

der flugleiter

www.GdF.de



Gewerkschaft der Flugsicherung

Technik

Systemmanagement der Zukunft

ATC-Regional

**Schwarz-rot-gold oder
rot-weiß-rot, oder was?**



Voll daneben

Departure Manager (DMAN) FRA

USA

Personalprobleme immer drängender

FAB Europe Central
Wo stehen wir heute?

➤ Flugsicherung im Sommerloch? Eher die Ruhe vor dem nächsten Sturm

Sehr geehrte Mitglieder,
liebe Kolleginnen und Kollegen,
in diesen Tagen wird die Geschäftsführung (GF) der DFS nicht müde zu betonen, dass die Flugsicherung in Deutschland noch vor Ende 2008 in privates Eigentum übergehen dürfte. In dieser Sache scheint sie sich derart sicher zu sein, dass sie eine Diskussion zu diesem Thema mit der GdF auf die lange Bank schiebt. Gleichzeitig herrscht auch im Tarifbereich Schweigen.



von
Klaus
Berchtold-
Nicholls,
Gewerkschafts-
vorsitzender

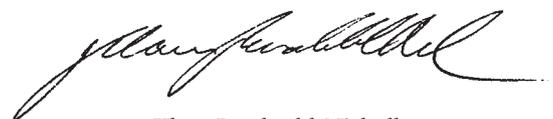
Wieder gelang es der DFS GF, die GdF mit etwas nie zuvor Erlebtem zu überraschen: ein fertig verhandelter Tarifvertrag wurde trotz der festen Überzeugung des Verhandlungsführers und Mit-Geschäftsführers der DFS, es handele sich um ein für beide Seiten annehmbares Ergebnis, nicht unterzeichnet. Die weiteren Tarifthemen, die auf der Basis eines Abschlusses im Rationalisierungsschutz mit vollem Schwung aufgenommen werden sollten, ruhen seither. Darunter befindet sich auch das Thema, das dem operativen Personal besonders am Herzen liegt: die Neuregelung des Belastungsausgleichs (früher allgemein nur „Kastner“ genannt). Dieses Tarifthema wird nun von beiden Seiten getrennt zu Ende bearbeitet und vor dem Hintergrund der bisherigen Verhandlungen bedarf es keiner Glaskugel um vorherzusagen, wo die Verhandlungspartner stehen, wenn die Friedenspflicht Ende September ausläuft. Dennoch versuchen wir, Tarif und strategische Entwicklung streng voneinander zu trennen. Der GdF ist klar, dass durch die Kommerzialisierung, die auch in die Flugsicherung Einzug halten soll, die Kosten untrennbar mit dem „wirtschaftlichen Erfolg“ der Flugsicherung verknüpft sind (wenn es so etwas gibt bzw. überhaupt geben darf). GdF und DFS GF haben weiterhin höchst unterschiedliche Ansichten darüber, ob Arbeitsbedingungen und sozialer Status der Mitarbeiter in der Flugsicherung von Kostenzwängen oder vielmehr von der gesellschaftlichen Bedeutung der Aufgabe und von der hohen Verantwortung für die Sicherheit und die Effizienz der Luftfahrt geprägt sein sollten. So werden wir von unserer Seite aus alles daran setzen, die weitere Entwicklung der Flugsicherung konstruktiv und progressiv zu begleiten und, wo es geht, zu beeinflussen. Sowohl der europäische wie auch der nationale Kontext geben in dieser Hinsicht einerseits Anlass zu schlimmsten Befürchtungen (deutsche Gesetzgebung, mangelnde Fachaufsicht usw.) wie auch zu großen Hoffnungen (Fortschritte bei MOSAIC,

Anerkennung der Unvereinbarkeit der hoheitlichen Flugverkehrskontrolle mit wirtschaftlichem Wettbewerb durch die Europäische Kommission). Wir werden nicht müde werden, den deutschen Sonderweg, der sich am angelsächsischen, neoliberalen Modell (Wohlstand der Bevölkerung durch eine prosperierende, deregulierte Wirtschaft) orientiert, für die Flugsicherung als Schritt in die falsche Richtung zu geißeln.

Die politische Arbeit der GdF ruht auch bei über 30°C nicht! Das Feld für Tarifaueinandersetzungen überlassen wir derweil in den heißen Sommermonaten anderen Berufsgruppen. Wir wünschen insbesondere den Lokführern, die mit ihrer Gewerkschaft GdL einen ebenso steinigen Weg zu beschreiten gewählt haben wie seinerzeit die Mitglieder von FTI und VDE, das nötige Durchhaltevermögen und den erhofften Erfolg. Auch sie widersetzen sich mit ihren aktuellen Forderungen den Arbeitgeberparolen von Wettbewerb und Kostendruck, um eine wenigstens einigermaßen gerechte Entlohnung für sich durchzusetzen.

Aber, liebe Kolleginnen und Kollegen, lassen Sie sich nicht täuschen: So wie in den zurück liegenden Wochen beinahe unbemerkt bedeutsame Entwicklungen in der Flugsicherung stattfanden (Tarifabschluss für die Münchener Apron-Controller, Tarifangebot für die Frankfurter Apron-Controller, Wegfall der Tarifverhandlungs- bzw. Arbeitskampfhindernisse bei den Regionalflughäfen, verbunden mit ersten Verhandlungsterminen), arbeiten die Vorstände und alle anderen gewählten Vertreter der GdF unbeirrt und ohne nennenswerte Sommerpause an der Umsetzung unserer gemeinsamen Ziele und Vorstellungen. Damit auch weiterhin in der Flugsicherung das Motto der GdF gilt: Sicherheit ohne Kompromisse! In diesem Sinne wünsche ich allen unseren Mitgliedern und allen Lesern, die es (noch) nicht sind oder nicht werden können, eine schöne Urlaubszeit und „vorkommnis-freies“ Arbeiten für die daheim Gebliebenen.

Mit freundlichen Grüßen



Klaus Berchtold-Nicholls
GdF Bundesvorsitzender

MOSAIC Update



von Klaus
Berchtold-
Nicholls

Wie in früheren Updates angekündigt, wird weiter intensiv an MOSAIC gearbeitet und dies sehr erfolgreich auf mehreren Ebenen. Die beharrliche Informationspolitik hat dafür gesorgt, dass MOSAIC ein Begriff mit hohem Bekanntheitsgrad (vielleicht höherem als in den jeweiligen Verbänden) in europäischen Flugsicherungs- bzw. Luftfahrtkreisen ist und sich andererseits ein Handlungszwang entwickelte, der nun in handfesten, nachlesbaren Ergebnissen resultiert.

Das erste lesbare Ergebnis ist sozusagen ein Manifest der Philosophie, die hinter dem Projekt steht: die MOSAIC Charta. Dabei handelt es sich im Gegensatz zum gleichnamigen Dokument zum FAB Europe Central nicht um ein umfangreiches Handbuch mit allen Details, sondern eher um die „Magna Carta“ der Flugsicherung, wie die beteiligten Verbände sie sich vorstellen. Zugegeben, wer sie liest, wird feststellen, dass es sich um eine sehr idealistische und vielleicht – angesichts des heute vorherrschenden Trends zur Kommerzialisierung und Entsozialisierung öffentlicher Aufgaben – naive Vision der zukünftigen Flugsicherung handelt. Dennoch, wir sind überzeugt, dass es kaum einen Fachmann oder eine Fachfrau gibt, die dieser Vision nicht als der Idealvorstellung zustimmen kann. Wir haben jedoch die „beste aller Welten“ noch nicht ganz aufgegeben und wer wird es uns angesichts unserer vielfach zitierten „Schlüsselstellung“ verwehren können, dieses Ideal für unseren Bereich zumindest ernsthaft anzustreben?

Das erwähnte, kontinuierliche Lobbying führte zudem dazu, dass die Europäische Kommission MOSAIC als ernsthaftes FAB Projekt wahrgenommen und im Juni Eurocontrol mit einer Feasibility Study beauftragt hat. Daraus resultierte der Zwang, nun endlich das lockere, wenn auch sehr fruchtbare brainstorming bisheriger Meetings zugunsten einer deutlich konkreteren Produktion von Details aufzugeben, die unmittelbar nach dem Meeting Ende Juni in Brüssel einsetzte. Dabei ist es keine Schande, sich an der Aufteilung der Arbeitsgruppen der anderen FAB Projekte zu orientieren.

Die GdF ist unmittelbar mit der Federführung der Environmental Work Group betraut und mit der direkten Zuarbeit zur Operational Work Group. Die Arbeit ist dergestalt organisiert, dass alle Mitglieder der gesamten Gruppe, also alle beteiligten Verbände, die Ergebnisse der Arbeit der verschiedenen Arbeitsgruppen quer lesen und die Inhalte verifizieren, korrigieren oder ergänzen – im Ganzen ein sehr ambitioniertes Vorhaben. Dennoch ist diese Arbeit notwendig, um wiederum Eurocontrol ausreichend überzeugendes Material zu liefern, damit deren Feasibility Study zu einem positiven Ergebnis gelangt.

Die Bedeutung der Environmental Work Group wird niemand unterschätzen, der die öffentliche Diskussion der letzten Zeit ansatzweise verfolgt hat. Jedes Projekt, das der Nachhaltigkeit und Umweltverträglichkeit die entsprechende Priorität versagt, ist in unserer Zeit zum Scheitern verurteilt.

Noch zwei Bemerkungen am Rande: vielfach wird behauptet, MOSAIC ist ein Konkurrenzprojekt zum FAB Europe Central und schadet daher der DFS (und damit unseren Arbeitsplätzen), falls diese nicht daran beteiligt sein sollte. Das ist richtig und falsch zugleich: während MOSAIC der (sehr beabsichtigte) Gegenentwurf zu einem FAB ist, welcher auf einem privatwirtschaftlichen, kommerzialisierten Wettbewerbsmodell fußt, wird es wohl zu 95% zu den selben Schlussfolgerungen kommen, was die Notwendigkeiten für eine gesunde Entwicklung der europäischen Flugsicherung betrifft. Allerdings stellt es sich aus grundsätzlichen und durchaus auch sehr praktischen (operativen wie sozialen) Erwägungen gegen eben jenen Wettbewerb und die Zerschlagung der integrierten Dienstleistung Flugsicherung, wie wir sie in den meisten Ländern Europas heute kennen. Dies ist wohl auch ein Grund, warum die Europäische Kommission sehr wohlwollend auf MOSAIC schaut.

Die andere Bemerkung, die ich mir hier angesichts der erwähnten, mehrfach geäußerten Kritik erlaube: MOSAIC wendet sich nicht gegen die Deutsche Flugsicherung, schon gar nicht gegen die Flugsicherung in Deutschland, wohl aber gegen das „Geschäftsmodell“ für die Flugsicherung, wie es derzeit in Deutschland en vogue zu sein scheint. Weder ist erwiesen, dass sich dieses Modell durchsetzt, noch dass es langfristig erfolgreich oder gar dominierend sein wird. Vielmehr ist es ebenso denkbar, dass gerade auf Grund der Kommerzialisierungstendenzen in Großbritannien und Deutschland die europäische Politik einschreiten wird, wenn dadurch die eben von der sogenannten High Level Group bekräftigte wettbewerbsfreie Zone der Kernaufgabe Flugverkehrsdienste gefährdet wird.

Wir müssen uns also von dem Gedanken etwas frei machen, dass die Arbeit der GdF das Unternehmen DFS als solches ohne Bedingung unterstützen oder in seiner Wettbewerbsfähigkeit fördern muss, denn die Arbeitsplätze in der Flugsicherung in Deutschland sind nicht identisch mit einem bestimmten Unternehmen. Ob es ein Unternehmen namens DFS nach einer Kapitalprivatisierung noch lange geben wird, steht dabei ebenfalls in den Sternen.

