

AUSGABE 3/2025

→ FACHBEREICHSKONFERENZ
FSTD IN FULDA

→ AUSBILDUNG VON
FLUGLOTSEN

→ 110 JAHRE VORFELD-
KONTROLLE BERLIN

→ STANDORTKOSTEN

der flugleiter



Gewerkschaft der Flugsicherung



Information des Bundesvorstands



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

Gemeinsames Obleute-Meeting
06.11.2025 in Fulda

Bundesdelegiertenkonferenz
07. und 08.11.2025 in Fulda

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

Die Einladungen zu diesen
Veranstaltungen erfolgen gesondert.



Ausbildung von Fluglotsen S. 32



Alles viel zu teuer – die Standortkosten als Sündenbock S. 46



AERO 2025 in Friedrichshafen S. 52



Flughafen Münster/Osnabrück S. 54

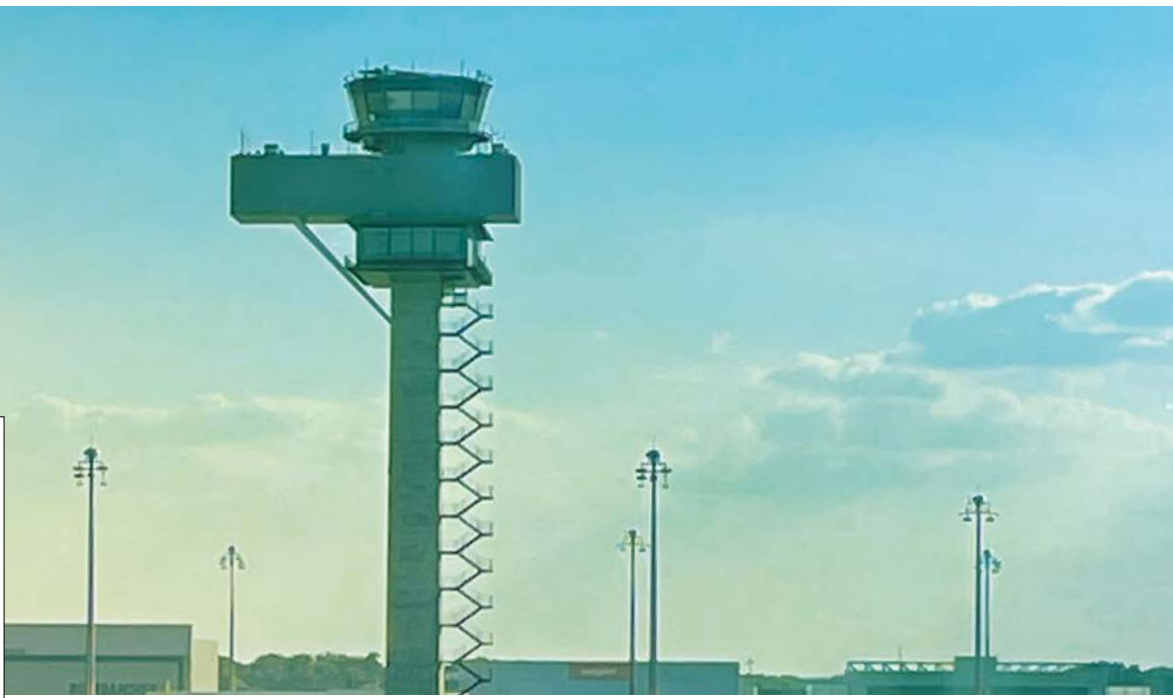


Happy Birthday Erfurt – 100 Jahre Flughafen Erfurt S. 56

Editorial	04
Termine	06
Aus dem Vorstand Gemeinsames Engagement für den Schutz des Personals und eine verstärkte Zusammenarbeit der Gewerkschaften	07
FSBD FSBD-Mitteilung	08
Interview Fragen an den FSBD-Vorstand „Fachliches“	10
Interview Fragen an den FSBD-Vorstand „ATOS“	13
Interview Marco Haushofer – neugewähltes FSAD-Vorstandsmitglied	21
Spotter I	15
Spotter II	35
FSTD Bericht BuFaKo 2025	16
Verbände 64th ATCEUC Committee Meeting in Sofia	22
Verbände Airspace World 2025 in Lissabon	27
Verbände BUILD, SUPPORT, UNITE – das European Pride in Aviation Network stellt sich vor	30
ATC Ausbildung von Fluglotsen	32
ATC 10 Jahre Apron Berlin	36
Joe's Corner Gloria, VICTORIA!	40
Berichte Alles neu macht der Mai	42
Berichte Alles viel zu teuer – die Standortkosten als Sündenbock	46
Berichte AERO 2025 in Friedrichshafen	52
Bücher	51
Airports Flughafen Münster/Osnabrück	54
Airports Happy Birthday Erfurt – 100 Jahre Flughafen Erfurt	56
Kurios Ausgetrickst	59
Aus aller Welt Kurz und interessant	60
Impressum	62



von Oliver Wessollek,
Bundesausschussvorsitzender



Liebe Leser und Leserinnen,

der Sommer steht vor der Tür. In der Luftfahrtbranche ist dies die Zeit mit enormen Verkehrsströmen, die sicher und effizient durch die Lufträume in Europa geführt werden wollen. Dabei spielen Disziplin und Regelkonformität eine enorme Rolle. Systeme müssen fehlerfrei und ausfallsicher funktionieren, Verfahren und Absprachen eingehalten werden und die Kollegen höchstkonzentriert und fit für die Arbeit sein, um die höchstmögliche Kapazität bereitzustellen.

