

AUSGABE 2/2025

- FACHBEREICHS-KONFERENZEN FSBD UND FSAD
- ATSEP: BEFUGT, BERECHTIGT, KOMPETENT!
- CAUTION RABBIT HOLE
- FLUGHAFEN DORTMUND

der flugleiter



Gewerkschaft der Flugsicherung



Information des Bundesvorstands



Gewerkschaft der Flugsicherung

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

Fachbereichskonferenz FSTD
16. bis 17.05.2025 in Fulda

Gemeinsames Obleute-Meeting
06.11.2025 in Fulda

Bundesdelegiertenkonferenz
07. und 08.11.2025 in Fulda

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

Die Einladungen zu diesen
Veranstaltungen erfolgen gesondert.



Roadshow –
quer durch die Republik

S. 18



FSBD –
22. Bundesfachbereichskonferenz

S. 23



SESAR JU Annual Conference
in Brüssel

S. 38



Weiteres Wachstum erwartet

S. 46



Flughafen Dortmund

S. 54

Editorial	04
Termine	06
Aus dem Vorstand Meinung	07
Aus dem Vorstand Alt gegen Neu oder die perfekte Ergänzung?	11
Aus dem Vorstand Hintergrund zur Änderung der betrieblichen Altersversorgung (bAV)	16
Aus dem Vorstand Roadshow – quer durch die Republik	18
Spotter I	21
Spotter II	37
FSBD Aus dem FSBD	22
FSBD FSBD – 22. Bundesfachbereichskonferenz	23
FSAD Arbeitstreffen des FSAD in Bremen	26
FSAD Bundesfachbereichskonferenz des FSAD in Frankfurt	28
FSTD ATSEP: Befugt, Berechtigt, Kompetent!	30
FSTD Einladung	33
Verbände Vegas, Baby! Again!?!?	34
Verbände SESAR JU Annual Conference in Brüssel	38
ATC Caution Rabbit Hole	42
Joe's Corner	44
Berichte Weiteres Wachstum erwartet	46
Accidents Lost in Communication	49
Kollegen Kalle Küch Cup 2025 in Düsseldorf	52
Airports Flughafen Dortmund	54
Aircrafts Neue Hubschrauber für die Christoph-Staffel	57
Kurios Kurioser Unfall	59
Aus aller Welt Kurz und interessant	60
Impressum	62



von Oliver Wessollek,
Bundesvorsitzender

Liebe Leser und Leserinnen,

beim Lesen dieser Ausgabe des „der flugleiter“ haben sich höchstwahrscheinlich einmal mehr die Ereignisse überholt.

Wir werden eine Koalition aus CDU/CSU und SPD als neue Bundesregierung im Amt haben. Diese Koalition wird in den nächsten Monaten einiges zu tun bekommen. Die Welt dreht sich weiter und manchmal kommt man kaum noch mit bei all den schlechten Nachrichten aus aller Welt. Aber wie heißt es so schön? – Eine Krise ist auch immer eine Chance.

Eine Chance gewittert und wahrgenommen zu haben, scheint das BMDV mit seinem scheidenden Bundesverkehrsminister. Ein bereits in Auftrag gegebenes Gutachten des DLR zu den Kosten am Luftverkehrsstandort Deutschland wurde kürzlich veröffentlicht. Unser Tarifvorstand Oliver Strack nimmt es sich in einem Meinungsbeitrag in diesem Heft im Einzelnen vor.

Die dort gemachten Vorschläge enthalten wenig Neues. Nichtsdestotrotz finden sie nun im Rahmen der allgemeinen Diskussion um den „Standort Deutschland“ einen idealen Nährboden.

Gleichzeitig könnte man bei dem ein oder anderen Punkt auch einen Interessenskonflikt des Erstellers vermuten. Denn das DLR ist in vielen SESAR-Projekten vertreten

und Nutznießer der großzügigen Fördermittel. So ist es nicht verwunderlich, wenn diese nun die Beschleunigung und Förderung von Virtual-/Remote-Tower-Lösungen vorschlagen!

Um dem Ganzen auch noch eine entsprechende praktische Relevanz zu geben, hat der scheidende Bundesverkehrsminister Mitte März noch eben vorzeitig ein (faules) Ei in das Koalitionsnest der CDU/CSU und SPD gelegt. Der für die regionalen Airports wichtige Regulierungskreis 2 mit einem Budget von ca. 50 Millionen Euro (der erst 5 Jahre alt ist), wird zum 31.12.2025 ersatzlos gestrichen. Die ausführende Behörde (BAF) hat dies auch gleich zum Anlass genommen, für die Restlaufzeit die Mittel zu kürzen, um dann mitzuteilen, dass es für das zweite Halbjahr 2025 keine weiteren Zahlungen geben wird.

So stürzt man kleine Airports ins Verderben. Von jetzt auf gleich entstehen Finanzierungslücken und enorme Liquiditätsprobleme, die schlussendlich auch auf dem Rücken der Arbeitnehmer ausgetragen werden.

Die GdF wird auch dieses Mal mit aller Macht dagegenhalten. Wir werden es nicht zulassen, dass unsere Mitglieder die Leidtragenden in diesem Spiel sind. Wir fordern eine Politik der Vernunft und Zukunftsfähigkeit. In jeder regulierten Branche machen disruptive Ent-



scheidungen den Wirtschaftsunternehmen langfristige Entscheidungen unnötig schwer.

Die Sorgenfalten könnten momentan aber kaum viel größer sein, wenn man die geopolitische Lage beobachtet. Außerhalb Deutschlands wächst der Flugverkehr über die Rekordwerte von 2019 hinaus, gleichzeitig werden die militärischen Anforderungen in Europa auch zu starken Einschränkungen im Luftverkehr führen, neue militärische Anforderungen auch an die Flugsicherungsunternehmen sind bereits in Arbeit. Um dem Ganzen noch das Krönchen aufzusetzen, müssen Investitionen in die Zukunft erfolgen. Sowohl in Personal als auch in neuste Technologien und Flugsicherungssysteme. Da fällt mir nur ein altes Schunkellied ein: „Wer soll das Bezahlen, wer hat so viel Geld ...“. Aber ehrlich, es ist gar nicht so lustig.

Unsere Bundesfachbereichskonferenzen FSBD und FSAD fanden statt und waren inhaltlich einmal mehr sehr erfolgreich. Unsere langjährige Tarifexpertin des FSAD, Catja Gräber, wurde verabschiedet und ihr Nachfolger Marco Haushofer ins Amt gewählt. Auf der gleichzeitig stattfindenden FSBD-Konferenz wurden unsere Fachbereichsvorstände Miriam Kelm, Lars Ilchmann, Frank Sasse und Patrick Thormann in ihren fachlichen Ämtern bestätigt und wiedergewählt. Allen wünsche ich weiterhin gutes Gelingen und immer ein glückliches Händchen in ihrem Tun. Catja Gräber wird sich vorerst weiter um

die Umsetzung des ETV kümmern, bevor sie sich dann in ihren wohlverdienten Ruhestand verabschiedet wird. Auch ihr gelten unser herzlichster Dank und die besten Wünsche für den neuen Lebensabschnitt.

Die Angebotsphase für den Wechsel in den Teil C der betrieblichen Altersversorgung läuft noch bis zum 20. Juni, und wir freuen uns, dass wir für die Bestandsmitarbeiter die Möglichkeit schaffen konnten, auf freiwilliger Basis in dieses für die DFS wirklich neue Modell zu wechseln. Eine ausgezeichnete Gelegenheit, sich spätestens jetzt einmal vertieft mit der Altersversorgung der DFS zu befassen. Hilfreich zur Seite steht dabei das in Abstimmung mit der GdF erstellte Infomaterial einschließlich der benannten Anlaufstellen. In den nächsten Wochen werden noch weitere Entscheidungshilfen der DFS und der GdF hinzukommen, und auch dieser „der flugleiter“ enthält einen lesenswerten Artikel zum Thema. Machen Sie sich schlau! Ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen und wünsche ein frohes Osterfest.

Ihr

Oliver Wessollek
Bundesvorsitzender

Voraussichtliche

GdF-TERMINE

APRIL 2025

02.	FÜAM	Frankfurt
09. – 10.	APDSG	Brüssel
10.	APEG	online
23. – 24.	ATCEUC-Meeting	Sofia
24. – 26.	IFATSEA-Meeting	Zürich
28. – 29.	TK-Sitzung	Frankfurt
28. – 01.05.	IFATCA-Meeting	Abu Dhabi
30.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt

MAI 2025

07. – 08.	Vorstandssitzung FSBD	online
12.	Austausch DFS-Systemhaus	Langen
13. – 14.	SAFOPS	Luxemburg
14.	Redaktionssitzung „der flugleiter“	online
14.	Vorstandssitzung FSAD	online
15.	Vorstandssitzung FSTD	Fulda
16. – 17.	Fachbereichskonferenz FSTD	Fulda
20. – 21.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt
26.	IFAIMA	online

JUNI 2025

03. – 04.	IFISA	Bratislava
11. – 12.	APEG	Langen
17. – 18.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt
24.6.	TK Regio/Drittgeschäfte	offen
24. – 25.	AG VC/ATC	Bremen
24. – 25.	Tarifkommission DFS	Frankfurt
25.	Vorstandssitzung FSAD	online
26.	PINK100	Karlsruhe
30. – 01.07.	Vorstandssitzung FSBD	offen

Kein Anspruch auf Vollständigkeit!

Meinung

Sicher, geordnet und flüssig oder lieber günstig, marktorientiert und innovativ? Flugsicherung in Zeiten der Standortkostendiskussion



von Oliver Strack

Die Debatte um die Standortkosten im deutschen Luftverkehr begann spätestens mit der Einführung der Luftverkehrssteuer im Jahr 2011. Als der Carry-Over-Mechanismus zur Ermittlung der Flugsicherungsgebühren¹ im darauffolgenden Jahr umgesetzt wurde, ging man allseits noch von stabilem Verkehrswachstum aus

und ahnte nicht, dass die Corona-Pandemie zu einem massiven Rückgang des Luftverkehrs führen sollte. Anders als ursprünglich erhofft, führte dies zu einem Anstieg der Gebühren in den Folgejahren.

Spätestens seit dem Ende der Pandemie drängen die Airlines auf international wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen. Dabei haben die jüngste Erhöhung der Luftverkehrssteuer im Mai 2024 und steigende Kosten für nachhaltige Treibstoffe (SAF-Quoten) den Ton in der hauptsächlich von den Airlines getriebenen Debatte weiter verschärft.

Im letzten Monat präsentierte das BMDV ein umfassendes Gutachten zu den Standortkosten im Luftverkehr. „Das Gutachten identifiziert wichtige Stellschrauben, um die Branche zu entlasten und den Luftverkehr spürbar anzukurbeln. Dazu gehören nicht nur die Frage der staatlichen Standortkosten, sondern auch wettbewerbliche Maßnahmen“, meint Staatssekretär Stefan Schnorr² über das vom DLR erstellte Werk. Selbstverständlich werden auch einige flugsicherungsbezogene Maßnahmen zur Stärkung des Luftverkehrsstandorts Deutschland empfohlen:

1. Reform der Festlegung von An- und Abfluggebühren

Die deutschen Flughäfen sind in zwei Gruppen unterteilt. Die 15 internationalen Flughäfen (DFS) finden sich

im Gebührenkreis 1. Die 42 übrigen Flughäfen und Verkehrslandeplätze sind derzeit noch im subventionierten zweiten Gebührenkreis, der nach dem Willen des BMDV zum Jahresende eingestellt werden soll³.

Nach den Vorstellungen des DLR könnte hier der Austausch einiger verkehrsarmer Flugplätze aus dem oberen gegen verkehrstärkere Plätze des niedrigen Kreises zu Entlastungen hinsichtlich der Flugsicherungsgebühren des Gebührenkreises 1 führen. Gleichzeitig würden die Kosten für den Gebührenkreis 2 steigen, was dann wieder durch höhere Subventionen ausgeglichen werden könnte.

Alternativ denkbar ist für das Institut auch die Gestaltung der Gebührenkreise nach europäischen Modellen aus Frankreich, Italien oder Polen. Hier werden die Hubs im ersten, alle übrigen Flughäfen im zweiten Gebührenkreis abgebildet. Die Folge dieser Maßnahme für die beiden Großflughäfen wären signifikant geringere Gebühren (erwarteter Gebührensatz ca. 150 € gegenüber 400 € für die übrigen Flughäfen) und eine weitere Konzentration des Verkehrs. Es ist wahrscheinlich Zufall, dass die Lufthansa Group an diesen Standorten der größte Kunde ist.

2. Mehr Wettbewerb bei der An- und Abflugkontrolle an Flughäfen

Natürlich kommt kein auf Anerkennung bedachtes Gutachten um die Forderung nach mehr Markt herum. So fordert man auch hier die grundsätzliche Vergabe aller Flugsicherungsdienste, der Platz-, An- und Abflugkontrolle im Wettbewerb.

Leider dient als Leuchtturmreferenz unter anderem die Vergabe des Flughafens Gatwick an die ANSL (Air Navigation Solutions Ltd.). Das DLR scheint nicht bemerkt zu haben, dass der Vertrag 2016 trotz seiner Laufzeit von zehn Jahren aus unbekanntem Gründen nach nur sechs

¹ Zu Einführung und Folgen siehe auch „Die Finanzierung von Flugsicherung“, „der flugleiter“ Nr. 3/2021, S. 6-11

² BMD-Pressmitteilung 018/2025

³ GdF-Pressmitteilung vom 31.03.2025

Jahren vorzeitig beendet und die Flugsicherung in London Gatwick wieder von NATS übernommen wurde⁴.

Auch die vorgeschlagene grundsätzliche Vergabe der An- und Abflugkontrolle an Flughäfen im Wettbewerb, insbesondere im Zusammenhang mit der Infragestellung der Eigentumsverhältnisse an Flugsicherungsinfrastrukturen und ihrer Standardisierung in der Zukunft, weist in eine klare Richtung:

Wenn das Eigentum den Wettbewerb wie postuliert behindert, kann Wettbewerb im Wesentlichen nur noch über Personalstärke und -kosten erfolgen. Vereinfacht ausgedrückt: weniger, billiger und nur noch im notwendigsten Maße geschult. Das klingt doch verlockend!

3. Festlegung des Umfangs der Flugsicherung an kleineren Flugplätzen

An dieser Stelle enthält das Gutachten keine wirkliche Neuerung, aber eine Erinnerung. Denn der Umfang der Flugsicherung sollte schon mit der Errichtung des 2. Gebührenkreises festgelegt werden, wird tatsächlich aber vor dessen Abschaffung wohl nicht mehr bestimmt. Das Bundesamt für Flugsicherung kam in den letzten fünf Jahren anscheinend nicht dazu.

Es baut jetzt lieber Druck auf die Flugplatzbetreiber auf, damit diese der Behörde die Entscheidung abnehmen⁵. Je geringer der Umfang der Flugsicherung, desto geringer die Kosten im Gebührenkreis 2. Die Logik ist nun wahrlich nicht neu. Die Festlegung sollte aber auf Basis von Notwendigkeiten und nicht aus Angst vor Insolvenzen durch strukturelle Unsicherheiten erfolgen.

4. Mehr Kosteneffizienz bei der An- und Abflugkontrolle an kleineren Flugplätzen durch Remote Virtual-Tower-Lösungen

Das DLR sieht viel Potenzial in Remote-/Tower-Anwendungen als Lösung für kleine Flughäfen. Sie müssen es

ja schließlich auch wissen, denn als Leiter mehrerer, aus SESAR-Töpfen massiv geförderter, Forschungsprogramme⁶ lotet das Institut Möglichkeiten und Anwendungsfelder für Virtual-/Remote- und Multiple-Remote-Tower seit Jahren engagiert aus.

Vordergründig wird immer wieder die erhebliche Kosteneinsparung – insbesondere bei den Personalkosten – betont. Eine solche könnte sich allerdings frühestens mit Einführung von Multiple-Remote-Technologien ergeben und setzt die Kontrolle mehrerer Flughäfen durch nur einen Fluglotsen voraus.

Die beiden deutschen RTCs stellen nach Ansicht des Autors jedenfalls keine Verbesserung dar. Immer wieder neue technische Probleme und eine Performance, die noch weit hinter den konventionellen Tovern liegt, zeigen, dass die Technologie noch in den Kinderschuhen steckt.

Das menschliche Auge ist noch nicht durch Kamerasysteme zu ersetzen. Der präsentierte Außensichtersatz ist nicht einmal im Ansatz mit den Möglichkeiten einer konventionellen Fensterscheibe zu vergleichen. Die eingeführten technischen Hilfssysteme sind zum Teil verwirrend und erreichen das geforderte Niveau noch lange nicht.

Massive Verzögerungen bei der Implementierung gehören nach wie vor zur Tagesordnung und trafen schon das erste RTC Leipzig. Lieferkettenprobleme und technische Schwierigkeiten sorgen immer wieder zu Verzögerungen. So wurde z. B. die Inbetriebnahme des Remote-Towers für Dresden für 2023 angekündigt und inzwischen mindestens bis zum Jahresende verschoben⁷.

Das ebenfalls im Gutachten benannte RTC Braunschweig ist bis heute – trotz Eröffnung im November des vergangenen Jahres – noch nicht einmal operativ in Betrieb.

⁴ „Gatwick Airport reappoints NATS as air traffic service provider“, NATS-Pressemitteilung vom 10.10.2022

⁵ GdF-Pressemitteilung vom 31.03.2025

⁶ „Mehr Sicherheit und Effizienz an Flughäfen“, DLR-Pressemitteilung vom 16.02.2017; „Remote Tower Center statt Flughafentower“, DLR-Pressemitteilung vom 23.02.2022 und „Kleine Flugplätze durch Virtual Reality unterstützen“ vom 08.04.2020

⁷ „Flughafen Dresden soll Fernsteuerung bekommen: Darum dauert es noch länger bis zum Start“, Tag 24 vom 11.02.2024

Dennoch ist es für das DLR von besonderer Bedeutung⁸. Gelobt werden vor allem mögliche Kosteneinsparungen „durch geringere Bau-, Wartungs- und Betriebskosten der Infrastruktur“. Bisher liegt für diese steile These noch kein Beweis vor.

Es bleibt die Hoffnung auf „geringere Personalkosten durch bessere Auslastung der Fluglotsen“ und einen intensiveren Markt. Flugsicherungsanbieter müssen ihre Dienste nicht mehr zwingend vor Ort, sondern „von ihren jeweiligen Remote-Control-Centern“ aus erbringen.

Bei solchen Möglichkeiten ist die Forderung nach einer offenen Infrastruktur selbstverständlich. Nur so könnten alle im Wettbewerb stehenden Anbieter auf vorhandene Schnittstellen zugreifen.

Fazit

In dem Gutachten „Standortkosten in Deutschland und im europäischen Vergleich sowie Maßnahmen zur Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland“ präsentiert das DLR im Auftrag des BMDV unter anderem auch Ansätze für eine Kostensenkung in der Flugsicherung.

Von dieser sollen nach Ansicht des Instituts insbesondere Großflughäfen durch eine Anpassung der Gebühreneckpunkte profitieren. Weitere Kostensenkungen wären durch eine stärkere Wettbewerbsorientierung des Marktes zu erreichen. So sollten neben der Platzkontrolle auch die An- und Abflugkontrollen an allen deutschen Flughäfen ausgeschrieben werden. Immer wieder wird auch hier der freie Zugang aller Anbieter zur vorhandenen Flugsicherungsinfrastruktur gefordert – entweder durch den Verbleib der Eigentumsrechte bei den Flughäfen oder durch Zugangsregeln, wie sie z. B. in der Telekommunikation üblich sind.

Das Gutachten beleuchtet leider an keiner Stelle die Sicherheitsrisiken, die durch Kostensenkungsbestre-

Verteilung der

Standortkosten

im deutschen Luftverkehr



Luftverkehrssteuer 40 - 50 %

Sie wurde 2011 eingeführt und variiert je nach Flugdistanz. Seit 2024 wurde sie erneut erhöht, um Umweltziele zu fördern und Wettbewerbsverzerrungen im europäischen Luftverkehr auszugleichen. Kritiker bemängeln steigende Ticketpreise und mögliche Wettbewerbsnachteile für deutsche Flughäfen.

Flughafentgelte 20 - 30 %

Fallen für die Nutzung von Infrastruktur und Dienstleistungen an. Dazu gehören Lande-, Passagier- und Abfertigungsentgelte. Die Höhe variiert je nach Flughafen, Flugzeugtyp und Verkehrsaufkommen. Sie sind ein wichtiger Einnahmezug der Flughäfen und beeinflussen die Ticketpreise.

Luftsicherheitsgebühren 15 - 20 %

Finanzieren Maßnahmen wie Passagier- und Gepäckkontrollen sowie den Einsatz von Sicherheitspersonal. Die Höhe variiert je nach Flughafen und Sicherheitsanforderungen.

Flugsicherungsgebühren 15 - 20 %

Finanzieren die Flugsicherungsdienste und Navigationsinfrastruktur.

Sonstige Gebühren 5 - 10 %

Kosten für Bodenabfertigung, Betankung, Enteisung, Infrastrukturabgaben sowie Umweltauflagen. Sie variieren je nach Flughafen und Betriebsbedingungen und beeinflussen die Gesamtkosten des Luftverkehrs.

