

flugleiter

AUSGABE 3.2026

MAGAZIN FÜR MITGLIEDER UND FREUNDE DER GdF

**Zukunft.
Vision. GdF.**
**Thema:
Generationen**

#FOCUS

Erfahrung verbindet

Im Dialog: Lotsen zweier Generationen sprechen über Erfahrung, Augenhöhe und die richtige Work-Life-Balance.

#AVIATION

Größer, schneller, grüner

Start-ups mit radikalen neuen Ideen mischen die Luftfahrt auf. Airbus und Boeing sehen alt dagegen aus.

#PEOPLE

Altern vor dem Radarschirm

Die hormonelle Umstellung in der Lebensmitte beeinflusst Stimmung und kognitive Leistungsfähigkeit.

// FOCUS

Gen Z: Völlig anders oder nur missverstanden? 8

Viele Babyboomer und Millennials betrachten die Gen Z mit Skepsis. Der Realität halten ihre Vorurteile nicht stand, denn „anders“ ist ja nicht gleichbedeutend mit „schlechter“.

Erfahrung verbindet 12

Lotsen aus zwei Generationen im Gespräch über den Wert von Erfahrung, das Miteinander von Alt und Jung im Beruf und über die richtige Balance zwischen Job und Freizeit.

Nachwuchs dringend gesucht 20

Die Flugsicherung funktioniert in vielen Ländern Europas nur noch, weil die Mitarbeiter regelmäßig Überstunden leisten. Erste Auswirkungen auf die Sicherheit sind sichtbar.

»Frauen sind leistungsbereiter als Männer« 25

Wiebke Melcher vom DLR in Hamburg hat in den Daten nach Unterschieden zwischen den Generationen gefahndet.



// FOCUS

Gen Z: Völlig anders oder nur missverstanden?

Alt und jung hatten es noch nie leicht miteinander. Auch der Generation Z sagt man Dinge nach, die wenig schmeichelhaft sind. Wer in der Ausbildung mit ihr zu tun hat, erlebt junge Menschen, die motiviert und leistungsfähig sind und den Älteren in einigen Punkten klar überlegen.

// INSIDE

Zwei Perspektiven, eine Frequenz 17

Lotsen und Piloten haben zwar dauernd miteinander zu tun, sie wissen jedoch viel zu wenig voneinander, fanden Thorsten Raue und Moritz Bürger. So entstand der Podcast Read You 5. Er ist inzwischen ein fester Teil des fachlichen Austauschs zwischen beiden Berufsgruppen.

Ihre Meinung ist gefragt 24

Im Dezember vorigen Jahres erschien der erste *flugleiter* in seiner neuen Form. Nach nunmehr vier Ausgaben wollen wir wissen: Was gefällt Ihnen und was können wir aus Ihrer Sicht besser machen?

Nur wer mitmacht, kann gestalten 48

Im November werden die Delegierten und Obleute neu gewählt. Für die Delegiertenwahl fehlen noch Kandidaten. Vier von ihnen stellen sich vor und berichten von ihrer Motivation.



// FOCUS

Erfahrung verbindet

Kalle Kuska ist erst seit einigen Monaten Lotse in Bremen. Sven Wilke ist ein alter Hase. Beide unterhalten sich über das Miteinander von Jung und Alt, wie wertvoll die Erfahrung der Alten für die Jungen ist, und darüber, wie sich der Stellenwert von Arbeit und Freizeit verändert hat.

Wusstest Du schon, dass ... 49

Ob Studium, Elternurlaub oder Rente: Je nach Lebenssituation passt die GdF den Mitgliedsbeitrag an – bis hin zur Beitragsfreiheit.

Heiße Themen beim Obleutetreffen 50

Am 23. Juni trafen sich die Obleute in Frankfurt mit den Vorständen der GdF-Fachbereiche. Von der FSPersAV bis zum Feuerschutz in München – es kamen heiße Eisen auf den Tisch.

Grillen statt Funken 51

Das ATC BBQ von Frankfurt Tower und Approach gehört zu den festen Terminen der Aviation Community am Airport.



// INSIDE

Zwei Perspektiven, eine Frequenz

Podcasts über die Luftfahrt gibt es inzwischen einige. Read You 5 ist ein besonderer, denn hier geht es um den fachlichen Austausch zwischen Piloten und Lotsen. Wenn beide Seiten wissen, wie der andere tickt, kommt man im Alltag einfach besser miteinander klar.

// AVIATION

Größer, schneller, grüner

26

Die Innovationstreiber für die Luftfahrt sitzen längst nicht mehr allein in Toulouse und Seattle. Mit reichlich Investorengeldern versehen, bringen Start-ups ganze neue Flugzeugkonzepte in die Luft.

Was kostet eigentlich Flugsicherung?

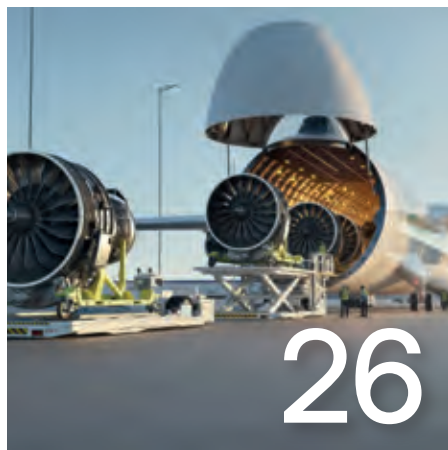
32

Angeblich bremsen die Gebühren für die Flugsicherung das Wachstum des Luftverkehrs in Deutschland. Aber wie hoch sind sie wirklich und wie werden sie berechnet?

Flugsicherheit hat keine Pausentaste

36

Wer über niedrigere Flugsicherungsgebühren spricht, sollte nicht fragen, wo gespart werden kann, sondern, woran besser nicht gespart werden darf, meint Michael Kuppe.



// OUTSIDE

Als die Welt aus den Fugen geriet

38

Vor 25 Jahren ereignete sich der schrecklichste Terroranschlag der Geschichte. Amerika stoppte den gesamten Luftverkehr, Tausende von Flügen mussten auf dem nächstmöglichen Flughafen landen.

// PEOPLE

Altern vor dem Radarschirm

40

Die Wechseljahre von Mann und Frau beeinflussen Fähigkeiten, die für Fluglotsen in ihrem Beruf zentral sind. Gründliche Untersuchungen über die Auswirkungen fehlen aber noch.

Magdalena Helikarová im Portrait: Leidenschaft zwischen Tower und Sperling

44

Magdalena Helikarová wusste schon als Schülerin: Ihr Beruf muss etwas mit Luftfahrt zu tun haben. Heute arbeitet die Tschechin als Towerlotsin in Memmingen und geht in ihrer Freizeit in die Luft.



// CATEGORIES

Editorial	4
Termine	5
Impressum	6
In aller Kürze	6 7
Buchtipp: Ein modernes fliegerisches Abenteuer	37
Joe's Corner:	43
Joe und die Hindukusch-Formel	
Rabbit Hole:	46
Rabbit »GO AHEAD«	

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

Die Ausgabe und mehr Informationen zur GdF finden Sie online: www.gdf.de



// AVIATION

Größer, schneller, grüner

Müssen Flugzeuge eigentlich so aussehen, wie sie aussehen? Jenseits von Airbus und Boeing tut sich so einiges. Start-ups arbeiten an einer neuen Generation von Flugzeugen, die größer sind, schneller fliegen und viel weniger Treibstoff verbrauchen als die heutigen.

// OUTSIDE

Als die Welt aus den Fugen geriet

Nach den Anschlägen auf das World Trade Center und das Pentagon sperrten die USA sofort ihren Luftraum. Tausende Flugzeuge mussten umgehend auf dem nächstmöglichen Airport landen. Dies gelang ohne Zwischenfälle, eine unerhörte Leistung der Fluglotsen.

// PEOPLE

Leidenschaft zwischen Tower und Sperling

Magdalena Helikarová gehört zu den glücklichen Menschen, die persönliche Leidenschaft und Beruf miteinander verbinden können. Sie arbeitet als Towerlotsin auf dem Allgäu Airport Memmingen. Dass sie selbst fliegt, hilft ihr bei ihrer Aufgabe.

Liebe Mitglieder und Freunde der GdF,

nach einem sehr heißen und sehr trockenen Sommer stehen nun die kühleren Monate bevor. Vielleicht ist das in Bezug auf das eine oder andere Thema sogar hilfreich und die Abkühlung hilft dabei, Gemeinsamkeiten zu finden statt Differenzen. Der Herbst 2026 wird in jedem Fall ein Herbst der Entscheidungen.

Einhergehend mit diesen Verschiebungen ist auch die Personalsituation in den verschiedensten Bereichen der Flugsicherung nicht ausgeglichen – und wird dies auch in Zukunft kaum werden. Generationswechsel hin oder her: Fehlende Fachkräfte in den technischen Bereichen, administrative Kräfte am Leistungslimit, vorhandene Fluglotsen

Große Aufmerksamkeit haben auch die beiden Vorfälle am Flughafen München erregt. Eine Boeing 787 der Vietnam Airlines entging wahrscheinlich nur knapp einer Katastrophe. Und auch der Vorfall bei der Landung eines Luft-hansa Airbus A380 wenige Tage später erinnert deutlich daran, dass Sicherheit niemals einfach gegeben ist.

Die Flugsicherung steht vor enormen Herausforderungen

In dieser Ausgabe befassen wir uns etwas ausgiebiger mit dem Thema „Generationswechsel“. Neben der nahe-liegenden gesellschaftlichen – und in der Arbeitswelt auch beschäftigungs-politischen – Implikation umfasst dies in der Flugsicherung mit ihren hoch-spezialisierten technischen Systemen auch den technischen Umbruch, aktuell natürlich befeuert durch die neuen Mög-lichkeiten der Künstlichen Intelligenz.

Mit dem Wechsel im Verkehrsminis-terium geht, soweit ersichtlich, kein Generationswechsel einher. Dennoch verbinde ich damit auch eine gewisse Hoffnung. Vielleicht geht mit der neuen Personalie auch ein veränderter Blick auf die Flugsicherungsthemen einher. Die Herausforderungen in der Luftfahrt und insbesondere in der Flugsicherung sind enorm: Während der innerdeutsche Flugverkehr stagniert und bis heute nicht an die Jahre vor der Coronapan-demie herankommt, werden vor allem in Deutschlands oberem Luftraum rekordverdächtige Verkehrszahlen gemeldet.

und anderes operatives Personal können in den nächsten Jahren kaum die zu erwartenden Personalabgänge auffangen. Gleichzeitig sind enorme Investitionen in Infrastruktur und Technik notwendig.

Wie wichtig Ausbildung, Resilienz und Erhalt des fachlichen Know-hows sein können, haben uns die Ereignisse der vergangenen Wochen eindrucks-voll vor Augen geführt. Wie verletzlich und gleichzeitig wie leistungsfähig das europäische Luftverkehrssystem ist, zeigte der Drohnenvorfall am Flughafen Leipzig/Halle mit einer mutmaßlich prä-parierten Drohne in unmittelbarer Nähe des Flugbetriebs. Diese in meinen Augen nicht neue Bedrohung für die zivile Luftfahrt ist längst Alltag gewor-den. Sie erfordern unsere höchste Wachsamkeit sowie klare Regeln und Standards.

Vielmehr ist sie das Ergebnis einer immerwährenden Anpassung der Strukturen und Regeln, die schon in der Aus- wie auch Weiterbildung des Personals vermittelt werden und sich in der professionellen Arbeit und einer funktionierenden Sicherheitskultur auf allen Ebenen bewähren. Dass beide Vorfälle ohne Personenschäden ende-ten, darf uns nicht darüber hinweg-täuschen, dass schon kleinste Nach-lässigkeiten zu großen Katastrophen führen können. Wir dürfen in unserem Bemühen, Sicherheit als höchste Prio-rität anzusehen und auf dem höchsten Niveau zu halten, nicht nachlassen.

Ein technischer Ausfall beim Euro-control Network Operations Manager in Brüssel, der erneut deutlich machte, wie abhängig der europäische Luftver-kehr von einer hochverfügbaren digita-len Infrastruktur geworden ist, führte am 27. Juni 2026 zu europaweiten Ver-spätungen und Ausfällen. Technische Resilienz, Redundanzen und belastbare Krisenprozesse sind heute so wichtig wie die klassische Flugsicherungskom-petenz selbst.

Gerade in einem zunehmend vernetzten europäischen System müssen Beinaheunfälle, Störungen und Ausfälle genauestens analysiert werden, um Lehren zu ziehen und die richtigen Konsequenzen daraus ableiten zu können.

Neben einem Safety Management System und Just Culture in der Luftverkehrsbranche sind Ausbildung, Weiterbildung und belastbare Strukturen die herausragenden Themen. Deshalb konzentrieren wir unsere Anstrengungen derzeit auf mehrere Vorhaben, die für unsere Mitglieder unmittelbare Auswirkungen haben: die weitere Entwicklung der FSPersAV und die bisher vorgelegten Vorschläge seitens des BAF (Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung) sowie die Vorlage des geänderten sogenannten BAF-Gesetzes.

Natürlich beobachten wir auch die Bemühungen der Regierung, mit ihrer geplanten Rentenreform zur Generationengerechtigkeit beizutragen, und wir verfolgen, wie sich diese Pläne auf unser Tarifwerk auswirken.

Aber auch die Diskussionen um eine sogenannte Basisfinanzierung der Flugsicherung könnten die politische und fachliche Agenda in den kommenden Monaten prägen. Für uns als Gewerkschaft und Berufsverband bleibt es dabei unverändert wichtig, die Interessen unserer Kolleginnen und Kollegen mit Nachdruck einzubringen und die Auswirkungen geplanter Regelungen kritisch zu begleiten.

Gleichzeitig richtet sich unser Blick weit über die nationalen Grenzen hinaus. Die internationale Zusammenarbeit gewinnt angesichts der zunehmenden Vernetzung des Luftverkehrs weiter an Bedeutung. In den kommenden Wochen werden sich Expertinnen und Experten, Verbände und Entscheidungsträger auf zahlreichen Konferenzen und Fachveranstaltungen austauschen.

Ob bei der Global AIM-Konferenz der IFAIMA, der Konferenz Communicating for Safety unserer amerikanischen Kollegen der NATCA, den European Regional Meetings von IFATCA und IFATSEA oder eben bei unserer europäischen Dachgewerkschaft ATCEUC: Überall stehen Fragen des Generationswechsels im Personal- wie auch im FS-technischen Bereich im Mittelpunkt. Besonders hervorheben möchte ich dabei die in Berlin stattfindende Konferenz der IFISA. Die International Flight Information Service Association tagt erstmalig in Deutschland und wird Themen rund um Flight Information Service sowie Apron Management Service präsentieren.

All das steht auch im Zeichen der gesellschaftlichen und generationellen Veränderungen. Ich sehe immer öfter junge Kolleginnen und Kollegen, die bereit sind, Verantwortung zu übernehmen, um ihre berufliche Zukunft aktiv mitzugestalten. Sie müssen wir mit Neugier und Offenheit für ihre Ansätze und Ideen aufnehmen und Ihnen die erforderlichen Handlungsspielräume zur Verfügung stellen.

Ich wünsche Ihnen gute Unterhaltung mit diesem Magazin.

Ihr

Oliver Wessollek

// SEPTEMBER 2026

- 22.–23. Austauschtermin SNCTA/GdF Reims
- 22.–23. Bundesvorstandssitzung | Reims
- 23.–24. AG ATOS | Frankfurt

// OKTOBER 2026

- 05.–06. Vorstandssitzung FSBD Brüssel
- 06. Abend der Luftfahrt BDL | Berlin
- 06.–09. ATCEUC Meeting | Belgrad
- 12. SESAR Annual Conference Brüssel
- 12.–15. ICAO ANW/Global CNS Symposium | Kotor
- 13.–15. IFATCA – ERM, Kappadokien
- 14. ATOS International | Wien
- 27. Team Internationales Frankfurt
- 28.–29. Bundesvorstandssitzung Frankfurt
- 29. Abgabeschluss Anträge BDK 2026
- 30. Antragskommission | Frankfurt

// NOVEMBER 2026

- 02.–15. Delegiertenwahlen Frankfurt
- 5. Vorstandssitzung FSTD
- 9.–15. IFATSEA General Assembly Kenia
- 16.–17. Vorstandssitzung FSBD Frankfurt
- 25.–26. Bundesvorstandssitzung Frankfurt
- 27.–28. Bundesdelegiertenkonferenz Seeheim

// DEZEMBER 2026

- 02. Redaktionsmeeting | Frankfurt
- 03. FÜAM | Frankfurt
- 07. Clearingstelle | Frankfurt
- 08. Tarifkommissionssitzung DFS | Nürnberg
- 11. Arbeitstreffen FSAD, Frankfurt
- 16.–17. Vorstandssitzung FSBD Frankfurt
- 16.–17. Bundesvorstandssitzung, Frankfurt

// HERAUSGEBER

Gewerkschaft der Flugsicherung e.V.
Frankfurt Airport Center 1
Gebäude 234 | HBK 31
Hugo-Eckener-Ring
60549 Frankfurt am Main
E-Mail: geschaeftsstelle@gdf.de

Verantwortlich für den Inhalt:
Thomas Ullrich, Vorstand
für Presse und Kommunikation,
thomas.ullrich@gdf.de

// REDAKTION

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

Chefredakteur: Heinrich Großbongardt
Redaktionsteam: Bernd Büdenbender,
Jens-Michael Kassebohm, Michael Kuppe,
Andreas Miltner, Imke Rieken, Elena Stege-
mann, Thomas Ullrich, Sebastian Wanders,
Oliver Wessollek

// BILDER

Die Fotografen werden bei den Beiträgen
genannt. Es werden auch Fotos aus
Bilddatenbanken wie pexels, pixabay,
shutterstock oder unsplash verwendet.

// PRODUKTION

Konzept & Gestaltung:
Art Works! Agentur für
Kommunikation und Design UG
Unterberg 15 b | 21033 Hamburg

Produktion & Versand:
Druck und Beratung
Auf dem Kamp 42
24568 Kaltenkirchen

// ERSCHEINUNGSWEISE

Das Magazin erscheint vierteljährlich
jeweils im März, Juni, September und
Dezember. Redaktionsschluss
Ausgabe 4.2026: 16. Oktober 2026

© Copyright für alle Artikel liegt bei der
GdF – soweit nicht anders angegeben.
Nachdruck ist nach vorheriger Absprache
mit dem Herausgeber gestattet.
Ein Belegexemplar wird erbeten.

ISSN 0015-4563

www.gdf.de

1,4 Milliarden mehr Menschen können fliegen

Wachstum // Im Jahr 2045 wird es am Himmel noch viel enger zugehen als heute. Laut seiner neuesten Marktprognose erwartet Airbus, dass sich die Weltflotte beinahe verdoppeln wird – von derzeit 23.310 auf 45.550 Flugzeuge. Der heißeste Markt ist Indien. Die Marktforscher von Airbus erwarten, dass dort in 20 Jahren 3.160 Flugzeuge in Einsatz sein werden und damit beinahe fünfmal so viele wie heute. Da nimmt sich der für Europa erwartete Zuwachs von 6.160 auf

9.760 Jets geradezu bescheiden aus. Die Haupttreiber für diesen Anstieg sind das Wachstum der globalen Mittelklasse – also von Menschen, die sich das Fliegen leisten können – um 1,4 Milliarden Menschen. Ein weiterer Faktor ist die weiter wachsende Migration. Menschen, die ihre Heimat verlassen, wollten trotzdem Kontakt zu ihrer Familie und zu Freunden halten. Boeing kommt in seinem neuesten Current Market Outlook zu sehr ähnlichen Zahlen. ●

Das Wetter in Echtzeit im Blick

Überblick // Am 27. August wurde der zweite Meteosat der dritten Generation (MTG-I) mit einer Ariane-Rakete von

Kourou aus ins All gestartet. Aus seiner geostationären Position 36.000 Kilometer über dem Schnittpunkt des Nullmeridians mit dem Äquator wird er alle zweieinhalb Minuten hochaufgelöste Informationen über Wolken, Wasserdampfgehalt, Aerosole, Blitze und Waldbrände liefern und damit Wetterinformationen nahezu in Echtzeit liefern. Der erste MTG-I, der bereits seit 2022 im Einsatz ist, scannt die Erdoberfläche ab und liefert aktuelle Bilder im Zehn-Minuten-Takt. ●

© Thales Alenia Space



Harte Bandagen in Haneda

Startverbot // Kapitäne von Businessjets, die am Tokyo Haneda Airport dreimal von den Anweisungen der Flugsicherung abweichen, dürfen dort nicht mehr als verantwortlicher Pilot (PIC) eingesetzt werden. Übeltäter landen nach dem ersten Verstoß auf einer „Beobachtungsliste für Kapitäne, die besonderer Aufmerksamkeit bedürfen“, die von der Luftfahrtbehörde Japan Civil Aviation Bureau (JCAB) geführt wird. Nach dem dritten Verstoß muss der jeweilige Flugkapitän für alle Flüge von und zu dem Flughafen der japanischen Hauptstadt auf dem rechten Sitz Platz nehmen. Das Ganze funktioniert ähnlich wie bei uns das Flensburger Punktesystem. Wenn man ein Jahr ohne Fehl und Tadel fliegt, wird eine Beanstandung aus der Liste gestrichen. ●

Vorsicht Lauschangriff!

Sicherheit // Das Fraunhofer Institute for Digital Media Technology in Oldenburg hat eine intelligente akustische Sensorlösung entwickelt, die Drohnen anhand ihres charakteristischen Klangmusters erkennt und auch ohne Sichtkontakt lokalisiert. Jede Drohne erzeugt einen charakteristischen akustischen Fingerabdruck. Maschinelle Lernverfahren erkennen diese Muster auch in komplexen, lauten Umgebungen. Das System selbst ist nicht zu orten und kann autark betrieben werden. Es eignet sich zudem als „Wake-up“-Komponente, die zusätzliche Sensorik erst dann aktiviert, wenn ein akustischer Hinweis auf eine Drohne vorliegt. ●

Düsseldorf nutzt Sonnenpower

Umwelt // Am Flughafen Düsseldorf ist neben der Start- und Landebahn eine Photovoltaik-Großanlage in Betrieb gegangen. Sie bedeckt eine Fläche von 14 Hektar und umfasst 31.000 Solarmodule. Die Anlage speist bis zu 16 MW Leistung in das Netz des Flughafens ein.



Ergänzt wird das Projekt durch die Installation von Stromspeichern mit einer Speicherkapazität von bis zu 25 Megawattstunden, die eine effizientere Nutzung der erzeugten Energie ermöglichen. Der Flughafen kann dadurch ein Sechstel seines jährlichen Stromverbrauchs von 93,3 Gigawattstunden selbst abdecken. Derzeit sind auf den Flughäfen Frankfurt, Düsseldorf und Nürnberg knapp 50 MWp (Megawatt Peak) an PV-Leistung installiert. Es gibt aber noch viel Luft nach oben. Das Potenzial wird insbesondere wegen der großen Freiflächen auf Regionalflughäfen auf 3.500 MWp geschätzt. ●

Auch 2028 und 2030 wird es eine ILA geben

Zukunft // Nach dem Land Brandenburg hat nun auch der Berliner Senat die Fortführung der Luftfahrtmesse ILA für 2028 und 2030 durch eine finanzielle Absicherung bestätigt. Die beiden Bundesländer werden im Falle eines Falles mit zusammen 6,5 Millionen Euro für Verluste geradestehen. Die diesjährige ILA war mit 110.000 Besuchern und 765 Ausstellern die erfolgreichste bisher. Zum Erfolg hat auch der höhere Stellenwert von Raumfahrt und Verteidigung beigetragen. Für den Termin kalender: Die nächste ILA wird vom 17. – 21. Mai 2028 stattfinden. ●

Luftfahrt-Bundesamt mit neuem Chef

Spitze // Das Luftfahrt-Bundesamt hat seit dem 1. August 2026 einen neuen Präsidenten. Der 47-jährige Alexander Schott war zuvor im Bundesverteidigungsministerium für den Bereich Forschung und Innovation sowie für die Digitalisierung und KI-Implementierung bei der Bundeswehr verantwortlich. Schott studierte nach der Ausbildung zum Reserveoffizier Rechtswissenschaften. Seit 2008 war er in unterschiedlichen Funktionen für das Verteidigungsministerium und den Bundesnachrichtendienst tätig. ●



Das Tower-Quiz



Gewinner // Die richtige Antwort für das Tower-Quiz aus der Ausgabe 2.2026 lautet: Es war der Tower des Flughafens Adolfo Suárez Madrid-Barajas (MAD). Unter den vielen Einsendungen mit der richtigen Lösung haben wir – unter Ausschluss des Rechtsweges – drei Gewinner gezogen. Das Paket mit einer kleinen Überraschung bekommen sie umgehend zugesendet.

