

AUSGABE 4/2020

- KOOPERATION MIT TRADE UNION EUROCONTROL MAASTRICHT (TUEM)
- CORONA UND DAS AIS-C
- LNAS – NEUE WAFFE GEGEN FLUGLÄRM
- CHRISTOPH 1, BITTE KOMMEN!

der flugleiter



EINLADUNG

zur Bundesdelegiertenkonferenz der GdF e. V.
am 13. – 14. November in Berlin

Ort: Melia Hotel Berlin
Friedrichstraße 103, 10117 Berlin



Vorschlag der Tagesordnung

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

Für Fragen steht die Geschäftsstelle gern zur Verfügung.

Matthias Maas (GdF-Bundesvorsitzender)

Axel Dannenberg (GdF-Geschäftsführer)



Corona und das AIS-C

S. 21



LNAS – neue Waffe gegen den Fluglärm

S. 25



Christoph 1, bitte kommen!

S. 35



Minus 7.000 ft

S. 46



Die letzten Tage von Tegel III+V

S. 54

Editorial	04
Termine	06
GdF-Vorstand Pressemitteilung: Kooperation im europäischen Luftraum	07
Interview Fragen an Matthias Maas, Bundesvorsitzender der GdF e.V.	08
Interview Fragen an Stefan Pille, Präsident der Trade Union Eurocontrol Maastricht (TUEM)	10
FSBD Einladung	12
Spotter I	13
FSTD Berechtigungen: Umsetzung der „373“ verzögert sich	14
FSTD Einladung	16
FSAD Einladung	17
Verbände GdF (FSTD), SATTA und ATCNEA	18
Verbände Communiqué D.A.CH. 2020	19
ATC Corona und das AIS-C	21
ATC Neue Arbeitsdirektorin bei der DFS	22
ATC Erholungsbeihilfe: Informationen des Vorstands ATCcare e.V.	23
ATC Telekom vernetzt Tower, Funk- und Radarstationen	24
ATC LNAS – neue Waffe gegen den Fluglärm	25
Joe's Corner I „Haste mal nen Euro?“	30
Berichte Keine Krankschreibung vom Tele-Arzt	31
Berichte Christoph 1, bitte kommen!	35
Berichte Rückholflüge	44
Spotter II	45
Accidents/Incidents I Minus 7.000 ft	46
Accidents/Incidents I „Frequency Separation“ – Konflikt im Grenzgebiet	49
Airplanes Die Flugbereitschaft rüstet auf	53
Airports Die letzten Tage von Tegel (III)	54
Airports Die letzten Tage von Tegel (V)	55
Aus aller Welt Kurz und interessant	56
Impressum	58



von Matthias Maas,
Bundesvorsitzender

Liebe Mitglieder, liebe Kolleginnen und Kollegen, verehrte Leser,

herzlich willkommen zur vierten Ausgabe unseres „der flugleiter“ 2020.

Das Thema Corona findet kein Ende. Ganz im Gegenteil, es wird uns sowohl beruflich als auch privat noch sehr lange begleiten. Allerdings kann man feststellen, dass sich die Themenschwerpunkte verschieben.

In den ersten zwei bis drei Monaten nach dem Lockdown im März standen bei allen vorwiegend die Anzahl der Infizierten, die steigenden Todesfälle sowie die Reproduktionszahl im Fokus.

Und unsere Hauptaufgabe bei der GdF bestand darin – wo immer es möglich war –, die Folgen für die von uns vertretenen Beschäftigten zu mildern.

Inzwischen sind die kurzfristigen Hilfsmaßnahmen, egal ob staatliche Mittel oder Absprachen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmervertretern, in den Hintergrund gerückt oder werden als selbstverständlich empfunden. Dagegen treten verstärkt die Diskussionen um die wirtschaftlichen und finanziellen Folgen der Pandemie in den Mittelpunkt der Berichterstattung. Ganz gleich ob weitere staatliche Unterstützung, Verlängerung der Kurzarbeitsregelung oder anderweitige finanzielle Kompensation – inzwischen geht es überwiegend nur noch um das Geld. In einer bis dato noch nie dagewesenen Größenordnung werden deutsche und europäische Rettungspakete geschnürt. Dabei dürfte jedem klar sein, dass diese finanziellen Mittel nicht aus Rücklagen kommen, sondern in den kommenden Jahren wieder vom Staat eingenommen werden müssen, sei es durch Steuern oder über neuzuschaffende Abgaben.

Wir begrüßen natürlich, dass die Politik auch den Luftfahrtsektor unterstützt. Jedoch sollte man dabei nicht vergessen, dass die kommerzielle Luftfahrt aus drei wichtigen Komponenten besteht: den Fluggesellschaften, den Flugplätzen und der Flugsicherung. Nur im reibungslosen Zusammenspiel aller drei Partner kann der Luftfahrtsektor existieren und vielleicht in einigen Jahren wieder die wichtige Rolle spielen, die er vor Covid-19 hatte. Die momentan sehr einseitige Unterstützung der Fluggesellschaften bei partieller oder totaler Vernachlässigung der anderen Systempartner wird in absehbarer Zeit dazu führen, dass Kapazitäten – egal ob bei den Flugplätzen oder der Flugsicherung – dann nicht in dem benötigten Umfang bereitstehen werden. Natürlich weisen wir an vielen Stellen ständig auf dieses sich anbahnende Problem hin, jedoch so richtig zuhören oder reagieren will momentan niemand. Eine Situation ähnlich der in den Jahren 2013/14, als wir frühzeitig auf die sich abzeichnende Personalknappheit bei der DFS hingewiesen hatten und ebenfalls nicht ernst genommen wurden – mit den Folgen, die uns dann 2018/19 nahezu überrollt haben.

Seit einigen Wochen ist eine stetige Zunahme bei den Flugbewegungen deutlich erkennbar. Die Anzahl der Kondensstreifen am Himmel hat für jedermann sichtbar zugenommen, dauerhaft abgestellte Flugzeuge, wie auf der Nordwestbahn in Frankfurt, sind inzwischen verschwunden und teilweise wieder in den Betrieb gegangen. Im operativen Bereich wurde in den vergangenen Wochen die Anzahl der benötigten Kollegen zur Aufrechterhaltung der Dienstleistung deutlich nach oben gefahren, und an den meisten Flughäfen sind völlig verwaiste Abflughallen inzwischen Vergangenheit.



Die Sommerferien in den einzelnen Bundesländern haben sicherlich ihren Teil zum gestiegenen Verkehrsaufkommen beigetragen, und es bleibt abzuwarten, ob sich dieser Trend auch in den nächsten Wochen und Monaten bestätigt.

Intern haben wir bei der GdF den sogenannten Lockdown anlässlich der Pandemie sehr gut gemeistert. Unsere Geschäftsstelle am Frankfurter Flughafen ist seit Wochen wieder im Normalbetrieb. Viele Veranstaltungen und Meetings finden wieder als Präsenzveranstaltungen statt, kleinere in unseren eigenen Räumlichkeiten, größere Versammlungen in angemieteten Räumen, um die Abstands- und Hygieneregeln stets gewährleisten zu können. Mit Hochdruck bereiten wir derzeit auch die Durchführung der Bundesdelegiertenkonferenz 2020 (BDK) vor, die planmäßig am 13./14. November stattfinden soll. Die Bundesfachbereichskonferenzen, die alle im Frühjahr abgesagt werden mussten, werden am gleichen Tagungsort, unmittelbar vor der BDK stattfinden. Wir hoffen natürlich, dass es bis dahin nicht zu einem neuerlichen Lockdown kommt, sondern die geplanten Konferenzen erfolgreich durchgeführt werden können.

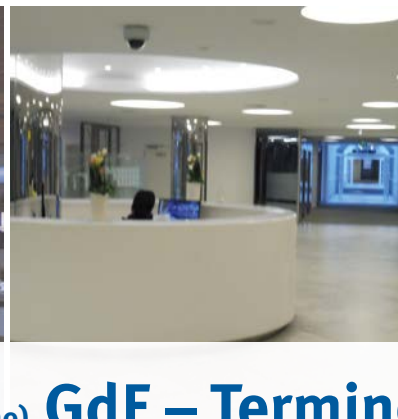
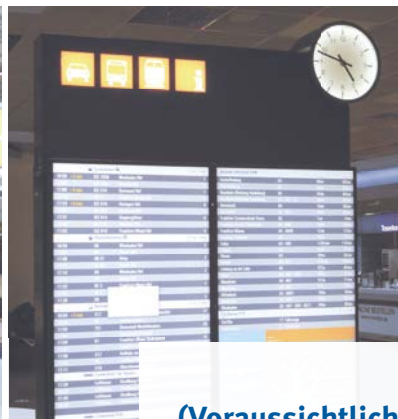
Die Anmeldefrist für die Delegierten ist inzwischen verstrichen, und wir sind sehr erleichtert, dass die Teilnehmerzahl (Stand heute) ähnlich hoch ist wie in den vergangenen Jahren. Im Hinblick auf die anstehenden Wahlen einiger Vorstandsämter – im Rahmen der BDK sind in diesem Jahr der Bundesvorsitzende, der Geschäftsführer und der Bundesvorstand Tarif & Recht neu zu wählen – ist eine breite Basis unerlässlich für diesen wichtigen Tagesordnungspunkt.

Nun wünsche ich Ihnen allen viel Vergnügen beim Lesen dieser Ausgabe des „der flugleiter“.

Wie immer freut sich das ganze Redaktionsteam über Feedback, Kritik, Lob und auch über sonstige Meinungsäußerungen.

Es grüßt Sie herzlichst

Matthias Maas
Bundesvorsitzender



(Voraussichtliche) **GdF – Termine**

AUGUST 2020

10. – 11.
13.
27. – 29.

Vorstandssitzung Bund
Vorstandssitzung FSAD
Klausurtagung FSBD

Berlin
Frankfurt
Hamburg

SEPTEMBER 2020

02. – 04.
08.
14. – 15.
16.
16.
17.
17.
21.
23. – 24.
25. – 26.

Klausurtagung FSTD
Antragskommission
Vorstandssitzung Bund
Obleute-Meeting FSTD
AG APEG
Arge Tarif FSTD
Tarif Drittgeschäft
Vorstandssitzung FSAD
Tarif DFS
Strategie-Meeting FSAD

Montabaur
Frankfurt
Frankfurt
Darmstadt
Frankfurt
Frankfurt
Frankfurt
Frankfurt

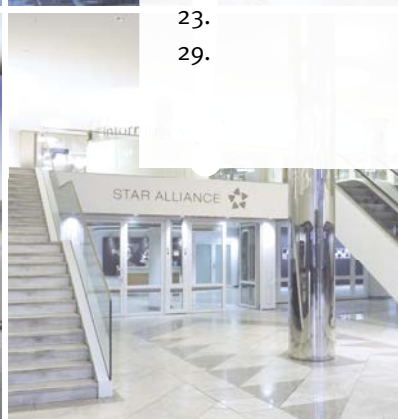
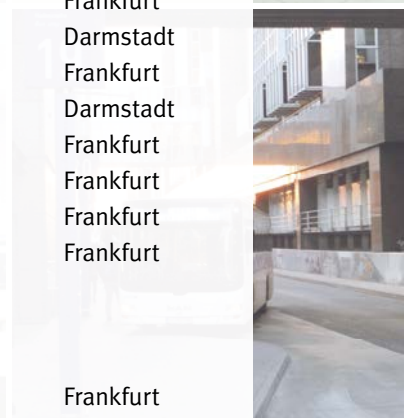
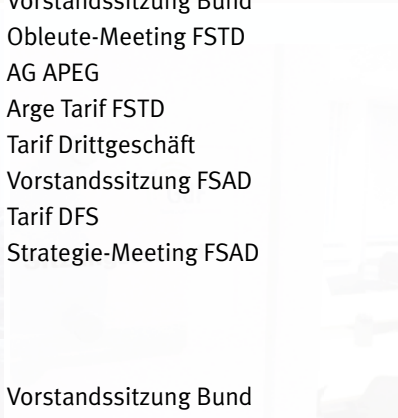
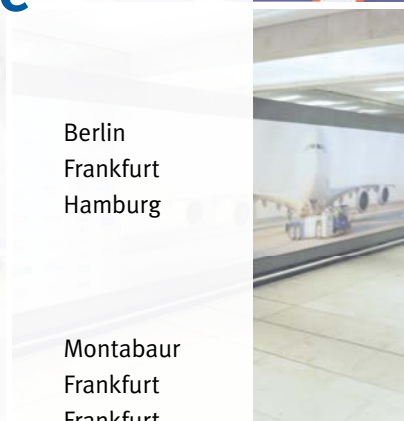
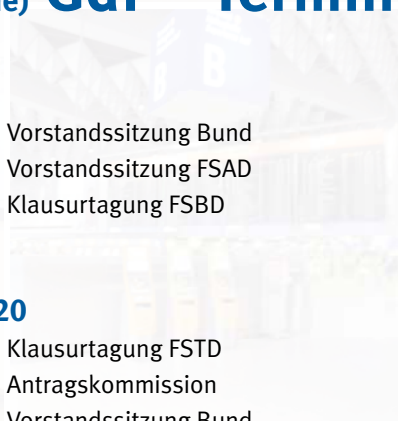
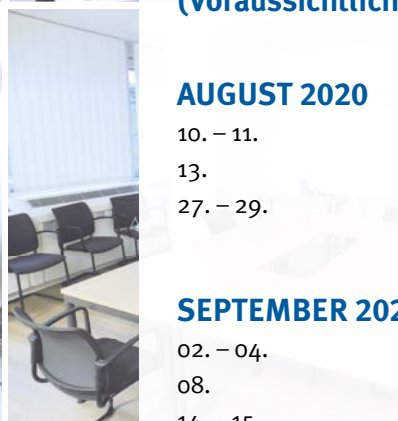
OKTOBER 2020

12. – 13.
23.
29.

Vorstandssitzung Bund
Vorstandssitzung FSAD
Vorstandssitzung FSBD

Frankfurt
Frankfurt
Frankfurt

Kein Anspruch auf Vollständigkeit!





Pressemitteilung

Kooperation im europäischen Luftraum

Heute, am 17.06.2020, wurde Geschichte geschrieben. Der Bundesvorsitzende der Gewerkschaft der Flugsicherung e. V. (GdF) sowie der Präsident der Trade Union Eurocontrol Maastricht (TUEM) haben eine Kooperationsvereinbarung zur gegenseitigen Unterstützung unterzeichnet.

Obwohl beide Gewerkschaften bereits gemeinsam in verschiedenen europäischen Organisationen aktiv sind, erkennen sie die Notwendigkeit, einen weiteren wichtigen Schritt zu unternehmen, der über einfache Worte hinausgeht und zu gemeinsamen Zielen führt, um sowohl die deutsche als auch die europäische Flugsicherung für die Zukunft zu rüsten.

Bereits 2018/19 arbeiteten beide Gewerkschaften eng zusammen, um die damalige Verspätungskrise zu lösen, bei der aufgrund falscher Managemententscheidungen Tausende von Passagieren an vielen Flughäfen in ganz Europa gestrandet waren. Dieser erste Erfolg einer Zusammenarbeit wurde jetzt auf Papier gebracht.

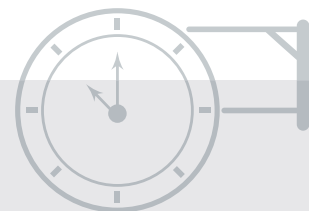
„Die derzeitige Krise der gesamten Luftfahrtindustrie macht es noch notwendiger zusammenzuarbeiten, um gemeinsame Ziele zu erreichen“, sagt TUEM-Präsident Stefan Pille. „Während die Europäische Kommission derzeit ausschließlich die Airline-Industrie unterstützt, bereitet sie auf der anderen Seite den Weg vor, um die nationalen Flugsicherungsorganisationen sowohl wirtschaftlich als auch personell in eine ähnliche Katastrophe wie 2018/19 zu führen.“

Der Bundesvorsitzende der GdF, Matthias Maas, erkennt bereits Parallelen zu früheren Situationen im Luftverkehr in Europa: „Was die Europäische Kommission (EC) derzeit tut, ist eine Wiederholung der Geschichte: Nach einer Normalisierung der derzeitigen Situation werden wir nicht akzeptieren, dass unsere Kolleginnen und Kollegen, die in der Krise dauerhaft dafür gesorgt haben, dass diese kritische Infrastruktur jederzeit zur Verfügung stand, zum Dank dafür durch Abbau von Personal und Sozialleistungen bestraft werden.“

GdF und TUEM vertreten über 6.000 Beschäftigte, die jedes Jahr mehr als fünf Millionen Flüge über Mitteleuropa kontrollieren.

Stefan Pille: „Mit der getroffenen Vereinbarung senden wir der EC ein klares Signal, dass der von ihr eingeschlagene Weg der ständigen Benachteiligung der Flugsicherungsorganisationen nicht länger akzeptiert werden kann. TUEM wie auch die GdF werden nicht zulassen, dass die Vorschläge der EC die nationalen Flugsicherungen beschädigen und dadurch die Abwicklung des Luftverkehrs an Sicherheit verliert.“

„Darüber hinaus“, ergänzt Matthias Maas, „werden die beiden Gewerkschaften von nun an sehr eng zusammenarbeiten, um die Arbeitsbedingungen ihrer Flugsicherungen anzugleichen und den europäischen Flugsicherungsdienst sicherer und effizienter für die Umwelt und seine Nutzer zu gestalten.“



TUEM – Trade Union Eurocontrol Maastricht

Seit über 20 Jahren vertritt und verteidigt TUEM ihre Mitglieder: die aktiven und pensionierten Fluglotsen, Ingenieure, Verwaltungs- und Supportmitarbeiter des EUROCONTROL Maastricht Upper Area Control Center.

Die Mitglieder der TUEM arbeiten im Luftraum über Flugfläche 245 über den Niederlanden, Belgien, Luxemburg und Nordwestdeutschland und sind für einen der verkehrsreichsten und komplexesten Lufträume der Welt verantwortlich.

Mit fast 1,9 Millionen Flügen im Jahr 2018 hält Maastricht UAC die höchsten Standards in Bezug auf Sicherheit,

Expedition und Kosteneffizienz aufrecht. Im Interesse der Öffentlichkeit und der Fluggesellschaften arbeitet TUEM hart daran, diese Standards einzuhalten und zu verbessern.

Durch einen konstruktiven Dialog mit Management und Stakeholdern soll ein Gleichgewicht zwischen den Anforderungen einer stetig wachsenden Branche und dem wesentlichen Schutz der Rechte und Arbeitsbedingungen der Mitglieder in einem der anspruchsvollsten Berufe der Welt hergestellt werden.

Fragen an Matthias Maas Bundesvorsitzender der GdF e.V.



Matthias Maas

Interview mit dem Bundesvorsitzenden der Gewerkschaft der Flugsicherung e. V. (GdF), Matthias Maas, anlässlich des neu geschlossenen Kooperationsvertrags mit der Trade Union Eurocontrol Maastricht (TUEM) sowie zur Corona-Pandemie und ihren Auswirkungen auf die Luftfahrt.

Redaktion: Herr Maas, warum diese Kooperation mit der TUEM, wo beide Organisationen doch schon in verschiedenen Dachverbänden miteinander kooperieren?

M. Maas: Wir haben mit den Kollegen der TUEM eigentlich seit Jahren intensiven und guten Kontakt. Immerhin kontrollieren die Kollegen in Maastricht auch einen Großteil des oberen deutschen Luftraums. Als 2018, während der großen Flugausfall- und Verspätungskrise, viele in der Luftfahrt tätige Gewerkschaften von Bundesverkehrsminister Scheuer zu einem „Runden Tisch“ eingeladen wurden, haben wir schnell festgestellt, dass die Probleme in der Flugsicherung sehr speziell sind und ein gemeinsames, abgestimmtes Vorgehen zwischen GdF und TUEM wirklich helfen könnte.



Redaktion: Wie soll diese neue Kooperation mit Leben gefüllt werden, und welche Themen sollten vorrangig bearbeitet werden?

M. Maas: Wir werden uns in regelmäßigen Abständen austauschen und versuchen, die Arbeitsbedingungen unserer Flugsicherungen gegenseitig anzupassen. Dies wird sicherlich ein langer Prozess, aber Ähnliches findet ja auch auf der Arbeitgeberseite statt – da möchte ich nur an die Projekte FABEC oder Single European Sky (SES) erinnern. Darüber hinaus wird vor allem im politischen Lobbying – egal ob in Berlin oder Brüssel – ein gemeinsamer Auftritt sicherlich anders wahrgenommen werden als nationale Alleingänge.

Redaktion: Was halten Sie von der großen finanziellen Unterstützung, die einige Fluggesellschaften auf nationaler Ebene derzeit erhalten, während Flughäfen und Flugsicherung gleichzeitig (noch) leer ausgehen?

M. Maas: Dies sehe ich sehr kritisch, da für mich drei Komponenten für eine funktionierende Luftverkehrswirtschaft notwendig sind: die Fluggesellschaften, die Flughäfen und die Flugsicherung. Alle drei können nur im Verbund



TUEM
245 ↑

existieren. Wenn nun die Bundesregierung den Fluggesellschaften derzeit aktiv unter die Arme greift, darf man dabei die anderen beiden Systempartner nicht vergessen, die genauso mit den finanziellen Einbußen der Pandemie zu kämpfen haben. Bei den Flughäfen und ihren angeschlossenen Unternehmen arbeiten derzeit mehr als 180.000 Mitarbeiter, und es muss sicherlich zeitnah entschieden werden, wie es in den nächsten Jahren weitergeht, zum Beispiel mit einer Verlängerung der Kurzarbeit bis in das Jahr 2022, wie vom Verband der Flughäfen bereits gefordert wurde. Dabei wird der Bund sicherlich auch finanziell unterstützen müssen.

Ebenso im Bereich der Flugsicherung. Wir mussten als kritische Infrastruktur auch während der kompletten Krise unsere Kapazität ununterbrochen zur Verfügung stellen. Durch die derzeitige Aussetzung der Gebühren fehlen uns jedoch fast 100 Prozent unserer Einnahmen. Ohne finanzielle Unterstützung des Anteilseigners wird es dauerhaft nicht gehen.

Redaktion: Es gibt derzeit verschiedene Szenarien bezüglich des künftigen Verkehrsaufkommens. Wie stark und in welchem Zeitraum erwarten Sie eine Erholung des Luftverkehrs?

M. Maas: Es stimmt, dass es verschiedene Prognosen bezüglich der Erholung des Luftverkehrsaufkommens gibt. Eine wirklich zuverlässige Aussage kann es schon allein aufgrund der Tatsache nicht geben, dass niemand weiß, ob uns eine sogenannte zweite oder gar dritte Welle der

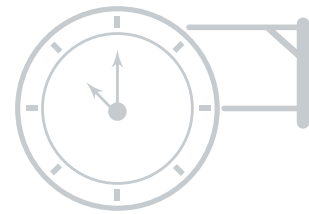
Corona-Infektionen bevorsteht, wie sich das Flugverhalten der Bürger entwickelt und wann es einen zuverlässigen Impfstoff geben wird.

Persönlich glaube und hoffe ich, dass wir – verglichen mit den Jahren 2018 und 2019 – bis Jahresende etwa 60 Prozent des Verkehrsaufkommens erreichen werden. Wenn wir in den Folgejahren dann jeweils eine Steigerung um zehn Prozent erwarten, werden wir frühestens 2024 die Rekordzahlen der vergangenen Jahre wieder erreichen.