Die Flugsicherungsanbieter planen ihren Personaleinsatz entsprechend und versuchen, den bestmöglichen Service anzubieten. In dieser Situation ist es kontraproduktiv, wenn die Verkehrsprognosen aufgrund von „fehlerhaften“ Flugplänen nicht korrekt vorhergesagt werden können. Nicht selten werden Flugpläne mit optimierten Routen und Flugflächen aufgegeben und letztendlich nicht eingehalten. Laut dem Network Manager gehen so jeden Tag bis zu 2.500 ATC-Slots verloren und über 4.000 Flüge fliegen ungeplant in regulierte Lufträume ein. Auf dieser Grundlage sind Überlastsituationen und verschärfte Regulierung unausweichlich. Das hilft keinem und verstärkt die Verspätungssituation in Europa umso mehr.

Da hilft unter Umständen ein Blick auf die in Lissabon bei der Airspace World vorgestellten Tools. Eine Messe, bei der neben dem Networking auch der Austausch

von Ideen und möglichen technischen Innovationen im Vordergrund stehen. So sollen etwa mittels künstlicher Intelligenz die Verkehrsprognosen und die Stabilität im gesamten Netzwerk verbessert werden. Eine großartige Messe für alle, die in die Zukunft schauen möchten. Natürlich ist dies auch eine Verkaufsshow und die Aussteller zeigen sich und ihre Produkte von der allerbesten Seite. Gut, wenn man weiß, dass nicht alles Gold ist, was glänzt!

Neben viel Aufbruchstimmung gab es aber auch einen Abschied: Die GroupEAD nahm letztmalig an der Messe teil. Ab nächstem Jahr nimmt EUROCONTROL die einst an die GroupEAD übertragenen Aufgaben in der Luftfahrt-datenverwaltung wieder selbst wahr und die GroupEAD hat beschlossen, sich Anfang nächsten Jahres aus dem Markt zu verabschieden. Das ist mehr als bedauerlich, nicht zuletzt für die Mitarbeiter und GdF-Mitglieder, deren weiteres Schicksal noch immer nicht vollständig feststeht. Offensichtlich werden nicht alle übernommen werden. Da drängt sich die Frage auf, welchen Zweck der – sicherlich nicht ganz günstige – Messeauftritt hatte und was die Mitarbeiter davon halten sollen.

Zum 10-jährigen Jubiläum der Vorfeldkontrolle am Flughafen Berlin-Schönefeld gratulierte ich persönlich auf einer gelungenen Mitgliederversammlung. Katharina Denecke hat ein schönes Video zu diesem Ehrentag er-



Gewerkschaft der Flugsicherung

stellt, das wir auch in unseren Profilen in den sozialen Medien veröffentlicht haben. Vielen Dank an die Organisatoren Lucas Noll und Gordon Bartholmeß für dieses kleine, aber feine Event!