Fortsetzung folgt...



MOSAIC Charta

The MOSAIC Project is based on the following basic principles:

1. Air Traffic Management is a service in the **public interest**.
2. Air Traffic Management is the **responsibility of States** and shall be provided under full public, not private ownership.
3. Air Traffic Management is **not profit-driven** but driven by benefits for all airspace users.
4. Air Traffic Management is focussed on the priorities **safety, continuity, efficiency and environmental sustainability**, in that order.
5. Air Traffic Management provides access to the public resource airspace under **fair and equal conditions** for all users, **civil and military**.
6. Air Traffic Management shall be provided under a **cost-recovery regime**, using the necessary means to ensure the highest achievable level of safety.
7. Air Traffic Management shall be organised with the **human at its centre**, making best use of the knowledge and capabilities of staff, and respecting the principles of full staff consultation in all matters institutional, technical, operational and social.
8. Air Traffic Management shall be operated as an **integrated system**, applying the same highest standards of safety and quality to all its institutional, operational and support elements.
9. Air Traffic Management shall endeavour to achieve a **seamless global airspace** to enable uninhibited, safe air travel for passengers and goods.
10. Air Traffic Management shall be provided under **globally harmonised rules** honouring all the principles stated above, while allowing for special needs and circumstances with the achievable minimum of **local supplementary rules**.

Der GdF-Verwaltungssitz zieht um!



Ab dem 09.08.2007 finden Sie uns

Am Hauptbahnhof 8
60329 Frankfurt / Main
Telefon: 069-24 40 46 800
Telefax: 069-24 40 46 820
E-Mail: geschaeftsstelle@gdf.de
Homepage: www.gdf.de

Der GdF-Verwaltungssitz (Geschäftsstelle) liegt direkt gegenüber des Frankfurter Hauptbahnhofs.

Sie fahren mit S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn, Bus oder Bahn bis zur Station Frankfurt am Main Hauptbahnhof.

Mit dem Auto parken Sie am einfachsten auf dem Parkplatz „Hauptbahnhof-Süd“.

Gehen Sie aus dem Bahnhof-Haupteingang Richtung Stadtmitte. Überqueren Sie die Straße „Am

Hauptbahnhof“. Die **Hausnummer 8** befindet sich gleich rechts (Eckhaus Kaiserstraße).



Bilanzpressekonferenz der DFS – alles ist gut!



von Hans-Joachim Krüger

Über Längen lacht die Sonne, mit diesem kurzen Statement kann man die Bilanzpressekonferenz der DFS kennzeichnen.

Trotz steigendem Flugverkehr konnte die DFS ihre Spitzenposition innerhalb Europas unter den handelnden Flugsicherungsunternehmen behalten und sich damit rühmen, im Jahre 2006, obwohl ein Umsatzrückgang zu verzeichnen war, einen größeren Gewinn erzielt zu haben. 26,9 Millionen Euro Gewinn weist das Unternehmen DFS aus, was wahrscheinlich den Bundesfinanzminister und auch zu gewissen Anteilen die Fluggesellschaften glücklich macht. Darüber hinaus dürfen die Fluggesellschaften erneut mit einer Senkung der Flugsicherungsgebühren rechnen.

Das Jahr 2006, so berichtet es der Vorsitzende der DFS-Geschäftsführung, Dieter Kaden, war ein Jahr der großen Erfolge, obwohl nicht alle Ziele der Geschäftsführung umgesetzt werden konnten. Ein wesentlicher Schönheitsfleck ist die geplante Kapitalprivatisierung. Dort ist die DFS zwar nur Zuarbeiter und vielleicht Ideengeber, jedoch musste man feststellen, dass nicht alle Ideen und Vorschläge den Bundespräsidenten grundlegend überzeugt haben. Nun versucht man einen zweiten Anlauf mit Hilfe eines neuen Beraters. Professor Dr. Joachim Wieland soll es richten, die Staatskarosse DFS blank putzen, um den Bundespräsidenten möglicherweise zu blenden. Die GdF hat in der „flugleiter“-Ausgabe 03/07 zum Gutachten des Prof. Dr. Wieland ausführlich Stellung bezogen. In wie

weit das neue Gesetzgebungsverfahren tatsächlich so umgesetzt wird, wie es sich die DFS-Geschäftsführung vorstellt, bleibt abzuwarten und ist mit Sicherheit spannender als so manch ein Tatort-Krimi im Fernsehen.*

Ein anderer Schönheitsfleck auf der sonst fast blütenweißen Bilanzweste der DFS ist die Umsetzung des SES und das damit verbundene Rennen um die Zertifizierung und Genehmigung als Flugsicherungsanbieter. Geradezu über Nacht ist das Monopol der DFS aufgebrochen, es gibt plötzlich so viel Flugsicherungsanbieter auf dem deutschen Markt wie noch nie zuvor. Von der TTC - ein DFS-Tochterunternehmen - bis hin zu Austro-Control und dazwischen selbst-zertifizierte Flughäfen, nirgendwo in Europa ist die Flugsicherungsstruktur so geöffnet wie gerade jetzt in Deutschland. Die Bundesrepublik entwickelt sich wieder einmal zum Vorreiter bei der Umsetzung europäischer Richtlinien. Ob dies nun gut oder schlecht ist, wird die Zukunft zeigen. Es wird spannend, und man darf neugierig sein auf das, was uns eventuell erwartet. Wie stellt sich zum Beispiel Austro-Control die Fachaufsicht für die verschiedenen Regionalplätze vor? Wie können die kleineren selbstzertifizierten Regionalplätze den hohen Standard der gesetzlichen Bestimmungen aufrechterhalten?

Die Zukunft wird Antworten auf eine Reihe von Fragen geben, und ob diese Antworten dann insgesamt zufrieden stellend sind, bleibt abzuwarten. Eine gewisse Skepsis sollte auf alle Fälle vorhanden sein. Die europäischen und gesetzlichen Vorgaben sind immens. Vieles wurde in den letzten Minuten vor dem Ende der Übergangsfrist (21.06.2007) mit heißer Nadel gestrickt. Ob dies alles richtig war, wird wie bereits angedroht, die Zukunft zeigen.

Ansonsten gilt für die Flugsicherung und die Luftfahrtbranche im Allgemeinen – es boomt. Steigerungsraten in allen Sektionen und Abteilungen, von Flughäfen bis hin zu den Fluggesellschaften: Es gibt kaum ein Unternehmen, das jetzt mit einem Abwärtstrend aufwarten kann. Gewitterwolken sind nicht unbedingt zu erkennen, obwohl gelegentliche Streikandrohungen (z.B. bei LTU oder Condor) oder ein Terroranschlag allen Beteiligten täglich vorführt, wie dünn die Luft ist, in der man sich bewegt. Für den Bereich der deutschen Flugsicherung, und hier speziell für die DFS darf man feststellen, dass zwar die letzten Vergütungstarifverhandlungen soweit abgeschlossen sind und eine relative Ruhe eingetreten ist, dennoch gibt es hier immer noch Baustellen, die einige Brisanz in sich haben.

* Wir publizieren das Gegengutachten von Prof. Dr. iur. Ronellenfitsch in Ausgabe 5.



Ei – Henne – Ei

Administrative und die GdF

Unsichere Zeiten stehen den Beschäftigten der DFS ins Haus. Die Kapitalprivatisierung, die mit allen zu Verfügung stehenden Mitteln und Methoden durchgedrückt werden soll, lockt Investoren an, die Interesse an Dividenden haben, zufriedene Mitarbeiter sind solchen Leuten gleichgültig.

Mit großer Wahrscheinlichkeit werden Synergien angestrebt, die Folgen sind Rationalisierung und Outsourcing. Es gibt viele Möglichkeiten ein Unternehmen aufzuteilen. So könnten beispielsweise der IT-Bereich, Facilitymanagement, Gehaltsabrechnung oder Akademie herausgelöst werden, natürlich mit dem Ziel, das Tarifniveau zu senken und „schlanker“ zu werden. Stellt sich die Frage, ob die administrativen Bereiche darauf vorbereitet sind? Sind sie derart gut organisiert, um sich gegen Sparpläne kollektiv zur Wehr setzen zu können?

Die Antwort ist ein klares „Nein“.

Während tausende Fluglotsen und hunderte Techniker ihre historische Trennung beendeten und sich zu einer Gewerkschaft zusammengeschlossen haben und so fast alle ihre Forderungen in den letzten Tarifrunden erfolgreich durchsetzen konnten, reagiert der administrative Bereich noch zögerlich. Es gab mehr Eintritte im nicht-operativen Bereich in den letzten Monaten. Dies ist erfreulich, reicht aber nicht aus, um einen eigenen Fachbereich zu gründen und eigene Interessen großflächig zu bearbeiten und durchzusetzen. Gewerkschaftsarbeit ist nicht nur Tarifgeschehen, es gibt auch die Möglichkeit, seinen Job zu sichern und auszugestalten und kollektiv fachliche Anforderungen an den Arbeitgeber zu stellen, im Rücken 3000 starke operative Kolleginnen und Kollegen. Solidarität stärkt bekanntermaßen.

Der Grund für den Nichteintritt der Administrativen ist zum Großteil Unsicherheit, ob ihre Interessen durch die GdF ausreichend vertreten werden. Doch das hat die GdF spätestens mit ihrer letzten zweistufigen Tarifierhöhung von insgesamt 6% und einer Einmalzahlung von 3000 Euro bewiesen - sie kämpft beharrlich um einen Rationalisierungsschutz für alle DFS-Mitarbeiter/innen.

Die analoge Frage, wer zuerst in Vorleistung tritt, beziehungsweise ob die Henne oder das Ei zuerst da waren, läuft schon zu lange und verschwendet nur wertvolle Zeit. Fakt ist, dass die GdF für alle Beschäftigten der DFS da ist, und viele Gewerkschaftskolleginnen und -kollegen ehrenamtlich große Belastungen und auch unerfreuliche Konflikte auf sich

nehmen, um nahezu 5000 Arbeitnehmern der DFS attraktive und sichere Arbeitsplätze zu schaffen. Der Arbeitgeber hat der GdF bereits zwei separate Tarifverträge vorgeschlagen, die Vorzüge wurden der operativen Seite angeboten, wenn die andere

Seite entsprechend schrumpfen würde. Doch die GdF hat dies kategorisch abgelehnt. Die Folge wäre eine Situation wie bei der Lufthansa, wo z.B. Piloten und Bodenpersonal tariflich gesehen Welten voneinander trennen. Die Gefahr verstärkt sich jedoch in der DFS, wenn sich die Administrativen nicht bald ordentlich solidarisieren.

Ob die Mitgliedschaft in der GdF aktiv oder passiv ist, ist erst einmal zweitrangig. Der Mitgliedsbeitrag beträgt lediglich ein Prozent vom Bruttogehalt (wird übrigens nicht über die DFS abgerechnet) und dient der Finanzierung der Arbeit einer starken Interessengemeinschaft.

Es wird allerhöchste Zeit für alle administrativen Kolleginnen und Kollegen, ihr berufliches Schicksal selbst in die Hand zu nehmen – mit einem Eintritt in die GdF.

DF



Zielvereinbarungen



von Daniela Franke

Visionen, Strategien und Zielvereinbarungen sind bedeutende Schlagworte in der DFS. Man beschäftigt viele Ressourcen, um diese Dinge zu ersinnen, niederzuschreiben und an den Mann (oder Frau) zu bringen.