Redaktion: Herr Maas, abschließend eine persönliche Frage: Sie sind nun seit 2013 Bundesvorsitzender der GdF. Ihre derzeitige Amtsperiode endet dieses Jahr im November. Wie sehen Ihre persönlichen Planungen aus?

M. Maas: Zunächst einmal möchte ich sagen, dass die letzten sieben Jahre sehr arbeitsintensiv waren, mir jedoch auch unheimlich viel Freude bereitet haben. Ich habe stets mit einem tollen Team zusammenarbeiten dürfen und gemeinsam haben wir sicherlich viele positive Dinge anschieben können und meistens auch erreicht. Ich werde auf der anstehenden Bundesdelegiertenkonferenz im November in Berlin erneut für das Amt des Bundesvorsitzenden kandidieren und mich dem Votum der Delegierten stellen. Gerade in der jetzigen, nicht so rosigen, Zeit gibt es jede Menge zu tun und mitzugestalten. Dies würde ich sehr gern – mit unseren Mitgliedern und für sie – weitere zwei Jahre begleiten.

Redaktion: Herr Maas, vielen Dank für dieses Interview.



Fragen an Stefan Pille

Präsident der Trade Union Eurocontrol Maastricht (TUEM)



Stefan Pille

Interview mit dem Präsidenten der Trade Union Eurocontrol Maastricht (TUEM), Stefan Pille, anlässlich des neu geschlossenen Kooperationsvertrags mit der Gewerkschaft der Flugsicherung e.V. (GdF) sowie zur Corona-Pandemie und ihren Auswirkungen auf die Luftfahrt.



Redaktion: Warum diese Kooperation mit der GdF, wo beide Organisationen doch schon in verschiedenen Dachverbänden miteinander kooperieren?

S. Pille: Was wir hier gemeinsam geschaffen haben, mit dieser Kooperation, ist der Grundstein für eine ganz neue Zusammenarbeit zwischen zwei Flugsicherungsgewerkschaften. Die Arbeit in den Dachverbänden ist extrem wichtig, aber eben auch der sehr politische Teil. Die Idee zu dieser Kooperation entstand nach der sehr engen und guten Zusammenarbeit bezüglich der Delay-Krise im letzten Jahr. Hier haben beide Gewerkschaften bewiesen, dass sie äußerst vertrauensvoll und lösungsorientiert zusammenarbeiten können und wollen. Die jeweiligen Verhandlungsergebnisse aus dem letzten Jahr sind auch ein klarer Beweis dafür. Uns war wichtig, dass die Ergebnisse des einen nicht dem anderen um die Ohren gehauen werden und so, wenn auch ungewollt, Druck aufgebaut wird.

Redaktion: Wie soll die Kooperation mit Leben gefüllt werden? Welche Themen sollten vorrangig behandelt werden?

S. Pille: Meiner Meinung nach sollten wir uns wirklich um die tarifliche Ebene kümmern. Ich stelle mir vor, dass sich die jeweiligen Verantwortlichen bei aufkommenden tariflichen Themen gegenseitig unterstützen und ein Stück weit auch abstimmen, so wie bereits im letzten Jahr und auch während der Corona-Krise.

Die Autonomie einer jeden Gewerkschaft bleibt davon natürlich unberührt. Ein gemeinsamer Auftritt, eine enge Zusammenarbeit sind jetzt genau das richtige Signal an all diejenigen, die meinen, jetzt hätte die letzte Stunde für die Arbeitsbedingungen in der Flugsicherung geschlagen.

Nutzen wir die Chance, einen European Core zu bilden, schließlich bearbeiten unsere Mitglieder das Herz des europäischen Luftraums. Wenn wir das schaffen, wird es sehr schwer, gegen uns zu agieren.

Redaktion: Wie war die personelle Situation in Maastricht vor Corona?

S. Pille: Wir haben bis 2028 pensionsbedingte Abgänge von knapp 100 Fluglotsen. Das ist ein Drittel unserer Lotsen. Daran hat sich erstmal nichts geändert.

Wir konnten mit zusätzlicher Mehrarbeit struktureller Natur und auch mit Extradiensten, wie die ZIL-Dienste in der DFS, vorhandene Lücken etwas weiter schließen. Strukturell waren es aber – wie eben auch bei der DFS und anderen ANSPs – einfach zu wenig Leute!

Redaktion: Welche Maßnahmen wurden aufgrund von Corona in Maastricht getroffen?

S. Pille: Wir haben sehr schnell ein Emergency Roster gebaut, um die Kollegen so wenig wie möglich der Gefahr einer Infektion auszusetzen.

Darüber hinaus haben wir vorgeschlagen, bereits geplante Extradienste für das Jahr auszusetzen. Uns war und ist bewusst, dass auf die Flugsicherungen geschaut wird. Wir hatten deshalb zusammen mit dem Direktor von Maastricht innerhalb kürzester Zeit ein stabiles Solidar-

ONE VISION. ONE SKY.

paket geschnürt. Leider war es dem Generaldirektor von Eurocontrol nicht solidarisch genug, sodass wir, Stand jetzt, gar keine Vereinbarung haben.

Ich habe volles Verständnis dafür, dass sich viele Kollegen verpflichtet fühlen, einen Beitrag zu leisten. Es geht mir genauso. Deswegen haben wir zum Beispiel versucht, dem GdF-Corona-Tarifvertrag zu folgen, damit wir die Dienste zurückerarbeiten können.

Ich wehre mich aber auch gegen etwaige Schnellschüsse, die im Zweifel an den Grundfesten unserer Arbeitsbedingungen rütteln. Ist dieser Stein erstmal im Rollen, wird es schwer, ihn aufzuhalten.

Redaktion: Was halten Sie von der finanziellen Unterstützung für die Airlines, während Airports und ANSPs noch leer ausgehen?

S. Pille: *Fliegerei ist mehr als Airlines. Die Unterstützung halte ich für richtig, ich hätte mir aber gewünscht, dass der Schutz der Arbeitsplätze fundamentaler Bestandteil einer solchen Rettung ist. Die Krise zeigt, dass das Gebührensystem zur Finanzierung der ANSPs nicht so bleiben kann. Es beginnt damit, dass Airlines einfach aufhören zu bezahlen, auch für Leistungen, die sie bereits in Anspruch genommen haben. Ich geh' ja auch nicht zum Bäcker, bestelle mir Brötchen und bezahle die eventuell sieben Jahre später, wenn es mal wieder besser läuft.*

Die Fokussierung allein auf das Überleben der Airlines zu richten, jede Maßnahme auch in diesem Kontext betrachten zu müssen, halte ich für grundlegend falsch. Alle sind von der Krise betroffen, also muss auch ein ganzheitlicher Ansatz zur Überwindung gefunden werden.

Ich hoffe wirklich, dass sich hier jetzt politisch etwas bewegt und wir mit unserer Kooperation einen Teil dazu beitragen können.

Redaktion: Herr Pille, vielen Dank für dieses Interview.

Stefan Pille, Jahrgang 1978, ist seit 2003 Fluglotse in Maastricht, zunächst als Mitarbeiter der dortigen DFS-Niederlassung bis zu ihrer Schließung im Dezember 2016.

Er war Mitglied der GdF-Tarifkommission, Referent für Tarif & Recht, zusammen mit Marcus Garske, und bis zur Integration der DFS-Niederlassung Maastricht in Eurocontrol der Vorsitzende des OR (niederländischer Betriebsrat).

Mit dem Wechsel zu Eurocontrol berief ihn die TUEM zunächst als zusätzliches Mitglied in den Vorstand. Seit März 2020 ist Stefan Pille Präsident der Trade Union Eurocontrol Maastricht (TUEM).

EINLADUNG

zur Bundesfachbereichskonferenz FSBD der GdF e.V.
am 12. November in Berlin

Ort: Melia Hotel Berlin, Friedrichstraße 103, 10117 Berlin
(Der Tagungssaal wird vor Ort ausgewiesen.)

Beginn: 09:30 Uhr – Ende: ca. 18:00 Uhr



Vorschlag der Tagesordnung

- P.1:** Eröffnung der Bundesfachbereichskonferenz des Fachbereichs Flugsicherung Betriebsdienste (FSBD) der GdF e.V. und Begrüßung der Mitglieder
- P.2:** Festlegung der Konferenzleitung und Übernahme der Tagungsleitung
- P.3:** Berufung der Mandatsprüfungskommission
- P.4:** Feststellung der Beschlussfähigkeit
- P.5:** Ergänzung und Genehmigung der Tagesordnung
- P.6:** Berufung des Wahlausschusses
- P.7:** Bericht des Vorstands
- P.8:** Entlastung des Vorstands
- P.9:** Wahlen
- P.10:** Gastvortrag
- P.11:** Bildung der Arbeitsgruppen
- P.12:** Berichte der einzelnen Arbeitsgruppen und Beschlussfassung
- P.13:** Verschiedenes
- P.14:** Schließung der Konferenz und Verabschiedung der Teilnehmer

Für Fragen steht die Geschäftsstelle gern zur Verfügung.



Volga-Dnepr AN-124: Corona-Cargo könnte der Titel dieser Spotter-Seite lauten, hat uns die Pandemie doch seltene und außergewöhnliche Flieger beschert, wie diese Antonov 124 mit Hilfsgütern in Frankfurt-Hahn. **Foto: Gerrit Griem**



Western Global MD-11: Ebenfalls auf dem Hahn zeigte sich diese amerikanische Fracht-Airline, die sonst selten zu Gast in Europa ist, in allen möglichen – auch spärlichen – Farbvarianten. **Foto: Gerrit Griem**



ACE Belgium B747: Langweilig wurde es im Hunsrück nicht, besonders, wenn interessante Nachbarn einschwebten, wie dieser Jumbo der belgischen ACE. **Foto: Gerrit Griem**



Plus Ultra A340: Ein weiteres Highlight in HHN war dieser A340 der spanischen Plus Ultra. Die Maschine war vorher für Etihad im Einsatz. **Foto: Gerrit Griem**



Sky Taxi B767: Die relativ unbekannte Sky Taxi aus Polen flog vorher u. a. für Airborne Express und DHL Fracht um die Welt und besuchte im Mai ebenfalls Hahn. **Foto: Gerrit Griem**



Moonflower B767: Köln ist auch bekannt als Umschlagplatz für Fracht und wurde von der italienischen Moonflower B767 als Destination ausgesucht. **Foto: Gerrit Griem**

Berechtigungen: Umsetzung der „373“ verzögert sich



Sicherlich ist die Aufregung anlässlich der angekündigten Abschaffung der Berechtigungen für flugsicherungstechnische Einrichtungen, die sich angeblich aus der ab 2020 anzuwendenden EU-Verordnung 2017/373 (Arbeitsname „373“) ableiten soll, noch einigen Lesern in

Erinnerung. Nähere Infos dazu enthält „der flugleiter“ 6/2019, S. 14 ff.

Hier hatte sogar die DFS die vermeintlich bereits beschlossene Abschaffung vorschnell ausgerufen. Der FSTD hat dann die Situation zunächst in Ruhe analy-

siert und festgestellt, dass die Grundlagen für ein entsprechendes Vorhaben des BMVI (Bundesverkehrsministerium) zurzeit überhaupt nicht gegeben wären. Zur Absicherung dieser Analysen wurden entsprechende Rechtsgutachten in Auftrag gegeben, die diese Erkenntnisse weitgehend bestätigten.

Der FSTD hat in der Folge mehrfach versucht, Gespräche mit BMVI und auch dem BAF (Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung) zu führen. Hier ist bis heute eine gewisse Abschottung seitens der dortigen Ansprechpartner zu verspüren. Gespräche mit der GdF sind vermutlich zu unangenehm für die betroffenen Behörden, die sich ein Stück weit selbst in eine Sackgasse manövriert haben.

Zur Umsetzung der neuen Konzepte ist die DFS vom BMVI beauftragt worden, ein Ausbildungs- und Kompe-



RANDNOTIZ

tenzbeurteilungsprogramm zu erstellen. Der FSTD sieht hierfür allerdings weiterhin keine ausreichend gesicherte Rechtsgrundlage. Aus diesem Grund hatten GdF und Gesamtbetriebsrat ihre Mitarbeit am Ausbildungs- und Kompetenzbeurteilungsprogramm bereits vor einiger Zeit zunächst eingestellt.

Nun hat auch die DFS-Geschäftsführung eingesehen, dass es ohne gesicherte rechtliche Grundlage in Form einer novellierten FSPersAV und wegen der fehlenden Bereitschaft der Mitbestimmungskräfte nicht möglich ist, das Ausbildungs- und Kompetenzbeurteilungsprogramm zu einem Abschluss zu bringen. Dies wurde dem BMVI so mitgeteilt.

Die Novellierung der FSPersAV hat sich unter anderem wegen der Interventionen des FSTD und den sich daraus ergebenden Zweifeln am rechtlichen Rahmen verzögert. Den Protagonisten konnte aufgezeigt werden, dass die Umsetzung von EU-Verordnungen nicht spontan und auf Basis persönlicher Wunschvorstellungen in Verbindung mit Fehlinterpretationen erfolgen kann.

Die Gefahren für das Berechtigungswesen sind damit keineswegs beseitigt, aber ohne diese Aktionen des FSTD wäre es – vermutlich ungeachtet der rechtlichen Unsicherheiten – zu einer vollständigen Umsetzung des Vorhabens gekommen. Die Mitteilung der DFS an das BMVI bedeutet, dass zumindest der ungehinderte Durchmarsch des BMVI vorerst gestoppt werden konnte.

Die DFS kündigt für die Zwischenzeit Gespräche mit GdF und Gesamtbetriebsrat an, um einen Konsens zum weiteren Vorgehen herzustellen. Der FSTD wird an diesen Gesprächen, wie gewohnt, als fairer und verlässlicher Partner teilnehmen. Es bleibt spannend, wie und wann es in der festgefahrenen Situation weitergehen wird.

Der Fachbereich FSTD erlebt seit einiger Zeit einen überdurchschnittlichen Mitgliederzuwachs. Insbesondere bei den Konzerntöchtern setzt sich mehr und mehr die Erkenntnis durch, dass man ohne starken Sozialpartner einigen Widrigkeiten ausgesetzt sein kann, gegen die man als Einzelkämpfer kaum ankommt. Der FSTD konnte dort bereits in verschiedenen Details spürbare Verbesserungen erreichen, die von den Belegschaften mit einem Eintritt in die GdF gewürdigt wurden. Jeder einzelne Beitritt ist ein wichtiges Signal, das den Fachbereich zusätzlich anspricht, in seinem Wirken nicht nachzulassen.

Wir freuen uns über die Verstärkung und sagen: „Herzlich Willkommen“.

Bernd Büdenbender

EINLADUNG

zur Bundesfachbereichskonferenz FSTD der GdF e.V.
am 12. November in Berlin

Ort: Melia Hotel Berlin, Friedrichstraße 103, 10117 Berlin
(Der Tagungssaal wird vor Ort ausgewiesen.)

Beginn: 09:30 Uhr – Ende: ca. 18:00 Uhr



Vorschlag der Tagesordnung

- P.1:** Eröffnung der Bundesfachbereichskonferenz des Fachbereichs Flugsicherungstechnische Dienste (FSTD) der GdF e.V. und Begrüßung der Mitglieder
- P.2:** Festlegung der Konferenzleitung und Übernahme der Tagungsleitung
- P.3:** Festlegung und Ergänzung der Tagesordnung
- P.4:** Berufung der Mandatskommission und des Wahlvorstands
- P.5:** Bericht des Vorstands und der Arbeitsgruppen
- P.6:** Feststellung der Beschlussfähigkeit
- P.7:** Entlastung des Vorstands
- P.8:** Wahlen
- P.9:** Anträge an die Bundesfachbereichskonferenz
- P.10:** Aktuelle Berichte aus den ÖMVen
- P.11:** Gastredner
- P.12:** Bekanntgabe des Ortes der nächsten Bundesfachbereichskonferenz FSTD
- P.13:** Verschiedenes
- P.14:** Schließung der Konferenz und Verabschiedung der Teilnehmer

Für Fragen steht die Geschäftsstelle gern zur Verfügung.

EINLADUNG

zur Bundesfachbereichskonferenz FSAD der GdF e.V.
am 12. November in Berlin

Ort: Melia Hotel Berlin, Friedrichstraße 103, 10117 Berlin
(Der Tagungssaal wird vor Ort ausgewiesen.)

Beginn: 09:30 Uhr – Ende: ca. 18:00 Uhr



November
12.



Vorschlag der Tagesordnung

- P.1:** Eröffnung der Bundesfachbereichskonferenz des Fachbereichs Flugsicherung Allgemeine Dienste (FSAD) der GdF e.V. und Begrüßung der Mitglieder
- P.2:** Festlegung der Konferenzleitung und Übernahme der Tagungsleitung
- P.3:** Berufung der Mandatsprüfungskommission
- P.4:** Feststellung der Beschlussfähigkeit
- P.5:** Ergänzung der Tagesordnung
- P.6:** Bericht des Vorstands inkl. des Kassenberichts
- P.7:** Entlastung des Vorstands
- P.8:** Berufung des Wahlausschusses
- P.9:** Wahlen des Vorstands und der Referenten
- P.10:** Wahlen der Kommissionsmitglieder
- P.11:** Fachbereichsarbeit
- P.12:** Tarifarbeit
- P.13:** Verschiedenes
- P.14:** Schließung der Konferenz und Verabschiedung der Teilnehmer

Für Fragen steht die Geschäftsstelle gern zur Verfügung.

GdF (FSTD), SATTA und ATCNEA: Meeting 2020 nach 33 Jahren erstmals als Videokonferenz



Europa ist trotz aller positiven Bemühungen aus vielerlei Gründen immer noch ein nationaler Flickenteppich und der Weg zu den „Vereinigten Staaten von Europa“ ist noch sehr lang. Jedes Land hat seine eigene Flugsicherung und in jedem Land gibt es die nationalen Gewerkschaften. Dennoch existieren die multinationalen Zusammenschlüsse der Berufsfachverbände und Gewerkschaften wie die IFATSEA, IFATCA, IFAIMA, ATCEUC und ITF. Diese befassen sich mit den eher großräumigen Problemen und versuchen auf vielfache Weise Einfluss auf die Entwicklungen in der Flugsicherungswelt zu nehmen.

Wie in allen Vereinen bilden sich mehr oder weniger kleine Gruppen, die in irgendeiner Weise Gemeinsamkeiten haben. So gibt es auch einen „Club“ der deutschsprachigen Berufsfachverbände der Techniker und Ingenieure in der Flugsicherung aus Deutschland, Österreich und der Schweiz. Hier tauschen die Mitglieder der Vorstände der technischen Verbände der drei Länder Informationen und Erfahrungen bezüglich nationaler, europäischer und globaler Entwicklungen aus und beraten bei Bedarf gemeinsame Aktionen.

Dieser Austausch ist aufgrund der fehlenden Sprachbarriere und der räumlichen Verbundenheit sehr viel leichter und effizienter als in der großen Gemeinschaft. Außerdem können hier Themen diskutiert werden, die die große Welt vielleicht weniger interessieren, aber für die D.A.CH. – Länder wichtig sind. Auch wenn man unterschiedlichen FABs (Functional Airspace Blocks) angehört, gibt es einige Gemeinsamkeiten, aber auch interessante Unterschiede, welche man gerne nutzt, um die Idee eines „best practice ATM“ weiter zu entwickeln.

Neben den ständigen Kontakten über die elektronischen Medien oder per Telefon trifft man sich mindestens einmal im Jahr persönlich in der gesamten Gruppe. Dazu übernimmt jedes Land im Wechsel die Gastgeberchaft für das „D.A.CH. – Meeting“.

Durch den seit langen Jahren beständigen Teilnehmerkreis haben sich über die Zeit Freundschaften gebildet, die weit über den reinen fachlichen Austausch hinaus gehen. Man kennt sich und teilweise auch die Familien. Dies ermöglicht so manches offene Wort und erleichtert den Austausch auch bei manchmal konträren Standpunkten. Für 2020 war die GdF mit dem FSTD als Gastgeber an der Reihe und es war geplant, das Treffen im April in Heiligenhafen an der Ostsee stattfinden zu lassen. Unnötig zu erwähnen, dass Corona uns da einen gehörigen Strich durch die Rechnung gemacht hat.

Dennoch wurde das Treffen 2020 nicht ersatzlos gestrichen, sondern es wurden die neuen Möglichkeiten der Technik genutzt und das „D.A.CH. – Meeting“ als mehrstündige Videokonferenz abgehalten. Neben dieser „Hauptveranstaltung“ vereinbarte man schon im März, sich in regelmäßigen Abschnitten zu kurzen Update-Meetings zu treffen, was auch in der Tat – gerade in der Anfangszeit der Pandemie – erst zu 14-tägigen, später zu monatlichen Kurzmeetings führte. Der Austausch über den aktuellen Stand der Entwicklungen bezüglich der Situation der Arbeitnehmer im jeweiligen Land wurde als sehr wichtig empfunden. Gerade in Zeiten, in denen uns fast täglich Hiobsbotschaften von Kollegen aus anderen Ländern erreichten.

Obwohl wir alle zwischenzeitlich gemerkt haben, dass Videokonferenzen kinderleicht und auch angenehm durchzuführen sind, sind persönliche Treffen nicht vollständig zu ersetzen, da sie trotzdem viel bessere und intensivere Gespräche ermöglichen. Hoffen wir also auf 2021.

In der Hoffnung, dass sich die Situation verbessert, wird das Treffen nun am selben Ort vom 22.04.2021 bis 24.04.2021 neu geplant. Auf der Tagesordnung kann dann hoffentlich der Punkt „Maßnahmen während der Pandemie“ in „Rückblick auf die Pandemie“ geändert werden. Wir klopfen auf Holz!

Jedes Jahrestreffen schließt traditionell mit einem „Communiqué“ ab. So auch diesmal beim Videomeeting. Hier das „Communiqué D.A.CH. 2020“ im Original:


ATCNEA

 GdF
 Gewerkschaft der Flugsicherung

 satta
 Swiss ATSEP Technical Association

Communiqué D.A.CH. 2020



von Thomas Schuster

Auch dieses Jahr sollten sich wieder die Techniker- und Ingenieursverbände der drei deutschsprachigen Länder zum D.A.CH.-Meeting treffen. Die deutschen Gastgeber hatten alles im schleswig-holsteinischen Heiligenhafen vorbereitet, doch SARS-CoV2 verhinderte das persönliche Treffen

an der Ostsee. So vereinbarte man, sich auf mehreren Videokonferenzen über die aktuelle Situation und ihre Auswirkungen auszutauschen.

Die Pandemie schädigt in einem noch nicht zu überschauenden Maße die Luftfahrt in Europa und weltweit. Massive Einbrüche der Flugbewegungen um mehr als 90 Prozent sind zu verzeichnen. Während der Schaden für Airlines und die anhängige Industrie sofort augenfällig ist – es können ja keine Gewinne erwirtschaftet werden – werden die wirtschaftlichen Verluste der Flugsicherungsanbieter (ANSP) von der Öffentlichkeit kaum oder gar nicht wahrgenommen. Diese sind jedoch verpflichtet, nach dem Motto

„Keep the skies open“, jederzeit ihre volle Einsatzbereitschaft vorzuhalten.