⁸ „Remote Tower's coming home: DLR und DAS beschließen gemeinsame Forschungsaktivitäten im Bereich Flughafen-Fernüberwachung in Braunschweig“, Pressemitteilung des DLR vom 19.05.2022

bungen mehrerer Anbieter im Wettbewerb entstehen werden.

Dazu gehören zu erwartende Versuche von Lohndumping, zu knapp bemessene Personalkörper, eine Abwanderung von Mitarbeitenden hin zu möglicherweise besser zahlenden Arbeitgebern. Ferner werden größere Koordinationsaufwände sowie Interoperabilitätsrisiken durch Verwendung verschiedener Systeme in noch stärker fragmentierten Lufträumen entstehen. Auch Qualitätsunterschiede in Ausbildungs- und Arbeitsbedingungen sind in dem Szenario eine wahrscheinliche Folge – sie bleiben unbeleuchtet.

Langfristige wirtschaftliche Risiken des Wettbewerbs wurden außer Acht gelassen. Nicht zuletzt das Risiko höherer Kosten durch die notwendige zusätzliche Koordination und Standardisierung oder die Folgen, falls sich Anbieter als ineffizient erweisen sollten.

Die Erfahrungen aus Großbritannien, wo die Vergabe des Flughafens Gatwick an die ANSL vier Jahre vor dem Vertragsende an die NATS rückabgewickelt wurde, blieb im Gutachten ebenso unbeachtet wie die vielen Rückschläge auf dem Weg zum RTC.

Der Gesamterfolg der Bestrebungen in diesem Bereich hat sich bislang noch nicht gezeigt. Für die Mitarbeiter der von RTC betroffenen Tower jedoch manifestierten sich erhebliche Nachteile: teilweise jahrelange Ungewissheiten hinsichtlich des Einsatzortes durch verzögerte Inbetriebnahmen und ein Bildschirmarbeitsplatz an einem ggf. weit entfernten Standort, der nur rudimentär mit der Umgebung des traditionellen Kontrollturms vergleichbar ist.

Überhaupt nicht betrachtet wurden Aspekte der Sicherheit, die die aktuelle globale Lage betreffen. Eine Konzentration von Flugsicherungsdiensten in wenigen RTC

birgt Risiken, die sich zeitgleich an mehreren Flughäfen manifestieren könnten.

Im Zusammenhang mit der kritischen Infrastruktur sollte darüber hinaus sorgfältig bewertet werden, ob kleinere Flughäfen überhaupt auf Flugsicherungsdienste verzichten können.

Es drängt sich im Zusammenhang mit dem Gutachten nahezu auf, dass der vom BMDV im März angekündigte Schritt zur Abschaffung des Gebührenkreises 2 und die vorhergehende radikale Kürzung der staatlichen Förderung als vorbereitende Maßnahmen für eine deutlich marktorientiertere Durchführung von Flugsicherungsdiensten in der Bundesrepublik Deutschland dienen sollen.

Inwiefern diese Maßnahmen, die zwar einerseits für die Großflughäfen zu Entlastungen von den Kosten für Flugsicherung führen könnten, aber andererseits nicht ohne erhebliche Mehrkosten für den Flugverkehr jenseits dieser Standorte vonstatten gingen, zu einer Verbesserung der Standortkosten führen, bleibt auch nach der Lektüre des Gutachtens unbeantwortet.

Sicher ist, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen die Kostenseite der kleineren Flughäfen nur bedingt begrenzen können. Eine weitere Konzentration des Verkehrs auf die Hubs ist die wahrscheinlichste Folge. Den Preis zahlen die Luftraumnutzer und Passagiere an den dezentralen Standorten, die Sicherheit und nicht zuletzt das Flugsicherungspersonal. Aber es gibt auch positive Signale: In diesem dynamischen Szenario sind dem DLR weitere Forschungsaufträge für innovative Flugsicherungsdienste gewiss.

Alt gegen Neu oder die perfekte Ergänzung?

Die bAV ist in aller Munde



Was ist das überhaupt?

Bei der „bAV“ reden wir von der betrieblichen Altersversorgung, die Ergänzung zur gesetzlichen Rente. Dabei handelt es sich um eine Leistung der DFS für ihre Mitarbeiter, um das Alter finanziell abzusichern. Viele Firmen, insbesondere die Großunternehmen, nutzen betriebliche Altersversor-

gungssysteme, um für ihre Mitarbeiter einen Mehrwert zu schaffen und die Bindung ans Unternehmen zu erhöhen. Dabei ist die betriebliche Altersversorgung nicht mit der Übergangsvorsorge zu verwechseln; diese wird zeitlich vor die betriebliche Altersversorgung für einige operative Berufsgruppen vorgeschaltet. Die betriebliche Altersversorgung hingegen wird für alle Mitarbeiter der DFS geleistet und beginnt grundsätzlich mit dem Erreichen der Regelaltersgrenze der gesetzlichen Rentenversicherung, das bedeutet für Mitarbeiter mit Geburtsjahrgang 1964 und später ab dem 67. Lebensjahr. Für operative Mitarbeiter, die vorab eine Übergangsvorsorge erhalten haben, oder auch langjährige Versicherte der gesetzlichen Rentenkasse oder auch für schwerbehinderte Mitarbeiter gelten Altersgrenzen, die früher liegen können. Selbstverständlich gibt es für die Mitarbeiter auch Möglichkeiten eines früheren Eintritts in die Versorgung unter Inkaufnahme von Abschlägen, ganz ähnlich der gesetzlichen Rente.

Welche bAV-Systeme gab es schon immer?

In der DFS existieren mit dem Teil A und dem Teil B bereits zwei unterschiedliche Systeme der bAV. Es handelt sich dabei um leistungsorientierte Versorgungssysteme, wie sie in den vergangenen Jahrzehnten üblich waren und die in der DFS in Anlehnung an die Pension der ehemaligen Beamten geschaffen wurde.

Teil A ist der ältere Teil und gilt seit Gründung der DFS im Jahr 1993. Er wurde in den Verhandlungen 2008/2009 mit Wirkung zum 01.01.2005 durch Teil B ersetzt. Der Teil A gilt daher für alle Mitarbeiter, die **vor dem** 01.01.2005

in die DFS eingetreten sind, und der Teil B für alle Mitarbeiter, die ab dem 01.01.2005 und bis zum 31.12.2024 eingetreten sind. Beide Teile sind aber sehr ähnlich. Ihr Wesen besteht darin, dass die DFS im Alter eine lebenslange Rente zahlt. Die Höhe der Rente ist abhängig vom Gehalt in der Arbeitsphase und abhängig von der Beschäftigungsdauer. Die Rente wird grundsätzlich jährlich um 1,25 % erhöht. Als Ausnahme gibt es einen Inflationsschutz, der greift, wenn die Inflation in einem Kalenderjahr über 2,75 % liegt. In diesem Fall wird im Folgejahr die Anpassung auf den Wert angehoben. Nach dem Tod des Mitarbeiters erhält der hinterbliebene Ehepartner oder eingetragene Lebenspartner lebenslang 60 % der Rente. Hinterlässt der Mitarbeiter auch Kinder, erhalten sie mindestens bis zur Vollendung des 18. Lebensjahrs, teilweise bis zur Vollendung des 25. Lebensjahrs, eine Waisenrente. Die Höhe der Waisenrente hängt von der konkreten Familiensituation ab und beträgt maximal 30 % der Rente.

Was unterscheidet Teil A und B voneinander?

Der große Unterschied zwischen Teil A und Teil B liegt einzig in der Berechnungsmethodik der Rentenhöhe und als Resultat auch in der Höhe selbst. Alle Auszahlungsmodalitäten, Hinterbliebenenversorgung usw. sind identisch.

Für die Berechnung der Rente für Mitarbeiter in **Teil A** ist das Gehalt der letzten 12 Beschäftigungsmonate inkl. Urlaubs-, Weihnachtsgeld und fester monatlicher Zulagen relevant. Dazu kommen noch als Multiplikator die Beschäftigungsjahre; diese sind auf maximal 40 gedeckelt. Mitarbeiter in Teil A verbessern daher ihre Rentenhöhe unabhängig vom Zeitpunkt, zu dem sie in die letzte (und in der Regel höchste) Vergütungsgruppe eingruppiert werden. Ebenso ist es für Mitarbeiter in Teil A irrelevant, ob die gesamte Tarifsteigerung, die in ihrem Arbeitsleben stattgefunden hat, linear oder nichtlinear verlaufen ist.

Für die Berechnung der Höhe der Rente für Mitarbeiter in **Teil B** ist grundsätzlich in jedem Jahr ein Baustein zu ermitteln. Für unsere rückwirkende Betrachtung nehmen wir das durchschnittliche Jahresgehalt des ge-

samen Arbeitslebens inkl. Urlaubs-, Weihnachtsgeld und fester monatlicher Zulagen als Grundlage der Berechnung. Mitarbeiter in Teil B verbessern daher ihre Rentenhöhe umso mehr, je früher sie in eine höhere Vergütungsgruppe eingruppiert werden. Für Mitarbeiter in Teil B ist es relevant, wie die gesamte Tarifsteigerung, die in ihrem Arbeitsleben stattgefunden hat, verlaufen ist. Überproportionale **frühe** Tarifsteigerungen verbessern das durchschnittliche Jahresgehalt, überproportionale späte Tarifsteigerungen verschlechtern das durchschnittliche Jahresgehalt.

Was passiert während Üvers/Vorruhestand/ATZ?

Während der oben genannten Phase entwickeln sich die Ansprüche in der betrieblichen Altersversorgung fast so weiter, als wenn man gearbeitet hätte. Es wird das Gehalt der letzten 12 Monate vor der (Vor-)Versorgung fixiert und mit jeder Tarifsteigerung prozentual erhöht.

Für Teil A ergibt sich somit am Ende der (Vor-)Versorgung ein um Tarifsteigerungen erhöhtes „letztes“ Jahresgehalt als Basis für die Rentenberechnung. Die Zeiten in den (Vor-)Versorgungen werden auch als Beschäftigungsjahre gezählt, wobei in Teil A nach wie vor 40 Jahre das Maximum sind.

In Teil B fließen die für jedes Jahr errechneten Gehälter (wie vorab beschrieben) in das Durchschnittsgehalt mit ein.

Da Mitarbeiter, die eine Übergangsversorgung haben, normalerweise schon mit Vollendung des 63. Lebensjahres in die betriebliche Altersversorgung wechseln (müssen), erhalten sie die betriebliche Altersversorgung schon zu diesem Zeitpunkt, ohne dass Abschläge für die vorzeitige Rentenzahlung vorgenommen werden. Für die anderen (Vor-)Versorgungen gilt das in ähnlicher Weise, unterscheidet sich dann aber im Detail.

Welche konkreten Leistungen bringen die bisherigen bAV-Systeme?

Hier findet Ihr eine Beispielrechnung für einen Mitarbeiter in Teil A oder in Teil B unter bestimmten Annahmen. Sie ist nicht allgemeingültig und kann nur einen kleinen Einblick in die individuelle Betrachtung eines Mitarbeiters geben.

Nehmen wir also an, dass ein Mitarbeiter in den letzten 12 Beschäftigungsmonaten inklusive Urlaubs- und Weihnachtsgeld 150.000 € verdient hat. Er ist von seinem 24. Lebensjahr bis zu seinem 67. Lebensjahr (43 Jahre) beschäftigt. **Für die Berechnung der Rente unterteilt man das Gehalt anhand der tariflich festgelegten Splittinggrenze.** Die Tarifparteien legen diese Splittinggrenze mit jeder Vergütungserhöhung neu fest, bzw. wird sie von den Tarifparteien immer um denselben Prozentsatz wie die Tarifgehälter erhöht. Die Unterteilung ist notwendig, da das Gehalt bis zur Splittinggrenze mit einem anderen Prozentsatz faktorisiert wird als das Gehalt oberhalb der Splittinggrenze.

Weil das Durchschnittsgehalt in Teil B geringer ist als das Endgehalt in Teil A, finden in Teil B insgesamt höhere Prozentsätze Anwendung. In Teil A gilt zur Rentenberechnung die Splittinggrenze der letzten 12 Monate, in denen auch das Gehalt als Basis genommen wird. In Teil B gilt in der Berechnung die durchschnittliche Splittinggrenze des gesamten Arbeitslebens.

Für **Teil A** ist die Aufteilung einfach: Die aktuelle Splittinggrenze beträgt 96.577 €. Das Gehalt **bis zur Splittinggrenze** beträgt somit **96.577 €**, das Gehalt **oberhalb der Splittinggrenze** beträgt **53.423 €**.

$$150.000 \text{ €} - 96.577 \text{ €}$$

Für **Teil B** muss man zunächst das Durchschnittsgehalt und die durchschnittliche Splittinggrenze errechnen. Nehmen wir an, dass bei dem Beispielmitarbeiter jedes Jahr eine Tarifierhöhung um 2 % stattgefunden hat. Die 150.000 € der letzten 12 Beschäftigungsmonate waren also **bei Eintritt in die Firma** (vor 43 Jahren bzw. vor 42 Tarifierhöhungen) **65.295,62 €**.

$$150.000 \text{ €} / (1,02^{42})$$

Das **Durchschnittsgehalt** liegt bei **101.981,84 €**

$$(65.295,62 \text{ €} \times (1,02^0) + \dots + 65.295,62 \text{ €} \times (1,02^{42})) / 43$$

Die **Splittinggrenze**, die heute bei 96.577 € liegt, lag damit bei Eintritt in die Firma fiktiv bei 42.040 € und beträgt **im Schnitt 65.660 €**.

Für den Mitarbeiter in Teil B beträgt das durchschnittliche Gehalt **bis zur durchschnittlichen Splittinggrenze** damit **65.660 €**, das durchschnittliche Gehalt **oberhalb der durchschnittlichen Splittinggrenze** beträgt **36.321 €**.

101.981 € - 65.660 €

Berechnung der ersten Jahresrente ab Regelalter der gesetzlichen Rentenversicherung

Teil	←SP	Faktor	→SP	Faktor	B-Jahre	Ergebnis
A	96.577 €	0,4 %	53.423 €	1,2 %	40	41.095 €
B	65.660 €	0,6 %	36.321 €	1,9 %	43	46.614 €

(SP=Splittinggrenze)

$$(96.577 \text{ €} \times 0,004 + 53.423 \text{ €} \times 0,012) \times 40$$

$$(65.660 \text{ €} \times 0,006 + 36.321 \text{ €} \times 0,019) \times 43$$

Das dargestellte Ergebnis stellt die Rentenzahlungen des ersten Rentenjahres dar, sie werden monatlich zu 1/12 ausgezahlt. Das ergibt eine monatliche Auszahlung im ersten Rentenjahr:

Mitarbeiter Teil A = 3.424 €

41.095 €/12

Mitarbeiter Teil B = 3.884 €

46.614 €/12

In jedem weiteren Jahr erhöht sich die Rente, wie vorab beschrieben, um 1,25 % oder – falls die Inflation über 2,75 % beträgt – um die Inflationsrate. Das ist allerdings seit Bestehen dieser Regel erst zweimal passiert.

In diesem Beispiel ist der Teil B der lukrativere Teil. Dies ist aber keine allgemeingültige Aussage, denn wie vorab beschrieben, kommt es auf den Zeitpunkt möglicher Höhergruppierungen und Tarifsteigerungen an, welcher Teil lukrativer ist.

Was ist die tarifliche Neuerung (Teil C) in der bAV?

Für Mitarbeiter, die seit dem 01.01.2025 in die Firma eingetreten sind, gilt nun Teil C der betrieblichen Altersversorgung. Mitarbeiter, die in den bisherigen Teilen A oder B geführt sind, haben in den letzten Wochen bereits ein Wechselangebot in den neuen Teil C erhalten, das sie freiwillig wahrnehmen können.

Der Teil C unterscheidet sich in seinem Aufbau erheblich von den Teilen A und B. Es handelt sich bei Teil C nicht mehr um ein klassisches leistungsorientiertes System, bei dem die DFS eine bestimmte Leistung im Alter zusagt. Er ist in seinem Aufbau aber dem Teil B sehr ähnlich, da er, wie der Teil B auch, den Durchschnitt der Karriere abbildet. Teil C ist dabei ein beitragsorientiertes System, bei dem die DFS **zusätzlich** zum monatlichen Gehalt feste Beiträge auf ein Konto des Mitarbeiters zahlt. Die von der DFS auf das Konto abgeführten Beiträge betragen:

- **7,45 %** pro Monat vom monatlichen Gehalt inkl. fester Zulagen und je 1/12 Urlaubs- und Weihnachtsgeld bis zur monatlichen Splittinggrenze (1/12 der Splittinggrenze)
- **23,60 %** pro Monat vom monatlichen Gehalt inkl. fester Zulagen und je 1/12 Urlaubs- und Weihnachtsgeld oberhalb der monatlichen Splittinggrenze (1/12 der Splittinggrenze)
- Zur Abbildung der in den Teilen A und B verlustfreien vorzeitigen Rente für Übergangsvorsorgte wird während der Übergangsvorsorgung (ATCO 55. bis 63. Lebensjahr, ATOS 59. bis 63. Lebensjahr) durch die DFS ein Zusatzbeitrag gezahlt:

- a) für ATCO **zusätzlich** 2,75 % bis zur Splittinggrenze,
- b) für ATCO **zusätzlich** 8,7 % oberhalb der Splittinggrenze,
- c) für ATOS **zusätzlich** 5,4 % bis zur Splittinggrenze,
- d) für ATOS **zusätzlich** 17,1 % oberhalb der Splittinggrenze.

Der Mitarbeiter hat in der Ansparphase auf dieses Konto keinen Zugriff, die Administration und die Anlage am Kapitalmarkt erfolgen durch von der DFS beauftragte Unternehmen. Alle von der DFS beauftragten „Mitspieler“ sind gemeinsam von der DFS und der GdF in einem mehrstufigen Verfahren in den letzten Monaten ausgewählt worden. Die Chancen und die Risiken, die mit der Anlage am Kapitalmarkt einhergehen, liegen bis zum Auszahlungszeitpunkt beim Mitarbeiter, die DFS garantiert als Mindestleistung den Erhalt der eingezahlten Beträge. Die erwirtschafteten Renditen werden dann zum Auszahlungszeitpunkt ebenfalls garantiert.

Zum Auszahlungszeitpunkt, der auch für die Teile A und B gelten würde, kann der Mitarbeiter über dieses Kapital frei verfügen, da die Auszahlung der angesparten Beiträge und der Zinsen an den Mitarbeiter erfolgt. Der Mitarbeiter hat zusätzlich auch die Wahl, seine Versorgung in jährlichen Raten auszahlen zu lassen. Die mögliche Anzahl der Jahresraten beträgt zwischen 5 und 20. Werden mit Beginn des 63. Lebensjahres bspw. 20 Jahresraten gewählt, bleibt das gesamte Versorgungskapital weiter in der gemeinsamen Anlage und der Mitarbeiter erhält im ersten Jahr 1/20 des angesparten Betrags. Dabei ist zu diesem Zeitpunkt das gesamte Kapital inkl. der bis dahin erwirtschafteten Überschüsse wieder durch die **DFS garantiert**. Da bei dieser langen Laufzeit erneut Zinsen für das Restkapital zu erwarten sind, werden zu fest definierten Zeitpunkten (5/10/15 Rate) auch jeweils 50 % der Überschüsse mit ausgezahlt. Verbleiben am Ende der 20 Jahre noch Überschüsse, werden diese mit der letzten Rate ausgezahlt.

Anstatt einer Rente an Hinterbliebene, wie vorab für die Teile A und B beschrieben, erhalten im Teil C die Erben im Todesfall in der Auszahlungsphase das übrige Kapital als Einmalzahlung. Es gibt dabei keine Bindung mehr an familiäre Verhältnisse.

Ist der neue Teil C lukrativer als die Teile A oder B?

Die klassischen leistungsorientierten Systeme der Teile A und B lassen sich nicht so einfach mit dem beitragsorientierten Teil C vergleichen, ohne dass gewisse Annahmen getroffen werden. Um Teil A oder B mit Teil C zu vergleichen, ist es notwendig, den Kapitalwert der Renten von Teil A oder B zu errechnen, um diesen mit dem Kapitalwert (Stand Versorgungskonto zum Versorgungszeitpunkt) aus Teil C vergleichen zu können.

Für die Berechnung des Kapitalwerts einer lebenslangen Rentenzahlung benötigt man einige Annahmen. Die erste wäre dabei, wie lange der Rentner (der Mitarbeiter) lebt. Hierin besteht also die **erste Annahme > Todeszeitpunkt des Rentners**. Da die Teile A und B den Hinterbliebenen eine Hinterbliebenenrente zahlen würden, muss auch für die Hinterbliebenen ein Todeszeitpunkt angenommen werden, **zweite Annahme > Todeszeitpunkt des Lebenspartners und ggf. Alter der Kinder**. In

den Teilen A und B wird die Rentenzahlung jährlich um 1,25 % erhöht. Liegt die Inflation oberhalb von 2,75 %, findet stattdessen eine Erhöhung um diesen Wert statt. Es muss also als **dritte Annahme > die Inflationshöhe während der Rentenzahlung** getroffen werden. Unter diesen Prämissen lässt sich berechnen, wie viel Kapital für die Rente in Teil A oder B benötigt würde. Das ausgezahlte Kapital in Teil C müsste in einem identischen Karriereverlauf genauso hoch sein, damit Teil C ein gleichwertiges System darstellen würde.