Um ganz sicher zu gehen, dass jeder am Ende noch weiß, was er eigentlich machen sollte, wird dies dokumentiert und unterschrieben, Seite um Seite. Jeder Mensch hat Ziele, darum geht es hier auch nicht, aber welchen Nutzen bringt eine vertragliche Vereinbarung im Unternehmen, wie flexibel sind Zielvereinbarungen und wozu gibt es eigentlich Tugenden wie Vertrauen?

Zielvereinbarungen gibt es in zahlreichen Unternehmen und man ist vielerorts der Meinung, dass sie ein modernes und bewährtes Managementinstrument seien. So auch in der DFS. Nicht nur AT-Angestellte sondern auch die tarifgebundenen Supervisoren (ehemalige Wachleiter) und Flugberater sind inzwischen davon betroffen, im Tarifbereich werden entsprechende Regelungen in Entwicklungsplänen und im Rahmen des FFS-Gesprächs getroffen. Der Anteil flexibler Vergütungen nimmt zu.

Interessant ist der Bezug zur Mitarbeiterbefragung 2006, aus der unter anderem hervorging, dass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nicht recht wissen, welche Ziele man eigentlich im Unternehmen und den Bereichen verfolgt und auf welcher Basis die Entscheidungen des Managements beruhen. Treffen die Ziele der vielen individuellen Vereinbarungen eigentlich noch das gesamtunternehmerische Ziel?

Wozu dienen eigentlich Zielvereinbarungen, sind die bei selbstmotivierten, verantwortungsvollen Mitarbeitern überhaupt notwendig? Sie lassen eher Schatten des Misstrauens entstehen, den Zweifel, ob er sein Ziel auch ohne „Strafandrohung“ erreicht?

Zielvereinbarungen werden Top-Down heruntergebrochen, sie halten nicht was sie versprechen, nämlich „Vereinbarung“, das heißt, eine bilateral verhandelte, gleichberechtigte Absprache. Doch die meist angewendeten Zielvereinbarung entsprechen eher einem Diktat und schränken die Auswahl selbstständiger und individueller Handlungsalternativen für mindestens eine Seite ein. Am Ende steht eine Beurteilung, deren Maßstäbe schon am Anfang festgelegt wurden. Ein Teil des Gehaltes wird an diese Systeme gekoppelt und mutiert zum Verteilungskampf. Am Ende kann hier sogar ein Kosteneinsparpotenzial entstehen. Die Prozesse, in denen die Leistung entsteht und die maßgebend für den Erfolg, sind werden ignoriert. Keiner honoriert den qualitativen Leistungsprozess, die

Zusammenarbeit. Ändern sich die Umstände und bleiben abgeschlossene Zielvereinbarungen gleich, besteht sogar ein Risiko, wenn sich der Mitarbeiter daran hält, um keine finanziellen Nachteile zu erreichen.

Das Unternehmen benötigt allerdings ein flexibles und breites Leistungsspektrum.

An die Erstellung, die Umsetzung und das Controlling von Zielvereinbarungen sind enorme personelle Ressourcen gekoppelt, die sinnvoller am Markt und beim Kunden eingesetzt werden können. Der Blick nach außen wird durch das „mit sich selbst beschäftigen“ reduziert. Dies gilt sowohl für den Markt als auch für innerbetriebliche Zusammenarbeit. Bereiche, die über Zielvereinbarungen gesteuert werden, vergessen all zu oft, dass sie dem gleichen Unternehmen angehören und arbeiten im schlimmsten Fall sogar gegeneinander.

Das bedeutet nicht, dass man keine Erfolgsprämien oder andere Incentives als Leistungsanreiz schaffen kann. Der großzügigere Rahmen von Eigenverantwortung des Entscheidenden trägt zum Erfolg des Unternehmens bei, erhöht die Flexibilität, sich an wandelnde Märkte anzupassen. Verändert sich eine Situation und erfordert abweichendes Verhalten zur niedergeschriebenen Zielvereinbarung, so ist der Betroffene oft in einem Dilemma und muss entscheiden zwischen extrinsischem Anreiz oder der notwendigen, möglicherweise mit dem niedergeschriebenen Ziel in Konflikt stehenden Vernunft, für die er sich auch noch rechtfertigen muss.

Eine noch kritischere Problematik ist die Separation und Klassifizierung von Unternehmensbereichen. Serviceprozesse der DFS sind nicht als voll integriert zu verstehen, sondern sind hierarchisch klar dem Kernprozess untergeordnet. Der hohe Spezialisierungsgrad der betrieblichen FS-Funktion ist kein ausreichender Grund dafür. Ein Indikator der Qualität der Beziehungen der Bereiche sind zahlreiche neue Service-Level-Agreements. Diese internen Dienstleistungsverträge können dazu dienen, Prozesse zu überdenken und Zusammenarbeit zu verbessern. Gleichermaßen erfordern sie hohen administrativen Aufwand, binden Ressourcen und ersparen keine Kommunikation zwischen den sogenannten Servicegebern und Servicenehmern. Im Fall der Leistungsstörung innerhalb des Unternehmens haben sie oft keine Konsequenzen und sind somit wenig effizient.

Wie soll Controlling oder strategisches Personalmanagement das Unternehmen partnerschaftlich (mit-) steuern, wenn sie lediglich auf ihre Servicefunktion

beschränkt sind. Schafft man eine Analogie zwischen einem Unternehmen und dem menschlichen Körper, so muss man beachten, dass Herz und Gehirn benötigt werden, um überhaupt leben zu können. Zielvereinbarungen können dazu führen, dass Bereiche konkurrieren und dabei vergessen, dass die Konkurrenz nicht in den eigenen Wänden, sondern ganz woanders lauert, beispielsweise in Österreich.

Ein Ausweg aus dem Dilemma ist der reichhaltige Austausch von Informationen und Wissen sowie das Vertrauen, dass Mitarbeiter ihre Ziele selbst setzen können. Daran schließt sich gleichermaßen ein individueller Weg der Zielerreichung an, der sich nicht durch vorgegebene Verhaltensanker bestimmen lässt. Klärende Gespräche mit der Führungskraft oder dem Team geben entsprechend Orientierung. Dies führt zu einer Steigerung der Wertschätzung für die

Arbeit des anderen und Anerkennung der individuellen Unterschiede des jeweiligen Berufes und der damit verbundenen Aufgabe. Statt Kontroll- und Bewertungsmechanismen immer weiter zu verfeinern ist die Arbeit an der Unternehmenskultur hin zum Vertrauen und zur Kooperationsfähigkeit indiziert. Werden Menschen in ihrer Freiheit beschnitten, streben sie zum Ausbrechen. Kontrollierendes Verhalten in all seinen Formen (Zielvereinbarung, Bewertungsbögen, Meldesysteme usw.) suggeriert eine Situation ungleicher Machtverteilung und der Mitarbeiter tritt in die Rolle des Schwächeren.

Die Arbeitsmärkte wandeln sich, es treten qualitative und quantitative Engpässe auf, qualifizierte Ingenieure, Fluglotsen, Finanzcontroller oder IT-Spezialisten sind knapp am Markt, so werden Arbeitgeber und Arbeitnehmer immer mehr zu gleichberechtigten Partnern. Diese Menschen sind nicht besonders steuerbar, aber zu beeinflussen. Sie benötigen Raum, ihre selbstmotivierten Aufgaben zu lösen. Vertraut man ihnen, gibt man ihnen Energie und die Kraft, auch Rückschläge zu bewältigen. Statt durch Zielvereinbarungen die schöpferische Kraft einzuschnüren, wird das Unternehmen gestärkt durch kollektives Vertrauen und einem Ausgleich aus Geben und Nehmen.

Die Zukunft wird sich verändern und erfordert Offenheit und die Akzeptanz des Unvorhersehbaren.



„Ein kräftiger Rückschnitt belebt das Kerngeschäft“
Herzlichst Ihr Investor

WEIßMANTEL & VOGELSANG
Rechtsanwälte • Fachanwälte

**IHRE ANSPRECHPARTNER BEI
ALLEN RECHTLICHEN PROBLEMEN:**

Hans-Gerd Dannen*	Antje Harsdorff
Stephan Brozeit *	Birgitta Schneider **
Dr. Klaus Vosteen	Dirk Vogelsang*
David Schäfer	Liesel Weißmantel*

* Fachanwälte für Arbeitsrecht
** Fachanwälte für Familienrecht

<p>BREMEN Langenstraße 68 28195 Bremen Tel.: (04 21) 960 99-0 Fax: (04 21) 960 99-11</p>	<p>NEU-ISENBURG Schlossenerstraße 42 63263 Neu-Isenburg Tel.: (0 61 02) 884 888 Fax: (0 61 02) 884 889</p>
---	---

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

Technik im Wandel – Systemmanagement der Zukunft



von
Dipl. Ing. (FH)
Michael Hnida

Flugsicherungs-
ingenieur DFS
Deutsche Flug-
sicherung GmbH
Center Langen



Photo: Zentrale Überwachung der Zukunft?! (Quelle: Computerwoche Nr. 44 vom 03.11.2006)

Die Redaktion des flugleiters hat nun eine ständige Rubrik „Technik“, in der in jeder zukünftigen Ausgabe ein Technik-Thema vorgestellt wird. In der heutigen Ausgabe geht es um „Technik im Wandel - Systemmanagement der Zukunft“. Ein Ausblick über das laufende Projekt ZEUS und die Ziele der DFS Geschäftsführung bei der weiteren Zentralisierung der Technik.

Inhalt

- ZEUS
- SMZ
- Services
- ITIL

ZEUS

Das Projekt **ZEUS** steht für „**Zentrale Einrüstung von Ueberwachungssystemen.**“ Ziel des Projekt ZEUS in der Stufe 1a ist der Umzug der NKZ und DIAS Ende 2007 vom Gebäude 176 am Flughafen Frankfurt in den Operateursraum ZEUS im neuen Anbau Center Langen.



Photo: Center-Anbau in Langen (Quelle : DFS GmbH)

Das Projekt ZEUS basiert auf dem „Programm SMZ – Service Management Zentrale“ und wird als Ortsprojekt in der DFS Niederlassung Langen (Center Langen) geführt. (Anmerkung: Einige werden sich erinnern, aus „Projekt“ wurde „Programm“, da sich in der Diskussion über Sinn und Unsinn der

Zentralisierung im Gesamtbetriebsrat herausstellte, dass die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung für das Projekt SMZ einen negativen Kapitalwert ergibt.) Das Projekt ZEUS hat u.a. die schrittweise Zentralisierung des Service Level 1 in den Operateursraum zum Ziel. Mit der Stufe 1a werden das NKZ und DIAS bis Ende 2007 in den Center-Anbau zentralisiert. Mit der Stufe 1b sollen bis Ende 2008 die zentrale Überwachung der TWR und FM-Systeme folgen. Weitere Stufen der Zentralisierung, wie das Konzept der „zentralen Betriebsführungen“, befinden sich ebenfalls in der Umsetzung (TWR, FM, Ortung, Navigation, Sprache, ..., EoD, etc.)

Das Projekt ZEUS stellt hierfür die technische Infrastruktur und die Einrichtung der notwendigen Räume (Gestellraum und Operateursraum) für die Systeme NKZ und DIAS bereit (Verkabelung, Anbindung, Tische sowie einheitliche technische Ausstattung mit Bedienterminals, Keyboard-Video-Mouse Switchen, zusätzliche Visualisierung der Systemmonitore und einer zentralen akustischen Alarmierung).