Das gilt insbesondere für die Flugsicherungstechnik. Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen zu reduzieren, geht hier nicht! Die Vorgaben der nationalen Aufsichtsbehörden dürfen nicht unterschritten werden. Die technischen Systeme müssen jederzeit in korrektem und freigegebenem technischem Zustand sein. Nur so können zu jeder Zeit die zuverlässige Funktion und die Validität der Daten und somit die Sicherheit im verbleibenden Luftverkehr garantiert werden. Dies ist ein Muss und unabhängig von der Anzahl der im Luftraum befindlichen Luftfahrzeuge! Es ist auch nicht so, dass gar keine Luftfahrzeuge mehr unterwegs sind. Militärische Übungs- und Transportflüge werden nahezu unvermindert durchgeführt. Nicht zu vergessen die so notwendigen Frachtflüge mit medizinischer Ausrüstung und anderen wichtigen Gütern sowie medizinische Notfall- und Verlegungsflüge. Für all dies ist die Aufrechterhaltung einer sicherheitskritischen Infrastruktur wie die der Flugsicherung zwingend erforderlich.

Trotzdem mehren sich die Meldungen aus einigen europäischen Ländern, dass die ANSP die Krise zur Ver-





schlankung des Personalkörpers und zum Abschmelzen der Gehälter nutzen wollen. Auf Basis der sich abzeichnenden Verluste wird – oftmals unter absichtlicher Ignoranz der von Eurocontrol angebotenen Hilfspakete – ein massiver Eingriff in die momentane Struktur der diversen Flugsicherungsanbieter geplant. Die Gewerkschaften in den verschiedenen Staaten Europas werden umgangen, nationale Parlamente beeinflusst und die Pandemie als willkommener Anlass missbraucht. Erschreckende Meldungen mit Vorhaben von Einkommenskürzungen bis zu 70 Prozent (Bosnien und Herzegowina) und Personaleinsparungen von bis zu 25 Prozent (Schweden) lassen wohl keinen Betroffenen und keinen empathischen Kollegen mehr ruhig schlafen. Diese Entwicklungen werden von unseren Berufsfachverbänden äußerst kritisch beobachtet. Wir werden den betroffenen Kolleginnen und Kollegen nach Möglichkeit zur Seite stehen.

Statt die Pandemie als Chance zur Reduktion zu sehen, empfehlen wir den Arbeitgebern, die sich daraus ergebenden Möglichkeiten zu erkennen und wahrzunehmen. Lange geplante, langwierige Wartungsarbeiten sowie die Einführung neuer Systemkomponenten lassen sich nun – oftmals auch am Tage statt in der Nacht – durchführen, Schulungsmaßnahmen können als Webinare ausgeführt werden, Contingency-Übungen, sowie technische Innovationen lassen sich anstoßen und schneller vorantreiben. Dies kann kurzfristig zusätzliche Kosten erzeugen, hilft aber den sonst eher schwerfälligen Unternehmen

mittelfristig, sich selbst zukunftssicher zu machen. Wir fordern die Europäische Kommission auf sich endlich von den über fünf Jahre abgesteckten Regulierungsperioden für ANSP abzuwenden. Unternehmen im Bereich der kritischen Infrastruktur dürfen sich nicht in einem marktorientierten Wettbewerb befinden. Sie müssen entsprechend kapitalisiert sein, um auch in Krisenzeiten zu bestehen. Die Liste der Punkte, die es nach der Krise nach dem Motto „Lessons Learned“ abzuarbeiten gilt, wird länger und länger.

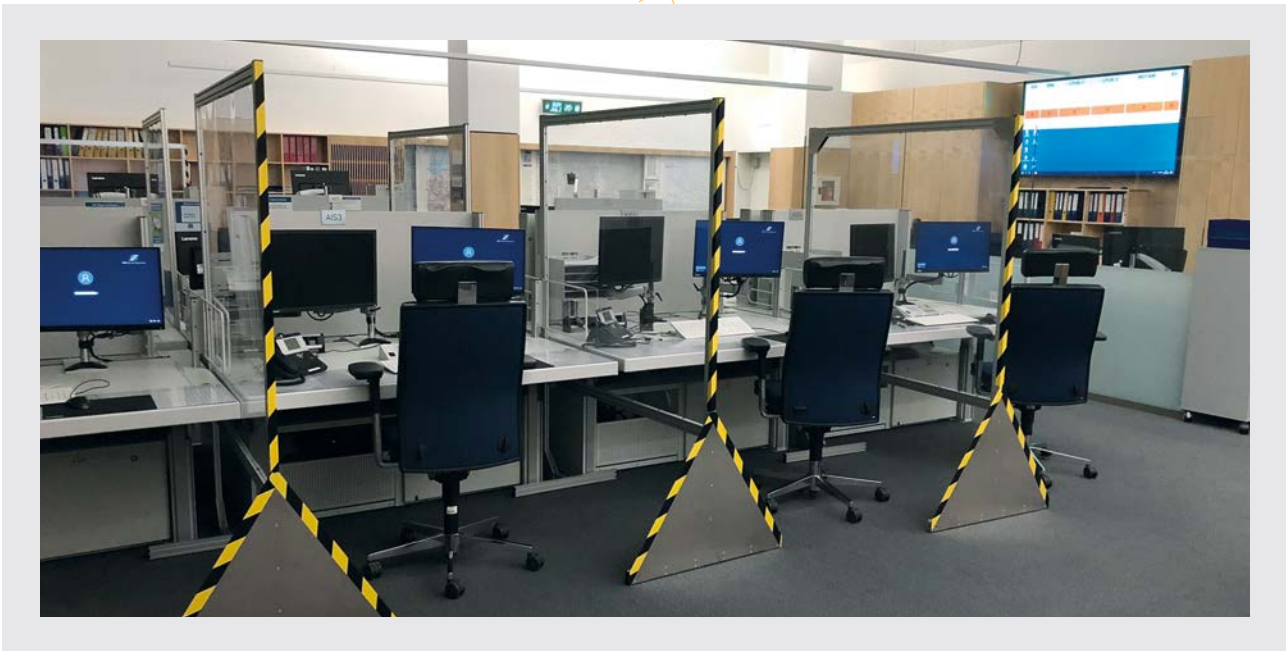
Die Zeit nach Corona wird – das haben alle vorherigen Krisen bewiesen – eine Zeit der steigenden Wirtschaftszahlen sein. Die Menschen werden wieder beginnen zu reisen, beruflich und privat. Vielleicht sogar intensiver als zuvor, um ihre „verlorenen“ Urlaube oder Geschäftstätigkeiten aufzuholen. Es ist also nicht sinnvoll, umfänglich ausgebildetes, kompetentes Personal sowie hochverfügbares technisches Spezialequipment, das spätestens dann wieder benötigt wird, abzubauen.

Daher rufen wir Arbeitgebern und Arbeitnehmern zu:

Zusammen durch die Krise – mutig in die Zukunft!

Aus naheliegenden Gründen war die Pandemie das beherrschende Thema der Web-Meetings. So wurden die anderen Themen wie DVO(EU) 2017/373, neue technische Infrastrukturmaßnahmen oder das aktuelle Tarifgeschehen nur am Rande weiter beleuchtet.

Wir haben uns darauf verständigt, im April 2021 einen neuen Anlauf zu versuchen und so wird die GdF nächstes Jahr noch einmal Gastgeber in Heiligenhafen sein. Bis dahin wird die Videokonferenz auf alle Fälle auch für die DACH-Initiative zu einem festen Bestandteil werden. Denn eins ist klar: Trotz der Krise werden sich die Räder weiterdrehen und beispielsweise die Regulierungen auf europäischer Ebene sogar eher noch an Fahrt aufnehmen.



Corona und das AIS-C



von Christian Hensel

Nachdem sich mit der Einführung des neuen EAD-Systems und mit dem Umzug von Rödelheim nach Langen für die Kollegen des AIS-C in den letzten Jahren bereits zwei große Änderungen ergeben hatten, hätte niemand damit gerechnet, dass das Jahr 2020 dies noch einmal übertreffen sollte.

Durch die Pandemie „COVID-19“ und die daraus resultierenden Einschränkungen der Reisefreiheit weltweit änderte sich die Verkehrssituation stetig. Somit musste auch die Anzahl des vorgehaltenen Personals im AIS-C regelmäßig angepasst werden.

Während der verkehrsreichen Monate der letzten Jahre verteilten sich 22 bis 24 Mitarbeiter täglich über die unterschiedlichen Schichten. Die Pandemie sorgte dafür, dass diese Zahl in der Anfangszeit auf 12 Mitarbeiter + Standby-Dienste reduziert wurde. Doch das Corona-Virus sorgte nicht nur für einen drastischen Einbruch der Verkehrszahlen auf ca. 30 Prozent des Vorjahres, sondern änderte auch die Schwerpunkte und die Komplexität der Arbeit. Insbesondere in den ersten Wochen nach den Grenzschließungen benötigten viele Piloten Hilfe bei der Planung für private Rückholflüge. Durch die Masse an täglich neuen oder geänderten Covid-19-NOTAM wurde so die Planung für einen Flug, über zwei oder mehr europäische Länder, zu einer wahren Mammutaufgabe. Die Kollegen des AIS-C halfen den Piloten dabei, den Überblick

über die vielen wechselnden Informationen zu behalten, auch wenn dies nicht immer leicht war. Die Mitarbeiter des NOTAM-Office hatten zu dieser Zeit sogar deutlich mehr zu tun als im Vorjahr, da die entsprechenden Informationen immer aktuell gehalten werden mussten.

Die Ausgangsbeschränkungen sorgten daraufhin für den wohl ruhigsten April seit Langem. Als im Mai dann die innerdeutschen Beschränkungen Stück für Stück gelockert wurden und auch die vorher geschlossenen Flugplätze ihren Betrieb wieder aufnahmen, schlug sich dies auch direkt wieder in den Verkehrszahlen nieder. Dazu kam, dass sich die Schönwetterlage stabilisierte und die VFR-Piloten anscheinend viel Zeit zum Fliegen hatten. Lag der Wert der überwachten Flüge bei der Landeplatzüberwachung im Mai schon bei etwa 60 Prozent im Vergleich zum Vorjahr, so erhöhte er sich im Juni bereits auf 85 Prozent. Entsprechend deutlich stieg natürlich auch die Zahl der im AIS-C bearbeiteten Flugpläne. Zuerst waren es hauptsächlich innerdeutsche Flüge, doch spätestens seit den Grenzöffnungen kann man schon fast von einem „business as usual“ sprechen.

Während der ganzen Entwicklung wurden die Mitarbeiterzahlen immer an das Verkehrsaufkommen angepasst. Dies geschah in engem Austausch zwischen AIS-C-Leitung und -Betriebsrat. Durch eine gut durchdachte Anzahl an Standby-Diensten konnte jederzeit auf den wieder stetig zunehmenden Verkehr reagiert werden. Um die steigende Anzahl an Mitarbeitern im AIS-C so gut wie möglich zu schützen, sind auch hier Masken während der Ausbildung, Desinfektionsmittelspender und Plexiglastrennwände zwischen den Arbeitsplätzen quasi zum Alltag geworden.

Neue Arbeitsdirektorin bei der DFS

Dr. Kerstin Böcker wird neue Personalgeschäftsführerin und Arbeitsdirektorin der DFS



Dr. Kerstin Böcker

Dr. Kerstin Böcker (56) wird zum 15. August 2020 neue Geschäftsführerin Personal und Arbeitsdirektorin bei der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH in Langen. Sie tritt in dieser Funktion die Nachfolge von Dr. Michael Hann an, der am 13. Februar 2020 verstorben ist.

Dr. Kerstin Böcker verfügt über rund 25 Jahre Erfahrung im Personalwesen und war zuletzt Mitglied der Geschäftsführung der thyssenkrupp System Engineering GmbH in Heilbronn. Als Chief Human Resources Officer und Arbeitsdirektorin war sie dort seit 2014 verantwortlich für die Themen Personal, Arbeitssicherheit und Gesundheit, Umwelt & Energie, Informationssicherheit und Datenschutz. Davor arbeitete sie von 2007 bis 2014 in unterschiedlichen Führungsfunktionen im Personalbereich der thyssenkrupp AG. Vor ihrem Einstieg im thyssenkrupp-Konzern war Dr. Böcker in verschiedenen leitenden Positionen im Personalwesen, unter anderen bei der Infineon Technologies AG in München, DaimlerChrysler Services AG, Berlin, und der Mercedes-Benz Credit Corporation in den USA, tätig. Ihre berufliche Karriere startete die promovierte Juristin und Diplomkauffrau nach Abschluss ihrer Studien an der Universität Bayreuth 1994 im Personalbereich der Daimler-Benz Aerospace AG in München.

Dr. Tamara Zieschang, Aufsichtsratsvorsitzende der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH: „Ich freue mich, dass Frau Dr. Böcker mit ihrer Expertise die DFS-Geschäftsführung als Chief Human Resources Officer und Arbeitsdirektorin verstärken wird. Sie verfügt über eine langjährige, breite Erfahrung im Bereich Human Resources und wird einen wichtigen Beitrag dazu leisten, das gesamte Team der DFS und die Zusammenarbeit zu stärken. Ich wünsche Frau Dr. Böcker viel Erfolg bei ihrer neuen Aufgabe.“

„Mit Frau Dr. Böcker gewinnt die DFS Deutsche Flugsicherung eine ausgezeichnete Nachfolgerin für die Position Geschäftsführer Personal und Arbeitsdirektor. Mit Blick auf die sich wandelnden Anforderungen für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Rahmen von Regulierung, Digitalisierung und Modernisierung wird es eine Kernaufgabe sein, die Etablierung agiler Arbeitsformen im Unternehmen zu forcieren, die digitalen Kompetenzen weiterzuentwickeln und den dafür notwendigen Kulturwandel in der Unternehmensgruppe zu begleiten. Frau Dr. Böcker bringt genau diese Kompetenzen mit, die wir für die Weiterentwicklung der Unternehmensgruppe benötigen. Im Namen der Geschäftsführung und der gesamten Belegschaft heiße ich Frau Dr. Böcker herzlich willkommen bei der DFS“, sagt Prof. Klaus-Dieter Scheurle, CEO der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH.

Hans-Joachim Krüger



Foto: DFS



Erholungsbeihilfe

Informationen des Vorstands ATCcare e.V.

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

mit dem Tarifabschluss 2016 haben die Tarifparteien GdF und DFS erstmals die Differenzierungsklausel zur Anwendung gebracht. Damit werden bestimmte tarifliche Leistungen nur an gewerkschaftlich organisierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DFS GmbH weitergegeben. Um die Anonymität der Mitglieder zu gewährleisten erfolgt die Leistungserbringung über einen von der GdF gegründeten Verein: ATCcare e. V. (siehe Mitgliederinfo des Bundesvorstands 2018).

Die DFS hat uns im April 2019 die vereinbarten Gelder zur Verfügung gestellt und wir haben mit unserer Steuerberatungsgesellschaft und dem Finanzamt den rechtlichen Rahmen für eine korrekte Abwicklung der Zahlungen abgestimmt. Die Leistungen des Vereins umfassen grundsätzlich drei Leistungsarten:

1. Leistungen zu besonderen Zwecken und Anlässen (z. B. Erholungsbeihilfe)
2. Leistungen bei außergewöhnlichen Notlagen (Härtefonds)
3. Leistungen zur allgemeinen Eigenvorsorge

Bei der sozialversicherungsrechtlichen Behandlung der Zahlungen zur allgemeinen Eigenvorsorge, d. h. die Auszahlung des Geldes in Abhängigkeit von der Höhe des Gewerkschaftsbeitrags und der Dauer der Gewerkschaftszugehörigkeit in einem größeren Betrag, hat sich leider ein derzeit nicht zu überwindendes Problem ergeben. Die Sozialversicherungsträger geben uns keine Möglichkeit, diese Leistung ohne Aufgabe der Anonymität gegenüber der DFS zu erbringen. Daher werden wir in diesem Jahr mit der Auszahlung der **Erholungsbeihilfe** starten.

Erholungsbeihilfen sind Leistungen, die dem Arbeitnehmer gewährt werden können. Diese werden, sofern sie die Beträge des § 40 Abs. 2 Satz 3 EStG pro Antragsteller und Kalenderjahr nicht überschreiten, mit einem Pauschalsteuersatz von 25 Prozent versteuert. Diese Pauschalsteuer trägt ATCcare e. V., die Arbeitnehmer erhalten den Betrag in Höhe von 156 Euro pro Mitglied und Kalenderjahr netto ausbezahlt. Die Leistung ist von der Zahlung von Sozialversicherungsbeiträgen befreit und muss **nicht** in der Einkommensteuererklärung angegeben werden.

Die Auszahlung der Erholungsbeihilfe ist auch möglich, wenn der Arbeitnehmer keine Urlaubsreise durchführt, son-

dern seinen Urlaub zu Hause verbringt. Allerdings vertritt die Finanzverwaltung die Auffassung, dass mindestens fünf zusammenhängende Urlaubstage genommen werden müssen, damit eine Beihilfe pauschal besteuert werden darf.

Die zweckentsprechende Verwendung einer Erholungsbeihilfe gilt als erfüllt, wenn ein zeitlicher Zusammenhang zwischen der Gewährung der Erholungsbeihilfe und dem Urlaub des Arbeitnehmers besteht. Ein Zeitraum von +/- 90 Tagen vor bzw. nach der Antragstellung wird von anderen Gewerkschaften praktiziert und ist daher vertretbar.

ACHTUNG: Der Antrag und der Zeitraum müssen sich auf das Kalenderjahr 2020 beziehen!

Bei der Beantragung der Leistung auf der Internetseite genügt es, wenn der Arbeitnehmer die Richtigkeit der Daten versichert. Ein Nachweis über den Urlaub ist zunächst nicht notwendig. Im Rahmen von Lohnsteuerprüfungen kann es allerdings zu einzelfallbezogenen Nachweispflichten an die Finanzbehörden kommen. In diesem Falle muss dann der genehmigte Urlaubsantrag der DFS nachgereicht werden.

ACHTUNG: Antragsberechtigt für die Erholungsbeihilfe sind nur Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die sich derzeit in einem aktiven Arbeitsverhältnis bei der DFS befinden.

Nach einer hoffentlich erfolgreichen Einführung der Erholungsbeihilfe werden wir baldmöglichst weitere Leistungen anbieten, die in ähnlicher Form die Anonymität der Gewerkschaftszugehörigkeit zulassen.

Die Internetseite www.atccare.de ist ab sofort für die Beantragung der Erholungsbeihilfe freigeschaltet. Die Anmeldung erfolgt mit der GdF-Mitgliedsnummer sowie dem gleichen Passwort wie für die Anmeldung im Mitgliederbereich der GdF-Homepage; dazu müsst Ihr natürlich auf der GdF-Homepage registriert sein.

Solltet Ihr Fragen haben, so könnt Ihr diese gern an den Geschäftsführer von ATCcare e. V., Christian Karl, christian.karl@atccare.de, richten.

Mit freundlichen Grüßen
der Vorstand ATCcare e. V.

Matthias Maas
1. Vorsitzender

Christian Karl
Geschäftsführer

Telekom vernetzt Tower, Funk- und Radarstationen

- **DFS Deutsche Flugsicherung modernisiert Kommunikationsnetz**
- **Auftragsvolumen in zweistelligem Millionenbereich**
- **Telekom baut rund 870 Kilometer Glasfaser für den Kunden**

Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) modernisiert ihr Kommunikationsnetz: Kontrollzentralen, Tower, Funk- und Radarstationen tauschen künftig Informationen über Glasfaser aus. Dafür ergänzt die Deutsche Telekom ihr Netz bis Mitte 2022 um rund 870 Kilometer. Anschließend betreibt die Telekom das gesamte aufgebaute Netzwerk für die DFS. Der Wert des Auftrags beläuft sich auf einen mittleren zweistelligen Millionenbetrag. Der Vertrag läuft über sieben Jahre.

Das neue Glasfasernetz für die DFS wird insgesamt mehrere Zehntausend Kilometer lang und erstreckt sich von Helgoland bis Kaufbeuren. Es verbindet vier Kontrollzentralen, die Tower der 16 internationalen Flughäfen sowie 130 Funk- und Radarstationen in Deutschland. Rund 80 Standorte erhalten erstmals einen Glasfaser-Anschluss.

„Das neue Glasfasernetz ist ein wichtiger Baustein für die Digitalisierung der Flugsicherung“, sagt Friedrich-Wilhelm Menge, Chief Technology Officer bei der DFS. „Wir wollen unseren Platz unter den führenden Flugsicherungen in Europa weiter ausbauen. Dazu müssen wir Technologien weiterentwickeln und die Potenziale der Digitalisierung und Automatisierung konsequent nutzen. Konkret: Es geht darum, die Sicherheit und die Effizienz im Flugverkehr zu steigern.“

Hagen Rickmann, verantwortlich für die Geschäftskundensparte bei der Telekom Deutschland: „Die Infrastruktur für die Flugsicherung ist systemrelevant. Deshalb hat Sicherheit oberste Priorität: Alle Leitungen sowie die wichtigsten Netzkomponenten sind mehrfach vorhanden.“ Er ergänzt: „Dies ist einer der ersten größeren Aufträge für unseren neu geschnittenen Geschäftskundenbereich. Seit dem ersten Juli haben wir jetzt alle notwendigen Kompetenzen gebündelt, um solche wichtigen und sicherheitsrelevanten Projekte noch erfolgreicher umzusetzen.“

Hans-Joachim Krüger



Foto: DFS

LNAS – neue Waffe gegen den Fluglärm



von Werner Fischbach

Lärm ist bekanntlich nicht nur ärgerlich, sondern auch gesundheitsschädlich. Dies gilt natürlich auch für den Fluglärm. Und so haben die Luftfahrtindustrie, die Flughäfen und die Fluggesellschaften immer wieder nach Möglichkeiten gesucht, den Fluglärm einigermaßen erträglich zu machen.

Zunächst wurde versucht, das Problem an der Quelle zu bekämpfen – an den Triebwerken. Das ist einigermaßen gut gelungen. Im Laufe der Entwicklung wurden die Lärmemissionen immer geringer. Ältere Kollegen und Leser werden sich noch gut an den Lärm der Caravelle, der BAC 1-11 oder gar der Concorde erinnern. Sie wurden mit Recht als „Fuel to Noise Converter“ bezeichnet. „The BAC 1-11 is the most effective aircraft in the world in converting fuel into noise“, meinte vor Jahren ein englischer Flugzeugingenieur während eines Symposiums zum Thema Fluglärm. Doch trotz der enormen Anstrengungen, die Trieb-



Während der LNAS-Testflüge war der A320 des DLR in Dübendorf stationiert. Foto: DLR



Die für den LNAS-Anflug erforderlichen Daten wurden auf einem gesonderten Display dargestellt. Foto: DLR

werke der Flugzeuge lärmärmer und weniger durstig zu machen, blieb das Thema Fluglärm auf der Tagesordnung. Nun versuchte man, dem Problem mit speziell entwickelten Flug- und Navigationsverfahren zu Leibe zu rücken. So wurde begonnen, möglichst lange „clean“ zu fliegen oder mit Hilfe „Continuous Descent Approaches“ die Ohren der Flughafenanrainer zu schonen. Durch einen höheren Gleitwinkel wurde dafür gesorgt, dass weniger Lärm am Boden ankam. Allerdings hat auch dieses Verfahren bestimmte Grenzen, weil man den Gleitwinkel nur bis zu einem bestimmten Grad erhöhen kann. Schließlich wollte man ja Situationen, die an Filme wie „Stukas über Tobruk“ erinnerten, vermeiden. Auch dem Bemühen, mit Hilfe von modernen Navigationssystemen dicht besiedelte Gebiete zu umfliegen, sind natürlich Grenzen gesetzt. Schließlich möchte man die Passagiere kurz vor der Landung ja nicht schwindelig fliegen. Hinzu kommt, dass anfliegende Flugzeuge beim Durchfliegen des „1.000-Fuß-Gates“ in Landekonfiguration gebracht sein müssen.

