Flughafens

King Abdulaziz International Airport (OEJN) der Hafenstadt Dschidda mit 136 Metern.

Dieser Tower wurde 2017 fertiggestellt und ist unbestritten sehr hoch. München muss mit 78 Metern vorliebnehmen, Frankfurt sogar nur mit 70 Metern, also mit knapp mehr als der Hälfte des arabischen Vorzeigtowers.

Aber ich möchte hier einen weiteren Kandidaten in den Ring werfen: Vancouver.



Foto: Wikimedia

Aber nicht den ca. 65 Meter hohen Turm des allseits bekannten internationalen Flughafens CYVR, sondern den Tower des Hafens von Vancouver: „Vancouver Harbour Air Control Tower“ (CYHC), der auch von Nav Canada betrieben wird.

Dieser wurde schon 1973 gebaut, und zwar wurde er auf ein 30-stöckiges Hochhaus aufgesetzt. Der Wolkenkratzer „Granville Square“ kommt schon ohne Turm auf 142 Meter Höhe, was CYHC-Tower meines Wissens die Krone zukommen lässt – auch ohne noch ein paar Meter Kanzel

hinzuzufügen. Wie man auf dem Foto erkennen kann, ist die Kanzel von der Innenstadt aus nicht zu sehen – ein echter Geheimtipp und kein klassischer ATC-Tower, den ich am Ende meines Familienurlaubs besuchen durfte.

Von diesem Turm aus werden zugegebenermaßen hauptsächlich die VFR-Wasserflugzeuge kontrolliert, aber es gibt auch IFR-Durchflüge, und bei schlechter Wetterlage müssen die dort ansässigen Helikopter nach Instrumentenflugregeln an- und abfliegen.

Sehr gewöhnungsbedürftig ist die Wasserlandezone, auf der nicht nur die Wasserflugzeuge mehr oder weniger in einer gedachten Pistenrichtung operieren, sondern auch reger Schiffsverkehr herrscht. Und das bei 57.806 Flugbewegungen im letzten Jahr. Der Verkehr ist saisonal sehr unterschiedlich – während im Dezember nur so gemütliche 2.515 „Movements“ abgearbeitet wurden, standen im Juli über 7.000 an.

Unglücklicherweise fahren auch besonders im Sommer die erwähnten Boote, Kreuzfahrtschiffe und Fähren fröhlich kreuz und quer durch den Hafen, und die Kollegen auf dem Turm sagen „LAND AT OWN DISCRETION; CAUTION FERRY CROSSING LEFT TO RIGHT“ bei fast jedem Start und jeder Landung. Dem Profi fällt auf, dass hier keine Freigabe erteilt wird, da die Lotsen und Lotsinnen keinen Einfluss auf den Schiffsverkehr haben und es sich bei dem Hafen um keine kontrollierte Fläche handelt.