Unstrittig haben diese Maßnahmen noch nicht absehbare Auswirkungen auf die bestehenden Schnittstellen, nicht nur der technischen Systeme, sondern auch auf die Schnittstellen in der Aufbau- und Ablauforganisation zwischen den einzelnen Bereichen im Unternehmen. Wofür man eigentlich eine über den Konzentrationsprozess von Wartungsstützpunkt, technischem Cluster und Kontrollzentrale hinausgehende Zentralisierung benötigt, wird von der DFS Geschäftsführung mit nachfolgenden, idealisierten Merkmalen einer zentralisierten und integrierten Leitstelle beantwortet:

- Schaffung einer zentralen Anlaufstelle für Kunden und Partner „One face to the customer“
- Verbesserte Überwachung und Steuerung des technischen Betriebes
- Beschleunigte Arbeitsprozesse und verkürzte Reaktionszeiten bieten eine bessere Möglichkeit zur Steuerung von Ressourcen
- Klare Aufgabenzuweisungen und die direkte Kommunikation, insbesondere bei Stör- und Notfällen, schaffen eindeutig definierte und qualifizierte Arbeitsprofile mit mehr Verantwortung des Einzelnen vor Ort und erlauben eine bessere Kooperation u. a. mit Kunden und Partnern
- Teamentwicklung im technisch operativen Bereich einschließlich der Steuerungsebene wird gefördert
- Schnellere Kommunikationswege, kürzere Reaktionszeiten

Soweit die Ziele ...

Ein weiterer Blick in die Zukunft führt zur **SMZ** (Service **M**anagement **Z**entrale).

SMZ

Mit dem DFS-internen Programm **SMZ** sollen die Eckpunkte für die Inbetriebhaltung der Zukunft gesetzt werden. Der Begriff „SMZ“ selbst hat verschiedene Definitionen durchlaufen, was zeigt, dass sich das Thema in einem stetigen „Wandel“ befindet, man sich der Herausforderung der neuen Erkenntnisse und strukturellen Veränderung im Umfeld immer wieder anpassen muss, um die „Ganzheitlichkeit der Dinge“ berücksichtigen zu können.“ Neuerdings soll SMZ nämlich „Systemmanagement der Zukunft“ heißen.

Die ersten grundlegenden Ansätze der zukünftigen Inbetriebhaltung findet man bereits in DFS-Konzepten der Inbetriebhaltung Technik vom Jahre 2004 ff (Schadepapier).

Die DFS möchte damit in der zukünftigen Inbetriebhaltung einen neuen Weg beschreiten. Es soll der Servicegedanke in den Vordergrund rücken und die Struktur der klassischen Inbetriebhaltung (Arbeiten aus Verantwortung am Produkt Sicherheit) mehr und mehr verdrängen. Der Vorteil von Services (Dienstleistungen) sei eine bessere Transparenz der Kosten der Inbetriebhaltung und somit auch zukünftige Wettbewerbsfähigkeit.



Photo: Heutige Überwachungszentrale in Langen
(Quelle: DFS GmbH)

Services in der DFS

Die primäre Zielsetzung ist die Optimierung der Inbetriebhaltung und Steigerung der Effizienz, Sicherheit zu einem Service, Verbesserung der Reaktionszeiten, Verfügbarkeit und Kundenzufriedenheit. Dabei sollen die komplexen technischen Prozesse möglichst transparent und die Erbringung der Services die dafür nötigen Kosten / Aufwände besser darstellen.

Dieses Ziel soll u.a. über eine Veränderung der Service- und Systemarchitektur (SOA = Service Orientierte Architektur) erreicht werden, die einen „Kosten-Service“ orientierten Ansatz hat. Somit kann zukünftig die Frage beantwortet werden, was eine Dienstleistung kostet und mit einer Kosten / Service - Analyse können bessere Aussagen über die Servicegüte, die zu erbringenden Aufwände bis hin zu Personal- und Sachkosten transparenter gemacht werden. Aus unternehmerischen und betriebswirtschaftlichen Gründen sowie zur Standortsicherung im zukünftigen Wettbewerb verschiedener Flugsicherungsanbieter im „Single European Sky“ - Marktumfeld ist diese Form der Inbetriebhaltung transparent und effektiv. Die Frage, ob sie auch geeignet ist, wenn die Sicherheit im Vordergrund steht, bleibt offen.

Die Ausgestaltung der „SMZ“ soll sich an Services und Serviceketten ausrichten und orientieren. Die Inbetriebhaltung der Flugsicherungstechnik wird somit „Serviceprozessen“ gleichgesetzt, die Erbringung einer „Dienstleistung“ also.

Das Prinzip von Serviceketten (Dienstleistungsketten) ist prozessorientiert. Die Schnittstellen der einzelnen Bereiche sind an diese „Struktur“ anzupassen und auszurichten. Die Auswirkungen auf die heutige Inbetriebhaltung wird eine Neustrukturierung der Abläufe und Prozesse, Veränderung von Zuständigkeiten, usw. zur Folge haben.

Services und Serviceprozesse sowie Service Levels und Service-Level-Management sind eine klassische ITIL Prozess Disziplin und können damit hervorragend beschrieben werden.

Departure Manager (DMAN) Frankfurt, oder: Wie man ein System NICHT einführen sollte ...



Photo: DFS



von Marek Kluzniak

Die Ausgangssituation: Der Luftverkehr ist seit langem eine rasant wachsende Branche und Europa bildet dabei keine Ausnahme.

Auch die Prognosen für die nahe und mittelfristige Zukunft sagen eine weitere, starke Zunahme des Luftverkehrs voraus. Allein ein Blick auf die Verkehrszahlen der DFS zeigt, dass die Annahmen über das Verkehrswachstum bisher sogar eher zu verhalten als zu optimistisch ausgefallen sind. Getrieben von immer mehr Urlaubs-Fernreisen, stetig zunehmender Geschäftsreisertätigkeit, stark angefacht durch den Boom der Low Cost Carrier und den immer stärkeren weltweiten Handel mit Gütern, stieg die Zahl der jährlichen Flüge alleine in Deutschland zwischen 1993 und 2006 von 1,6 Millionen auf nahezu 3 Millionen.

Leider aber hat der verfügbare Luftraum eine feste Größe, die sich nicht beliebig erweitern lässt. Und auch die Infrastruktur am Boden, die Flughäfen, wachsen meist nicht in dem Maße, in dem es notwendig wäre, um alle Flüge stets zur gewünschten Zeit verzögerungsfrei abwickeln zu können. Vielmehr wird der Luftverkehr durch vielerlei Unzulänglichkeiten gebremst und behindert. So ist der europäische Luftraum mit über 40 Kontrollzentralen zerstückelt wie ein Flickenteppich, wobei zumeist oft noch nicht einmal die Flugplan-Daten automatisch untereinander ausgetauscht werden können. Eine Vielzahl untereinander inkompatibler technischer Systeme, verschiedene Luftraumstrukturen sowie oftmals üppige, für zivilen Verkehr gesperrte Militärlufträume etc. erschweren eine effektive Verkehrsabwicklung. Und so stoßen auch wir Fluglotsen immer öfter an die Grenzen des Machbaren, wenn wir versuchen, den stets weiter zunehmenden Luftverkehr sicher und dennoch möglichst effizient und kundenorientiert, d.h. ohne Verzögerungen, abzuarbeiten.

Um einen künftigen Kollaps des Flugsicherungssystems zu verhindern, um die prognostizierten Verkehrs-

zuwächse weiterhin zu bewältigen, dabei die derzeitigen Sicherheitsstandards mindestens beizubehalten und gleichzeitig Verspätungen und Verzögerungen zu minimieren, werden eine Menge verschiedener Maßnahmen notwendig sein, da das bestehende System ansonsten alsbald an seine Grenzen stoßen wird. Gefordert sind hierbei in erster Linie die lokalen, nationalen und europäischen Verkehrspolitiker, die Flughafenbetreiber sowie die nationalen Flugsicherungsprovider. Sie haben die Mammutaufgabe, dieses jahrzehntelang unkoordiniert gewachsene System verschiedenster Flugsicherungen endlich effektiver und dabei trotzdem weiterhin sicher zu machen. Die Flughafenbetreiber hingegen müssen rechtzeitig beginnen, Start- und Landekapazitäten bereitzustellen, die das künftige Mehr an Verkehr aufnehmen können. Nur wenn all diese Maßnahmen effektiv koordiniert und zügig umgesetzt werden, wird Europa auch weiterhin am weltweiten Wachstums des Luftverkehrs partizipieren und sich im Wettbewerb mit anderen Regionen, z.B. im Nahen Osten behaupten. Dies hat die EU-Kommission auch erkannt und mit Projekten wie Single European Sky oder SESAR bereits erste Schritte zu einer Verbesserung der Flugsicherung Europas eingeleitet.

Fluglotsen und Technik:

Für Außenstehende mag das Verhältnis zwischen Fluglotsen und Technischen Geräten vielleicht ein etwas ambivalentes Bild ergeben. Einerseits arbeiten die Lotsen in einem höchst technisierten Arbeitsumfeld. Ohne Radar, Sprechfunk, moderne Telekommunikationstechnik, Navigationsanlagen am Boden und die elektronische Übermittlung von Flugplandaten wäre Flugsicherung in der heutigen Form völlig undenkbar. Diese Hilfsmittel zu beherrschen und möglichst effektiv zur Verkehrsabwicklung einzusetzen, gehört zum grundlegenden Handwerk eines jeden Fluglotsen. Zudem ist bei vielen Lotsen eine

gewisse Affinität zu technischen Geräten allgemein vorhanden, oft verbunden mit dem Willen, Technik nicht nur bedienen zu können, sondern auch zumindest ihre grundsätzliche Funktionsweise zu verstehen. Andererseits wiederum stehen Fluglotsen technischen Geräten oftmals sehr kritisch gegenüber. Geprägt von der steten Maxime „Safety First“ sowie meist sehr hohen Ansprüchen an die eigene Leistung, wird Technik oft sehr argwöhnisch beäugt und bewertet. Auch wenn diese, manchmal durchaus arrogant erscheinende Haltung, von Flugsicherungsunkundigen gerne als das stete Streben nach teuren „Goldrandlösungen“ fehlinterpretiert wird, so stellt dieses Verhalten doch sicher, dass nur ausgereifte und funktional optimierte Technik in dem besonders sicherheitsrelevanten Umfeld der Flugsicherung zum Einsatz kommt und dem kaufmännischen Streben nach zwar kostengünstigen, aber dafür suboptimalen Lösungen, rechtzeitig ein Riegel vorgeschoben wird. Insofern kann man in diesem sehr kritischen Umgang mit bestehender wie neuer Technik also durchaus auch eine Art Qualitätssicherungsprogramm sehen, mag es auch Entwickler, Techniker, Systemingenieure und Projektmanager aufgrund des meist perfektionistischen Ansatzes an den Rand des Wahnsinn treiben.

Die geniale Idee ...:

Spätestens seitdem zum ersten Mal ein Computer einen amtierenden Schachweltmeister besiegt hat, träumen Entwickler davon, Menschen in komplexen Situationen durch Rechner zu unterstützen oder gar zu ersetzen. Und da reichlich Förder- und Forschungsgelder aus unseren Steuermitteln für entsprechende Projekte in den Töpfen der EU-Kommission zur Verfügung stehen, wird auch fleißig an derartigen Systemen geforscht und entwickelt. Dass derartige Vorhaben jedoch nicht immer ganz so einfach sind, wie sich technikgläubige Systementwickler gerne einreden, konnte in der Vergangenheit vom Autor dieser Zeilen selbst beobachtet werden, als er z.B. die Entwicklung des 4D-Planers für die Anflugkontrolle Frankfurt über mehrere Jahre hinweg begleitete. Für immer unvergesslich werden mir die Momente bleiben, in denen das System während einer Simulation versuchte, die von ihm geplante

Anflugreihenfolge mit aller Gewalt einzuhalten und dazu eine B747 nötigte, völlig realitätsfern mit 250 Knoten das Instrumentenlandesystem bis zum Outer Marker herunter zu rasen und eine voraus fliegende, jedoch in der Sequenz dahinter geplante Maschine dabei noch zu überholen.