Ein wesentlicher Teil des Kapitals von Teil C ist der Zins und Zinseszins auf die eingezahlten Beträge, insbesondere bei langen Laufzeiten, d. h. bei jung einsteigenden Mitarbeitern. Insofern ist für die von den Tarifparteien getroffene Überlegung, welche prozentualen Beiträge von der DFS auf das Konto des Mitarbeiters abgeführt werden müssen, eine Annahme des durchschnittlich zu erwirtschaftenden Zinssatzes notwendig. **Vierte Annahme > jährlicher Zins während der Ansparphase**.

Die Tarifparteien haben verschiedene „Musterbeispiele“ berechnen lassen, um die Teile A, B und C gleichwertig zu halten und haben dabei folgende Annahmen festgesetzt:

Annahme	Wert	Bemerkung
Todeszeitpunkt des Rentners	ca. 20-22 Jahre nach Versorgungsbeginn	Es wurden die Sterbetafeln Heubeck 2018G als Berechnungsgrundlage genommen.
Todeszeitpunkt des Lebenspartners und ggf. Alter der Kinder	5 Jahre nach Tod des Rentners	Unterhaltspflichtige Kinder wurden nicht mehr einberechnet.
Inflationshöhe während der Rentenzahlung	max. 2,75 %	Somit wird die simulierte Rente jährlich um 1,25 % erhöht.
Jährlicher Zins während der Ansparphase	3,1 %	Dieser jährliche Zinssatz wurde sowohl für Auf- als auch für Abzinsung angenommen.

Unter diesen Annahmen und den beschriebenen Abführungen von 7,45 % bis zur Splittinggrenze und 23,60 % oberhalb der Splittinggrenze sind die Teile A, B und C annähernd gleichwertig.

Bei abweichenden Annahmen (z. B. Karriere/Renditen/Langlebigkeit) ergeben sich je nach Annahmen und Abweichung Vor- oder Nachteile für Teil C gegenüber Teil A oder B.

Wie würde ein Wechsel von den Teilen A oder B in Teil C aussehen?

Die DFS macht allen Mitarbeitern, die zum 31.12.2024 noch nicht das 60. Lebensjahr vollendet haben, ein Wechselangebot in den Teil C. Hierbei wird von der DFS mit den festgelegten Parametern aber individuell berechnet, welches Kapital der Mitarbeiter als „Startkapital“ (die DFS nennt es „Startbaustein“) bereitgestellt werden muss, um zum Auszahlungszeitpunkt einen vergleichbaren Kapitalwert zu erhalten, wie er mit dem bisherigen Teil des Mitarbeiters (A oder B) bereitgestanden hätte.

Zur Berechnung werden die zuvor genannten Annahmen zu Todeszeitpunkt, Hinterbliebenenversorgung, Inflation und Zins herangezogen. Vereinfacht dargestellt, wird die Berechnung des Startkapitals wie folgt durchgeführt:

1. Welche Beiträge werden ab dem Wechsel in Teil C bis zum Auszahlungszeitpunkt noch auf das Konto abgeführt. Hierbei wird die Standardkarriere durch die Vergütungsgruppen gem. des Berufs des Mitarbeiters angenommen.
2. Welche Zinsbeträge (Annahme 3,1 %) werden durch Punkt 1 noch erwirtschaftet.
3. Welches Delta ergibt sich aus der Summe aus Punkt 1 + 2 zum Kapitalwert, den der Mitarbeiter in Teil A oder B gehabt hätte.
4. Dieses Delta wird auf den Wechselzeitpunkt abgezinst (3,1 %), da auch dieser Betrag noch Zinsen erwirtschaften wird.
5. Es ergibt sich das Startkapital.

Wenn also alle Annahmen, die zuvor beschrieben wurden, eintreffen, ist der Wechsel in den Teil C gleichwertig. Unabhängig davon bleibt es bei den neuen Möglichkeiten der Auszahlung, weiterer Zinserwirtschaftung in der Auszahlungsphase (bei Ratenzahlungen) und der Vererbbarkeit des Kapitals.

Kompakte Darstellung!

Merkmal	Teil A (vor 2005)	Teil B (2005–2024)	Teil C (ab 2025)
System	Leistungsorientiert	Leistungsorientiert	Kapitalgedeckt
Berechnungsbasis	Letztes Jahreseinkommen	Durchschnittseinkommen aller Jahre	Ansparbetrag aus Beiträgen und Renditen (Karieredurchschnitt)
Kapitaloption	Ja, Zustimmung der DFS (max. 5 Raten)	Ja, Zustimmung der DFS (max. 5 Raten)	Kapitalauszahlung Standard (max. 20 Raten)
Vorzeitige Rente	0,5 % Abschlag pro Monat (max. 18 %)	0,5 % Abschlag pro Monat (max. 18 %)	Keine Abschläge, kapitalbasiert
Dynamisierung	1,25 % p.a.	1,25 % p.a.	Abhängig von Kapitalmarkt und Anzahl der Raten
Hinterbliebenenversorgung	60 % der Rente	60 % der Rente	Auszahlung des Kapitals

Wo gibt es weitere Informationen

Die DFS stellt im Intranet zahlreiche Informationen und Kurzvideos zur Verfügung. Weiterhin hat eine Roadshow an allen Standorten der DFS stattgefunden, auf der die GdF und die DFS die Mitarbeiter in Präsenz informiert haben. Für die Klärung individueller Fragen ist eine Serviceline geschaltet, die bis zum 20.06.2025 verfügbar sein wird, und die üblichen Kanäle für die Mitglieder stehen ebenfalls zur Verfügung. Bitte schreibt bei Fragen eine Mail an die GdF mit einer Telefonnummer und wir melden uns bei Euch.

Dieser Bericht bietet nochmals einen auf die wesentlichen Punkte reduzierten Überblick über die Fragen und Mechanismen der betrieblichen Altersversorgung in der DFS und mögliche Entscheidungshilfen bei der Frage: Nehme ich ein Wechselangebot in den neuen Teil C an oder nicht? Dabei sei noch einmal betont: Es gibt keinen Zwang, sich von Teil A oder B in den neuen Teil C zu verändern. Alle Versorgungen der DFS sind auf höchstem Niveau der Versorgungen in Deutschland. Es kommt ausschließlich auf die persönlichen Bedürfnisse eines jeden Mitarbeiters an, wie er sich entscheidet. Aber die GdF hätte keinen guten Job gemacht, wenn der neue Teil C nicht auch eine Spitzenversorgung für unsere neuen Kolleginnen und Kollegen wäre, die zum 01.01.2025 ihre Beschäftigung in der DFS aufgenommen haben.

Wir sind sehr gespannt, wie viele von Euch sich bis zum 20.06.2025 für einen Wechsel entscheiden werden.

Eure Tarifkommission

Hintergrund zur Änderung der betrieblichen Altersversorgung (bAV)



von Rüdiger Purps

Der neu geschaffene Teil C der bAV gilt verbindlich ab 01.01.2025 für alle neuen Beschäftigten der DFS und wirft bei einigen unserer Mitglieder Fragen auf, die wir hier beantworten möchten.

Als 2020 Corona die Luftfahrtbranche nachhaltig veränderte und die Politik den Airlines in besonderem

Maße half, war der Ruf nach Gebührensenkung nicht zu überhören. Damit ging eine Bedrohung der bisherigen bAV einher, da diese seit dem 31.12.2018 kündbar war und einen großen Hebel bei Kostensenkungen darstellt. Insbesondere die folgenden Punkte unserer Versorgung standen auf dem Prüfstand:

1. Die Höhe unserer Versorgung
2. Zuschüsse bei Niedrigzinsen
3. Bilanzielle Effekte
4. Leistungszusage (defined benefit, db)

Aus dem gleichen Grund bauen andere Unternehmen in Deutschland schon seit vielen Jahren die Versorgung ihrer Mitarbeiter um. Im Ergebnis geschieht dies oft zu Lasten der Mitarbeiter, heißt, zu deutlich schlechteren Konditionen gegenüber der bisherigen Versorgung.

Diese Umstellungen werden in der Hauptsache mit den Punkten 2 und 4 begründet. Wenn der Zins besonders niedrig ist, können Unternehmen in eine finanzielle Schieflage geraten, da die Leistungszusage für die Mitarbeiter weitere Zuschüsse seitens der Arbeitgeber erfordern, um ein Renditedefizit auszugleichen.

Der präferierte Ausweg ist die Umstellung auf sogenannte defined contribution (dc). Dabei sichert der Arbeitgeber einen monatlichen Beitrag zum Versorgungskonto zu. Die Gesamthöhe der bAV wird danach maßgeblich

durch die Rendite bestimmt, die durch die Anlageform erzielt wurde. Das Zinsrisiko trägt dabei der Mitarbeiter.

Die Geschäftsführung der DFS, aktuell Herr Schoenemann, hat immer wieder eine Veränderung der Versorgung angemahnt. Und das seit inzwischen 20 Jahren.

Die Kunst bestand nun darin, in dem System eine Rendite zu unterstellen, die beim Risikoübertrag auch eine wirkliche Chance für die Mitarbeiter bietet. Dazu braucht es eine Gewerkschaft, die die Hebel und Mechanismen einer bAV kennt und diese zu bedienen weiß.

2018 gab es erste ernsthafte Verhandlungen zu diesem Thema. Damals scheiterte der Abschluss an den unterschiedlichen Zinsannahmen. Die DFS forderte für die Berechnungen einen Zins von 5 %, was einen zu hohen Risikoübertrag für die Mitarbeiter bedeutet hätte. Denn die Rendite am Kapitalmarkt hätte 5 % übersteigen müssen, um eine bessere Versorgung zu erreichen. Läge sie unterhalb von 5 %, verringerte sich die Versorgung entsprechend.

Der GdF war dieser Zinssatz daher zu hoch und in der Folge wurden die Verhandlungen abgebrochen.

Als Ende 2022 die Zinsen stiegen, um die Inflation zu bekämpfen, stieg allerdings auch der Handlungsdruck der DFS. Das damals verhandelte Tarifpaket zum ETV schien zu scheitern und die GdF hatte Tarifverträge gekündigt, darunter den wichtigen Manteltarifvertrag. In dieser zugespitzten Situation haben wir im Frühjahr 2023 das tarifliche Gesamtpaket (!) beschließen und eine Zinsannahme von 3,1 % für die neue bAV aushandeln können. Besonders wichtig war uns dabei, dass wir zugleich die bestehenden Altersversorgungssysteme für weitere 15 Jahre sichern konnten. Häufig schwächen Unternehmen alte Versorgungszusagen ab, um die neue „defined contribution“ attraktiver erscheinen zu lassen. Betont werden muss dabei, dass der unveränderte Erhalt von Teil A und B nicht zu Lasten der jungen oder



→ Tower Flughafen Frankfurt. Foto: © DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

zukünftigen Mitarbeiter geht, denn die Gleichwertigkeit war ein Kernelement unserer Verhandlungen.

Jetzt ist es an der Zeit, den Wert des Gesamtpakets zu betrachten: die Vergütungssteigerung von ca. 20 %, beginnend ab Mitte 2023, die neuen Karrieren im ETV mit Stichtag 01.01.2025 und die langfristig gesicherte bAV, die zudem von VTV und ETV profitiert!

Es lohnt sich für jeden, einen Blick auf die persönliche Versorgungszusage von 2023 zu werfen und diese mit dem neuen Angebot vom 12.03.2025 zu vergleichen. Dabei wird deutlich, dass die Leistungszusage in den Teilen A und B (wenn man nicht wechseln möchte) deutlich gestiegen ist und der neue Teil C eine echte Alternative darstellt.

Roadshow – quer durch die Republik



von Rüdiger Purps



Kilometer (Auto)	3.144
Staus	4
Geblickt	0
Flüge	3
Fastfood	1
Glauben an die Menschheit verloren	1
Freundliche Mitarbeiter	1.500+
Pöbelei	0,5
Übernachtungen	5
DFS Catering	1,25
Pünktlichkeit	100 %
Highlight	ÖMV Dresden
Lowlight	Beamer in Nürnberg

Die betriebliche Altersversorgung (bAV) der DFS war schon immer ein komplexes Thema und nicht leicht zu verstehen. Im Rahmen der Roadshow wollen wir die Grundzüge erklären und die Unterschiede zwischen den Teilen A / B und C aufzeigen.

Was sind die Erwartungen an die Roadshows und wie viele Mitarbeiter können wir erreichen? Ist die Präsentation verständlich, wie klappt die Aufteilung der Redeanteile zwischen uns und der DFS, stimmt die Chemie? Passt der enge Zeitplan und wie hält man bei 16 Präsentation die Motivation gegen Ende hoch? Diese zentralen Fragen beschäftigen uns u. a. vor den Info-Veranstaltungen.

Der sehr straffe Zeitplan fordert eine hohe Disziplin

von allen Beteiligten. Zwei Termine pro Tag, Anreise, Vortrag, Fragen beantworten, Abreise, zweiter Termin, Fragen beantworten, Weiterfahrt zur nächsten Niederlassung. Im Vorfeld erreichten uns Fragen einiger Kollegen, die teilweise auf keine gute Grundstimmung schließen lassen.

Unser schöner Reiseplan wurde dann noch durch die ein oder andere Niederlassung durchkreuzt und die Anzahl der zu fahrenden Kilometer stieg und stieg ...

Erster Termin ist um 9 Uhr in Münster-Osnabrück. Von Frankfurt aus nicht vernünftig zu erreichen. Zwischendurch mit Taxi oder Bus. Versammlungsraum in Wohnzimmergröße. Alles voll, bis auf den Flur stehen die Leute. Der erste Vortrag, alle sind leicht nervös, die technischen Probleme sind auch nicht hilfreich, aber nach 2:15 Stunden ist alles vorbei. Es gab gute Fragen der Kollegen und an Humor hat es auch nicht gefehlt. Die Feuerprobe haben wir bestanden, mit einem Kreppele (Rosenmontag!) auf der Hand geht es weiter nach Hannover. Dort empfängt man uns schon gut gelaunt. So kann es weitergehen.

Nürnberg braucht einen neuen Beamer, Spenden bitte an die ATCcare, wir kümmern uns!

Kontrolle in Hamburg, das Auto von David wird nach Sprengstoff durchsucht, aber explosiv sind hier nur unsere Tarifverträge! Bei der Anmeldung wurden nicht alle Daten hinterlegt, es gibt Verzögerungen. 45 Kollegen warten bereits auf uns im Tower, die Räumlichkeiten – überfüllt.

Die Fahrtzeiten nutzen wir für unser mobiles Office, telefonieren mit Betriebsräten zum ETV und beantworten E-Mails von Mitgliedern. An das schnelle Stakkato, wenn David auf seine Tastatur hämmert wie ein Pianist, bin ich ja gewöhnt; dass dies im Auto und mit Käsebrötchen im Mund auch geht – eine neue Erfahrung.

Bremen ist die technische Herausforderung schlechthin. Dort lernen wir, dass man Mikrofone ab und zu schütteln muss, damit sie funktionieren, oder sogar in zwei Mikros gleichzeitig sprechen sollte, damit man uns versteht.

Redundant ist man aber hier, das gefundene S-VHS Kabel lässt „streaming“ mit einem Magnetbandrecorder zu.

Die Erkenntnis: Kein Wunder, dass ICAS hier nicht läuft.

Unser Publikum ist jedes Mal bunt gemischt, in Langen (UZ-Raum Berlin) ist die Sitzordnung wie in einer Kirche, zwei Blöcke, passt doch irgendwie, und schließlich beinhaltet der Teil C auch den Glauben – den Glauben an den Finanzmarkt. Spannend wird es kurz vor Beginn der Präsentation. Die Mitarbeiter aus dem Center setzen sich auf die rechte Seite, die UZ auf die Linke, es bildet sich eine westfälische Reihe, durch den „Graben“ in der Mitte getrennt. Der Raum füllt sich weiter und das Publikum durchmischt sich dann doch noch.

12.03. Stuttgart, die Wechselangebote sind raus. Die Fragen werden detaillierter, und vor der Veranstaltung erfahren wir, dass es bereits die ersten „Wechsler“ gibt. Ab hier dauert jede Roadshow ca. 2:45 Stunden. Pausen zwischen den Standorten sind nicht mehr möglich.

Markus ist mein Chauffeur für die Süd- und Ost-Route. Seine Autositze können meine Rückenschmerzen weg-



➔ Rüdiger Purps vor interessierten Zuhörern. Foto: GdF



➔ Eindrücke aus den verschiedenen Veranstaltungen. Foto: GdF

massieren. Eine Wohltat. Das Wetter zeigt sich von seiner unschönen Seite, es ist kalt und der Regen begleitet uns im Süden für zwei Tage.

In München wurden im gegenüberliegenden Hotel Räumlichkeiten angemietet, wir zeigen unsere Präsentation endlich mal auf einer großen Leinwand, die Mitarbeiter passen auch hier nicht in den Raum, sitzen z.T. auf dem Boden, hören aber gespannt und gut gelaunt zu.

Interessant ist auch der Informationsgrad der Kollegen. Der reicht von sehr gut vorbereiteten Mitarbeitern mit Fragensettel bis zu „keine Ahnung, in welchem Teil ich bin“. Dementsprechend zeigen sich auch die Fragen, von sehr detailliert und nicht einfach zu beantworten bis zu einem einfachen „ja“ oder „nein“. Natürlich gibt es auch spezielle Fragen, die eher auf die aktuelle weltpolitische Lage zurückzuführen sind, Worst-Case-Szenarien und Domsday-Angst. (Siehe Textbox)

Die interessantesten Fragen:

- „In welchem Teil bin ich eigentlich?“
- „Was passiert beim 3. Weltkrieg?“
- „Was passiert, wenn der Euro zusammenbricht?“
- „Wird im Teil C alles von meinem Brutto abgezogen?“
- „Kann ich in Teil A wechseln?“

Im Sonnenuntergang holt Markus mit dem Sportwagen die Zeit ein, in Dresden – einchecken und weiter zur ÖMV. Dort werden wir sehr freundlich begrüßt, alle ATCOs wollen uns treffen. Die Stimmung ist fantastisch gut, mein fester Wunsch nach einer frühen Bettruhe verschiebt sich auf 2:30 Uhr. Früh morgens beschließen wir, noch Catering für die Roadshow zu besorgen.

In den DFS-Standorten dürfen wir zwischen zwei Sorten Wasser wählen, manchmal gibt es eine halbe Kanne Kaffee, da ist noch Luft nach oben bei der Gastfreundschaft, erst recht, wenn man staubedingt so eben pünktlich ankommt und eine Mittagspause nicht stattfinden konnte.

Mal sind die Räumlichkeiten gut vorbereitet, inkl. Empfang und einer kurzen Einführungsrede, aber auch das Gegenteil finden wir vor. Keine Führungskraft vor Ort, Räume kurz vor Beginn noch verschlossen, wir tragen und verteilen Stühle, kein Wasser. Da kann von Management vor Ort keine Rede sein. Sehr zu loben sind Münster und Nürnberg. Berlin bildet das Schlusslicht.

Bilanz auf dem Rückflug von Dresden nach Frankfurt: 16 Roadshows, sehr gute Zusammenarbeit mit Frau Hamm und Herrn Staudt, ein eingespieltes Team! Bin müde und sehr zufrieden!

Würde ich nochmal eine Roadshow machen? Natürlich, allerdings erst ab 2026 ...



Cargo Three Panama DC-10: Diese seltene DC-10 der Cargo Three Panama ist 50 Jahre alt und war früher bei SAS und dann hauptsächlich bei FedEx im Einsatz; hier geknipst in Panama im Februar. Foto: Gerrit Griem



UniWorld Air Cargo B727: Auch dieser Flugzeugtyp wird immer seltener; diese betagte Maschine ist in Latein- und Mittelamerika als Frachter unterwegs∞ fotografiert in Panama. Foto: Gerrit Griem



Air Panama FK-50: 30 Jahre alt ist diese Fokker 50 der Air Panama. Als Kurzstreckenflieger war dieser Turboprop unter anderem in Taiwan und Australien im Einsatz. Foto: Gerrit Griem



Turpical Airlines B737: Turpical Airlines aus Venezuela besitzt zwei aktive, über 30 Jahre alte B737 auf Kurz- und Mittelstrecken von Caracas aus unter anderem nach Curacao. Foto: Gerrit Griem



Arajjet B737: Die 2022 gegründete Arajet aus der Dominikanischen Republik versucht, sich mit recht neuem B737-Fluggerät im mittelamerikanischen Markt zu etablieren. Foto: Gerrit Griem



SKYhigh Embraer 190: Aus Air Astana-Beständen stammt diese Embraer, die seit drei Jahren für die aus der Dominikanischen Republik stammende Airline unterwegs ist. Foto: Gerrit Griem

Aus dem FSBD



von Thorsten Raue



Seit dem letzten Bericht aus dem FSBD planten die Mitglieder des Fachbereichsvorstands mit viel Engagement die Konferenz in Frankfurt. Wir freuten uns, dort ca. 125 Delegierte und einige Gäste begrüßen zu dürfen – ganz zu schweigen von den Kollegen und Kolleginnen aus dem FSAD, die ihre Konferenz parallel

durchführten. Alle zusammen hatten wir anregende und spannende Veranstaltungen. Fast schon verstörend waren Berichte aus Langen Radar, wie besonders schlaue Führungskräfte wieder einmal versuchen, dass Lotsen Lufträume kontrollieren.