Nicht zuletzt möchte ich den *Pride Month* würdigen. Vielfalt, Inklusion und gegenseitiger Respekt sind Werte, die auch in der Luftfahrtbranche gelebt werden – am Boden wie in der Luft. Wir setzen uns dafür ein, dass alle Menschen hier in einer sicheren und wertschätzenden Umgebung arbeiten können, unabhängig von ihrer Identität oder Orientierung. Daher wird auch dieses Jahr unser Logo in diesem Monat in den Farben des Regenbogens erscheinen.

In diesem Sinne wünschen wir Ihnen eine erkenntnisreiche Lektüre und einen erfolgreichen Sommerstart.

Ihr

Oliver Wessollek
Bundesvorsitzender



→ DFS-Campus. Foto: GdF

Voraussichtliche

GdF-TERMINE

JUNI 2025

03. – 06.	IFISA-Vorbereitung	Bratislava
11. – 12.	APEG	Langen
17. – 18.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt
24. – 25.	TK-Sitzung	Frankfurt
25.	Vorstandssitzung FSAD	Frankfurt
26.	PINK100	Karlsruhe
30. – 01.	Vorstandssitzung FSBD	Frankfurt

JULI 2025

02.	RTC	Bodø
09. – 10.	Vorstandssitzung FSTD	Frankfurt
11.07.	Redaktionsmeeting „der flugleiter“	online
16. – 17.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt

AUGUST 2025

13. – 14.	TK-Sitzung	Frankfurt
14.	Vorstandssitzung FSBD	online
20. – 21.	AG ATOS	Frankfurt
20. – 21.	Vorstandssitzung Bund	Brüssel
21.	RTC Visit	Bodø
25.	Vorstandssitzung FSAD	Frankfurt

Kein Anspruch auf Vollständigkeit!



Gewerkschaft der Flugsicherung

Pressemitteilung

Gemeinsames Engagement für den Schutz des Personals und eine verstärkte Zusammenarbeit der Gewerkschaften

Datum: 23.05.2025

In den vergangenen Monaten haben eine Reihe von Treffen zwischen den Vorständen der Gewerkschaft der Flugsicherung (GdF) und der Gewerkschaft EUROCONTROL Maastricht (TUEM) stattgefunden.

Diese Diskussionen bekräftigten das gemeinsame Engagement für die bestehende Kooperationsvereinbarung und unterstrichen die klare Absicht, diese Partnerschaft in Zukunft zu vertiefen und zu erweitern.

Beide Gewerkschaften engagieren sich gemeinsam für den Schutz der Rechte, des Wohlergehens und der Arbeitsbedingungen ihrer Mitglieder. Insbesondere für Projekte und Initiativen, die sich direkt auf das von beiden Gewerkschaften vertretene Personal auswirken – wie das MAKAN-Projekt – werden GdF und TUEM eine enge Koordination und gemeinsames Handeln sicherstellen.

Unsere Priorität bleibt es, die Interessen der Mitarbeiter umfassend zu schützen, jede Erosion der Arbeitnehmerrechte zu verhindern und einen fairen und transparenten Prozess bei allen Entwicklungen zu gewährleisten.

Diese gemeinsame Erklärung wird im Namen von GdF und TUEM als Bekräftigung unserer Solidarität und unseres standhaften Engagements für die Verteidigung und Förderung der Interessen unserer Mitglieder abgegeben.

Im Namen von GdF und TUEM

Oliver Wessollek

Vincent Poty



+++++

Für weitere Fragen steht Ihnen zur Verfügung:

Thomas Ullrich

Bundesvorstand Presse und Kommunikation GdF e. V.

Mobil: +49 1520 346 00 86 oder per

E-Mail: thomas.ullrich@gdf.de

+++++

FSBD-Mitteilung

Datum: 21.05.2025

Virtuelle Vision – Reale Verwirrung

Vom 26. bis zum 28. Mai lud CANSO zur Messe „Airspace World“ ein – dem jährlichen Branchentreffen der internationalen Flugsicherungen. Dort trifft sich die internationale Elite der Flugsicherung, um die neuesten Systeme im Bereich Air Traffic Services (ATS) vorzustellen und zu diskutieren.