Herzlichen Glückwunsch:

1. Sebastian Gugulla
2. Anton Biller
3. Philipp Raasch

Washington Dulles International wird runderneuert

Modernisierung // US-Präsident Trump hat ein sinnvolles Bauprojekt verkündet: die Modernisierung und Erweiterung des Washington Dulles



International Airport (IAD), von dem Verkehrsminister Sean Duffy sagte, er sei „düster, altmodisch und ein wenig muffig“. Das jetzige Terminal mit seinem elegant geschwungenen Dach soll erhalten bleiben. Es wurde von der finnisch-amerikanischen Architektenlegende Eero Saarinen entworfen. 22,5 Milliarden Dollar soll das Projekt kosten, die zu einem erheblichen Teil von United Airlines übernommen werden. Mit einem Marktanteil von 70,4 Prozent ist United die dominierende Airline am IAD. ●

Auf der krummen Bahn

Fehler // Ein Leser hat uns darauf hingewiesen, dass uns in dem Bericht „Unfallursache: Systemversagen durch Ignoranz“ in der vorherigen Ausgabe des *flugleiter* bei der Bezeichnung der Bahnen des Ronald Reagan National Airport ein Fehler unterlaufen ist. Die korrekte Bezeichnung der Hauptbahn ist selbstverständlich 01/19 und nicht 01/33. Der Unfall ereignete sich beim Anflug auf die Runway 15/33. ●



Gen Z:

Völlig anders
oder nur
missverstanden?



Wenn es um die Praxis geht, zählt Erfahrung. Im Simulator der DFS-Akademie geben ältere Fluglotsen ihr Wissen und ihr Know-how an Trainees weiter, damit diese eines Tages ihren Platz einnehmen können.

**Über die Generation Z hört und liest man schlimme Dinge.
Ihr sei Work-Life-Balance wichtiger als Leistung.
Und überhaupt hätten diese TikToker viele Dinge nicht mehr drauf,
die früher ganz selbstverständlich waren. Aber stimmt das überhaupt
oder gibt es fehlendes Verständnis zwischen Generationen
nicht schon immer?**

TEXT: HEINRICH GROSSBONGARDT | FOTOS: DFS

Ich habe überhaupt keine Hoffnung mehr in die Zukunft unseres Landes, wenn einmal unsere Jugend die Männer von morgen stellt. Unsere Jugend ist unerträglich, unverantwortlich und entsetzlich anzusehen.“ Nein, es war kein Politiker unserer Tage, der mit dem Blick auf die Generation Z – die Geburtsjahrgänge von ca. 1995 bis 2010 – das Land auf den Abgrund zusteuern sieht. Es war der griechische Philosoph Aristoteles im dritten Jahrhundert vor unserer Zeitrechnung, dem die Zuversicht abhandengekommen war, wenn er an die Jugend von damals dachte.

Er war nicht der Erste, dem es so ging. Die älteste bekannte Klage über die nächste Generation wurde vor 5.000 Jahren zwischen Euphrat und Tigris von einem Sumerer in eine Tontafel geritzt. Die Beschwerden reißen seitdem nicht ab.

Wenn die Babyboomer an ihre Jugend denken, dann werden sie sich an die Empörung ihrer Eltern über lange Haare, kurze Röcke, sexuelle Freizügigkeit erinnern, und daran, was ihre Erziehungsberechtigten für Lärmbelästigung hielten, in den eigenen Ohren aber Musik war.

Die gute Nachricht ist: Auch dieses Mal wird der Weltuntergang nicht stattfinden, und, wenn er doch kommen sollte, dann wird wahrscheinlich nicht die Generation Z schuld daran sein.

Die Weltgeschichte zeigt: Von Ausnahmen abgesehen, sind es die Älteren, die ein Land oder gleich die ganze Welt an den Rand des Abgrunds bringen. Der Jugend fehlt es an der Macht dazu, denn die halten für gewöhnlich die Älteren in ihren Händen.

Aber was ist überhaupt „die Jugend“? Es ist die Aufschrift auf einer der Schubladen in unseren Köpfen, in die wir die Welt um uns herum einsortieren: Die Bayern, die Afrikaner, die Piloten, die Migranten, die ... sind soundso. Die Kategorien, die wir schaffen, erleichtern uns das Leben. Man weiß, woran man ist, glaubt man zumindest. Aber erstens ist dieses Urteil in den seltensten Fällen das Ergebnis eigener Beobachtung und eigenen Erlebens; meist beruht es eher auf Hörensagen und ist daher nicht mehr als ein nachgeplappertes Ressentiment. Und zweitens ist es im Kern dem Einzelnen gegenüber zutiefst unfair, ihn mit Seinesgleichen über einen Kamm zu scheren.

Fehldiagnose: grassierende Faulheit

Die jungen Menschen der Generation Z werden immer wieder als die Problemkinder unserer Tage bezeichnet. Den sogenannten Zoomern wird häufig nachgesagt, sie seien arbeitsunwillig, um nicht zu sagen faul. Ihnen komme es mehr auf die Work-Life-Balance an als darauf, Leistung zu zeigen. →



Im Simulator:
Realitätsnahes Training
ohne Risiko.

Andrea Nahles (SPD), Ex-Arbeitsministerin und jetzt Chefin der Bundesanstalt für Arbeit, verkündete, man müsse jungen Menschen vermitteln, dass Arbeit „kein Ponyhof“ sei. Und Forschungsministerin Dorothee Bär (CSU) meint im Zusammenhang mit der Debatte um die überfällige Erhöhung des BAföG, ein Nebenjob während des Studiums sei schließlich „kein Drama“. Die Fakten sprechen eine andere Sprache. Eine jüngst veröffentlichte Untersuchung des Instituts für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB) ergab, dass die Erwerbsbeteiligung der 20- bis 24-Jährigen mit 77 Prozent so hoch ist, wie seit Jahrzehnten nicht mehr. Unter den Studierenden ist sie zwischen 2015 und 2023 von 37 auf 56 Prozent gestiegen, wobei die Leistungsanforderungen während des Studiums keineswegs abgenommen haben.

Bundeskanzler Friedrich Merz ist nicht der erste Vertreter seines Amtes, der „Behäbigkeit, Bequemlichkeit und Faulheit“ im Vordergrund stehen sieht.

Schon 1993 warnte Helmut Kohl in einer Bundestagsdebatte vor einem „kollektiven Freizeitpark“. Sein Nachfolger Gerhard Schröder polemisierte 2001 in einem Bild-Interview, es gäbe „kein Recht auf Faulheit in unserer Gesellschaft“.

Also alles ganz normal? Die Jugend von heute ist, wie sie immer war, nämlich vor allem anders als die Jugend



Alte haben gewöhnlich vergessen, dass sie jung gewesen sind, oder sie vergessen, dass sie alt sind, und Junge begreifen nie, dass sie alt werden können.«

Kurt Tucholsky, Schriftsteller (1890–1935)

von gestern. „Der Wandel der folgenden Generation war für die Alten doch schon immer eine Revolution. Denken Sie doch nur an die typischen Vorbehalte, die es gegen Rock 'n' Roll und viele andere Sachen gab“, sagt Martin Stoll, der an der DFS-Akademie angehende Fluglotsen im Bereich Eins-zu-Eins-Coaching betreut.

Allerdings nimmt er durchaus Unterschiede zu früheren Jahrgängen wahr. „Eine abrupte Grenze gibt es aber nicht. Aber man stellt schon fest, dass die jungen Leute mit einer etwas anderen Prägung zur Ausbildung kommen und in ihrem Lernverhalten anders sozialisiert sind.“ Da sei zum Beispiel die geringere Fähigkeit, die eigene Leistung zutreffend einzuordnen. Sie bräuchten daher viel mehr Feedback als früher. Seine Vermutung: Durch die Fixierung auf Likes in den Social Media leben sie in einer permanenten Feedbackschleife.

Sein ehemaliger Kollege Uwe Perrey sieht ebenfalls keine grundlegenden Unterschiede bei Charakter und Einstellungen der heutigen Trainees im Vergleich zu früher. Er war nach seiner Tätigkeit als Lotse im ACC Langen als Coach und Lehrgangsleiter an der DFS-Akademie tätig.

Seit einigen Wochen ist er im Ruhestand. „Auch ich habe damals, vor fast 40 Jahren, als junger Mann teilweise über meine älteren Kollegen geschimpft“, erinnert er sich an seine Zeit als Berufsanfänger Ende der achtziger Jahre. „Das war schon immer so, und das ist ganz normal.“

Übersicht über die Generationen und ihre Arbeitseinstellung

	Babyboomer 1950–1964	Gen X 1965–1980	Gen Y 1981–1995	Gen Z 1996–2010
Grundhaltung zur Arbeit	Leben, um zu arbeiten.	Arbeiten, um sich ein materiell abgesichertes Leben leisten zu können.	Erst das Leben, dann die Arbeit.	Hier ist die Arbeit, da mein Leben.
Arbeitsmotivation	Erfolg, Status, Pflicht	Sicherheit, Eigenverantwortung	Sinn, Entwicklung, Feedback	Sinn, Flexibilität, Wohlbefinden
Führungsverständnis	hierarchisch, klare Autorität	pragmatisch, Ergebnisorientierung	kooperativ, inspirierend	auf Augenhöhe, unterstützend
Kommunikation	formell, strukturiert	direkt, sachlich	offen, regelmäßig	schnell, digital, ehrlich
Umgang mit Wandel	eher skeptisch	pragmatisch, anpassungsfähig	offen, sucht Sinn dahinter	Veränderung, aber mit Sicherheit
Lernstil	strukturiert, klassisch	praxisorientiert	selbstgesteuert	kurz, digital, interaktiv

Gen Z in Aktion: Digital fit, aber entscheidungsscheu?



Einzig die zwei Jahrgänge unmittelbar nach der Coronapandemie seien aus dem Rahmen gefallen. „Das war eine Katastrophe. Man konnte den Eindruck haben, dass die in den zwei Jahren der Pandemie ein vernünftiges Sozialverhalten völlig verlernt haben. Das betraf aber auch das Verhältnis untereinander. Danach war es wieder in Ordnung.“

Keine Angst vor Fehlern

Auch wenn er das Verhältnis der Generationen als problemlos einstuft, würde er gern mehr junge Kollegen in der Ausbildung sehen. „Mittlerweile könnten die Trainees meine Enkel sein. Da habe ich mich zuletzt fast wie der Märchenonkel gefühlt.“ Zumindest im letzten Teil der Ausbildung sollten nach seiner Ansicht mehr aktive Lotsen beteiligt werden. Eine wichtige Veränderung, die er bei den Trainees in den letzten Jahren beobachtet hat, betrifft ihr Entscheidungsverhalten. „Sie haben Angst, Fehler zu machen, und haben daher Probleme, Entscheidungen zu treffen.“

Thomas Ganz, aktiver Lotse in Langen, bestätigt das: „Ich habe manchmal das Gefühl, dass es ihnen peinlich ist, Fehler zu machen und sie damit nur schwer umgehen können, obwohl es doch gar nicht schlimm ist.“ Das werde besonders deutlich bei kombinierten Sessions im Simulator, bei denen auch Altersgenossen dabei sind. Er müsse Trainees immer wieder ermutigen, Dinge im Simulator auszuprobieren, damit sie ein Gefühl dafür bekommen, was in der Praxis funktioniert und was nicht.

„Gleichzeitig habe ich den Eindruck, dass sie empfindlicher auf Kritik reagieren als früher“, sagt Ganz. „Die sind da ein bisschen empfindlicher, was vielleicht daran liegt, dass sie sich selbst unter Druck setzen und die eigenen Erwartungen zu hoch schrauben, aber sich bisher nie mit Kritik auseinandersetzen mussten.“

Generationen werden entscheidend durch die Lebensumstände ihrer Jugend geprägt und entwickeln so auch andere Fähigkeiten. Die Babyboomer haben teilweise noch gelernt, komplizierte Berechnungen im Handumdrehen mithilfe eines Rechenschiebers zu lösen, und sie haben die Erfindung des Personal Computers durch ihre Altersgenossen Bill Gates und Steve Jobs miterlebt. Als Digital Natives kann die heutige Generation



Ich glaube, durch den Umgang miteinander werden die Älteren ein bisschen jünger und die Jüngeren werden so ein bisschen älter.«

Martin Stoll, Coach an der DFS-Akademie

zwar in beeindruckender Geschwindigkeit mit Computer und Handy umgehen. Einem Rechenschieber könnten sie aber kein Ergebnis entlocken.

Am Computer unschlagbar

Das wirkt sich auch im Arbeitsleben aus und in der Art und Weise, wie man dort Aufgaben löst. „Sie verlassen sich sehr auf die Technik, sind dafür aber auch sehr fit im Umgang mit den Systemen“, sagt Ganz. Da sei es als Coach manchmal schwer, mitzukommen.

„Als wir noch auf Streifen geschrieben haben, konnte man viele Arbeitsschritte unmittelbar mitverfolgen und schnell erkennen, ob der Trainee alles erfasst hatte. Heute laufen manche Eingaben sehr schnell über verschiedene Menüs. Als Coach muss man deshalb anders und genauer hinschauen, um nachvollziehen zu können, welchen Weg der Trainee im System genommen hat.“ Ja, die jungen Leute von heute unterscheiden sich in bestimmten Vorlieben, Fähigkeiten und Verhaltensweisen von denen der jungen Leute von gestern – so war es schon immer zwischen den Generationen. Die uralte Frage derer, die die Grenze ihres Berufslebens auf sich zukommen sehen, ist und bleibt: „Um Himmels willen, wie soll das alles nur weiter-

gehen, wenn wir nicht mehr da sind?“ Auch die Antwort darauf ist dieselbe wie zu allen Zeiten: „Es wird weitergehen, allerdings anders. Und auch Gen Z wird das schon schaffen.“ ●

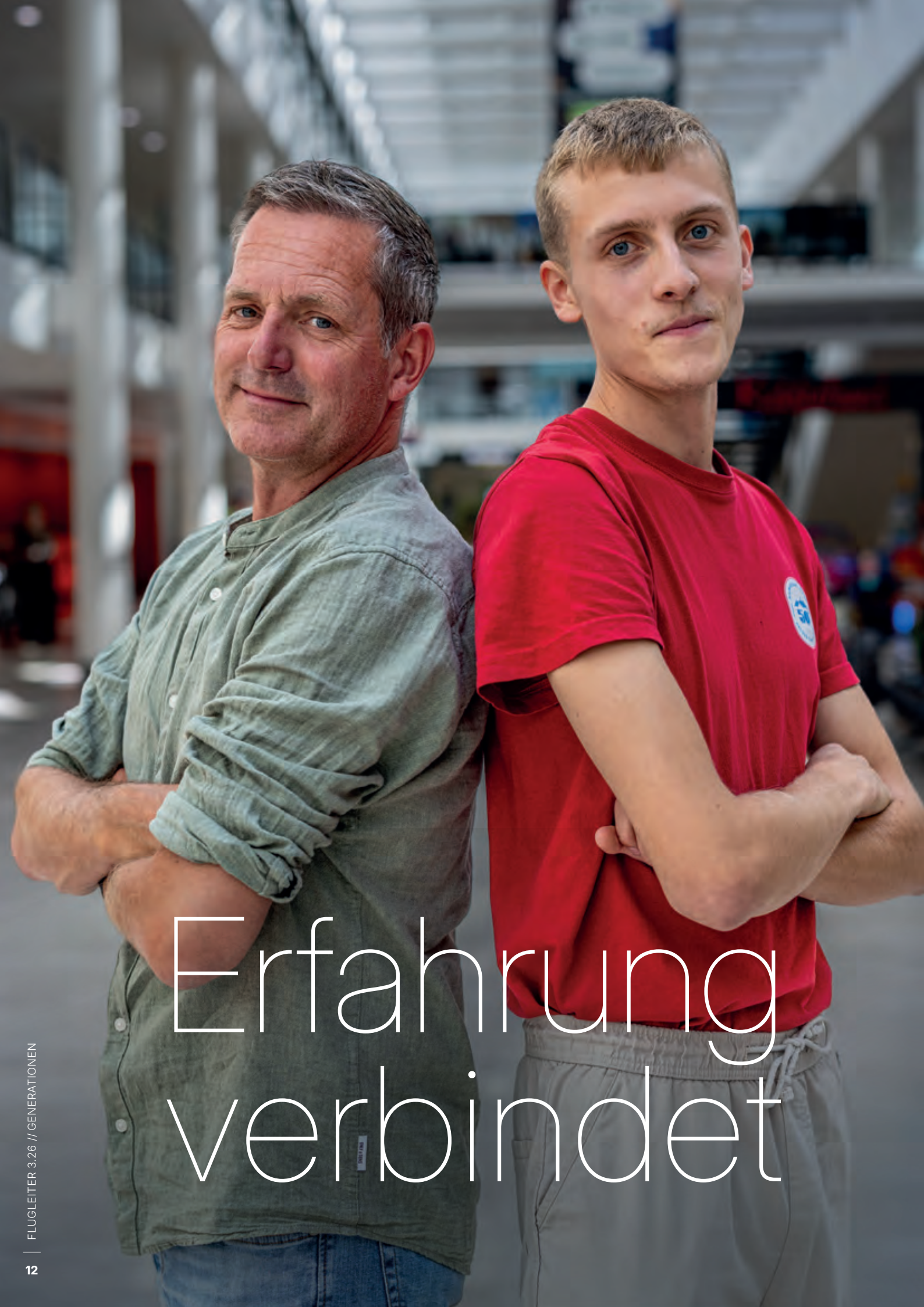
Autor: Heinrich Großbongardt



Als Vater von drei Töchtern weiß er, wie holprig intergenerationelle Kommunikation sein kann, und wie schön, wenn sie klappt. Er findet, es ist eine Frage des Alters – auf beiden Seiten.

Wie läuft es denn bei Ihnen so?

Die Zusammenarbeit von Alt und Jung kann für beide Seiten sehr bereichernd sein. Aber sie enthält auch Zündstoff und kann die Quelle von Konflikten sein. Wie erleben Sie das? Wie läuft in Ihrem Berufsalltag das Miteinander von jungen Kollegen und alten Häsinnen und Hasen? Das interessiert uns sehr. Schreiben Sie uns an: redaktion@gdf.de Wir freuen uns auf Ihre Meinungen und Erfahrungen. Und wenn Sie wollen, bleibt Ihr Name selbstverständlich unter uns.



Erfahrung verbindet

Zwischen ihnen liegen mehr als drei Jahrzehnte Berufserfahrung:

Kalle Kuska hat erst letztes Jahr seine Lotsenlizenz erhalten, Sven Wilke arbeitet seit 30 Jahren als Fluglotse und ist heute Supervisor in Bremen. Im Gespräch zeigt sich schnell, dass Generationen im Kontrollraum weniger trennt, als man vermuten könnte.

Sie sprechen über Erfahrung und neue Perspektiven, über veränderte Autorität, Work-Life-Balance – und darüber, was Jung und Alt im respektvollen Miteinander lernen können.

INTERVIEW: CHRISTOPHER HESS | FOTOS: DANIEL SEINSCHKE

Kalle, wie bist du zur DFS gekommen?

Kalle: So genau lässt sich das gar nicht festmachen, es hat sich eher so ergeben. Ich komme aus Hamburg, nahe dem Segelflugplatz Boberg im Südosten der Stadt. Mit 14 hat mir meine Mutter zum Geburtstag einen Gastflug im Segelflugzeug geschenkt. Mir ist natürlich fürchterlich schlecht geworden. Aber trotzdem dachte ich: Irgendwie ist das cool. Darüber entstand der Wunsch, Pilot zu werden. Dann kam Corona und Lufthansa hat damals nicht eingestellt. Jemand aus meinem Segelflugverein, der Pilot bei Lufthansa ist, meinte dann, dass die Flugsicherung und der Lotsenberuf zu mir passen könnte. Ich habe eigentlich erst im Auswahlverfahren gemerkt, dass das richtig gut zu mir passt. Bei den Arbeitsproben ist mir aufgefallen, dass mir die Aufgabe relativ leichtfällt und dass ich Spaß daran habe.

Sven: Bereust du es jetzt, dass du nicht Pilot geworden bist?

Kalle: Nö, aber hin und wieder denke ich schon mal: Was wäre, wenn? Unterm Strich habe ich hier jedoch schon die Vorzüge kennengelernt. Jeden Abend zu Hause sein, ist auch ganz cool. Und fliegen kann man ja auch privat.

Sven, wie war dein Weg in die Flugsicherung?

Sven: Ich bin ja ein bisschen älter. Ich bin jetzt 55 und seit 36 Jahren bei der Flugsicherung; habe 1990 als Flight Data angefangen und dann einen internen Aufstieg gemacht. Seit 1996 bin ich Lotse sowie seit zehn Jahren Supervisor. Ich bin in der Nähe eines großen Militärflugplatzes aufgewachsen, habe die Galaxy C-5 und die A-10 beobachtet und wollte auch in einen Beruf mit Luftfahrtbezug. Ich hatte aber damals kein Abitur und bin nur über Umwege Lotse geworden, zunächst eben in der Flugdatenverarbeitung.

Kalle: Ich wusste gar nicht, dass es diesen Weg gab – vom Flight Data zum Lotsen.

Sven: Das war damals eine besondere Situation. Uns wurde seinerzeit angeboten, den Lotsentest zu machen. Ich hatte das Glück, ihn zu bestehen. So habe ich diesen Job quasi von der Pike auf gelernt. Das kommt mir heute noch oft zugute.

Was beeindruckt dich, Kalle, an erfahrenen Kollegen wie Sven?

Kalle: Was mich vor allem am Anfang der Ausbildung, also in der Live-Ausbildung, beeindruckte, war, wie die erfahreneren Kollegen mit Leichtigkeit komplexe Situationen lösen. So wirkte es zumindest. Man sitzt dann als Azubi da, gerade aus der Akademie gekommen und aus dem Simulator, und denkt: Da ist einer, der es kann. Das empfand ich eigentlich mit als die wertvollste Zeit, wenn man sich bei den erfahrenen Lotsen die tatsächlichen Arbeitsweisen und irgendwelche Kniffe und Tricks abgucken konnte.

Sven: Ich weiß, was du meinst. Es wäre aber auch erstaunlich, wenn du als junger Kollege, der gerade anfängt, nicht sagen würdest: Wow, was der ältere Kollege da macht, das lerne ich nie. Als berufserfahrener Kollege muss man sich deswegen immer wieder bewusst machen: Wenn ein Jüngerer dabei ist, dann gib dir Mühe und sei ein gutes Vorbild. Das zeigt sich besonders in Situationen, die nicht bis ins Detail durch Standards oder Verfahren beschrieben sind und in denen Erfahrung eine wichtige Rolle spielt. Manchmal ist es nur ein Satz auf der Frequenz, bei dem ein unerfahrener Kollege denkt: Das ist wirklich treffend formuliert. Kurz, präzise und genau passend für die Situation. Darauf wäre ich selbst nicht gekommen. Genau das ist ein Teil des Erfahrungsschatzes, den erfahrene Kolleginnen und Kollegen mitbringen. →



Kalle Kuska



Sven Wilke



Kalle Kuska
Jahrgang 2003.
Geboren in Hamburg.
Bei der DFS seit 2022.
Centerlotse in der
EBG Nord A im
Bremen ACC. In
seiner Freizeit ist
er viel unterwegs –
gerne auch selbst
am Steuer eines
einmotorigen Flug-
zeugs.



Man hat im Laufe der Jahre viele unterschiedliche Situationen erlebt und kann auf dieses Wissen zurückgreifen. Von solchen Erfahrungen können jüngere Kolleginnen und Kollegen profitieren und ihren eigenen Werkzeugkasten Schritt für Schritt erweitern.

Welche Bedeutung hat das Zusammenspiel aus Erfahrung und Gewohnheiten für eine generationsübergreifende Zusammenarbeit?

Sven: Man verfällt im Alltag oft in Gewohnheiten und kompensiert viel mit Routine. Dann müssen junge Kollegen auch den Mut haben, zu sagen: Du, was du da gerade machst, ist vielleicht nicht so, wie es eigentlich sein sollte.

Kalle: Aus meiner Erfahrung wird einem schon recht früh beigebracht, auch in Situationen, die vielleicht nicht hundertprozentig eindeutig sind, den Mund aufzumachen – auch gegenüber erfahrenen Kollegen. Das ist für mich ein wichtiger Bestandteil der Zusammenarbeit und kein Hinterfragen. Die Flugsicherung basiert ja auf dem Vier- bzw. Mehr-Augen-Prinzip. Auch das ist Teil der Ausbildung.

Sven: Und das ist tatsächlich etwas, was sich in den letzten 20 Jahren verändert hat. Als ich jung war, so alt wie du, Kalle, und wir hätten einen alten Kollegen auf etwas hingewiesen, was nicht korrekt ist – die hätten uns richtig lang gemacht.

Was uns denn einfallen würde, einen als junger Kollege zu belehren. Da hat es einen deutlichen Sinnes- und Kulturwandel in der DFS gegeben.