Eine weitere absolute Sternstunde durften drei meiner Kollegen aus dem Bereich Tower und Anflugkontrolle und ich dann einige Zeit später erleben, als uns im Rahmen der Entwicklung eines Departure Management Systems (DMAN) die verantwortlichen Ingenieure der niederländischen NLR (einem Pendant zur deutschen DLR) ihre Vorstellungen der Flugsicherung der Zukunft präsentierten. Diese sah in etwa wie folgt aus: Sobald der Pilot eines Abfluges absehen kann, wann das Einsteigen beendet und er bereit für das Starten der Triebwerke sein wird, gibt er diese Zeit per Datalink in einen zentralen Rechner ein. Dieser Supercomputer kennt und berechnet alle Flüge von und zu den größeren Flughäfen des europäischen Kontinents. Sobald der Computer nun diese Zeit erhalten hat, beginnt er den kompletten Flugverlauf dieses Flugzeuges zu berechnen, und zwar vom Zurückschieben vom Flugsteig bis zum Andocken am Gate nach der Landung. Integriert in diese „Zukunftsberechnung“ sind aber auch sämtliche anderen Flugzeuge, so dass schon kurze Zeit später der gesamte Flugverlauf berechnet und festgelegt ist, was dann in etwa wie folgt aussehen würde:

Flug ABC123 meldet, dass er um 12.35 UTC fertig für das Zurückschieben vom Flugsteig sein wird. Dies erfolgt tatsächlich um 12.37 UTC, dann rollt das Flugzeug über die Rollwege G, A und D zum Rollhalt der Startbahn 17, wobei es dem Flug THY1731 sowie SIA326 Vorfahrt gewähren muss und selber Vorfahrt vor UAE26, BAW843 und BER75U hat. Ankunft an der Startbahn um 12.49 UTC, der Start erfolgt um 12.52 UTC in der Lücke zwischen den Anflügen SAA251 und AFR1713. Einmal gestartet, wird für Flug ABC123 die von ihm gewünschte Flughöhe freigehalten, d.h. andere Flüge werden dementsprechend über andere Routen, Höhen oder zu anderen Zeiten geplant. Noch vor dem Anlassen der Triebwerke steht bereits fest, dass Flug ABC123 am Zielflughafen zwischen TAP315 und AFL017 auf das Instrumentenlandesystem zur

RWY AHEAD

Landung geführt werden wird. Nach der Landung, geplant für 16.03 UTC wird unser Beispielflug dann über die Rollwege C3, V7, V9 und M1 zu seiner Parkposition rollen und dabei Vorfahrt vor UAL905 und DLH321 haben, muss jedoch auf AUA736 und SXS1917 warten. Ankunft am Gate wird dann um 16.21 UTC erfolgen... Das spontan einsetzende, schallende Gelächter der vier anwesenden Lotsen unmittelbar nach Ende der Präsentation sowie die betroffenen Mienen des Entwicklers Teams ließen schnell erahnen, dass eine solche 3D-Schach-artige Umsetzung der höchst komplexen Prozesse „Durchführung eines Linienfluges von A nach B“ sowie „Flugverkehrskontrolle“ mit der Realität wenig bis garnichts gemeinsam hatte.

... und die traurige Realität:

Und so zeigten dann auch die anschließenden mehrwöchigen Simulationen in Amsterdam überdeutlich, dass bereits kleine, jedoch völlig realistische und alltägliche Änderungen der Abläufe (Abflugverzögerung wegen technischer Probleme, Notlandungen mit anschließender Bahnsperre, veränderte Abflugintervalle wegen Schlechtwetter, Kofferausladung wegen eines fehlenden Passagiers o.ä.) völlig ausreichten, den Mosaikstein DMAN, ein kleines Teilchen des geplanten Europa-Zentralrechners, völlig in die Knie zu zwingen und zum Absturz zu bringen. Dementsprechend ernüchternd fiel auch das Fazit der an der Simulation beteiligten Lotsen aus: Ein System, das völlig ungeeignet ist, die flexible Arbeitsweise eines Lotsen sowie dessen Erfahrungsschatz zu ersetzen, geschweige denn zu übertreffen. Und wenn dies bereits im kleinen und überschaubaren Rahmen eines einzigen Flughafens nicht funktionierte, wie sieht es dann wohl erst bei einem europaweiten System aus, welches hunderte, wenn nicht gar tausende Flugzeuge gleichzeitig zu berechnen hätte ...

Ein neuer Versuch:

Dementsprechend gespannt waren meine Kollegen vom Tower Frankfurt und ich im Frühjahr 2007 als wir erfuhren, dass in Kürze ein Departure Management System für den Frankfurter Flughafen in Betrieb genommen werden sollte. Für hochgezogene Augenbrauen sorgte aber auch die Ankündigung, dass man keinen Probetrieb brauche und deshalb gleich mit einer richtigen Inbetriebnahme starte. Da dieses System vom Flughafenbetreiber FRAPORT angeschafft wurde, war die DFS von vornherein bestenfalls Junior Partner bei der Implementierung. Die ersten Berichte der Kollegen, die das System im Rahmen einiger Simulationen testen konnten, ließen dann auch nichts Gutes ahnen. So machten Berichte von einer unausgereiften Software die Runde, die in Simulationen gezeigt wurde, die wohl von vornherein auf das Bestehen aller Tests hin optimiert worden waren. Eine Vielzahl von Unzulänglichkeiten wurden angesprochen und deren Beseitigung bis zur Inbetriebnahme angemahnt. Wie schon in anderen Fällen reagierte das Projektteam darauf mit einer

Mischung aus Abwiegeln und halbherzigen Zusagen. Man solle doch bitte nicht alles so genau nehmen und mit ein wenig gutem Willen und gesundem Menschenverstand sei das ganze doch schließlich beherrschbar. Die Verschiebung des ursprünglich geplanten Termins zur Inbetriebnahme ließ leise Hoffnungen aufkommen, dass vielleicht doch noch eine gründliche Überarbeitung des Systems sowie eine Berücksichtigung der zahlreichen Kritikpunkte der testenden Lotsen stattfinden und zu einem ausgereifteren Tool führen würden. Doch diese Hoffnung währte nur kurze Zeit ...

Chaos, Desaster und Unmut:

Am 24. April 2007 schließlich nahm der von der Firma Delair entwickelte DMAN seinen Dienst auf. Bis dahin hatten die Lotsen auf der Startup-Position die Anlaffungsfreigabe zum Starten der Triebwerke vor dem Abflug auf Anfrage des Piloten stets sofort erteilt, wenn nicht eine Slotzeit oder die Verkehrslage an den Bahnen dagegen sprachen. Die in das Departure Coordination System (DEPCOS) integrierte Software schrrieb dem Anlaffungsloten auf der Clearance Delivery Position von nun an verbindlich vor, zu welchem Zeitpunkt genau ein Flugzeug die Anlaffungsfreigabe erhalten durfte. Die Berechnung der genauen Minute der Anlaffungsfreigabe basierte auf der bordseitigen Eingabe des Piloten, wann er voraussichtlich bereit zum Verlassen seiner Parkposition sein würde. Laut Aussage der Entwickler würden alle relevanten Parameter wie Abflugstrecke, Slotzeiten, verfügbare Start- und Landebahnen, Abflugintervalle usw. bei der Berechnung des Anlaffungszeitpunktes berücksichtigt werden.

Umso ungläubiger waren die Mienen der Kollegen, als sie dann zum ersten Mal mit der rauen Wirklichkeit konfrontiert wurden, sprich, zum ersten Mal mit dem System arbeiten mussten: Der DMAN wirkte völlig unausgereift und vergab scheinbar vollkommen willkürliche Start Up Zeiten. Wichtige Parameter wie Slotzeiten oder nicht verfügbare Start- und Landebahnen schienen keinerlei Einfluss auf die Kalkulation zu haben. Während die Startbahnen zeitweise mangels abflugbereiter Flugzeuge während der sonst üblichen Rush Hours brach lagen, mussten gleichzeitig Flugzeuge, die bereits alle Passagiere an Bord und die Türen geschlossen hatten, teilweise bis zu 30 Minuten an ihrer Parkposition warten, ehe sie die Triebwerke anlassen durften. Die für den Startup Lotsen laut neuer Vorschrift bindende Anlaffungszeit eines Abfluges wechselte teilweise im Minutentakt, so dass eine verbindliche Auskunft an den Piloten, wann er denn endlich mit der Anlaffungsfreigabe rechnen könne, völlig unmöglich war. Slotzeiten wurden scheinbar nur unzureichend berücksichtigt, denn anders ist es nicht zu erklären, dass Flugzeugen die Anlaffungsfreigabe durch den DMAN erst wenige Minuten vor dem Ende ihres Slots erteilt wurde. Gleichzeitig schien die Verfügbarkeit der einzelnen Startbahnen ebenfalls keinerlei Einfluss auf die Kalkulationen des Systems zu haben. So weigerte es sich, trotz besten Wetters und Verfügbarkeit aller Startbahnen beharr-

lich, mehr als insgesamt acht Flugzeuge anzulassen, ein Wert, der normalerweise um das drei- bis vierfache übertroffen werden kann. In anderen Fällen wiederum ließ das System völlig ungehemmt über 20 Flugzeuge an die Bahnen rollen, obwohl die Startbahn 18 wegen Rückenwindes nicht benutzt werden konnte und das Parallelbahnsystem bereits mit starkem Anflugverkehr nahezu ausgelastet war.

Völlig fassunglos ...

... waren auch jene Kollegen, die an den Simulationen im Vorfeld der Inbetriebnahme teilgenommen hatten und nun herausfinden mussten, dass keine einzige der von ihnen geforderten Verbesserungen umgesetzt worden war, obwohl man ihnen dies zugesagt hatte. Dafür durften sie sich jedoch anhören, die Kritik an der Software könne man nicht nachvollziehen, schließlich sei der Betriebsdienst ja an der Entwicklung beteiligt gewesen. Angesichts dieser Unverfrorenheit braucht man sich wohl kaum zu wundern, wenn immer weniger Kollegen bereit sind, an derartigen Alibi-Veranstaltungen teilzunehmen. Natürlich war der Unmut über dieses völlig unzureichende System nicht nur auf Lotsenseite immens, auch bei den Piloten war eine beachtliche Bandbreite an Reaktionen zu beobachten, die von ungläubigem Staunen über Sarkasmus und Empörung bis hin zum Fügen in das unabänderliche Schicksal reichte. Die Frequenzbelastung auf dem Arbeitsplatz PB1 im Frankfurter Tower wuchs ins nahezu Unermessliche, die Anzahl der harschen Einträge in den Tagesbericht nahm derart zu, dass nun pro Tag statt der üblichen ein bis zwei Seiten plötzlich kaum ein Tag mit weniger als fünf oder sechs Seiten an Protesteinträgen verging. Sämtliche Versuche, mit Hilfe von Software Updates eine Verbesserung herbeizuführen änderten nichts an der generellen Unfähigkeit des Systems, auch nur annähernd so effektiv und professionell wie ein mittelmäßig begabter Trainee zu performen. Gleichzeitig jedoch überschlugen sich

die täglichen Analysen der Entwicklerfirma geradezu vor Lobeshymnen über die gelungene Einführung des Systems sowie der Reduzierung der Verspätungen seit der Inbetriebnahme. Als Leidtragender (das Wort Betroffener trifft es hier einfach nicht ganz) der geradezu unterirdischen Leistungen des Systems fühlte man sich beim Lesen dieser Jubelpropaganda unwillkürlich an die letzten Verlautbarungen des DDR-Politbüros erinnert. Gleichzeitig versuchte man, jede Kritik an der miserablen Systemperformance im Keim zu ersticken. So wurde auf kritische Aussagen auf der Startup-Frequenz umgehend mit Anrufen durch das mithörende Projektteam mit dem Hinweis reagiert, derartige despektierliche Äußerungen seien zu unterlassen.