Bleibt noch zu erwähnen, dass auch die Flugsicherung ihren Teil zur Lärminderung beiträgt, indem der Fluglärm-

vermeidung während der Nachtstunden Priorität eingeräumt wird und insbesondere die Abflüge über weniger dicht besiedeltes Gebiet geführt werden. Allerdings wird dies durch die dichte Bebauung des Flughafenbereichs immer schwieriger, wenn nicht gar unmöglich gemacht.

LNAS – die Lösung der Probleme

Bekanntlich ist der Anflug die arbeitsintensivste Phase eines Flugs. Denn da müssen die Piloten auf Dinge wie die Geschwindigkeit, den Triebwerksschub, das Setzen der Lande- und Bremsklappen, das Ausfahren des Fahrwerks und – last but not least – auch auf die Anweisungen und Freigabe der Controller achten. Dass es dabei hin und wieder zu kleineren Ausreißern kommt, kann wohl nicht vermieden werden. So haben die Forscher des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) mit LNAS (Low Noise Augmentation System) ein System entwickelt, mit dem die Piloten bei ihren Aufgaben unterstützt werden, sodass sie einen Flughafen möglichst „lärmarm“ und treibstoffsparend anfliegen können. LNAS berechnet die optimale Höhe, die Sinkrate, die ideale Geschwindigkeit und Konfiguration des Flugzeugs und korrigiert seine

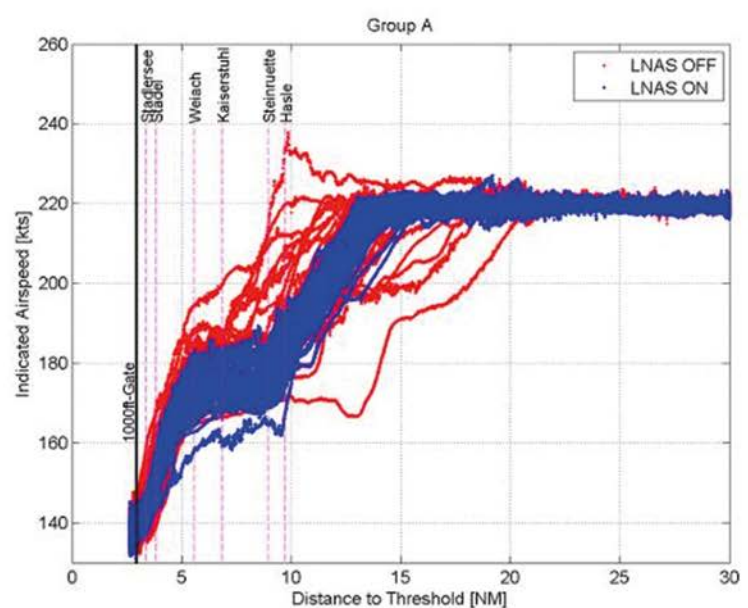
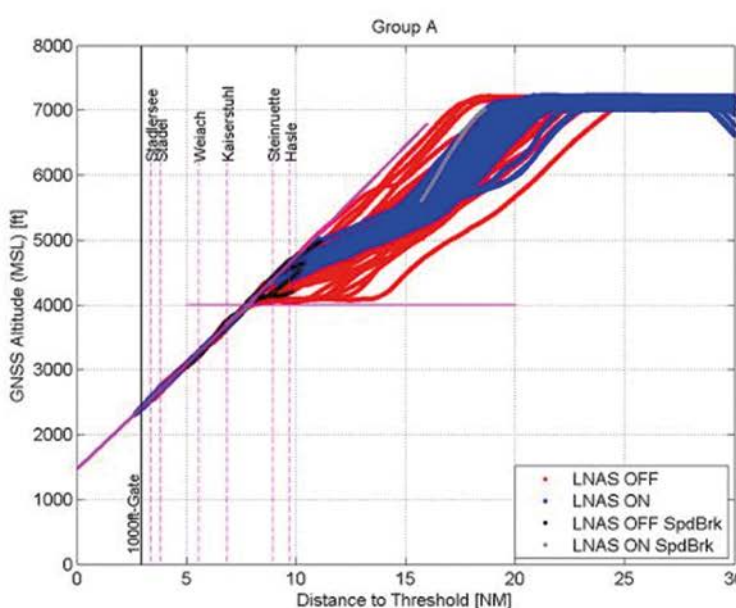
Empfehlungen, wann immer dies erforderlich ist. Die entsprechenden Daten werden den Piloten auf einem gesonderten Display dargestellt.

Im September letzten Jahres wurde LNAS von Forschern des DLR und der Eidgenössischen Materialprüfungsanstalt (EMPA) unter der Leitung der Swiss Skylab Foundation getestet. Dabei wurden mit dem A320 des DLR, der während der Zeit auf dem Flugplatz Dübendorf stationiert war, mehr als 90 Anflüge zur Piste 14, der Hauptanflugpiste des Züricher Flughafens, durchgeführt.

Die Versuchsflüge wurden von 23 Pilotinnen und Piloten der Swiss, der Edelweiss und der Lufthansa durchgeführt, die in zwei Gruppen aufgeteilt waren. 14 von ihnen nutzten LNAS und bekamen den optimalen Zeitpunkt zum Setzen der Landklappen und dem Ausfahren des Fahr-

werks angezeigt. Dabei erhielten sie während des Anflugs Informationen für eine lärm- und verbrauchsoptimierte Reduzierung der Geschwindigkeit. Die anderen neun versuchten, ohne LNAS-Unterstützung so geräuscharm und treibstoffsparend wie möglich zu fliegen. Die teilnehmenden Linienpiloten fungierten als PIC („Pilot in Command“), ein Testpilot des DLR als Co-Pilot. Die Anflüge begannen in 7.000 Fuß mit einer Geschwindigkeit von 220 Knoten (was der „minimum clean configuration speed“ eines A320 entsprechen dürfte). 42 Anflüge wurden mit Unterstützung des LNAS geflogen, 27 ohne dieses System.

Die Auswertung der Testflüge wurde vom DLR-Institut für Flugsystemtechnik durchgeführt. Dabei zeigte sich, dass die Piloten mit LNAS die Anflüge wesentlich präziser und einheitlicher flogen als ihre Kolleginnen und Kollegen, die ohne dieses System unterwegs waren. Außerdem war bei der Nut-



Vergleich zwischen den Flugprofilen der Anflüge mit und ohne LNAS. Darstellung: DLR

zung des LNAS die Anpassung der Geschwindigkeit deutlich gleichmäßiger, und es konnte auf das geräuschintensive Setzen der Bremsklappen verzichtet werden.

Die Ergebnisse

Eines der Ergebnisse war, dass es mit LNAS gelang, die bereits erwähnten „Ausreißer“ zu vermeiden und damit auch die lautesten Anflüge um drei Dezibel leiser zu machen. Drei Dezibel – das hört sich nicht besonders überwältigend an, aber es entspricht einer Verringerung des Fluglärms um etwa ein Drittel.

Die Lärmemissionen wurden mit sechs Messstationen entlang der Anflugstrecke in einer Entfernung von 6,3 bis 18 km vom Aufsetzpunkt gemessen. An den beiden am weitesten entfernten Punkten, rund 18 bzw. 16,5 km vom Aufsetzpunkt, konnte eine mittlere Lärmreduktion von etwa einem Dezibel festgestellt werden, in einer Entfernung von 10 bzw. 13 km lag der mittlere Reduktionswert bei 1,8 Dezibel. Nachträglich wurden diese Anflüge mit dem Fluglärmmodell „sonAIR“ der EMPA simuliert, um auch für andere Bereiche Aussagen treffen zu können. Dabei zeigte sich, dass über dem Südschwarzwald, in einer Entfernung von ca. 24 km vor dem Aufsetzpunkt, eine mittlere Lärmreduktion von bis zu drei Dezibel erreicht werden konnte.

Dabei sollte nicht vergessen werden, dass die Lärminderung umso stärker wirkt, je weiter sich das Flugzeug von der Piste entfernt befindet. Menschen, die in unmittelbarer Nähe eines Flughafens wohnen, werden von den Segnungen des LNAS nicht profitieren. Denn schließlich müssen die Landeklappen gesetzt und das Fahrwerk ausgefahren werden. Dazu muss bekanntlich die Schubleistung der Triebwerke erhöht werden – gleichgültig ob das Flugzeug mit einem Drei-Grad-Gleitwinkel anfliegt oder mit einem von 3,5 Grad. So kurz vor der Landung ist der Höhenunterschied der beiden Gleitwinkel wohl nicht mehr so groß. Und selbst von einem unvoreingenommenen Beobachter auch nicht feststellbar.

Neben den Lärmreduktionen befassten sich die Forscher auch mit der Frage, wie mit LNAS der Treibstoffverbrauch reduziert werden kann. Auf einer Strecke von knapp 50 km (ca. 27 Seemeilen) bis zum Aufsetzpunkt verbrauchten die Piloten, die einen LNAS-Anflug durchführten, durch-

schnittlich 8,9 Kilogramm Kerosin weniger als ihre Kolleginnen und Kollegen, die ohne LNAS flogen. Legt man sämtliche Flüge, die im Jahr 2017 von der Swiss mit A320 durchgeführt wurden, zugrunde, dann hätte die Fluggesellschaft rund 500 Tonnen Kerosin einsparen können. Da LNAS jedoch bereits ab einer Entfernung von 200 km eingesetzt werden kann, ist das Einsparpotenzial dann wesentlich größer. Konservativ gerechnet, ergibt sich dadurch eine jährliche Einsparung von 3.000 Tonnen Kerosin, was rund 9.000 Tonnen CO₂ entspricht. Mit LNAS kann also nicht nur der Fluglärm verringert, sondern auch dem Klima geholfen werden.

Der Fortschritt und seine Tücken

Das DLR und die EMPA haben ein Konzept vorgelegt, das gemeinhin als „Win-Win-Situation“ bezeichnet werden kann, weil damit der Fluglärm und der Kerosinverbrauch reduziert und die Umwelt geschützt werden. Die Forscher des DLR haben gute Arbeit geleistet.

Dabei wird es ganz sicher die Kassenwarte der Airlines freuen, wenn sie weniger für das Kerosin ausgeben müssen. Auf der anderen Seite muss natürlich befürchtet werden, dass mit dieser Art der Treibstoffeinsparung das Erfordernis, alternative Treibstoffe zu entwickeln, in den Hintergrund tritt. Doch auch die Umwelt und ihre Schützer dürften sich freuen, wenn durch LNAS weniger CO₂ in die Atmosphäre geblasen wird. Allerdings dürfte es so sicher wie das Amen in der Kirche sein, dass umweltbewegte Zeitgenossen behaupten werden, eine Einsparung von rund 9.000 Tonnen wäre nicht mehr als der berühmte Tropfen auf den heißen Stein und die Luftfahrt deshalb auch weiterhin als der größte Klimaschädling bezeichnet werden müsse. Auch wenn dies so nicht stimmt, aber nicht gern zur Kenntnis genommen wird.

Ähnlich wird es sich mit dem Lärm verhalten. Denn beim Fluglärm handelt es sich weniger um ein physisches als um ein psychisches Problem. Auch wenn, wie in diesem Fall, wissenschaftlich nachgewiesen werden kann, dass der Fluglärm durch LNAS reduziert wird, so dürfte dies Umweltschützer und Flughafengegner wenig beeindrucken. Denn Flugzeuge erzeugen Lärm, und dieser Lärm macht krank. Und deshalb muss er nicht nur reduziert, sondern abgestellt werden. Zumindest während der

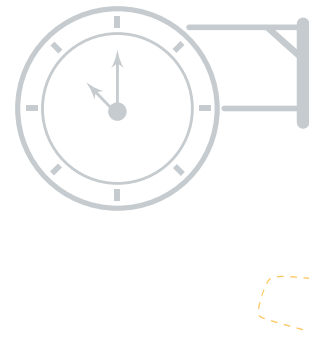


Die Messstationen entlang des Anflugkurses. Darstellung: DLR

Abend- und Nachtstunden. So ist nicht auszuschließen, dass die Umweltschützer und Flughafengegner die durch LNAS erzielten geringeren Lärmwerte nicht in dem Maße zur Kenntnis nehmen werden, wie sie es eigentlich verdient hätten. Möglicherweise liegt das wohl daran, dass wir Menschen auf Neues, und dazu gehört auch eine durch ein neues System erzielte geringere Lärmbelastung, zunächst einmal emotional reagieren und dann nach rationalen Gründen dafür suchen. Ein psychisches Problem mit einer physischen Lösung aus der Welt zu schaffen, ist meistens wenig erfolgreich. Was an die Aussage eines hochrangigen Marineoffiziers erinnert: „Wer zu faul ist zu denken, der sollte zumindest hin und wie-

der seine Vorurteile überprüfen.“ Natürlich hatte er dabei ein marinespezifisches Problem angesprochen. Aber vielleicht gilt das ja auch für die Luftfahrt.

LNAS soll nicht das Ende der Forschungen sein. Im Juli startete das weiterführende Projekt DYN-CAT (Dynamic Configuration Adjustment in the TMA), an dem auch die Swiss und der Elektronikkonzern Thales Avionics teilnehmen. Ziel dabei ist, im Rahmen von SESAR (Single European Sky ATM Research Programme) die Fähigkeiten von LNAS in die zentralen Navigationsrechner von Verkehrsflugzeugen zu integrieren.



Joe's Corner „Haste mal nen Euro?“

Eine Krise, hervorgerufen durch einen kleinen Virus, legt die Weltwirtschaft lahm, und das Zusammenleben der Völker wird zur Strapaze. Für jeden Einzelnen sind und waren die Beschränkungen teilweise sehr einschneidend und zum Teil auch lästig. Wie lange die Pandemie und damit auch ihre Auswirkungen andauern, kann keiner so richtig vorhersagen. Nach wie vor herrschen in einigen Ländern große Verunsicherungen, und ein freies Bewegen in Form von Reisen ist wahrscheinlich noch weiterhin großes Wunschdenken.

Nun hat man in Europa so langsam angefangen, die Grenzen und damit auch vorhandene Flugbeschränkungen aufzuheben, und der Flugbetrieb rollt allmählich wieder an – auch wenn das Reisen mit dem Flugzeug sicherlich nicht mehr mit dem Reisen zu vergleichen ist, wie es vor Beginn der Pandemie war. Man muss noch früher am Flughafen sein, die Abstandsregelungen, speziell bei der Körperdurchsuchung, erzeugen weitere Staus und Unannehmlichkeiten, das Fliegen mit Maske (für Kurzstrecken mag dies noch ertragbar sein) kann ebenfalls die Laune verderben. Dazu kommen die Flughäfen, die teilweise noch

im Dornröschenschlaf sind und ihre Mitarbeiter entweder von zu Hause aus oder in Kurzarbeit arbeiten lassen.

Die CEOs der verschiedenen Fluggesellschaften müssen sich vorkommen, als wären sie die neuen Bettler der verschiedenen Nationen. Unter dem Motto „Haste mal nen Euro?“ werden die verschiedensten Regierungen angezapft, um klamme Airlines, die jetzt zudem riesige Summen für ausgefallene Flüge zurückzahlen müssen, zu unterstützen. Nahezu alle Airlines fallen unter dieses Muster – mit vielleicht einer Ausnahme: Ryanair.

Der irische Carrier ist stolz darauf, bisher ohne jegliche Zuschüsse auszukommen. Hier wählt man einen anderen Weg, der da heißt: Lohndumping und Auslagerung in steuerfreundliche Länder. So beabsichtigt Ryanair, Flugzeuge zwar weiterhin unter dem irischen Namen fliegen zu lassen, doch Flugzeuge und Crews werden in andere, steuerfreundliche Länder, ausgelagert. Da das europäische Recht, was die Besteuerung und auch das Arbeitsrecht angeht, nach wie vor meilenweit von einem einheitlichen Grundsatz entfernt ist, ist ein solches Vorgehen der Iren sicherlich noch legitim. Sollte es wider Erwarten doch irgendwann mal eine Angleichung auf europäischer Ebene geben – und der Arbeitsminister den Kopf vom Tönnies-Skandal freibekommen – wäre in der Luftfahrt der nächste Handlungsbedarf. Sollte es dann irgendwann eine bindende europäische Steuer- und Arbeitsrechtsregelung geben, werden findige Geschäftsführer namhafter Billigairlines ihre Flugzeuge wahrscheinlich unter der Flagge von Liberia oder Monrovia starten lassen, um so die lästigen Arbeitsregelungen und Steuernachforderungen zu umgehen ...

meint Joe



Die Station Weeze soll von Ryanair geschlossen werden. Foto: Flughafen Weeze



Keine Krankschreibung vom Tele-Arzt

Landgericht Hamburg verbietet derartige Angebote – Sondersituation Corona

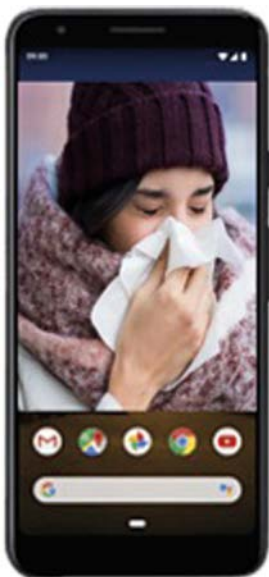


von Jörg Biermann

Prolog

Berichtet werden sollte hier eigentlich ausschließlich über ein Urteil zu einem, zumindest aus meiner Sicht, „erstaunlichen“ Krankschreibungsverfahren, wenn auch „nur“ bei Erkältung. Fazit vorweg: Nicht alles, was digital machbar ist und angeboten wird, ist auch rechtens.

Wir GdF-Mitglieder sind sowohl ArbeitnehmerInnen als leider auch gelegentlich erkältet, wofür in der Regel ab dem dritten Tag des Arbeitsversäumnisses eine Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung benötigt wird. Als überwiegend mobilfunkaffin würde ich uns ebenfalls einordnen. Insofern ist dieses eher trockene Thema, noch dazu rechtzeitig vor Beginn der nächsten Erkältungsperiode, in unserer Mitgliederzeitschrift sicherlich nicht völlig fehl am Platz.



Dann aber wurde es März und aus Osten zog diesmal nicht der Hunnensturm, sondern das „severe acute respiratory syndrome coronavirus 2“ über unseren Kontinent. So unbestritten wichtig die allgegenwärtige Medienpräsenz von SARS-CoV-2 auch ist, dem ein oder anderen wird das Thema wahrscheinlich so langsam etwas zum Halse heraushängen. Leider können aber auch wir uns gegen Ende dieses Artikels nicht vollständig aus diesem Klammergriff befreien.

Das hier beleuchtete Urteil der 6. Kammer des Landgerichts (LG) Hamburg mit dem Aktenzeichen 406 HK O 56/19 datiert vom 3. September 2019, also ein Vierteljahr vor Ausbruch des sogenannten Corona-Virus in der chinesischen Stadt Wuhan im Januar 2020.

Damit genug der Vorrede. Jetzt würde ich mal sagen, begeben wir uns ohne Umschweife hinein in den Gerichtssaal. Dann haben wir die Sache, garniert mit etwas Beiwerk, auch relativ zügig hinter uns gebracht.

Die Beklagte

bot in Zusammenarbeit mit einem Arzt die Erteilung von Arbeitsunfähigkeitsbescheinigungen (AU-Bescheinigung, umgangssprachlich auch „gelber Zettel“) für Patienten an, die an einer **Erkältung** leiden und warb dabei mit entsprechenden Angaben wie zum Beispiel:

- *Bei Erkältung erhalten Sie für 9,00 EUR eine gültige Krankschreibung vom Tele-Arzt über WhatsApp und per Post.*
- *Sie sind arbeitsunfähig wegen Erkältung und müssten daher zum Arzt? Hier erhalten Sie Ihre AU-Bescheinigung einfach online per Handy nach Hause! Wenn Sie werktags (Mo-Fr) vor 10:00 Uhr bestellen, versenden wir Ihre AU bis 15:00 Uhr per WhatsApp und per Post. Anderenfalls am nächsten Werktag (Mo-Fr) bis 15:00 Uhr. Beginn der AU ist immer das Bestelldatum.*
- *Und so geht's: Symptome schicken, Risiken ausschließen, Daten eingeben, einfach bezahlen, fertig.*

Als Vorteile dieses Verfahrens führte die Beklagte u. a. aus:

- *Sie verschwenden nicht wertvolle Genesungszeit für einen Arztbesuch.*
- *Sie stecken niemanden im Wartezimmer an.*
- *Sie erhalten vorformulierte Therapieempfehlungen in gleichbleibend hoher Qualität, die vorher mit ärztlicher Hilfe besonders sorgfältig formuliert wurden.*

Der Kläger

Gegen eine solche Krankschreibungspraxis klagte ein nach dem Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb (UWG) klagebefugter Verein, dem u. a. die Ärztekammern Hamburg und Schleswig-Holstein angehören. Er machte geltend, die beworbene Ausstellung von Arbeitsunfähigkeitsbescheinigungen allein aufgrund einer Ferndiagnose

- sei unlauter,
- verstoße gegen § 9 des Heilmittelwerbegesetzes (HWG) und
- bewirke und fördere Verstöße gegen die Berufsordnung für Ärzte.

Auszüge aus den Entscheidungsgründen des LG Hamburg für ein Verbot solcher Angebote

Die hier beworbene Ausstellung von Arbeitsunfähigkeitsbescheinigungen im Wege der Ferndiagnose in der beschriebenen Art und Weise verstößt gegen die ärztliche Sorgfalt.

Die nach § 25 der Berufsordnung notwendige Sorgfalt bei der Ausstellung ärztlicher Atteste erfordert grundsätzlich einen unmittelbaren Kontakt zwischen Arzt und Patienten, sei es, dass der Patient die Sprechstunde des Arztes aufsucht oder dass der Arzt einen Hausbesuch beim Patienten macht. Nur so kann der Arzt sich einen unmittelbaren Eindruck von dem Gesundheitszustand des Patienten verschaffen und diesen erforderlichenfalls näher untersuchen.

Ohne diesen persönlichen Kontakt kann der Arzt nicht mit der gebotenen Sorgfalt feststellen, ob der Patient tatsächlich an der von ihm vermuteten oder behaupteten Erkrankung leidet. Dabei kann, jedenfalls für den Normalfall, auch bei leichteren Erkrankungen für die Ausstellung einer Krankschreibung nicht auf den unmittelbaren persönlichen Kontakt mit den Patienten verzichtet werden, **weil die Krankschreibung auch Grundlage für den Anspruch auf Entgeltfortzahlung im Krankheitsfall ist.**

Eine Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung wird hier allein nach den Angaben des Patienten zu seiner Person und zu seiner angeblichen Erkrankung ausgestellt. Eine Verifizierung dieser Angaben ist selbst dann nicht möglich, wenn der Arzt Rücksprache mit dem Patienten per Telefon oder Video-Chat hält.

Was ist hier unlauter?