Auch die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH war vertreten – in gewisser Weise sogar doppelt: zum einen mit einem eigenen Stand (Nr. 1330), zum anderen durch das Joint Venture „Frequentis DFS Aerosense“ an Stand H1230/A.

Und gerade die Präsentation am Aerosense-Stand sorgt derzeit für erheblichen Unmut unter vielen Kollegen und Kolleginnen in München und dem Projektteam ViCTORiA selbst.

Was ist passiert?

Aerosense stellte auf der Messe das Konzept des „High-Capacity Digital Towers“ vor und veröffentlichte diese Präsentation anschließend online unter dem Titel „Grand Opening“. In dem [Video](#) kamen unter anderem Norbert Haslacher (Frequentis), Arndt Schoenemann (CEO DFS) und Wolfgang Bretl (NL München) zu Wort.



Die Aussagen darin sorgten für Stirnrunzeln, hier wörtlich zitiert, um die ursprünglichen Aussagen unverändert wiederzugeben:

„I'm extremely happy that we, together with Frequentis – in our joint venture Aerosense, we are providing digital tower solutions, can, make this step and opening right now today here at Airspace World.“

„I, personally, as a former tower controller, believe that with this solution we can do and we can change something in the future, and it will really help us. We'll have a look now out of our new virtual tower.“

Was ist der Hintergrund des Ärgers?

Am Flughafen München arbeitet seit Langem ein engagiertes Team am Projekt ViCTORiA – einem Contingency Remote Tower, von dem aus die Kolleginnen und Kollegen während der anstehenden Sanierung des ikonischen Münchner Towers arbeiten sollen. Bisher war die Zusage eindeutig: ViCTORiA ist ein Ausweichsystem – nicht mehr, nicht weniger. Nach Abschluss der Sanierung werde der Betrieb wieder aus dem realen Tower aufgenommen.

Doch in der Präsentation aus Lissabon war davon keine Rede. Stattdessen vermittelte der Auftritt den Eindruck, ViCTORiA sei ein vollwertiger Ersatz für einen traditionellen Tower – ohne jegliche Einschränkungen, ohne Erwähnung seiner eigentlich vorgesehenen Rolle als Notfalloption.

Diese Diskrepanz wirft Fragen auf – insbesondere für die Belegschaft und das Projektteam vor Ort: Woran arbeiten wir hier eigentlich? Können wir den Aussagen des Managements noch trauen? Und warum wird ein System als einsatzbereit präsentiert, obwohl es sich noch in der Validierung befindet?



Vertrauen ist die Basis der Flugsicherung

Flugsicherung lebt von Zuverlässigkeit. Wenn ein ATSEP ein ILS in Betrieb nimmt, dann kann ich mich darauf verlassen, dass es funktioniert. Wenn ein ATCO zusagt, dass etwas getan wird, dann kann ich mich darauf verlassen, dass es getan wird.

Und was ist, wenn ein Manager mir etwas sagt? Kann ich mich dann darauf verlassen?

Es ist ein emotionales Thema: Die meisten Towerlotsen identifizieren sich mit „ihrem“ Tower und „ihrem“ Flughafen, jegliche andere Lösung wird als schlechter empfunden. Gleichzeitig wird die Notwendigkeit, für die Sanierung umzuziehen, natürlich gesehen, deshalb gibt es ja das Projektteam VICTORIA. Genau dieses sieht jedoch durch das veröffentlichte Video das Vertrauen zwischen Führungsebene und operativem Personal als beschädigt an.

Zurückrudern?

Kurz nach der Betriebsversammlung in München – auf der Herr Menge (CTO der DFS) noch keine Kenntnis von

der Präsentation eingeräumt hatte – folgte seine Stellungnahme im Intranet:

„Wir verfolgen in München genau den gemeinsam abgestimmten Ansatz. Ziel ist es, einen Außensichtersatz bereitzustellen, um den Tower während der Sanierung und Renovierung vollständig entlasten zu können. Die ersten Validierungen machen durchaus Lust auf mehr. Gleichzeitig werden sie sich jedoch bis ins Jahr 2026 hineinziehen. Erst danach werden wir ein belastbares Bild haben, ob die Idee in dieser Form tragfähig ist.“

Bleibt die Frage: Wissen Herr Schoenemann und Herr Bretl eigentlich davon? Und selbst wenn wir diesen Be-
teuerungen glauben, stellt sich nach dem Messeauftritt die Frage: Für wen entwickelt denn nun das Team vor Ort den Digital Tower? Wohin soll der noch verkauft werden?