Projektteam hört mit

Leider war es den DFS Tower Lotsen aber auch nicht möglich, von sich aus die einzig logische Konsequenz aus dem völligen Versagen des Programms zu ziehen und es einfach nicht zu beachten. Da dies ein System der FRAPORT ist, oblag es nämlich auch der FRAPORT, zu entscheiden, wann es außer Betrieb genommen wird. So wurde an einigen Tagen anhand des völligen Chaos, das bei weiterer Beachtung der DMAN Anweisungen unweigerlich eingetreten wäre, schließlich die Notbremse gezogen und das System stundenweise abgeschaltet, was dann auch stets zu einer sofortigen Normalisierung der Verkehrssituation führte. Meist am späten Abend, wenn nur noch einige wenige Abflüge im Flugplanspeicher waren, wurde das System dann wieder in Betrieb genommen. Schließlich wurde der Unmut unter den Towerlotsen derartig groß, dass man in Erwägung zog, sich für einen gewissen Zeitraum einfach einmal nicht nur beim Erteilen der Anlassfreigabe sondern auch bei den Abflugzeiten sowie der Abflugreihenfolge an die Vorgaben des Systems zu halten, was laut Vorschrift eigentlich gar nicht gefordert war. Dies hätte sicherlich zum völligen Zusammenbruch des Abflugverkehrs geführt, da sich die Piloten



Photo: Edward Kleiser



entweder einfach nicht an die ihnen vom System zugedachten Rollzeiten zu den Startbahnen hielten, oder aber diese Zeiten in der Software schlichtweg falsch hinterlegt waren. Jedenfalls kamen die Abflüge in aller Regel wild gemischt an die Startbahnen, und nur in den seltensten Fällen in der Reihenfolge, die der DMAN vorausgeplant hatte.

Die einzig richtige Konsequenz: Stecker ziehen:

Doch dazu musste es dann gar nicht mehr kommen: Aufgrund der nicht enden wollenden, massiven Proteste seitens der Lotsen sowie der, von ihren Piloten wegen der völlig unnötigen Verspätungen durch das System aufgestachelten Fluggesellschaften wurde in einer Krisensitzung aller Beteiligten am 13. Juni 2007 endlich eine Aussetzung der DMAN Betriebs beschlossen. Offiziell soll nun bis zum Herbst des Jahres versucht werden, durch eine Optimierung sämtlicher Systempa-

rameter eine insgesamt bessere Performance zu erreichen. Ob dies gelingen wird bleibt abzuwarten, scheint aber aufgrund der bisher gezeigten Leistungen der Software, die grundlegende und schwerwiegende Mängel in allen Bereichen zeigte, eher fraglich. Ironischerweise hatten die Entwickler des DMAN noch zwei Tage vor der Entscheidung, die Software abzuschalten, eine vollmundige Pressemitteilung veröffentlicht, in der es u.a. heißt: „Wir sind über die erfolgreiche Inbetriebnahme in Frankfurt sehr erfreut und demonstrieren damit, dass mit dem darts4D DMAN auch die Betriebsabläufe eines internationalen Großflughafens verbessert werden können.“ Und weiter heißt es: „Frankfurt ist jetzt der zweite Flughafen weltweit, der einen Departure Manager zur Optimierung der Betriebsabläufe nutzt. Weitere Flughäfen sollen in naher Zukunft ebenfalls mit diesem System ausgestattet werden. „Zurzeit stehen wir in Verhandlungen mit weiteren großen Flughäfen. Diese Flughäfen müssen ihre ungenutzten Kapazitäten so schnell wie möglich durch den Einsatz von darts4D freisetzen. Es ist wichtig für diese Flughäfen, eine im Betrieb bewährte Lösung einzusetzen, um die Risiken zu eliminieren“, so Martin Wiesner, Leiter Marketing & Vertrieb von delair.“ Wenn die zwei Monate, in denen der DMAN die normaler-

weise flüssige und höchst effektive Abwicklung des Abflugverkehrs durch die Lotsen nach besten Kräften erschwert bis verhindert hat, nicht so nervenaufreibend und frustrierend gewesen wären, könnte man über solche PR-Phrasendrescherei nur laut lachen.

Fazit: Was bleibt?:

Einen Monat nach Beendigung des DMAN Betriebs, sind nun wieder Ruhe und Ordnung in die Abwicklung des Abflugverkehrs in Frankfurt eingekehrt. Ein jeder Frankfurter Towerlotse hat sicherlich die Bitte um das endgültige Ende des Systems DMAN in sein Nachtgebet aufgenommen. Und ein paar gute Sprüche haben wir dieser katastrophalen Software natürlich auch zu verdanken. Wie seufzte doch vergangene Tage ein Kollege, angesichts der Flugzeuge, die zum Starten an seine Bahn rollten: „Beschissener hätte das der DMAN auch nicht planen können!“

Personalprobleme in den USA



von
Werner
Fischbach

Die Personalprobleme der amerikanischen Flugsicherung sind schon seit längerem Gegenstand einer kontroversen Auseinandersetzung zwischen der FAA und dem Lotsenverband NATCA (National Air Traffic Controllers Association). Überstunden sind an der Tagesordnung und die NATCA sieht Sicherheitsprobleme.

Eigentlich können die Ursachen der derzeitigen Personalmisere auf das Jahr 1981 zurückgeführt werden, als der damalige Lotsenverband PATCO (Professional Air Traffic Controllers Organisation) einen illegalen Streik (in den USA ist es Angehörigen des Öffentlichen Dienstes nicht erlaubt zu streiken) begonnen hatte und Präsident Ronald Reagan 11 359 (von etwas mehr als 12 000) Controller fristlos auf die Straße setzte. Gleichzeitig wurde den gefeuerten Controllern verboten, eine Tätigkeit im Öffentlichen Dienst aufzunehmen. Erst Bill Clinton hob dieses Verbot am 12. August 1993 auf und bot den ehemaligen Controllern an, ihren ehemaligen Beruf wieder aufzunehmen. Aber nur wenige kehrten in die Dienste der FAA zurück.

→ Ein neuer Tower in Phoenix, aber keine Benefits für die Kunden?

Die FAA versuchte zunächst den Betrieb durch den Einsatz von Wachleitern, Militärcontrollern, Angehörigen der diversen Führungsebenen und mit nicht lizenziertem Personal aufrecht zu halten. Der liebe Gott und sein berühmter Daumen hatten damals

offensichtlich reichlich Überstunden geschoben - die USA wurden von einem Unglück verschont. Auch wenn sich nach Insider-Berichten im Luftraum und an den Flughäfen oftmals haarsträubende Zwischenfälle ereignet haben und man die damaligen Maßnahmen der FAA durchaus als Beihilfe zur Transportgefährdung bezeichnen könnte.

Auswirkungen des Personalmangels

Natürlich ging die FAA damals daran, in großem Maße neues Personal einzustellen. Das Dumme daran ist, dass damals viele junge Männer und Frauen eingestellt wurden, die alle derselben Altersgruppe angehörten. Und die kommen nun so langsam ins Rentenalter und dies bereitet der FAA zunehmend Schwierigkeiten (das „normale“ Pensionsalter für die Controller beträgt 65. Wer über 50 ist und 20 Jahre als Controller gearbeitet hat bzw. wer 25 Jahre in Diensten der FAA stand, kann auch früher gehen).

Doch die FAA schien diese Probleme erst einmal zu negieren. Aber bereits 2003 betrug das „Controller-Soll“ rund sieben Prozent und nach Berechnungen der NATCA verschätzte sie sich 2005 bei der Zahl der in den Ruhestand gehenden Controller um 36%.

Auf der anderen Seite versuchte die FAA das immer größer werdende Personalproblem mit Maßnahmen zu beheben, die auch bei anderen Flugsicherungsdienstleistern keine Fremdworte sind. Indem die zur Verfügung stehenden Controller einfach mehr arbeiten sollen, Kontrollsektoren und Kontrolltürme anstatt, wie vorgeschrieben mit zwei, nur mit einem Controller besetzt werden, die Krankheitsquote gedrückt und – um die Vorgaben des Budgets zu erfüllen und die notleidenden Fluggesellschaften zu entlasten – Einschnitte beim Gehalt vorgenommen werden. So führte die FAA im September neue Arbeitsregeln ein, die von FAA-Chefin Marion Blakey als Vertrag bezeichnet werden. Der jedoch weder mit den Gewerkschaften noch mit der NATCA verhandelt wurde.

So sollen die zu erwartenden Zahlungen für zur Pensionierung anstehenden Controller eingefroren und die Gehälter um rund 30% gekürzt werden. Zukünftig sollen – um es ein wenig salopp auszudrücken - die Wachleiter entscheiden, wer nun krank ist und wer gefälligst weiterarbeiten soll („sick leave cannot be granted for rest“). Mit anderen Worten: die Rechte der FAA-Mana-

Photo: Harald M. Helbig

ger und Wachleiter wurden zu Lasten der Controller gestärkt „The FAA sought to impose management rights; one of them was the ability to control schedules and act without input from controllers and without anything resembling a ´negotiation““, erklärte NATCA-Presse-sprecher Doug Church am 11. April. Dass diese neuen Arbeitsvorschriften ausgerechnet am amerikanischen Tag der Arbeit verkündet wurden, zeugt nicht gerade von der erforderlichen Sensibilität des FAA-Managements. Die Controller fanden´s nicht so gut. „It´s like getting fired on Christmas. It´s the worst, punch-in-the gut blow to the morale of this workforce imaginable“, meinte NATCA-Präsident Pat Forrey.

Auswirkungen des Personalmangels

Während die FAA daran geht, ihre Technik zu modernisieren und mit neuen Systemen den wachsenden Verkehrszahlen gerecht zu werden, scheint der offensichtliche Personalmangel die Bemühungen zu konterkarieren. So wurde am 11. April am Phoenix – Sky Harbor International Airport ein neuer Tower in Betrieb genommen. Dass dieser mit der neuesten Technik ausgerüstet wurde, steht außer Frage. Doch die beste Technik nützt bekanntlich nichts, wenn dafür kein Personal oder dies nicht in ausreichender Zahl zur Verfügung steht. So hat sich die Zahl der Controller bei der Anflugkontrolle (TRACON) von Phoenix in den letzten Jahren signifikant verringert. Waren es am 31. Dezember 2003 noch 76, so sind dies heute – vier „Trainees“ eingeschlossen – noch 53. Um diese Lücke zu schließen hat die FAA drei (!) Auszubildende nach Phoenix versetzt. „Sollten noch mehr „Trainees“ zu uns unterwegs sein, dann hält die FAA dies geheim“, meinte NATCA-Vertreter Kevin Van Uden. „Denn sie sind nicht hier und wenn sie ankommen, dann dauert es zwei Jahre, bis wir sie

ausgebildet haben.“ Dafür kann ein Dutzend Controller in diesem Jahr in den Ruhestand gehen und ein personeller Ersatz steht nicht in Aussicht.

Etwas besser sieht es bei der Tower-Crew aus. Dort arbeiten 33 voll ausgebildete und lizenzierte Controller (einer davon dient zurzeit bei der „Air National Guard“ in Afghanistan) und zehn „Trainees“. Aber von den 33 Controllern können 13 bis Ende dieses Jahres in den Ruhestand gehen, drei weitere sind 2008 so weit.