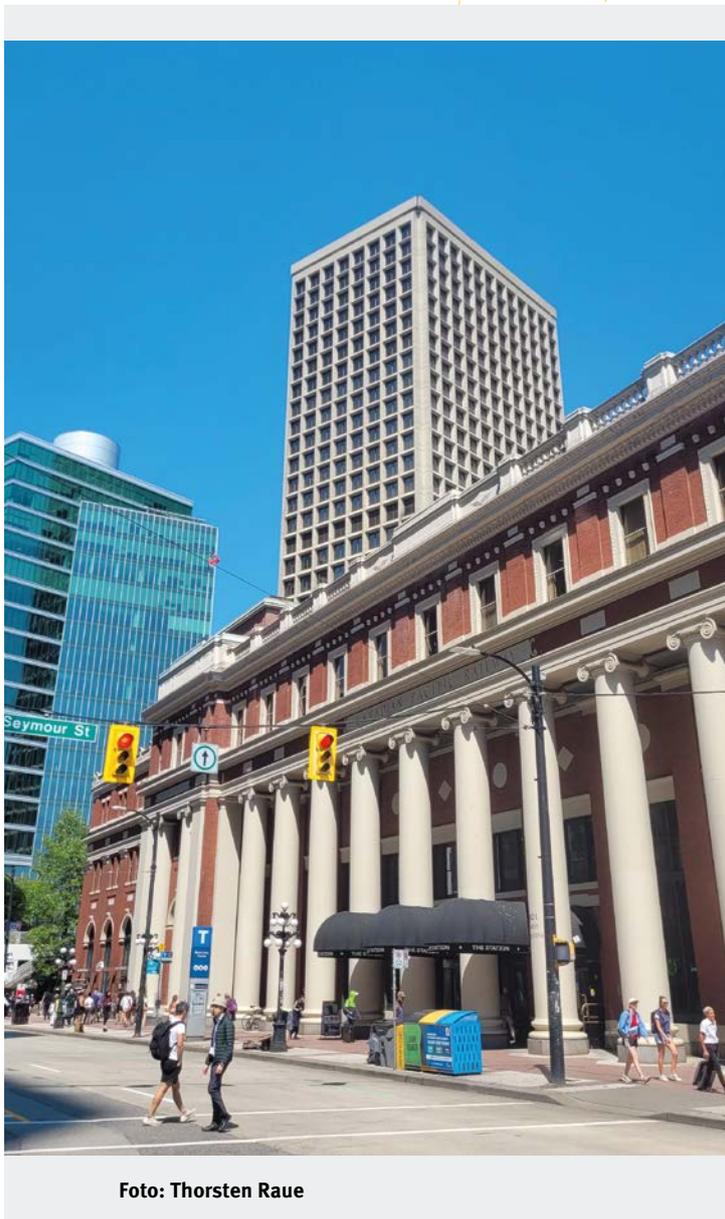


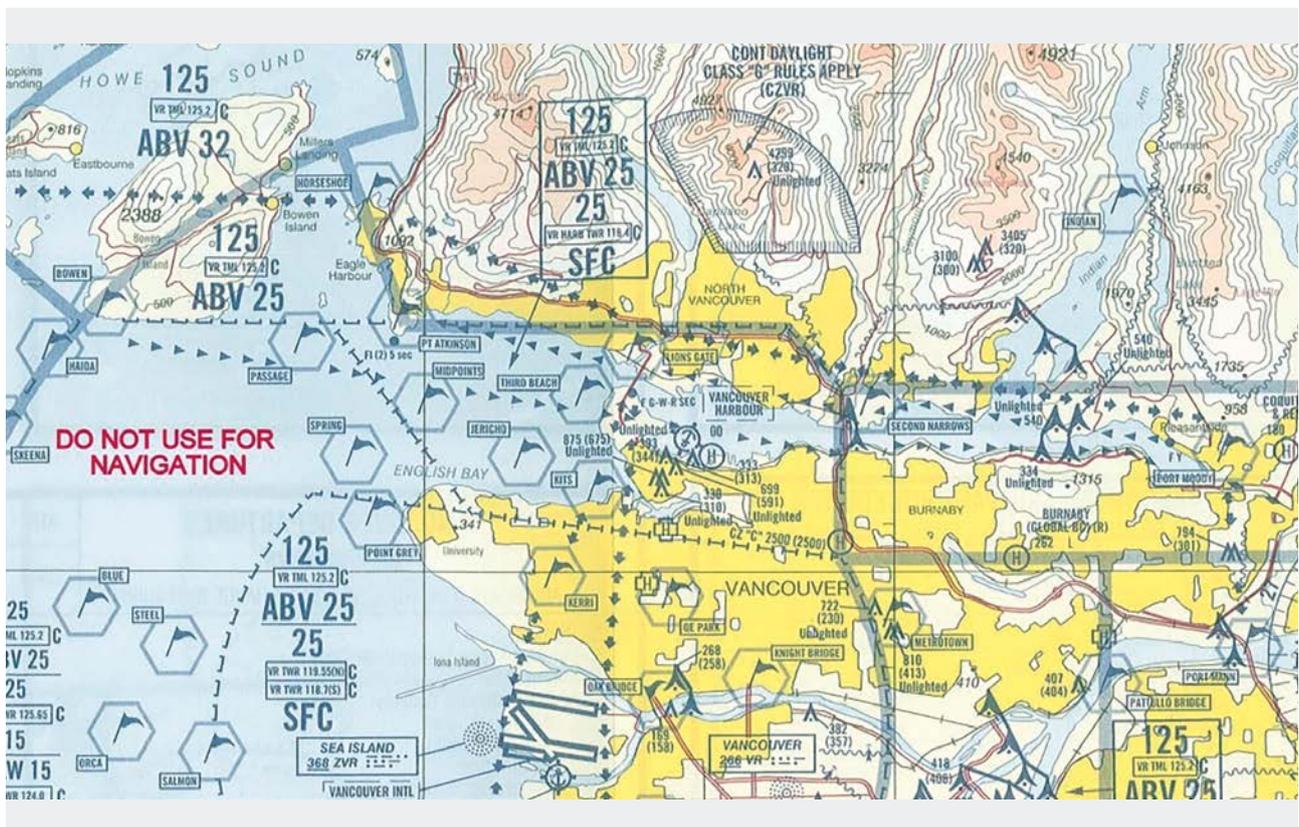
Foto: Thorsten Raue



Foto: Thorsten Raue



Foto: Thorsten Raue





Vor der beschriebenen Wasserlandung fliegen diese Panoramaflüge je nach Wind- und Landerichtung entweder nördlich von Stanley-Park einen Downwind oder direkt und schon ziemlich tief im Final über den südlichen Teil des Parks. Auf dem Foto aus dem Flieger kann man in der Mitte des Bildes schön die Tankstelle in der Landezone sehen. Und rechts daneben den Bootshafen ...

Die Hubschrauber jedoch werden klassisch kontrolliert. Da gibt es eine Streckenfreigabe, CLEARED FOR TAKE-OFF (da das Heli-Pad eine klassische kontrollierte Fläche ist) und Slots, die CYVR verteilt. Also auch Dinge, die ein Rhein-Radar-Lotse, wie ich, verstehen kann. Nicht nur der einzigartige Arbeitsplatz mit dem besonders großartigen Ausblick über die Bucht auf die Berge, sondern auch die Arbeitszeiten sind besonders: Es gibt keine Nachtschichten – geöffnet ist der Turm nur von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang.

Aber es hat auch einen Nachteil: Vor meinem Besuch gab es einen Feueralarm im Gebäude, und 30 Stockwerke muss man erstmal herunterlaufen – aber wenigstens ging es herauf für die Kollegen wieder mit dem Aufzug.

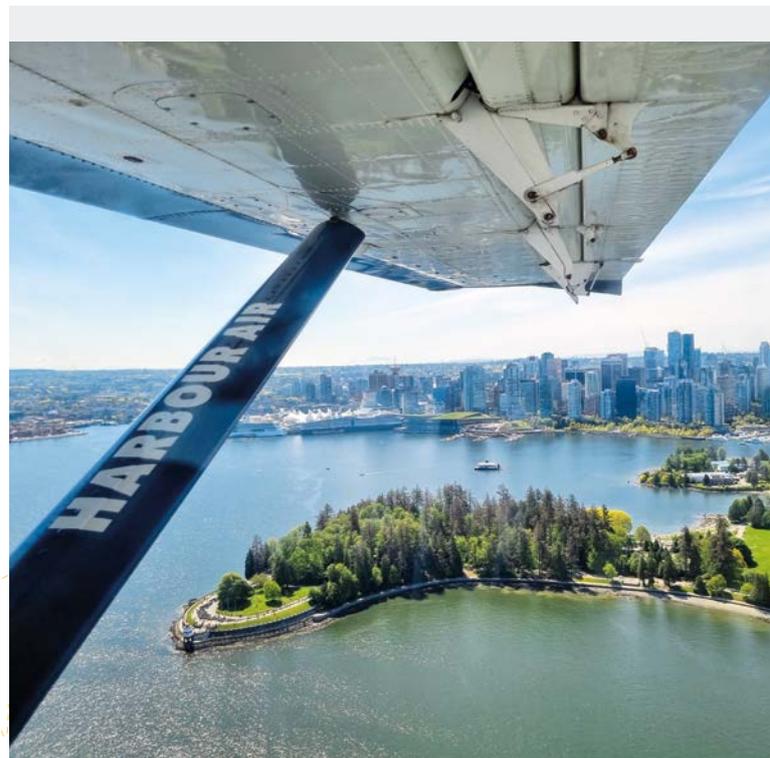
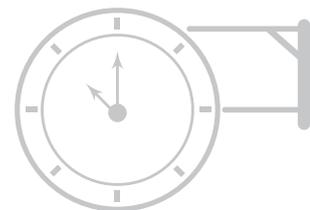


Foto: Frank Sasse



## Joe's Corner

### Heute ist wieder Teambuilding-Workshop

Joe schlappt sich schweren Herzens zur Kaffeemaschine in der Teeküche eines großen Flugsicherungsbürogebäudes. Vielleicht hilft ja Koffein bei der Vorbereitung, immerhin soll doch jeder einen „Fun Fact“ über sich selbst, den die Kollegen noch nicht kennen, parat haben.

In der Küche schiebt Joe die bunten Bonbongläser auf die Seite und öffnet den Küchenschrank. Einheitliche, bunte Kaffeetassen stehen in Reih und Glied im Regal. Sehr flugsicherungsuntypisch, kennt Joe doch eigentlich nur das klassische Sammelsurium aus Kaffeebechern mit Werbeaufdruck: Raytheon, Indra, TSG Erzhausen, 10 Jahre FVK58, Freiwillige Feuerwehr Neu-Isenburg, ...

Summend füllt der Kaffeefullautomat Joes Einheitstasse. Das ist schon ein deutlicher Vorteil gegenüber dem stundenlang auf der Heizplatte der Kaffeemaschine eingekochten schwarzen Gebräu von früher. Nicht alles an der schönen neuen Bürowelt ist schlecht.

Auf dem Weg zurück in sein Büro stolpert Joe – ganz in Gedanken bezüglich des „Fun Facts“ – über einen bunten Sitzsack auf dem Gang. Und dann schwappt auch noch Kaffee auf den Pappaufsteller daneben. Na ja, auch der neue Kollege „Legomännchen“ hat wohl mal einen Kaffee verdient. Über den Gang schallt schon das Klingeln von Joes Telefon. Das verspricht, kein schöner Tag zu werden.