Kalle: Das Gefühl, etwas nicht sagen zu können, weil mein Gegenüber mehr Erfahrung hat als ich, das hatte ich tatsächlich noch nie. Entweder sagt der andere: Ja, habe ich im Blick. Oder ich überprüfe es selbst noch einmal. Natürlich hat man am Anfang ein bisschen Hemmungen. Es ist ja aus der sonstigen Lebenserfahrung nicht wirklich intuitiv, Menschen mit sehr viel mehr Erfahrung zu hinterfragen.

Sven: Das ist auch meine Wahrnehmung. Früher waren die erfahrenen, alten Lotsen Könige. Was sie gemacht haben, war richtig. Heute sind wir als Ältere oft regelrecht dankbar für einen Hinweis. Jetzt sage ich einem jüngeren Kollegen beispielsweise: Danke für den Hinweis, das habe ich nicht gesehen. Da hast du Recht. Oder: Danke für den Hinweis, aber ich sehe es aus diesem oder jenem Grund anders. Das ist wesentlich konstruktiver für die Zusammenarbeit.

Gibt es etwas, das dir, Sven, bei jungen Kollegen besonders wichtig ist?

Sven: Was ich die jungen Kollegen oft frage: Hast du einen Freundeskreis außerhalb der Flugsicherung?





Sven Wilke

Jahrgang 1971.
Geboren in Oldenburg.
Bei der DFS seit 1990.
Heute Lotse EBG Süd und Supervisor Center im Bremen ACC.
In seiner Heimatgemeinde engagiert er sich in der Kommunalpolitik und spielt außerdem Faustball – die älteste Ballsportart der Welt. Er lebt mit seiner Frau und seinen zwei erwachsenen Kindern in Großenkneten südlich von Oldenburg.

Kalle: Ja, klar.

Sven: Das ist eine super Antwort. Das finde ich mega! Ich sage jungen Kollegen immer: Bitte versucht, einen Freundeskreis außerhalb des Jobs zu behalten. Das ist total wichtig, um geerdet zu bleiben.
Ich sehe die Gefahr, dass junge Leute durch Schichtdienst und den engen Kollegenkreis relativ schnell in einer Blase leben. Deshalb bin ich immer froh, wenn mir ein junger Kollege sagt: Ich habe auch ein Leben außerhalb der DFS. Das ist enorm wichtig.

Kalle: Mir war das von Anfang an wichtig. In der Akademiezeit war es ein bisschen schwieriger, weil man für eine relativ kurze Zeit in eine komplett fremde Stadt gezogen ist und wegen des vielen Lernens auch wenig Freizeit hatte. Aber ich habe Freunde über mein Hobby, das Fliegen. Mit dem Schichtdienst brechen Aktivitäten außerhalb der Arbeit allerdings schnell weg. Wenn man nur alle sechs Wochen mal ein ganzes Wochenende frei hat, muss man schon bewusst am Ball bleiben. Hat man nur alle sechs Wochen mal Freitag bis Sonntag frei, dann ist unter Umständen die Lust nicht mehr da, sich zum Fliegen auf den Weg nach Boberg zu machen. Ich fahre aber manchmal zwischen Diensten nach Hamburg und treffe alte Freunde.

Sven: Das musst du unbedingt beibehalten. Das ist richtig, richtig wichtig!

Wie kann es gut gelingen, der anderen Generation auf Augenhöhe zu begegnen?

Sven: Man muss Respekt haben, auch den Jungen gegenüber. Tipps von jungen Kollegen sollte man annehmen können, auch wenn man selbst etwas jahrelang anders gemacht hat. Was die Jüngeren gelernt haben, ist auch okay; man muss nicht immer seinen eigenen Dickkopf durchsetzen.

Kalle: Den Respekt kann ich nur bestätigen. Mir ist während meiner Ausbildung – und auch danach – in keiner Weise negativ aufgefallen, dass man mich irgendwie nicht für voll nimmt.

Sven: Junge Leute treten heute selbstbewusster auf. Aber es wäre gut, wenn wirklich alle merken, dass man miteinander stärker ist. Dass man sich respektiert und offen gegenüber den anderen ist.

Kalle: Ich finde, das funktioniert doch bei uns sehr gut.

Sven: Ich glaube, es geht noch besser.

Kalle: Mein Horizont bei der Arbeit ist natürlich relativ beschränkt, weil ich vor allem die Leute in meiner Gruppe kenne. Aber egal ob alt oder jung: Ich finde, man begegnet sich auf Augenhöhe. Von Anfang an. Ich finde die Atmosphäre sehr offen. Man merkt als Neuer sehr schnell: Wie passe ich hier rein? Wo ist meine Rolle in diesem Gefüge?



Sven: Deine Generation, Kalle, weiß auch genauer, was ihr zusteht und wo die Rahmenbedingungen sind. Unsere Generation hat früher, wenn der Chef gesagt hat: Du bleibst eine Stunde länger, das einfach gemacht. Da seid ihr heute viel selbstbewusster.

Kalle: Wenn mir heute etwas auffällt oder ich das Gefühl habe, dass etwas nicht ganz passt, spreche ich das natürlich an. Aber ich hatte bisher nie das Gefühl, dass das auf Unverständnis stößt.

Sven: Es kommt sicherlich immer darauf an, wie man das sagt.

Kalle: Da hast du vollkommen recht. Solange alles in einem freundlichen und professionellen Rahmen bleibt, gibt es keine Probleme. →

Hier sind wir beim Generationenthema Work-Life-Balance angekommen ...

Kalle: Ganz grundsätzlich ist die Work-Life-Balance bei uns im Job schon sehr gut. Was sich nach meinem Eindruck in den letzten zwei Jahren ein bisschen geändert hat, ist die Bereitschaft, Zusatzdienste anzunehmen. Ich glaube, dass die Kollegen das heute weniger tun. Es ist von uns nicht zu erwarten, dass Unternehmensentscheidungen, die Jahre zurückliegen, heute dauerhaft dadurch ausgeglichen werden, dass der Gürtel in Sachen Freizeit enger geschnallt wird. Vor allem im Sommer, wenn das Verkehrsaufkommen und der Personalbedarf höher sind hält man sich lieber noch einen Tag mehr frei.



Sven, du hast gerade wissend genickt. Das Thema kommt dir bekannt vor?

Sven: Definitiv. Es ist schwieriger, Personal aus der Freizeit in den Dienst zu bekommen als es früher war. Wir haben in den letzten Jahren die Freizeitblöcke zusammengeschmolzen. Dann wird natürlich auch die Bereitschaft der Lotsen geringer, noch einen Dienst extra zu machen. Das ist eine echte Krux: Der Verkehr ist da – und die Lotsen müssen entsprechend auch da sein. Zusätzliche Arbeitszeit wird zwar gut entlohnt, doch auch die jungen Kollegen bekommen schon ein sehr gutes Gehalt. Mehr Geld zieht als Argument deshalb nicht mehr so wie vielleicht früher bei uns. Freizeit ist mittlerweile mehr wert als der finanzielle Ausgleich. Das ist definitiv ein Generationending. Aber es ist gut, dass die jungen Kollegen auf ihre Freizeit achten, weil sie merken, dass sie diese Freizeit und Erholung auch brauchen. Das ist wichtig und ich kann es voll verstehen.

Kalle: Irgendwann hat man – überspitzt gesagt – gar nicht genug Freizeit, um das Geld auszugeben. Wenn ich die ganze Zeit bei der Arbeit bin und dann zwei Tage frei habe, bin ich vielleicht erst mal zu Hause, weil ich meine Ruhe brauche, bevor ich wieder irgendetwas Spannendes in der Freizeit mache.

Sven: Diese Verschiebung – Life wird wichtiger als Work – sollte aber im Gleichgewicht bleiben. Man muss immer auch im Hinterkopf behalten, dass wir in einem Unternehmen arbeiten, das viel ermöglicht – sowohl finanziell als auch freizeitmäßig. Ich denke, das gehört hier auch erwähnt.

Wie gelingt die Verständigung über die Generationen hinweg ganz praktisch?

Kalle: Bei uns in Bremen gibt es dafür gerade ein ganz handfestes Beispiel aus der Ausbildung. Weil aktuell sehr viel ausgebildet wird, wurde zuletzt oft gleichzeitig auf mehreren Positionen trainiert. Dadurch hatten die Trainees aber seltener die Möglichkeit, sich bei erfahrenen Kollegen etwas abzugucken. Nach Feedback der Ausbilder wurde das inzwischen geändert. Trainees können auch wieder neben erfahrenen Lotsen sitzen und schauen, wie sie bestimmte Situationen lösen. Ich glaube, dass man dabei oft mindestens genauso viel mitnimmt wie im eigenen Training.

Sven: Für mich zeigt sich an Kalles Beispiel ganz gut, dass beide Seiten etwas einbringen können. Die Generation 2000 aufwärts tickt in manchen Dingen einfach anders als meine Altersklasse – und das ist auch völlig okay. Bei uns war Work Number One und Life eher Nummer zwei. Nicht, dass Arbeit der jungen Generation unwichtig wäre. Doch das Verhältnis hat sich gedreht. Wir sollten aber nicht versuchen, die jungen Kollegen zu ändern. Wir müssen uns auf sie einstellen und sie verstehen. Das sage ich auch meinen Kollegen aus der älteren Generation immer wieder. Wir können nicht gegeneinander arbeiten. Die jungen Leute ticken schon ganz cool! ●

Autor: Christopher Hess



Als Pilot einer F-4 Phantom war er früher tief und schnell unterwegs. Heute stehen Menschen für ihn im Mittelpunkt. Neben seiner Tätigkeit als Luftfahrtredakteur engagiert er sich in der humanistischen Psychotherapie.

Zwei Perspektiven, eine Frequenz

Miteinander zu reden ist immer besser, als übereinander zu reden. Aber noch besser ist es, wenn man miteinander über etwas redet, das beide interessiert – und dann sogar noch einen Podcast daraus macht, der für alle interessant ist, die mit Flugsicherung und Verkehrsfliegerei zu tun haben.

TEXT: MICHAEL KUPPE

Sie sprechen dieselbe Sprache, nutzen dieselben Frequenzen und verfolgen dasselbe Ziel, nämlich ein Flugzeug sicher und möglichst pünktlich an seinen Bestimmungsort zu bringen. Trotzdem schauen beide aus vollkommen unterschiedlichen Perspektiven auf das

Verkehrsgeschehen. Während im Cockpit der eigene Flug im Fokus steht, hat die Flugsicherung stets das große Ganze im Blick. Aber je besser die Beteiligten die Herausforderungen auf der jeweils anderen Seite kennen, desto reibungsloser und produktiver verläuft das Miteinander. Der beste

Weg dorthin: miteinander sprechen, und zwar nicht über Funk, sondern von Mensch zu Mensch. Vor fünf Jahren haben es sich ein Pilot und ein Fluglotse zur Aufgabe gemacht, dieses gegenseitige Verständnis zwischen den beiden Berufsfeldern zu verbessern. ➔

Gemeinsam für mehr Sicherheit

Seit über zehn Jahren fliegt **Moritz Bürger**

Verkehrsflugzeuge durch Europa und engagiert sich seit Langem in der Vereinigung Cockpit, dem Berufsverband des Cockpitpersonals in Deutschland. Dort ist er unter anderem in der Arbeitsgruppe Air Traffic Services aktiv, die sich mit Schnittstellenthemen zur Flugsicherung beschäftigt.



In diesem Rahmen traf er regelmäßig auf **Thorsten Raue**.

Dessen Leidenschaft gilt jedoch nicht dem Betrieb von Flugzeugen, sondern vielmehr der Koordination des Luftverkehrs am deutschen Himmel. Er arbeitet seit 2001 als Fluglotse bei Rhein Radar, der Karlsruher Bezirkskontrollstelle für den oberen Luftraum.



Thorsten Raue ist seit Langem in der GdF aktiv und dort mittlerweile Vorsitzender des Fachbereichs FSBD (Flugsicherungsbetriebsdienste). Die Leser des *flugleiter* kennen ihn als Autor der Rubrik Rabbit Hole.

Im Gespräch wurde schnell klar, dass Piloten und Lotsen am selben Strang ziehen. Mehr noch: Für beide gilt, dass bessere Arbeitsbedingungen zu mehr Sicherheit im Luftverkehr führen. Das wechselseitige Fazit nach Meetings in Arbeitsgruppen lautete immer wieder: „Über uns gibt es so viele Dinge zu berichten, die Dich bestimmt brennend interessieren würden.“

Aber warum nicht andere an diesem Austausch teilhaben lassen? Die erste Idee, um ein breiteres Publikum zu erreichen, war eine klassische Podiumsdiskussion mit Experten aus beiden Berufsgruppen, die unterschiedliche Themen beleuchten sollten. Doch kurz vor der Umsetzung kam die Pandemie. Veranstaltungen waren plötzlich unmöglich geworden.

Von der Improvisation zum festen Format

Die Idee war damit keineswegs tot, sie wurde nur neu gedacht – wie so vieles in dieser Zeit: kleiner, improvisiert und vor allem digital. Im Dezember 2021 entstand so die erste Folge von Read You 5. Statt einer einmaligen Veranstaltung entwickelte sich ein Format, das regelmäßig Gespräche zwischen Fachleuten aus beiden Perspektiven ermöglicht – praxisnah, direkt und ohne Drehbuch. Die ersten Folgen entstanden mit einfachsten Mitteln – oft reichte ein Smartphone und viel Improvisation. Doch mit der Zeit entwickelte sich das Projekt weiter.

Als **Michael Kuppe**, selbst aktiver Fluglotse im Center Langen, erstmals von dem Podcast hörte, war sein erster Impuls ein ganz praktischer: Die Aufnahmequalität ließe sich noch deutlich verbessern, so seine Einschätzung. Als Musiker und Band-Inhaber brachte er nicht nur das nötige Gespür, sondern auch die passende Technik mit, um den Gesprächen einen professionelleren Sound zu verleihen.



Doch es blieb nicht bei der Technik. Schnell entstand ein weiterer Gedanke. Dem Format fehlte noch eine klare Struktur – jemand, der durch das Gespräch führt, Übergänge schafft und den roten Faden im Blick behält. Die Idee eines Moderators war geboren.

Eure Themen auf unserer Frequenz

Viele der spannendsten Folgen beginnen nicht im Studio, sondern mit einer Nachricht von außen. Read You 5 bleibt ein gemeinsames Projekt – offen für alles, was die Community bewegt.

➔ Ihr habt Feedback?

Wir freuen uns drauf!

➔ Ihr habt ein Thema, das Euch beschäftigt, etwas, das ihr schon immer mal genau wissen wolltet? Dann schreibt uns:

podcast@readyoufive.de

Vielleicht wird genau daraus die nächste Folge.

Dass Kuppe diese Rolle am Ende selbst übernehmen würde, war ursprünglich gar nicht geplant. Heute ist sie jedoch fester Bestandteil des Podcasts. Aus dem Duo Bürger/Raue wurde so ein inzwischen eingespieltes Trio.

Wie eine Folge entsteht

„Wir schauen mal, was wir da so zusammenbekommen, vielleicht ist ja nach einem Dutzend Themen die Luft raus“, lautete die vorsichtige Einschätzung zu Beginn des Projektes. Inzwischen ist Folge 57 veröffentlicht und an Themen mangelt es bis heute nicht.

Die Tücken des Funkverkehrs, das Wetter, der Umgang mit Stress oder die Besonderheiten einzelner Verkehrsflughäfen – die Liste der veröffentlichten Folgen auf Spotify oder der eigenen Website gleicht einer wachsenden Enzyklopädie der Flugsicherung.

Die Themen entstehen aus einem stetig wachsenden Ideenpool – gespeist aus eigenen Erfahrungen ebenso wie aus Anregungen der Hörerinnen und Hörer. Ist ein Thema gefunden, werden passende Gesprächspartner aus den jeweiligen Fachbereichen angesprochen, Termine koordiniert und die inhaltlichen Schwerpunkte grob abgesteckt.

Die Aufnahmen selbst erfolgen bewusst ungeskriptet. Ziel ist kein perfektes Studioprodukt, sondern ein authentisches Gespräch auf Augenhöhe. In der Regel treffen sich alle Beteiligten persönlich – meistens in Frankfurt, gelegentlich aber auch dort, wo es sich organisatorisch am besten anbietet. Nur in Ausnahmefällen werden Gäste remote zugeschaltet, etwa, wenn es sich nicht anders realisieren lässt.

Wenn der Plan nicht funktioniert

Es kann gar nicht ausbleiben, dass dabei nicht immer alles reibungslos läuft. So wurde die Folge „Berlin Spezial“ zur technischen Improvisation. Ein geplanter Teilnehmer fiel kurzfristig aus und ein Ersatzmann musste spontan aus Bremen zugeschaltet werden – allerdings ohne die dafür nötige Technik zur Verfügung zu haben. Aber auch hier fanden die Akteure am Ende eine pragmatische Lösung.

Ähnlich verlief die Aufnahme zur Folge über militärische Fluggebiete. Der vorgesehene Gast, ein Eurofighter-Pilot aus Nörvenich, konnte kurzfristig doch nicht anreisen. Ganz

ohne ihn wäre die Folge aber nicht das geworden, was geplant war. Und so behalf man sich auch hier wieder mit einer Remote-Einbindung. Perfekt sind solche Situationen selten, authentisch dagegen immer.

Ein Austausch, der wirkt

Mit jeder weiteren Folge wurde deutlicher, dass das ursprüngliche Experiment weit über die angedachten „ein Dutzend Themen“ hinausgeht. Das positive Feedback aus beiden Communitys – Cockpit und Flugsicherung – bestätigte nicht nur den Bedarf, sondern wurde selbst zum Antrieb, nicht zuletzt durch die vielen Rückmeldungen und Themenideen aus der Community.

Read You 5 hat sich zu einem festen Bestandteil des fachlichen Austauschs entwickelt. Lotsen und Piloten verstehen einander besser, ganz so, wie es der Titel verspricht. Die besondere Stärke des Podcasts liegt dabei im Perspektivwechsel: Verfahren werden erklärt, Entscheidungen werden nachvollziehbar gemacht und Abläufe werden aus der jeweils anderen Sicht eingeordnet. Das gibt es sonst nirgendwo.

Vor allem aber schafft der Podcast etwas, das im Alltag oft zu kurz kommt – echtes gegenseitiges Verständnis. Was als spontane Alternative zu einer ausgefallenen Podiumsdiskussion begann, ist heute ein lebendiges Beispiel dafür, wie Zusammenarbeit über Organisationsgrenzen hinweg funktionieren kann – jedenfalls, wenn man bereit ist, wirklich zuzuhören. Also genau das, worauf es im Funkverkehr ankommt, wenn die Frage gestellt wird: „How do you read?“ ●



Achtung Aufnahme: Pilot Moritz Bürger (hinten) ist eine der Stimmen von Read You 5. Michael Kuppe (vorn) bringt mit Thorsten Raue die Perspektive der Flugsicherung in den Podcast ein.



Hier geht es zur neuesten Folge von „Read You 5“ und allen Folgen davor.

Nachwuchs dringend gesucht

© Eurocontrol



Vielfalt ist Stärke: Die Organisation Aviation4Girls will Inklusion und Diversität in der Luftfahrt fördern.

Es kneift, und zwar an allen Ecken und Enden und mit wenigen Ausnahmen in allen Ländern. Die Flugsicherungsorganisationen in Europa haben zu wenig Personal. Der vielbeklagte Fachkräftemangel macht auch vor der Flugsicherung nicht halt. Die Folgen sind nicht zu übersehen.

TEXT: HEINRICH GROSSBONGARDT

Nach der jüngsten Umfrage der IFATCA (International Federation of Air Traffic Controller Associations) unter ihren europäischen Mitgliedsorganisationen gibt es neben Eurocontrol selbst nur zwei ANSP (Air Navigation Service Provider) in Europa, bei denen, bildlich gesprochen, die Welt in Ordnung ist: ROMATSA (Rumänien) und Fintraffic (Finnland). Überall sonst berichten die Mitglieder von mehr oder weniger großen Problemen infolge von Personalmangel, wobei die Situation in Deutschland noch vergleichsweise gut ist.

Abgefragt wurden:

- die allgemeine Personalsituation in den Bereichen Tower, Approach und ACC (Area Control Center) sowie den Unterstützungsbereichen ihres Flugsicherungsdienstes,
- die Häufigkeit von Überstunden in den einzelnen Bereichen,
- die Vorlaufzeit für die Personalplanung sowie
- ob und wie oft Personalmangel als „contributing factor“ bei sicherheitsrelevanten Vorfällen identifiziert wurde.

Zu den Ländern, in denen die Lage besonders kritisch ist, gehört Spanien. Obwohl jedes Jahr rund 150 neue Lotsen eingestellt werden, gibt es nach Angaben der nationalen Flugslotsengewerkschaft USCA (Unión Sindical de Controladores Aéreos) in allen Bereichen einen chronischen Personalmangel. Besonders alarmierend ist, dass dieser bereits zu sicherheitsrelevanten Vorfällen beigetragen hat.

20 Prozent Überstunden sind normal

In den vier italienischen ACC verlangt die ENAV, eine Aktiengesellschaft, die an der Börse Mailand notiert ist, von den Lotsinnen und Lotsen bereits im Februar Überstunden und zusätzliche Schichten – also zu einem Zeitpunkt, wenn die Zahl der Flüge gerade erst wieder zu steigen beginnt.

Sicherheitskritische Vorfälle, bei denen Personalmangel in der Flugsicherung einer der Faktoren war, meldet auch die Belgische BGATC (Belgian Guild of Air Traffic Controllers). Approach und das ACC können nur am Laufen gehalten werden, weil die Controller regelmäßig mehr als 20 Prozent Überstunden leisten.

Wer glaubt, das Problem konzentrierte sich auf Südeuropa, der irrt. Die dänischen Controller bezeichnen die Situation vor allem bei Tower und Approach in Kopenhagen als „mehr als kritisch“.



Kann ich das überhaupt? Frau kann es bei Aviation4Girls einfach mal probieren.

NAVIAR, der dänische ANSP, sei in hohem Maße darauf angewiesen, dass Mitarbeiter ihre freien Tage verkaufen. Damit sowohl der tägliche Flugverkehr als auch die Supportfunktionen reibungslos funktionieren, müsste jeder Fluglotse in diesem Bereich bereit sein, im Durchschnitt etwa 40 freie Tage für zusätzliche Schichten zu verkaufen.

Unübersehbare Warnzeichen

„In Europa fehlen zwischen 700 und 1.000 Fluglotsen“, sagte Frédéric Deleau, seinerzeit Executive Vice President der IFATCA, 2023 gegenüber der Zeitschrift Politico. Damit ist die Situation zwar längst nicht so schlimm wie in den USA (siehe *flugleiter* 6/2025). Dort ist eine Sechs-Tage-Woche für Controller der Normalfall, weil mehr als ein Viertel aller Stellen unbesetzt ist.



Wenn der Luftverkehr weiterhin so stark wächst wie 2024, gibt es keine kurzfristige Lösung. «

Marc Baumgartner, IFATCA

Alarmierend ist die Situation aber allemal. Die Überstunden, mit denen die Kapazität trotz Personalmangels aufrechterhalten werden soll, fallen nicht gleichmäßig verteilt über das Jahr an, sondern in den Sommermonaten, wo am Himmel besonders viel los und die Arbeitsbelastung ohnehin sehr hoch ist. Problematisch ist auch, dass in vielen Ländern kaum ausreichend Zeit für das Training bleibt. →

Frauen sind in allen Bereichen der Luftfahrt unterrepräsentiert: in der Technik, im Cockpit und auch in der Flugsicherung. Eurocontrol ist jedes Jahr Gastgeber der Veranstaltung Aviation4Girls, mit der junge Frauen für einen Beruf in der Luftfahrt gewonnen werden sollen.

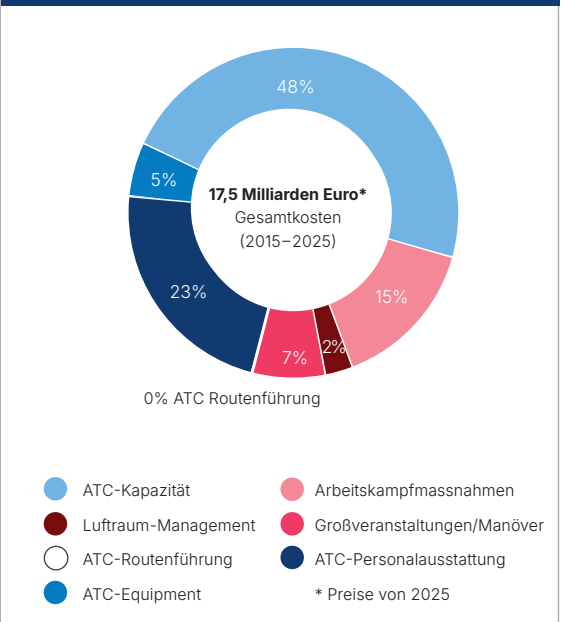
Zwar ist die Passagierluftfahrt in Europa in den vergangenen 24 Jahren von Zusammenstößen verschont geblieben, aber die wachsende Zahl der Close Calls ist ein Warnsignal. Es überrascht kaum, dass der spanische Luftraum dabei besonders betroffen ist. Allein zwischen Januar 2019 und September 2022 kam es am Flughafen Malaga zu 43 Near Misses, von denen 13 als Major Events eingestuft wurden.