Dabei ist Phoenix alles andere als eine Ausnahme. Auf dem Gulfport Tower in Mississippi verrichten 13 Controller ihren Dienst. Eigentlich sollten es 19 sein. Der offensichtliche Personalmangel ließ die FAA-Manager von Gulfport ihre eigenen Vorschriften vergessen, indem sie zwei Controllern den ihnen zustehenden Urlaub zur Beerdigung von Familienangehörigen



Photo: Southwest Airlines

verweigerten. Und am Manchester-Boston Regional Airport mussten am 6. April zwei B737 der Southwest Airlines für 18 Minuten das Holding Pattern aufsuchen, weil der Tower kurzfristig geschlossen werden musste. Der Grund: von 17:30 bis 21:30 Uhr Ortszeit musste ein Controller alleine Dienst im Tower verrichten. Und als er nach zwei Stunden und vierzig Minuten ein dringendes Bedürfnis verspürte und mit keiner Ablösung rechnen konnte, schloss er ganz einfach den Tower. In den zwei Stunden davor hatte er rund 25% des freitäglichen Verkehrs von Manchester-Boston abgewickelt.

→ Southwest B737 - Wegen Controllermangel 18 Minuten im Holding

Schumer: FAA's Blakey Should Resign

The nation's airspace system is a mess, with airports overloaded and travelers plagued by delays, and that's the fault of FAA Administrator Marion Blakey, says New York Sen. Charles Schumer, D-N.Y. On Tuesday he called for Blakey to resign before her term ends on Sept. 30, The Associated Press reports. "She has engaged in a counterproductive fight with the air traffic controllers, cut the number of controllers that are needed, and they sometimes lash back," Schumer said. Delays have been particularly bad at New York's three major airports -- Newark, Kennedy and LaGuardia -- with 38 percent of all flights from January to April this year either late or canceled, according to the AP. The blame "falls clearly in the lap of the FAA and the FAA administrator," said Schumer. "The leadership at the FAA time and again has failed. So now it is time for that leadership to change." Blakey has already made clear she is eager to pursue other opportunities and is not interested in serving another term, according to The Wall Street Journal. However, her tenure could be extended until a replacement is named, which might not happen until after the next president takes office. The FAA said on Wednesday that the agency has taken "aggressive action to enhance safety and address delays in the New York area."

Photo: NATCA

Und die Sicherheit?

Kein Wunder, dass die NATCA wegen der Überstunden, die von den Controllern geleistet werden müssen, und der Tendenz, Controller viel zu oft alleine arbeiten zu lassen, ernsthafte Auswirkungen auf die Sicherheit sieht. Bei den Untersuchungen zum Unglück vom 27. August letzten Jahres in Lexington, als ein Regionaljet auf einer viel zu kurzen Piste startete und dabei verunglückte (siehe „der flugleiter“ 5/2006), zeigt Erschreckendes.

Nach einem ernsthaften Zwischenfall, der sich am 17. August 2005 am bzw. in der Nähe des Flughafens von Raleigh-Durham ereignet hatte, hatte die FAA angeordnet, dass in „Combined Radar Approach and Tower with Radar Facilities“, von denen die FAA übrigens 138 betreibt, grundsätzlich mindestens zwei Controller Dienst tun müssen. Lexington gehört zu dieser Kategorie, aber in der fraglichen Nacht war wegen Personalmangels nur ein Controller anwesend. Doch darüber hinaus stellte das NTSB (National Transportation Safety Board) fest, dass der Controller an diesem Tag von 06:30 bis 14:30 Uhr und danach von 23:30 bis 06:07 Uhr (dem Zeitpunkt des Unfalls) im Dienst gewesen war. Gegenüber dem NTSB gab der Controller an, in den letzten 24 Stunden vor dem Unfall zwischen den beiden Schichten gerade einmal zwei Stunden geschlafen zu haben. „Solche eingeschränkten Schlafperioden können die Aufmerksamkeit und Wachsamkeit sowie die Fähigkeit, Situationen richtig einschätzen zu können, einschränken“, meinte der Vorsitzende der Untersuchungskommission. So sind neben der Einmannbesetzung die dem Personalmangel geschuldeten Überstunden und die Dienstpläne mit wenigen Pausen ein erhebliches Sicherheitsrisiko. „The safety board is concerned that because of the lack of FAA action on this issue, controllers frequently operate in a fatigue state and ... action (is) needed now“, stellt das NTSB denn auch fest.

Wege aus der Krise

Inzwischen hat die FAA Maßnahmen ergriffen, um die drohende Personallücke zu schließen. So sollen mehr als 15 000 Controller in den nächsten 10 Jahren eingestellt werden, aber auch die FAA weiß, dass dies nicht ganz einfach ist. So wurden landesweite Werbeaktionen gestartet, die sich nach Meinung des Luftfahrtnachrichtendienstes „AVWeb“ nicht besonders von den Werbekampagnen des Militärs unterscheiden, wobei auf der einen Seite die freie, kostenlose Berufsausbildung und die Bedeutung des Berufs hervorgehoben wird, auf der anderen Seite jedoch der Stress des Controllerjobs, die Nachteile des Schichtdienstes und die relativ niedrige Bezahlung verschwiegen werden. Darüber hinaus arbeitet die FAA auch mit dem Department of Veterans Affairs zusammen, um ehemalige Soldaten als Fluglotsen zu gewinnen. Doch viel geholfen hat dies bis jetzt noch nicht.

Um dem Bedarf schneller gerecht werden zu können, will die FAA sich nicht mehr an den optimalen Personalzahlen ihrer 314 Dienststellen orientieren, sondern an dem jeweiligen, den Verkehrszahlen angepassten Bedarf. Weil sich, so meinte Marion Blakey, der Luftverkehr dynamisch entwickle und es deshalb nicht sinnvoll wäre, sich am aktuellen und vorhergesagten Verkehrsaufkommen und dem daraus resultierenden Personalbedarf zu orientieren. So werde der neue Personalplan lediglich einen bestimmten Umfang von Personalzahlen aufführen, damit ihre Organisation besser in der Lage wäre, flexibel auf die Anforderungen zu reagieren. Die NATCA reagierte entsprechend aggressiv auf diese Ankündigung und meinte, dass sich die FAA nicht an den Erfordernissen des Luftverkehrs, sondern an den Vorgaben des Haushaltsplans orientiere. „That’s not what is needed to safely run the National Airspace System!“

Überzeugend ist die Argumentation Marion Blakeys nicht gerade und man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, dass die FAA es wohl doch nicht schaffen wird, die entsprechende Anzahl von neuen Controllern einzustellen. Wobei man bedenken muss, dass es mindestens zwei Jahre dauert, bis die Fluglotsen ausgebildet und voll lizenziert sind. Mit anderen Worten: die Maßnahmen der FAA kommen viel zu spät. Nun hat sich die FAA am 22. Juni etwas neues einfallen lassen und versucht, ehemalige Controller mit einer Prämie von 20 000 US\$ für ihre Dienste zu ködern. Vorausgesetzt, sie waren in den letzten zwei Jahren 52 Wochen lang als „Certified Air Traffic Controller with Certified Tower Operator (CTO)/radar certification“ eingesetzt gewesen und verpflichten sich, weitere zwei Jahre bei der FAA Dienst zu tun. Was bedeutet, dass das Personalproblem lediglich um zwei Jahre verschoben wird.

→ Der FAA stehen ernsthafte Personalprobleme ins Haus – US Centercontroller bei der Arbeit

Darüber hinaus ist zu fragen, ob die neuen Arbeitsbedingungen und die Einschnitte bei der Entlohnung, die Marion Blakey im letzten Jahr verfügte, besonders geeignet sind, ausreichend Controllernachwuchs rekrutieren zu können. Symptomatisch hierfür ist die Tatsache, dass einige zur zivilen Seite gewechselte Militärcontroller die FAA nach kurzer Zeit wieder verlassen haben – weil die Arbeitsbedingungen alles andere als optimal sind und das Gehalt zu niedrig ist. Ein ehemaliger, in Hawaii eingesetzter Controller der Marine hat die FAA wieder verlassen, weil er mit dem Gehalt seinen Lebensstandard nicht halten konnte. Andere sind wieder zurück zu den Streitkräften gegangen. Wohl wissend,

dass sie damit auch ein Ticket in den Irak gelöst haben könnten. So wurden die ehemaligen Militär-Controller auf der Flugsicherungsakademie als „loaves of bread ... overprized“ bezeichnet und dargelegt, dass derjenige, dem dies nicht passe, ja wieder gehen könne.

So scheint die amerikanische Flugsicherung ausgerechnet zu dem Zeitpunkt, an welchem die US Airlines das Tal der Tränen durchschritten haben und wieder auf Expansion setzen, einer ernsthaften Krise entgegenzusteuern. Das sind, ohne Zweifel, keine berauschenden Aussichten. Mit anderen Worten – es wird spannend in den USA.

NATIONAL AIR TRAFFIC CONTROLLERS ASSOCIATION / For Immediate Release / June 21, 2007 / CONTACT: Jim Allerdice, Atlanta TRACON, 678-485-0852

FAA POURING OVERTIME MONEY INTO ATLANTA TRACON, CLOSING SECTORS OF AIRSPACE TO COVER FOR STAFFING SHORTAGES

PEACHTREE CITY, Ga. – The Atlanta Terminal Radar Approach Control (TRACON) facility is so short-staffed that Federal Aviation Administration management officials were forced to spend approximately \$865,000 in overtime from January to March of this year to cover for staffing shortages, nearly seven times the amount of overtime spent in the same three-month period in 2006. There are 71 fully certified controllers currently on board, but four are not working due to long-term medical conditions. Six of these veteran controllers are eligible to retire by the end of this year. There are 22 trainees in the facility, but none of them will be fully trained and able to work traffic before the end of this year, offering no relief in the near future. Five of these trainees are what the FAA calls “certified professional controllers in training,” (CPCIT) meaning they have prior experience as fully trained controllers at other facilities before transferring to Atlanta TRACON, where they are now forced to re-certify. FAA officials have also decided, beginning this Sunday, June 24, to close one large sector of Atlanta airspace one hour early every night and a second large sector of airspace two hours early every night due to staffing shortages, which the agency is now calling a “resource management problem” (see FAA memo attached to this release). Until March, the FAA and the National Air Traffic Controllers Association agreed there should be 104 controllers on staff to safely and efficiently run the operation at Atlanta TRACON. But the FAA threw out that number in March, replacing it with a new “range” of 80-98 controllers it deemed acceptable, but has failed to produce any documentation or studies to show how it arrived at this range and why it needed fewer controllers to handle what has been a four-fold increase in recent years in the amount of airspace that Atlanta TRACON controllers are responsible for. Because the FAA, in determining staffing totals against its new “range,” only counts fully trained controllers and CPCITs, it is four controllers short of meeting even the low end of its own range, a glaring admission that the staffing crisis has reached a critical level. “The FAA likes to say they are ‘staffing to traffic,’ but we have taken on hundreds of square miles of airspace in our coverage area and yet have less staffing now than when we were responsible for a smaller amount of airspace,” said Jim Allerdice, Atlanta TRACON facility representative for the National Air Traffic Controllers Association. There is also more traffic to move than ever. On Wednesday, Atlanta TRACON controllers worked with their equally understaffed Atlanta Tower counterparts to set a record by moving 3,096 flights into and out of Hartsfield-Jackson Atlanta International Airport. At its peak, controllers handled 207 flights in one hour, a staggering total that left controllers pushed to their physical and mental limits. Making things worse in recent weeks, 70-80 percent of the controllers are working six-day weeks or 10-hour days (two hours of overtime on top of regular eight-hour day), including many held over for two hours past the end of their grueling shifts recently on days of heavy thunderstorm activity that wreaked havoc on the operation. “We were already working six-day weeks and 10-hour days and then you throw the thunderstorms on top of that and you end up with extremely stressful and heavy, complex traffic periods,” Allerdice said. “Having to do that for extended periods of time wears on you.”