Joes Chef ist dran: „Joe, wo bist Du denn? Du hast ja noch gar nicht in unserem Teams-Chat eingecheckt! Und heute ist doch unser virtueller Teamworkshop. Na ja, Du bist ja da. Dann sehen wir uns gleich in unserem „Hourly“! Der tägliche Jour fixe fällt heute aus, wir haben ja unseren Workshop.“

Seufzend wählt sich Joe in Teams ein. Blümchen und Herzchen im Abteilungs-Chat, man wünscht sich einen sonnigen und erfolgreichen Tag in einem tollen Team. Und dann ist es auch schon 07:55 Uhr. Die letzten fünf Minuten jeder Stunde gehören dem „Hourly“, einer Online-Kurzbesprechung der Abteilung. „Hab nix Neues“,

meldet Joe in die Runde. Das gibt den anderen Kollegen Zeit, stolz zu verkünden, dass sie eine E-Mail fertiggeschrieben haben. Abschließend erträgt er noch die Motivationsrede des Chefs. „Denkt daran, wir sind das Herz der Flugsicherung!“ Genau, ohne unsere Strategiepapiere hebt kein Flieger ab – Joe ist und bleibt doch ein kleiner Zyniker.

Um 10:00 Uhr geht es dann los. Teambuilding-Workshop. Virtuell über Microsoft Teams. Modern, keine abendlichen Gelage an einer Hotelbar und blasse Gestalten am nächsten Morgen.

In den nächsten Stunden erträgt Joe heldenhaft alle Grausamkeiten aus der modernen Kommunikations- und Büro-Lehre („Wir designen jetzt gemeinsam unser Abteilungslogo und damit drucken wir dann T-Shirts, damit wir unsere Abteilungszugehörigkeit zeigen können.“, „Wie könnte ein Werbeslogan für unseren Bereich lauten?“.) Und dann kommen auch noch die „Fun Facts“ dran. Joe ist sich nicht sicher, ob sein gaaaanz ehrlich gemeintes Eingeständnis, gern kleine Tiere zu quälen, wirklich die Zusammenarbeit mit seinen Kollegen verbessern wird.

„Und denkt daran, morgen ist ‚stiller Freitag‘“, gibt der Chef dem Team zum Abschied mit auf den Weg. Stiller Freitag: Die Kollegen des eigenen Bereichs an diesem Tag nicht kontaktieren und keine Termine planen, damit man ungestört arbeiten kann. Für Joe als alten Betreiber eine schwer verständliche Vorgabe, ist es Problemen doch egal, welcher Wochentag ist ... Aber zum Glück arbeitet er viel mit anderen Bereichen und den Flugverkehrskontrollstellen des Flugsicherungsunternehmens zusammen und kann diese am Freitag bei ihrer Arbeit stören.

Joe bringt noch seine Kaffeetasse zurück in die Teeküche. Die Spülmaschine ist voll, die ersten Kollegen haben ihr dreckiges Geschirr einfach ins Spülbecken gestellt. Immerhin das ist noch wie früher, denkt sich

Joe

## Der SUST-Bericht – noch Luft nach oben?



von Werner Fischbach

Was in Deutschland die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) ist, ist in der Schweiz die Schweizer Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST). Beide kümmern sich um die Sicherheit im Luftverkehr. Mit einem kleinen Unterschied. Die SUST befasst sich nicht nur mit dem Luftverkehr,

sondern auch mit dem Bahn- bzw. dem Tramverkehr, mit den Bergbahnen und Liften sowie mit dem Schiffsverkehr. Wobei unbedarfte Leser sich möglicherweise wundern werden, dass in der Schweiz nicht nur Boote und Schiffe auf den zahlreichen Seen und Wasserstraßen betrieben werden, sondern auch auf hoher See. Was für ein Binnenland etwas verwunderlich anmutet. Doch die Schweiz bzw. die eidgenössischen Reeder verfügen tatsächlich über eine Hochseehandelsflotte.

Nun hat die SUST, wie es sich für Institutionen eines demokratischen Rechtsstaats gehört, ihren Jahresbericht für 2023 veröffentlicht. Wobei die SUST natürlich die Chance nutzt und auf ein Problem hinweist, unter dem viele Staatsunternehmen und Firmen leiden – auf den Personalmangel und die zu knappen Ressourcen. Und so bittet die SUST auch um Verständnis, dass es bei der Untersuchung von Zwischenfällen im Verkehrsbereich etwas länger dauert, als dies vom eidgenössischen Stimmvolk erwartet wird. Dennoch lobt sie sich selbst, indem sie feststellt, mit verschiedenen Maßnahmen auf die hohe Zahl an Meldungen und laufenden Sicherheitsuntersuchungen und die damit verbundenen kapazitätsmäßigen Herausforderungen reagiert zu haben. Wobei es auf dem Gebiet der Luftfahrt noch etwas dauern könne, bis von einer normalen Situation gesprochen werden könne. Dabei verweist die SUST auf die Geschäftsprüfungskommission des Nationalrats (GPK), die der SUST in einem Kurzbericht ein hohes Maß an Fachwissen bestätigt hat. Die GPK betonte die Notwen-



Die Zahl der Meldungen über sicherheitsrelevante Ereignisse ist im letzten Jahr im Vergleich zu den Vorjahren auf demselben Niveau geblieben – Swiss A320 beim Start auf der 28 in Zürich. Foto: W. Fischbach



Mehr als eine Million Flugbewegungen wurden von Skyguide im letzten Jahr kontrolliert. Foto: W. Fischbach

digkeit, dass die Schweiz über eine kompetente und unabhängige Untersuchungsstelle verfügt.

Dies in einer Zeitschrift wie „der flugleiter“ festzuhalten, kommt dem Versuch gleich, Eulen nach Athen zu tragen. Denn die oben zitierte Aussage der GPK ist für jemand, der als Fluglotse oder als Flugdatenbearbeiter arbeitet, eine Selbstverständlichkeit. Und diese Feststellung gilt natürlich auch für Fluglotsinnen und Flugdatenbearbeiterinnen. So stellt sich für diesen Personenkreis die Frage, was in diesem Bericht steht.

#### Die Sicherheit im eidgenössischen Luftverkehr

Im Vergleich zur Zunahme in den vergangenen Jahren hat sich die Zahl der Meldungen von sicherheitsrelevanten Ereignissen an die Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle SUST im Jahr 2023 auf hohem Niveau stabilisiert, stellt die SUST im Jahresbericht 2023 fest. Dabei ist die Aussage, dass sich die Meldungen über sicherheitsrelevante Ereignisse auf hohem Niveau stabilisiert haben, sowohl eine gute als auch eine schlechte Nachricht. Denn Pessimisten werden herauslesen, dass

sich die Anzahl sicherheitsrelevanter Ereignisse immer noch auf einem erschreckend hohen Niveau befindet, Optimisten werden wohl eher zu der Aussage tendieren, nach der sich die Sicherheit nicht weiter verschlechtert hat. Was irgendwie an den ehemaligen chinesischen Außenminister Li Zhaoxing erinnert, der einst meinte: „Wofür jemand steht, hängt davon ab, wo er sitzt.“ Was in diesem Fall bedeutet, ob er (oder sie) zu den Pessimisten oder zu den Optimisten gezählt werden muss.