Am 10. Juli dieses Jahres kamen sich im Oceanic Sector der FIR Canary Islands ein Airbus A321XLR der Iberia und eine Boeing 787-9 von Air Europa gefährlich nahe. Beide flogen auf dem Airway N875 auf demselben Flight Level auf Gegenkurs. TCAS rettete einmal mehr den Tag. Die Untersuchung des Zwischenfalls läuft.

IATA reklamiert Milliarden Schaden

Auch wirtschaftlich hinterlässt der Personalmangel Spuren. „Von allen durch die Flugsicherungsorganisation (ANSP) beeinflussbaren Verspätungen waren Personal- und Kapazitätsprobleme in der Flugsicherung die häufigsten Ursachen; auf sie entfielen im Jahr 2025 84,5 Prozent der durch die ANSP beeinflussbaren Verspätungen“, klagt die IATA in einer im Februar 2026 veröffentlichten Untersuchung zu diesem Thema. „Kapazitätsbedingte Störungen nahmen seit 2015 um 159,1 Prozent zu, personalbedingte Verspätungen um 192,1 Prozent, während das Verkehrsaufkommen in diesem Zeitraum lediglich um 11,5 Prozent stieg.“ Für den Zeitraum 2015 bis 2025 beziffert die IATA den wirtschaftlichen Schaden für die Airlines auf 17,5 Milliarden Euro, wovon 23 Prozent, also 4 Milliarden Euro, auf Personalmangel zurückzuführen seien.

Gesamtkosten der durch die Flugsicherung verursachten Verspätungen 2015–2025



Angesichts dieser Zahlen ist es verwunderlich, dass die Lobbyorganisationen der deutschen Luftverkehrsindustrie auf eine Kostensenkung pochen, wo doch höhere Investitionen in Personal und Technik die logischere Antwort auf das Problem wären.

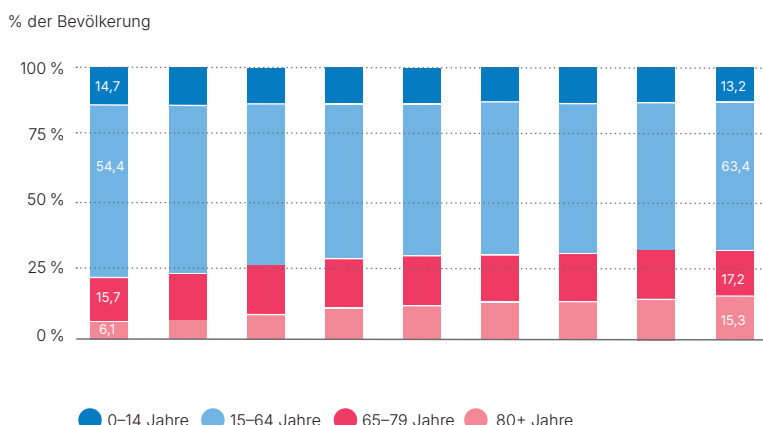
Eurocontrol schätzte den Schaden für das Jahr 2022 auf 800 Millionen Euro. Es fehlten zwischen 700 und 800 Lotsen. Der damalige IFATCA-Vorstand Frédéric Deleau wies darauf hin, dass die Ausbildung des notwendigen Nachwuchses ein einmaliges Investment in Höhe von 70 bis 200 Millionen Euro erfordere; und er stellte die rhetorische Frage: „Was ist das im Vergleich zu jährlichen Kosten in Höhe von 800 Millionen Euro?“

Zu viele Aussteiger, zu wenig Einsteiger

Eine zentrale Ursache für die Situation ist der demografische Wandel. Er stellt alle westlichen Nationen vor massive Probleme. Aus Ländern mit einer wachsenden Bevölkerung und einem niedrigen, stabilen Altersdurchschnitt werden solche, die altern und in der die jüngeren Jahrgänge schwächer sind als die älteren. In diesen Gesellschaften ist die Zahl derer, die das Rentenalter erreichen, größer als die der Berufsanfänger.

So altert Europa

Prognose zur Entwicklung der Altersstruktur der EU-Bevölkerung



Noch zu Anfang des vorigen Jahrhunderts zeigte die Alterspyramide einen perfekten Aufbau: unten breit, oben schmal. Aber die beiden Weltkriege haben deutliche Spuren hinterlassen. Millionen Männer waren auf den Schlachtfeldern gestorben und die Geburtenrate sank. Die langen Schatten von Krieg und Not wirkten sich eine Generation später erneut aus; die durch den Krieg dezimierten Jahrgänge setzten weniger Kinder in die Welt.

1950 gab es in Deutschland noch doppelt so viele Menschen unter 20 wie über 59. Dieses Verhältnis verschob sich in den folgenden Jahrzehnten nicht nur in Deutschland, sondern in nahezu allen Industriestaaten zugunsten einer Bevölkerungsstruktur, bei der die Zahl der Jungen wegen einer niedrigen Geburtenrate weiter sinkt und die der Alten steigt. 1964 wurden in Deutschland 1,35 Millionen Kinder geboren, so viele wie nie zuvor seit dem Zweiten Weltkrieg und so viele wie nie wieder danach. Seit 1972 hat das natürliche Bevölkerungswachstum in Deutschland ein Ende. In anderen europäischen Ländern ist die Situation ähnlich.

Auch wenn das Ende des Babybooms der späten fünfziger und frühen sechziger Jahre landläufig als Pillenknick bezeichnet wird, hat dieser nach Ansicht von Bevölkerungsforschern wenig bis nichts mit dem Einbruch der Geburtenrate zu tun. In größerem Umfang wurde die Pille nämlich erst ab Anfang der siebziger Jahre verschrieben.

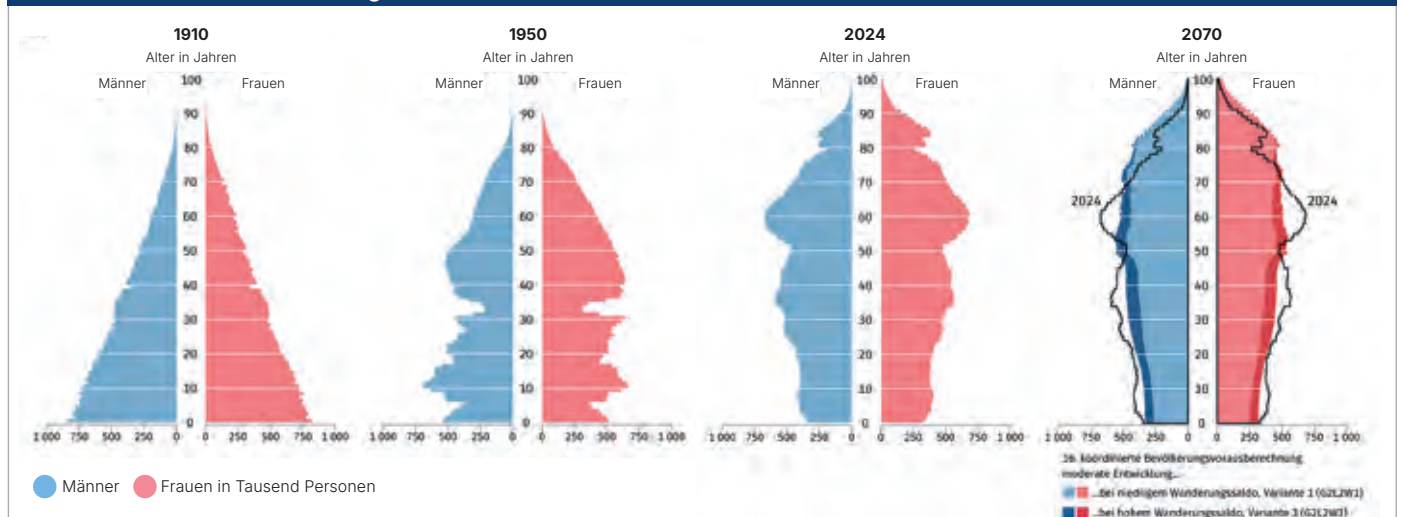
Längere Zeit wurde der einsetzende Nachwuchsmangel in weiten Bereichen der Wirtschaft kaschiert und ignoriert. Nach dem Ende der Pandemie trat er aber umso deutlicher zutage. Jedem Jahrgang, der sich aus dem Berufsleben verabschiedet, steht ein zahlenmäßig deutlich schwächerer Jahrgang an Berufsanfängern gegenüber. Der „War for Talents“ ist voll entbrannt.

Während Unternehmen in manchen Bereichen die Anforderungen an den Nachwuchs senken können oder verstärkt auf Seiteneinsteiger setzen, ist dies bei Fluglotsen so wenig möglich wie im Cockpit. Wer bei den Anforderungen Abstriche macht, setzt die Sicherheit des Luftverkehrs aufs Spiel. Um einen Lotsen auszubilden, benötigt man im Durchschnitt 400 Bewerber, die den Auswahlprozess starten. An diesem Verhältnis hat sich in den vergangenen zwei Jahrzehnten nichts geändert.

27.000 neue Lotsen bis 2034

Doch es geht nicht allein darum, die ruhestandsbedingten Lücken zu schließen. Der Luftverkehr wächst ungebrochen und die Airlines machen Druck, dass die Rahmenbedingungen dafür geschaffen werden. Der im Frühjahr veröffentlichten Verkehrsprognose für den Zeitraum 2026 bis 2032 legt Eurocontrol im Basisszenario eine Wachstumsrate von 2,1 Prozent zugrunde. Die Zahl der Flüge würde von 11,0 auf 12,8 Millionen steigen. Bei einer positiven Entwicklung des wirtschaftlichen und geopolitischen Umfelds könnten es aber durchaus 14,5 Millionen werden, ein Drittel mehr als noch 2025. ➔

Altersstruktur der Bevölkerung in Deutschland





Marc Baumgartner
ist Center Supervisor im ACC Genf und SESAR/EASA Coordinator der IFATCA.

Laut des AVIATION Talent Forecast 2025 des Simulatorherstellers CAE werden bis 2034 weltweit 71.000 neue Fluglotsen benötigt, davon 27.000 in Europa, mehr als in jeder anderen Weltregion. Nach dieser Prognose wird 2034 nur noch jeder Zweite der 96.000 heute tätigen Lotsen im Dienst sein. Die nächste Generation übernimmt, wobei der Verlust an Erfahrung und Routine ein Aspekt ist, der zweifellos ebenfalls eine nähere Betrachtung verdient.

Marc Baumgartner, SESAR/EASA Coordinator der IFATCA und ehemals Präsident und CEO der Organisation, spricht in Zusammenhang mit den Nachwuchsproblemen der ANSP von einem „perfekten Sturm“, einem Ereignis, das definitionsgemäß durch eine seltene Kombination von Umständen zur schweren Katastrophe wird. Er sieht die Flugsicherung auf eine systemische Krise zusteuern.

Eine der Maßnahmen, die Baumgartner vorschlägt, ist, den Aufwand für Personalmarketing und Ausbildung aus den Kosteneffizienzvorgaben der EU auszuklammern. Das soll den ANSP den

finanziellen Spielraum geben, um stärker in die Qualifizierung des Berufsnachwuchses investieren zu können. Ein anderer Vorschlag ist die grenzüberschreitende Zusammenarbeit bei der Ausbildung, um Engpässe in diesem Bereich zu überwinden.

Aber letztlich braucht es nach seiner Ansicht grundsätzliche Veränderungen und eine umfassende Neugestaltung des Flugverkehrsmanagements: „Das Problem der Fragmentierung muss ernsthaft angegangen werden, um den zukünftigen Herausforderungen zu begegnen und die Entwicklung sowie das erfolgreiche Wachstum der europäischen Luftfahrtindustrie zu unterstützen.“ ●

Autor: Heinrich Großbongardt



Die Luftfahrt ist seine große Leidenschaft. Er ist ein gefragter Experte. Auf der Liste seiner Kunden finden sich Namen wie Airbus, Boeing und Lufthansa.



Ihre Meinung ist gefragt

Ein Eckpfeiler des neuen Konzeptes ist, dass es in jedem Heft einen thematischen Schwerpunkt (Focus) gibt, der unter verschiedenen Blickwinkeln beleuchtet wird. In der aktuellen Aus-

gabe geht es um Generationen – das Miteinander der Generationen, die Probleme, die dadurch entstehen, dass die Babyboomer in Rente gehen, und die nächste Flugzeuggeneration.

Für den neuen *flugleiter* haben wir von Mitgliedern, aber auch von externen Lesern viel positives Feedback erhalten. Als die Firma Art Works! unter Leitung von Imke Rieken und Heinrich Großbongardt als neuer Chefredakteur das neue Konzept für

den *flugleiter* entwickelten, haben sie unter anderem auf die Ergebnisse einer Leserbefragung zurückgegriffen, die wir 2024 durchgeführt haben.

Auch jetzt ist wieder Ihre Meinung gefragt. Wir möchten wissen, wie die Veränderungen, die wir vorgenommen haben, bei Ihnen ankommen. Gefällt Ihnen der neue Look? Trifft die Thememischung Ihr Informationsbedürfnis? Gibt es etwas, das wir besser machen können?

Über den QR-Code gelangen Sie direkt zu unserer Onlinebefragung. Sie



nimmt etwa fünf Minuten in Anspruch. Herzlichen Dank für Ihre Mithilfe.

Das Redaktionsteam

Liebe Leserinnen und Leser,

im vorigen Jahr haben wir den *flugleiter* einer gründlichen Überarbeitung unterzogen. Im Dezember erschien unser Magazin in einer neuen Optik und einem neuen redaktionellen Konzept. Die Zahl der Ausgaben haben wir von sechs auf vier verringert. Während der Umfang in der Vergangenheit von Ausgabe zu Ausgabe schwankte, gibt es jetzt eine festgelegte Seitenzahl.



»Frauen sind leistungsbereiter als Männer«

Interview mit Wiebke Melcher, Diplom-Psychologin am Institut für Luft- und Raumfahrtmedizin des DLR in Hamburg. Sie ist an der Auswahl von Fluglotsen für die DFS beteiligt und leitet ein Vorhaben mit Schwerpunkt auf der Mensch-Maschine-Interaktion.

INTERVIEW: HEINRICH GROSSBONGARDT

Mal ganz ehrlich, ist die „Generation TikTok“ tatsächlich so schlimm?

Nein, ist sie nach meinem persönlichen Eindruck nicht. Indem wir beim DLR zusammen mit den Auswahllotsen jedes Jahr Hunderte Interviews mit Bewerbern führen, sind wir in sehr engem Kontakt mit den jungen Menschen. Wir haben nicht den Eindruck, dass wir da andere Leute in der Auswahl vor uns haben als vor ein paar Jahren. Da sitzen uns immer noch superengagierte Menschen gegenüber, die gute Schulleistungen mitbringen, die auch in der Freizeit engagiert sind, und die über sehr gute kognitive Fähigkeiten verfügen.

Aber man liest doch überall, dass die jungen Menschen von heute ganz anders sind als die Millennials oder gar die Babyboomer?

In diesem Bereich tummeln sich viele selbst ernannte Generationenforscher. Wir haben uns gefragt: Gibt es eigentlich ausreichend belastbare Studien dazu und lassen sich allgemeingültige Aussagen treffen? Und da lautet die Antwort: Nein. Zum einen gibt es zu wenige Studien und zum Zweiten ist es schwierig, die verschiedenen Effekte zu trennen, beispielsweise einen möglichen Generationeneffekt von der Veränderung des Zeitgeistes.

Man hört häufig, dass es der Jugend an Leistungsbereitschaft fehle.

Es gibt nur sehr, sehr wenige Studien, die Daten über einen langen Zeitraum erhoben haben. Wenn man in einer Querschnittsbefragung die Arbeitsmotivation von Personen im Alter von 20, 40 und 60 Jahren abfragt, bekommt man unterschiedliche Antworten. Das liegt aber auch daran, dass sie altersbedingt in ganz unterschiedlichen Lebensphasen stecken.

Ich gehöre selbst zu den Millennials. Auch uns als Generation Y wurde nachgesagt, dass wir alles hinterfragen und uns die Arbeitsmotivation fehle. Wie unbegründet das war, sieht man heute im Abstand von 20 Jahren.

Die Welt ist nicht untergegangen ...

Nein, sie dreht sich weiter. Ich glaube, dass sich viele unterschiedliche Einflüsse auf die Arbeitsmotivation auswirken. Da ist zum Beispiel die Lage auf dem Arbeitsmarkt. Als die Millennials auf Jobsuche gingen, herrschte gerade eine Wirtschaftskrise. Heute haben die jungen Menschen sehr viel mehr Möglichkeiten. Sie treten einem potenziellen Arbeitgeber deshalb mit einem ganz anderen Selbstverständnis und Selbstbewusstsein gegenüber.

Ihre Daten aus den Eignungsuntersuchungen für die DFS reichen über 40 Jahre zurück. Können Sie da gar keine Unterschiede feststellen?

In unserem Persönlichkeitsfragebogen versuchen wir auch einen Eindruck von der Leistungsmotivation eines Bewerbers zu bekommen. Ich habe mir die Daten unter diesem Blickwinkel angesehen. Da ist tatsächlich ein Effekt sichtbar, der statistisch signifikant ist. Aber bei einer Stichprobe von mehreren Zehntausend reichen dafür schon sehr, sehr kleine Effekte. Die Effektstärke ist also nicht sehr groß.

Spannend finde ich aber, dass Frauen nach diesen Daten leistungsbereiter sind als Männer – oder, dass sie zumindest eine höhere Leistungsmotivation angeben. Das kann aber auch daran liegen, dass Flugsicherung immer noch eine Männerdomäne ist und Bewerberinnen das Gefühl haben, sie müssten motivierter sein als ihre männlichen Kollegen.

Vielleicht bewerben sich überhaupt nur die jungen Frauen, die besonders leistungsorientiert sind.

Genau, das könnte auch sein. Etwas sehr Interessantes zeigte sich aber, als ich untersucht habe, ob es einen Zusammenhang zwischen der Leistungsmotivation und dem Lebensalter der Bewerber gibt. Zwischen 18 und 25 Jahren hat das Lebensalter zum Zeitpunkt der Befragung einen deutlich größeren Effekt auf die selbst berichtete Leistungsmotivation als das Geschlecht, dem ich mich zugehörig fühle, oder die Generationenzugehörigkeit.

Jemand, der noch in der Schule ist, hat einen anderen Lebens- und Erwartungshorizont als jemand, der schon mit dem Studium angefangen hat oder womöglich schon einen Bachelor mitbringt beziehungsweise eine andere Ausbildung gemacht hat.

Hinter den meisten Headlines, die man in den Medien zum Thema Generationen findet, steckt in der Regel entweder eine sehr verkürzte Darstellung oder Studien, die oftmals weder repräsentativ noch methodisch sauber sind. Mir stellt sich dabei die Frage, ob es eigentlich fair ist, den jungen Menschen auf der Basis von anekdotischer Evidenz irgendetwas zu unterstellen.

Wie schützen Sie sich eigentlich vor solchen Einflüssen?

Wir nennen in der Psychologie diese Einflüsse Beobachtungs- oder Wahrnehmungsfehler. Im Rahmen ihres jährlichen Trainings setzen sich die Mitglieder der Auswahlkommission regelmäßig damit auseinander. Wir müssen uns bei der Bewertung der Bewerber immer bewusst sein, dass es solche Wahrnehmungsfehler gibt, um eben nicht Gefahr zu laufen, ihnen zu unterliegen. ●



Gigantisches Konzept: Die Dimensionen des Radia WindRunner stellen jedes andere Frachtflugzeug in den Schatten. Der Erstflug soll 2030 erfolgen.

Größer, schneller, grüner

A large commercial airplane is shown on a tarmac at dusk or dawn. The cargo door is open, revealing the interior structure and engines. Several ground crew members are visible near the aircraft. In the background, there are airport buildings and a pickup truck.

Ginge es nach ihren Kunden, hätten Airbus und Boeing längst mit der Entwicklung der nächsten Flugzeuggeneration begonnen. Aber die lassen sich noch Zeit. Gleichzeitig drängen Neulinge, die Milliarden an Venture Capital eingesammelt haben, mit Flugzeugen auf den Markt, die ganz anders aussehen. →

TEXT: HEINRICH GROSSBONGARDT



© Airbus

Zeigen, was denkbar ist:
Der Bird of Prey repräsentiert ein theoretisches hybrid-elektrisches Flugzeug für den regionalen Luftverkehr.



© Boeing

Ein mutiger Versuch:
Der Sonic Cruiser von Boeing sollte knapp unter der Schallgeschwindigkeit fliegen. Die Airlines wollten ihn nicht.



© JetZero

Auf dem Weg zum Erstflug:
Angesichts hoher Kerosinpreise stößt der Blended Wing Body von JetZero bei Airlines auf großes Interesse.

Eines Tages werden auch die A320 und die 737 unweigerlich zum alten Eisen gehören. Zu laut, zu durstig, zu teuer im Unterhalt. Fliegen muss immer billiger werden, damit immer mehr Menschen es sich leisten können. 5,2 Milliarden Tickets verkauften die Airlines im vergangenen Jahr, zehn Milliarden sollen es nach der jüngsten Marktprognose von Airbus in 20 Jahren sein. Dafür wird man doppelt so viele Flugzeuge benötigen wie heute. Beide Hersteller sitzen auf zum Platzen gefüllten Auftragspolstern. Ihre Produktion ist auf Jahre ausverkauft. Wer heute eine A320neo bestellt, muss mindestens zehn Jahre warten, bis er sie bekommt. Weder Airbus noch Boeing haben es also übermäßig eilig, in Neues zu investieren.

Unmittelbar vor der Farnborough Airshow ließ Airbus-Chef Guillaume Faury verlauten, man peile das Jahr 2030 an, um mit der Entwicklung eines A320-Nachfolgers zu beginnen. Vor Mitte des nächsten Jahrzehnts ist also nicht mit einer A3X0 zu rechnen. Diese wird eine komplette Neuentwicklung sein, denn die Technik der A320 ist nach 40 Jahren ausgereizt.



**Wir sagen, was wir tun;
wir tun, was wir sagen.
Wir arbeiten an dem
Nachfolger des A320. «**

Guillaume Faury, CEO Airbus

Für die Boeing 737 gilt das erst recht. Der finanziell angeschlagene Konzern, der unter dem neuen CEO Kelly Ortberg erst langsam wieder Tritt fasst, würde diesen Kraftakt ohne Zweifel gern noch ein paar Jahre hinausschieben. Aber die Kunden haben mehr als einmal deutlich gemacht, dass Wettbewerb dringend nötig ist.

Rotierende Säbel

15, besser noch 20 Prozent Treibstoffersparnis erwarten die Fluggesellschaften von jeder neuen Flugzeuggeneration. In der Vergangenheit steuerten die Flugzeugkonstrukteure durch verfeinerte Aerodynamik und ein niedrigeres Gewicht nur ein Drittel dazu bei. Der Rest stammt von immer effizienteren Triebwerken.

Der derzeit größte Hoffnungsträger bei der Suche nach einem neuen Antrieb ist das Projekt RISE des französisch-amerikanischen Triebwerkherstellers CFMI. Der Motor sieht aus, als habe jemand ein Düsentriebwerk mit einer Propellerturbine gekreuzt, wobei die Propeller durch ein Dutzend riesiger, säbelförmig geschwungener Schaufeln ersetzt wurden. Die Ingenieure hoffen, er werde mit 20 Prozent weniger Kerosin auskommen als heutige Motoren. Erste Testflüge sollen an einer A380 stattfinden.

Das Flugzeug, das es antreibt – ganz gleich, ob es nun aus Seattle oder Toulouse kommt –, wird aus Gründen der Gewichtersparnis aus Kohlefaser gebaut sein, so wie heute schon der Airbus A350 und die Boeing 787. Um den Luftwiderstand zu verringern, wird es sehr schlanke Flügel mit einer deutlich größeren Spannweite haben als seine Vorgänger.

Damit sie dieselben Gate- und Abstellpositionen wie die A320 und 737 nutzen können, werden sie ihre Flügelspitzen nach der Landung hochklappen. Und wegen des riesigen Durchmessers der neuen Triebwerke, werden sie auf hohen, staksigen Beinen umherrollen.

Insgesamt wird die neue Flugzeuggeneration aber nicht grundsätzlich anders aussehen als die vorherigen. Zwar bedient Airbus die Phantasie der Öffentlichkeit von Zeit zu Zeit immer mal wieder mit futuristischen Entwürfen. Doch bei diesen handelt es sich nie um konkrete Projekte mit Aussicht auf Realisierung. Solche Studien sind das Ergebnis von Forschungsreisen in aeronautisches Neuland. Ihr Ziel ist es, zu erkunden, was eines Tages möglich sein könnte, ohne auf die wirtschaftlichen und operativen Zwänge von heute Rücksicht nehmen zu müssen.