Besonders danken möchte ich dem Kollegen Buxbaum, der uns einen Einblick in die Welt der KI und deren mögliche Verwendungen in der DFS gegeben hat.

Auf solchen Konferenzen wird aber nicht nur geredet, gegessen und getrunken, sondern die wichtigen Impulse für unsere Fachbereichsarbeit gesetzt. Wir handeln ja nicht für uns, sondern für Euch und in Eurem Auftrag.

Eine ganz besondere Veranstaltung durfte ich kurz vor der Konferenz zusammen mit Miriam Kelm besuchen: Das Deutsche Flight Safety Forum fand in Donauwörth statt. Donauwörth? Ja, denn dort war Airbus Helicopters so freundlich, das Forum zu beherbergen.

Es war beeindruckend, die Fertigungsanlagen zu sehen und besonders, wie Airbus in allen Bereichen auf Sicherheit achtet.

Als Themenschwerpunkte wurden natürlich die Herausforderungen für Helikopter diskutiert, aber auch En-route Wake Turbulence und GPS-Störungen.

Ich freue mich auf das kommende Jahr!

Euer Thorsten



→ Foto: Airbus



→ Maritim-Hotel an der Frankfurter Messe. Foto: GdF

FSBD – 22. Bundesfachbereichskonferenz Ei Gude aus Frankfurt



von
Hans-Joachim Krüger

Unmittelbar am Eingang der Messe und direkt gegenüber der legendären Festhalle in Frankfurt trafen sich die Delegierten des Fachbereichs Betriebsdienste im dortigen Hotel Maritim, dem diesjährigen Tagungsort.

Die Vorbereitung zur diesjährigen Fachbereichskonferenz teilten sich in erster Linie die Mitarbeiterinnen der Geschäftsstelle und Michael Kassebohm. Kurz nach 10 Uhr ergriff der Vorsitzende des Fachbereichs, Thorsten Raue, das Mikrofon und eröffnete die Versammlung. Neben den Gästen aus den anderen Fachbereichen und dem Bundesvorstand wurden erneut über 120 Delegierte begrüßt und der schnelle und zügige Einstieg in die Tagesordnung anberaunt.

Grußworte des Bundesvorsitzenden Oliver Wessollek

Der Bundesvorsitzende begrüßte die Delegierten und lobte das Engagement und die Aktivitäten des Fachbereichs. Im weiteren Verlauf seiner Ausführungen ging der Bundesvorsitzende auf die eingegangenen Vorschläge der Bundesregierung und der DLR ein, die in

Teilen radikale Änderungsvorschläge für die Bereiche der An- und Abflugkontrolle wie auch der Regionalflughäfen vorsehen.

Bericht des FSBD – Vorstand

Thorsten Raue berichtete zunächst über die Zusammenarbeit mit Sebastian Wanders, wobei die Arbeitsbelastung bei Sebastian wie auch bei ihm selbst gerade bei der Vorbereitung der Delegiertenwahlen in der Vergangenheit und auch einer Fachbereichskonferenz enorm ist. Im weiteren Verlauf berichtete Miriam Kelm über Gespräche mit der DFS und weitere Herausforderungen bzw. Besprechungen zu den Themen APEG und Remote TWR.



→ Der Versammlungsraum. Foto: M. Kassebohm



→ Fotos: Kassebohm/Schöne

Sebastian Sachs, zuständig für „Internationales“ im Fachbereichsvorstand berichtete in einem kurzen Beitrag über die internationale Zusammenarbeit und führte dort die verschiedenen internationalen Konferenzen an. Mathias Wiegand, „Berufliches & Soziales“, erweiterte seinen Vortrag mit mündlichen Aussagen über verschiedene Tarifverhandlungen, über Drohnen und über Berichte aus den einzelnen ÖMVen. Zusätzlich lobte er die gute Zusammenarbeit und den Gedankenaustausch mit der Akademie der DFS.

Frank Sasse und Patrick Thormann – beide zuständig für die Abteilung „Fachliches“ – ergänzten ihren Bericht: Frank Sasse mit Ausführungen über Störungen bei GPS und über die möglichen Auswirkungen von KI für die Luftfahrt, Patrick Thormann informierte die Delegierten über die Zusammenarbeit mit der DFS und darüber, welche Probleme bei der Erweiterung des Flugfunks an die neuen Bedürfnisse auftreten.

Thorsten Raue griff dann nochmals die „KI“ auf und ermutigte die Beschäftigten, sich intensiv mit der neuen Herausforderung zu beschäftigen und die Vorteile, aber auch die Gefahren kritisch zu hinterfragen.

Schlussendlich berichtete Michael Kassebohm über die finanzielle und personelle Weiterentwicklung des Fachbereichs. In seinem Bericht wies er auf weiterhin steigende Mitgliederzahlen hin und gab Hintergründe für die Kosten sowie die Einnahmen und Ausgaben des abgelaufenen Geschäftsjahres bekannt.

Neuwahlen

Für die Bereiche „Fachliches“ und „ATOS“ standen Neuwahlen auf dem Programm.

Für die Abteilung „Fachliches“ (ist in 3 Sektionen aufgeteilt) wurden die bisherigen Inhaber ohne Gegenkandidaten und ohne Gegenstimmen in ihren jeweiligen Positionen bestätigt. So ist Miriam Kelm zuständig für den TWR-Bereich, Frank Sasse für UPPER und Patrick Thormann für ACC.

Ebenfalls mit einem 100%-Ergebnis wurde Lars Ilchmann für den Bereich „ATOS“ in seinem Amt bestätigt.

Berichte aus den Betriebsstätten

Eine sehr interessante und abwechslungsreiche Ergänzung im Ablaufplan der Konferenz war der Tagesordnungspunkt „Bericht aus den Betriebsstätten“. Berichte und Probleme aus den verschiedenen Betriebsstätten wurden von den Delegierten dem Plenum geschildert. Von Nord nach Süd und von Ost nach West wurden Fälle geschildert und Erfahrungen ausgetauscht. Es folgte eine interessante und lebhaft Diskussions über die Ausbildung und auch über verschiedene Betriebsabläufe.

Arbeitspapiere

Die eigentliche Fachbereichsarbeit erfolgt in der Abarbeitung der eingereichten Arbeitspapiere.

Mit dem Arbeitspapier über „VICTOR“ wurden die verschiedenen Contingency-Arbeitsplätze und vor allen Dingen auch die Ausstattung, die Fortbildung sowie das Trainingsverhalten aufgezeichnet und geschildert. Mit zum Teil sehr abenteuerlichen Geschichten wurden verschiedene Situationen von unterschiedlichsten Arbeitsplätzen geschildert und dargestellt, sodass ein funktionelles Contingency in manchen Bereichen sicherlich stark bezweifelt werden muss.

Ein weiteres Arbeitspapier beinhaltete eine Neugestaltung von finalen Prüfungen zum Erwerb von Arbeitsplatzberechtigungen (Assessment Check-Out). Eine interne Arbeitsgruppe der GdF machte sich Gedanken, wie man den finalen Check-Out verändern und ggf. von einer jetzigen Prüfung, die in der Regel über zwei bis vier Stunden erfolgt, abändern kann. Insgesamt wurden drei Möglichkeiten vorgelegt, wobei eine Vorlage den jetzigen Stand



→ Intensive Gremiumsdiskussion. Foto: M. Kassebohm

beinhaltete, die anderen zwei Entwürfe befassten sich mit Prüfungen, die sich über einen längeren Zeitraum erstrecken. Beide Vorlagen wurden ebenfalls sehr intensiv diskutiert, konnten die Delegierten schlussendlich aber nicht überzeugen und wurden zurückgezogen. GdF-intern soll nun das Thema erneut aufgegriffen und über neue Wege und Möglichkeiten beraten werden.

Aus dem Bereich „Vorschriften und Verfahren“ wurden die Arbeitspapiere zum Thema Nachtflugbeschränkungen und Wirbelstaffelung eingebracht und ohne Beschluss zur Kenntnis genommen und diskutiert.

Aus den Bereichen „Ausbildung“ sowie „Fachliches/Tarifliches und Berufliches/Soziales“ wurden weitere Arbeitspapiere vorgestellt, beraten, diskutiert und dann mit Beschlussempfehlungen zur Abstimmung gestellt. Zu den bearbeiteten Arbeitspapieren gehörten u. a. die Definition und Größe von EBGen und Wissensbandbreite, Kompetenzerhalt und der Einsatz von ATCOs ohne Endorsement. Die Themen wurden zunächst vom Fachbereichsvorstand vorgestellt und anschließend von den Delegierten kritisch begutachtet und zum Teil auch mit Veränderungen verabschiedet.

Anmerkung der Redaktion: Wer Hintergründe oder Inhalte der Arbeitspapiere nachlesen möchte, kann diese über den Fachbereich oder über die Geschäftsstelle beziehen.

Gastbeitrag

Mensch? Maschine? Oder was jetzt?

KI in der Flugsicherung – der Teamleiter „Invention und Research“ der DFS, Jörg Buxbaum, zeichnete in einem sehr interessanten und kurzweiligen Beitrag die Einsatzmöglichkeiten der mittlerweile immer weiter fortschreitenden Entwicklung der KI in der Luftfahrt im Allgemeinen und in der Flugsicherung im Speziellen auf. Die Zeitreise in die Bereiche Technik und Betrieb der Flugsicherung wurde mit zahlreichen Powerpoint-Vorlagen und ausreichenden Fallbeispielen untermauert. Dabei wurde die KI nicht nur als Gefahr, sondern auch als sinnvolle Erweiterung für die Sicherheit und Durchführung der täglichen Arbeit vorgestellt und beschrieben.

Presse und Kommunikation

Thomas Ulrich, zuständig im Bundesvorstand für Presse und Kommunikation, stellte den Delegierten sein Vorschlagspapier zur künftigen Ausgestaltung der Presse- und Kommunikationsarbeit vor. Besonderes Augenmerk liegt auf der zukünftigen und weiteren Ausgestaltung der Mitgliederzeitschrift „der flugleiter“. Gleichzeitig stellte Michael Kuppe die Gestaltung und Gestaltungsmöglichkeiten der GdF-Podcasts vor, die über die Homepage der Gewerkschaft abzurufen sind.

Tarif

Der finale Tagesordnungspunkt der diesjährigen Fachbereichskonferenz wurde von Rüdiger Purps und Oliver Strack eingeleitet. Mit einem Rückblick auf die vergangenen Tarifverhandlungen und auch auf die Vorstellung der Tarifiergebnisse mittels einer Roadshow in enger Zusammenarbeit mit dem Tarifpartner DFS wurden den Delegierten die gewonnenen Erfahrungen und Hintergründe der verschiedenen Meetings näher erläutert (Bericht zur Roadshow sowie zu den Tarifiergebnissen ist ebenfalls in dieser Ausgabe nachzulesen).

Nach dieser sehr ausführlichen Darstellung der Tarifiergebnisse, und nachdem keine weiteren Wortmeldungen zu verzeichnen waren, beendete der Leiter des Fachbereichs FSBD, Thorsten Rau, die 22. Fachbereichskonferenz im Maritim-Messehotel der Stadt Frankfurt.

→ Jörg Buxbaum während seines Vortrags. Foto: GdF



Arbeitstreffen des FSAD in Bremen

Künstliche Intelligenz und Erkenntnisse für den Fachbereich

Zur Vorbereitung auf die Fachbereichskonferenz des FSAD im März in Frankfurt am Main fand am 31. Januar 2025 im Atlantic Grand Hotel in Bremen ein Arbeitstreffen von FSAD-Vertreterinnen und -Vertretern statt. Ziel war es, ein klareres Bild von Künstlicher Intelligenz (KI) zu erhalten.

Die Fragestellungen „Was ist KI“, „Was kann KI“ und „Wie verändert KI die Arbeitswelt“ haben den Tag im Flug vergehen lassen und für den einen oder anderen Augenöffner gesorgt. Als ein Ergebnis kann man festhalten: Das ist erst der Anfang. Dennoch muss sich die Gewerkschaft jetzt dazu positionieren. Eine Zusammenarbeit mit dem GBR ist geboten.

Präsentation und Diskussion über Künstliche Intelligenz

Basierend auf einem zuvor besuchten Seminar wurden die Teilnehmer von Jörg Waldhorst in das Thema KI eingeführt. Die Definition und bisherige Entwicklung von KI initiierten eine Diskussion über deren Auswirkungen auf die Arbeitswelt, insbesondere im Bereich der Flugsicherung. Die Teilnehmer identifizierten mehrere Risiken und Herausforderungen, darunter die unfreiwillige Weitergabe von Fachwissen durch berufliche Nutzung von KI-Tools wie ChatGPT oder DeepL.

Es wurde festgestellt, dass auch hochqualifizierte Arbeitsplätze betroffen sein werden, ähnlich wie bei früheren technologischen Revolutionen. Der FSAD sieht



→ Teilnehmer des Arbeitstreffen. Foto: Petra Althoff



→ Sonnenuntergang an der Weser. Foto: Petra Althoff

hier Handlungsbedarf und besprach gewerkschaftliche Positionen.

Praxis Copilot und Gewerkschaftsforderungen

Es wurden auch verschiedene Problemstellungen live an Copilot adressiert, insbesondere mögliche Gewerkschaftsforderungen zum Umgang mit und zur Einführung von KI. Es zeigte sich eine hohe Übereinstimmung mit den zuvor diskutierten Ideen. Das Plenum verfeinerte die Fragestellungen an Copilot und erhielt bereits gut nutzbare Texte für ein Gewerkschaftspapier – gleichzeitig eine „schöne“ Demonstration der Risiken für Arbeitsplätze im administrativen Bereich.

Copilot: Aus einem Protokoll wird ein Artikel

Ganz so einfach war es zum Glück doch noch nicht. Der Versuch, aus dem Protokoll des Arbeitstreffens einen Artikel für den „der flugleiter“ zu generieren, scheiterte teils am noch nicht vorhandenen Grundwissen der KI, beispielsweise: **Fachbereich Flugsicherung und Arbeitswelt Deutschland (FSAD)**

Insgesamt hat mir aber dieser „Entwurf“ gut geholfen und diesen Artikel entstehen lassen.

Fazit

Das ist das gemeinsame Fazit der KI und des Autors:

Das Arbeitstreffen des FSAD 2025 war geprägt von intensiven Diskussionen über die Auswirkungen von Künstlicher Intelligenz auf die Arbeitswelt und die daraus resultierenden Gewerkschaftsforderungen. Die Teilnehmer entwickelten konkrete Ideen und Strategien, um den Einsatz von KI positiv zu begleiten und die Interessen der Mitarbeiter zu schützen.

Nach einem anstrengenden Treffen der Ausklang des Tages in einer Bremer Lokalität.





Bundesfachbereichskonferenz des FSAD in Frankfurt

Am 26. und 27. März 2025 fand die Ordentliche Bundesfachbereichskonferenz 2025 des FSAD statt. Tagungsort war das Maritim-Hotel in Frankfurt am Main. An der Veranstaltung nahmen die Vertreterinnen und Vertreter des FSAD teil. Als Gäste konnten die Mitglieder des Bundesvorstands sowie die Vorstände des Fachbereichs FSTD begrüßt werden. Der FSBD hielt seine Bundesfachbereichskonferenz zeitgleich am selben Tagungsort ab; in gemeinsamen Pausen der zeitgleich stattfindenden Konferenzen sowie während der gemeinsamen Abendveranstaltungen fand ein reger Austausch zwischen allen Fachbereichen statt.

Nach Vorstellung und Abstimmung der Tagesordnung berichteten die Vorstände des FSAD aus dem zurückliegenden Jahr: Jörg Waldhorst über seine Tätigkeit als Leiter, Andreas Miltner gab einen kurzen Einblick in den Kassenbericht, die Mitgliederentwicklung sowie die gewährten Freistellungen, bevor Catja Gräber über den ETV 2025 und die Überleitung berichtete.

Verabschiedung und Neuwahl

Nach der Entlastung des Vorstands wurde Catja Gräber feierlich verabschiedet und erhielt ein Präsent für ihre unermüdlich geleistete Tarifarbeit.

Für das neu zu besetzende Amt Vorstand Tarifliches, Berufliches und Soziales wurde **Marco Haushofer** einstimmig gewählt; weitere Kandidaten gab es nicht.

Vertreter des FSAD in den GdF-Kommissionen

Auf der Bundesdelegiertenkonferenz in Fulda im November dieses Jahres werden aus jedem Fachbereich Vertreter für den Kontroll- und Beschwerdeausschuss, die Revisionskommission, die Antragskommission und die Vermögensverwaltung gewählt. Kandidaten des FSAD haben sich für alle genannten Kommissionen gefunden und wurden durch die Fachbereichskonferenz benannt.

Berichte aus dem Bundesvorstand

Oliver Wessollek berichtete von der Arbeit als Bundesvorsitzender sowie über das Ende des „zweiten Gebührenkreises der Flugsicherung“ bzw. korrekt „Unterstützung der Erbringung gebührenfinanzierter Flugsicherungsleistungen im Gebührenbereich 2“, also der Unterstützung kleinerer Flugplätze, außerdem über die Standortkosten in der Luftfahrt.

Der Leiter des Fachbereichs FSTD, André Vöcking, berichtete aus seinem Fachbereich, Christian Karl von seiner Tätigkeit als neuer Geschäftsführer der GdF, Thorsten Wesp zum Thema Finanzen, Thomas Ullrich als



→ Teilnehmer der FSAD-Fachbereichskonferenz in Frankfurt. Foto: Petra Althoff

Bundesvorstand Kommunikation, Rüdiger Purps zum Tarif DFS sowie Oliver Strack über Aktuelles zum Tarif Regio und Drittgeschäft.

Künstliche Intelligenz (KI)

Jörg Waldhorst stellte den bisherigen Stand der Informationsgewinnung zum Thema KI und die Ergebnisse des Arbeitstreffens im Januar 2025 vor. Als Resultat einer ausgiebigen Diskussion über die Positionierung des Fachbereichs wurden das weitere Vorgehen festgelegt sowie die im vergangenen Jahr etablierte AG KI in ihrer Zusammensetzung geändert.

Mitglieder und Ehrenamt

Der in der gesamten Bevölkerung vorherrschende Trend, nämlich die mangelnde Bereitschaft zur Übernahme eines Ehrenamts, wurde diskutiert. Abschließend wurden einzelne Punkte identifiziert, mit denen man diesem Trend zumindest im Bereich Gewerkschaft entgegenwirken möchte, um Mitglieder positiv zu aktivieren.

Richtlinie Zuordnung

Nach einer weiteren intensiven Diskussion zum Thema Zuordnung der Mitglieder zu den einzelnen Fachbereichen wurde das Thema an das regelmäßig tagende fachbereichsübergreifende Arbeitsmeeting übertragen.

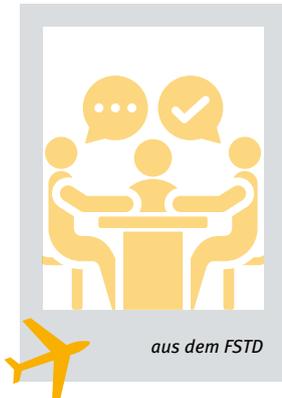
Fazit

Die zum ersten Mal gemeinsam stattfindenden Bundesfachbereichskonferenzen von FSAD und FSBD sind Geschichte: Im Nachgang wird man sich über die Vor- und Nachteile unterhalten und feststellen, ob man im kommenden Jahr erneut zeitgleich tagen möchte.



→ Danke Catja Gräber. Foto: Petra Althoff

ATSEP: Befugt, Berechtig, Kompetent!



aus dem FSTD

In der letzten Zeit häufen sich die Fälle, in denen ATSEP und ihre Vorgesetzten fachlich „aneinandergeraten“, wenn ATSEP ihrer per Berechtigung auferlegten Verantwortung in der Realität gerecht werden wollen. Hier entstehen oft Konflikte bei der unterschiedlichen Auslegung von „Weisungsbefugnis des Arbeitgebers“

und „selbstverantwortlicher Tätigkeit des ATSEP“. So jüngst geschehen in einem Fall, bei der eine M-NSE-Anlage aufgrund von Toleranzüberschreitungen aus der Nutzung genommen wurde. Dieser Artikel soll anhand dieses Beispiels das flugsicherungstechnische Personal (ATSEP) in seiner Tätigkeit auf Basis nationaler Gesetzgebung bestärken und die Grenzen des seitens des Arbeitgebers mangelhaft interpretierten Weisungsrechts aufzeigen.

Die Zertifizierung des Unternehmens als ANSP (Air Navigation Service Provider) nach DVO (EU) 2017/373 (Durchführungsverordnung der EU) bedeutet, dass die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) rechtskonform arbeitet und die regulatorischen Anforderungen der EU erfüllt. Der ANSP bzw. die DFS ist somit dafür zertifiziert, sichere, effiziente und qualitativ hochwertige Flugsicherungsdienste innerhalb des europäischen Luftraums zu erbringen.