Doch was sagen die Zahlen? 2023 gingen bei der SUST 2.128 Meldungen über Zwischenfälle ein. 1.803 betrafen dabei den Luftverkehr. Darunter befanden sich vier Flugzeugannäherungen (Airprox) mit hoher oder erheblicher Kollisionsgefahr. Bei 17 Zwischenfällen wurde eine ausführliche Untersuchung vorgenommen, während sich die SUST bei sieben Ereignissen mit einer summarischen Untersuchung begnügte. Die Schlussberichte enthalten zwölf Sicherheitsempfehlungen und zehn Sicherheitshinweise. Auf die Abläufe der sicherheitsrelevanten Vorfälle soll hier nicht eingegangen werden. Zu erwähnen ist jedoch, dass die SUST die

Untersuchungsergebnisse in vier Kategorien einteilt. Diese sind „Gefahr einer Kollision“, „Sicherheit nicht gewährleistet“, „keine Gefahr einer Kollision“ und „Gefahr nicht feststellbar (not determined)“.

Nun mögen diese Zahlen die Gruppe der Pessimisten in ihrer Meinung bestätigen, dass der eidgenössische Flugsicherungsdienstleister Skyguide seiner Aufgabe, für die Sicherheit im schweizerischen Luftraum zu sorgen, nur suboptimal nachkomme. Doch diese Feststellung wird der Realität nicht gerecht. Vielmehr genießt Skyguide trotz des Desasters über Überlingen, bei dem am 1. Juli 2002 eine Tu154 der Bashkirian Airlines mit einer B757 der DHL kollidierte, einen ausgezeichneten Ruf. Zudem muss berücksichtigt werden, dass eine gefährliche Flugzeugannäherung nicht unbedingt auf einen Arbeitsfehler eines Controllers oder einer Controllerin zurückgeführt werden kann. Zum Beispiel, weil eine Besatzung (oder ein einzelner Pilot) sich nicht an die Freigabe des Controllers hält, sich ein Verfahren als nicht sicher herausstellt oder ein technisches System, meist zum unpassenden Moment, ausfällt. „Zu ‘ner Confliction kannste kommen wie ‘ne Jungfrau zum Kind“, meinte ein durchaus erfahrener Kollege einmal.

Zudem stellt sich die Frage, nach welchen Kriterien ein Vorfall als „Gefahr einer Kollision“ oder als „Sicherheit nicht gewährleistet“ eingestuft wird. Was den Verfasser dieses Beitrags an einen hochangesehenen Lehrer auf der ehemaligen Flugsicherungsschule in München-Riem erinnert. „Wenn Ihr in einem bestimmten Gebiet eine Radarstaffelung von fünf Seemeilen anwenden müsst und ihr schafft nur vier, dann ist dies keine ‚Confliction‘, sondern ein ‚Infringement of Separation‘. Wenn Ihr jedoch nur eine Seemeile schafft, dann ist das eine ‚Confliction‘. Und zwar eine haarige“, erklärte er uns lernbegierigen Fluglotsenlehrlingen.

Dabei sollte auch nicht vergessen werden, dass sich signifikante sicherheitsrelevante Vorfälle ergeben können, ohne dass die betroffenen Flüge mit der Flugsicherung in Kontakt gewesen sind. Zum Beispiel zwischen zwei nach Sichtflugregeln operierenden Luftfahrzeugen oder Vorfälle an unkontrollierten Plätzen.

### Die Stellungnahme Skyguides

Nun ist die SUST die kompetente Stelle für Unfalluntersuchungen von Zwischen- bzw. Unfällen im eidgenössischen Luftraum und an den Flughäfen. Dazu kommen noch die Vorfälle, bei denen ein in der Schweiz zugelassenes Luftfahrzeug verwickelt ist.

Da die SUST jedoch möglicherweise bei Vorkommnissen im Zuständigkeitsbereich Skyguides andere Kriterien anlegt als der Flugsicherungsdienstleister, gebietet es die Fairness, auch die Zahlen der Flugsicherung zu erwähnen. Danach kam es im letzten Jahr zu 97 Unterschreitungen des Mindestabstands. Zu „Separation Minima Infringements“ also. In absoluten Zahlen stellte dies eine Zunahme dar. Aber, so erklärt Skyguide, dies entspräche dem Wachstum des Verkehrsaufkommens. Zudem kann die Aussage, die Zahl der sicherheitsrelevanten Ereignisse stagniere auf einem hohen Niveau, mit einem Fragezeichen versehen werden. Denn nach Aussagen Skyguides ereigneten sich im Jahr 2018 drei und im Jahr 2019 zwei sicherheitsrelevante Vorfälle. Wobei Skyguide nicht angibt, ob sie diese Vorfälle in die Kategorie einer „Gefahr einer Kollision“ oder „Sicherheit nicht gewährleistet“ einordnet.

Bei den schwerwiegenden Staffelungsunterschreitungen kam es zu drei Vorfällen, während die SUST von vier „Airproxes“ spricht. Was man als Ungereimtheit bezeichnen könnte. Aber dies mag der unterschiedlichen Sicht der Dinge geschuldet sein. Bleibt noch das Verhältnis der schwerwiegenden Zwischenfälle zur Zahl der von Skyguide kontrollierten Flüge.

Die Aussage, dass die Zahl der Vorfälle im letzten Jahr gleichgeblieben ist, entspricht durchaus den Tatsachen. Aber dass die Zahl der Vorfälle auf einem hohen Niveau stagniere, ist sicherlich nicht korrekt. Zumindest wenn dabei der Bereich des eidgenössischen Flugsicherungsdienstleisters gemeint ist. Denn bei insgesamt 1.206.025 kontrollierten Flügen dürften die zwei oder drei sicherheitsrelevanten Vorkommnisse unter der prozentualen Nachweisgrenze liegen.

# Rückblick auf die Sommermonate Juni/Juli/August

## Pünktlichkeit ist eine Zier



von Hans-Joachim Krüger

Mit dem kalendarischen Herbstanfang veröffentlichte das Travel-Tech-Unternehmen AirHelp ([www.airhelp.de](http://www.airhelp.de)) ziemlich ernüchternde Zahlen, was die Pünktlichkeit der Flüge im besagten Sommerzeitraum angeht.

Nach diesen Untersuchungen ist nahezu nur jeder zweite Passagier in Griechenland pünktlich gestartet – 50,7 Prozent der griechischen Fluggäste hatten schon bei Abflug eine Verspätung von mehreren Minuten. Ein Prozentsatz, der in Deutschland

allerdings vom Flughafen Köln/Bonn (wenn man der Untersuchung Glauben schenken darf) noch um ganze 2,7 Prozent getoppt wird. Der Flughafen weist mit 53,4 Prozent die höchste Verspätungs- und Ausfallquote auf. Grund hierfür dürften sicherlich auch die verschiedenen Blockaden von Klimaaktivisten gewesen sein, die hauptsächlich den Flugverkehr am „Konrad-Adenauer-Flughafen“ stilllegten und Tausende Passagiere zu Umbuchungen und Verzögerungen nötigten. Nahezu gleich und damit direkte „Verfolger“ des Flughafens Köln/Bonn sind immerhin Frankfurt Hahn und auch der Flughafen im Erdinger Moos (München).