Die „Röhre mit Flügeln“ bleibt jedenfalls bei Airbus und Boeing der Standard. Auf ein Flugzeug, das radikal anders aussieht, so wie einst der Boeing Sonic Cruiser, wird man vergebens warten. Warum auch zusätzliche Risiken eingehen, indem man von dem abweicht, dessen Aerodynamik und Struktur man seit Jahrzehnten aus dem Effeff beherrscht.

Ein Flügel ohne Anfang und Ende

Doch Designansätze für Flugzeuge, die ganz anders aussehen als die der beiden etablierten Hersteller, gibt es viele. Da ist etwa der Box Wing, ein Konzept, das Ludwig Prandtl, der Vater der Aerodynamik, der Welt schon 1924 vorgestellt hat.



© Mahepa

Ludwig Prantl lässt grüßen:
Schon 1924 erdachte der Vater der Aerodynamik ein Flugzeug, dessen Flügel keinen Anfang und kein Ende hat.



© NASA

Airliner im Cessna-Look:
Die Streben des möglichen 737-Nachfolgers Truss-Braced Wing sollen schlankere Flügel mit weniger Widerstand ermöglichen.



© Airbus

Zukunftsmusik aus Toulouse:
Bei dieser Vision eines Airbus für das Jahr 2050 erzeugt der Rumpf einen Teil des Auftriebs und hilft so Treibstoff zu sparen.

30 bis 40 Prozent des Luftwiderstands eines Verkehrsflugzeugs stammen vom induzierten Widerstand. Seine Quelle sind die mächtigen, energiefressenden Wirbel, die durch den Druckausgleich zwischen Flügelunter- und -oberseite an den Flügelspitzen entstehen. Prantl schlug vor, einen endlosen Flügel zu bauen, indem man die Tragflächen wie bei einem Doppeldecker anordnet und ihre Enden verbindet.

Unterstützt mit drei Millionen Euro an Forschungsmitteln der EU hat die Universität von Pisa die 100 Jahre alte Idee unter die Lupe genommen. Die Wissenschaftler kamen zu dem Ergebnis, dass ein Flugzeug in der Größe einer A320 nicht nur technisch realisierbar wäre, sondern auch bis zu 22 Prozent weniger Treibstoff verbrauchen würde.

Im Rahmen des Luftfahrtforschungsprogramms der Bundesregierung untersuchen derzeit drei deutsche Universitäten gemeinsam mit dem Thinktank Bauhaus Luftfahrt den Kastenflügel als mögliche Lösung für ein Regionalflugzeug mit Brennstoffzellenantrieb.

Die fliegende Flunder

Während diese Idee auf ihre konkrete Umsetzung wartet, ist das bereits 1910 von Hugo Junkers patentierte Prinzip des Nurflüglers – zumindest bei der U.S. Air Force – schon Realität. Sowohl der Tarnkappenbomber B-2 als auch sein Nachfolger B-21 nutzen die Vorteile dieser Idee.

Aber auch in abgewandelter Form als BWB (Blended Wing Body) könnte er schon bald auf den Flughäfen zu sehen sein. Von einem Nurflügler unterscheidet er sich dadurch, dass er einen definierten Rumpf hat, der aber nahtlos in die Flügel übergeht. Airbus, Lockheed und vor allem Boeing haben sich immer wieder mit diesem Thema beschäftigt. In Zusammenarbeit mit der NASA hat Boeing die Flugeigenschaften anhand eines Modells mit sechs Metern Spannweite erforscht. 2013 wurde das Programm beendet.

Mit den heutigen Triebwerken würde ein BWB 35 bis 40 Prozent weniger Treibstoff verbrauchen als konventionelle Flugzeuge, weil der Rumpf selbst einen großen Teil des Auftriebs erzeugt. →

„PISA-Test“ bestanden: Der Boxed Wing von Ludwig Prantl würde nach Untersuchungen der Universität Pisa 22 Prozent Kerosin sparen.



© University of Pisa



Fliegendes Großmaul: Der Rumpf einer 747 hätte in dem Windrunner problemlos Platz.

Gleich zwei mit reichlich Investorengeldern ausgestattete Start-ups entwickeln derzeit einen „fliegenden Manta“: Natilus in San Diego und JetZero am Flughafen Long Beach, nur eineinhalb Kilometer von der Stelle entfernt, wo einst das Werk von McDonnell Douglas stand. Natilus zielt mit seiner Horizon Evo auf den Markt der A320 und 737. Das Unternehmen verspricht nicht nur mehr Umweltfreundlichkeit, sondern dank einer Kabine, die doppelt so breit ist wie die der A320, ein in dieser Klasse ganz neues Reiseerlebnis.

JetZero baut bereits einen Demonstrator, dessen Spannweite fast so groß sein wird wie die einer A330 und der schon 2027 seinen Erstflug machen soll. Das Geld dafür, 235 Millionen Dollar, stammt aus den Kassen des Pentagon. Es sieht in einem solchen Flugzeug einen möglichen Nachfolger für die Boeing C-17. Überhaupt ist der riesige Innenraum eines BWB für den Transport von Fracht ideal. Bis 2030 will JetZero sein erstes Serienflugzeug, die Z4, in die Luft bringen.

Bei den Fluggesellschaften stößt das Flugzeug mit 250 Sitzen und knapp 10.000 Kilometern Reichweite auf bemerkenswertes Interesse. Alaska Airlines hat eine ungenannte Summe in das Unternehmen investiert, United Airlines hat sich Kaufrchte für 200 Flugzeuge gesichert und während der Farnborough Air Show im Juli unterzeichnete Gulf Air eine Absichtserklärung für 24 Maschinen.

Der weiße Überriese

Manchmal muss ein Flugzeug ein wenig größer sein. Wenn man etwa im Falle eines Triebwerksschadens den voll aufgerüsteten Motor einer Boeing 777 durch die Weltgeschichte transportieren muss, ist die riesige Antonov An-124 nicht nur die erste Wahl, sie ist die einzige. Für bestimmte Aufgaben ist aber auch sie zu klein.

Das musste auch die amerikanische Firma Radia feststellen. Sie wurde gegründet, um in den USA riesige, GigaWind genannte Windturbinen zu bauen – 265 Meter hohe Türme mit einer Leistung von 10 Megawatt. Der Transport der 105 Meter langen Rotorblätter über große Entfernungen erwies sich als unüberwindliche Hürde.

Unternehmensgründer Mark Lundstrom verfiel zur Lösung auf eine radikale Idee: den Bau eines Flugzeugs eigens für diesen Zweck. Die Dimensionen des Radia WindRunner stellen jedes andere Frachtflugzeug in den Schatten. Der Frachtraum hat einen Durchmesser von zehn Metern, genug, um den Rumpf einer Boeing 747 darin verschwinden zu lassen. Angesichts der Länge von 110 Metern wirken die Flügel trotz der Spannweite von 80 Metern beinahe wie Stummel. Für Start und Landung soll eine 1.800 Meter lange, unbefestigte Piste reichen. Die Entwicklung läuft, der Erstflug ist nach neuesten Meldungen für 2030 geplant.

Sparwunder: Auch das amerikanische Militär hat ein Auge auf die fliegende Flunder von JetZero geworfen.





Überschall ganz ohne Knall: Die Boom Overture darf auch über Land mit mehr als Mach 1 unterwegs sein.

Inzwischen wächst die Zahl der möglichen Anwendungen laufend: Triebwerke, große Maschinen aller Art, Rumpfsegmente und Flügel von Flugzeugen sowie Raketenbooster für die Raumfahrt. Der Markt für übergroße Fracht boomt und soll 2030 ein Volumen von 34 Milliarden Dollar haben. Das bedeutet viel Arbeit für den Megaflieger. Auch das Militär auf beiden Seiten des Atlantiks ist inzwischen auf ihn aufmerksam geworden.

Der Enkel der Concorde

Die Concorde ist eine Ikone des modernen Luftverkehrs. Am 27. Juni 2003 fand der letzte Linienflug des britisch-französischen Überschalljets statt. Seither gibt es den Traum von einem Nachfolger, in dem man den Atlantik ebenso schnell und elegant überqueren kann.

Das amerikanische Unternehmen Boom will ihn mit seinem Overture genannten Jet Anfang des kommenden Jahrzehnts Wirklichkeit werden lassen. Das Roll-out für den ersten Prototyp ist für 2027 geplant.

Die Overture soll 80 Passagiere mit 1,7-facher Schallgeschwindigkeit bis zu 7.900 Kilometer weit fliegen können. Sie ist langsamer als die Concorde, denn der bei doppelter Schallgeschwindigkeit entstehenden Reibungshitze würde der Kohlefaserrumpf nicht standhalten. Aber auch so schrumpft die Flugzeit zwischen London und New York von siebeneinhalb auf weniger als vier Stunden. Von San Francisco nach Tokio wird ein Flug in der Overture statt der heutigen elf Stunden weniger als sechs benötigen. Dabei sollen die Tickets nach Angaben des Unternehmens nicht teurer sein als ein heutiger Flug in der Business Class. Es wäre aber verwunderlich, wenn die Airlines nicht versuchen würden, von ihren Passagieren einen saftigen Expresszuschlag zu kassieren.

Anders als die Concorde wird die Overture sogar über Land mit bis zu Mach 1,3 unterwegs sein dürfen. Bis zu dieser Geschwindigkeit wird die Schockwelle, die das Flugzeug jenseits der Schallgeschwindigkeit gleich einer Schleppe hinter sich herzieht, durch die verschiedenen Luftschichten in der Atmosphäre reflektiert und gebrochen,



Ein Flugzeug zu erfinden ist nichts. Eines zu bauen ist etwas. Es zu fliegen ist alles.«

Otto Lilienthal, Luftfahrtpionier

sodass man am Boden allenfalls eine Art Rumpeln vernimmt. Mit einem eigens dafür gebauten Demonstrator hat das Unternehmen in mehreren Testflügen über der Mojave-Wüste in Kalifornien den Nachweis erbracht, dass dies tatsächlich funktioniert. 130 Vorbestellungen hat Boom bereits einsammeln können. Alle Kunden stammen aus der ersten Liga des internationalen Luftverkehrs: American Airlines, United Airlines und Japan Airlines. ●

Autor: Heinrich Großbongardt



Die Luftfahrt ist seine große Leidenschaft. Er ist ein gefragter Experte. Auf der Liste seiner Kunden finden sich Namen wie Airbus, Boeing und Lufthansa.

Was kostet eigentlich Flugsicherung?

Wenn über die hohen Kosten des Fliegens diskutiert wird, stehen meist die Luftverkehrsteuer oder die Flughafenentgelte im Fokus. Auch die Flugsicherungsgebühren geraten regelmäßig in die Kritik. Wie entstehen sie eigentlich – und sind sie wirklich zu hoch?

TEXT: MICHAEL KUPPE

Nun arbeite ich schon seit mehreren Jahrzehnten als Fluglotse in der DFS, doch muss ich gestehen, dass ich noch immer auf dem falschen Fuß erwischt werde, wenn mich jemand nach Flugsicherungsgebühren fragt. Nein, jetzt ist Schluss! Ich will endlich mit einer fundierten Antwort parieren können. Also habe ich mal gründlich recherchiert.

Gebetsmühlenartig fordert der BDL (Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft) eine Senkung der Luftverkehrsteuer, der Flugsicherungsgebühren und der Flugsicherungsgebühren. Während die Luftverkehrsteuer zum Juli 2026 wieder gesenkt wurde, blieben die Flugsicherungsgebühren unverändert – zumindest wurden sie nicht gesenkt. Doch wie steht es um die Flugsicherungsgebühren? Hier lohnt sich – vielleicht nicht nur für mich – ein genauerer Blick, wie sich diese Gebühren grundsätzlich zusammensetzen.

Wer groß ist, zahlt mehr

Im Gegensatz zu einer Steuer oder einem Beitrag handelt es sich bei einer Gebühr um eine Zahlung, für die man eine konkrete Leistung in Anspruch nimmt. Im Fall der Flugsicherungsgebühr erfolgt die Berechnung individuell und setzt sich aus zwei Bausteinen zusammen, der Streckengebühr (En-route Charge) und der An-/Abfluggebühr

(Terminal Charge). Für jede der beiden Gebührenarten gibt es außerdem eine Einheitsrate, die von Land zu Land unterschiedlich ist. Gemeinsam ist beiden außerdem, dass größere Flugzeuge mehr zahlen als kleine. Maßgeblich ist dabei das MTOW (Maximum Takeoff Weight) in Tonnen. Ob ein Flugzeug halb leer oder bis auf den letzten Platz besetzt ist, spielt für die Höhe der Gebühren also keine Rolle.

Berechnung der Streckengebühr

Streckengebühr:

Einheitsrate × Distanzfaktor × Gewichtungsfaktor

Einheitsrate: 97,79 Euro (2026)
Distanzfaktor: Großkreisdistanz
geteilt durch 100
Gewichtungsfaktor: (MTOW : 50) ^{0,5}

Für ein Flugzeug mit einem MTOW von 50 Tonnen wird also für jede 100 Kilometer ein Betrag in Höhe der Einheitsrate, derzeit also 97,79 Euro, fällig. Bei der Berechnung der Flugstrecke bleiben 20 Kilometer außer Betracht, weil die Flugsicherungsdienstleistungen im Nahbereich von Start- und Zielflughafen von der An- und Abfluggebühr abgedeckt werden.

Der Quotient 50 stammt übrigens aus den siebziger Jahren, als ein Flugzeug dieser Größenordnung für Flüge innerhalb Europas noch der Normalfall war. Damals waren die Flugzeuge deutlich kleiner. Eine Boeing 737-200 mit ihren maximal 136 Sitzen, wie sie damals unter anderem bei Lufthansa im Einsatz war, hatte ein MTOW von 52,3 Tonnen. Die meistgeflogene Variante der aktuellen Generation, die 737-8, bringt es auf 82,1 Tonnen.

Zusätzlich zur Streckengebühr wird noch eine An- und Abfluggebühr fällig, sozusagen für den Service rund um den Start- und Zielflughafen (Tower/Approach). Diese Gebühr wird allerdings pro Flug nur einmal berechnet, in der Regel wird sie in Deutschland für den Abflug fällig. Nur bei Regionalflughäfen der Gruppe 2 (Dortmund, Karlsruhe/Baden-Baden, Memmingen, Friedrichshafen, Paderborn-Lippstadt, Saarbrücken, Rostock-Laage) wird der Anflug berechnet. Das führt dazu, dass ein Flug, der zum Beispiel von Hamburg, einem Flughafen der Gebührenzone 1, zu einem dieser Flughäfen führt, für den Anflug und für den Abflug gebührenpflichtig ist. Für den Rückflug gäbe es zum Ausgleich bei beiden Airports Flugsicherungsservice zum Nulltarif.

Berechnung der An-/Abfluggebühr

An-/Abfluggebühr = Einheitsrate × Gewichtungsfaktor

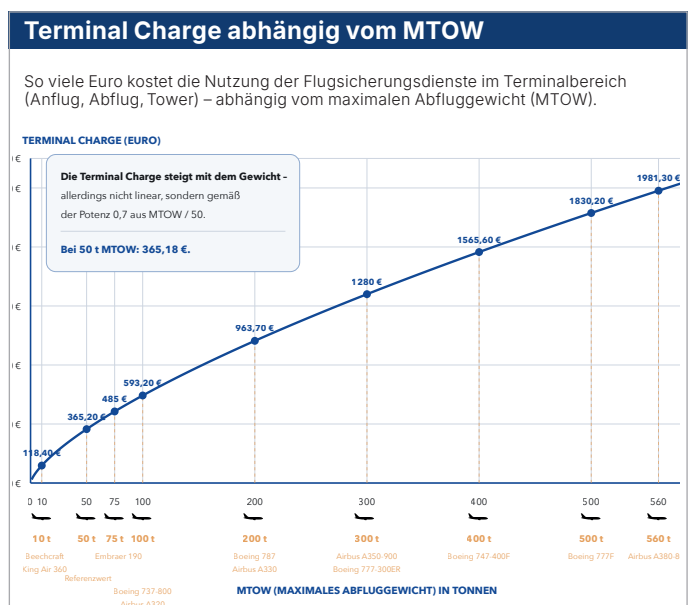
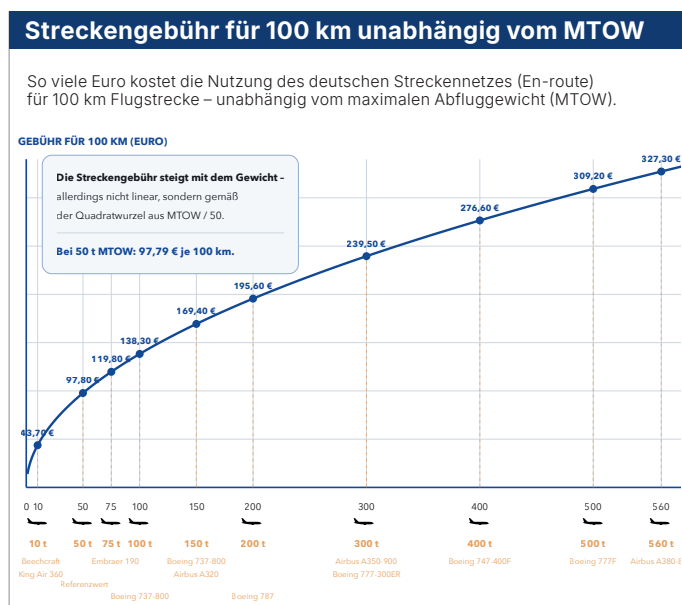
Einheitsrate: 365,18 Euro (2026)
 Gewichtungsfaktor: $(MTOW : 50)^{0,7}$

Maßgeblich ist beim MTOW nicht die Angabe des Flugzeugherstellers, sondern die Zulassungspapiere. Fluggesellschaften nutzen das für einen Kniff, mit dem sie gewichtsabhängige Gebühren sparen. Anders als eine A320, die Urlauber auf die Kanaren fliegt, wird ein Flugzeug desselben Typs, das auf Strecken von nur ein paar Hundert Kilometern unterwegs ist, das MTOW von 78 Tonnen auf diesen Flügen nicht annähernd erreichen. Die Betreiber lassen für solche Maschinen deshalb ein niedrigeres MTOW eintragen, manchmal dauerhaft, manchmal auch nach Jahreszeit und Einsatzzweck. Airbus schätzt, dass eine Senkung des MTOW auf dem Papier um 13 Prozent die gewichtsabhängigen Gebühren um bis zu zehn Prozent verringern kann.

Zum Beispiel Palma de Mallorca – Frankfurt

Ein anderer Spartrick funktioniert seit 2020 nicht mehr: Airlines gaben bis dahin mitunter einen Flugplan mit einem Routing auf, das um ANSP mit vermeintlich hohen Einheitsraten herumführte. War man erst mal in der Luft, fragten die Besatzungen nach einer Abkürzung über genau dieses Gebiet. Heute orientiert sich die Berechnung der Streckengebühr am tatsächlich geflogenen Streckenverlauf.

Der Luftraum, für den Eurocontrol zuständig ist, ist in Charging Zones aufgeteilt. Die Gebühren werden gemäß der Großkreisentfernung zwischen Ein- und Austrittspunkt dieser Zone berechnet. Zwischen Land- oder Wasserflächen wird dabei nicht unterschieden. →



Ein Flug von Frankfurt nach Palma mit einem Airbus A320 kostet 1.894,93 Euro Flugsicherungsgebühren (siehe Rechenbeispiel auf Seite 35). Abhängig vom genauen Routing kann der Betrag um wenige Prozent schwanken. Bei 180 Passagieren an Bord wären das 10,50 Euro pro Flugpassagier, bei 150 Passagieren 12,60 Euro, von denen die DFS 5,40 Euro erhielte. Zum Vergleich: Die Luftsicherheitsgebühr pro (abfliegendem) Passagier beträgt in Frankfurt derzeit 15 Euro. Auch dieses Geld ist sicherlich gut angelegt, wenn wir wirklich Wert auf Sicherheit im Flugzeug legen.

Für das Inkasso der Streckengebühr ist Eurocontrol zuständig. Sie verteilt das Geld dann an die verschiedenen ANSP. Die Rechnung für die An- und Abfluggebühr kommt in Deutschland von der DFS direkt. Eine Reihe von Staaten hat diese Aufgabe ebenfalls an Eurocontrol übertragen.

landesysteme, die den Piloten selbst bei widrigen Wetterbedingungen eine sichere Landung ermöglichen. Das wiederum bedeutet, dass es einen technischen Rundum-Service durch hoch qualifiziertes technisches Fachpersonal geben muss, das 24/7 zur Verfügung steht. Zuverlässigkeit ist oberstes Gebot, denn Ausfälle hätten großräumige Auswirkungen auf den Verkehrsfluss. Neben diesen von der DFS betreuten Tätigkeiten werden mit den Flugsicherungsgebühren auch Leistungen des DWD (Deutscher Wetterdienst) finanziert, der Wetterdaten und -prognosen zur Verfügung stellt; außerdem die Arbeit des BAF (Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung) und nicht zuletzt auch die Arbeit von Eurocontrol.

Man kann sich also gut vorstellen, dass es für eine Flugsicherungsorganisation enorm wichtig ist, regelmäßige und stabile Einnahmen zu generieren. Nicht nur die knapp 6.000 Beschäftigten der DFS müssen bezahlt werden, auch die technische Infrastruktur kostet viel Geld – sowohl in der Anschaffung als auch für die Instandhaltung. Und um dem Verkehrswachstum gerecht zu werden, müssen laufend innovative Lösungen gefunden werden, zum Beispiel neue technische Systeme oder verbesserte Verfahren – alles mit dem Ziel, das Sicherheitsniveau auch weiterhin hochzuhalten und zeitnah mehr Kapazität zu schaffen, damit die Fluggesellschaften weiter wachsen können.

Flugsicherung ist das Zusammenspiel von Menschen, Technik und Organisation. 2024 kontrollierte die DFS rund 2,97 Millionen Flüge – im Schnitt rund 8.000 pro Tag.

Eine Menge Leistung für 10,50 Euro

Aber werden mit diesen 10,50 Euro für einen solchen voll besetzten Flug in das „17. Bundesland“ der Deutschen nun die rund zwei Dutzend Fluglotsen bezahlt, die sich am Boden und in der Luft um diesen Flug kümmern? Mitnichten! Die Fluglotsen könnten ihre Arbeit nicht machen, stünden ihnen nicht entsprechende technische Systeme und Liegenschaften zur Verfügung, die jederzeit verlässlich funktionieren müssen. Dazu zählen auch Funknavigationsanlagen oder Instrumenten-

Die Flugsicherungsgebühren finanzieren weit mehr als nur Fluglotsen

1. FLUGLOTSSEN

Hochqualifizierte Lotsen in Tower und Center steuern den Verkehr, geben Freigaben und sorgen für sichere Abstände.

2. FLUGSICHERUNGSTECHNIK

Radar-, Funk- und Satellitensysteme, IT-Netze und hochverfügbare Anlagen – modern, redundant und rund um die Uhr im Einsatz.

3. TOWER, CENTER UND INFRASTRUKTUR

Betrieb und Ausstattung von rund 15 Tovern und vier Kontrollzentralen in Deutschland – 24/7 an 365 Tagen im Jahr.

4. RADAR-, FUNK- UND IT-SYSTEME

Datenetze, Sprachkommunikation, Flugdatenverarbeitung und Cybersicherheit – die unsichtbare Basis jeder sicheren Steuerung.



**Wo landen die
≈ 10,50 €
pro Passagier?***

5. NAVIGATIONSANLAGEN & ANFLUGSYSTEME

Bodenfunkfeuer, Instrumentenlandesysteme und Satellitennavigation ermöglichen präzise und sichere Flugverfahren.



6. DEUTSCHER WETTERDIENST

Wetterdaten, Prognosen und Warnungen in Echtzeit – unverzichtbar für sichere Entscheidungen in der Luft und am Boden.



7. BUNDESAUFSICHTSAMT FÜR FLUGSICHERUNG (BAF)

Aufsicht, Regulierung und Sicherstellung höchster Standards für Sicherheit, Qualität und Effizienz der Flugsicherung.

8. AUSBILDUNG, FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Ausbildung neuer Lotsen und Techniker, regelmäßige Schulungen sowie Forschung für die Flugsicherung von morgen.

*** Beispiel: A320 (MTOW 73,5 t), Frankfurt – Palma de Mallorca, 180 Sitzplätze | Flugsicherungsgebühren gesamt ca. 1.895 € ≈ 10,50 € je Sitzplatz
Sätze 2026: DFS Streckengebühr 97,79 € · An-/Abfluggebühr 365,18 €**

Von Vollkostendeckung zur Risikoteilung

Aber wenn die Einnahmen davon abhängen, wie viel über dem deutschen Himmel geflogen wird, kann das sehr schnell zu einem wirtschaftlichen Desaster werden. Solche Einbrüche gab es in der Vergangenheit immer wieder, zuletzt aufgrund der Coronapandemie: Im Jahre 2020 gab es 56 Prozent weniger IFR-Flüge in Deutschland als im Jahr davor.