Wer Vertrauen will, muss vertrauenswürdig handeln.

Wer Entscheidungen trifft, muss dazu stehen – auch gegenüber den eigenen Leuten. Wer Kommunikation betreibt, darf nicht doppelte Botschaften senden. Und wer Führung beansprucht, muss vorangehen – mit Klarheit, Ehrlichkeit und Respekt gegenüber denen, die täglich dafür sorgen, dass der Himmel sicher bleibt.

Was wir täglich von unseren Systemen und Kolleginnen und Kollegen erwarten, erwarten wir auch von unserer Führung. Deshalb fordern wir: Klare Worte. Ehrliche Kommunikation. Und Respekt vor der Arbeit und dem Einsatz aller Kolleginnen und Kollegen, die VICTORIA aufgebaut haben – im Vertrauen auf ein gemeinsames Ziel.

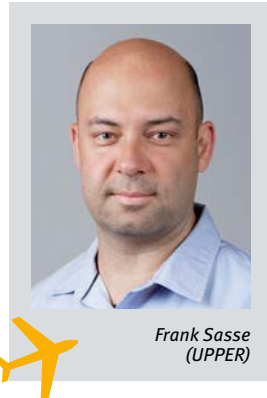
Euer
FSBD-Vorstand



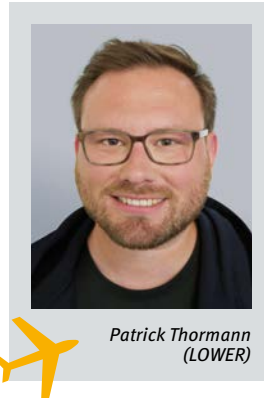
Fragen an den FSBD-Vorstand „Fachliches“ – Miriam Kelm (TWR), Frank Sasse (UPPER) und Patrick Thormann (LOWER)



Miriam Kelm
(TWR)



Frank Sasse
(UPPER)



Patrick Thormann
(LOWER)

Redaktion: Herzlichen Glückwunsch zur Wiederwahl in Eurem Fachbereich „FACHLICHES“. Es ist ein Oberbegriff, unterteilt in drei Sektoren, aber dennoch mit einem Ziel. Wie hat sich die Aufteilung in Euren Augen bewährt?

M. Kelm (TWR): Erstmal vielen Dank an alle Delegierten, die auf der Fachbereichskonferenz dabei waren und sich nicht nur an den Wahlen, sondern auch an den Diskussionen beteiligt haben. Davon lebt der Fachbereich, und es ist toll zu sehen, wie viel Wissen – querbeet durch die Flugsicherungswelt – dort zusammen in einem Raum sitzt.

In meinen Augen hat sich die Aufteilung der „Fachlichen“ auf jeden Fall bewährt. So ist es uns möglich, viele Termine, egal ob für den Fachbereich oder für die IFATCA, wahrzunehmen und die Arbeitslast für jeden Einzelnen trotzdem überschaubar zu halten.

F. Sasse (UPPER): Herzlichen Dank für die Glückwünsche! Aus unserer Sicht hat sich die Aufteilung in die drei Bereiche sehr bewährt. Allein schon der zeitliche Umfang der anstehenden Termine macht eine solche Struktur notwendig – nur so können wir als Fachbereich unsere vielfältigen Aufgaben überhaupt bewältigen. Nationale und internationale Arbeitsgruppen lassen sich neben unserer regulären operativen Tätigkeit kaum noch von einer einzelnen Person abdecken. Insofern stellt die aktuelle Aufteilung für uns alle die praktikabelste und effektivste Lösung dar.

Darüber hinaus arbeiten wir eng ressortübergreifend zusammen, da viele Termine Themen aus verschiedenen Bereichen betreffen. Diese enge Abstimmung ist ein wichtiger Teil unserer Zusammenarbeit und trägt wesentlich zum Erfolg unserer Arbeit bei.