Laut LG Hamburg organisiert und bewirkt die Beklagte mit dem hier strittigen und letztlich untersagten Krankschrei-

bungsverfahren eine fortgesetzte Verletzung der ärztlichen Sorgfalt, was sowohl nach § 3a des Gesetzes gegen den unlauteren Wettbewerb (UWG) in Verbindung mit § 25 der Berufsordnung für Ärzte als auch nach § 3 Abs. 2 UWG unlauter ist. Nach § 3 Abs. 2 UWG sind geschäftliche Handlungen, die sich an Verbraucher richten, unlauter, wenn sie nicht der unternehmerischen Sorgfalt entsprechen und dazu geeignet sind, das wirtschaftliche Verhalten des Verbrauchers wesentlich zu beeinflussen. Hier: Für 9,00 EUR eine einfach zu erlangende Krankschreibung bei der Beklagten erwerben, anstatt einen niedergelassenen Arzt aufzusuchen.



Wann ist man arbeitsunfähig?

Wer erkrankt ist, ist nicht automatisch arbeitsunfähig. Arbeitsunfähigkeit ist erst dann gegeben, wenn man die Pflichten aus seinem Arbeitsvertrag nicht mehr erfüllen kann. Laut LG Hamburg kann die für die Bescheinigung der Arbeitsunfähigkeit wichtige Schwere der Erkrankung vom Arzt ohne unmittelbaren persönlichen Eindruck nicht zuverlässig eingeschätzt werden.

Soweit die Auszüge aus den Entscheidungsgründen des LG Hamburg für ein Verbot von Krankschreibungen allein durch Ferndiagnose.

Telemedizin

Selbst Teile der Ärzteschaft sehen durch die heutigen technischen Möglichkeiten, und erst recht mit dem kommenden Mobilfunkstandard 5G, Potenziale in der Tele-

medizin. Häufig genannte Stichworte sind überfüllte Wartezimmer, dort lauernde Ansteckungsgefahren, Bürokratieabbau sowie insbesondere auch der Ärztemangel im ländlichen Bereich. Das vorliegende Urteil des Landgerichts Hamburg bemängelt nicht die Telemedizin, Videosprechstunden, Ferndiagnostik und -beratung usw. als solche, sondern lediglich eine allein darauf basierende Ausstellung einer AU-Bescheinigung.



Wer sich folglich als Arbeitnehmer mit einem solchen, als unlauter deklarierten „gelben Zettel“ krankmeldet, könnte nach aktueller Rechtsprechung die Entgeltfortzahlung im Krankheitsfall und gegebenenfalls auch noch weitere arbeitsrechtliche Konsequenzen riskieren.

Quellen:

Wer mehr über Videosprechstunden wissen möchte, wird z. B. bei der Kassenärztlichen Bundesvereinigung (KBV) fündig unter

<https://www.kbv.de/html/videosprechstunde.php>

Dort gibt es auch eine Liste von zertifizierten Videodiensteanbietern unter

https://www.kbv.de/media/sp/Liste_zertifizierte_Videodiensteanbieter.pdf

Sondersituation Corona

Nach dem Motto „Besondere Situationen erfordern (vorübergehend) besondere Maßnahmen“ wurden verschiedenste Register zur Eindämmung des sich ausbreitenden Corona-Virus gezogen. So hatten sich z. B. am 09.03.2020 die Kassenärztliche Bundesvereinigung (KBV) und der Spitzenverband der gesetzlichen Krankenkassen (GKV) für zunächst vier Wochen darauf geeinigt, den Ärzten **vorübergehend** zu erlauben, Patienten

- mit einer leichten Erkrankung der oberen Atemwege
- ohne schwere Symptome
- die nicht die Kriterien des Robert Koch-Instituts (RKI) für einen Corona-Verdachtsfall erfüllen

per Telefon krankzuschreiben, ohne sie vorher persönlich untersucht zu haben. Die AU-Bescheinigung konnte dem Erkrankten per Post zugestellt werden. Eines der Ziele dabei war – und das deckte sich pikanterweise mit einem Werbeslogan der unterlegenen Beklagten von Hamburg: „Sie stecken im Wartezimmer niemanden an.“ In der Sache widersprach das natürlich dem „Erkältungsurteil“ des LG Hamburg, war aber, wie gesagt, einer Sondersituation geschuldet.



Mittlerweile hat sich die Reproduktionszahl R in Deutschland relativ stabil auf die Zielmarke kleiner 1,0 eingependelt, was zwar keinen Anlass zu Entwarnung, wohl aber Zuversicht gibt. Eine diesbezüglich tendenziell

positive Grundstimmung scheint auch bei dem Gemeinsamen Bundesausschuss (G-BA) von Ärzten, Kliniken und Krankenkassen vorzuherrschen. Gemäß Pressemitteilung vom 14. Mai 2020 beschloss der Ausschuss, die Sonderregelung zur telefonischen Krankenschreibung aufgrund der COVID-19-Epidemie nach mehrmaliger Verlängerung über den 31.05.2020 hinaus **nicht** weiter zu verlängern. Seit 1. Juni „nehmen Sie also bitte wieder im Wartezimmer Platz, wir rufen Sie dann auf“. Für die ärztliche Beurteilung einer Arbeitsunfähigkeit ist wieder eine körperliche Untersuchung notwendig. Allerdings wurden danach aufgrund neu aufgeflammter Corona-Hotspots in ostwestfälischen Schlachthöfen sehr flexibel erneut regionale Ausnahmeregelungen zur telefonischen Feststellung von Arbeitsunfähigkeit in den Landkreisen Gütersloh und Warendorf, befristet bis 14.07.2020, beschlossen. Momentan hat also der Spruch des Hamburger Landgerichts dieses Terrain erstmal wieder für sich allein. Ein Urteil eines Arbeitsgerichts zu dieser Thematik ist uns nicht bekannt (gesamter Absatz Stand Mitte Juli 2020).

Wie man sieht, eine Begleiterscheinung im Kampf gegen das Corona-Virus ist eine relativ häufige, teilweise regional begrenzte Anpassung von Vorgaben an die aktuelle Infektionslage. Zunehmend bestimmen Lockerungsübungen unser gesellschaftliches Zusammenleben, begleitet von sicherlich ebenso notwendigen Warnungen vor einer zweiten Welle. Im Falle einer Verschlechterung könnte

davon auch die Krankmeldung, sei es regional oder bundesweit, erneut betroffen sein, und unser „der flugleiter“ kann da natürlich unmöglich auf dem jeweils tagesaktuellen Stand der Dinge sein. Zumal dies eigentlich ein Bericht über ein virusfreies Urteil des LG Hamburg vom September 2019 ist und nicht über COVID-19 2020.

Quellen

Beschlüsse des G-BA bzgl. der Arbeitsunfähigkeits-Richtlinie unter

<https://www.g-ba.de/service/sonderregelungen-corona/#arbeitsunfähigkeits-richtlinie>

Weitere Hinweise und Erläuterungen zur Bescheinigung der Arbeitsunfähigkeit im Zusammenhang mit Corona bei der KBV unter

https://www.kbv.de/media/sp/PraxisInfo_Coronavirus_Krankschreibung.pdf

Darüber hinaus frage man im Zweifel nicht nur seinen Arzt oder Apotheker, sondern auch die Personalabteilung seines Arbeitgebers.

Das Ende des „gelben Zettels“ ist eingeläutet

Was viele insgeheim schon lange ahnten, hat uns Corona eindringlich vor Augen geführt: Deutschland muss digitaler werden. Daran wird auch in Berlin gewerkelt. Ob mit dem dafür erforderlichen Elan, möge jeder selbst beurteilen. Bereits 2019 beschloss die Regierungskoalition ein Maßnahmenpaket zum Abbau von Bürokratie. Wer da Erfolge vermelden will, kommt um Digitalisierung nicht herum. Aber auch die größte Pandemie wird in ordentlichem Amtsdeutsch niemals zu einem „Lockdown“ führen.

So hat beispielsweise Bundesinnenminister Horst Seehofer Anfang Juni dieses Jahres eine Verordnung mit dem klangvollen Titel BeherbMeldV, „kurz“ Beherbergungsmelddatenverordnung, in Kraft gesetzt. Wer künftig bei der Reservierung oder Bezahlung seines Hotelzimmers

einen kartengebundenen Zahlungsvorgang mit einer starken Kundenauthentifizierung einsetzt, gilt im Sinne des Bundesmeldegesetzes als ausreichend identifiziert. Diesen Gästen bleibt künftig beim Einchecken an der Rezeption das ansonsten obligatorische, handschriftliche Ausfüllen eines Meldezettels mittels eines dokumentenechten Schreibgeräts erspart.

Ein weiteres wesentliches Element dieser Bürokratieabbauinitiative ist eine Reform des „gelben Zettels“. Jährlich werden davon in Deutschland etwa 75 Millionen Exemplare ausgestellt. In jeweils dreifacher Ausfertigung sind das 225 Millionen Blatt Papier im DIN A6 Format. Anstatt den arbeitsunfähigen Patienten derartige Berge von Papier in die Hand zu drücken, die diese in der Regel auf dem Postweg an ihre Arbeitgeber schicken, soll der behandelnde Arzt künftig die AU-Bescheinigung auf dem digitalen Weg direkt an die Krankenkasse des Patienten übermitteln. In einer daran anschließenden zweiten Entwicklungsphase ruft sich dann der Arbeitgeber dort die von ihm benötigten Daten selbst ab. Das Ganze befindet sich bereits in der Erprobung. Anno 2021, so der Zeitplan, soll der erste digitale Bauabschnitt vollendet sein: die bundesweite Übermittlung aller 75 Millionen (vielleicht werden es mit Homeoffice ja weniger?) AU-Bescheinigungen von Arzt an Krankenkasse – und wer weiß – mancherorts vielleicht sogar schon über eine „fiber-to-the-building“-Glasfaserverbindung?

In diesem Sinne: Bleibt gesund!



Christoph 1, bitte kommen!

Eine Hospitanz auf dem Rettungshubschrauber der gemeinnützigen ADAC Luftrettung

von *Andreas Milde*

Von der Fliegerei im Allgemeinen und den Hubschraubern im Besonderen geht, Flugscham hin oder her, nach wie vor eine ungemeine Faszination aus. Der Rettungshubschrauber hebt sich da ganz deutlich von der Masse der übrigen Luftfahrt ab. Er landet praktisch überall, wo ausreichend Platz ist, fliegt bei (fast) jedem Wetter und ist oft in wenigen Minuten da. Bei schweren Verkehrsunfällen werden die fliegenden Lebensretter schon wie selbstverständlich alarmiert. Trotzdem steigt die Spannung jedes Mal, wenn die Leitstelle ruft: „Der Hubschrauber kommt auch!“ Mir geht das nicht anders, obwohl ich seit über 20 Jahren selbst als Pilot arbeite, aber eben nur auf Flugzeugen und nicht auf Helikoptern. Höchste Zeit also, sich bei den fliegenden Kollegen der Rettungshubschrauber zu informieren.

Meine Anfrage hat schon etwas Zeit in Anspruch genommen, aber pünktlich zu Weihnachten kam die E-Mail, dass es mit der Hospitanz klappen würde. Was für ein Geschenk! Das Team vom Christoph 1 in München-Harlaching hat mir dafür freundlicherweise einen Termin angeboten. Einen Tag darf ich seinen Arbeitstag und die Abläufe von der Alarmierung bis zur Rückkehr an die RTH-Station miterleben.

06:45 Uhr: Dienstbeginn

An einem kalten Februarmorgen melde ich mich pünktlich bei der RTH-Station. Roland Benning, Flugprüfer und Stationsleiter in Harlaching, ist heute mein Pilot. Mit einem freundlichen Lächeln begrüßt er mich im Stationsbüro und nimmt mir damit schon mal die erste Unsicherheit vor dem spannenden Tag. Der erste Weg führt uns, am Hubschrauber vorbei, in die Kleiderkammer oberhalb des Hangars. Aus einem Spind darf ich mir eine rot-schwarzen Fliegerkombi aussuchen und eine passende schwarze Jacke. Fertig ausgerüstet, werde ich den übrigen Besatzungsmitgliedern vorgestellt. Wir sind gleich beim „Du“, und jeweils mit einem soliden Händedruck lerne ich den TC HHO*/Bordtechniker Winfried „Winni“ Fiala, den TC HEMS*/Notfallsanitäter Klaus Schmid und den Notarzt Dr. Leonhard „Leo“ Glierer kennen. Alle überprüfen gerade ihren Bereich im Hubschrauber.

„Komm, Andreas, wir machen gleich die Einweisung für Dich“, führt mich Roland zur geöffneten Seitentür der EC145 T2. „Hier, das ist heute Dein Platz“, deutet er auf den Sitz ganz hinten links, gleich hinter dem Platz des Notarztes, etwa auf Kopfhöhe der Patiententrage. Schränkt aber auch sofort ein: „Evtl. wird der Notarzt mit Dir tauschen,

wenn wir einen Patienten transportieren. Das sprechen wir dann aber im Einsatz individuell ab“. Von meinem Platz habe ich über das große Seitenfenster einen guten Blick nach draußen und einen schönen Überblick nach vorne über die ganze Kabine des Rettungshubschraubers. Nächster Punkt auf der Checkliste sind die große Schiebetür und das Notfenster auf der rechten Seite. „Andreas, achte bitte darauf, die Schiebetür beim Öffnen immer festzuhalten“, weist mich Roland auf den üblichen Kompromiss im Flugzeugbau, zwischen Leichtbauweise und Stabilität, hin. „Außerdem siehst Du hier oben am Fenster einen roten Griff. Daran ist ein Stahlseil befestigt, mit dem man die Dichtung zwischen Fenster und Türrahmen auftrennt. An den beiden roten Punkten kannst Du dann das Fenster nach außen drücken und so den Hubschrauber im Notfall verlassen“, klärt mich der Pilot über den Notausgang auf. Der Anschnallgurt ist für mich als geübten Flieger beinahe selbsterklärend und auf die eingeschränkte Kopffreiheit

muss mich Roland im Prinzip nicht extra hinweisen. Der erste Eindruck: Die Kabine ist geräumig, aber niedrig. Sie bietet immerhin für fünf Besatzungsmitglieder und einen liegenden Patienten Platz. Außerdem bekomme ich noch einen weißen Helm mit eingebauten Kopfhörern, über die ich den ganzen Funkverkehr und die Gespräche der Besatzungsmitglieder untereinander mitverfolgen kann.

Beim „Outside-Check“ erklärt mir Roland die kritischen Bereiche rund um den Hubschrauber. „Nähere Dich dem Hubschrauber immer in leicht gebückter Haltung! Zwar befindet sich der Hauptrotor auf ca. 3,30m Höhe, aber er kann durch Windböen oder andere Turbulenzen auch durchaus nach unten schwingen.“ Selbsterklärend, dass man da nicht aufrecht winkend hinläuft! „Nächste Gefahrenquelle ist der Fenestron, der ummantelte Heckrotor“, fährt Roland in seinem Briefing fort. „Der hat eine sehr hohe Drehzahl und ist im Betrieb praktisch nicht erkenn-



Abb. 1: Die Crew v.l.n.r. Winfried Fiala – TC HHO, Roland Benning – Pilot, Dr. Leonhard Glierer – NA, Klaus Schmid – TC HEMS.

bar. Außerdem muss er das Drehmoment des Hauptrotors ausgleichen und entwickelt deshalb an der einen Seite eine erhebliche Sogwirkung, die Dir locker eine Kappe vom Kopf saugt, wenn Du nahe genug daran vorbeilaufst. Nicht nur dass man dann barhäuptig ist, sondern auch der Heckrotor ist danach in der Regel irreparabel beschädigt“, werde ich über die Folgen aufgeklärt. „Also, im Prinzip ist der Bereich hinter der Heckklappe bei laufendem Rotor tabu“, werde ich daran erinnert, keinen unbedachten Schritt zu tun.

07:00 Uhr: Einsatzbereit

In der Zwischenzeit sind auch die anderen Crewmitglieder mit ihren Überprüfungen fertig, und der Hubschrauber wird kurz nach sieben bei der Integrierten Leitstelle München einsatzbereit gemeldet. Der Hubschrauber und seine Besatzung stehen standardmäßig von 07:00 Uhr bis Sonnenuntergang für Einsätze bereit. Allerdings nur bis zu einer maximalen Dienstzeit von 15 Stunden und 30 Minuten. Innerhalb dieser Zeit darf der Flugdienst zehn Stunden nicht überschreiten. In Ausnahmefällen und nach Rücksprache mit der Crew kann der verantwortliche Pilot die Flugdienstzeit um maximal zwei auf insgesamt zwölf Stunden verlängern. An Stationen mit Ruheräumen wird diese Flugdienstzeit unterbrochen, wenn der Heli länger als eine Stunde am Boden steht. Diese Zeit zählt dann als Bereitschaftszeit. Das heißt aber auch, dass an den langen Sommertagen der Hubschrauber bei der Leitstelle abgemeldet werden muss, wenn er zehn bzw. maximal zwölf Stunden im Einsatz war.

Der Wetterbericht für heute vom nächstgelegenen Flugplatz Oberpfaffenhofen

METAR EDMO xx0650Z 22008KT 9999 FEW050 02/M02 Q1023=

Im Klartext um 06:50 Uhr Greenwich Zeit, Wind aus Südwest (220°) mit 8 kn, über 10 km Sicht, geringe Bewölkung mit einer Untergrenze von 5.000 Fuß über Grund, Temperatur 2 °C, Taupunkt -2 °C, Luftdruck 1.023 hPa.

07:15 Uhr: Frühstück

„Hier bitte, nimm!“ , lädt mich Winni Fiala beim gemeinsamen Frühstück ein, etwas aus dem Brötchenkorb zu nehmen. Bei einer Butterbrezel, Tee und Kaffee lernen wir uns

kennen. Ich erzähle ein wenig von meiner Fliegerei und erfahre etwas von den anderen im Team. Was mir auffällt, alle im Team strahlen eine große Ruhe aus. Ich fühle mich sofort wohl und, wenn auch nur für einen Tag, ein Stück weit aufgenommen in ihren Kreis. Fast möchte man sagen: „Ja, do bin i dahoam.“ Ihre unaufgeregte Gelassenheit wird mich den ganzen Tag hindurch begleiten.

Dann überrascht mich Roland mit etwas, womit ich nicht gerechnet hätte. „So, nachdem wir jetzt gerade zusammensitzen, kurz nochmal die Highlights des Tages“, nimmt er eine Checkliste mit dem Titel „Daily Briefing“ zur Hand. „Das Flugwetter ist gut, gute Sichten, schwacher Wind“, beginnt er das Teambriefing. „Heute fliegt Andreas als Gast mit“, weist er auf die Besonderheit hin. „Die Winde?“, stößt er den nächsten Punkt an. „Keine Besonderheiten, einsatzklar!“, kommt es spontan von Winni, dem Bordtechniker, „BTMs“, legt Roland vor, „überprüft und vollständig“, retourniert Leo, der Notarzt, „medizinische Ausrüstung?“, „Einsatzklar“, schließt Klaus, der TC HEMS, die Punkte der Checkliste. Eine solche ist in der Fliegerei Grundvoraussetzung für einen sicheren Betrieb und so ist es eigentlich nur logisch, dass die morgendlichen Tätigkeiten nochmals durch eine Liste überprüft werden. Auf der Rückseite der Checkliste befindet sich eine Tabelle mit Kontrollen, die in bestimmten Zeitabständen zusätzlich durchgeführt werden müssen. Da stehen heute aber keine an.

Nach dem Frühstück komme ich mit Leo, dem Notarzt, ins Gespräch. Mir fiel sein Tiroler Dialekt auf, und auch wenn ich mit meinem ersten Tipp „Kufstein, Innsbruck?“ daneben liege, bestätigt er mir, dass er aus Bozen/Südtirol stammt. „Beim Pelikan* wollten sie ihn nicht haben, jetzt fliegt er bei uns“, frozelt Winni. Leo grinst und erzählt mir von den Anforderungen an die Notärzte des RTH. Die rund 16 Spezialisten kommen alle aus dem Ärzteteam des Krankenhauses Harlaching, haben in ihrem Fachgebiet den Facharzt und benötigen darüber hinaus die Notarztqualifikation. Neben einer mehrjährigen Erfahrung als bodengestützter Notarzt müssen die Ärzte auf dem Helikopter dann an regelmäßigen Fortbildungen teilnehmen. Das Briefing an der Winde muss z. B. alle acht Wochen absolviert werden. Macht auch Sinn, denn bei durchschnittlich zwei bis drei Notarztdiensten pro Monat auf dem Heli ist die Wahrscheinlichkeit, dass man ein bestimmtes Einsatzszenario erlebt, nicht besonders hoch. Nur, im Ernst-

fall muss dann natürlich alles reibungslos funktionieren. Deshalb müssen alle Crewmitglieder an regelmäßigen Briefings und Fortbildungen teilnehmen.

08:28 Uhr: Der erste Einsatz

Ich mache mir gerade die ersten Notizen für diese Reportage, da kommt der erste Einsatz: NA-Verlegung eines Aneurysmas aus einem Kreiskrankenhaus im Münchner Umland! Das „Teambuilding“ vom Frühstück macht sich bezahlt, meine Aufregung hält sich in Grenzen. Ich ziehe mir meine Feuerwehrtiefel an, in der Wache trägt man ansonsten Hausschuhe. Die Stiefel stehen gleich neben der Glastür zum Landeplatz. Von einem Bildschirm neben dem Ausgang kann ich die Details des Einsatzes ablesen. Roland hat bereits die Falttüren des Hangars geöffnet und fährt den Hubschrauber auf dessen Plattform ins Freie. „Bei so kaltem Wetter lassen wir die Maschine immer noch im Hangar stehen“, hat er mir bei der morgendlichen Ein-

weisung erklärt. „Im Wesentlichen damit die Medikamente und Geräte in der Maschine nicht auskühlen.“ Die Plattform bewegt sich zügig, und in wenigen Sekunden steht der Hubschrauber auf seiner Startposition. „Steig‘ schon mal ein“, nimmt mir Roland die letzte Unsicherheit, wann der beste Zeitpunkt ist, den Hubschrauber zu betreten. Ich sitze kaum, da höre ich auch schon die Turbinen hochlaufen.