Früher galt die Vollkostendeckung, die den Nachteil hatte, dass sie den ANSP keinerlei Anreize bot, besonders effizient zu wirtschaften. Seit 2012 gibt es eine Risikoteilung zwischen dem Dienstleister und den Luftraumnutzern. Für die Single European Sky-Staaten (EU plus Schweiz und Norwegen) wurde die sogenannte Regulierungsperiode eingeführt. Sie ist ein fünfjähriger Planungs- und Abrechnungszeitraum, für den die wirtschaftlichen und operativen Rahmenbedingungen jedes ANSP im Voraus festgelegt werden. Die laufende Periode umfasst die Jahre 2025 bis 2029.

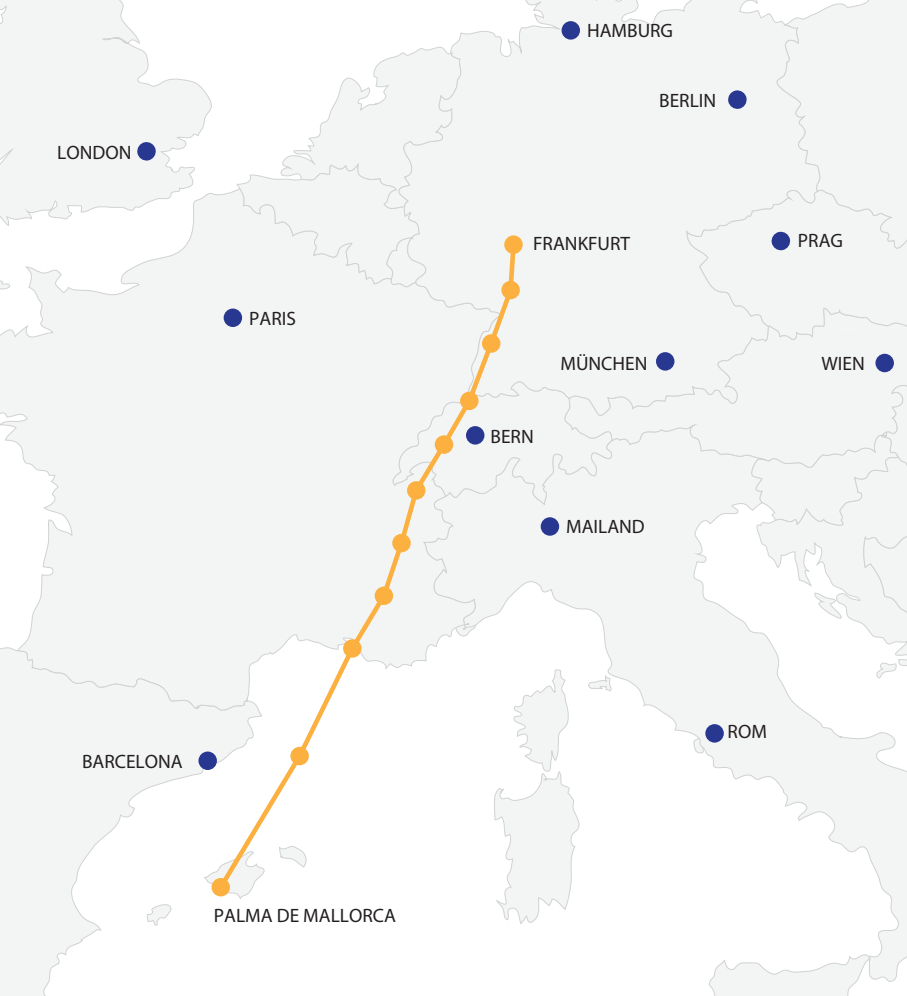
Für diesen Zeitraum werden einerseits die anerkannten Kosten eines ANSPs bestimmt, gleichzeitig aber auch Leistungsziele bezüglich Sicherheit (Anzahl an Staffellungsunterschreitungen), Kapazität (Vermeidung von flugsicherungsbedingten Verspätungen), Umwelt (effizientere Streckenführungen) und Kosteneffizienz. Bei den Kosten wird insbesondere geprüft, ob die Kostenentwicklung plausibel ist, wie sich die Kosten im Vergleich zu anderen europäischen Flugsicherungen darstellen und ob die von der EU vorgegebenen Effizienzsteigerungen erreicht werden. Man kann sich als Anbieter hier also weder goldene Paläste bauen noch auf alten Leistungszielen ausruhen oder in die Zukunft investieren.

Parallel dazu wird für diesen Zeitraum die erwartete Verkehrsentwicklung festgelegt. Eurocontrol veröffentlicht halbjährlich eine Prognose, wie sich der Luftverkehr in den verschiedenen Regionen Europas in den kommenden Jahren entwickeln wird. Dabei gibt es immer eine optimistische, eine pessimistische und eine eher neutrale Kurve. Dieses Szenario des Statistics and Forecasts Service (STATFOR) von Eurocontrol ist die Referenz für die spätere Bewertung der Gebühreneinnahmen.

Das Risiko, dass am Ende nicht so viel geflogen wurde wie prognostiziert, wird zwischen den ANSP und den Luftraumnutzern geteilt. Die ersten zwei Prozent einer Unterdeckung trägt der ANSP allein, ebenso muss er Mehreinnahmen bis zu dieser Marke nicht erstatten. →

WEITER AUF SEITE 37

Mit einer A320 von Frankfurt nach Palma de Mallorca



Das folgende Beispiel illustriert die Berechnung der Flugsicherungsgebühren für einen Flug mit einer A320 von Frankfurt nach Palma de Mallorca.

Charging Zone	ANSP	Strecke (ca.)	Unit Rate 2026	Gebühr Euro
An-/Abfluggebühr	DFS			498,50 €
DE (Deutschland)	DFS	275 km*	97,79 €	311,61 €
CH (Schweiz)	skyguide	155 km	168,53 €	326,29 €
FR (Frankreich)	DSNA	365 km	79,48 €	362,44 €
ES (Spanien, inkl. Mittelmeer bis LEPA/PMI)	ENAIRES	465 km*	71,20 €	396,09 €
Summe				1.894,93 €
Anteil DFS				810,11 €
* (- 20 km)				

Flugsicherheit hat keine Pausentaste

KOMMENTAR: MICHAEL KUPPE

Immer wieder wird gefordert, die Flugsicherungsgebühren zu senken. Man müsse deutlich günstiger werden, um im Wettbewerb zu bestehen, sonst würden die Kunden aus Deutschland abwandern. Doch sind wir wirklich „zu teuer“? Wie viele Gebühren darf man einem Passagier zumuten, der für seine Urlaubs- oder Geschäftsreise das im Vergleich zu Auto oder Bahn sicherste Verkehrsmittel gewählt hat? Muss es überhaupt so sicher und damit „teuer“ sein oder wäre etwas weniger nicht auch genug? Genau betrachtet stellen sich diese Fragen nicht.

Denn nur, weil wir dem System Luftverkehr insgesamt vertrauen, steigen wir überhaupt in ein Flugzeug. 10 Euro sind gut investiert, wenn man in einer schmalen Aluminiumröhre mit knapp 900 km/h zum Beispiel von Frankfurt nach Mallorca rast und zur selben Zeit Dutzende anderer solcher Röhren mit der gleichen Geschwindigkeit um einen herum unterwegs sind.

Die wirkliche Herausforderung der Luftfahrt sind ihre Extreme: Viel Gewicht wird mit hoher Geschwindigkeit in großer Höhe transportiert. Als Passagier trennen uns nur wenige Zentimeter von der Außenluft, die so kalt und deren Druck so gering ist, dass sie mit den Notwendigkeiten unseres Organismus nicht kompatibel ist. Die Fehlerwahrscheinlichkeit muss extrem niedrig sein, weil Fehler Hunderte Menschenleben kosten können.

Genau aus diesem Grund ist es anspruchsvoll, Pilot zu werden und ein Flugzeug zu steuern. Deshalb liegt die Latte so hoch, Fluglotse zu werden. Nicht, weil man Menschen fernhalten will von diesem Beruf, sondern weil man als Person besondere Fähigkeiten mitbringen muss, um den Luftverkehr nach einer anspruchsvollen Ausbildung sicher und effizient koordinieren zu können – egal unter welchen Umständen.



Auf allen Ebenen des Systems Luftverkehr wird viel Aufwand betrieben, um die Sicherheit zu gewährleisten, die man als Passagier zu Recht erwartet. «

Michael Kuppe

Deshalb ist es anspruchsvoll, flugsicherungstechnische Systeme zu betreuen. Deshalb ist es anspruchsvoll, Flugzeugtechniker zu werden, um ein Flugzeug so zu reparieren, dass es nach einer Störung mit derselben Zuverlässigkeit wieder in Betrieb gehen kann wie bei seiner Auslieferung.

Diese Liste könnte man beliebig fortsetzen. Sie soll deutlich machen, dass auf allen Ebenen des Systems Luftverkehr viel Aufwand betrieben wird, um die Sicherheit zu gewährleisten, die man als Passagier zu Recht erwartet. Dieser Aufwand ist nicht kostenlos. Alle diese Maßnahmen haben ihren Preis.

Die DFS steht wie jede andere Flugsicherungsorganisation vor der Herausforderung, die bestmögliche Infrastruktur anzubieten: maximale Kapazitäten ohne Verzögerungen und ohne Abstriche bei der Sicherheit. Und ja, das kann und tut sie. Technologie für mehr Wachstum, sprich: immer dichter Luftverkehr? Die Integration von unbemannten Luftfahrzeugen? Höhere Resilienz als Antwort auf neue Bedrohungen? Auch das kann sie, aber nicht von heute auf morgen. Strukturen und Systeme müssen geschaffen, erprobt und eingeführt werden, Mitarbeiter müssen aus- und fortgebildet werden.

Zugegeben, wenn als Folge einer Finanzkrise, einer Pandemie oder von geopolitischen Verwerfungen die Kundschaft plötzlich ausbleibt, dann brechen die Einnahmen weg. Aber die Kosten laufen weiter, auch, wenn weniger Geld in die Kasse kommt. Für die Aufrechterhaltung einer funktionsfähigen Infrastruktur gibt es nun mal keine Pausentaste. Das Risk-Sharing-Modell teilt das Risiko deswegen auf vernünftige und faire Weise zwischen ANSP und Luft-raumnutzern. Wer über niedrigere Flugsicherungsgebühren spricht, sollte deshalb nicht fragen, wo gespart werden kann, sondern, woran besser nicht gespart werden darf. ●

Liegt der verkehrsbedingte Einnahmeausfall zwischen zwei und zehn Prozent, wird er zwischen beiden Parteien geteilt, ebenso wie ein durch unerwartet hohes Verkehrswachstum verursachter Geldsegen. Sind die Abweichungen noch größer, gleichen die Nutzer diese Mehrkosten durch einen Gebührenaufschlag innerhalb der nächsten zwei Jahre nach dem Ereignis wieder aus. Dieses sogenannte Carry-over beeinflusst also immer den gerade gültigen Gebührensatz, im besten Fall übrigens auch zum Positiven für den Luftraumnutzer (ausführlich beschrieben im *flugleiter* 3/2021). Nach der Pandemie wurde diese Regelung allerdings modifiziert, um die wirtschaftliche Erholung der Fluggesellschaften nicht zu gefährden.

Für die Kleinen zahlt der Bund

Die Streckengebühren werden zwar für jeden IFR-Flug fällig, sind aber nicht immer vom jeweiligen Luftraumnutzer zu zahlen. Wenn das MTOW kleiner als 2 Tonnen ist, geht die Rechnung an den Staat, genauer gesagt an das BMV (Bundesministerium für Verkehr). Gleiches gilt für State Flights und SAR-Flüge (Search & Rescue). Auch bei Flügen nach Sichtflugregeln (VFR) muss vom Nutzer keine Streckengebühr entrichtet werden. Da eine genaue Abrechnung hier schwierig ist, wird das VFR-Aufkommen lediglich geschätzt, und die Kosten, die die DFS zur Erbringung dieser Dienste (u. a. Flight Information Service) nachweist, werden pauschal vom BMV erstattet. Schließlich werden auch Flüge mit dem Status OAT (Operational Air Traffic), also bestimmte militärische Flüge, über eine Kostenpauschale abgegolten. Sie orientiert sich an den Aufwänden des Service Providers, aber zu einem geringen Anteil auch am tatsächlichen Verkehrsaufkommen.

Immer wieder taucht die Frage auf, ob Piloten kleinerer Flugzeuge oberhalb der Zwei-Tonnen-Grenze, die mit einem Y- oder Z-Flugplan (ein Flugplan mit Flugregelwechsel zwischen IFR und VFR) unterwegs sind, Gebühren sparen können, indem sie möglichst lange nach Sichtflugregeln fliegen und den IFR-Anteil ihres Fluges möglichst kurz halten. Die klare Antwort ist Nein. Schon bei einem einzigen Kilometer IFR innerhalb einer Charging Zone wird die volle Streckengebühr berechnet. Sparen würden die Betreiber nur, wenn der Wechsel an der Grenze zu einer benachbarten Charging Zone stattfände, was in Deutschland mit einem Flug über die Landesgrenze bzw. dem Verlassen der drei FIR im Zuständigkeitsbereich der DFS verbunden wäre.

Zusammenfassend lautet meine Antwort auf die Frage nach den Flugsicherungsgebühren daher: Sie sind weit mehr als ein weiterer Kostenposten des Fliegens. Sie finanzieren ein hochkomplexes System, das Sicherheit, Kapazität und Verlässlichkeit rund um die Uhr gewährleistet – und wer über ihre Höhe diskutiert, sollte deshalb nicht nur auf den Preis schauen, sondern auch auf die Leistung, die dahintersteht. Auf dem falschen Fuß wird mich diese Frage künftig jedenfalls nicht mehr erwischen. ●

Autor: Michael Kuppe



Er ist Lotse im Center Langen, neugierig auf fast alles und betreut als Teil des Redaktionsteams der GdF überwiegend die Podcastproduktionen. Kontakt: michael.kuppe@gdf.de

BuchTipp

Ein modernes fliegerisches Abenteuer

Es gibt Menschen, die haben nach einem Berufsleben als Pilot, ungezählten Stunden Segelflug und hunderten Stunden im Cockpit der Ju 52 D-AQUI der Deutschen Lufthansa Berlin-Stiftung immer noch nicht genug vom Fliegen. Claus Cordes ist so einer. Nach seinem Abschied von der A380 kaufte er sich den Nachbau einer zweisitzigen Junkers A50 Junior. Mit ihr machte er sich im Sommer 2025 auf eine Umrundung Europas – 14.000 Kilometer, die er allein in dem eleganten,

offenen Wellblech-Zweisitzer zurücklegt. Nach 42 Tagen landete er auf dem Flugplatz Schleißheim, dort steht eines der drei Originale der A50. In seinem Buch „Mit der A50 quer durch Europa“



beschreibt er dieses moderne Abenteuer, die Begegnungen mit luftfahrtbegeisterten Menschen, die guten und weniger guten Überraschungen auf diesem Flug und viele spannende fliegerische Details. Hinzu kommen Fotos von Phillip Prinzing, der Cordes und seine A50 in wunderschönen Air-to-Air-Fotos gekonnt in Szene setzt. ●

**Mit der Junkers A50 quer durch Europa, Claus Cordes und Philipp Prinzing, 224 Seiten
Preis: 39,90 €
Motorbuch Verlag
ISBN 978-3-613-04831-7**



Bis zum 11. September 2001 beherrschten die 417 Meter hohen Twin Towers die Skyline von New York.

Als die Welt aus den Fugen geriet

Nine Eleven: Niemand hatte sich bis dahin einen Anschlag in dieser Monstrosität vorstellen können. Zu den ungezählten Helden dieses Tages gehören auch die Männer und Frauen, die auf Flughafentowern und in Kontrollzentren Dienst taten.

TEXT: HEINRICH GROSSBONGARDT

Wer kann sich nicht erinnern, wo er war und was er gerade tat, als er von diesem monströsen Anschlag erfuhr. Die Bilder der beiden Türme des World Trade Centers, aus deren obersten Stockwerken dicker, schwarzer Rauch quoll, haben sich in unsere Erinnerung eingebrannt, ganz zu schweigen von dem apokalyptischen Anblick der in sich zusammenstürzenden Wolkenkratzer. In einer nicht enden wollenden Wiederholungsschleife haben wir die Fotos und die Videosequenzen immer und immer wieder gesehen. Insgesamt vier Flugzeuge brachten al-Qaida-Terroristen an diesem Tag in ihre Gewalt: American Airlines Flight 11, eine Boeing

767-200 mit 96 Menschen an Bord, United Airlines Flight 175, ebenfalls eine Boeing 767-200 mit 65 Insassen, American Airlines Flight 77, eine Boeing 757-200 mit 64 Passagieren und Besatzungsmitgliedern, sowie United Airlines Flight 93, ebenfalls eine 757-200 mit 44 Menschen an Bord.

Während die Selbstmordattentäter die beiden Boeing 767 in das World Trade Center steuerten, benutzten sie Flight 77 für einen Anschlag auf das Pentagon. Die zweite 757 stürzte südöstlich von Pittsburgh ab, nachdem Passagiere versucht hatten, die Kontrolle über das Flugzeug zurückzugewinnen. Mutmaßliches Ziel: das Capitol.

Der Schrecken lässt sich nur unzureichend in Zahlen fassen: Insgesamt starben an diesem Tag 2.996 Menschen. Mehr als 6.000 wurden verletzt. 10.000 Kinder verloren ihre Eltern. Von den rund 65.000 Ersthelfern und Aufräumarbeitern litt mehr als die Hälfte in den Jahren danach unter posttraumatischen Belastungsstörungen. Viele litten unter Erkrankungen der Atemwege und an Krebs, verursacht durch giftige Substanzen, die sie am Ground Zero eingeatmet hatten, dem Ort, an dem einst das World Trade Center gestanden hatte. Mehr als 400 von ihnen starben an den Folgen ihres Einsatzes.

New York Center sperrt den Luftraum

Mike McCormick war damals Air Traffic Manager New York Center. Die Meldung, die er um 8:42 Uhr auf sein Blackberry-Handy erhielt, hat er noch heute in Erinnerung: „Mögliche Entführung. American 11. Flugfläche 310. Albany, Richtung Süden.“ Er nahm an, die Boeing 767 würde in den dicht beflogenen Luftraum von New York TRACON eindringen und wahrscheinlich auf einem der drei großen Airports der Region landen. Aber nur vier Minuten später ereignete sich das Unvorstellbare. Um 8:46 Uhr raste das Flugzeug in den Nordturm des WTC. Um 9:03 Uhr schlug United Flug 175 in den Südturm ein.

„Wir erhielten erste Meldungen, dass das World Trade Center offenbar in Flammen stand. Einige sprachen von einer Explosion, andere sagten, ein kleines Flugzeug sei abgestürzt. Aber wir wussten, dass ein Airliner vermisst wurde“, erinnert sich Mark DiPalmo, damals Controller im New York Air Route Traffic Control Center. „Während wir versuchten, diese Informationen zu ordnen, brach der Kontakt zu United-Airlines-Flug 175 ab. Als dieser die letzte Kurve in Richtung Manhattan flog, wurde uns endgültig klar, was vor sich ging.“

Schon um 9:05 Uhr hatte New York Center „ATC Zero“ erklärt. Kein Flugzeug durfte in dem Luftraum mehr starten oder landen. Kein Flug wurde mehr angenommen. Jadyne Seitz gehörte zur Towerbesatzung von Washington Dulles National. Die Nachricht, dass der Luftraum über New York gesperrt war,



sorgte für Verwirrung. Gab es ein größeres technisches Problem? Die Taxiways füllten sich mit startbereiten Flugzeugen. „Es war, als würde man mitten in einem Gewitter arbeiten, und ich hatte noch nicht einmal meinen Morgenkaffee getrunken.“

Dann ein Funkspruch, der alle erstarren ließ: Einer der wartenden Piloten hatte gerade auf dem Handy einen Anruf von seiner Frau erhalten: „Startet nicht“, sagte sie, „es ist ein Angriff von Terroristen.“ Dann sah sie American Airlines Flug 77 am Tower vorbeirasen, Sekunden später krachte die 757 mit mehr als 800 Stundenkilometern in das zwei Kilometer entfernte Pentagon. Seitz: „In meiner Erinnerung spielt sich das immer noch in Zeitlupe ab.“

Funktionieren im seelischen Ausnahmezustand

Um 9:45 Uhr wurde der gesamte Luftraum über den USA geschlossen. Zivile Flugzeuge durften nicht starten und alle Flugzeuge, die sich derzeit in der Luft befanden, wurden angewiesen, so schnell wie möglich auf dem nächstgelegenen Flughafen zu landen. Für die Flugsicherung war das eine Herkulesaufgabe, die man nicht trainieren kann und für die es keine Planung gab. Höchste Professionalität und Improvisation waren gefragt. Dabei hatten fast alle die herzzerreißenden Bilder aus New York gesehen. Die psychische Belastung war extrem.

„Meine eindrücklichste Erinnerung an die Flugsicherung an jenem Morgen war, wie ich im Radarraum beobachtete, wie einige meiner Kollegen den Flugverkehr leiteten, während ihnen stille Tränen über das Gesicht liefen – doch ihre Stimmen blieben über Funk stark, ruhig und sicher“, erzählt Vivian Lombard, die gerade von Boston nach Pittsburgh gewechselt war. „Was die Fluglotsen landes-

weit an jenem Tag leisteten, hätte man nie für möglich gehalten, und doch haben wir es geschafft.“ Nach Angaben des amerikanischen Fluglotsenverbandes NATCA brachten sie innerhalb der ersten vier Minuten 700 Flugzeuge sicher an den Boden, in der ersten Stunde 2.800 und in den ersten drei Stunden 4.500. An Bord dieser Flugzeuge waren rund eine Million Passagiere. Gegen 12:15 Uhr flog im Luftraum über den USA, abgesehen von Alaska und Hawaii, kein ziviles Flugzeug mehr. Erst am 13. Dezember durften die meisten Flughäfen und Fluggesellschaften den Betrieb unter verschärften Sicherheitsmaßnahmen wieder aufnehmen.

Don Krivohlavy war damals Trainee bei New York TRACON: „Am nächsten Tag hatte ich frei und fuhr wieder zu meinem Angelplatz, von wo aus ich sonst den ganzen Tag lang den Endanflug auf JFK verfolgen konnte. Man konnte die Rauchwolken über Manhattan sehen, aber weit und breit war kein Flugzeug zu erkennen. Es war einfach ein sehr unheimliches Gefühl. Man ist darauf trainiert, mit einer Entführung oder einem medizinischen Notfall umzugehen. Es dauert eine Weile, bis es am nächsten Tag wirklich bewusst wird – und dann sieht man die Skyline von Manhattan und begreift, dass sie nie wieder dieselbe sein wird.“

Wer in den Monaten nach dem Anschlag in die USA reiste, fand ein zutiefst traumatisiertes Land. Die USA waren in ihren Grundfesten erschüttert. Mehr als je zuvor wehten die Stars and Stripes. Selbst von Brücken über den Highways hingen sie herunter, weniger Ausdruck nationalen Stolzes, sondern hilflose Zeichen der Selbstvergewisserung. Nichts war mehr, wie es gewesen war. Und es ist nie wieder geworden, wie zuvor. ●

Autor: Heinrich Großbongardt



Er war damals Pressesprecher von Boeing in Hamburg. Als er im Fernsehen die ersten Bilder des brennenden WTC sah, glaubte auch er zunächst an einen Unfall.



Altern vor dem Radarschirm

Wechseljahre gehen jeden an. Die Umstellung des Hormonhaushalts hat bei Mann und Frau physische und psychische Folgen. Wie sich das auf das Leistungsvermögen auswirkt, ist nur unzureichend geklärt. Als internationaler Dachverband der Controller holt die IFATCA dieses Thema jetzt aus der Tabuzone.

TEXT: BETSY BEAUMONT UND MARC BAUMGARTNER

Die Arbeit als Fluglotse erfordert höchste körperliche und geistige Leistungsfähigkeit – rund um die Uhr. Das war schon immer so. Geändert hat sich aber die Altersstruktur der ATCOs, also der Menschen vor den Radarschirmen und auf den Tovern. Höheres Renteneintrittsalter, wirtschaftlicher Druck auf Regierungen und Flugsicherungsdienstleister sowie Personalmangel führen dazu, dass heute mehr Fluglotsen länger im Beruf bleiben als je zuvor.

Damit rückt ein Thema in den Vordergrund, über das in unserer Profession bisher kaum offen gesprochen wurde: die hormonellen Veränderungen durch Menopause und Andropause und ihre Folgen für einen Beruf, der 24 Stunden am Tag ausgeübt wird.