P. Thormann (LOWER): Nach zwei Jahren kann man durchaus sagen, dass sich die Verteilung des Ressorts „Fachliches“ auf drei Schultern mehr als bewährt hat. Wir können eigentlich alle Termine und Aufgaben, die übers Jahr verteilt anstehen, abdecken. Und da sich unsere Themengebiete doch auch oft überschneiden, können wir auf einen Pool an Expertise zurückgreifen, der alle operativen Berufsgruppen in der deutschen Flugsicherungswelt umfasst. Hier ist der Fachbereich breit aufgestellt, und mit Lars Ilchmann haben wir auch den ATOS-Bereich abgedeckt, was wirklich wertvoll ist.

Redaktion: Das Wahlergebnis hat Eure Arbeit in den letzten zwei Jahren mehr als nur bestätigt. Welche Ziele verfolgt Ihr für die nächste Wahlperiode?

M. Kelm (TWR): Zusammen mit Patrick Thormann und der Vereinigung Cockpit möchte ich das Thema Nachtflugbeschränkungen angehen, um die derzeitigen Regeln so abzuändern, dass das Arbeiten sowohl im Cockpit als auch im Center/Tower sicherer und ohne den momentan noch vorherrschenden Druck stattfinden kann.



Das Thema RECAT EU, das wir auf der Konferenz besprochen hatten, wurde von den Delegierten ausgewählt, trotzdem gibt es genug zu tun, zum Beispiel beim Thema RTC. Hier arbeite ich mit Mathias Wiegand in der Task Force der IFATCA mit.

Manchmal sind es auch ganz konkrete Dinge. So versuchen wir, den Memminger Mitgliedern zu helfen, ein elektronisches Flugdatenbearbeitungssystem zu erhalten, nachdem das stolz angekündigte Phoenix Webinnovation aufgrund erheblicher Mängel die Papierstreifen immer noch nicht ablösen konnte.

F. Sasse (UPPER): Wie bereits in der ersten Frage erwähnt, ist unsere Zusammenarbeit bereichsübergreifend und von gegenseitiger Unterstützung geprägt. Das möchten wir auch in der kommenden Wahlperiode weiter intensivieren.

Für Rhein Radar gibt es darüber hinaus einige Themen, die uns als Fachbereich besonders am Herzen liegen. In den nächsten Wochen stehen Gespräche mit dem Arbeitgeber zu Punkten wie **MAKAN** (Kooperation Maastricht & Karlsruhe) und **PINK100** (neues Ausbildungskonzept für den oberen Luftraum) an – beides zentrale Themen, wenn man den oberen Luftraum isoliert betrachten würde. Diese Schwerpunkte wollen wir am besten aktiv mitgestalten und die Interessen der Mitgliedschaft dort bestmöglich vertreten.

P. Thormann (LOWER): Leider mahlen die Mühlen in der Flugsicherungswelt langsam und so gibt es immer noch Aufgaben aus der letzten Amtszeit, die erledigt werden müssen. Ich kann aber behaupten, dass die von mir angestrebte Vertiefung der Zusammenarbeit mit den Kollegen der Vereinigung Cockpit voranschreitet und das nächste große Ziel, eine Anpassung der Nachtflugbeschränkungen, ein gemeinsames Projekt von VC und GdF ist. Ansonsten kommen in den nächsten Jahren durch den Personalmangel und die Veränderungen in der Flugsicherungswelt riesige Herausforderungen auf uns zu. Langweilig wird uns sicherlich nicht, dafür sorgen unsere ANSPs schon. In dieser Hinsicht würde ich mir wünschen, dass die ANSPs die Fachbereiche, also auch den FSTD und FSAD, nicht immer als lästig ansehen. Gemeinsam könnten wir die Herausforderungen der Zukunft viel besser meistern, aber das erfordert Willen auf beiden Seiten, der leider viel zu oft noch Argwohn weichen muss.

Redaktion: Die drei Untergebiete spiegeln die fachliche Vielfalt des Betriebsdiensts der Flugsicherung wider, dennoch gibt es gewisse Überschneidungen. Wie stimmt Ihr Euch untereinander ab, und in welchen Bereichen gibt es Überschneidungen?

M. Kelm (TWR): Überschneidungen gibt es zum Beispiel bei den Themen Wirbelschleppenstaffelung oder Nachtflugbeschränkungen. Vor allem zwischen Tower und Approach sind einige Überschneidungen vorhanden. Aber auch mit Lars Ilchmann, der als Verantwortlicher für den Bereich ATOS unter anderem für den Bereich Apron zuständig ist, gibt es natürlich gemeinsame Themen.