Eine der regulatorischen Vorgaben lautet, dass die zertifizierte Flugsicherungsorganisation über qualifizierte, kompetente und autorisierte Mitarbeitende verfügen muss. In der Flugsicherungstechnik ist das das sogenannte ATSEP (Air Traffic Safety Electronic Personnel). Die Kompetenz eines ATSEP nach der DVO (EU) 2017/373 (Durchführungsverordnung der Europäischen Union) bezieht sich auf die Fähigkeit des technischen Flugsicherungspersonals, Inbetriebhaltungsaufgaben sicher und angemessen durchzuführen. Dies beinhaltet die erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und Fertigkeiten zur selbstverantwortlichen Tätigkeit, die notwendig sind, um die Betreuung, Wartung und Überwachung der



technischen Systeme und Anlagen für den sicheren Betrieb der Flugsicherung zu gewährleisten. Diese Rolle wird auch seit jeher von der nationalen Gesetzgebung, basierend auf dem LuftVG (Luftverkehrsgesetz) und nachgelagert auf der FSPersAV (Ausbildungsverordnung), vorgegeben und gestützt.

In der Regel erhält ein ATSEP Anweisungen von direkten Vorgesetzten innerhalb des technischen Teams, z.B. von einem Teamleiter auf Basis des Weisungsrechts nach § 106 GewO (Gewerbeordnung). Dies unterliegt allerdings klaren Einschränkungen!

Gemäß der DVO (EU) 2017/373 müssen Anweisungen an ATSEP u. a. sicherstellen, dass diese im Einklang mit den Anforderungen des Safety Management Systems (SMS) des Unternehmens stehen. So dürfen z. B. nur Personen mit der entsprechenden Kompetenz und Autorisierung Anweisungen erteilen, die sicherheitskritische Aspekte betreffen. In Notfällen oder bei sicherheitskritischen



Situationen können auch Verantwortliche des Flugsicherungsbedienstedienstes (z. B. Supervisor in der Flugsicherung) an ATSEP Anweisungen erteilen, um die Betriebssicherheit zu gewährleisten.

Weiter ist dem Weisungsrecht nach § 106 GewO eine Grenze gesetzt durch die FSPersAV als nationale Gesetzgebung. Diese hat als Rechtsverordnung Vorrang vor betriebsinternen Weisungen. Ein Arbeitgeber darf einem ATSEP nur Anweisungen erteilen, sofern diese nicht gegen die Vorschriften der FSPersAV, geltende Gesetze oder die Lizenzpflichten des ATSEP verstoßen. Sicherheitsrelevante Aufgaben müssen in Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben durchgeführt werden, und die berufliche Unabhängigkeit des ATSEP im Rahmen seiner Berechtigung ist zu wahren.

Fazit:

Die Rolle und Verantwortung von ATSEP ist durch nationale und europäische Regelungen klar definiert. Das

Weisungsrecht von Vorgesetzten endet dort, wo diese Regelungen die **selbstverantwortliche Tätigkeit** von ATSEP und die Sicherheit des Flugbetriebs schützen.

Ein Blick auf den bereits erwähnten Beispielfall zeigt, dass diese Fakten offenbar nicht allen Führungskräften bekannt sind.

Was war vorgefallen?

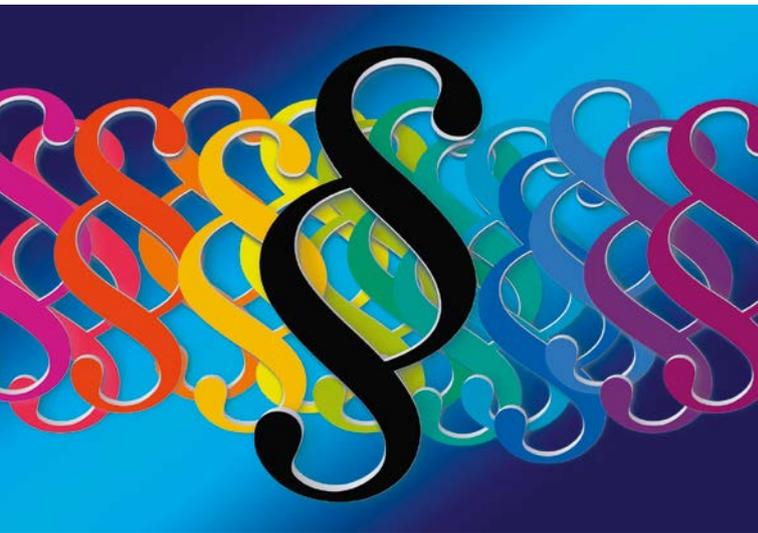
Ein zuständiger ATSEP hat bei der routinemäßigen Wartung von M-NSE-Anlagen **bei allen Geräten** eine unzulässige Überschreitung von Toleranzen festgestellt und diese korrekterweise aus der Nutzung genommen, d. h. diese Anlagen standen dem Betrieb nicht mehr zur Verfügung. Der Supervisor hat daraufhin entschieden, dass kein sicherer Flugbetrieb mehr garantiert werden könne, da am betroffenen Standort offenbar noch weitere Kommunikationssysteme zeitgleich nicht vollständig funktionierten. Bei der daraus resultierenden Rücksprache aller Beteiligten (Supervisor, Führungskräfte Technik und ATSEP) wurde entschieden, diese Anlagen trotz der Abweichungen der Betriebsparameter von der Fachlichen Anweisung Inbetriebhaltung (FA-IBH) und der Technischen und Betrieblichen Freigabe wieder in Nutzung zu geben. Die Argumentation stützte sich u. a. auf die Aussage, dass diese Toleranzüberschreitungen unkritisch und die Werte in der FA-IBH lediglich noch nicht vom zuständigen Produktmanagement (PdM) angepasst worden seien. Eine entsprechende E-Mail des PdM hätte dazu vorgelegen.

Auch wenn es hier am Ende „nur“ um formale Probleming und eine Gefahr für den Flugbetrieb zu keinem Zeitpunkt bestand, zeigt dieses Beispiel sehr klar alle Facetten des alltäglich spürbaren Informationsdefizits in der DFS.

Wie hätten die Beteiligten korrekt reagieren müssen?

Zunächst war die Reaktion des ATSEP auf die festgestellten Abweichungen der Sendeanlage vollkommen korrekt. Auch die Rücksprachen waren natürlich legitim und fachlich erforderlich.

Die Anweisung der Führungskräfte an den ATSEP, die Anlagen wieder in Nutzung zu nehmen, stellt allerdings



eine Kompetenzüberschreitung dar, da diese nicht im Besitz der entsprechenden Berechtigung sind und sie somit nicht befugt waren, Aussagen zu dem Sachverhalt zu treffen. Dies gilt ganz besonders in der Kombination mit anderen zeitgleich nicht zuverlässig funktionierenden Systemen!

Selbst wenn die Führungskraft im Besitz der Berechtigung gewesen wäre, hätte sie dem im Einsatz befindlichen ATSEP keine FA-IBH-Weisungen erteilen dürfen, allerdings hätte sie dann die Tätigkeit auch selbstverantwortlich auf Basis ihrer eigenen Berechtigung durchführen können.

Die Führungskräfte hatten also keinerlei Befugnis festzulegen, dass die Toleranzüberschreitungen unkritisch waren. Ebenso wenig ist eine „Handlungsanweisung“ seitens eines PdM, die eine gültige FA-IBH im Nachhinein in Bezug auf Werte ändert, hier ein legales Verfahren.

In der DFS ist in der Fachlichen Anweisung „Freigaben“ eindeutig geregelt, wie Technische und Betriebliche Freigaben zu handhaben sind. Dies wurde im vorliegenden Fall nicht beachtet. Genauso wenig wurde eine notwendige Überarbeitung der FA-IBH überhaupt angestoßen.

Die von Führungskräften gern getroffene Aussage „Sie arbeiten unter einem Zertifikat“ führt hier nur zu einer Verschärfung der Situation. Dazu kann man entgegnen, dass die DFS u. a. deshalb zertifiziert ist, weil sie über ATSEP verfügt, die die entsprechenden Befugnisse für ihre Inbetriebhaltungstätigkeiten innehaben. Auch wenn ein Unternehmen für den Transport von Gefahrgut zertifiziert ist, stellt der Führerschein des LKW-Fahrers mit der Zusatzqualifikation „Gefahrgut“ ein Binnenverhältnis zwischen Inhaber und Zulassungsstelle dar. Beide Sachverhalte haben diesbezüglich nichts miteinander zu tun.

Was kann der ATSEP in so einem Konfliktfall tun?

Sofern unzulässiger Druck auf die Mitarbeitenden ausgeübt wird, gibt es die Möglichkeit, gemäß BA-Technik eine Meldung zu machen (siehe BA-Technik 3.6.2 Meldewesen).

Darüber hinaus gibt es zusätzlich die Möglichkeit, sich anonym an VY zu wenden. Hierzu hat VY vier (unterschiedliche) Richtlinien veröffentlicht, die alle diese Möglichkeit (anonyme Meldung) einräumen: Richtlinie Maßnahmenverfolgung, Richtlinie Safety Audits und Safety Surveys, Richtlinie Sicherheit, Richtlinie Ereignismanagement und Analysen (diese Richtlinie wird auch als Meldeweg nach BA-Technik im Punkt 3.6.2 erwähnt). Grundsätzlich ist ein ATSEP im Rahmen seiner Tätigkeit und Selbstverantwortung für potenzielle Schäden Dritter nicht haftbar. Hier müssten gesichert eine „dolose Handlung“ bzw. grobe Fahrlässigkeit und/oder Vorsatz vorliegen und nachgewiesen werden.

Es ist dringend notwendig, die Kenntnisse über rechtliche Zusammenhänge innerhalb der DFS-Technik zu verbessern. Sowohl bei den Führungskräften als auch bei den ATSEP und dem PdM. Bei der aktuellen Ausbildung kommen diese rechtlichen Aspekte offenbar zu kurz, wie man am dargestellten Beispiel sehr gut sehen kann. Hier kann eine tiefergehende Beschäftigung mit der Materie zukünftig Konfliktfelder vermeiden, insbesondere wenn sie aufgrund eines reinen Informationsdefizits entstehen. Ein Ziel, bei dem es nur Gewinner geben kann.



EINLADUNG

BUNDESFACHBEREICHSKONFERENZ
FSTD DER GdF e.V.
 am 16. und 17. Mai 2025

16. Mai 2025: 10:00 Uhr – ca. 18:00 Uhr
 17. Mai 2025: 09:00 Uhr – ca. 17:00 Uhr

→ **HOTEL FULDA MITTE**
 Lindenstr.45
 36037 Fulda

→ VORLÄUFIGE TAGESORDNUNG:

- P.1** Begrüßung und Eröffnung der 22. Ordentlichen Bundesfachbereichskonferenz
- P.2** Konferenzleitung und Feststellung der Beschlussfähigkeit
- P.3** Zustimmung zur Teilnahme von Gästen der Bundesfachbereichskonferenz
- P.4** Ergänzung/Genehmigung der Tagesordnung
- P.5** Berufung Schriftführer/Mandatsprüfungskommission/Wahlausschuss
- P.6** Bekanntgabe/Ergebnis Mandatsprüfung
- P.7** Anträge an die Bundesfachbereichskonferenz
- P.8** Berichte des Vorstands und der Arbeitsgruppen
- P.9** Entlastung des Vorstands
- P.10** Wahlen und Bestätigungen
- P.11** Gastredner
- P.12** Berichte aus den ÖMVen
- P.13** Bekanntgabe des Ortes der 23. Bundesfachbereichskonferenz
- P.14** Verschiedenes

Für Fragen zu Durchführung und Tagesordnung stehen der Fachbereichsvorstand sowie die Geschäftsstelle zur Verfügung.

16.+17. MAI

Vegas, Baby! Again!?!?



von
Thomas Schuster

Wer unseren „der flugleiter“ regelmäßig und intensiv liest, der wird gerade eventuell ein Déjà-vu haben. Las Vegas? Da war doch was! Stimmt. Nur ein paar Wochen vor der 52nd IFATSEA General Assembly fand dort die CFS statt, von der „der flugleiter“ natürlich berichtete. Auf der jährlichen Konferenz des Weltverbandes

IFATSEA, die vom 20. bis zum 25.11.2024 im Hotel-Casino „The LINQ“ stattfand, vertraten uns diesmal Thomas Schuster als Delegationsleiter sowie André Vöcking, Uwe Schindler, Rückkehrer Matthias Eversberg und als Premiere Carla Vogel. Carla schildert in diesem Text ihre Eindrücke von der ersten Teilnahme an dieser Konferenz in sogenannten Grayboxen.

Im Gegensatz zum Vorjahr wurde diesmal mit großer Kapelle angereist, und das hatte seine guten Gründe. Nach den Problemen und Unstimmigkeiten mit dem Präsidium der letzten Jahre gab es mehrere Baustellen, an denen wir aktiv werden wollten. Thomas und Uwe arbeiteten als Leiter ihrer Sub-Committees, André als Leiter des Fachbereichs, Matthias als Mitglied der Gruppe Lobbying und Carla als Mitglied des IFATSEA-Women's-Committee sowie Expert on Regulation. Alle fünf Delegierten hat-

ten ein intensives Pensum zu bewältigen, denn neben den erwähnten Tätigkeiten galt es noch, die sechs eingebrachten Motions (Anträge an die Vollversammlung) zu promoten sowie eine Verjüngung auf dem Posten des European Directors voranzutreiben.

GRAYBOX CARLA

„Die erstmalige Teilnahme an dieser großen, internationalen Veranstaltung hat viele Eindrücke hinterlassen: Ca. 100 (!) Nationen haben professionell das Berufsbild ATSEP repräsentiert.“

Im Vorfeld hatten wir mit unseren Freunden aus den USA, Frankreich, der Schweiz, Rumänien und Kanada insgesamt sieben Motions vorbereitet, von denen letztlich sechs eingereicht wurden. Die GdF fungierte bei vier Anträgen als Antragsteller. Die Anträge müssen vom Antragsteller vor der Vollversammlung vorgestellt und verteidigt werden. Diese Aufgabe wurde von Thomas als Leiter der Delegation übernommen. Unsere Anträge beschäftigten sich mit

- der rechtzeitigen Ankündigung von Präsidentschaftswahlen,
- der Einreichung von Anträgen, insbesondere bei Anträgen zur Satzungsänderung,
- dem Inhalt und Umfang des Berichts des Schatzmeisters und
- der zeitnahen Veröffentlichung von Satzungsänderungen.





Die Kollegen des rumänischen Verbands ATSEPA übernahmen die beiden Motions zur Etablierung eines Verantwortlichen für Public Relations und Medien sowie zum Thema zeitnahe Veröffentlichung von Protokollen. Durch die gute Vorbereitung und die intensiven Gespräche mit den Konferenzteilnehmern im Vorfeld der Abstimmungen konnten wir alle sechs Anträge erfolgreich einbringen. Der Antrag zum PR-Verantwortlichen wurde in der Diskussion noch angepasst, aber aus unserer Sicht sogar verbessert. Hier war der sehr gute Austausch mit den Kolleginnen und Kollegen aus Kanada wieder einmal ein Türöffner zu einem optimalen Kompromiss.

GRAYBOX CARLA

„Jeder Teilnehmer und jede Teilnehmerin nehmen ihre Rollen sehr ernst, aber vor allem meine Vorstandskollegen habe ich als angesehene, respektierte Teilnehmer und Beitragende erlebt, die sich richtungsweisend engagieren.“

Ein weiteres Ziel war die Verjüngung auf dem Posten des European Director, dessen Wahl anstand. Der Amtsinhaber Costas Christoforou (Zypern) hat über lange Jahre großartige Arbeit geleistet und plante seinen Rückzug nach der Hälfte der neuen Amtszeit und der Übergabe an eine Nachfolgerin/einen Nachfolger. Dieser Idee konnten wir uns nicht anschließen und vertraten den Weg, einen neuen European Director zu wählen und Costas als Senior Consultant zu installieren. Wir hatten mit Camelia Elisei Iliescu (Rumänien) auch eine in unseren Augen perfekte Nachfolgerin gefunden, die willens war, das Amt zu übernehmen. Jedoch folgten die Anwesenden unserer Argumentation nicht und wählten den Amtsinhaber wieder. Neben der Wahl wurde auch Facharbeit im European Meeting geleistet. Eine Spezialistin für Human Factors des estnischen Mitgliedsverbandes hielt einen sehr interessanten Vortrag über ATSEP Health. Diese Expertise soll auch auf der nächsten General Assembly wieder genutzt werden, um auf globalem Level eine Sensibilisierung der ANSPs für dieses Thema zu erreichen.



→ Andre Vöcking/Thomas Schuster. Foto: GdF



→ Carla Vogel/Matthias Eversberg. Foto: GdF

GRAYBOX CARLA

„Die Themenvielfalt selbst war ebenso beeindruckend: Cyber-Security, ATSEP Health and Safety, Cloud, Fatigue sowie AI, alles gekoppelt an das Berufsbild ATSEP, sind nur einige der viel diskutierten Topics.“

Während der Treffen der Sub-Committees ATSEP Training and Competence sowie Safety übernahmen Uwe und Thomas wieder die Leitung ebendieser. Thomas wurde als Leiter des Sub-Committee Safety wieder gewählt, zudem arbeitete man Ad-hoc-Tasks des Strategic Committees ab. Man beschäftigte sich mit einer Anfrage der ICAO sowie mit der Implementierung des Themas Human Factors als Stellgröße im Bereich Sicherheit in den Betrachtungsfokus des Komitees. Carla nahm an den Treffen des IFATSEA-Women's-Sub-Committees teil, die bis dato immer zu „Unzeiten“ stattfinden. Da die anwesenden Kolleginnen selbstverständlich auch an den Fachkomitees teilnehmen möchten, wurden die Termine der Frauen-Gruppe z. B. vor dem Frühstück oder während der Mittagspause terminiert. Hier hat die GdF auf dem letzten Online-Meeting im Februar den IFATSEA-Vorstand aufgefordert, eine Lösung für diesen unhaltbaren Zustand zu finden. Mehr zum Thema Frauen in technischen Bereichen der Flugsicherheit, den female ATSEP, werdet ihr in den nächsten Ausgaben Eures „der flugleiter“ finden.

GRAYBOX CARLA

„Die Herausforderung scheint vor allem darin zu liegen, den Faden und die Kontinuität der Zusammenarbeit zu den verschiedenen Themen nicht abreißen zu lassen: So setzen sich manche Arbeitsgruppen sehr häufig aus stets wechselnden Teilnehmern/Teilnehmerinnen zusammen.“

Am letzten Tag der Vollversammlung standen richtungsweisende Wahlen an. Die Amtszeit des Interims-Präsidenten Theo Kiritsis (Griechenland) neigte sich dem Ende zu und er stand nicht mehr für eine weitere Legislatur zur Verfügung. Als Nachfolger stellte sich der bisherige Executive Secretary Frank Kofi Apeagyei aus Ghana zur Wahl. Die nun vakante Position des Executive Secretary wurde durch die Kanadierin Meaghan Olmstead optimal nachbesetzt. Beide Amtsanwärter wurden mit großer Mehrheit gewählt und nahmen das Votum der Mitglieder an. Die GdF hatte beide Kandidaten von Anfang an unterstützt und entsprechend beworben. Der frische Wind, der schon in der ersten erweiterten Vorstandssitzung zum Ende der Konferenz sowie in der Nachbereitung zu spüren war, scheint uns in unserer Einschätzung zu bestätigen.

GRAYBOX CARLA

„Die GdF ist ein Teil dieser starken Nationengemeinschaft. Somit ist mir bewusst geworden, dass auch meine Tätigkeit dazu beitragen kann, ATSEP in aller Welt besser zusammenarbeiten zu lassen, um global die Sicherheitskette zu stärken.“

Die nächste IFATSEA General Assembly trägt die Nummer 53 und findet vom 09.-15.11.2025 in Kapstadt, Südafrika, statt. Bis dahin haben wir wieder eine Menge Aufgaben. Unter anderem müssen wir bei der ICAO für einen Verbleib bzw. eine Rückkehr in die Gruppe PANS (Procedures for Air Navigation Services) kämpfen, ein Extrakt aus dem lange geforderten ATSEP Safety Study erarbeiten sowie die internen Prozesse weiter begleiten – als zuverlässiger Partner und für die Zukunft unseres Berufsstandes.



ROM Cargo Airlines B747-400: Über 30 Jahre war diese B747 bei Thai Airways als Passagiermaschine im Einsatz; jetzt fliegt sie für die rumänische ROM Cargo u.a. von Lüttich Fracht zu ihren Kunden. **Foto: Gerrit Griem**



Hongyuan Cargo B747-8: Dieser von Air Belgium betriebene B747-8-Frachter fliegt für die chinesische Hongyuan Group, die weltweit Logistikdienstleistungen anbietet; hier fotografiert in Brüssel. **Foto: Gerrit Griem**



Silk Way West Airlines B777: Die sonst nur mit B747 operierende Frachtairline aus Azerbaijan setzt seit ca. anderthalb Jahren auch zwei B777-Modelle ein, wie diese VP-BMG; fotografiert in Lüttich. **Foto: Gerrit Griem**



Air Baltic A220: Air Baltic ist für farbenfrohe Lackierungen bekannt und hat diesen nagelneuen A220 mit „Baltic Heritage“-Farben versehen; erwischt im März bei der Landung in Hamburg. **Foto: Gerrit Griem**



United Airlines B787-9: Mit Johannes Klinghardt begrüßen wir einen neuen Fotografen in unserer Datenbank, der diesen United Dreamliner in der „The future is SAF“-Bemalung (Sustainable Aviation Fuel) in München fotografiert hat. **Foto: Johannes Klinghardt**



Beond A319: Wer zu seinem Luxusurlaub auf die Malediven auch mehr als luxuriös anreisen möchte, kann bei Beond buchen und von München via Dubai in den Urlaub fliegen. **Foto: Johannes Klinghardt**

SESAR JU Annual Conference in Brüssel



von Tim Friebe



Am 18. Februar fand in Brüssel die SESAR JU Annual Conference statt.