**(Anmerkung der Redaktion:** Besonders betroffen waren Passagiere eines Fluges ab Köln/Bonn, der unter die



Flughafen Niederrhein Foto: Airport Weeze



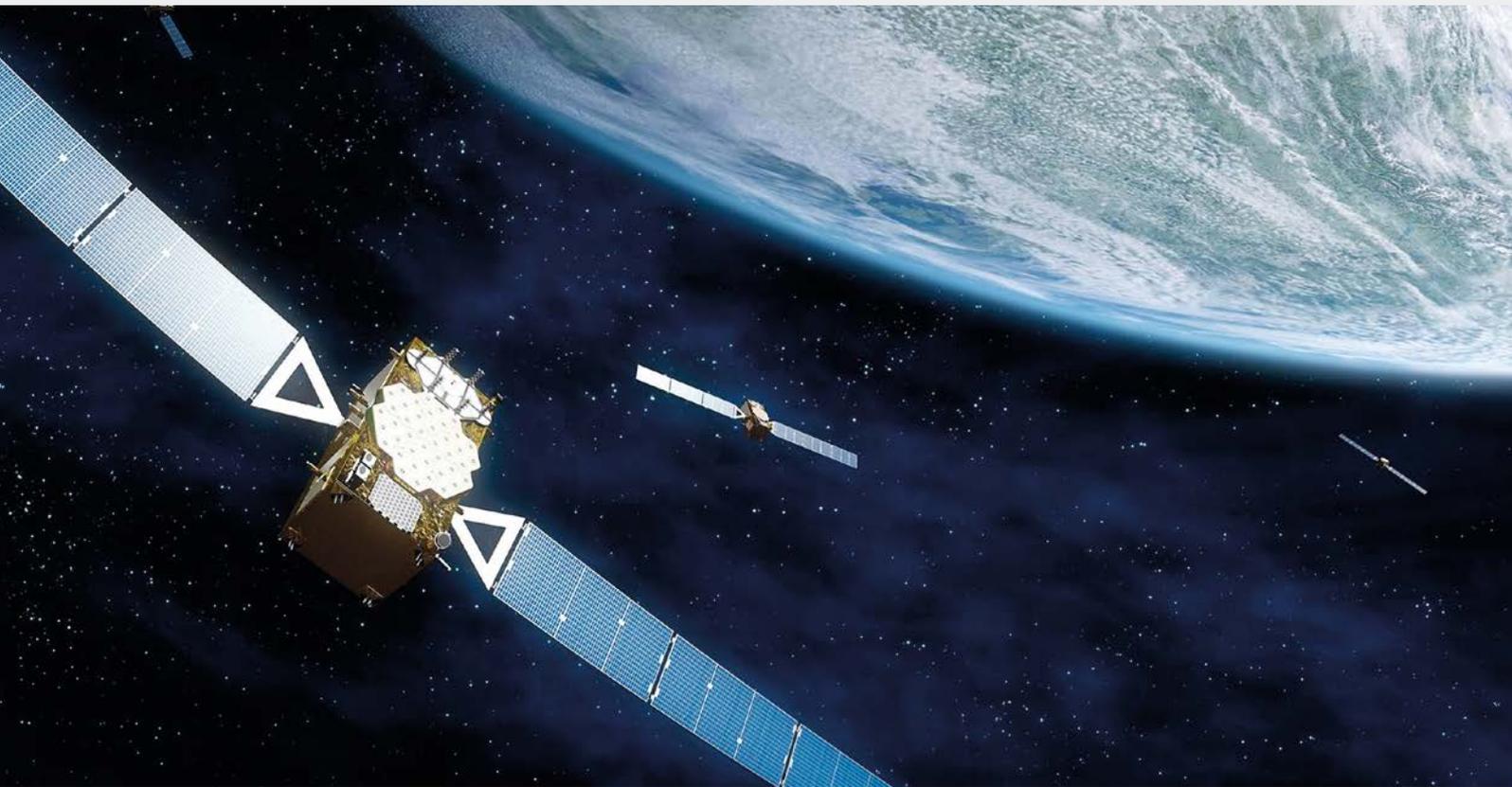
Blockade der Klimaaktivisten fiel und daraufhin abgesagt wurde. Die Passagiere wurden für den nächsten Tag morgens ab Frankfurt gebucht. Nur leider planten die Aktivisten erneut eine Blockade – diesmal in Frankfurt – und die geplante Flugbuchung wurde erneut verschoben – doppeltes Pech, und die Betroffenen sind bestimmt nicht gut auf diese Aktivisten zu sprechen.)

Europaweit nimmt Deutschland den sechsten Platz in der Liste der verspäteten Flüge ein – hier führen die Staaten Griechenland, Serbien und Bulgarien, aber auch Italien und Rumänien haben mit Flugproblemen zu kämpfen. Einen Großteil der erwiesenen Verspätungen haben die Fluggesellschaften selbst zu tragen, gefolgt von Kapazitätsproblemen bei der Abwicklung von Flügen oder der Ausstattung vor Ort. Probleme der Flugsicherung und damit ein direkter Zusammenhang mit dieser Delay-Statistik werden nicht erwähnt.

Zu den pünktlicheren Ländern darf man Skandinavien rechnen, und speziell in Norwegen starten die Flugzeuge nach ihrem Timetable.

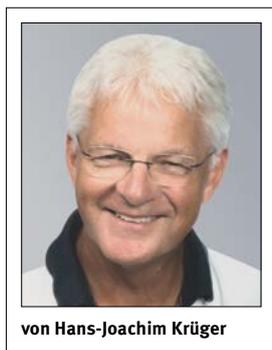
In Deutschland hingegen kann und darf man festhalten, dass Pünktlichkeit eher an den kleineren Flughäfen wie Weeze/Niederrhein oder auch in Bremen anzutreffen ist, allerdings mit Stuttgart auch ein Flughafen aus der oberen Etage der Flughafen- und Passagierliste.

*Quelle: Airhelp.de*



Die DLR-Laseruhr ist hundertmal genauer als heutige Satellitenuhren. Foto: DLR

## Die Zeit – sie tickt



von Hans-Joachim Krüger

So gut wie jeder von uns trägt eine Uhr. Uhren gibt es in den verschiedensten Ausfertigungen und vor allen Dingen auch in allen Preisklassen. Die moderne Zivilisation richtet sich nach der Uhr, und das tägliche Leben ist immer mit einem Blick auf die Uhr verbunden. Auf unserem Erd-

trabanten gibt es mehrere Zeitzonen, und, wenn man eine Zeitzone verlässt, sollte man die Uhr umstellen, sofern man keine Funkuhr hat und das Zeitsignal automatisch übertragen wird.

Die neue Laseruhr des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) hat einen Spitzenwert an Genauigkeit für optische Uhren mit Gaszellen erzielt. In 30 Millionen Jahren würde sie nur eine Sekunde falsch gehen. Die Quanteneigenschaften von Jodmolekülen geben der Laseruhr den Takt vor.

Weltraumtaugliche Laseruhren sollen künftig zu einer zentimetergenauen Satellitennavigation beitragen und einen globalen Zeitstandard liefern. Sie versprechen neue Wege für einen leistungsstärkeren Datentransfer in der weltweiten Kommunikation, der vernetzten Mobilität, beim autonomen Fahren sowie in Handel und Logistik. Aktuell entwickelt und baut das DLR im Projekt COMPASSO eine weltraumtaugliche Laseruhr. Ab 2027 wird diese auf der Internationalen Raumstation ISS für den Einsatz von optischen Uhren auf Satelliten erprobt werden.