In vier Schritten werden die Turbinen angelassen:

- Batteries – ON
- System Checks – completed
- Fuel Primer Pumps – ON
- Engine Master Sw’s – IDLE, then FLIGHT

In 60-70 Sekunden sind die Triebwerke hochgelaufen. Notarzt und TC HEMS steigen ein und als letzter kommt der Bordtechniker an Bord, der während des Startvorgangs kontrolliert hat, ob alle Verschlüsse zu sind, der Heckrotor frei ist und sich in der Umgebung nichts befindet, das den Start des Hubschraubers gefährdet. Warum der Notfallsanitäter erst relativ spät einsteigt, will ich später von Klaus wissen. „Wir haben im Stationsbüro ein FRT, das ständig eingeschaltet ist. Darüber klären wir mit der Leitstelle nochmal den Einsatz ab. Das MRT im Hubschrauber steht uns leider erst zur Verfügung, wenn beide Turbinen hochgelaufen sind, und Du weißt ja, wie lange die Digitalfunkgeräte brauchen, bis sie wirklich eingeschaltet und nutzbar sind. Die Statusmeldungen können wir dann aber nur über das MRT abgeben“, werde ich aufgeklärt. Die Türen sind geschlossen, Winni arbeitet mit Roland die Takeoff Checklist ab:

- WARNING UNIT CHECK OFF
- ROTOR RPM 101%
- MASTER LIST CHECK OFF
- FUEL QUANTITY ... kg, and no red line
- :
- CABIN CHECKS COMPLETED

Wir sind Ready for Takeoff

Roland hebt den Hubschrauber von seiner Plattform und schwebt zum Helipad hinüber. Von diesem, offiziell ausgewiesenen Landeplatz, beginnt Roland mit dem eigentlichen Start, lässt den Hubschrauber über die umliegenden Bäume steigen, nimmt die Nase leicht nach unten und

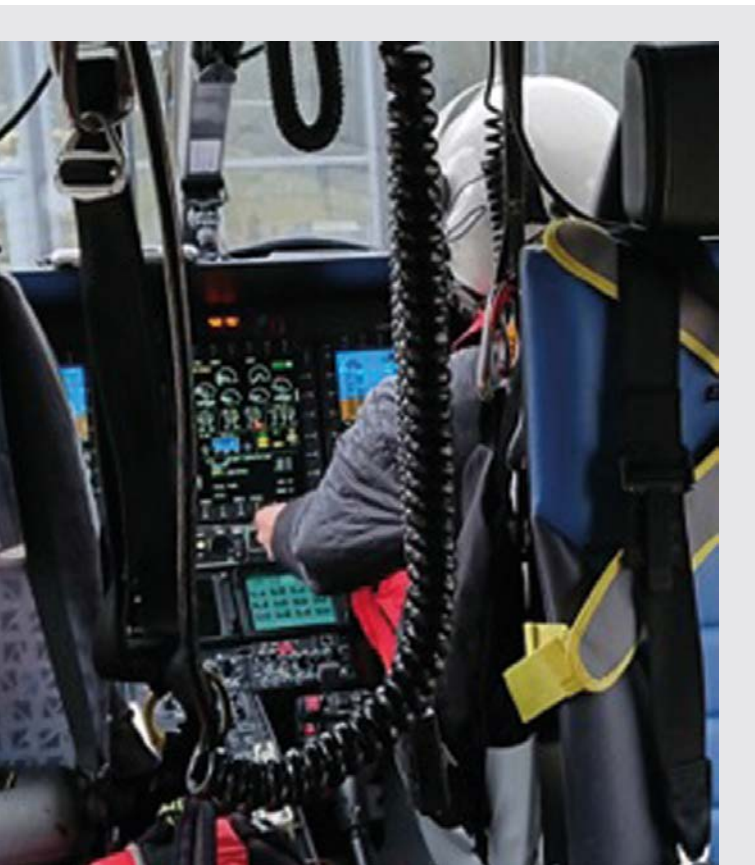


Abb. 2: Soeben startet der Pilot die zweite Turbine.

steuert den Heli in Richtung Zielkrankenhaus. Flughöhe 3.500 Fuß, Geschwindigkeit 120 Knoten, ruhige Luft, wir kommen gut voran. Im Reiseflug, bei eingeschaltetem Autopiloten erklären mir Roland und Winni bereitwillig die technischen Möglichkeiten des Hubschraubers, insbesondere die Features ihres Navis mit den vielen verschiedenen Karten und der Option, einen Zielort direkt auf das GPS des Hubschraubers zu übertragen.

Nach der Landung verlassen uns Leo und Klaus, um den Patienten zu übernehmen. Währenddessen erfahre ich etwas mehr über die Leistungsdaten unseres Fluggeräts. Leergewicht 2.300 kg, medizinische und technische Ausrüstung 400 kg, heutige Crew + 1 Patient 600 kg. Da bleiben bei einem maximalen Abfluggewicht von 3.700 kg lediglich noch 400 kg für Treibstoff. Der reicht aber, bei einem durchschnittlichen Verbrauch von 240 kg/h, für rund 90 min. Flugzeit. Aus dem Kerosin generiert jede der beiden Turbinen im Mittel 800 PS, im Notfall kurzfristig auch über 1.000 PS.

Inzwischen sind Dr. Leonhard Glierer und Klaus Schmid wieder zurück und gemeinsam wird unser Patient verladen. Wie morgens angedeutet, nimmt Leo den hinteren Platz neben dem Patienten ein und ich rutsche nach vorne. Nach wenigen Minuten sind wir wieder in der Luft mit Kurs Richtung Klinikum rechts der Isar. Trotz einiger Übung muss ich ziemlich suchen und den Hals ganz schön lang machen, bis ich das dicke, weiße Kreuz des Landeplatzes inmitten der zahlreichen Gebäude rund um das Klinikum erkenne. Roland setzt zur Landung an, „Decision Height“, schreit der Bordcomputer, „Landing“, antwortet Roland und erklärt mir, dass wir jetzt auf jeden Fall landen werden, komme, was wolle. Mit minimalen Steuerbewegungen bringt er den Hubschrauber präzise über das rote H des Landeplatzes. Die erfolgreiche Landung erkennen wir nur daran, dass plötzlich die Rotordrehzahl abnimmt. Die Landung war nicht zu spüren, sodass selbst Klaus ganz überrascht fragt: „Können wir schon aussteigen? Sind wir schon unten?“

Nach dem Abstellen der Triebwerke frage ich Roland: „Wo schaust Du denn hin bei der Landung? Du brauchst doch bestimmt irgendeinen Referenzpunkt, um so weich aufzusetzen?“ Zuerst schwimmt Roland bei seiner Antwort etwas, aber ich merke schnell, dass ihm das nach mehreren Tausend Flugstunden und einem Vielfachen an

Landungen gar nicht mehr so bewusst ist. Die Bewegungen von Händen und Füßen erfolgen schon intuitiv und automatisch, entsprechend dem Hosenbodengefühl und dem, was das Auge sieht.

Nach der Patientenübergabe erfolgt noch der Katzenprung zurück an die heimatliche Basis, und knapp anderthalb Stunden nach der Alarmierung sowie netto 36 min. Gesamtflugzeit sind wir wieder in Harlaching. Unmittelbar nach dem Abstellen der Triebwerke überprüfen Winni und Roland den verbliebenen Kraftstoff und Roland bestimmt als verantwortlicher Pilot die nachzutankende Menge. Dazu muss die linke Schiebetür geschlossen werden, und Winni betankt den Hubschrauber sofort wieder mit der gewünschten Menge Kerosin. Christoph 1 ist wieder einsatzklar.

Mittagszeit

Wir haben etwas Pause vor dem nächsten Einsatz. Am späten Vormittag werden wir zu einem Unfall in einer Turnhalle gerufen. Wir starten, nehmen Kurs Südwest und werden abbestellt. Über Baiernbrunn drehen wir um und landen nach sieben Minuten Flugzeit wieder an der Station.

Ok, ich muss mal für kleine Piloten. Besser jetzt als im Heli! Das Hosentürl ist gerade wieder zu, nächster Einsatz! Arbeitsunfall! Start, Kurs 340°, nach sieben Minuten Flugzeit ... abbestellt! Diesmal kommen wir bis Karlsfeld und zu einem kleinen Rundflug über dem Münchner Westen. Inzwischen ist es halb zwölf und auch Roland Gebhardt, der leitende TC HEMS, auf der RTH-Station eingetroffen. Wir stehen gemeinsam im Stationsbüro, als Klaus mich fragt: „Wir gehen Essen. Willst Du mit oder bleibst Du hier?“ „Naja“, meine ich, „ich wäre ganz gern in der Nähe eines Piepsers.“ Schließlich will man ja nichts verpassen. Die Situation löst sich auf. Pilot Roland und Winni werden auf der Station essen. „Gut dann gehe ich mit Euch mit“, sage ich zu Klaus, und wir gehen gemeinsam mit Leo und Roland Gebhardt in die Kantine des Krankenhauses, die keine 100 Meter vom Helikopter entfernt ist. Das nenne ich praktisch. Ich glaube, jeder, der schon mal bei einer Rettungsorganisation gearbeitet hat, weiß, wie wertvoll eine naheliegende Möglichkeit zur Nahrungsaufnahme ist. Auf dem Weg in die Kantine komme ich mit TC HEMS Roland ins Gespräch und erfahre, dass er selbst eine Pilotenlizenz

für Flächenflugzeuge besitzt. Ja cool, da steht das Thema beim Mittagessen schon fest. Überhaupt hat fast jeder der Besatzung irgendeine Zusatzqualifikation. Winni wird mich später damit überraschen, dass er ein AZF, ein Allgemeines Sprechfunkzeugnis, hat. Das berechtigt ihn sogar dazu, in einem großen Verkehrsflugzeug den Sprechfunk mit den Fluglotsen zu übernehmen. Auf dem Rettungshubschrauber kann er damit den Piloten unterstützen.

„Die Notfallsanitäter der Berufsfeuerwehr“, merkt Roland Gebhardt an, „bringen auch noch Zusatzqualifikationen mit, sind also beispielsweise Höhenretter oder Taucher. Das ist eine echte Bereicherung.“ Ich werde später noch von einem Einsatz zurückbleiben müssen. Währenddessen wird mir Roland von einem eigenen Einsatz erzählen, bei dem er selbst Taucherqualitäten gebraucht hat.

13:07 Uhr: Primäreinsatz! RD4! Brand Wohnung, Person eingeschlossen!

Das Mittagessen konnten wir in aller Ruhe einnehmen, aber die Tasse Kaffee muss warten. Die Piepser gehen. Ok, jetzt habe ich schon etwas Routine. Die Stiefel sind gleich angezogen. Beim Blick auf den Alarmmonitor steigt der Puls dann aber doch. Einsatzstichwort RD4! Oohoooh, das ist ernst. Kurz nach Roland Benning bin ich am Hubschrauber. Roland ist schnell. Wenn der Piepser geht, bleibt alles liegen und er geht unverzüglich die wenigen Schritte zu unserer EC145 T2 mit dem Kennzeichen D-HYAQ. Ich schnalle mich an, der Helm ist bereits eingestöpselt, die erste Turbine läuft, die zweite ist auch schon am Hochfahren. Diesmal sind Leo und Klaus gefühlt etwas eher da. Die Türen sind zu, Takeoff Checks! „Abflugsektor frei“, meldet Winni den Bereich links vom Hubschrauber klar, den Roland von seinem Pilotensitz aus nur mit Mühe einsehen kann. Keine fünf Sekunden später sind wir in der Luft.

Mit der Sonne im Rücken geht es unserem Einsatzziel entgegen. Es befindet sich mitten in einer größeren Ansiedlung. Der Autopilot hält Kurs, Höhe und Geschwindigkeit. Winni und Roland besprechen die Optionen einer Landung. Noch fünf Minuten bis zur Landung. Hinten spüre ich, wie die Arbeitsbelastung der Crew vorne steigt. Eine Landung in der dichten Besiedelung ist schwierig. Noch drei Minuten bis zur Landung. Die Leitstelle bestätigt nochmal „Brand Wohnung, zwei Personen bestätigt eingeschlossen!“ Wir sehen den Zielort bereits. Roland fragt: „Müssen wir da in

die Kontrollzone des Flughafens rein?“ Winni schaltet die Luftfahrkarte auf das Display. „Wir sind knapp außerhalb“, gibt Winni Entwarnung. Trotzdem schaltet Roland die Towerfrequenz des Münchner Flughafens auf das Funkgerät, für den Fall, dass sich die Situation doch kurzfristig ändert. „Vueling three four five Bravo, Wind 260 5knots, cleared for Takeoff Two-Six-Left“, höre ich die Towerlotsin im Hintergrund. Noch eine Minute bis zur Landung. Über den Kopfhörer laufen jetzt drei Kanäle auf einmal. Der Flugfunk, der Digitalfunk und die Gespräche der Crew untereinander. Wir sind über dem Einsatzziel, da kommt von der Leitstelle Entwarnung „Christoph 1, Sie sind abbestellt! Aber es kommt gleich ein Folgeinsatz für Sie im gleichen Ort!“

Roland nimmt etwas Fahrt aus dem Heli und sucht sich ein freies Gelände, über dem er in Warteposition gehen kann. Auf dem Weg dorthin übermittelt die Leitstelle die neuen Einsatzdaten „Eine Atemnot in einer Behinderteneinrichtung, Straße, Hausnummer“ Winni gibt die Daten in sein EuroNav-System ein. „Die Hausnr. habe ich nicht“, muss er leicht irritiert feststellen. Klaus verifiziert bei der Leitstelle nochmal die Hausnummer Roland beginnt, eine Schleife zu fliegen, während Winni den neuen Zielort findet. Klaus will von hinten helfen, jetzt ist viel Kommunikation auf dem Intercom, dem bordeigenen System für die Gespräche untereinander. „Jetzt mal bitte kurz Funkstille“, kommt es von Roland freundlich, aber bestimmt über die Kopfhörer. Die Arbeitsbelastung ist hoch. Wir befinden uns unmittelbar vor dem Zielort, Roland muss sich konzentrieren, legt sich ein Konzept für den Anflug und die Landung zurecht. „Wir landen jetzt da bei der Baustelle!“, entscheidet er, „da bin ich schon mal gestanden“. Der Plan steht, Winni ist sofort mit dabei. „Das könnte jetzt evtl. etwas staubig werden“, warnt er Roland vor den losen Bestandteilen der geplanten Kiesfläche. Außerdem erkennt er eine weitere Gefahr: „Davorne, das sieht aus wie eine Plastikfolie oder so ähnlich. Schau ich gleich mal.“ Gleichmäßig und ruhig führt Roland den Sinkflug durch. „Die Tür geht auf“, kündigt Winni an, dass er den Landeplatz bei geöffneter Tür überprüfen wird. Nun kommt auch für mich die Landefläche in Sicht, und ich sehe die Plastikfolie im Abwind des Hubschraubers flattern. Sie scheint mit Steinen beschwert zu sein, aber trotzdem hält Roland großen Abstand von der potenziellen Gefahr. Auf den letzten Zentimetern gibt

Winni nochmal Hinweise auf den Untergrund. „Die Kufe ist am Boden, sie sinkt leicht ein, aber steht stabil“, unterstützt er Roland beim Landemanöver. Die Triebwerke laufen herunter. „Ihr könnt jetzt aussteigen“, gibt Roland grünes Licht für Notarzt und Notfallsanitäter, den Hubschrauber verlassen zu dürfen. Wir sind am Boden! Stehen mitten in einem Wohngebiet! Ich bin beeindruckt!

Kaffee und Kuchen

Die Zeit vergeht heute wie im Flug. Nachdem die Atemnot nicht so dramatisch war und nur in eine Notarztversorgung mündete, fliegen wir wieder zurück zur Station. Beim nächsten Einsatz muss ich zurückbleiben. Atemnot bei einem Baby. Dazu nimmt Christoph 1 erst den Kindernotarzt in Schwabing auf und fliegt dann zum Einsatz. Währenddessen zeigt Roland Gebhardt mir und einem weiteren Besucher, bei Kaffee und Kuchen, in der RTH-Station

ein Video von einer Wasserrettung aus der Isar mit Hilfe der Winde. „Einmal hab' ich bei so einer Aktion selbst mal ganz schön Wasser geschluckt“, erzählt er von einem Einsatz. „Da hat sich eine Kajakfahlerin in einer „Waschtrommel“ (Kehrwasser) festgefahren, konnte sich aus ihrem Boot befreien und stand dann bis zum Oberkörper im Wasser. Der Fluss war also an der Stelle nicht besonders tief, dachte ich mir. Da kann man ja stehen. Als ich also mit der Winde abgewünscht wurde, hab' ich mir noch nicht viel dabei gedacht, aber, kaum im Wasser, wurde ich von dem Wasserrotor erfasst und unter Wasser gezogen. Die Kollegen haben mich zwar gleich wieder herausgezogen, aber bis dahin hatte ich schon eine ordentliche Portion Wasser geschluckt,“ beschreibt Roland einen Einsatz, der schlussendlich aber mit einer sicheren Rettung der Kajakfahlerin endete.



Abb. 3: Eine scheinbar gute Landefläche. Das kleine silbrige Etwas im roten Kreis ist eine Plastikfolie. Eine Gefahr für den Heckrotor!

Überhaupt ist die Winde ein Alleinstellungsmerkmal des Christoph 1. Nur seine Schwestermaschinen in Straubing und Murnau verfügen noch über eine identische Konfiguration, die den Luftrettern erlaubt, die medizinische Crew ohne Zwischenlandung abzusetzen. Überall, wo eine Landung nicht möglich ist, und insbesondere bei der Wasserrettung, ist das oft ein lebensentscheidender Zeitvorteil.

Es gibt keinen Grund, sich dem Hubschrauber zu nähern, solange sich der Rotor dreht!

Um 17:15 Uhr, kurz nachdem die Crew von dem Babynotfall zurückgekehrt ist, komme ich endlich dazu, mich mit Roland Benning über das Thema zu unterhalten, weswegen ich eigentlich heute hier bin: „Wie können wir als Feuerwehr helfen?“

„Oder machst Du am Einsatzort das alles selbst?“, schiebe ich hinterher. „Ja, ich mache das alles selbst“, kommt die spontane Antwort. „Das Wichtigste: Haltet Abstand zum Hubschrauber! Ich brauche einen möglichst hinder-

nisfreien Anflug und einen freien Sektor für den Fall, dass ich durchstarten muss“, gibt er mir zu verstehen. „Ich hatte mal einen Anflug“, erzählt er weiter, „da hat sich die Feuerwehr mit rund 20 Mann im Kreis um den Landeplatz aufgestellt. Wenn da der Hubschrauber in geringer Höhe aus irgendeinem Grund ausbricht, habe ich keine Chance mehr, auf die Menschen um mich herum zu achten. Da hab’ ich alle Hände voll zu tun, die Maschine abzufangen.“ Dass dieses Szenario tatsächlich eintreten kann, beweisen zwei eindrucksvolle Videos aus dem Internet. Die Hubschrauber brechen urplötzlich ohne erkennbaren Grund aus. Glücklicherweise kriegen die Piloten ihre Maschinen mit einiger Mühe wieder in den Griff. In einem Fall betrifft das auch einen Rettungshubschrauber aus Polen.

<https://www.n-tv.de/mediathek/videos/panorama/Helikopter-kreiselt-wild-knapp-ueber-Boden-article21120515.html>

<https://www.youtube.com/watch?v=wmkfYtoSovw>



Abb. 4: Der Autor, KBM und Flugkapitän auf Airbus A320.

Zu den grundsätzlichen Verhaltensregeln rund um den Hubschrauber gibt es vom ADAC ein lehrreiches Video mit dem Namen „Was tun, wenn der Hubschrauber kommt?“.

<https://www.youtube.com/watch?v=jeBqny9XzQI>

Was der Abwind des Rotors anstellen kann, musste die Mannschaft um Christoph 1 selbst schon leidvoll erfahren. Hat es ihr doch einmal beim Start an ihrer Station die ins Gebäude führende, offenstehende Glastür ausgehebelt. Eindringlich warnt Roland: **„Es gibt keinen Grund sich dem Hubschrauber zu nähern, solange sich der Rotor dreht!“**

„Einmal“, erzählt er mir, „bin ich auf einem Fahrradweg gelandet, der vom Niveau her etwas niedriger lag als die parallel verlaufende Straße. Ich sag‘ noch zu meiner Crew: „Bitte geht nur nach vorne weg von der Maschine.“ Aus irgendeinem Grund sind die dann doch seitlich zur Straße hoch. Da habe ich zum ersten Mal die Luft angehalten, aber dann fährt auch noch das Feuerwehrauto, das Notarzt und Notfallsanitäter aufnehmen wollte, von vorne an die Maschine heran, obwohl der Rotor noch drehte.“ Es ist nichts passiert, aber man merkt ihm an, dass er sich nicht gern an die Situation erinnert.

Ansonsten bevorzugt er einen festen Untergrund vor einem weichen Feld. Anhand von Luftaufnahmen aus dem Internet diskutieren wir verschiedene Landemöglichkeiten, und ich bekomme eine Idee, wie er sich einen Landeplatz aussucht. „Bevor ich auf einer Straße die An- oder Abfahrt anderer Rettungsfahrzeuge blockiere, stelle ich mich lieber ein paar Meter weiter, etwas abseits in einen Feldweg“, erklärt er mir. „Außerdem achten wir sehr darauf, mit unserem ‚Downwash‘ keinen Schaden anzurichten. Deshalb ist ein Landeplatz unmittelbar neben der Unfallstelle oft nicht die beste Wahl. Lieber halte ich da etwas Abstand“, macht er auf ein weiteres Problem aufmerksam. „Wo ihr helfen könnt“, führt er weiter aus, „ist, wenn sich eine Straße als Landeplatz anbietet und ihr die so absperrt, dass kein Fahrzeug mehr durchkommt. Und vor allen Dingen brauchen wir dann die Rückmeldung über die eingerichtete Vollsperrung. Wenn nämlich nach der Landung ein Fahrzeug in den Hubschrauber fahren sollte, die Insassen dabei verletzt werden und sich herausstellt, dass die Straße doch nicht für den allgemeinen Verkehr ge-

sperrt war, kann ich als Pilot u.U. für eine Straßenverkehrsgefährdung belangt werden.“

Letzter Punkt betrifft die Absicherung des Starts. „Ich weiß, der Hubschrauber übt eine große Anziehungskraft aus, und alle schauen gerne bei Start und Landung zu. Aber mir wäre mehr geholfen, wenn Ihr Euch vom Hubschrauber wegdreht und darauf achtet, dass nicht noch in letzter Sekunde jemand auf den Hubschrauber zuläuft oder zufährt“, gibt Roland zu bedenken.

Mit diesen Tipps endet für mich um 18:00 Uhr ein ereignisreicher Tag, den ich so schnell nicht vergessen werde. Vor allem die Ruhe und professionelle Zusammenarbeit der Crew, selbst in anspruchsvollen Situationen, war sehr beeindruckend. Es herrschte an Bord immer ein positives, entspanntes Klima, bei dem jedes Crewmitglied eingeladen war, seinen Beitrag zum guten Gelingen des Flugs zu leisten. Echtes Teamwork eben beim Christoph 1 von der ADAC-Luftrettung.

Abkürzungen:

TC HHO = Helicopter Hoist Operator Technical Crewmember/
Windenoperator

TC HEMS = Helicopter Emergency Medical Services
Technical Crewmember

Pelikan = Rufname der RTHs in Südtirol

FRT = stationäres BOS Digitalfunkgerät

MRT = fahrzeuggebundenes BOS Digitalfunkgerät



Auch Eurowings holte gestrandete Urlauber zurück. Foto: Rainer Bexten

Rückholflüge



von Hans-Joachim Krüger

Durch Covid-19 kamen in diesem Jahr viele Tausende Menschen in ihren Urlaubsregionen in Not. Von jetzt auf gleich wurde fast der gesamte Flugverkehr – quasi über Nacht – eingestellt, und viele Touristen, aber auch Geschäftsreisende waren an ihren auswärtigen Orten gefangen. Einflugbeschränkungen und Einreiseverweigerungen zusammen mit Quarantäne-Vorschriften für fast jedes Land waren vorausgegangen. Die Leute saßen im Ausland auf gepackten Koffern und warteten auf eine Gelegenheit, schnell in die Heimat zurückzukehren. Hatte man eine Pauschalreise gebucht, so konnte man sich an die entsprechenden Stationsbüros oder örtlichen Ansprechpersonen wenden, die dann versuchten, die Gestrandeten möglichst schnell wieder nach Deutschland zurückzufliegen. So war die Fluggesellschaft TUI mit ihren Rückholflügen sehr erfolgreich, und auch die Urlaubsregionen konnten zügig von „Heimatlosen“ befreit werden.