Die Konferenz bringt jährlich politische Entscheidungsträger, Branchenführer und Interessenvertreter aus dem Luftfahrtsektor zusammen und war auch dieses Jahr mit mehr als 500 Stakeholdern sehr gut

besucht, unter anderem durch meine Wenigkeit und unseren Bundesvorsitzenden Oliver Wessollek.

Neben der Vorstellung des neuen ATM Master Plan 2025, der bereits am 12. Dezember 2024 veröffentlicht wurde, präsentierten sich 43 verschiedene SESAR JU-Projekte im Rahmen einer großen Ausstellung und luden zu Gesprächen und Fragen ein.

Doch zunächst einen Schritt zurück. Worum handelt es sich eigentlich bei diesem „Master Plan“ und was hat dieser mit SESAR JU-Projekten zu tun?

Der ATM Master Plan 2025 ist Teil des Single European Sky (SES) und dient als Roadmap für die Modernisierung des Luftfahrtsektors in Europa. Er setzt die Ziele und Prioritäten für die kommenden Jahre und spielt



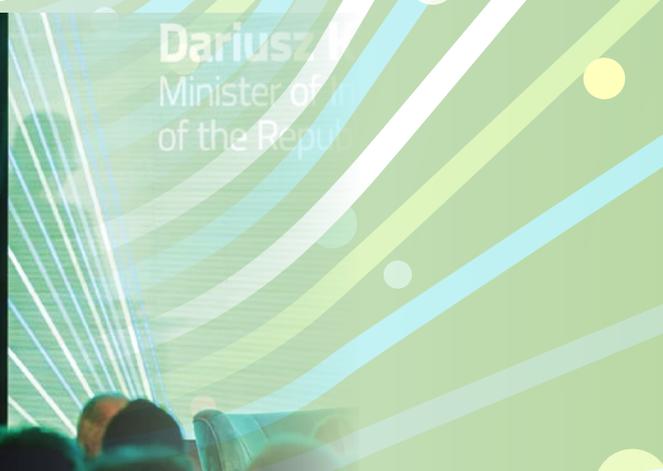
→ SESAR Annual Conference in Brüssel. Foto: Tim Friebe

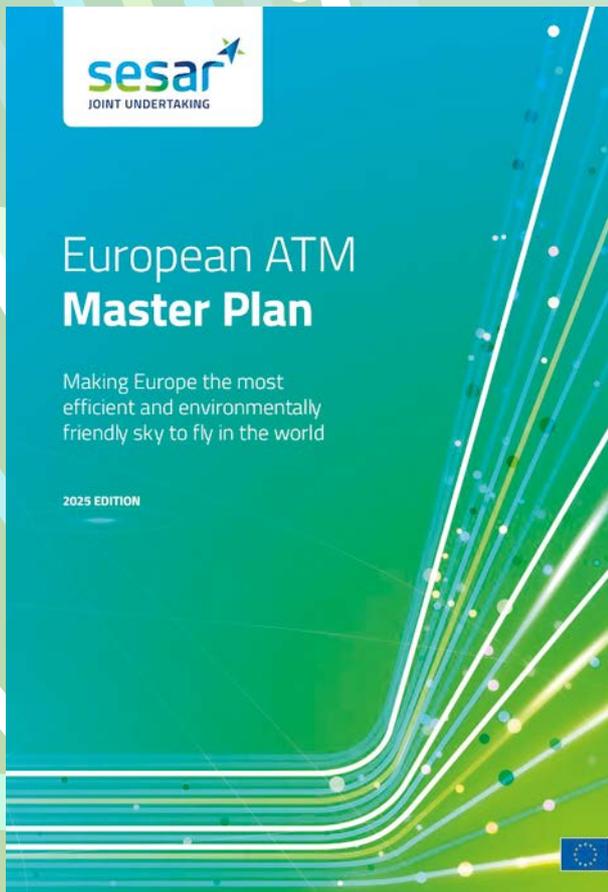


→ interessante Podiumsdiskussionen mit interessanten Teilnehmern. Foto: Tim Friebe

daher eine wichtige Rolle bei der Lenkung von Investitionen und der Planung und Entscheidungsfindung von regulatorischen Standards. Oder kurz in den Worten des Verfassers: „Making Europe the most efficient and environmentally friendly sky to fly in the world by 2045.“

SESAR steht für Single European Sky ATM Research und bildet gewissermaßen den Technologie- und Forschungsarm des SES. Im Rahmen der Joint Undertaking-Initiative (JU), einem Zusammenschluss von Europäischer Union, EUROCONTROL und über 50 anderen Partnern,





entstehen so SESAR JU- und damit die oben genannten Projekte.

Wie man sieht, ist man auch in Brüssel kreativ bei der Erfindung oder Kombination von Abkürzungen, doch zurück zur eigentlichen Konferenz.

Die Vorstellung des ATM Master Plan 2025 wurde durch Reden von Apostolos Tzitzikostas (EU-Kommissar für Nachhaltigen Verkehr und Tourismus), Dariusz Klimczak (polnischer Minister für Infrastruktur) und Jan-Christoph Oetjen (Mitglied des Europäischen Parlaments) begleitet.

Anschließend fanden vier „Executive Roundtables“ in Form von Podiumsdiskussionen zu verschiedenen Themen statt, an denen unter anderem auch unser DFS-CEO Arndt Schoenemann zum Thema „A new service delivery model for ATM in Europe“ teilnahm.

Alles in allem eine sehr interessante und gelungene Veranstaltung. Wie viele, wann und vor allem welche Projekte es wirklich bis zur Implementierung schaffen, bleibt abzuwarten. Was von dem ein oder anderen Teilnehmer als „low-hanging fruits“ betitelt wird, erweist



→ Fotos: Tim Friebe



→ Fachgespräche im Foyer. Foto: Tim Friebe

sich in der Praxis dann doch des Öfteren als weitaus komplexer und langwieriger als erhofft. So wurde fast mantraartig erklärt: „We have to become faster, we need to implement faster and we need to expedite deployment.“ Man könnte den Eindruck gewinnen, man sorge sich darüber, dass andere Länder und Regionen entscheidend schneller in den Entwicklungen und Einführungen werden und so die europäische Innovationskraft an Fahrt und Kraft verlieren könnte.

Alle Details und die vollständige Agenda findet Ihr unter: www.sesarju.eu/SJUAnnual2025

Wer sich im Detail für den ATM Master Plan 2025 interessiert, findet diesen hier: www.sesarju.eu/MasterPlan2025

Eine Aufzählung und Erläuterungen zu den einzelnen SESAR JU-Projekten findet Ihr unter: www.sesarju.eu/projects/portal



Caution Rabbit Hole



von Thorsten Raue

Für diesen Kaninchenbau habe ich mir mal etwas anderes vorgenommen – ich möchte ein Thema ausgraben und aus einer anderen Perspektive betrachten. Also eher archäologisch auf die Suche gehen.

Und worum soll es gehen? Wirbelschleppenstaffelung.

(Ein tolles zusammengesetztes Hauptwort, wobei ich es schade finde, dass der Ausdruck für solche Wörter leider selbst kaum ein Wort ist.)

Aber der Reihe nach: Wir graben mal ganz nach unten und schauen in das erste Dokument 4444 aus dem Jahr 1946. Und was lesen wir dort zu dem Thema „wake turbulence“? Nichts.

Aber das ist auch nicht besonders verwunderlich, wenn man sich die Staffelungswerte anschaut. Beispielsweise Vertikalstaffelung: „Aircraft separated by not more than 2000 feet shall be separated by not less than 5 minutes in flying time when crossing altitude levels.“

Ähnliches gilt z. B. für Abflüge: Eine Minute Abstand ist nur erlaubt, wenn die Flieger auch unterschiedliche Kurse direkt nach dem Abheben fliegen. Ansonsten müssen fünf Minuten Abstand eingehalten werden.

Erst bei En-Route-Verkehr begann damals der Wilde Westen:

No separation is required for enroute traffic above a well defined top of a cloud or other formation if frequent in flight weather reports indicate a generally unlimited ceiling on top and a forward visibility of at least three miles. During the hours of daylight, holding aircraft operating under these conditions will require no separation.

Und so bleibt es auch eine ganze Zeit lang. In der Zwischenzeit schrumpfen langsam die Staffelungswerte, En-Route-Staffelung und Radarstaffelung werden eingeführt und es gibt Abschnitte über Turbulenzen, aber von Wirbelschleppen keine Spur. Bis 1960.

Hier gibt es in der Edition 7 in den Vorschriften für An- und Abflüge plötzlich eine Notiz:

Note 3.— In applying the minima at 2.1 and 2.2 the hazards of turbulent wake must be weighed when determining the minima to be used. When less than a two-minute interval exists between departing aircraft or between a departing aircraft and an arriving aircraft using the same runway, the effect of turbulent wake may be a significant factor, particularly when a lighter aircraft is following a heavier aircraft. This effect is substantially reduced under cross wind conditions.

Verkürzt auf Deutsch: Wenn zwischen Flugzeugen nur eine oder zwei Minuten Abstand gehalten werden, dann gibt es da so ein neumodisches Phänomen namens „turbulent wake“, das man bedenken sollte.

Und bei dieser nicht verpflichtenden Notiz bleibt es neun Jahre lang bis zur Edition 9 AMD 1, in der diese Notiz verschwindet und plötzlich eine Handlungsanweisung für aerodrome controller daraus wird: „Shall, whenever practicable, advise aircraft of the expected occurrence of hazards caused by turbulent wake.“

Natürlich wieder mit einer Notiz, wie es die Tradition verlangt

Note.— Occurrence of turbulent wake hazards cannot be accurately predicted and aerodrome controllers cannot assume responsibility for the issuance of advice on such hazards at all times, nor for its accuracy.



→ Foto: NASA

und einer Sprechgruppe: „CAUTION WAKE TURBULENCE (traffic information) [RUNWAY (number)]“.

Und wieder einmal heißt es warten. Den Schwarzen Peter hat nun der Tower-ATCO, also konnte man sich Zeit bis 1977 in der Edition 11 lassen, um die Einteilung in HEAVY, MEDIUM und LIGHT zu etablieren und einen erklärenden Anhang zu verfassen.

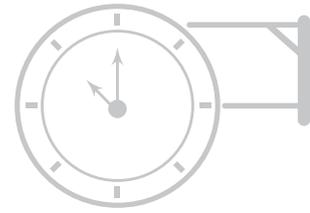
Es hat sage und schreibe bis zur Edition 12 AMD 3 aus dem Jahr 1990 gedauert, bis die Wirbelschleppenstaffelung so richtig eingeführt wurde. 30 Jahre nachdem man zum ersten Mal darauf hingewiesen hatte.

Dafür wurde es aber dann so richtig in Dokument 4444 verteilt. Aus den üblichen vier Treffern bei der Wortsuche werden plötzlich 58 Treffer. Und nun kommt auch die klassische WTC-Tabelle ins Spiel:

<i>Aircraft category</i>		
<i>Preceding aircraft</i>	<i>Succeeding aircraft</i>	<i>Wake turbulence radar separation minima</i>
HEAVY	HEAVY	7.4 km (4.0 NM)
	MEDIUM	9.3 km (5.0 NM)
	LIGHT	11.1 km (6.0 NM)
MEDIUM	LIGHT	9.3 km (5.0 NM)

Danach gab es nur noch kosmetische Änderungen, wie die neue Kategorie SUPER (J), die 2016 für den A380 hinzugefügt wurde. Bis 2020, als die als RECAT-ICAO bekannten wake turbulence groups A (SUPER & HEAVY) bis G (etwas mehr als LIGHT) als Option eingeführt wurden.

Aber das und die Unterschiede zu RECAT-EU sind ein ganz anderer Kaninchenbau.



Joe's Corner

Foto: AdobeStock



Joe war ziemlich erschrocken, als er von der Kollision eines CRJ700 und eines militärischen UH-60-Hubschraubers, die sich am 29. Januar im kurzen Endteil der Piste 33 des Washington-National Airport ereignete, hörte. Eine „Midair-Collision“ unter der Kontrolle der Flugsicherung! Und natürlich musste Joe auch an die Kollegen

denken. Wie mussten sie sich fühlen? Sicherlich nicht besonders gut, und Joe erinnerte sich an seine Gefühle, als ihm am Vormittag des Heiligen Abend eine „haarige“ Staffellungsunterschreitung unterlaufen war. Von einem beschaulichen Weihnachtsfest war bei ihm so gut wie nichts zu spüren.

Doch dem ersten Schreck folgte recht schnell der zweite. Denn noch während die Rettungskräfte dabei waren, im naheliegenden Potomac-River nach möglichen Überlebenden zu suchen und Joe sich die Frage stellte, wie es zu diesem tragischen Unfall gekommen war und ob dabei eventuell menschliches Fehlverhalten eine Rolle gespielt hatte, wusste Präsident Donald Trump sehr schnell, wer dafür verantwortlich zu machen war. Auf der einen Seite schob Trump der Hubschrauberbesatzung die Schuld zu, weil sie zu hoch geflogen war. Doch verantwortlich für das Desaster war, so führte Trump aus, ein ganz anderer. Es war nach Meinung des Präsidenten Joe Biden und sein Verkehrsminister. Sein Vorgänger im Amt! Und nicht nur der war für die Katastrophe verantwortlich zu machen. Auch Barack Obama wurde bemüht.

Nach Meinung Trumps waren die Sicherheitsstandards durch die Diversitätsprogramme, die von Obama und Biden eingeführt worden waren, gesenkt worden. Weil die beiden das Personal bei der FAA als zu „weiß“ angesehen hatten. Trump sprach hier offensichtlich Förderprogramme an, die zugunsten von Minderheiten bei der FAA eingeführt worden waren. Für Joe ist dies unverständlich. Weiß er doch, dass Fluglotsen erst nach

einem bestandenen „Check-Out“ die Kontrolle des Luftverkehrs ausüben dürfen. Und bei diesen „Check-Outs“ werden die Fähigkeit und die Leistung der Aspiranten geprüft. Dabei spielen die Hautfarbe oder ethnische Herkunft keine Rolle. Wobei Joe sich fragt, ob Trumps Aussage nicht als rassistisch eingeordnet werden könnte. Denn mit seinem Statement stellt er nichtweiße Controller unter Generalverdacht: Die können's eben nicht!

Nun könnte Joe die Feststellung Trumps als das Geschwafel eines verurteilten notorischen Lügners abtun und zur Tagesordnung übergehen. Aber so einfach ist dies nicht. Denn schließlich ist Trump der Präsident der USA, des mächtigsten Staates auf dieser Welt. Und dessen Wort gilt nun mal für die staunende Öffentlichkeit. Wobei Joe insbesondere an die sogenannten sozialen Medien denkt.

Dazu kommt, dass Trump und seine Prätorianertruppe gegenüber staatlichen Institutionen ein, um es freundlich auszudrücken, bestimmtes Misstrauen hegen und sich aufgemacht haben, deren Personalbestand zu reduzieren oder die Einrichtungen ganz zu schließen. Darunter fällt auch die Luftfahrtbehörde FAA. Nun ist Joe nicht bekannt, ob auch Air Traffic Controller vom Personalabbau betroffen sind. Doch Joe hat erfahren, dass Trump nur zehn Tage vor der Kollision in Washington die Einstellung von zivilen Bundesangestellten gestoppt und die Chefs der Verkehrssicherheitsbehörde sowie der Küstenwache entlassen hatte. Doch sollten im Zuge dieser Reduzierungsmaßnahmen auch Controller auf die Straße gesetzt werden, dann ist dies für Joe ganz besonders kontraproduktiv. Denn die FAA leidet unter einem beträchtlichen Controllermangel; Joe hat gehört, dass einer der an dieser Katastrophe beteiligten Lotsen wegen Personalmangels zwei Arbeitspositionen zu bearbeiten hatte.

Während Joe noch über die Kollision von Washington nachdenkt, erinnert er sich an einen anderen Präsidenten, der einst großen Schaden bei der Flugsicherung angerichtet hat. Es handelt sich dabei um Ronald Reagan, der, nachdem sich der Verband der amerikanischen Controller PATCO (Professional Air Traffic Controllers'

Organisation) 1981 erdreistet hatte, seine Mitglieder zum Streik aufzurufen, Controller bei der FAA entlassen hatte. Das waren nahezu 13.000 (von 17.000)! Deren Aufgaben wurden danach vom Militär übernommen. Im US-Luftraum, Joe erinnert sich noch daran, sollen sich dabei haarsträubende Situationen abgespielt haben. An eine davon erinnert sich Joe immer noch gern, weil sie einer bestimmten Komik nicht entbehrte. Da hatte ein militärischer Controller eine B707 (wenn sich Joe erinnert, war es eine der TWA) durch ein militärisches Beschränkungsgebiet „gecleared“, worauf die 707 von

vier Kampfflugzeugen angefliegen wurde. Die „Fighter“ hatten auf ihren Tanker gewartet!

Da Joe Optimist ist, gibt er sich angesichts der Berichterstattung über das Desaster einer ganz besonderen Hoffnung hin: dass sich Journalisten immer dann, wenn sie über bestimmte Dinge nicht so richtig Bescheid wissen oder sie nicht so richtig verstehen, an jemanden wenden, der Ahnung von der Sache hat. Wenn es dabei um Flugsicherungsfragen geht, dann hilft die GdF ganz gern aus. Verspricht
Joe



→ Bergung des UH-60-Hubschraubers aus dem Potomac. Foto: NTSB

Weiteres Wachstum erwartet



von
Werner Fischbach

Auch wenn die deutschen Luftfahrtunternehmen die hohen Steuern und Abgaben, mit denen die deutschen Fluggesellschaften belastet werden, beklagen, sieht das DLR ein weiteres Wachstum beim touristischen Verkehr.

Einmal im Jahr gibt das Institut für den Luftverkehr des

DLR seine Sicht auf die Entwicklung des Luftverkehrs in Deutschland zum Besten. In seinem Bericht spricht das DLR vom „touristischen Luftverkehr“. Wobei nicht anzunehmen ist, das DLR befasse sich lediglich mit Flugverbindungen, mit denen sonnenhungrige Urlauber

an die Warmwasserziele rund ums Mittelmeer oder zu fernerer Gestaden transportiert werden. Unter „touristischem Verkehr“ sind wohl auch Flugverbindungen gemeint, mit denen Geschäftsleute in die nahe und ferne Welt reisen, um dort ihren Geschäften nachzugehen. Also auch Manager, Journalisten und natürlich auch Politiker, sofern sie nicht Mitglied einer Regierungspartei sind und sie deshalb die Dienste der Flugbereitschaft in Anspruch nehmen dürfen. Deshalb informiert sich das Institut über die Pläne der deutschen Liniengesellschaften. Zumal eine strikte Trennung zwischen Urlaubs- und Geschäftsflieger schon lange keinen Sinn mehr macht. Wenn die Zeiten und die Ticketpreise passen, nutzen Manager auch schon mal einen Urlaubsflieger oder gar einen „Billigheimer“ (auch wenn es da keine Businessclass gibt). Und so mancher Urlauber setzt seine Füße hin und wieder auch mal in einen Linienflug.



→ Für Sun Express (hier beim Anflug auf Stuttgart) wird ein Zuwachs von 57 % prognostiziert. Foto: W. Fischbach



→ Die Luftverkehrssteuer führt bei deutschen Airlines zu wirtschaftlichen Nachteilen gegenüber ihren ausländischen Konkurrenten. Foto: W. Fischbach

Nach seinen eigenen Angaben liefert das Institut für Luftverkehr umfassende Analysen und Hintergründe zur aktuellen Situation des Luftverkehrs. „Mit der unabhängigen und differenzierten Darstellung leisten wir als DLR einen wertvollen Beitrag für die Luftverkehrswirtschaft und öffentliche Stakeholder“, meint die Vorstandsvorsitzende des DLR. Eine Dienstleistung für die Unternehmen der Luftfahrtindustrie, für den Journalismus und natürlich auch für die Politik. Und dazu gehört auch die DFS. Sodass die Controller und Flugdatenbearbeiter wissen, was in diesem Sommer auf sie zukommen wird.

Die Aussichten

Bekanntlich hat die Luftfahrtindustrie die Corona-Krise einigermaßen gut hinter sich gelassen und wächst wieder. Allerdings fällt dieses Wachstum gegenüber dem letzten Jahr mit drei Prozent etwas verhalten aus.