### Zeit ist nicht gleich Zeit

Auf die Frage „Was ist Zeit“ sagte Albert Einstein einmal: „Zeit ist, was man an der Uhr abliest.“ Es kommt auf die Genauigkeit der Uhr an. Wie gut Satellitennavigation, Internet, Erdbeobachtung oder Finanzwesen funktionieren, hängt auch davon ab, wie exakt die notwendigen Zeitangaben bei der Datenübertragung sind. Satellitenuhren liefern Zeitsignale, mit denen sich beispielsweise Positionen auf der Erde bestimmen lassen oder Kommunikationsnetze synchronisiert werden.

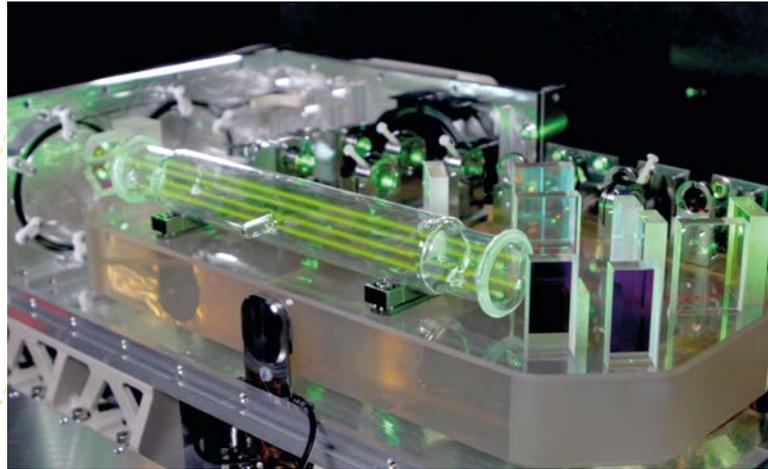
Weltraumtaugliche Laseruhren können künftig genauere Zeitinformationen liefern, um Satellitendienste für Kommunikation und Navigation effizienter und präziser zu machen. Laseroptische Uhren sind aufgrund ihrer höheren Taktfrequenz rund hundertmal genauer als aktuelle Satellitenuhren auf Mikrowellenbasis.

### Laseruhr erzielt Spitzenwert

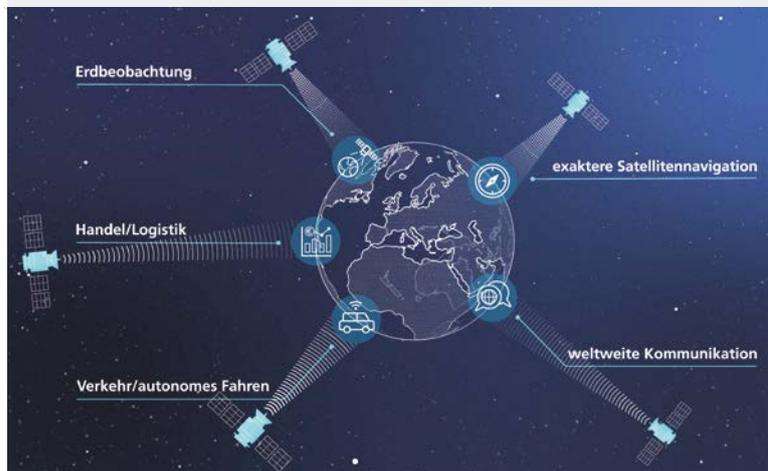
Mit seiner führenden Expertise für Quantentechnologien in der Raumfahrt hat das DLR im Projekt COMPASSO die hochpräzise Laseruhr entwickelt. „Sie weicht weniger als 100 Pikosekunden pro Tag von der sogenannten Weltzeit ab. Eine Pikosekunde ist der millionste Teil einer Millionstelsekunde. Diese Abweichung entspricht einer Sekunde auf 30 Millionen Jahre“, erklärt Prof. Claus Braxmaier vom DLR-Institut für Quantentechnologien in Ulm. „Wir schließen damit die Lücke zwischen der Genauigkeit von konventionellen Satellitenuhren und den großen, schweren High-End-Atomuhren, die in nationalen Metrologie-Instituten unsere Weltzeit festlegen.“

Den Takt der Laseruhr gibt die Quantenphysik vor. Dazu wird die Wellenlänge eines Lasers auf eine bestimmte Schwingung von Jodmolekülen in einer Gaszelle abgestimmt. Der Takt dieser Schwingung hängt nur von den quantenmechanischen Eigenschaften des Jods ab. Mit dieser geräteunabhängigen Referenz lässt sich die hohe Genauigkeit der optischen Uhr erreichen.

Im Uhrenlabor des DLR-Instituts für Kommunikation und Navigation haben die DLR-Forscherinnen und -Forscher die Laseruhr bis zur aktuellen Genauigkeit weiterentwickelt und mit einer anderen Präzisionsuhr verglichen, einem sogenannten Wasserstoff-Maser. Dies ist eine Art Laser im Mikrowellenbereich. „Durch Überlagern der Zeitsignale beider Uhren können wir wie mit einer Stoppuhr die einzelnen Takte der Laseruhr zählen. Diese folgen mit einer Frequenz von 10 Megahertz aufeinander, das sind 10 Millionen Takte pro Sekunde“, erläutert Claus Braxmaier. „So konnten wir sowohl die Ganggenauigkeit als auch die Präzision unserer Laseruhr bestimmen. Je präziser eine Uhr ist, desto gleichmäßiger ist ihr Takt. Die Ganggenauigkeit gibt an, wie weit ihr Takt nach einer bestimmten Zeit vom Sollwert abweicht.“



Laseruhren sollen die Satellitennavigation präziser machen und ein global einheitliches Zeitsignal liefern. Foto: DLR



Laseruhren verbessern die Anwendungen von Satellitendiensten. Foto: DLR

### Laseruhren für globale Genauigkeit

Ziel des COMPASSO-Projekts ist, optische Schlüsseltechnologien für die künftige Satellitennavigation zu entwickeln. „Unsere Vision ist, die hohe Genauigkeit von Laseruhren für eine global verfügbare Zeitangabe zu nutzen. Damit ließe sich ein weltweit einheitlicher, präziser Zeitstandard realisieren“, sagt Claus Braxmaier. „Neue Generationen hochpräziser, weltraumtauglicher Laseruhren werden die Leistung von satellitengestützten Technologien erheblich verbessern“, erklärt Dr. Stefan Schlüter vom Galileo Kompetenzzentrum des DLR. „Wichtige Bereiche sind beispielsweise das autonome Fahren, die Telekommunikation sowie der Katastrophenschutz und der Finanzsektor.“ Die Genauigkeit und die höhere Taktfrequenz laseroptischer Uhren soll zudem leistungsfähigere Kommunikationsnetzwerke mit höheren Datenraten ermöglichen.

Quelle: DLR

## „Wir lassen Flügel wachsen“ Rundflüge für besondere Fluggäste am Flugplatz Pattonville (EDTQ)

von Carola End

Wie kann Fliegen noch mehr Spaß bringen? Indem man es mit Menschen teilt. Denn auch hier gilt: „Geteilte Freude ist doppelte Freude.“

Unter dem Motto „Wir lassen Flügel wachsen“ wollten wir unsere Leidenschaft am Fliegen mit Menschen mit Handicap teilen.