Deshalb hat der IFATCA-Vorstand die Arbeitsgruppe „Andro- und Menopause“ unter dem Vorsitz von Betsy Beaumont ins Leben gerufen. Nach ihrer ersten Präsentation auf der Jahreskonferenz 2025 und einem weiteren Update auf der Konferenz 2026 in

Bukarest wird diese IFATCA Andropause/Menopause Working Group (IAMWG) im Herbst dieses Jahres mit ihrer ersten offenen Auftaktveranstaltung in die nächste Phase eingetreten.

Untersuchung aus der Schweiz

In der Schweiz war das nationale Rentenalter für Fluglotsen vor fünf Jahren von 56 auf 60 Jahre angehoben worden. Daraufhin gaben HELVETICA und Skyguide eine Studie zum altersbedingten psychokognitiven Rückgang in Auftrag.



Die Andropause ist ein normaler Teil des Alterns, aber keine Krankheit. «

Prof. Robert H. Eckel,
University of Colorado

Tests an einer Stichprobe von Fluglotsen ergaben in einigen Bereichen eine leichte altersbedingte Verschlechterung, vor allem bei der Reaktionszeit. Das warf eine weitere Frage auf: Könnte es bei einigen dieser kognitiven Funktionen auch geschlechtsspezifische Effekte geben, die mit der Menopause zusammenhängen?

Bislang gibt es dazu noch keine schlüssigen luftfahrtspezifischen Daten. Genau diese Lücke will die IFATCA schließen. Wenn Altern die Leistungsfähigkeit beeinträchtigt, sind wir es unseren Mitgliedern und der Sicherheit schuldig, zu verstehen, wie sich das auf Frauen und Männer auswirkt. Erst dann sind wir in der Lage, nicht länger auf der Basis von Annahmen zu handeln, sondern auf der Grundlage von Fakten.

Was hinter den Symptomen steckt

Bei Männern beginnt der Testosteronspiegel typischerweise ab dem 40. Lebensjahr langsam zu sinken, und zwar um etwa ein Prozent pro Jahr.

Ein niedrigerer Testosteronspiegel wird in der Forschungsliteratur mit verminderter Konzentrationsfähigkeit, schlechter Stimmung und Müdigkeit in Verbindung gebracht. Einige Studien nennen zudem eine höhere Häufigkeit depressiver Symptome sowie im höheren Alter kognitiven Verfall. Diese Auswirkungen entfalten sich allmählich. Sie werden häufig fälschlicherweise dem „normalen Älterwerden“ zugeschrieben, statt sie zu erkennen und zu behandeln.

Bei Frauen verläuft die hormonelle Umstellung schneller und ausgeprägter. Der Rückgang des Östrogenspiegels wirkt sich auf weit mehr als nur die Fortpflanzung aus: Er spielt eine Rolle für die Herz-Kreislauf-Gesundheit, die Knochendichte, die Gelenkfunktion und – für unseren Berufsstand von entscheidender Bedeutung – für die Stimmungsregulation, das Gedächtnis und die kognitiven Prozesse. Während der Wechseljahre leiden drei von vier Frauen unter einer Vielzahl von Symptomen. Diese können vier bis acht Jahre andauern.

Die Symptome reichen von körperlichen Beschwerden wie Hitzewallungen, nächtlichem Schwitzen, Herzklopfen, Schlafstörungen und Gelenkschmerzen bis zu psychischen Symptomen wie „Brain Fog“, Konzentrationsschwäche, Gedächtnislücken, Angstzuständen und Reizbarkeit.

Vor allem Schlafstörungen wirken sich stark aus. Denn schlechter Schlaf beeinträchtigt schon für sich genommen die Aufmerksamkeit und die exekutiven Funktionen. Auf genau diese Fähigkeiten verlässt sich ein Fluglotse in jeder Minute seiner Arbeit.

Nichts davon bedeutet, dass man dadurch automatisch dienstunfähig wird. Mitarbeiter in diesen Übergangsphasen brauchen vielmehr Sensibilisierung, praktische Bewältigungsstrategien und eine Arbeitskultur, in der Symptome ohne Stigmatisierung besprochen werden können – ähnlich wie wir es bereits beim Ermüdungsmanagement oder auch bei der Schichtplanung handhaben.

Das Risiko einer alternden Fluglotsenschaft

In der Vergangenheit wurden Luftverkehrssysteme auf eine Belegschaft ausgerichtet, die den operativen Dienst lange vor dem Alter verließ, in dem die Beschwerden der Menopause oder die späteren kognitiven Auswirkungen der Andropause typischerweise auftreten.

Da das Renteneintrittsalter in vielen IFATCA-Mitgliedsverbänden steigt, werden immer mehr Fluglotsen diese Übergangsphasen aktiv während ihrer Schicht, nachts und unter operativem Druck, durchleben. Im kommenden

Jahr wollen wir dies zu einem evidenzbasierten und proaktiven Bereich der IFATCA-Politik machen – und nicht zu einem reaktiven, der erst dann ansetzt, wenn Probleme bereits aufgetreten sind.

Das heißt: Wir müssen die Wissensbasis jetzt aufbauen. Wir dürfen nicht warten, bis die Zahl der Fluglotsen, die von Andro- und Menopause betroffen sind, sich negativ auf die Sicherheit auswirkt. →

Vergesslichkeit

Hitzewallungen

Übelkeit

Herzklopfen

Unregelmäßige
Perioden

Vaginale Trockenheit

Gelenkschmerzen

Depressionen

Stimmungsschwankungen

Kopfschmerzen

Nächtliche
Schweißausbrüche

Schlaflosigkeit

Gewichtszunahme

Knochenschwund

Konzentrations-
schwäche

Geringe Energie

Abnehmende
Motivation

Muskelschwund

Leichte bis mäßige
erektile Dysfunktion

Es gibt schon Vorreiter

Wir beginnen nicht bei null. Mehrere Organisationen innerhalb und außerhalb der Luftfahrt haben bereits strukturierte Programme eingeführt. Die IAMWG hat sich direkt mit ihnen ausgetauscht, um zu erfahren, was funktioniert. Die niederländische Fluggesellschaft KLM integriert die Unterstützung bei Wechseljahresbeschwerden in ein umfassenderes Programm zur Gesundheitsförderung namens Vitality. Es deckt Ernährung, Schlaf und Wohlbefinden ab. Das Toolkit dazu umfasst Aufklärungskampagnen zur Normalisierung des Themas, E-Learning im eigenen Tempo, von Experten geleitete Workshops sowie Einzelcoaching für Mitarbeiterinnen, die individuelle Unterstützung benötigen.

Bei Eurocontrol Maastricht (MUAC) gibt es seit etwa 2021 eine eigenständige Initiative zum Thema Wechseljahre. Auslöser waren ein interner Fall und eine Mitarbeiterbefragung. Das Programm kombiniert ein freiwilliges E-Learning-Modul, Schulungen für Führungskräfte zum Führen unterstützender Gespräche und kleine Austauschgruppen unter Kolleginnen und Kollegen mit etwa 15 Teilnehmerinnen – eine Größe, die die Diskussionen vertraulich und zugänglich hält.

NATS, die britische Flugsicherungsorganisation, betreibt ein preisgekröntes, politisch abgesichertes Programm, das zeigt wie formelles Engagement der Organisation – und nicht nur guter Wille – dazu beiträgt, solche Initiativen langfristig aufrechtzuerhalten.



So viele Frauen sehen die Menopause als ein Ende. Für mich war sie Anlass, mich neu zu erfinden. »

Ophra Winfrey,
US-amerikanische Moderatorin
und Schauspielerin

Die einheitliche Erkenntnis lautet: Erfolgreiche Programme verlassen sich nicht allein auf Richtlinien. Vielmehr kombinieren sie die drei Elemente: sachliche Aufklärung, sichere Räume für den Austausch unter Gleichgesinnten und eine unterstützende Führungskultur.

Regional und kulturell angepasst

Die IFATCA vertritt mehr als 50.000 Fluglotsen aus über 130 Ländern, unterteilt in vier Regionen. Sie unterscheiden sich stark in ihren kulturellen, religiösen und sozialen Normen. Ein Programm, das ausschließlich auf einem westeuropäischen Modell beruht, fände nicht die notwendige breite Akzeptanz. Es könnte genau jene Mitglieder entfremden, denen es eigentlich helfen soll.

Deshalb richtet die IAMWG ihre Arbeit bewusst am Prinzip der Anpassungsfähigkeit aus: Die medizinischen Kerninhalte bleiben evidenzbasiert und universell. Aber die Vermittlung – also Sprache, Bildsprache, Rahmenbedingungen und das in Gruppendiskussionen erwartete Maß an Offenheit – wird regional durch geschulte lokale Botschafter angepasst. Vorbild ist das bestehende „Speak-English“-Netzwerk der IFATCA.

Die Botschafter werden zentral geschult, treffen ihre Entscheidungen jedoch vor Ort. Damit kann sich eine Gesprächsrunde in einer Region deutlich von der in einer anderen unterscheiden, während sie dennoch auf derselben sachlichen Grundlage beruht.

Die Arbeitsgruppe ist sich auch einer Sorge bewusst, die innerhalb der IFATCA schon früh geäußert wurde: Die Auseinandersetzung mit diesem Thema birgt das Risiko, Stereotypen zu verstärken und hart erkämpfte Errungenschaften für Frauen in der Flugsicherung zu untergraben. Deshalb ist es wichtig, den Rahmen streng professionell und sicherheitsorientiert zu halten, beide Geschlechter einzubeziehen und das Thema als eine Frage der Belegschaft und der Leistungsfähigkeit zu behandeln, nicht als eine Erzählung von Verletzlichkeit.

Praktische Unterstützung

Die Arbeit der IAMWG ruht auf sieben Säulen: medizinische Grundlagen, Lernen von anderen, Bewältigungsstrategien, Leitung der Arbeitsgruppe, Kommunikation, konkrete Ergebnisse und das Botschafter-Netzwerk.

Für den Konferenzzyklus 2025 bis 2027 streben wir die Bereitstellung von IFATCA-Leitfäden, eines Vorschlags für eine politische Stellungnahme, von Schulungs- und Trainings-Toolkits, Kommunikationsmaterialien zum Thema „Speak Andro-Menopause“ sowie – sofern machbar – einer wissenschaftlichen Publikation in Zusammenarbeit mit Forschungspartnern an.

Dabei geht es weder darum, eine normale Lebensphase zu medikalisieren, noch darum, zu suggerieren, dass Fluglotsen mit zunehmendem Alter an Leistungsfähigkeit verlieren. Es geht darum, unserer Profession dieselbe evidenzbasierte und praktische Unterstützung im Hinblick auf hormonelle Alterungsprozesse zu bieten, wie dies schon bei Ermüdung, Stress oder anderen Faktoren stattfindet, die die Leistungsfähigkeit in einem sicherheitskritischen Beruf beeinträchtigen können.

Alle Kolleginnen und Kollegen aus allen IFATCA-Regionen – Frauen und Männer jeden Alters und jeder Herkunft – sind herzlich eingeladen, ihre Erfahrungen zu teilen und dabei zu helfen, ein Programm zu gestalten, das unsere weltweite Mitgliedschaft authentisch widerspiegelt. ●

Autorin: Betsy Beaumont



Sie ist Vorsitzende der IFATCA Andropause/Menopause Working Group (IAMWG). Sie verfügt über fast 34 Jahre Berufserfahrung als Fluglotsin.

Autor: Marc Baumgartner



Er ist seit 35 Jahren als Fluglotse und Center Supervisor beim Genfer ACC tätig. Er verfügt über einen Universitätsabschluss in Psychologie.

In den letzten Monaten musste Joe ständig lesen, dass die Flugsicherungsgebühr zu hoch sei und gesenkt werden müsse. Dringend, der Standort Deutschland sei in Gefahr. Sogar der Kanzler sprach von einer Senkung um zehn Prozent. Wie es um die Gebühren steht und wie kompliziert sie berechnet werden, kann man ab Seite 32 nachlesen.

Erstaunt muss Joe lesen, dass aufgrund des Ukrainekriegs und des Iran-Konflikts Airlines jetzt vermehrt über Afghanistan fliegen. Ein kurzer Blick in die Fachliteratur bestätigt Joes Bauchgefühl: Ganz Afghanistan ist Airspace G, also unkontrollierter Luftraum. Es gibt keine Flugsicherung, kein FIS. Es dreht sich keine Radarantenne, und es rauscht auch in keinem Funkgerät. Letzteres würden sowieso nichts nutzen, es gibt ja niemanden, der dran sitzt.

Die Flugzeuge benutzen fast alle die Airways L750 und N644. Beide sind praktisch gleich lang. Joe vermisst die Flugstrecken der Airlines (THY, BOX, SWR, KLM, AFR usw.): 700 km. Die Gebührenformel scheint bestechend einfach: 1 km = 1 Dollar.

Joe fragt sich, wie wohl die Nutzerkonsultationen mit den Taliban aussehen. Fliegt Carsten Spohr persönlich nach Kabul, um die Belange seines Konzerns beim Taliban-CEO vorzubringen? Jetzt könnte man denken, dass die BARIG oder der BDL die Gebühr kritisieren und eine deutliche Absenkung fordern, ähnlich wie sie das bei der DFS tun. Aber dazu findet Joe nichts im Internet. Es scheint so, als ob die richtige Gebühr gefunden wurde. Niemand beschwert sich, alle sind zufrieden.

Joe schaut in den Himmel und träumt vor sich hin: Kann die Hindukusch-Formel die Lösung für Deutschland sein? 700 Euro x 3 Millionen Flüge, das wären 2,1 Mrd. Euro für die DFS, glatte 30 Prozent mehr als 2025. Und das gleichsam fürs Nichtstun, ganz ohne komplizierte Formel mit allem, was daran hängt. Was für eine Perspektive ...

Man stelle sich das vor: Alle DFSler und die Mitarbeiter ihrer hübschen Töchter können sofort in die Übergangsversorgung oder den Vorruhestand gehen – nicht mit mageren 70 Prozent, sondern mit 130. Die Altersteilzeit können wir abschaffen; keine neue Systemstrategie, kein Ärger im Aufsichtsrat, keine Streikankündigungen. Ein Hoch auf Airspace G! Aber das Gästehaus wird aus Prinzip trotzdem gebaut.

Joe und die Hindukusch-Formel

Die EASA rät vom Überflug ab!

Viele Airlines nehmen trotzdem den Weg über den Hindukusch. Er ist kürzer, sprich: Er spart Zeit und Geld. Und untenrum ist es auch nicht prickelnd. Man könnte annehmen, dass die Airlines kostenlos über das Land fliegen würden, da sie sich selbst staffeln müssen. Kein Service, keine Gebühr. Aber da haben sie die Rechnung ohne die Taliban gemacht. Verlangen kann man immer etwas, auch ohne Gegenleistung.

Die Mullahs haben eine einfache und effektive Gebührenregelung gefunden. Pauschal 700 Dollar pro Flug – einfach zu berechnen, ganz ohne Software. Man muss nur mitzählen, wer vorüberfliegt. Joe schaut auf FlightRadar24 nach. Da ist tatsächlich einiges los.

Der Gebührenboden, also was Airlines bereit sind, ohne Gegenleistung zu zahlen, wurde am Hindukusch gefunden. Es sind zwei Dollar pro Sitz, umgerechnet derzeit 1,72 Euro. Joe erinnert sich an eine Pressemitteilung von Ryanair. Darin beschwerten sich die Iren, dass sie in Deutschland durchschnittlich 2,22 Euro pro Sitzplatz zahlen müssten. Der ganze Flugsicherungs-zirkus samt Infrastruktur kostet also 50 Cents pro Sitz extra. Unverschämt, viel zu teuer. Da kann, nein, da muss man sparen.

Als Sahnehäubchen mit Kirsche werden das BAF und das Referat LF17 im Zuge des Bürokratieabbaus aufgelöst. Alle sind zufrieden. Ein schöner Traum ...

Aber die Taliban haben inzwischen erkannt, dass man auch mehr verlangen könnte, hätte man denn eine Flugsicherungsinfrastruktur. Angeblich sind sie auf der Suche nach einem renommierten Flugsicherungsprovider, der sie bei diesem Unterfangen unterstützt. Lasst es sein! Für 50 Cents lohnt es sich nicht, rät

Joe

Leidenschaft zwischen Tower und Sperling

Die Leidenschaft zum Beruf zu machen – dieser Traum bleibt für viele unerfüllt. Magdalena Helikarová hat es geschafft. Sie saß schon als Kind im Flugzeug und ist heute Lotsin im Tower des Flughafens Memmingen. Der Weg dorthin gleicht einem Hürdenlauf. Aber wo ein Wille ist, ist auch ein Weg.

TEXT: MORITZ FLOTTAU

Der Ort, an dem sich Magdalena Helikarová mit dem Luftfahrtvirus infiziert hat, liegt rund 30 Kilometer nördlich ihrer Heimatstadt Prag. Ihr Vater flog dort regelmäßig mit einem Ultraleichtflugzeug. „Als Kind hat er mich einige Male mitgenommen“, erzählt die heute 41-Jährige. Da hat es sie gepackt. Fliegen, das wurde ihr Traum.

Sie ging noch zur Schule, als sie begann, auf dem Flugplatz Slaný ebenfalls ihren Flugschein zu machen. Sie hatte ihn in der Tasche, noch bevor sie ihren Führerschein hatte. Nicht überraschend stand ihr Berufswunsch schon vor dem Abitur fest: Sie wollte ins Cockpit eines Verkehrsflugzeugs.

„Leider hatte ich nach meinem Schulabschluss nicht genug Geld, um den ATPL zu machen“, erzählt Helikarová.

Jetpilotin bei der Luftwaffe ihres Heimatlandes zu werden, das wäre damals eine Alternative gewesen. Sie bestand die Aufnahmeprüfung an der Universität für Verteidigung in Brunn,



Von der Scheibe SF 34 Sperling, die Magdalena Helikarová fliegt, gibt es nur noch sechs Exemplare.

© privat

Magdalena Helikarová
ist glücklich über ihren Weg
als Lotsin und Pilotin.



fiel aber bei der nachfolgenden medizinischen Tauglichkeitsuntersuchung wegen Problemen mit den Augen durch. „Man hat mir daraufhin eine Ausbildung als Militärfluglotsin angeboten. Aber die hatten in der Regel nur wenig zu tun, deswegen habe ich abgelehnt“, erzählt sie lachend.

Auf dem Tower statt im Cockpit

Nach der Schule arbeitete sie als Studentin bei der Fluggesellschaft Travel Service, der heutigen Smartwings. Dort brachten Kollegen sie auf die Idee, eine Ausbildung als zivile Fluglotsin im Tower zu beginnen.

Kurze Zeit später startete sie am CANI (Czech Air Navigation Institute) mit dem Training und schloss Ende 2007 das Grundtraining erfolgreich ab. Um jedoch in Prag im Tower arbeiten zu können, brauchte sie zusätzlich zur Tower-Lizenz auch eine Lizenz für den Approach. Die Abschlussprüfung dafür bestand Helikarová dann aber nicht.

Doch auch das konnte sie nicht stoppen. Sie fand heraus, dass Tower und Approach in Deutschland zwei getrennte Berechtigungen sind und ihre daheim erworbene Lizenz auch in Deutschland gültig ist. In Tschechien hatte sie ein österreichisches Gymnasium besucht und konnte deshalb gut Deutsch. Das erhöhte ihre Chancen auf eine Anstellung.

Die fand sie 2009 am Flughafen Mannheim, einem Kooperationspartner der Prager Akademie. Es gab dort nur wenig Linienverkehr; die ehemalige Cirrus Airlines hatte eine Flotte aus Bombardier Dash-8 und Dornier 328 und bediente seinerzeit von Mannheim aus mehrmals täglich Berlin-Tegel, Hamburg und kurzzeitig auch München. Aber der Schulungsverkehr einer Flugschule, Businessjets und die zahlreichen am Flughafen stationierten Privatflugzeuge sorgten trotzdem für viele Flugbewegungen.

Schon nach einem Jahr bot sich ihr eine weitere Chance. Der Flughafen Memmingen, ein ehemaliger Flieger-

horst der Bundeswehr, zog immer mehr Billig- und Ferienflieger an und verstärkte die Besatzung des Towers. Magdalena Helikarová ergriff diese Chance und zog nach Memmingen. Um aber ihre Lizenz für Mannheim zu erhalten, arbeitete sie vier Jahre lang an beiden Airports.

Ein Herz für fliegende Raritäten

Im Allgäu nahm dann auch ihre eigene Fliegerei wieder Fahrt auf. „Nachdem ich 2005 die Lizenz für Ultraleichtflugzeuge bestanden hatte, habe ich 2011 auf dem Flugplatz Tannheim den PPL gemacht“, sagt sie. Seit Mai dieses Jahres ist sie außerdem Mitglied in einem Verein namens Flieger-Stadl e.V. in Landshut. Dieser Verein besitzt rund ein Dutzend historische Klassiker der Luftfahrtgeschichte. Seine Mitglieder haben es sich zur Aufgabe gemacht, klassische Flugzeuge zu pflegen und in einem lufttüchtigen Zustand zu erhalten.



Fliegen macht Spaß, auch der kleinen Tochter von Magdalena Helikarová.

Manche davon sind ausgesprochene Raritäten, darunter die Scheibe SF 23 Sperling, die die Lotsin selbst fliegen darf. Von diesem Flugzeug sind weltweit nur sechs Exemplare erhalten, eins davon das liebevoll gepflegte in Landshut. „Ich bin sehr begeistert von den Leuten im Verein und den Flugzeugen, die sie bereitstellen. Eines dieser Flugzeuge fliegen zu dürfen, ist schon ein ganz besonderes Gefühl“, berichtet sie.

Der Flughafen Memmingen ist eine Erfolgsgeschichte unter den deutschen Regionalflughäfen. Magdalena Helikarová hat die Entwicklung des Flughafens aus nächster Nähe miterlebt. Als sie 2010 ihre ersten Dienste auf dem Tower des Flughafens absolvierte, spielte der militärische Flugbetrieb neben dem zivilen Flugverkehr noch eine viel größere Rolle als heute. Es gab zum Beispiel viele Trainingsflüge der CH-53-Transporthubschrauber der Bundeswehr. „Der militärische Verkehr ist im Vergleich zu meiner Anfangszeit in Memmingen zurückgegangen“, sagt sie. Nur ab und zu landet heutzutage mal eine A400M oder ein Hubschrauber der Bundeswehr.

Gleichzeitig verzeichnete der zivile Luftverkehr einen deutlichen Anstieg. „2010 hatten wir rund eine Million Passagiere pro Jahr, jetzt sind es fast viermal so viele“, berichtet sie. Der Memminger Flughafen war mit 3,7 Millionen Passagieren im Jahr 2025 der größte Regionalflughafen Deutschlands. Im Sommerflugplan 2026 hatten die Passagiere die Auswahl unter 56 Zielen in 27 Ländern. In der Hochsaison verzeichnete der Airport 235 Abflüge pro Woche. Das Bild auf dem Flughafen bestimmen dabei die beiden Low Cost-Riesen Ryanair und Wizz Air.

Pilotin zu sein, hilft im Lotsenalltag

Mit dem steigenden Verkehrsaufkommen sind auch die Anforderungen an die Fluglotsen in Memmingen und Zahl der Lotsen auf dem Tower gestiegen. Waren sie noch zu fünft, als Magdalena Helikarová nach Memmingen kam, ➔



© Flughafen Memmingen

so sorgen heute 13 Lotsinnen und Lotsen für den reibungslosen und sicheren Verkehr auf dem „Allgäu Airport“. Dass sie selbst fliegt, hilft ihr in ihrem beruflichen Alltag: „Ich kann mich viel besser in die Situation der Piloten hineinversetzen, wenn ich mit ihnen kommuniziere und es vielleicht gerade Schwierigkeiten gibt.“

Als Flugzeugenthusiastin sind Airshows für sie ein besonderes Erlebnis. Auf den jährlichen NATO Days in Ostrava in ihrer tschechischen Heimat, die in diesem Jahr zum 25. Mal stattfinden, hielt sie sogar schon einen Vortrag über die Deutsche Flugsicherung und das Fliegen in Deutschland. Und natürlich hat sie auch schon das EAA Air Venture in Oshkosh besucht, die weltweit größte Flugschau und das Mekka von Luftfahrtbegeisterten aus aller Welt.

Zwar hat ihr Werdegang Magdalena Helikarová nicht in das Cockpit eines Kampffjets oder eines Verkehrsflugzeugs geführt. Aber ihre Leidenschaft fürs Fliegen kann sie jeden Tag leben, sei es im Cockpit der Sperling SF 23 oder im Tower von Memmingen. „Ich bin froh, dass ich diesen Weg gegangen bin. Es macht sehr viel Spaß und ich bin sehr glücklich damit“, sagt die Lotsin. Gelegentlich nimmt sie auch ihre achtjährige Tochter mit in die Luft. „Noch traue ich mir nicht zu, alleine mit ihr zu fliegen“, merkt sie an. Ihr Ex-Partner und Vater der gemeinsamen Tochter, selbst Berufspilot, sei in diesen Fällen dann meistens dabei. Ihre Tochter ist eine begeisterte Passagierin, ganz so wie sie selbst, als sie im Ultraleicht mit ihrem Vater als Pilot am Himmel über Böhmen die Schönheit des Fliegens entdeckte. Wer weiß, vielleicht wächst da schon die nächste Generation heran, deren Leidenschaft der Luftfahrt gilt. ●

Autor: Moritz Flottau



Seit gut zwei Jahren ist er als freier Journalist tätig. Journalismus und Luftfahrt wurden ihm sozusagen in die Wiege gelegt, denn auch beide Eltern berichten über diese Branche.