Dummerweise ist dies keine Nachricht, die die Sektorkorken in den Vorstandsetagen knallen lässt. Denn im Vergleich zum Jahr 2019 wird die Nachfrage rund 18 Prozent geringer ausfallen. Der deutsche Luftverkehr belegt damit bei Zuwachszahlen weiterhin einen der letzten Plätze. Über die Gründe hierfür gibt das DLR keine Auskunft. Liest man jedoch die Pressemeldungen der Luftverkehrsunternehmen, so glaubt man dort, sehr wohl zu wissen, worauf diese nicht gerade erfreuliche Entwicklung zurückzuführen ist: auf eine zu hohe finanzielle Belastung durch Steuern und Abgaben. Weshalb hier insbesondere die Politik gefragt ist. So fordern die Luftverkehrsunternehmen, die Luftverkehrssteuer zu streichen, sodass sie gegenüber ihren Konkurrenten in den Nachbarländern wieder wettbewerbsfähig werden. Denn wenn die finanziellen Aufwendungen für die Konkurrenten aus dem Ausland sich als geringer erweisen

als die der deutschen Airlines, so ergibt sich dadurch für letztere ganz automatisch ein finanzieller Nachteil. Denn es dürfte den sonnenhungrigen Touristen gleichgültig sein, ob sie mit Condor bzw. TUI in die Türkei fliegen oder mit Pegasus oder Sun Express. Und wen es zu exotischen Zielen wie Thailand oder Indonesien zieht, dem dürfte es gleichgültig sein, ob er/sie mit der Lufthansa oder mit Emirates fliegt.

Hinsichtlich des touristischen Flugangebots sagt das DLR einen Zuwachs bei den Urlaubszielen voraus. Denn hier werden 5,8 Prozent mehr Flüge angeboten als 2019 und 3,3 Prozent mehr als 2024. Ganz besonders hoch ist die Nachfrage nach Flügen nach Südeuropa und in den Balkan. So sieht das DLR bei den Flügen in die Türkei einen Zuwachs um 2,3 Prozent, bei Flügen in den Balkan sogar um 16,1 Prozent. Dabei steuern 89 Prozent einen Flughafen innerhalb Europas an, wobei Palma de Mallorca die Nase vorn haben wird. Für den Juli dieses Jahres wurden mehr als 3.500 Flüge zum spanischen Inselflughafen geplant. Palma de Mallorca wird von 24 deutschen Flughäfen aus angefliegen. Die wichtigsten touristischen Ziele sind Spanien, die Türkei, Italien und Griechenland; auch Bulgarien und Rumänien erfreuen sich großer Zuwachszahlen. Dagegen werden Ziele in Nordafrika einen moderaten und die Karibik einen starken Rückgang zu verzeichnen haben.

Die Zahl der innerdeutschen Flüge wird nach Meinung des DLR um vier Prozent wachsen. Das hört sich nicht schlecht an, stellt jedoch nur die Hälfte des Vorkrisenniveaus dar. Das liegt unter anderem auch daran, dass während der Corona-Zeit viele innerdeutsche Flugverbindungen gestrichen und nach Beendigung der Krise nicht wieder aufgenommen wurden. Viele Passagiere, die früher die innerdeutschen Flüge nutzten, sind gezwungenermaßen auf andere Verkehrsmittel umgestiegen. Auf die Bahn zum Beispiel. Oder auf den eigenen PKW. Auch die Tatsache, dass Air Berlin, wenn auch schon zwei Jahre vor Beginn der Corona-Pandemie, die

Segel streichen musste, mag bei dieser Entwicklung mit beigetragen haben. Doch nun hat sich Condor entschlossen, innerdeutsche Flüge einzurichten. Sie dienen in erster Linie als Zubringer zu ihren Drehkreuzen Frankfurt und München.

Natürlich profitieren die Flughäfen vom Aufschwung des Luftverkehrs. Erstaunlich ist dabei, dass den beiden großen Drehkreuzen Frankfurt und München nur ein moderates Wachstum vorhergesagt wird. Gewinner sind die kleineren Plätze und Regionalflughäfen. Insbesondere die Flughäfen von Memmingen und Weeze können sich auf ein starkes Wachstum freuen. Sie werden, meint das DLR, das Aufkommen von 2019 deutlich übertreffen.

Was die Marktanteile der einzelnen Fluggesellschaften betrifft, wird die Lufthansa trotz eines Rückgangs gegenüber 2019 von nahezu 20 Prozent weiterhin Marktführer bleiben. Der zweite Platz wird für Eurowings vorhergesagt, den dritten belegt Ryanair. Auch wenn die beiden in der letzten Zeit Verluste verzeichnen mussten. Dagegen sollen Sun Express mit 57 Prozent und Air Dolomiti mit 53 Prozent auf Strecken in die Türkei und innerhalb Europas stark wachsen. Allerdings wird sich auf den touristischen Strecken ein intensiver Wettbewerb einstellen, da auch „Low-Cost-Carrier“ wie Ryanair und Wizz Air beim touristischen Verkehr mitmischen.

Ob sich der deutsche Luftverkehr so entwickelt, wie das DLR dies vorhergesagt hat, ist nicht sicher. Denn dabei handelt es sich um eine Prognose. Und die sind bekanntlich etwas unsicher. Das wusste Woody Allen schon, als er meinte, Prognosen wären im Allgemeinen schwierig. Besonders wenn sie die Zukunft betreffen. Denn niemand kann mit Sicherheit vorhersagen, wie sich der Krieg in der Ukraine entwickelt und welche Wege Donald Trump einschlägt, nachdem er offensichtlich die Seiten gewechselt hat. Bleibt zu hoffen, dass das DLR mit seiner Prognose recht behalten wird.

Lost in Communication



von
Werner Fischbach

„Runway Incursions“ (RIs), also das unautorisierte Einrollen auf eine Piste, zählen neben den „Controlled Flights into Terrain“ (CFIT) wohl zu den letzten Gefahren, die für die Luftfahrt noch bestehen. Piloten und Controllern ist dies bewusst und deshalb versuchen sie, ein unabsichtliches Rollen oder Kreuzen einer Piste

zu vermeiden. Ein gutes Mittel dafür sind wohl die Einhaltung der bestehenden Vorschriften, die strikte Befolgung der erteilten Freigaben und die korrekte Anwendung der festgelegten Sprechfunkgruppen. Doch leider kommt es aus unterschiedlichen Gründen immer wieder zu RIs. Wie zum Beispiel am 6. Oktober 2022 am spanischen Flughafen von Sevilla.

Bei dem Luftfahrzeug, dem die nachfolgend geschilderte RI unterlaufen war, handelte es sich um eine Piper

PA28 (EC-MBV), die von einem Flugschüler von der am Flughafen von Jerez de la Frontera (LEJR) beheimateten Flugschule „Flight Training Europe“ (FTE) betrieben wurde. Nachdem der Flug von Jerez nach Sevilla (LEZL) problemlos absolviert worden war, beabsichtigte der Flugschüler nach einem kurzen Aufenthalt, wieder nach Jerez zurückzufliegen. Als Besonderheit dieses Zwischenfalls muss angemerkt werden, dass der Sprechfunk durch den Flugschüler auf Englisch getätigt wurde, während die Crew eines Vueling A320 (EC-MAO), der gewissermaßen zum „Opfer“ der RI wurde, diesen auf Spanisch erledigte. Was durchaus legal war, denn bekanntlich ist Spanisch eine der fünf ICAO-Sprachen. Dabei mutet es auf den ersten Blick etwas seltsam an, wenn der Pilot eines Kleinflugzeugs die englische Sprache nutzt, während die Crew eines Linienflugs auf Spanisch kommuniziert. Aber das lag daran, dass Spanisch nicht die Muttersprache des Flugschülers war. Dieser absolvierte bei FTE einen „integrated ATPL Course“. Da er dem arabischen Sprachraum entstammte, ist es durchaus zu verstehen, dass er den Funksprechverkehr auf Englisch und nicht auf Spanisch abwickelte.



→ Dieser A320 wurde in Sevilla zum „Overshoot“ gezwungen. Foto: Alf van Beem/Wikimedia

Die RI hat sich tagsüber und bei VMC-Bedingungen ereignet. Die Betriebspiste war die 09 (der Flughafen von Sevilla verfügt über nur eine Piste).

Der Vorfall

Für seinen Flug nach Jerez (Rufzeichen AYR164A) hatte der Flugschüler mit dem Controller (der Tower war mit nur einem Lotsen besetzt) Kontakt aufgenommen und wurde von diesem zum Rollhalt HP2 (siehe Karte) freigegeben und angewiesen, sich startbereit zu melden. Etwa eine Minute später meldete sich die Besatzung des A320 (Rufzeichen VLG4SK) beim Controller und informierte ihn, dass sie sich im Endanflug für die Piste 09 befände und noch neun Seemeilen zu fliegen hätte. Da das Verkehrsaufkommen niedrig war, wurde der A320 zur Landung freigegeben. Zudem hatte sich der Pilot der Piper noch nicht startbereit gemeldet. Bei dem anfliegenden A320 handelte es sich um eine Maschine der Fluggesellschaft Vueling, der sich auf einem Inlandsflug von Teneriffa Nord nach Valencia befand.

Als sich der Pilot der PA28 dann startbereit meldete, wies ihn der Controller an zu warten: „Hold short runway!“ Das war zwar nicht ganz korrekt, denn eigentlich hätte seine Anweisung „hold short of runway“ lauten müssen. Aber dies konnte keinesfalls als Freigabe, auf die Piste

zu rollen, verstanden werden. Und zudem ist „der flugleiter“ kein Bestandteil eines Englischseminars. Kurz danach setzte der Flugschüler eine Meldung ab, die jedoch beim Controller verstümmelt ankam. Lediglich „64 runway“ war zu verstehen. Nahezu gleichzeitig informierte die Besatzung des A320 den Controller, dass sie etwas sehe, das auf der Piste stehe. Die Radaraufzeichnungen zeigten später, dass sich der A320 in einer Höhe von 400 Fuß über Grund (AGL) und 0,75 Seemeilen vom Pistenbeginn befand. Der Controller konnte dies jedoch zunächst nicht richtig einordnen und bestätigte die Landefreigabe. Doch wenige Sekunden später informierte er die Besatzung, dass sich eine „Runway Incursion“ ereignet hätte und wies sie an, Kontakt mit der Anflugkontrolle aufzunehmen. Ohne den Fehlanflug des A320 mit dem Approach-Controller zu koordinieren. Dieser dürfte ziemlich überrascht gewesen sein, als er plötzlich einen Kunden auf seiner Frequenz hatte, den er eigentlich schon am Boden wähnte. Natürlich fanden danach einige Koordinationsgespräche zwischen dem Tower und der Anflugkontrolle statt. Dabei wurde der Towercontroller gefragt, ob auch ein weiterer Vueling-Flug, ein A321 mit dem Kennzeichen EC-MOO und dem Rufzeichen VLG9PV, ebenfalls einen Fehlanflug durchführen würde. Was vom Towercontroller bestätigt wurde.

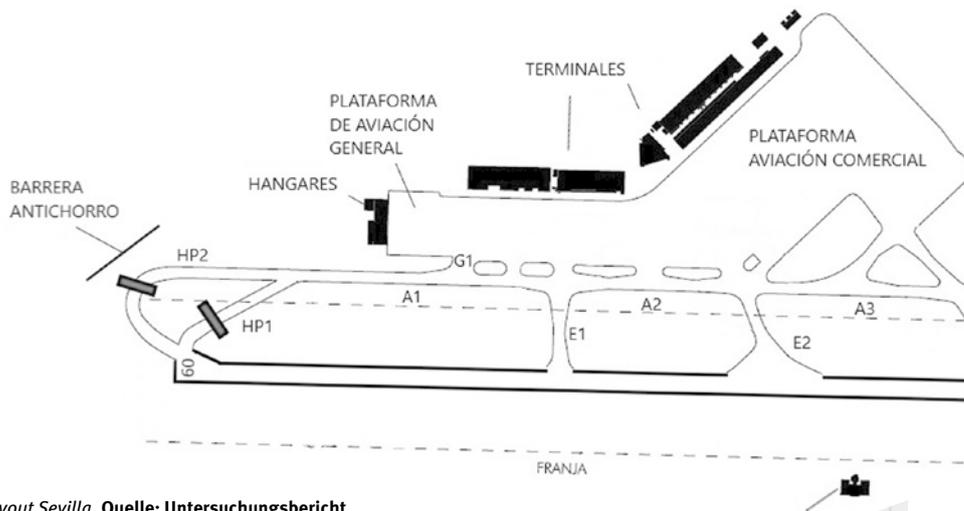
Da dieser jedoch nicht einschätzen konnte, wie lange es dauern würde, bis die Piper die Piste verlassen hätte, hatte er die Besatzung angewiesen, den Anflug fortzusetzen, sich jedoch auf einen Fehlanflug vorzubereiten. Als sich der A321 in einem „Drei-Seemeilen-Endanflug“ befand, entschied sich die Besatzung für den Fehlanflug.

Danach wies der Controller den Flugschüler der PA28 an, die Piste über die Rollbahn HP2 zu verlassen. Was dieser offensichtlich nicht verstand und den Controller bat, seine Anweisung zu wiederholen. Was dieser denn auch tat. Allerdings verließ die Piper die Piste nicht, wie angewiesen, über die Rollbahn HP2, sondern über E1 und kam vor der Einmündung der Rollbahn, die zum Rollhalt HP1 führt, zum Stehen.

Natürlich kam es zwischen dem Controller und dem Piloten der PA28 zu einer intensiven Diskussion. Als der



→ Im kurzen Endteil der Piste 09 in Sevilla. Foto: Curimedia/CC by



→ Flughafenlayout Sevilla. Quelle: Untersuchungsbericht

Controller dem Flugschüler mitteilte, er habe durch das nicht genehmigte Einrollen auf die Piste eine RI verursacht, meinte dieser, er habe eine „Line-Up-Clearance“ erhalten und diese auch zurückgelesen. So fragt sich, ob es sich dabei um den verstümmelten Funkspruch, der im Tower angekommen war, handelte.

Die Ursachen des Zwischenfalls

Die Untersuchungskommission hatte die Schuldfrage sehr schnell geklärt – es war das Fehlverhalten des Flugschülers, der den Rollhalt ohne Freigabe des Controllers überrollt hatte. „*The EC-MBV aircraft produced an incursion onto runway 09 at Seville Airport when it crossed the holding position on taxiway HP2 without clearance from the controller*“, ist dem Untersuchungsbericht zu entnehmen. Zusammengefasst: „*The student pilot’s failure to comply with the procedures prescribed in the SERA.*“

Bekanntlich ereignen sich Unfälle nur selten durch das Fehlverhalten eines/r Einzelnen, sondern durch das unglückliche Zusammentreffen mehrerer Umstände, die als „contributing factors“ bezeichnet werden. Darunter kann auch die Tatsache angeführt werden, nach der der Controller nicht wusste, wie die Rufzeichen der FTE gebildet werden. Für den Flug des Flugschülers lautete es AYR164A, wobei das „A“ anzeigt, dass es sich bei dem Flug um einen Soloflug des Piloten handelt. Hätte der Controller dies gewusst, dann wäre er möglicherweise etwas umsichtiger mit dem Piloten umgegangen.

Doch auch dem Controller wurden einige Nachlässigkeiten vorgeworfen. Da wäre, was im Untersuchungsbericht nicht festgehalten wurde, der Umstand, dass er den A320 aufgefordert hatte, mit dem Approach-Controller Kontakt aufzunehmen, ohne mit diesem den „missed approach“ zu koordinieren. Was eigentlich dem

Grundverständnis von ATC widerspricht. Und er hatte nicht nachgehakt, als er den verstümmelten Funkspruch erhalten hatte. Dazu hatte die Untersuchungskommission dem Controller auch vorgehalten, die Haltebalken an den Rollhalten nicht eingeschaltet zu haben. Wobei zu fragen wäre, weshalb tagsüber und bei guter Sicht die „Stopbars“ aktiviert werden sollten. Wer unter optimalen Wetterbedingungen die Schilder, mit denen die Rollhalte gekennzeichnet werden, nicht erkennen kann, dürfte ein Problem mit dem Fliegerarzt bekommen.

Großen Wert legte die Untersuchungskommission auf die Sprachbarriere, die sich bei diesem Zwischenfall aufgetan hatte. Denn da der Flugschüler mit dem Controller auf Englisch kommunizierte und die Piloten des A320 auf Spanisch, war dem Flugschüler die Chance genommen, sich über die Situation in seiner Umgebung zu informieren. Mit anderen Worten: Die „situational awareness“ kann dadurch verloren gehen. Deshalb hätte der Controller, so meinten die Unfalluntersucher (die ja eigentlich als Zwischenfalluntersucher bezeichnet werden müssten), die A320-Piloten auffordern müssen, den Funkverkehr auf Englisch abzuwickeln.

Bleibt noch eine Anmerkung zu den Englischkenntnissen des Flugschülers. Sieben Wochen nach dem Zwischenfall legte er bei FTE einen „English language proficiency test“ ab. Den er mit einer gerade noch ausreichenden Note („minimum required level“) hinter sich brachte. Was dem ICAO-Level 4 entspricht. Allerdings mit einer Einschränkung. Neben anderen Schwächen zeigte er Schwierigkeiten beim Verstehen von unerwarteten Situationen (*among other shortcomings, a degree of linguistic difficulty in understanding when in unexpected situations*). Bei seinem Flug von Sevilla nach Jerez scheint er, in eine unerwartete Situation geraten zu sein.

Kalle Küch Cup 2025 in Düsseldorf

Am 15. März fand der diesjährige KKC in Düsseldorf statt. Zahlreiche Teams von verschiedenen Niederlassungen der DFS sowie Teams aus Prag und Wien kamen zu diesem freudigen Ereignis zusammen und stellten insgesamt knapp 200 Teilnehmer.

Der KKC wurde dieses Jahr vom Tower Düsseldorf mit Unterstützung einiger Kollegen der EBGn 1, 6 und 7 des Centers Langen organisiert.

Das Event begann bereits am Freitagabend im Brauereiausgang Frankenheim, wo die Teilnehmer bei Essen und Trinken die Auslosung des Turnierplans vornahmen und sich auf die kommenden Spiele einstimmten.



Zahlreiche Helfer sorgten dann am Samstagmorgen für einen pünktlichen Turnierstart. Ein Getränkewagen lockte immer mehr Teilnehmer bei kaltem, aber sonnigem Märzwetter nach draußen.





Ein großes Dankeschön geht an die GdF, die die Miete des Bierwagens finanziell unterstützte.

In der Halle versorgte das Team Düsseldorf die Teilnehmer mit süßen und herzhaften Snacks.

Spannende Spiele fanden ihren Höhepunkt im Finale Prag-Düsseldorf, das letztendlich die Heimmannschaft mit 1:0 für sich entschied.

Am Samstagabend trafen sich alle Teilnehmer zur Siegerehrung in der Düsseldorfer Altstadt, wo der KKC mit einer Party seinen Abschluss fand.

Das Team Düsseldorf möchte sich an dieser Stelle bei den Teams für die großartige Atmosphäre bedanken, und natürlich bei allen Helfern, ohne die ein Event in dieser Größenordnung nicht zu stemmen gewesen wäre. Wir freuen uns außerdem, durch den Verkauf von Speisen und Getränken einen Überschuss erwirtschaftet zu haben, sodass zusammen mit der Spendensammlung vor Ort ein Betrag von 750 € an das Regenbogenhospiz in Düsseldorf gespendet werden konnten.

Der KKC 2026 findet am 06.-07.03. in Wien statt.

Timo Kölling vom Tower Düsseldorf



Flughafen Dortmund



von
Hans-Joachim Krüger

Der Dortmunder Flughafen ist sicherlich nicht der wichtigste und größte Flughafen in der Republik und im Bundesland Nordrhein-Westfalen, allerdings besteht dieser Flughafen auch schon über 100 Jahre (jedoch nicht immer am selben Fleck) und hat eine beeindruckende Geschichte.

Bereits 1917 wurden die ersten Pläne vorgestellt, in Dortmund einen Flughafen einzurichten, und im Jahr 1918 wurde der Plan umgesetzt. Anfangs wurden im Brackel keine Start- und Landebahnen angelegt, sondern eher ein kreisrundes Flugfeld geplant (ähnlich wie seinerzeit in Berlin-Tempelhof). Am 25. Mai 1925 nahm die Stadt Dortmund an der Gründungsversammlung der Luftverkehr Aktiengesellschaft Westfalen mit verschiedenen Ruhrgebietsstädten teil. Ziel der Gesellschaft war es, den Flugverkehr im und um das Ruhrgebiet zu stärken.

Am 27. April 1925 wurde der Flugplatz mit der Einbindung in die Fluglinie Kopenhagen – Hamburg – Bremen – Dortmund – Frankfurt(M) – Stuttgart – Zürich in Betrieb genommen. In der laufenden Flugplanperiode kamen weitere Verbindungen hinzu und es konnten letztendlich die Städte Hannover, Berlin, Halle, Leipzig, Bremen, Hamburg und Amsterdam direkt erreicht werden. 1928 verzeichnete der Flughafen über 8.000 Starts und Landungen und war damit neben Köln wichtigster Verkehrslandeplatz im Westen Deutschlands.

Immerhin besuchten mehr als 120.000 Zuschauer im Jahr 1930 das Flugfeld in Brackel, als dort das Luftschiff „Graf Zeppelin“ zur Landung ansetzte.

Die düstere Zeit des Flughafens begann mit dem Ausbruch des 2. Weltkriegs, 1945 wurde das Flugfeld durch Bomben komplett zerstört und nach dem Krieg von den Engländern (Royal Air Force) übernommen und verwaltet. Nach dem Abzug der Royal Air Force im Jahre 1995 unterlag das Flugfeld einer Umgestaltung und aus einem Flugplatz wurden ein Golfplatz und ein Trainingsgelände des BVB Borussia Dortmund.