Anders sah es für über 200.000 deutsche Touristen aus, die auf dem Planeten verstreut festsaßen und für die es ein Bangen und Hoffen war, wie sie nach Hause kommen. Fluggesellschaften, wie z.B. Condor oder Lufthansa, richteten Hotlines ein, bei denen man sich registrieren

konnte. Mithilfe dieser Listen dann Rückholflüge organisiert wurden. Hier entstanden keine Kosten, sofern man ein gültiges Rückflugticket hatte. Einen anderen Weg bot das Außenministerium der Bundesrepublik Deutschland an. Auch hier konnte man sich über die Infoseite des Auswärtigen Amtes zunächst registrieren, anschließend wurde eine Rückholaktion des Bundes gestartet. Das Auswärtige Amt charterte dafür Flugzeuge von Lufthansa, Condor, Eurowings und Sundair, um die Gestrandeten einzusammeln.

Wer jedoch einen solchen, vom Auswärtigen Amt organisierten, Flug antrat, musste vor Abflug eine Erklärung gemäß § 6 des Konsulargesetzes ausfüllen und unterschreiben, in der es heißt: „Ich erkenne die gesetzliche Verpflichtung zur Erstattung anteiliger Kosten der Katastrophenmaßnahmen an.“ Geregelt war jedoch nicht die Höhe der zu bezahlenden Kosten. Als Orientierungsmaßnahme wurde vom Auswärtigen Amt eine Regelung vorgeschlagen, die als Ansatz der Berechnung des Flugpreises genommen wurde. Dafür wurden die Kosten für einen vergleichbaren Economy-Flug angesetzt und unter Berücksichtigung der persönlichen wirtschaftlichen Verhältnisse die anteiligen Kosten der Rückholung individuell festgesetzt.

Interessant dürfte in diesem Zusammenhang sein, dass diese vom Auswärtigen Amt festgesetzten Fluggebühren direkt auf den Nutzer und – wenn dieser nicht zahlt – auf die Angehörigen übergehen.



Air New Zealand B777: Weiter geht es mit speziellen Corona-Movements, wie hier die „All Blacks“ B777 der Air New Zealand auf einem Rückholflug deutscher Urlauber; aufgenommen in Frankfurt. **Foto: Frank Schuchardt**



Air Europa B787: Dieser spezielle Gast kam nach Hamburg, um die Besatzung eines gestrandeten Kreuzfahrtschiffs wieder nach Hause zu bringen. **Foto: Gerrit Griem**



Condor A321: Erntehelfer aus dem osteuropäischen Ausland brachte dieser Condor A321 schnell nach Karlsruhe-Baden, damit frischer Spargel wieder auf deutschen Tellern landete. **Foto: Gerrit Griem**



ACT Air Cargo B747: Farbenfroh bei bestem Licht präsentierte sich diese B747 der ACT Air auf einem Turkish Airlines-Frachtflug; hier im April beim Start in Frankfurt. **Foto: Frank Schuchardt**



Israel Air Force B707: Zum Schluss noch zwei Highlights des speziellen Corona-Flugverkehrs: eine der letzten flugfähigen B707, von denen die israelische Luftwaffe mindestens noch vier Exemplare besitzt; hier die „272“, aufgenommen in Hamburg. **Foto: Gerrit Griem**



Rada Il-62: ... und die letzte zivile Ilyushin 62 der Rada Airlines aus Weißrussland, die im April aus Ljubljana kommend überraschend in Frankfurt landete. **Foto: Thomas Williges**



Fotos: Copyright Boeing

Minus 7.000 ft



von Thorsten Raue

Am 13. Juli 2018 flog eine Boeing 737-800 im französischen Luftraum in Richtung Kroatien. Für die Passagiere, die sich auf die Zeit an der kroatischen Küste freuten, wurde der Flug zu einem sehr bedrückenden Ereignis, als eine Verkettung von unglücklichen Umständen nicht nur zu einem Druck-

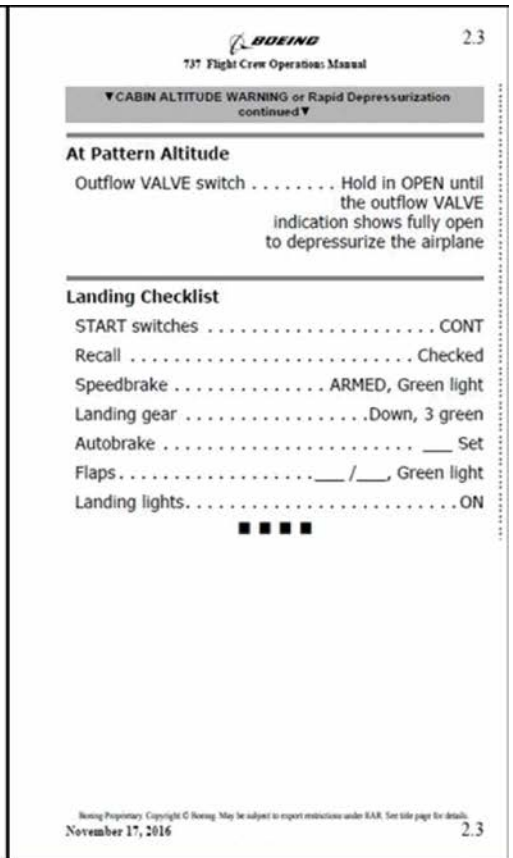
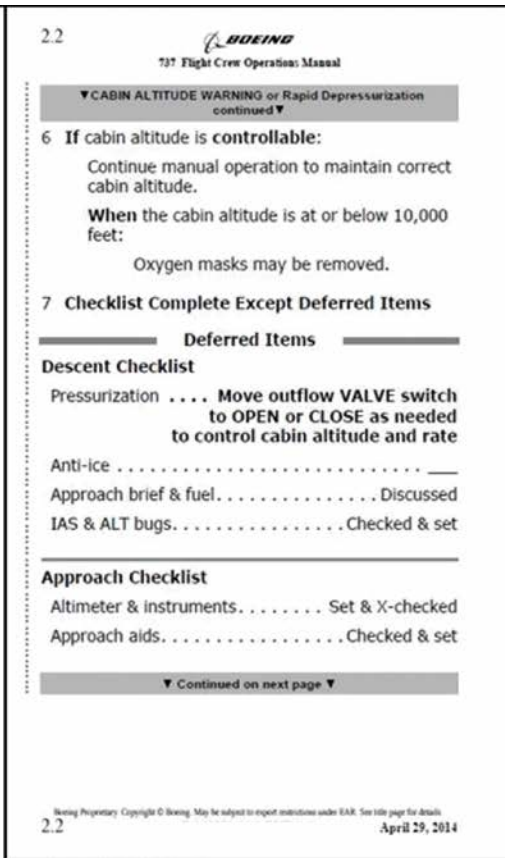
verlust, sondern auch zu Überdruck in der Kabine und zu Verletzungen von 33 Passagieren führte.

Die 737 hob um 21:05 Uhr abends mit 198 Personen an Bord ab. Von Dublin aus überquerte der Flug ereignislos Großbritannien und flog in Flugfläche 370 (ca. 11 km Höhe) über Frankreich. Wie allgemein üblich, war der Kabinendruck auf den Druck von 2.400 m über NN eingestellt. Gegen 22:14 Uhr öffnete sich plötzlich das OFV (Auslassventil). Durch das offene Ventil entwich die Luft mit einem Knall

nach außen, wodurch der Druck im Flugzeug sank, die für die Passagiere gefühlte Höhe im Flugzeug also stieg.

Die Piloten bemerkten den Druckabfall innerhalb von Sekunden und hatten schon elf Sekunden nach Druckverlust ihre Sauerstoffmasken aufgesetzt. Kurze Zeit später wurde das Auslassventil auf manuelle Steuerung gestellt und wieder in Normalstellung gebracht. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte sich der Kabinendruck auf eine Höhe von 4,5 km abgesenkt.

Nach der Kabinendurchsage „Emergency Descent“ begann die Crew den Sinkflug auf Flugfläche 100 (ca. 3.000 m über NN), in der auch ohne Hilfe geatmet werden kann. Kurz darauf wurde die Flugsicherung über den Notfall informiert. Der Fluglotse wies einen Steuerkurs an, auf dem die Crew erst einmal ohne weitere Probleme weiterfliegen und sich um die Arbeitsschritte der Checkliste für plötzlichen Druckabfall kümmern konnte. Außerdem wurde in Absprache mit der Flugsicherung der Sinkflug nach Flugfläche 90 weitergeführt.



Bis hierhin handelte es sich anscheinend um einen „normalen“ Druckabfall, wie ihn alle professionellen Piloten und Fluglotsen an Simulatoren üben. Auch wenn es sicherlich nicht angenehm ist, wenn der Druck abfällt, und es beängstigend ist, wenn die Sauerstoffmasken im Flugzeug von der Decke fallen – dies ist nicht alltäglich, gehört aber zu den bekannten Risiken der Luftfahrt.

Dieser Fall war jedoch anders: Die Luft war nicht durch ein Loch in der Flugzeugaußenhaut, sondern durch das Auslassventil entwichen, das sich unerklärlicherweise geöffnet hatte. Die Anweisungen auf der Checkliste waren nicht für diesen Fall gedacht, was erklärt, weshalb der Notfall zu diesem Zeitpunkt noch nicht vollends geklärt werden konnte.

Die Crew hatte inzwischen die französische Grenze überflogen, zu Langen Radar gewechselt und begann den Anflug auf Frankfurt/Main vorzubereiten. Das Flugzeug und alle Insassen waren sicher, und die Crew hatte nun Zeit, ihr jeweils subjektives mentales Bild der Lage miteinander und mit den Instrumenten abzugleichen.

Obwohl sich das Flugzeug unter Flugfläche 100 befand, zeigte die Druckhöhe in der Kabine eine Höhe von 7 km



(24.000 Fuß) an, kurze Zeit später sogar 10 km (33.000 Fuß). Es schien so, als würde die Druckhöhe weiterhin steigen.

Was die Crew nicht bemerkt hatte, war, dass sich der Zeiger des Instruments unter Null überdreht hatte und eigentlich eine negative Druckhöhe anzeigte. Verständlicherweise waren jedoch keine negativen Werte auf der Skala verzeichnet, weshalb es wie eine hohe Druckhöhe aussah. Leider gab es keinen Stopper, der den Zeiger aufgehalten hätte. Ein Flugzeug taucht ja schließlich auch selten, und selbst der Flughafen Amsterdam/Schiphol befindet sich nur vier Meter unter dem Meeresspiegel.

Nachdem das Ventil also geschlossen worden und das Flugzeug gesunken war, wurde die Kabine quasi „aufgepumpt“. Die auf dem Messinstrument angezeigte große Höhe mit niedrigem Druck war also in Wirklichkeit ein hoher Druck wie unter NN. Der maximale Druck wurde in der späteren Auswertung mit einer Höhe von ca. 2 km unter dem Meeresspiegel angegeben, was man aber nicht mit dem Druck unter Wasser verwechseln darf – trotzdem ein beachtlicher Druck, der da nicht nur auf die Trommelfelle wirkte.

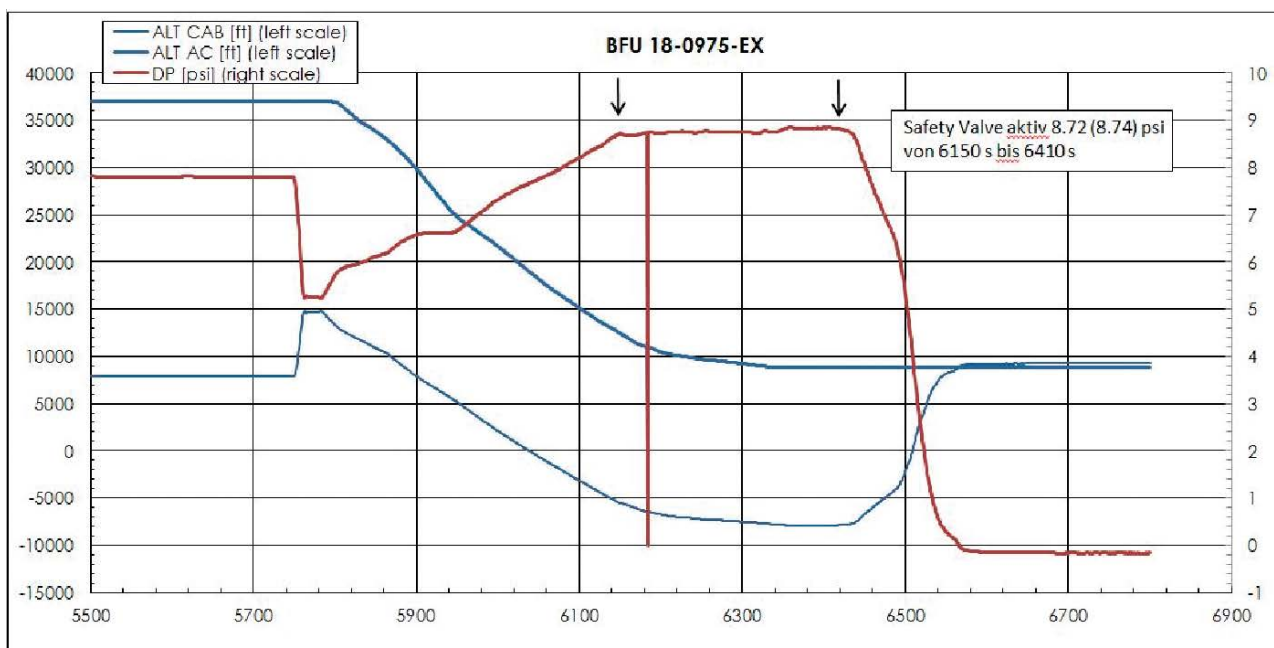
Leider war all dies den Piloten nicht bewusst. Aber es war klar, dass etwas nicht stimmte, weil sich das Flugzeug ja offensichtlich in einer Höhe von 9.000 Fuß befand. In dieser Höhe ist das Atmen problemlos möglich, wie viele Zugspitze-Touristen bestätigen können.

Da sich die Piloten, wie erwähnt, des starken Überdrucks in der Kabine nicht bewusst waren, öffneten sie das Auslassventil wieder voll. So geschah der Druckausgleich erneut explosiv und unkontrolliert. Hinterher herrschten in der Kabine wieder normale Druckverhältnisse wie in einer Höhe von 1,5 km.

Die Crew wurde, soweit möglich, von den Kollegen bei Langen Radar unterstützt, konnte nun die Luftnotlage zur Dringlichkeitsstufe „Pan-pan“ herabstufen und einen Anflug auf Frankfurt/Hahn anfordern, dem natürlich entsprochen wurde.

Dort konnte um 23:19 Uhr ohne weitere Zwischenfälle gelandet werden, wobei sich die Crew während des Anflugs weiterhin fragte, was eigentlich wirklich passiert war. Durch verschiedene Zufälle, wie z. B. der, dass auf dem Anzeigeelement die eigentliche Kabinenhöhe von - 7.000 Fuß so angezeigt wurde, dass sie wie + 25.000 Fuß aussah, war es den Piloten unmöglich, früher zu erkennen, was schiefgelaufen war.

Der vorläufige Bericht der BFU, der die Quelle für diesen Artikel darstellt, konnte noch keinen abschließenden Grund für den ursprünglichen Druckverlust finden; aber ich finde es sehr interessant, dass so kleine Dinge, wie z. B. ein fehlender Plastikstopper an der Kabinendruckanzeige, dazu führen können, dass ein ansonsten nach Checkliste abzuarbeitender Notfall zu einer Situation führen kann, die sich vorher kein Checklistenstreiber hätte ausdenken können.



„Frequency Separation“ – Konflikt im Grenzgebiet



von Werner Fischbach

Um es klarzustellen – hier geht es nicht um ein Grenzgebiet zwischen zwei verfeindeten Staaten, sondern um das Grenzgebiet zweier angrenzender Kontrollsektoren, in denen die Flugsicherungskontrolle von zwei unterschiedlichen Kontrollstellen durchgeführt wird.

Der Vorfall, der nachstehend geschildert werden soll, ereignete sich am Nachmittag des 11. Oktobers 2018. Verwickelt darin waren zwei Boeing 737-800. Die eine (VH-VZD) gehörte zur Fluggesellschaft Qantas und war als QF/QFA

618 von Melbourne nach Brisbane unterwegs; bei der anderen handelte es sich um eine Maschine der inzwischen insolventen Virgin Australia Airlines (VH-YFW), die als VA/VOZ 1117 von Brisbane nach Proserpine unterwegs war. Sie war in Brisbane auf der Piste 19 gestartet, flog zunächst auf einem Steuerkurs von 195 Grad, um später dann einen Steuerkurs von 230 Grad einzunehmen. Eigentlich sollte VOZ 1117 mit Radar in nördliche Richtung geführt werden, aber dies konnte aus Gründen, die nachfolgend erläutert werden, nicht realisiert werden. So kam es, dass die B737 mehr oder weniger der Flugverkehrsstrecke Y195 folgte. Dabei war VOZ 1117 zum Steigflug nach FL180 freigegeben worden. Dummerweise kam ihr auf dieser Flugverkehrsstrecke der Qantasflug QFA 618 entgegen, der bereits seinen Sinkflug nach Brisbane ein-



Diese B737 war in den Zwischenfall vom Oktober 2018 verwickelt. Foto: Bidgee/Wikimedia CC by sa3.0

geleitet hatte (die in der Betriebsabsprache festgelegte Übergabehöhe war FL130). Die Controller mussten sich also etwas einfallen lassen. Eine Lösung wäre gewesen, VOZ 1117 lediglich auf FL120 steigen zu lassen. Doch der Brisbane-Controller wollte das Problem auf eine andere Art lösen. Allerdings machte ihm das Wetter da einen Strich durch die Rechnung. Denn aus Westen näherte sich eine starke Gewitterfront.

Der Ablauf des Zwischenfalls

In diesen Zwischenfall waren zwei unterschiedliche Kontrollstellen verwickelt. Dabei handelte es sich um die Anflugkontrollen (TCU – Terminal Control Unit) von Brisbane

und des Fliegerhorsts Amberley (RAAF Amberley). Beide sind mit unterschiedlichen Systemen ausgerüstet, die nicht kompatibel sind und deshalb auch nicht miteinander kommunizieren. So verfügten die beiden Kontrollstellen nicht über dieselben Daten, weshalb die Controller die Flüge telefonisch koordinieren mussten. Dabei konnte es vorkommen, dass Amberley nicht über die Flugplandaten eines Flugs verfügte, weil der ursprüngliche Flugplan nicht durch ihren Zuständigkeitsbereich führte. Das bedeutete, dass die Controller der beiden Stellen entsprechende Flüge nicht nur telefonisch koordinieren, sondern auch die Flugdaten auf diesem Weg übermitteln mussten. Dies traf auch auf den Flug VOZ 1117 zu.



Wurden zu spät über den Einflug der Virgin Australia in ihren Zuständigkeitsbereich informiert – Amberley Radarcontroller. Foto: Colin Dadd/RAAF

Wegen der „World Parachuting Championships“ in Runaway Bay (etwa 65 km südsüdöstlich von Brisbane gelegen) wurden die Sektoren bei Brisbane TCU entsprechend angepasst. Das bedeutete, dass die Controller in Amberley zur Koordination einen anderen Sektor anrufen mussten. Dummerweise hatten es die Controller in Brisbane versäumt, ihre militärischen Kollegen in Amberley entsprechend zu informieren. So dauerte es 17 Sekunden, bis der Amberley-Controller seinen Kollegen in Brisbane erreichen konnte.

Nach den Vorschriften des „Manual of Air Traffic Services (MATS) – Supplementary South East Queensland“ sollte eine Radarübergabe spätestens fünf Seemeilen vor der Sektorengrenze erfolgen. Als der Brisbane-Controller die Radarübergabe durchführte, befand sich VOZ 1117 genau auf der Zuständigkeitsgrenze der beiden Stellen. Dabei wies der Amberley-Controller seinen Kollegen auf die entgegenkommende Qantas-Maschine hin, worauf dieser erklärte, er würde VOZ 1117 mit einer Rechtskurve nach Norden drehen, sodass kein Konflikt zwischen den beiden Flügen entstehen würde. Doch die Piloten des Virgin Australia-Flugs wollten wegen der nahenden Gewitterfront ihren Steuerkurs von 230 Grad für weitere 70 bis 80 Seemeilen beibehalten. Was den Controller einigermaßen überraschte, schließlich hatten zuvor mehrere Flüge eine solche Rechtskurve akzeptiert. Generell versuchten die Brisbane-Controller, abfliegende Luftfahrzeuge so zu führen, dass sie den Zuständigkeitsbereich von Amberley nicht berührten.

Zu diesem Zeitpunkt befanden sich beide Flüge im Zuständigkeitsbereich von Amberley, waren allerdings „frequency separated“. QFA 618 befand sich auf der Frequenz von Amberley, VOZ 1117 auf der von Brisbane. Da „Frequency Separation“ nicht besonders sinnvoll ist und eigentlich elementaren Grundsätzen der Flugsicherung widerspricht, informierte der Brisbane-Controller seinen Kollegen, dass VOZ 1117 mit ihm Kontakt aufnehmen würde und er die erforderliche Staffelung herstellen solle. Wenige Sekunden danach wies er den Virgin Australia-Flug an, Funkkontakt mit Amberley aufzunehmen – eine sinnvolle Anweisung, schließlich befanden sich beide Flugzeuge im Zuständigkeitsbereich von Amberley.

Zur selben Zeit wurde in Brisbane ein „Short Term Conflict Alert (STCA)“ ausgegeben. Gleichzeitig informierte

der Amberley-Controller die Besatzung des Qantas-Flugs über die entgegenkommende B737. Der Untersuchungsbericht der australischen Untersuchungsstelle ATSB (Australian Transport Safety Bureau) drückt dies folgendermaßen aus: „At about the same time the Amberley approach controller issued a safety alert to VZD“. Um den Konflikt zu entschärfen, wies er QFA 618 an, eine Linkskurve nach Norden einzuleiten und forderte VOZ 1117, nachdem dessen Crew mit ihm in Funkkontakt getreten war, auf, eine Linkskurve nach Süden einzuleiten. Nachdem beide Flugzeuge diese Linkskurven angenommen hatten, konnte der vorgeschriebene Staffelungsabstand wiederhergestellt werden. Beide Luftfahrzeuge setzten ihre Flüge ohne weitere Zwischenfälle fort.