Memmingen ist der erfolgreichste deutsche Regionalflughafen.



QR Code scannen für mehr Infos zum Flieger-Stadl e.V.



Pilot: „DLH123 with a request.“
Controller: „DLH123, GO AHEAD.“
So oder so ähnlich hörte man es lange Zeit auf allen ATC-Frequenzen der Welt. Aber vor einiger Zeit wurde „GO AHEAD“ vom Sprechfunk verbannt. Mal wieder Zeit, nachzugraben und die Details ans Tageslicht zu fördern.

Wie ihr es von mir kennt, habe ich mich erst einmal ganz tief hinuntergegraben, um den Dingen auf den Grund zu gehen und am Anfang anzufangen. Zu meiner Überraschung gab es „da unten“ aber keine Treffer für „GO AHEAD“, jedenfalls nicht in den ersten fünf Editionen des Doc 4444 (Air Traffic Management). Also erst mal alle Ausgaben in Ruhe durchlesen und schauen, was dort so zu finden ist. Das ist einiges, aber eben kein „GO AHEAD“, sondern „OVER“.

Leider gab es in den frühen Versionen keine Tabelle mit Bedeutungsdefinitionen, wie es heute der Fall ist. Stattdessen wurden eher Szenarien beschrieben und die korrekten Sprechgruppen dazugeschrieben. Für unsere Zwecke nehme ich die Herstellung der Sprechfunkverbindung, die „GABCD This is New York radio OVER“ lautete; mit der Bedeutung „Invitation to proceed with transmission“.

Okay, „GO AHEAD“ gibt es also nicht schon seit den Anfangszeiten. Es wurde vor ziemlich genau 70 Jahren hinzugefügt, genauer gesagt 1956 mit der sechsten Ausgabe des Doc 4444. Hier musste der Anruf des Luftfahrzeugs noch mit „OVER“ beendet werden, aber die freundliche Einladung zum Weiterprechen lautete seitdem „GABCD This is New York radio GO AHEAD“.

So blieb es bis zur ersten Ausgabe des ICAO Annex 10 im Jahr 1965, die sich ausführlich mit Aeronautical Telecommunications beschäftigt. Wie sich aufmerksame Rabbit Hole-Leser und -Leserinnen vielleicht erinnern, wurden viele Elemente aus dem Doc 4444 in den neuen Annex überführt, samt einer Liste standardisierter Phrasen, die von A wie ACKNOWLEDGE bis W wie WORDS TWICE reichen. „GO AHEAD“ war mit der Bedeutung „Proceed with your message“ mit auf der Liste.

Rabbit

»GO AHEAD«

In der Kommunikation zwischen Lotsen und Piloten ist Klarheit oberstes Gebot.

Es kann aber Jahrzehnte dauern, bis eine Sprechgruppe, die missverstanden werden kann, wieder außer Dienst gestellt wird.

TEXT: THORSTEN RAUE

Nebenabzweigung: „OVER“ findet sich bis heute in der Liste, allerdings mit der Bedeutung „My transmission is ended, and I expect a response from you“. Mit Ausgabe 3 des Annex kam hier nur noch eine Notiz hinzu: „Not normally used in VHF communications.“

Aber im Hauptkaninchenbau passierte mit Edition 6 des Annex 10 im Jahr 2001 etwas Bemerkenswertes mit „GO AHEAD“, und zwar in Gestalt folgender Notiz: „Not used whenever the possibility exists of misconstruing ‚GO AHEAD‘ as an authorization for an aircraft to proceed. The phrase ‚GO AHEAD‘ may be omitted and, in its place, a response made by using the calling aeronautical station’s call sign followed by the answering aeronautical station’s call sign.“

Aha! Schon nach 45 Jahren „GO AHEAD“ wurde festgestellt, dass diese Phrase eine englische Bedeutung hat, die auch die Aufforderung zu einer Handlung darstellen kann. Um solchem Missverständnis vorzubeugen, verschwand „GO AHEAD“ in der nächsten Ausgabe des Annex im Jahr 2010 dann vollkommen.

Und was sollte man stattdessen sagen? Hier gibt Punkt 5.2.1.7.3.2.3 Auskunft: „The use of the calling aeronautical station’s call sign followed by the answering aeronautical station’s call sign shall be considered the invitation to proceed with transmission by the station calling.“ Und so heißt es seitdem:

Pilot: „NEW YORK RADIO, GABCD“
Controller: „GABCD, NEW YORK RADIO“. Einige andere Handlungsverben wurden seitdem ebenfalls verbannt. Zum Beispiel wurde aus „TURN RIGHT (or LEFT) AFTER TAKE-OFF“ im Laufe der Zeit „AFTER DEPARTURE TURN RIGHT“ und aus „CLEARED TO START ENGINES“ wurde „START UP APPROVED“.

Aber man muss auch erkennen, dass die ICAO nicht alle potenziell missverständlichen Sprechgruppen eliminiert hat. Wenn man bei Handlungsverben vorsichtig sein möchte, dann sollte man etwas anderes sagen als „IN CASE OF GO AROUND“. Das ist inzwischen auch Eurocontrol aufgefallen und wird bearbeitet. Jetzt ist also klar, wie und wann „GO AHEAD“ seinen Einzug und Abschied aus der Flugsicherungswelt genommen hat. Bleibt noch das Warum zu klären. Dafür schaue ich zuerst in den aktuellen „Global Action Plan for the Prevention of Runway Incursions (GAPRI)“, an dem übrigens die GdF mitgearbeitet hat. In dem ist zu lesen: „The phrase ‚Go ahead‘ (meaning pass your message) should not be used [...]“. Also scheint es etwas mit Sicherheit zu tun zu haben.

Also graben wir uns eine Schicht tiefer in den europäischen Vorgänger, den EAPRI, in dem wir etwas erweitert lesen können: „The phrase ‚Go ahead‘ (meaning pass your message) may be misinterpreted as an instruction to move the vehicle or aircraft and should therefore NOT be used.“

Es scheint mir, als ob der Unfall von Teneriffa von 1977 und eine Vielzahl von glimpflich ausgegangenen Vorfällen zu einem Umdenken geführt haben. Leider war das in dunkler Vorzeit, als noch nicht alles im Internet für mich zur Recherche abgelegt wurde. Sorry.

Unterm Strich bleibt für alle ATCOs und (A)FISOs festzuhalten: „GO AHEAD“ nicht verwenden! Sollte es einem doch einmal herausrutschen, dann gilt es, besonders aufmerksam zu sein.

Am Ende bin ich noch auf eine kleine Abzweigung gestoßen: Entweder ist die Funkregel im Annex 10 zu versteckt oder einigen Ländern gefällt diese Lösung nicht – beispielsweise den beiden English-Native-Speaker-Ländern Großbritannien und USA. Die Briten haben zwar „GO AHEAD“ in den Ruhestand geschickt, als Ersatz aber „PASS YOUR MESSAGE“ eingeführt. So steht es im aktuellen CAP 413, dem Radiotelephony Manual der UK Civil Aviation Authority. Die USA halten sich schon fast traditionell kaum an ICAO-Regelungen und haben „GO AHEAD“ in FAA JO 7110.65W beibehalten. Aber an diesem Punkt will ich jetzt nicht weitergraben, denn US-Sprechgruppen sind ein Rabbit Hole für sich. ●

Autor: Thorsten Raue



Er ist Fachbereichsvorstand FSDB und spürt leidenschaftlich gern fachlichen Details seiner Profession hinterher. Auch im Podcast.
Kontakt: thorsten.raue@gdf.de

Nur wer mitmacht, kann gestalten

Im November 2026 finden die nächsten Delegierten- und Obleutewahlen statt.

Sie sind Eure Chance, die Zukunft der Fachbereiche aktiv mitzugestalten. Es werden noch Kandidaten gesucht, denn noch sind nicht alle Delegiertenplätze besetzt.

Die Amtszeit der Delegierten und der Obleute beträgt zwei Jahre. In dieser Zeit geht es darum, innerhalb der GdF die Belange der verschiedenen Berufsgruppen engagiert und mit Weitsicht zu vertreten. Themen wie die Arbeitswelt älterer Mitarbeiter sind aktueller denn je, denn die tariflichen Errungenschaften werden von allen Seiten angegriffen, auch durch den Gesetzgeber.

Hier stellen sich vier Kandidaten des Fachbereichs FSAD vor – jeder mit individuellen Schwerpunkten. Dieser Fachbereich vereinigt Mitglieder aus vielen verschiedenen Berufsgruppen. Für sie Lösungen zu erarbeiten und Themen gemeinsam einzubringen, ist eine besonders spannende Aufgabe.



JÖRG WALDHORST

Referent Luftfahrthindernisse
(bei der DFS seit 1998)

» Als Referent Luftfahrthindernisse in der Flugverfahrensplanung bin ich seit 2003 mit Begeisterung tätig. In die GdF bin ich 2011 eingetreten. Während der zunächst gescheiterten Tarifverhandlungen hatte der damalige Geschäftsführer der DFS jedem Mitarbeiter einen persönlichen Brief geschickt, in dem er, kurz gesagt, mit einem Arbeitsplatzverlust drohte. Der Brief ging unglaublicherweise an die Privatadressen aller Mitarbeiter. In diesem Moment fasste ich den Entschluss, mich starkzumachen. Da die GdF über Jahre hinweg sehr gute Tarifabschlüsse verhandelt hatte, war meine Entscheidung nur noch eine Bestätigung und Wertschätzung für die hervorragende Tarifarbeit.

Die GdF macht nicht nur Tarifpolitik, sie ist vor allem ein Fachverband, in dem Fachthemen diskutiert und gegenüber Arbeitgeber oder Behörden vertreten werden. Ich will erneut als Delegierter kandidieren, um meine Stimme einzubringen. Für Delegierte gibt es lediglich zwei feste Konferenz-

termine im Jahr. Auf diesen Konferenzen sind Meinungen und Diskussionen erwünscht. Bei Abstimmungen und Wahlen nimmt dort jede und jeder Delegierte das Stimmrecht wahr. Wir brauchen unbedingt weitere aktive Mitglieder, die ihre Ideen und Meinungen einbringen.



PETRA ALLHOFF

Sachbearbeiterin
Besondere Nutzung des Luftraums in der UZ
(bei der BFS/DFS seit 1989)

» Ich bin seit 2011 in der GdF, und meine Eintrittsgeschichte in die Gewerkschaft hängt ebenfalls unmittelbar mit dem Tarifverhandlungen 2011 zusammen. Als ehemalige Operative, die mittlerweile in der Unternehmenszentrale tätig war, hatte ich immer das Gefühl, in Tarifverhandlungen hinten herunterzufallen. Ich war nicht wirklich Admin und nicht wirklich Betrieb. Also schrieb ich damals an die GdF, um Werbung für „meine“ Berufsgruppe zu machen. Rückblickend war die Antwort darauf nicht wirklich überraschend: „Nicht meckern, mitmachen!“

Das tue ich nun seit einigen Jahren als Delegierte des FSAD und möchte das auch weiterhin tun. Daher werde ich erneut als Delegierte kandidieren, allein schon, um nicht einfach mit Verhandlungsergebnissen leben zu müssen, ohne Einfluss auf sie nehmen zu können.

Damit wir Admins und Semi-Operativen eine starke Stimme in der Gewerkschaft haben, braucht es das Engagement weiterer Mitglieder, insbesondere aus den administrativen Bereichen! Verglichen mit den beiden operativen und technischen Fachbereichen herrscht bei uns eine große Vielfalt an Berufsgruppen. Ich wünsche mir mehr Input und eine aktive Mitarbeit der Kolleginnen und Kollegen. Denn nur so können wir ihre unterschiedlichen Belange noch besser verstehen und für Verbesserungen eintreten.



FLORIAN WINTER

Tätig im systemnahen Produktmanagement (sPdM) IP-Service/Multiplexer (bei der DFS seit 2010)

» Ich arbeite im systemnahen Produktmanagement (sPdM) IP-Service/Multiplexer im DFS-Bereich TO/CS und bin in der GdF als Delegierter und Mitglied der Tarifkommission für den FSAD tätig. Ich bin seit 2019 Mitglied der GdF. Da ich in einem technischen Adminbereich arbeite und oft das Gefühl hatte, dass die Gewerkschaft nur die Interessen der operativen Kollegen im Blick hat, habe ich mich lange gegen eine Mitgliedschaft gewehrt.

Im Laufe der Zeit habe ich jedoch einige Erfahrungen gemacht, die mich zum Umdenken bewegt haben. Ich wollte nicht mehr nur reagieren, sondern mitgestalten und etwas bewegen. Ich bin mittlerweile der festen Überzeugung, dass es im administrativen Arbeitsumfeld für uns als Gewerkschaft viel zu tun gibt, um überfällige Veränderungen durchzusetzen. Eine Vielzahl von Themen muss genau betrachtet und teilweise tariflich auf den Prüfstand gestellt werden.

Dazu braucht es aber Mitglieder aus dem Adminbereich, die in ihrem Arbeitsumfeld Missstände erkennen und sie abstellen wollen. Aus meiner Sicht müssen wir uns stärker vernetzen, damit wir die Probleme in ihrer Breite diskutieren und auch tariflich auf sie reagieren können.



MARCO HAUSHOFER

Tätig als freigestellter Betriebsrat (bei der DFS seit 2000)

» Als Betriebsrat habe ich bereits die Möglichkeit, die Arbeit und die Zukunft der DFS aktiv mitzugestalten. Aber da geht noch mehr, und genau deshalb kandidiere ich erneut als Delegierter. Der Betriebsrat überwacht die Umsetzung der Tarifverträge im Unternehmen. Das ist wichtig. Aber die Weichen dafür werden an anderer Stelle gestellt, und genau dort will ich als Delegierter tätig sein. Zusätzlich bin ich noch Mitglied der Tarifkommission. Dort ist man live dabei, wie tarifliche Regelungen entstehen und wie festgelegt wird, welche Inhalte am Ende in den Tarifverträgen stehen.

Der Adminbereich braucht mehr Gehör in der Gewerkschaft. Wenn wir hier mehr Mitglieder gewinnen, können wir unsere Perspektive stärker in die Arbeit der GdF einbringen. Genau deshalb freue ich mich, wenn sich weitere Kolleginnen und Kollegen für das Amt des Delegierten oder wenigstens als Mitglied begeistern können. Oft hört man: „Die GdF ist die Gewerkschaft der Fluglotsen“. Richtig ist: Sie ist die „Gewerkschaft der Flugsicherung“. Deshalb vertritt sie auch die Interessen derjenigen, die im Hintergrund den Betrieb am Laufen halten. Und das bedeutet mehr, als nur über Vergütungen zu verhandeln.

Sprecht uns an, denn hier habt ihr die Möglichkeit, eure Themen einzubringen. Gewerkschaft bedeutet eben mehr, als nur über Vergütung zu verhandeln. ●

Wusstest Du schon, dass ...

... es einen reduzierten Mitgliedsbeitrag gibt?

- Für Übergangsversorgte, Vorruheständler, Mitglieder in der Freistellungsphase der Altersteilzeit, Mitglieder im On-the-Job-Training und Krankengeldbezieher beträgt der Beitrag 0,5 Prozent des regelmäßigen monatlichen Bruttoeinkommens.
- Rentner und Pensionäre zahlen nur 3 Euro Monatsbeitrag! Auf Wunsch ist die Zahlung eines höheren Beitrags gerne möglich.
- Studenten an der Berufsakademie und Auszubildende sind bis zu Beginn des On-the-Job-Trainings beitragsfrei gestellt.
- Mitglieder, die sich in Elternzeit, Elternurlaub oder Pflegezeit befinden und keine Bezüge erhalten sowie Erwerbslose werden für die Dauer des jeweiligen Zeitraums beitragsfrei gestellt.

Weitere Details, auch zu Flexi-Mitarbeitern, außerordentlichen Mitgliedern, zu einem freiwilligen Mitgliedsbeitrag oder auch zu Härtefallregelungen, könnt ihr der Richtlinie Beitrag, zu finden auf der GdF-Homepage im Mitgliederbereich, entnehmen.

Übrigens: Das Mitglied ist verpflichtet, alle persönlichen oder beruflichen Veränderungen, die zu einer Beitragsänderung führen, der GdF unverzüglich mitzuteilen. Dies geschieht bequem, indem man nach dem Log-in auf der GdF-Homepage auf seinen Namen, dann auf „Meine Daten“ klickt. Ansonsten auch gerne per Mail an geschaeftsstelle@gdf.de ●

Heiße Themen beim Obleutetreffen

Neben den Delegierten sind die Obleute ein starkes Verbindungsglied zwischen den Mitgliedern der GdF und den Vorständen der Fachbereiche. Am 23. Juni 2026 fand in Frankfurt ihr jährliches Treffen statt.

TEXT: MIRIAM KELM

Bei hochsommerlichen Temperaturen kamen 35 Obleute der drei Fachbereiche Flugsicherungsbetriebsdienste (FSBD), Technische Dienste (FSTD) und Allgemeine Dienste (FSAD) zusammen, um aus den Betriebsstätten zu berichten und sich auszutauschen. Anwesend waren auch Vertreter der Fachbereichsvorstände und des Bundesvorstandes. Thorsten Raue führte durch den Tag und gab zum Auftakt einen Überblick über die Arbeit der Fachbereichsvorstände zum Brennpunkthema FSPersAV. Das Verkehrsministerium will sie im Zuge der Entbürokratisierung novellieren. Die Vorstände der Fachbereiche setzen sich dafür ein, elementar wichtige Punkte erhalten, etwa das Erlaubniswesen für das flugsicherungstechnische Personal oder Vorgaben zu Prüfungen.



35 Obleute trafen sich mit den Vorständen der GdF-Fachbereiche zum Informationsaustausch.

Ein wichtiger Aspekt des Treffens aller Obleute ist stets der Austausch untereinander. Der Blick über den Tellerrand erweist sich immer als wertvoll, weil verschiedene Niederlassungen oftmals mit ähnlichen Themen kämpfen. Ein Problem, das angesichts der Hitzewelle in diesem Sommer viele Kolleginnen und Kollegen betrifft, sind die hohen Temperaturen an den Arbeitsplätzen. Sie beeinträchtigen nicht nur das körperliche Wohlbefinden, sondern vermindern auch die Leistungsfähigkeit. Auf großes Interesse stieß auch der Bericht über den Feueralarm am Münchener Tower am 8. Juni und das anschließende Arbeiten an den Contin-

gency-Arbeitsplätzen. Aus Bremen wurde von den Problemen bei Dienstreisen durch die Einstellung der Flugverbindung nach Frankfurt berichtet. Noch bis zum Frühjahr hatte Lufthansa CityLine diese Strecken mit drei bis fünf Flügen täglich bedient. Damit haben sich jetzt die Reisezeiten massiv verlängert. Der Flug führt jetzt über München und dauert im günstigsten Fall über drei Stunden. In einem Brief an die Politik haben 370 Bremer Unternehmen, die auf diese Flugverbindung angewiesen sind, deren Erhalt gefordert. Die DFS hat sich nicht daran beteiligt, um sich nicht gegen ihren Kunden zu stellen.

Breiten Raum nahm das Thema Aus- und Fortbildung ein. Aus der DFS-Technik wurde berichtet, dass mittlerweile viele Cloud-Kurse stattfinden, um die digitale Neuausrichtung und den Umzug von Services in die Cloud weiter voranzutreiben.

Weitere Themen in aller Kürze:

An der DFS-Akademie soll bis zum Herbst 2028 ein neues Ausbildungskonzept entwickelt werden. Eine Umfrage der JVA (Jugend- und Auszubildendenvertretung) zur Qualität der Ausbilder wurde dem GBR (Gesamtbetriebsrat) vorgestellt. Aus der Unternehmenszentrale wurde berichtet, dass duale Studenten, die ihre Bachelorthesis schreiben wollen, teilweise von Abteilungen abgelehnt werden müssen, weil die Kapazitäten für eine adäquate Betreuung fehlen. Die Obleute aus Berlin und Langen informierten darüber, dass die Kreuzausbildung im Bereich ATOS nach wie vor nicht stattfindet. Ein Großteil der auf dem Treffen behandelten Themen war allerdings sehr intern. Hintergrundinformationen über sie geben die Obleute gern im direkten Gespräch. ●

Autorin: Miriam Kelm



Sie kam übers Segelfliegen zur Flugsicherung und ist seit 2010 Towerlotsin in Stuttgart. Im Bundesvorstand FSBD ist sie für Fachliches Tower zuständig. Kontakt: miriam.kelm@gdf.de



Grillen statt Funken

Auch dieses Jahr hatten die Kolleginnen und Kollegen von Frankfurt Tower und Approach wieder zum ATC BBQ in der Cargo City Süd am Frankfurter Flughafen eingeladen. Das bei Piloten und Kabinenbesatzung gleichermaßen beliebte Event war – wie in den Jahren zuvor – ein voller Erfolg. Obwohl die Meteorologen für den 5. Juni eher durchwachsenes Wetter vorhergesagt hatten, fanden sich viele Gäste auf dem Grillplatz ein und

kamen bei kalten Getränken und leckerem Essen ins Gespräch. Eingeladen waren Piloten, Kabinencrews und Stationspersonal aller in Frankfurt vertretenen Airlines.

Ziel des Events ist es, Menschen, die sonst nur per Funk miteinander kommunizieren, die Gelegenheit zum persönlichen Gespräch und zum Erfahrungsaustausch zu bieten. Die Veranstaltung wurde von der GdF finanziell unterstützt. ●

Anzeige

WER SICHERT EIGENTLICH DIE, DIE DEN LUFTRAUM SICHERN?



Wer Verantwortung für den Luftverkehr trägt, braucht eine Absicherung, die ebenso professionell aufgestellt ist. Wir entwickeln individuelle **Loss-of-Licence-Konzepte: steueroptimiert, strategisch durchdacht** und eingebettet in eine **ganzheitliche Finanzplanung**.

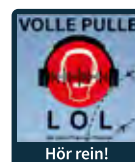
Als Teil von „Stöver, Hermann und Partner“ begleiten wir unsere Mandanten nicht nur bei der **Absicherung**, sondern auch beim nachhaltigen **Vermögensaufbau** – Von breit gestreuten Fonds- und ETF-Strategien bis hin zu steuerlich optimierten Immobilieninvestments.

UNSER SICHERHEITS- & VORSORGEKONZEPT:

- ✈ **Individuelle Loss of Licence-Konzepte**
Maßgeschneidert auf eure berufliche und private Situation – transparent, nachvollziehbar und klar strukturiert.
- ✈ **Exklusiv für alle GdF-Mitglieder**
Mit nur 3 Fragen zur Berufsunfähigkeitsversicherung. Unabhängig von Hobbies und mit Vorerkrankungen möglich.
- ✈ **Steueroptimierte Loss of Licence Strategie**
Kombination aus Basisrente und Loss of Licence – gezielte Nutzung staatlicher Förderungen statt ungenutzter Steuerlast.
- ✈ **Trainee-Vorteile nutzen:**
Nur 3 Gesundheitsfragen. Aktuellen Gesundheitsstatus und günstige Beiträge sichern.
- ✈ **Ganzheitliche Begleitung durch ein starkes Team**
Absicherung, Vermögensaufbau, ETF-basierte Basisrente, Kapitalanlage & ausgewählte Immobilienprojekte.



Für ein
persönliches
Angebot.



Unser
Podcast
auf Spotify
& Apple
Podcasts.

Hollerallee 25 | 28209 Bremen | Tel. 0421 348 55-77 | mail@atc-guard.de

Wo steht denn der?

SO GEHT'S

Wenn Sie wissen, zu welchem Airport der Tower gehört, senden Sie eine E-Mail an quiz@gdf.de



Gewerkschaft der
Flugsicherung e.V.
Frankfurt Airport Center 1
Gebäude 234
Hugo-Eckener-Ring
60549 Frankfurt am Main
geschaeftstelle@gdf.de

Wissen Sie es? Dann senden Sie bis zum 31. Oktober 2026 eine E-Mail mit dem offiziellen Namen des Airports an quiz@gdf.de. Unter den Einsendern der richtigen Antwort verlosen wir drei Bücher „Mit der Junkers A50 quer durch Europa“ von Claus Cordes und Philipp Prinzing.

Teilnehmen dürfen alle Leserinnen und Leser über 18 Jahre, außer den Mitgliedern des GdF-Vorstandes und der Fachbereichsvorstände sowie den Beschäftigten der Geschäftsstelle. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Viel Erfolg!