Beginn in Wickede

Die zivile Nutzung des Dortmunder Flughafens am neuen Standort wurde mit der Landung einer Sportmaschine im Jahre 1960 auf einer Graslandebahn eingeweiht. Bereits drei Jahre später erhielt der Flughafen am 1. Februar 1963 durch den Regierungspräsidenten in Münster die Genehmigung für Segel- und Motorflugzeuge. Die Weichen für den Generalausbau des Flughafens wurden vom Rat der Stadt Dortmund am 24. Februar 1969 mit dem Beschluss des Baus einer Start- und Landebahn von 850 Metern Länge gestellt. Gleichzeitig beschloss



→ TWR Dortmund. Foto: Wikipedia

der Rat auch den Ausbau des Flughafens mit allen notwendigen Nebeneinrichtungen und die Wiedereinsetzung der alten Betreiberin. Knapp zwei Jahre später, am 1. April 1971, wurde die *Flughafen Dortmund GmbH* als kommunale Eigengesellschaft der Stadt wieder aktiv.

Im Jahr 1979 wurden erste Linienflüge von der RFG – Reise- und Industrieflug, der späteren Eurowings, mit der Eröffnung der Strecke Dortmund – München eingerichtet. Die neu erbaute 850 Meter lange Start- und Landebahn (plus jeweils 100 Meter befestigte Stoppflächen) mit 30 Metern Breite hieß nun *Startbahn Ruhrgebiet* und wurde 1983 durch den damaligen Ministerpräsidenten des Landes NRW, Johannes Rau, eröffnet. Bereits

vier Jahre später erfolgte 1987 die Erweiterung des Abfertigungsgebäudes sowie die Verlängerung der Start- und Landebahn auf 1.050 Meter (plus jeweils 200 Meter betonierte Stoppflächen).

Tower EDLW

Die abschnittsweise Verlängerung der Start- und Landebahn ging weiter. Zunächst wurde 1997 die Start- und Landebahn auf 1.450 Meter verlängert, und der weitere Ausbau auf 2.000 Meter Länge und 45 Meter Breite wurde bereits kurze Zeit später, im Jahr 2000, durchgeführt. Im selben Jahr wurde nach etwa zweieinhalb Jahren Bauzeit ein neues Terminal für bis zu 2,5 Millionen Passagiere jährlich eröffnet.



→ Der Mannschafts-(AIR) Bus der Borussia. Foto: Rainer Bexten

Im Jahr 2006 verzeichnete man erstmals über zwei Millionen Passagiere. Aufgrund des stetigen Passagierzuwachses begann im Oktober 2007 eine Baumaßnahme für weitere Warteräume. Das Gebäude dafür schließt sich auf der Westseite an die Bebauung an.

Seit 2010 baut vor allem Wizz Air ihre Kapazitäten aus, die von knapp über 700.000 Passagieren im Jahr 2010 auf knapp 1,2 Millionen im Jahr 2018 stiegen. Allein im Jahr 2018 nahm Wizz zehn neue Ziele ins Programm.

Von 2016 bis 2017 wurden das ILS und auch die Betriebszeiten verlängert.

Seit August 2020 betreibt mit Wizz Air wieder eine Fluggesellschaft eine nennenswerte Basis am Dortmunder Flughafen. Vorher hatte nur easyJet eine Basis betrieben, sich aber im Jahr 2008 wieder zurückgezogen. Wizz Air hatte drei Airbus A320 stationiert. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte Eurowings nur eine Maschine in Dortmund stationiert. Ab 2021 kam ein zweites Flugzeug von Eurowings hinzu und das Flugangebot wurde stark ausgebaut.

Die Infrastruktur des Flughafens wurde stückweise weiter verbessert – erste Verbesserungen wurden durch die Errichtung neuer Passkontrollen und einer Überdachung für wartende Passagiere erreicht. Zudem gab Eurowings im April 2021 bekannt, eine zweite Maschine in Dortmund zu stationieren und das Angebot ab Dortmund stark auszubauen. Außerdem ist der Flughafen nun der offizielle Heimatflughafen des „BVB-Mannschafts-Airbusses.“

Natürlich hatte die Entwicklungswelle des Flughafens auch einige Rückschritte zu verzeichnen, die auf die ziemlich eingeschränkte Betriebsgenehmigung und natürlich auch auf Corona in der Vergangenheit zurückzuführen sind. Aber grundsätzlich darf festgestellt werden, dass der Flughafen Dortmund einer der wenigen Flughäfen ist, die gerade in der letzten Zeit mit wachsenden Abfertigungen und steigenden Passagierzahlen auf sich aufmerksam machen. Im aktuellen Sommerflugplan des Flughafens stehen in diesem Jahr immerhin 35 Ziele in 19 Ländern auf der Abflugtafel. 26 Ziele dieses Angebots werden von der ungarischen Fluggesellschaft Wizz Air bedient. Mit dieser Aussicht dürften für den Flughafen Dortmund am Ende des Jahres erneut ein Rekordjahresergebnis und weiterhin steigende Passagierzahlen erwartet werden.

Quellen: Wikipedia, Flughafen Dortmund



→ Dortmund im BVB-Fieber. Foto: Oliver Strack

Neue Hubschrauber für die Christoph-Staffel



von
Hans-Joachim Krüger

Die ADAC Luftrettung gGmbH, eine gemeinnützige Rettungsdienstorganisation mit Geschäftsführer Frédéric Bruder und Airbus Helicopters mit CEO Bruno Even unterzeichneten im Anschluss an die offizielle Vorstellung der neuen Hubschraubergeneration H140 eine Vereinbarung über den Kauf von fünf Maschinen

des neuen Modells. Der Einsatz in der Luftrettung ist für

2028 geplant. Zusätzlich wird die Flotte der fliegenden Gelben Engel um drei weitere Rettungshubschrauber des bisherigen Typs H135 sowie einer H145 ergänzt.

„Mit der Integration der H140 in unsere Flotte können wir als ADAC Luftrettung noch passgenauer auf die Herausforderungen im Rettungsdienst sowie auf sämtliche Anforderungen und Einsatzszenarien adäquat reagieren. Nicht immer größer und technisch aufwändiger, lautet daher unsere Devise bei der Flottenerweiterung, sondern möglichst bedarfsgerecht, nachhaltig und kosteneffizient“, betonte Geschäftsführer Bruder vor dem Hintergrund der Kostensteigerungen im Gesundheitswesen.



→ D-HDOM – EC45 am Flughafen Köln/Bonn. Foto: Rainer Bexten

„Die ADAC Luftrettung war bereits in den 1990er-Jahren maßgeblich an der Entwicklung der EC135 beteiligt und hat in den vergangenen 30 Jahren entscheidend dazu beigetragen, dass sich dieser Hubschrauber als Rückgrat der modernen Luftrettung in Deutschland und Europa etabliert hat. Mit rund 780.000 Rettungseinsätzen und Hunderttausenden transportierten Patienten ist die 135 das Herzstück unserer Flotte. Deshalb war es für uns essenziell, Airbus in den vergangenen Jahren intensiv bei der Entwicklung des neuen Hubschraubers H140 zu begleiten – mit unserem Know-how aus mehr als 1,3 Millionen Einsätzen und mit dem klaren Ziel, den besten Rettungshubschrauber für unsere Missionen zu schaffen“, erklärte Bruder.

Die neue H140 konnte so, maßgeschneidert auf die Bedürfnisse, für den Rettungsdienst – und damit im Sinne der Crews und Patienten – konzipiert werden. Sie ist sowohl als schneller Notarztzubringer als auch für Verlegungsflüge bestens geeignet – einschließlich Spezialeinsätzen wie ECMO- und Inkubator-Transporte. Der Hubschrauber verfügt über eine größere Kabine für optimale Arbeitsbedingungen der medizinischen Crew, große Fenster und eine optimierte Kabinenanordnung. Bei der Entwicklung wurde auf optimale Zugänglichkeit geachtet. Dank der großen Hecktüren und des hohen Heckauslegers sind eine Heckbeladung sowie die Verwendung verschiedener Arten von Tragen möglich. Große Schiebetüren und Öffnungen erleichtern darüber hinaus den Zugang zur Kabine für eine bestmögliche Versorgung der Patientinnen und Patienten.

Bei der neuen Maschine handelt es sich um einen hochmodernen mittelgroßen Hubschrauber der 3-Tonnen-Klasse, der das aktuelle Angebot von Airbus Helicopters an leichten zweimotorigen Hubschraubern ergänzt. Sie zeichnet sich durch eine Vielzahl von Innovationen aus, darunter ein neuer T-förmiger Heckausleger mit einem optimierten Fenestron zur Reduzierung von Lärm und Vibrationen, ein lagerloser Fünfblatt-Hauptrotor für verbesserte Flugstabilität und neue leistungsstarke Safran Arrius 2E-Triebwerke mit 700 PS für maximale Reichweite und Einsatzfähigkeit. Zu den weltweit ersten Betreibern der neuen Generation gehören neben

den fliegenden Gelben Engeln aus Deutschland auch der Christophorus Flugrettungsverein, Wien, des befreundeten österreichischen Mobilitätsclubs ÖAMTC, mit dem die ADAC Luftrettung gemeinsam die Station „Christophorus Europa 3“ in Suben betreibt.

„Es ist keine Überraschung, dass führende Betreiber wie die ADAC Luftrettung und die ÖAMTC Flugrettung, die zu unseren langjährigsten Partnern in Europa gehören, zu den Erstkunden der H140 gehören. Sie haben stets innoviert und investiert, um ihren Patienten die bestmögliche Versorgung zu bieten. Ich bin beiden Organisationen sehr dankbar, dass sie ihr operatives Know-how mit uns teilen und zu unserer H140 beigetragen haben“, sagte Bruno Even, CEO von Airbus Helicopters. „Ich möchte ihnen für das Vertrauen danken, das sie in Airbus und unseren neuen Hubschrauber setzen. Wir freuen uns darauf, die H140 bei lebensrettenden Einsätzen in Österreich, Deutschland und Europa zu sehen.“

Über die ADAC Luftrettung gGmbH

Mit 60 Rettungshubschraubern und 38 Stationen ist die gemeinnützige ADAC Luftrettung eine der größten Luftrettungsorganisationen Europas mit bis heute mehr als 1,3 Millionen Einsätzen. Die ADAC Rettungshubschrauber gehören zum deutschen Rettungsdienstsystem, werden immer über die Notrufnummer 112 bei der Leitstelle angefordert und sind im Notfall für jeden Verunglückten oder Erkrankten zur Stelle. „Gegen die Zeit und für das Leben“, lautet der Leitsatz der ADAC Luftrettung gGmbH. Denn gerade bei schweren Verletzungen oder Erkrankungen gilt: Je schneller der Patient in eine geeignete Klinik transportiert oder vor Ort vom Notarzt versorgt wird, desto besser sind seine Überlebenschancen bzw. seine Rekonvaleszenz. Die Crews der ADAC Luftrettung werden trainiert von der ADAC HEMS Academy GmbH. Die Wartung und technische Bereitstellung erfolgt über die ADAC Heliservice GmbH. Die ADAC Luftrettung ist ein Tochterunternehmen der ADAC Stiftung.



→ Nach Hydraulikausfall Hangar in Perth gerammt – Skippers „Metroliner“ im Anflug. Foto: Bahnfreund/Wikimedia CC by s.a.3.0

Kurioser Unfall

Eigentlich verlief der Flug eines Swearingen SA-227-DC (VH-WA) „Metroliners“ der Fluggesellschaft Skippers Aviation, der am 12. August letzten Jahres vom westaustralischen Flughafen Forrestania („right in the middle of nowhere“) nach Perth führte, völlig normal. Doch als sich das Flugzeug dem Punkt näherte, an dem die Piloten den Sinkflug einleiten wollten, mussten sie feststellen, dass das gesamte Hydrauliksystem ihres Flugzeugs ausgefallen war. Das ist besonders ärgerlich, denn ohne Hydraulik können so wichtige Komponenten wie die Landeklappen, das Fahrwerk, die Bugradsteuerung oder die Bremsen nicht in die für den Anflug und die Landung erforderliche Stellung gebracht werden. Meist kann das Fahrwerk auch manuell ausgefahren werden, aber dies ist eine schweißtreibende Übung. Allerdings sorgte ein Reserveakkumulator („reserve pressure accumulator“) für eine gewisse, aber eingeschränkte Bremswirkung.

Die Piloten informierten ATC und entschieden sich, zunächst einmal das „Holding“ aufzusuchen. Darüber hinaus baten sie, ihr Flugzeug nach der Landung von außen genauer zu inspizieren, um festzustellen, ob es möglicherweise Hydraulikflüssigkeit verlor. Zusätzlich forderten sie einen Schlepper an, der sie von der Piste zu ihrem Parkplatz schleppen sollte. Dazu kam ein weiteres Handicap: Der Co-Pilot war ziemlich unerfahren, sodass der Kapitän eigentlich die Aufgaben von zwei Piloten erledigen musste. So verkam das „Crew Coordination Concept“ zu einem theoretischen Begriff. Was sich, wenig verwunderlich, nicht unbedingt positiv auf das Nervenkostüm des Kapitäns auswirkte.

Der führte, da die Landeklappen nicht ausgefahren werden konnten, den Anflug mit einer sehr hohen Geschwindigkeit durch und landete sicher auf der 24 des Flughafens von Perth. Nachdem es Kommunikationsprobleme mit dem Schlepper gegeben hatte, entschloss sich der Kapitän, mit eigener Kraft zum vorgesehenen Abstellplatz zu rollen. Er begründete seine Entscheidung mit der Annahme, dass das Reservesystem noch ausreichend Druck lieferte, um die Bremsen wirken zu lassen.

Da die Strecke zu ihrer Parkposition leicht abschüssig war, beschleunigte das Flugzeug. Beide Piloten traten daraufhin mit aller Kraft in die Bremspedale, doch es zeigte sich keine Wirkung. Deshalb versuchte der Kapitän mit Hilfe des Umkehrschubs die Geschwindigkeit zu reduzieren. Doch dies funktionierte nicht. Darauf entschied sich der Kapitän, beide Propeller in Segelstellung zu setzen und beide Motore abzuschalten. Doch damit konnte eine Kollision mit einem Hangar nicht vermieden werden. Dabei stießen die rechte Flügelspitze und das rechte Triebwerk mit dem Hangar zusammen. Von den vier Passagieren und den beiden Piloten wurde keiner verletzt.

Am Flugzeug entstand nur ein geringer Schaden. Es wurde in Perth repariert. Am 11. September wurde es von Skippers Aviation wieder in den Linienbetrieb integriert.

Kurz und interessant



zusammengestellt von Werner Fischbach

Einer Meldung des „aero“-Portals zufolge hat sich Airbus entschlossen, seine eigene Frachtabteilung „Airbus Beluga Transport“, die mit den „alten“ Beluga ST operierte, einzustellen und voluminöse Fracht mit den moderneren BelugaXL-Flugzeugen zu transportieren. Rund 75 Mitarbeiter sind von dieser Maßnahme betroffen.

oo00oo

Bekanntlich befasst sich das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) nicht nur mit Luft- und Raumfahrtsthemen, sondern mit allem, was der Rubrik Verkehr zuzuordnen ist. Zur Erforschung von Technologien für eine klimaneutrale Schifffahrt hat das DLR die Lloyd Werft mit dem Bau eines neuen Forschungsschiffs beauftragt. Die Fertigstellung des Schiffs ist für den Sommer 2027 geplant.

oo00oo

Da die „Islander“-Flotte des Ostfriesischen Flugdienstes (OFD) so langsam in die Jahre kommt, hat sich die Fluggesellschaft entschlossen, sie durch italienische „Tecnam“ zu ersetzen und sie auf den Strecken vom Festland nach Helgoland einzusetzen.

oo00oo

Im Rahmen eines Forschungsprojekts flog im Februar erstmals eine „German Heron TP-Drohne“ im Oberen Luftraum von Schleswig nach Leuwarden (Holland) und wieder zurück zu ihrem Startplatz in Schleswig.

Eigentlich wollte die Lufthansa ihre A380 ausmustern, doch nun betreibt sie alle noch beim Kranich verbliebenen acht Maschinen. Denn, so wird der Lufthansachef Carsten Spohr zitiert, der Airline fehlt ausreichend Großraumgerät, sodass die Lufthansa ohne die A380 in ihren Premiummärkten ein großes Problem hätte.

oo00oo

Auch fünf Jahre nach der Corona-Pandemie ist es beiden großen Flughäfen Nordrhein-Westfallens, Düsseldorf und Köln-Bonn, nicht gelungen, die Passagierzahlen des Jahres 2019, dem letzten „Vor-Corona-Jahr“ zu übertreffen. Dagegen ist es den Regionalflughäfen sowie dem Flughafen Münster-Osnabrück gelungen, gegenüber 2019 ein Plus bei den Passagieren zu verzeichnen. Die höchsten Zuwächse stellten sich beim Flughafen Weeze ein, gefolgt von Münster-Osnabrück, Paderborn-Lippstadt und Dortmund.

oo00oo

Nach der Bundestagswahl im Februar hat die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen ADV eine Wettbewerbsoffensive gestartet. Weil, so die ADV, ein attraktiver Wirtschaftsstandort einen starken Luftverkehrsstandort benötige.

oo00oo

Weil sich die amerikanische Nachrichtenagentur AP weigert, den Golf von Mexico in Golf von Amerika umzubenennen, wurden ihre Vertreter von Flügen mit der Präsidentenmaschine ausgeschlossen.

oo00oo

Mit Wirkung vom 1. Juli dieses Jahres schließt sich die „Technik Gewerkschaft Luftfahrt“ (TGL) ver.di an. Damit stärkte sie ihre Position als „zentrale Anlaufstelle für alle Beschäftigten im Luftverkehr“ ließ ver.di verlautbaren. Gleichzeitig wird innerhalb ver.dis die Experteneinheit „MRO-Alliance“ geschaffen. MRO steht für „Maintenance, Repair and Overhaul“.



→ Um ihre Ziele in den Prämienmärkten zu erreichen, ist Lufthansa auf den A380 angewiesen. Foto: Lufthansa

Obwohl die Beziehungen zwischen den USA (oder sollte man zwischen der US-Regierung) und ihren Verbündeten etwas abgekühlt sind, haben amerikanische B-52-Bomber über einem finnischen Übungsgebiet, das sich etwa 100 km von der russischen Grenze befindet, den Abwurf von gelenkten JDAM-Bomben geübt.

oo00oo

Um ihren Marktanteil bei den zivilen Hubschraubern zu verstärken, hat Airbus mit dem H140 ein neues Modell entwickelt. Gegenüber dem H135 bietet es mehr Platz und eine höhere Geschwindigkeit.

oo00oo

Nachdem am 1. März mehrere Luftfahrzeuge, die sich im Anflug auf die Piste 19 des Flughafens Reagan-National von Washington befanden, irreführende TCAS, TAS und RAS meldeten, stellt sich die Frage, ob TCAS

durch sogenannte „Cyber-Angriffe“ gestört werden kann. Die anfliegenden Luftfahrzeuge folgten den vorgeschriebenen TCAS-Verfahren; dabei kam es zu keinen Staffellungsunterschreiten.





→ Auge in Auge – Vorfeld Miami. Foto: Rainer Bexten



Redaktionsschluss

Ausgabe 03/2025 – 20.05.2025

Ausgabe 04/2025 – 22.07.2025
Ausgabe 05/2025 – 22.09.2025
Ausgabe 06/2025 – 21.11.2025

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: Nassauische Sparkasse
IBAN: DE15 5105 0015 0277 0123 08 | BIC: NASSDE55XXX

Verantwortlich für den Inhalt: GdF-Vorstand
Vorstand für Presse und Kommunikation: Thomas Ullrich

Redaktion: Hans-Joachim Krüger (Chefredakteur), Thomas Williges (Spotter, Airlines, Int. Affairs), Brigitte (Emmi) Ennepfer (Ehemalige), Frank Sasse, Jörg Biermann, Tim Friebe (Int. Affairs), Bernd Büdenbender (Technik), Sebastian Wanders (Internet), Elena Stegemann, Simone Lorenz, Marina Daffner (Redaktionelle Beratung), Jens-Michael Kassebohm (Soziale Medien), Andreas Miltner (Allgemeine Dienste)

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

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Jörg Biermann, Oliver Wessollek, Jens Lehmann, Thomas Williges, Werner Fischbach, Thorsten Raue, Johannes Klinghardt, Elena Stegemann, Simone Lorenz, Gerrit Griem, Rainer Bexten, Michael Kassebohm, Bernd Büdenbender, Rüdiger Purps, Frank Sasse, Lars Ilchmann, Alexander Schwaßmann, Thomas Ullrich, Oliver Strack, Sebastian Sachs, Michael Wiegand, Thorsten Wesp, Miriam Kelm, Patrick Thormann, Tim Friebe, Carla Vogel, Andreas Miltner, Timo Kölling, Petra Althoff

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: Start- und Landebahn Flughafen Dortmund (Foto: Flughafen Dortmund)
U3: Begrüßung eines Erstfluges in Dortmund (Foto: Flughafen Dortmund)
U4: Erfolgreiche Landung (Foto: Flughafen Dortmund)

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

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

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

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

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

ISSN 0015-4563