Das Untersuchungsergebnis und die Konsequenzen

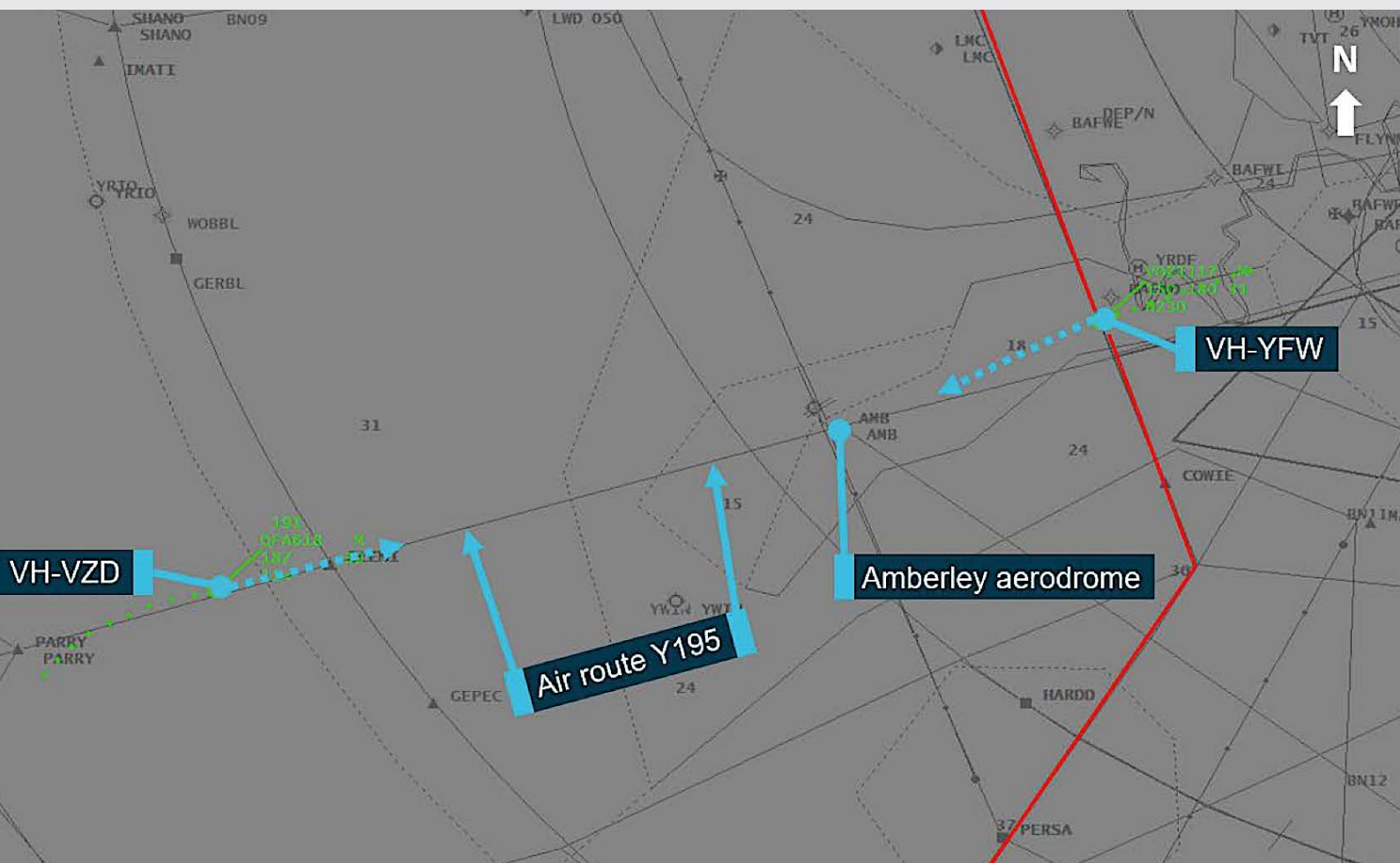
Das ATSB (Australian Transport Safety Bureau) betonte, dass mit dem Untersuchungsergebnis weder die beiden Organisationen noch die beteiligten Controller an den Pranger gestellt oder für den Zwischenfall verantwortlich gemacht werden sollen. Dennoch sind darin drei Punkte aufgeführt, die zu diesem Vorfall geführt hatten:

- Es wurde nicht erwartet, dass das abfliegende Luftfahrzeug (VOZ 1117) in den Zuständigkeitsbereich von Amberley einfliegen würde. Allerdings hat es dies – jedoch ohne Radarübergabe des Brisbane-Controllers – dennoch getan, sodass sich beide Luftfahrzeuge auf unterschiedlichen Frequenzen befanden.
- Da der Brisbane-Controller beabsichtigte, das abfliegende Luftfahrzeug mit einem nördlichen Steuerkurs am Zuständigkeitsbereich von Amberley vorbeizuführen, erfolgte die Radarübergabe erst, nachdem das Flugzeug in den Luftraum von Amberley eingeflogen war.
- Brisbane Terminal Control Unit informierte Amberley nicht über die geänderte Konfiguration innerhalb der TCU. Dies führte dazu, dass Amberley Approach den falschen Ansprechpartner in Brisbane anrief, nachdem VOZ 1117 bereits im Zuständigkeitsbereich von Amberley eingeflogen war und dabei die Möglichkeit, den sich anbahnenden Konflikt zu entschärfen, nur mit einer gewissen Verzögerung umgesetzt werden konnte.

Nach diesem Zwischenfall hat Airservices Australia als australischer Flugsicherungsdienstleister einige Ände-

rungen im Luftraum (airspace releases) vorgenommen, um das Risiko kurzfristiger Kursabweichungen besser kontrollieren zu können. Airservices Australia installierte feste Telefonverbindungen zwischen Amberley und den zuständigen Sektoren der Anflugkontrolle von Brisbane. Auch die australische Luftwaffe (RAAF – Royal Australian Air Force) hat nach diesem Vorfall eine zusätzliche Telefonleitung zur Brisbane TCU eingerichtet. Zudem haben

die betroffenen Stellen an Lösungen gearbeitet, mit denen die erforderliche Staffelung zwischen in Brisbane gestarteten Flügen und dem Verkehr im Luftraum von Amberley bei „weather diversions“ sichergestellt werden kann. Dazu hat die RAAF für Airservices Australia eine Dokumentation erarbeitet, um Wetterinformationen auch an der Schnittstelle zwischen Brisbane TCU und Amberley Approach darzustellen.



Verkehrssituation beim Einflug von VOZ 1117 in den Zuständigkeitsbereich von Amberley.



Foto: Copyright BAAINBw

Die Flugbereitschaft rüstet auf

Ausstattung von zwei neuen Airbus A321neoLR für die Bundeswehr



von Hans-Joachim Krüger

Modernes Fluggerät für Truppentransport sowie MedEvac-Rolle

Das Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw) und Lufthansa Technik haben einen Vertrag über die Ausstattung zweier werksneuer Airbus

A321neoLR (Long Range) für die Luftwaffe geschlossen. Die Flugzeuge sollen im August und Oktober 2021 bei Lufthansa Technik in Hamburg eintreffen und dort für verschiedene Einsatzmöglichkeiten multifunktional ausgerüstet werden. Die Auslieferung an die Luftwaffe ist für das Jahr 2022 geplant.

Der Geschäftsbereich VIP & Special Mission Aircraft Services von Lufthansa Technik wird die beiden Flugzeuge für verschiedene Einsatzarten wie Truppentransporte und die MedEvac-Rolle (Medizinische Evakuierung) vorbereiten. Mit den entsprechenden Einbauten können die Flugzeuge jeweils in 18 verschiedenen Interieur-Konfigurationen genutzt werden. Die Kapazität beim Passagiertransport reicht dabei von 136 bis 163 Passagieren. Ferner sind der

Transport von bis zu sechs Intensivpatienten, der Transport von bis zu zwölf leicht- oder mittelschwer erkrankten/verletzten Patienten sowie verschiedene gemischte Konfigurationen für den Patiententransport möglich.

Der Geschäftsbereich Original Equipment Innovation von Lufthansa Technik wird die für die MedEvac-Rolle benötigten Patient Transport Units (PTUs) an die Bundeswehr liefern. Der geschlossene Vertrag umfasst dementsprechend zwölf Einheiten (plus zwei Reserveeinheiten). In jede der beiden A321neoLR können bis zu sechs PTUs eingerüstet werden.

Mit dem Airbus A321neoLR erhält die Luftwaffe ein zukunftsfähiges, modernes Passagierflugzeug, das in verschiedenen hochflexiblen Kabinenkonfigurationen sowohl auf Kurz-, Mittel- als auch Langstreckenflügen eingesetzt werden kann. Die beiden Flugzeuge werden unter größtmöglicher Nutzung von Synergieeffekten mit den bereits eingeführten Mustern aus der Airbus-A320-Familie durch die Flugbereitschaft des Bundesministeriums der Verteidigung (BMVg) betrieben. Dem entsprechenden Beschaffungsvorhaben wurde bereits am 3. Juli im Rahmen der Genehmigung des zweiten Nachtragshaushalts 2020 zugestimmt.

Anmerkung der Redaktion

Durch die Zusammenfassung der „der flugleiter“-Ausgaben 02 und 03 ist es leider zu einem redaktionellen Fehler gekommen, und Teil 3 der Reihe „Die letzten Tage von Tegel“ des Kol-

legen Stefan Handke wurde versehentlich nicht übernommen. Wir möchten diesen Artikel unseren Lesern nicht vorenthalten und veröffentlichen den vermissten Teil 3 in dieser Ausgabe.

Die letzten Tage von Tegel (III)



Rückblickend auf meine bisherigen Beiträge kann man mir mit gutem Recht das Reiten einer auf Dauer nervenden Nostalgiewelle vorhalten. Also habe ich mir für diese Ausgabe vorgenommen, optimistisch und konstruktiv in die Zukunft zu blicken:

Wir schreiben den 31. Oktober 2020: In Schönefeld öffnet der modernste Flughafen Europas (zumindest des Europas von 2012). Und ganz frei nach Edmund Stoiber kann man mit dem Berliner Stadtzentrum in 25 Minuten am BER ins Flugzeug einsteigen. Oder wenigstens im Flughafenbahnhof ankommen. Wie praktisch, befindet sich dieser doch im Keller des DFS-Towers. Schade nur, dass es keinen Ausgang nach oben gibt, das wäre wohl zu innovativ gewesen. Also nehmen die zum Dienst anreisenden DFS-KollegInnen den Ausgang zum Terminal, passieren die Personalsicherheitskontrolle und fahren die verbleibenden 300 Meter übers Vorfeld mit dem Shuttle-Bus. Sollte ja kein Problem sein, denn entgegen des Betriebskonzepts von 2012 wurde das Vorfeld pfißigerweise an seinem nördlichen Ende geteilt („virtuelle Höfe“ darf man das nennen), um den reibungslosen Transport von Passagieren, Gepäck und Besatzungen zu den unterhalb des Towers gelegenen Abfertigungspositionen zu gewährleisten. Fantastischer Plan!

Aber Pustekuchen!

Die Flughafengesellschaft hat für die Tower-MitarbeiterInnen den am westlichen Ende des Flughafengeländes gelegenen Zugang vorgesehen. Hat man dort die Parkplatzsuche erfolgreich bestritten und die Kontrolle passiert, muss man nur noch den Shuttle-Bus erwischen, der von hier den Weg zum mehr als einen Kilometer entfernten Tower unter die Räder nimmt und lediglich drei Taxiways überqueren muss, um dorthin zu gelangen.

Besagter Eingang liegt übrigens landschaftlich sehr reizvoll, weit entfernt von störenden Verkehrswegen, abgesehen vom entfernt wahrnehmbaren Fluglärm. So bietet schon die Anreise zum Dienst enorme Entschleunigungsoptionen, sofern sie nicht mit dem eigenen Kraftfahrzeug erfolgt. Vom zwei Kilometer entfernten S-Bahnhof, der vom Stadtzentrum in 45 Minuten erreicht wird, kann man zu Fuß oder mit dem dort abgestellten Fahrrad (also wahrscheinlich doch zu Fuß) entspannt dorthin gelangen. Großartig, dass damit eine ausgeglichene „Work-Life-Balance“ möglich ist: An Arbeitstagen kommt man auf ziemlich exakt zwölf Stunden Arbeitsweg und Arbeitszeit sowie zwölf Stunden Regenerationszeit.

Das ist sie: die Arbeitswelt des 21. Jahrhunderts.

Des Weiteren sollte man es aber auch endlich unterlassen, im Zusammenhang mit dem BER immer wieder von Fehlplanung und mangelnden Kapazitäten zu reden und zu schreiben:

Mit kühner Weitsicht, ja geradezu visionär, haben die Planer schon vor über fünfzehn Jahren vorausgesehen, dass aufgrund des Megatrends hin zu mehr Billigfliegerei und Rationalisierung Check-In-Schalter, Rolltreppen und Gepäckbänder vernachlässigbar sind. Deren hohe Zahl an vielen anderen Großflughäfen ist angesichts von Online-Check-in und Handgepäck-Schrankkoffern maßlos übertrieben.

Aber genug der Schwärmerei, sieben Monate wird es ja noch dauern, bis sowohl wir Noch-Tegeler als natürlich auch alle Schon-BER(SXF)-KollegInnen in den Genuss all dieser Vorzüge kommen werden.

Ich für meinen Teil freue mich schon jetzt auf das anbrechende goldene Zeitalter, und vielleicht buche ich dann auch mal einen Flug. Nicht, dass ich vorhätte zu verreisen, aber das Terminal möchte ich mir doch ganz gern auch mal von innen anschauen.



Die letzten Tage von Tegel (V)

Nun ist der Kelch der Schließung an meinem Tegel ja doch noch einmal vorübergegangen und ich kann die salbungsvollen Abschiedsworte in der übernächsten Ausgabe des „der flugleiter“ noch einmal von mir geben.

In diesem verrückten Jahr ist eben doch alles anders, als wir es bisher kannten. Und so scheint es, dass man hier in Berlin und Brandenburg inzwischen auch größere Probleme damit hat, einen Flughafen zu schließen, als einen neuen zu eröffnen. Tatsächlich verhält es sich aber auch so, dass gerade wegen der Covid-19-bedingten Hygiene- und Abstandsregeln in den Terminals die Kapazität bei Abfertigung und Sicherheitskontrollen nur für etwa ein Drittel der üblichen Passagierzahlen reicht. Das alte Schönefelder Terminal wäre also mit mehr als 700 Fluggästen pro Stunde überfordert gewesen. Und da wir seit Mitte Juni wieder deutlich mehr Verkehr haben, kam eine (temporäre) Schließung Tegels nicht mehr in Betracht.

Auch die am ersten Juli von der Bundesrepublik übernommene Ratspräsidentschaft der EU mag eine nicht zu unterschätzende Rolle gespielt haben, denn bei inzwischen auch

wieder zunehmenden Regierungsflügen und anstehenden Besuchen/Konferenzen könnte es am neuen Regierungsterminal am BER (das zunächst ja nur ein Provisorium sein sollte, nun aber eine Dauerlösung wird) doch etwas eng werden.

Wie auch immer, Tegel bekommt doch noch seinen letzten Sommer, was auch der Rundfunk Berlin-Brandenburg in einem extra produzierten Film mit „Reporterurgestein“ Ulli Zelle gewürdigt hat (zu finden in der ARD-Mediathek: „Tegels letzter Sommer“).

Und angesichts der oben erwähnten Regelungen und Beschränkungen kommt der Nostalgiker in mir natürlich ins hoffnungsvolle Grübeln: Wenn nun Anfang November die Passagierzahlen so hoch sein sollten, dass sie die kritische Masse der am BER abfertigmöglichen Passagierkapazitäten übersteigen? Dann bräuchte man natürlich einen zweiten Flughafen, um auch im nächsten Jahr noch ausreichende Abstände zwischen den Reisenden gewährleisten zu können und keine Flüge ablehnen zu müssen. Ich hätte da ein Konzept in der Schublade...

Stefan Handke

Kurz und interessant

zusammengestellt von Werner Fischbach

Die Lufthansa und die Eidgenössische Technische Hochschule Zürich (ETHZ) haben eine Absichtserklärung für eine mögliche Zusammenarbeit auf dem Gebiet umweltfreundlicher Treibstoffe unterzeichnet. Dabei haben die Forscher der ETHZ eine Anlage entwickelt, mit der ein CO₂-neutraler Treibstoff aus Sonnenlicht und Luft hergestellt werden kann.

oo00oo

Von der Schließung des Flughafens Berlin-Tegel ist die Flugbereitschaft der Bundeswehr nur teilweise betroffen. Während die Flächenflugzeuge nach Schönefeld bzw. zum neuen Flughafen BER ausweichen müssen, können die Pumahubschrauber für die nächsten zehn Jahre den militärischen Teil Tegels weiter nutzen.

oo00oo

Nachdem der Reifenhersteller Goodyear bereits drei Zeppelin NT-Luftschiffe in den USA einsetzt, wird ab diesem Jahr auch in Europa ein Zeppelin NT von Goodyear genutzt. Das Luftschiff ist in Friedrichshafen stationiert, kommt jedoch auch in anderen Regionen zum Einsatz. Von besonderer Bedeutung ist dabei die Kooperation mit dem Fernsehsender Eurosport, nach der der Zeppelin NT zur Übertragung von Sportereignissen aus der Luft eingesetzt wird.

oo00oo

Nachdem im Dezember letzten Jahres eine DHC-2 „Beaver“ der kanadischen Harbor Air den ersten elektrischen Flug durchgeführt hatte, folgte nun eine etwas größere Cessna 208 „Caravan“. Das Flugzeug wurde von einem Magni 500-Elektromotor angetrieben, startete am Grant County International Airport von Moses Lake und blieb 30 Minuten in der Luft.

oo00oo

Nachdem die Flughafengesellschaft des Lugano Airports wegen der Corona-Krise und dem Wegfall von Linienverbindungen Insolvenz angemeldet hat, wird der Flughafen künftig von der Stadt Lugano betrieben. Die Luftfahrtbehörde der Schweiz (BAZL) hat dem Weiterbetrieb bereits zugestimmt.

Anfang Juli hat das oberste bulgarische Verwaltungsgericht der Vergabe einer Konzession für den Betrieb am Flughafen Sofia durch den Flughafen München und den französischen Investor Meridiam zugestimmt und damit den Rechtsstreit mit anderen Mitbewerbern beendet. Beide Partner sind bereits an einigen Flughäfen im Ausland beteiligt.

oo00oo

Nachdem die Schweizer Ju-Air ihre Organisation überarbeitet und ihre Wartungsabteilung an die Junkers Flugzeugwerke ausgelagert hat, wird die Wiederaufnahme des Flugverkehrs mit Ju-52 nicht 2021, sondern sehr wahrscheinlich erst ein Jahr später erfolgen.

oo00oo

Als Ergebnis der Untersuchungen zu der „737MAX-Affaire“ wollen zwei Senatoren durch einen Zusatzartikel zur Verfassung die US-Luftfahrtbehörde FAA von den Flugzeugherstellern unabhängiger machen. Dabei soll die „Behaglichkeit“ zwischen Hersteller und Behörde beendet und damit verhindert werden, dass ein Flugzeugbauer „unangemessenen Druck“ auf die FAA oder ihre Angestellten ausübt.

oo00oo

Anfang Juni hat die iranische Regierung die französische Unfalluntersuchungsstelle BEA gebeten, sie bei der Untersuchung des Abschusses von Flug PS/AUI 752 zu unterstützen. Die B737 der Ukraine International Airlines war am 8. Januar vom iranischen Militär versehentlich abgeschossen worden. Dabei waren 176 Menschen ums Leben gekommen.

oo00oo

Wegen der Corona-Krise wurde der diesjährige Einsatz der fliegenden SOFIA-Sternwarte in Neuseeland abgesagt. Normalerweise wird die modifizierte B747SP von Juni bis August nach Christchurch verlegt, um von dort Forschungsflüge zu unternehmen, die von der Nordhalbkugel nicht durchgeführt werden können.

oo00oo

Nachdem in dem vorläufigen Untersuchungsbericht über das Unglück eines A320 der Pakistan International Airlines (PIA) in Karatschi, bei dem 97 Menschen zu Tode kamen, festgestellt wurde, dass rund 150 von insgesamt 434 Piloten der Airline über „zweifelhafte“ Lizenzen verfügen, hat



Die Produktion von Flugzeugen der ERJ-Familie wurde im Juni 2020 eingestellt. Foto: Werner Fischbach

PIA diesen Piloten ein Flugverbot erteilt. Aus diesem Grund hat die EASA der PIA bis Ende dieses Jahres ein Einflugverbot in die EU und nach Großbritannien erteilt.

oo00oo

Mit der Auslieferung einer Embraer Legacy 650E an Air Hamburg wurde die Produktion der ERJ-Familie eingestellt. Die Legacy 600 und 650 wurden auf der Basis der ERJ135, der kleinsten ERJ-Version, entwickelt. Mit mehr als 1.200 hergestellten Exemplaren gehören die Modelle der ERJ-Familie zu den am meisten produzierten Regionalflugzeugen der Welt. Die an Air Hamburg ausgelieferte Maschine trägt das Kennzeichen D-ANCE.

oo00oo

Kaum hatte die Lufthansa ihre Töchter „Germanwings“ und „Sun Express Deutschland“ aufs Abstellgleis geschoben, hat sie Anfang Juli mit der „Ocean GmbH“ eine Plattform für Ferienflüge gegründet. Allerdings soll diese Plattform nicht als eigene Marke auftreten, sondern Flüge aus den großen Lufthansa-Drehkreuzen, also von Frankfurt und München, zu europäischen und überseeischen touristischen Zielen anbieten. Mit der „Ocean GmbH“ möchte die Lufthansa bisher im Konzern verteilte Funktionen zusammenfassen.

Im Zeitraum von Januar bis Ende Juni dieses Jahres hat die DFS insgesamt 757.945 Flüge im deutschen Luftraum kontrolliert. Das ist gegenüber dem Vorjahreszeitraum, als 1.610.716 Flüge gezählt wurden, ein Rückgang um 52,9 Prozent und damit die stärkste Abnahme in der Geschichte der DFS. Der schwächste Monat war der April, in dem nicht einmal 36.000 Flüge registriert wurden – was einem Minus von 87,1 Prozent entspricht.

oo00oo

Weil von den in Stuttgart stationierten Besatzungen lediglich sieben Kapitäne (im Gegensatz zu 88 Co-Piloten und Flugbegleitern) den neuen Tarifvertrag von Laudamotion unterschrieben haben, beabsichtigt die Ryanair-Tochter, die Station zum 30. Oktober zu schließen. Dagegen soll die Basis in Düsseldorf, wo 34 von 36 Kapitänen dem neuen Vertrag zugestimmt haben, weiterhin geöffnet bleiben.

oo00oo

Einer Meldung des Rundfunks Berlin-Brandenburg (RBB) zufolge geht die Staatsanwaltschaft Cottbus einer Anzeige gegen die Flughafengesellschaft Berlin-Brandenburg nach. Dabei geht es um einen möglichen Verstoß gegen die Bilanzierungsvorschriften.



Redaktionsschluss

Ausgabe 5/2020 – 20.09.2020

Impressum

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

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

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

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

Redaktion: Hans-Joachim Krüger (Chefredakteur), Thomas Williges (Spotter, Airlines, Int. Affairs), Brigitte (Emmi) Enneper (Ehemalige), Werner Fänderich, Lutz Pritschow, Frank Sasse (Int. Affairs), Roman Glöckner (Berlin), Bernd Büdenbender (Technik), Sebastian Wanders (Internet), Elena Stegemann, Veronika Gebhart, Melina Münch (Redaktionelle Beratung), Jens-Michael Kassebohm (Facebook), Stefan Krauß (Allgemeine Dienste), Barbara Gegenwart

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

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Matthias Maas, Jan Janocha, Axel Dannenberg, Jörg Biermann, Gerd Gerdes, Oliver Wessollek, Roman Schütz, Jens Lehmann, Thomas Williges, Werner Fischbach, Emmi Enneper, Thorsten Raue, Michael Stappen, Elena Stegemann, Gerrit Griem, Rainer Bexten, Michael Kassebohm, Jörg Waldhorst, Daniela Marx, Bernd Büdenbender, Stefan Krauß, Stefan Handke, Dirk Wendland, Christian Hensel

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: Good bye Tegel. Foto: Stefan Handke
U3: Luftschiff über dem Flughafen Köln/Bonn. Foto: Rainer Bexten
U4: Schöne Ferien. Foto: Rainer Bexten

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

Druck: ColorDruck Solutions GmbH | Gutenbergstraße 4 | 69181 Leimen

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

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

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

ISSN 0015-4563



D - 00PH

SCHÖNE FERIEN WÜNSCHT DIE GdF!

hansia
L A N D