Als Team, bestehend aus fünf Piloten und 15 Helfern, konnten wir am 15.06.2024 über 30 Fluggästen mit Behinderung und deren Betreuern oder Angehörigen die

Gelegenheit bieten, zum ersten Mal in einem Kleinflugzeug ihre Heimat von oben zu bewundern. Mit zwei C182 und einer PA28 wurden die Gäste bei klarem Rückseitenwetter jeweils etwa 20 Minuten über die Region Ludwigsburg geflogen. Während die einen in der Luft waren, durften die nächsten Gäste verschiedene Flugzeuge in den Hallen bestaunen und den helfenden Vereinspiloten oder Flugschülern Löcher in den Bauch fragen, zu allem, was es am Flugplatz zu entdecken gab. Die freudige Aufregung vor dem Flug war bei vielen spürbar und in allen Gesichtern sah man beim Aussteigen nach



*Es hat allen gefallen.*



Ludwigsburg von oben. Fotos: C. End

der Landung ein großes Strahlen. Zu einem gelungenen Flugplatzbesuch gehörte natürlich auch etwas Leckeres vom Grill mit Salat- und Kuchenbuffet.

Viele von uns haben selten Kontakt zu Menschen mit Handicap. Gerade die Kinder fallen oft durchs Raster unserer Gesellschaft. Inklusion ist noch lange nicht an dem Punkt, an dem sie gelebt werden könnte. So war es uns ein Herzenswunsch, diesen Menschen die Tür in die Luftfahrt zu öffnen und sie zu uns zu einem besonderen Erlebnis einzuladen. Bei der Planung gab es mehr zu bedenken als nur die Anzahl der Flugzeuge und Piloten und dass jemand am Grill steht. Da die Passagiere zum Teil in ihrer Mobilität eingeschränkt waren, einige sogar im Rollstuhl, waren kräftige Einsteigehelfer gefragt, die





Wetter und Stimmung passten. Foto: C. End

auch den Begleitern erklären sollten, wie man am besten einsteigt und was man am Flugzeug wie anfassen darf. Hier war die helfende Hand einer Flugschülerin, die erfahrene Krankenschwester ist, perfekt.

Im Vorfeld konnten wir bei den eingeladenen Organisationen wie der Lebenshilfe, dem ASB und einer Behindertenwerkstatt in Erfahrung bringen, welche Einschränkungen die Fluggäste haben und ob sie flugwillige Begleiter mitbringen würden. Mit einem Info- und Fragebogen erhielten wir so schon vorab die Zustimmung der Eltern der minderjährigen Passagiere und die Zustimmung zu Bild- und Videoaufnahmen bei der Aktion. Dabei galt es, die üblichen Datenschutzvorschriften zu beachten, was unvermeidlich einen beachtlichen Stapel Papier produzierte.

Der finanzielle Aufwand hielt sich im Verhältnis zu den Arbeitsstunden aller Helfer in Grenzen, und abschlie-

ßend kann man sagen, dass es sich wirklich gelohnt hat. Es war beeindruckend, wie schnell sich Piloten und Flugschüler zum Mithelfen meldeten. Gemeinsam konnten wir „Flügel wachsen lassen“. Die Freude in den Gesichtern der Gäste, egal ob Kind oder Erwachsener, wird jedem Beteiligten in Erinnerung bleiben.

Die lokale Presse war auch vor Ort und hat ausschließlich positiv über unsere Aktion berichtet, was sehr gut für das Image des Luftsports ist. Die Fluggäste bekamen als Andenken ein Foto von sich vor dem Flugzeug direkt ausgedruckt, Styroporflieger und von der GdF beliebte Giveaways wie Kugelschreiber, Schlüsselanhänger etc. Vielen Dank der GdF dafür!

Als Organisatoren können wir jeden, der Interesse verspürt, so eine Aktion am eigenen Flugplatz zu initiieren, nur dazu ermuntern! Es macht einfach Sinn und Freude!



*Die Begeisterung war riesengroß und es war ein toller Erfolg. Foto: C. End*



*Das Veranstalterteam. Foto: C. End*

# Sommer, Sonne, Spaß, supported by GdF

von Philip Henkel

Am 3. und 4. August fand der ATC-Beach-Cup in Karlsruhe statt.

Das traditionell in München ausgerichtete Turnier konnte, durch eine neu entstandene Beachanlage im Karlsruher Stadtteil Rüppurr, dieses Jahr erstmalig im Rheintal starten.

18 Teams, teils aus Bremen, Langen, München und natürlich einigen Karlsruhern, zockten sich im Laufe des Samstags durch einen Turnierbaum Richtung Spitze. Währenddessen war egal, ob man sportlich aktiv war und eine kurze Abkühlung brauchte oder einfach so zum Zuschauen und Anfeuern vorbeikam – kühler Pool plus noch kühlere Getränke machten auch das Feeling neben den Feldern perfekt.

Das Wetter war sommerlich lau, und so ging's nach einem fetzigen Turniertag abends noch ab in die „Stadtmitte“, der Name ist Programm.

Am Sonntag liefen dann die letzten Halb- und Finalsplele sowie die Platzierungssplele. Noch zum Halbfinale waren 2 Teams aus Karlsruhe sowie 1x Langen und 1x München vertreten.

Nach teils unglaublich langen und intensiven Ballwechseln standen sich schlussendlich die beiden Karlsruher Teams im Finale gegenüber.

Turniersieg und die damit verbundenen Glückwünsche gingen an Daniel und Wachsi.

Danke an unsere GdF, die das Turnier in dieser Form möglich gemacht hat. Wir würden uns freuen, wenn wir auch in 2025 auf diesen Support zählen dürfen.

Wer jetzt schon ein Kribbeln in den Fingern spürt und nächstes Jahr mit dabei sein möchte – eine ungeschriebene Regel besagt: Am ersten Augustwochenende ist üblicherweise ATC-Beach-Cup (02. + 03.08.2025), ganz gleich ob in Karlsruhe oder München, also direkt im Kalender eintragen. Skill-Level ist unerheblich, Hauptsache man hat Spaß 😊





## ATOS-BBQ-Day

von Hans-Joachim Krüger

Zu einem kunterbunten Grillnachmittag in Langen lud die GdF Mitte Juli die Beschäftigten des Bereiches ATOS ein. Auf dem Grillplatz am Sportplatz des DFS-Campus wurde mit reichlich Holzkohle, Grillgut, Getränken und verschiedenen Salaten ein Nachmittag organisiert, der auf eine Wiederholung hoffen lässt. Bei sommerlichen Temperaturen trafen sich immerhin über 40 Kolleginnen und Kollegen aus dem aktiven und inaktiven Bereich, um dort einen zwanglosen Nachmittag zu erleben. Auch wurde das ortsnahe Event für einen kurzen Pausensnack genutzt, um sich kurz eine Grillwurst abzuholen. Es gab dann auch die Möglichkeit, z. B. mit Rüdiger Purps (Bundesvorstand) oder auch mit Achim Krüger (Redaktion „der flugleiter“) direkt ins Gespräch zu kommen. Es wurden jedenfalls viele Gespräche abseits von Telefon und Squawkbox geführt und weitere persönliche Beziehungen geknüpft.