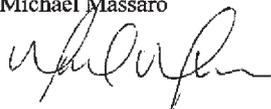
To: Mr. Robert Rabideau
From: Michael Massaro
Subject: Letter of Resignation

3/28/2007

It is with mixed emotions that I submit my letter of resignation from the FAA at this time I have spent 5 years in the U.S. Navy doing Air Traffic Control and still have a passion for the job; however, it is becoming increasingly difficult to live and sustain the level of attention that is required to succeed. I have been sent thousands of miles away from a family and support system that is extremely important to me, and am being paid at a level that prohibits me from supporting myself in the high cost of living area of Hawaii and repaying money borrowed to move myself here. I have thought about getting a part time job to make ends meet but it would be difficult to work around the FAA's assigned schedule. Regretfully, I am submitting my resignation as of March 31, 2007 with the hope of someday again becoming a FAA Air Traffic Controller under more favorable conditions.

Sincerely,

Michael Massaro



Schwarz-rot-gold oder rot-weiß-rot oder was ... ?

Nun ist es also passiert: Seit 22. Juni wird die Flugverkehrskontrolle an den Regional-Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätzen (RVV) in Deutschland gemäß den Bestimmungen von „Single European Sky“ (SES) nur noch von zertifizierten Flugsicherungsanbietern durchgeführt.

Damit ist das so genannte „Delegationsmodell“, in dem gemäß § 31 LuftVG einzeln beauftragte Fluglotsen die Flugverkehrskontrolle an Regionalflughäfen durchgeführt haben, zu den Akten gelegt. Damit wurde zwar den Buchstaben der EU-Richtlinien gefolgt, doch der Geist von SES scheint keinen der Träger der getroffenen Entscheidungen wesentlich erleuchtet zu haben.

So ist denn der von der GdF befürchtete „Flickenteppich“ bei der Flugsicherung der RVV in Deutschland Realität geworden.

Die DFS-Tochterfirma „The Tower Company“ (TTC) ist seit dem 22. Juni 2007 an neun deutschen Regionalflughäfen für die Flugverkehrsdienste verantwortlich. Mit Frankfurt-Hahn, Dortmund, Karlsruhe/Baden-Baden und Paderborn/Lippstadt zählen die vier größten deutschen Regionalflughäfen zu den TTC-Kunden. Weiterhin ist TTC an den Flughäfen Altenburg, Weeze, Mönchengladbach, Memmingen, und Schwerin engagiert.

Überraschenderweise ist jedoch in Bundesdeutschland ein Mitbewerber in Sachen Flugsicherung aufgetaucht, mit dessen aggressivem Marketing die DFS offensichtlich nicht gerechnet hat: „Austro Control“. Gerüchten zufolge soll es sogar „agreements“ zwischen den beiden Flugsicherungsanbietern gegeben haben, sich auf dem Markt nicht gegenseitig zu bekämpfen. Doch offensichtlich konnten die Österreicher den Verlockungen winkender Marktanteile nicht widerstehen. – Was noch vor einem halben Jahr wie ein Heimspiel für TTC aussah, wurde durch die unerwartete Eigenzertifizierung des Flugplatzes Lahr doch noch zum spannenden Pokerspiel, dass zumindest stückzahlenmäßig von Austro gewonnen wurde. Diese Firma ist jetzt in Augsburg, Braunschweig, Friedrichshafen, Hof, Kassel, Kiel, Lübeck, Oberpfaffenhofen, Westerland und Zweibrücken aktiv.

Nach „Punkten“ könnte man aber durchaus TTC als Sieger bezeichnen, denn die von ihr betreuten Flughäfen verzeichneten im vergangenen Jahr laut eigenen Angaben 111.322 IFR-Movements und konnten etwa 8,7 Millionen Passagiere abfertigen. Das

entspricht einem Anteil von 81 Prozent des gesamten Passagieraufkommens an Regionalflughäfen.

Obwohl sich alle Beteiligten bei der Nennung von Zahlen mehr als zurück halten, ist durchgesickert, dass Austro Control im Gegensatz zu TTC keine „Aufnahmegebühr“ im sechsstelligen Eurobereich verlangt und bei den jährlichen Folgekosten etwa ein Drittel unter dem Preisniveau von TTC liegen soll. Außerdem bietet Austro seinen Kunden kürzere Vertragslaufzeiten als TTC an, die zuerst eine Bindung von acht und später von fünf Jahren verlangt hatte. Dies ist so recht im Sinne der Flughafenbetreiber, die danach trachten, so schnell wie möglich den Flughäfen Lahr, Mannheim und Finkenwerder nachzueifern und sich selbst als Flugsicherungsanbieter mit eigenem Lotsenpersonal zertifizieren zu lassen. Wenngleich solche Lösungen auch nicht im Sinne der GdF sind, bliebe den betroffenen Mitarbeitern damit wenigstens das Schicksal der Leiharbeiterschaft erspart.

Doch auch hier gibt es neue Hoffnung seit die zweite Instanz der Arbeitsgerichtsbarkeit der GdF im Prozess gegen den Betreiber des Flughafens Hahn zum Sieg verholfen und auch die einstweilige Verfügung eines Streikverbots gekippt hat. – Wie es scheint, ist das Flughafenmanagement des Hahn am Gang nach Erfurt nicht interessiert, denn es wurden bereits Tarifgespräche mit der GdF terminiert. Als ersten Flughafen aus dem kommunalen Bereich hat die GdF inzwischen auch den Flughafen Braunschweig-Wolfsburg zu Tarifverhandlungen aufgefordert und den Entwurf eines Branchentarifvertrages „Flugsicherung“ an die Geschäftsführung übermittelt.

Bleibt zu hoffen, dass möglichst alle betroffenen Fluglotsen der RVV die Zeichen der Zeit erkennen und durch ihren Beitritt zur GdF deren Schlagkraft bei den bevorstehenden Tarifaueinandersetzungen erhöhen.



von Wolfgang Burckhardt

Off the tape ...

A/C: „Hamburg Radar, Delta Foxtrott India Lima Lima, reaching FL140, ready to drop.“

APP: „Dropping approved – und springen Sie schön vorsichtig.“

A/C: „Danke. Tun wir doch immer...“

APP: „Ich mein´ nur, ich wohn´ direkt da drunter...“

(Quelle: Internet)

A/C: „The First Officer says he has You in sight.“

APP: „O.k., then the First Officer is cleared for a visual approach runway 27, and You continue on that heading and descend 3000.“

(Quelle: Internet)

Stehplätze und Übergewichtsgebühren

-eine satirische Fiktion: was aus den Billigfliegern im Jahr 2020 geworden sein wird-

Noch vor einigen Jahren hätte niemand mit dem Wiedererstarken der siechenden Billigflieger gerechnet: In die Krise waren die vermeintlichen Schnäppchen-Airlines seit dem Jahr 2010 geraten, als auch die letzten Reisenden endlich merkten, dass das Geschäftsmodell aus dem Ruder gelaufen war und ihnen fürs Flugticket einschließlich aller Gebühren, Abgaben und Zuschläge auf vielen Strecken weit mehr abverlangt wurde als bei den als teuer verrufenen etablierten Linienfliegern. Die Nachfrage verschob sich zurück zur alteingesessenen Konkurrenz.

Jetzt aber sind die fusionierten Unternehmen RyanEasy und Air Berlinfly die nahezu unumschränkten Herrscher an Europas Himmel - weil einstige Rivalen vom Markt verschwanden oder Konkurrenten wie LuftSwiss und die mit albernem Namen fusionierte Air Airways British France viele ihre Jets abgezogen haben und sie angesichts der großen Nachfrage und des latenten Lieferengpasses der Flugzeughersteller vor allem auf den weit ertragreicheren Strecken zwischen China und Indien einsetzen. Seit der globalen Luftverkehrs-Liberalisierung von 2012 ist das möglich.

Alitalia und Olympic unterdessen sind kurz nach ihrer Fusion und dem Anschluss an die Air Burundi-Gruppe in die lange erwartete Pleite gerauscht. Austrian ist nach Verkauf und Umbenennung in Russia Jet kaum noch in Mitteleuropa anzutreffen, Iberia pendelt bloß noch zwischen Barcelona und Buenos Aires.

Mit geschicktem Marketing und viel Krachmacherei haben die Billigflieger in diese Lücke hinein Kunden mit denselben drei Tricks wie zwischen 2000 und 2010 wieder in die Preisfalle locken können: 1. Rücke zehn Tickets gratis heraus und lasse die Masse deshalb glauben, alles wäre günstig. 2. Lasse sie glauben, morgen wäre alles teurer - dann kaufen sie Teures noch heute. Und, drittens, gebe ihnen erst im letzten Buchungsschritt und auch dann nur in Flüsterton oder Kleingedrucktem preis, dass sie an Deinen lustigen Zusatzgebühren ganz nebenbei verarmen werden. Ryanairs seit inzwischen über zwei Jahrzehnte dominante PR-Figur Michael O'Leary, einer der Macher der Fusion mit Easyjet zur neuen RyanEasy vor sechs

Jahren, mischt in der aktuellen Kampagne unterdessen nicht mit. Der ergraute Senior des Konzerns erholt sich noch von den Folgen seines jüngsten Sturzes vom Triebwerk einer fahrenden Maschine. Dort hatte er für Fotografen während der Startphase einer nagelneuen Boeing 797 Handstand gemacht und wurde von unerwartetem Vogelschlag auf dem Rollweg aus dem Gleichgewicht gebracht.

Inzwischen akzeptiert die Billigflieger-Kundschaft sogar ohne Murren, dass standardmäßig nur noch Stehplätze vergeben werden und Sitzplätze aufpreispflichtig sind. RyanEasy wird nichtmal der Kunstgriff nachgetragen, als einzige Airline für das Benutzen der Halteschlaufen an den Stehplätzen zwölf Euro Aufpreis bei Vorreservierung, 25 Euro bei spontanem Festhalten zu kassieren.

Für das kommende Jahr 2021 sind nach erfolglosem Interventions der Kartellbehörden darüberhinaus auch die lange umstrittenen Übergewichtsgebühren branchenweit beschlossene Sache. Demnach schließt der Flugpreis nur noch ein zulässiges Körpergewicht von maximal 80 Kilo bei männlichen und 65 Kilo bei weiblichen Passagieren ein - Handgepäck mitgerechnet. RyanEasy hat bereits angekündigt, „im Interesse der Passagiere und deren Gesundheit“, so eine Sprecherin, die Obergrenzen bei 70 und 50 Kilo festzusetzen und darüberhinaus die Übergewichtsgebühren verlangen - „mit deutlichen Online-Rabatten bei Vorausreservierung der Über-Kilos“. Unterdessen arbeiten Mitbewerber bereits an werbewirksamen Untergewichtsabschlägen, die demnächst beworben werden sollen.

Da ist es nur noch eine Marginalie, dass zum Beispiel ein Flug Hamburg-München, für den noch 2007 im Flugplan bloß 80 Minuten veranschlagt waren, jetzt im Schnitt zwei Stunden 10 dauert: wegen der zeitraubenden und teils kilometerlangen Rollwege auf den in den letzten Jahren stark ausgebauten Airports. Damit einher gingen regelmäßig Zuständigkeitsstreitereien der Verwaltung, weil Terminalgebäude und Landebahnen desselben Flughafens inzwischen häufig in unterschiedlichen Gemeindegebieten, manchmal in unterschiedlichen Bundesländern liegen.

AIRLINES

von
Helge Sobik