Die Abstimmung untereinander findet tatsächlich häufig über unsere Chatgruppe statt oder wenn wir uns, normalerweise einmal im Monat, in persona oder online, auf den Vorstandssitzungen sehen.

F. Sasse (UPPER): Je nach Anlass stimmen wir uns auf allen verfügbaren Wegen ab – ob per Telefon, WhatsApp, E-Mail oder über MS Teams. Die Kommunikationswege sind dabei so flexibel wie unsere Aufgaben.

Überschneidungen gibt es (wie schon erwähnt) nahezu überall – sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene. Unsere enge Kooperation beschränkt sich dabei nicht nur auf die drei Themengebiete **Tower, unterer Luftraum** und **oberer Luftraum**, sondern erstreckt sich über den gesamten Fachbereich. Auch die Kollegen aus Bereichen wie **ATOS, Berufliches & Soziales** oder **Internationale Arbeit** sind häufig eingebunden.

Teilweise nehmen wir sogar fachbereichsübergreifend an Terminen teil – so haben wir kürzlich gemeinsam mit dem **FSTD** das Systemhaus in Langen besucht, um dort zu zwei verschiedenen Themen im Austausch mit der DFS zu sein.

Der Schlüssel zum Erfolg liegt für uns ganz klar in der Teamarbeit!

P. Thormann (LOWER): Wie oben schon erwähnt, ergänzen wir uns gut. Wir haben vom Boden bis FL660 den gesamten Luftraum abgedeckt. ATOS und Lotsen haben bei uns eine Stimme und mit dem neuen Tool „Job Card“ können alle Mitglieder ihre Sorgen und Nöte jederzeit an den Fachbereichsvorstand herantragen. Die Abstimmung untereinander wird durch moderne Kommunikations- und Kollaborationstools erleichtert, und nachdem wir die IT-Probleme innerhalb der GdF gelöst bekommen haben, können wir jetzt auch digital durchstarten.

Redaktion: Die Redaktion „der flugleiter“ bedankt sich für dieses Interview und hofft auf eine weiterhin gute Zusammenarbeit.

Erfolgreiche Spendenaktion

In der Ausgabe 2/2025 der Zeitschrift „der flugleiter“ haben wir auf Seite 18 einen Spendenaufruf veröffentlicht.

Mit den eingesammelten Geldern möchten wir die Infrastruktur an der DFS-Tower-Niederlassung in Nürnberg verbessern. Dort fehlt ein moderner Beamer.

Es ist erfreulich, dass unser Aufruf von der Leserschaft wahrgenommen wurde, und wir freuen uns über die ersten 5 Euro, die wir von einer anonymen Spenderin bzw. einem anonymen Spender erhalten haben.

Wir bedanken uns dafür und werden diese Spende in geeigneter Weise an die DFS-Tower-Niederlassung weiterleiten.



Fotos: AdobeStock

Fragen an den FSBD-Vorstand „ATOS“ – Lars Ilchmann



Redaktion: Auch Dir herzlichen Glückwunsch zur Wiederwahl in dem Fachbereich „ATOS“. Der Begriff „ATOS“ ist sicherlich schon mehrfach erwähnt worden, dennoch möchte ich Dich bitten, in kurzen Sätzen die Aufgabenstellung und den Begriff „ATOS“ zu umschreiben.

L. Ilchmann: Vielen Dank!

Gleichfalls möchte ich die Gelegenheit nutzen, um mich für das Vertrauen der Mitglieder und die tatkräftige Unterstützung meiner Kollegen in der AG ATOS sowie der Kollegen im Fachbereichsvorstand FSBD zu bedanken.

Zur Frage: „ATOS“ steht für ATS (Air Traffic Service) Operations Specialist und umfasst in der DFS die Berufsbilder FB, FDB, FMP, PK, FIS und VKD (Vorfeldkontrolldienst). Erklärtes Ziel der GdF war es dabei, für die einzelnen Berufsfelder im ATOS eine homogenisierte Karriere zu entwickeln, die ähnlich der ATCO sein sollte.