## Kurz und interessant

*zusammengestellt von Werner Fischbach*

Die DHC-6 „Twin Otter“ scheint ein langes Leben zu haben. Das Flugzeugmuster hat vor nahezu 55 Jahren, am 20. Mai 1965, seinen Erstflug absolviert. Doch nun bietet De Havilland Canada mit der „Twin Otter Classic 300-G“ eine verbesserte Version des Flugzeugmusters an. Es soll eine größere Reichweite haben und mehr Fracht transportieren können.

oo00oo

Die Basketballlegende Dirk Nowitzki und die Lufthansa haben eine Partnerschaft geschlossen, wobei Nowitzki für die Allegris-Kampagne werben und dabei in einem Werbefilm mitwirken wird.

oo00oo

Nur mit einem beherzten Sprung zur Seite konnte sich am 4. August ein Spieler auf dem Haggins Oaks Golf Complex vor einer Kollision mit einer PA-28 „Cherokee“ (N1350G) retten. Die Maschine, die auf dem nahegelegenen Sacramento McClellan Airport gestartet war, hatte kurz nach dem Start einen Motorausfall erlitten und auf dem Golfplatz eine Notlandung durchgeführt.

oo00oo

Einer Meldung des Internetportals „aero.de“ zufolge verdrängen chinesische Fluggesellschaften zunehmend ihre europäischen Konkurrenten mit Kostenvorteilen und Überkapazitäten aus dem Markt. Als Konsequenz stellt British Airways ab Oktober ihre Flüge nach Peking – zunächst für ein Jahr – ein und halbiert ihr Flugangebot nach Hongkong; Virgin Atlantic zieht sich komplett aus China zurück. Auch Lufthansa leidet unter der chinesischen Offensive. Nach Angaben des Kranichfliegers sind die Durchschnittserlöse auf den Routen nach Asien um fast zehn Prozent gesunken.

Vincent Lyne von der „University of Tasmania“ ist sich sicher, die Malaysian B777 (MH/MAS370), die am 8. März 2014 auf ihrem Flug von Kuala Lumpur nach Peking über dem Indischen Ozean spurlos verschwunden ist, gefunden zu haben. Die Maschine soll sich in einem 6.000 Meter tiefen Loch der Broken Ridge befinden. Bei der Broken Ridge handelt es sich um ein ozeanisches Plateau, das sich etwa 2.000 Kilometer vor der Westküste Australiens befindet und dessen Umgebung sehr zerklüftet und sehr gefährlich sein soll.

oo00oo

Mit dem Begriff der „Flugscham“ und der Einführung einer Luftverkehrssteuer wollte Schweden die Nachfrage nach Flugreisen reduzieren und die Bevölkerung zur Nutzung weniger umweltschädlicher Verkehrsmittel motivieren. Doch nun hat sich die Regierung entschlossen, die Luftverkehrssteuer wieder abzuschaffen, um damit den Luftverkehr wieder in Schwung zu bringen. ADV-Hauptgeschäftsführer Ralph Beisel hat daraufhin die Bundesregierung aufgefordert, dem Beispiel Schwedens zu folgen.

oo00oo

Dem wirtschaftlichen Druck folgend wird die Lufthansa ihre Konzernstruktur ändern. Dabei wird Lufthansa CityLine aufgelöst und durch Lufthansa City Airlines ersetzt. Air Dolomiti soll sich um den Verkehr in Italien kümmern und Italien mit den Lufthansadrehscheiben verbinden. Bei einem noch zu findenden strategischen Partner möchte sich der Kranichflieger an der Zusammenarbeit der Swiss mit Helvetic orientieren. Möglicherweise kommt hier Air Baltic in Frage, die bereits im nächsten Jahr Personal in München, Brüssel und Wien stationieren wird.



Beim Umbau des Lufthansakonzerns wird Lufthansa CityLine aufgeben. Foto: W. Fischbach

Nachdem der Iran Warnungen westlicher Staaten, keine Waffen und entsprechende Technologie nach Russland zu liefern, nicht nachgekommen ist, haben nun Deutschland, Frankreich und das Vereinigte Königreich ihre bilateralen Luftverkehrsabkommen gekündigt und die staatliche Iran Air mit einem Landeverbot belegt. In Deutschland fliegt bzw. flog Iran Air Frankfurt, Hamburg und Köln-Bonn an. Auch Österreich überlegt (Stand September), ebenfalls ein Landeverbot für Iran Air zu erlassen.

oo00oo

Weil ein betrunkenener Passagier auf dem Flug von Perth nach Sydney randalierte und sich in die Toilette einschloss, entschied die Besatzung, nach Perth zurückzufiegen, um ihn dort von Bord zu weisen. Nun wurde er zu einer Geldstrafe von 9.000 Australischen Dollars (ca. 5.427 €) verurteilt. Zusätzlich verlangt die Fluggesellschaft, ihr die für den Rückflug nach Perth entstandenen Treibstoffkosten von 8.630 Dollar (ca. 5.040 €) zu begleichen.

Die neu gegründete Regionalfluggesellschaft Flyv, die mit einem unkonventionellen Geschäftsmodell an den Start gehen möchte, hat den Flughafen von Friedrichshafen als erste Basis gewählt. Als Flugzeuge hat Flyv Tecnam P2012 „Traveller“ gewählt.

oo00oo

Im September ist der Flughafen München dem Netzwerk „Airports for Innovation“ (A4I) beigetreten, das im Mai 2021 von der spanischen Flughafengruppe AENA und den Aeroporti di Roma gegründet wurde. Die Gruppe sucht nach Lösungen für die Optimierung des Fluggasterlebnisses und die Einführung neuer Technologien. Nachhaltigkeit und der Einsatz Künstlicher Intelligenz spielen auch eine Rolle. Neben dem Flughafen von Dubai sind zurzeit sieben weitere, international bedeutende Flughäfen Mitglied von A4I.



Startbahn EDTQ. Foto: Carola End



Ausgabe 6/24 – 20.11.2024

## 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: Thomas Ullrich

**Redaktion:** Hans-Joachim Krüger (Chefredakteur), Thomas Williges (Spotter, Airlines, Int. Affairs), Brigitte (Emmi) Enneper (Ehemalige), Frank Sasse, Jörg Biermann (Int. Affairs), Bernd Büdenbender (Technik), Sebastian Wanders (Internet), Elena Stegemann, Melina Münch, Simone Lorenz, Marina Daffner (Redaktionelle Beratung), Jens-Michael Kassebohm (Facebook), Andreas Miltner (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:** Jörg Biermann, Oliver Wessollek, Jens Lehmann, Thomas Williges, Werner Fischbach, Thorsten Raue, Michael Stappen, Elena Stegemann, Melina Münch, Simone Lorenz, Gerrit Griem, Rainer Bexten, Michael Kassebohm, Bernd Büdenbender, Rüdiger Purps, Frank Sasse, Lars Ilchmann, Thomas Ullrich, Oliver Strack, Sebastian Sachs, Mathias Wiegand, Thorsten Wesp, Miriam Kelm, Patrick Thormann, Hannes Rupprecht, Barbara Gegenwart, Katherina Krüger, Carola End, Christian Krüger, Thomas Bopp, Dieter Buechte

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

**Cover:** Pushback Stuttgart (Foto: Flughafen Stuttgart)

**U3:** Oshkosh (Foto: Rainer Bexten)

**U4:** Oshkosh (Foto: Rainer Bexten)

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

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

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

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

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

ISSN 0015-4563