Redaktion: Du bekleidest das Vorstandsamt bereits seit längerer Zeit und bist (wenn man Deine Berichte hier verfolgt) nicht nur national sondern auch international tätig. Wo sind Deine weiteren Betätigungsfelder?

L. Ilchmann: Das Konzept ATOS hat mittlerweile international etwas an Fahrt aufgenommen und das Interesse einiger Länder und Verbände geweckt. Wir versuchen gezielt, durch Arbeitsgruppen und auf Fachkonferenzen, wie z. B. bei IFATCA, IFISA und IFAIMA, cEGHD oder bei der ICAO, unsere Arbeit auf internationaler Bühne zu präsentieren. Dadurch haben wir schon jetzt viel Zuspruch und auch aktive Unterstützung auf dieser Ebene erhalten. Ich bringe mich international bei der IFATCA, IFISA und IFAIMA ein und versuche, da nicht nur den ATOS zu etablieren, sondern begleite auch zahlreiche weitere Themen aus dem Fachbereich ATOS, so z. B. die Frage nach einer FMP-Lizensierung, mit der sich die IFATCA gerade beschäftigt, oder die Veränderungen für den Bereich ATOS mit FF-ICE und TBO.



Redaktion: Welche Themenschwerpunkte gibt es im Arbeitsbereich von „ATOS“ hier im deutschen Bereich?

L. Ilchmann: Damit eine Umsetzung des ATOS funktioniert, ist vor allem ein neues Ausbildungskonzept von großer Bedeutung. Sowohl die Überführung des Bestandspersonals als auch die Ausbildung von neuen ATOS-Kursen, oder ggf. Umschulungen, erfordern außerdem höhere Kapazitäten an der Akademie und den Niederlassungen. Um in verschiedenen Berufsbildern kombiniert arbeiten zu können, sind darüber hinaus auch noch Themen rund um Lizenzerhalt, Kompetenzerhalt oder Proficiency zu besprechen und, wo nötig, anzupassen. Hier könnte eine Überarbeitung der FsPersAV die Umsetzung vereinfachen und die Ausbildung klarer strukturieren.

Auch eine mögliche Homogenisierung des Personalkörpers der DFS am Tower Berlin könnte von Vorteil sein. Man muss ein Konzept erarbeiten, wie sich PK und der VKD in einer gemeinsamen EBG darstellen lassen könnten.

Redaktion: Wie sehen die nächsten Herausforderungen und Ziele für Deinen Arbeitsbereich aus?

L. Ilchmann: Die Akademie hat auf meine Nachfrage hin einen Austausch zur Ausbildung angeboten, den wir



gern konstruktiv und offen aufgreifen möchten. Es wird dabei u. a. um die Inhalte der Ausbildung, den damit verbundenen Personalbedarf, die Nachführung ab-initio und auch Nachschulung gehen.

Ebenfalls möchten wir gern die FsPersAV dahingehend anpassen, dass die Aufgaben des Berufsbildes ATOS vollumfänglich eingepflegt und beschrieben werden. Hierzu wird sich auch die AG ATOS der GdF im August in Frankfurt treffen.

Innerhalb der IFATCA werde ich auch dieses Jahr als beratendes Mitglied das Arbeitspapier zur FMP-Lizenzierung maßgeblich begleiten.

International versuchen meine Kollegen Tobias Ziethlow und Oliver Wessollek den ATOS weiter zu etablieren und weitere Länder und ANSPs vom ATOS zu überzeugen. Wie man hört, hat sich Maastricht bereits angeschlossen, Frankreich entwickelt ein Konzept, das in diese Richtung geht, und auch Dänemark ist bereits sehr interessiert.

Außerdem werden die Kollegen der IFAIMA den ATOS auf ihrer GlobalAIM-Veranstaltung Ende Mai in Abuja, Nigeria, präsentieren.

Und zu guter Letzt sehe ich die IFISA-Konferenz in Bratislava, im September, die ich als Schatzmeister und Mitglied des Vorstands der IFISA mit organisieren darf, als eine weitere Herausforderung für 2025.

Redaktion: Die Redaktion „der flugleiter“ bedankt sich für dieses Interview und hofft auf eine weiterhin gute Zusammenarbeit.





Global Airlines A380: Global Airlines ging nach langer Ankündigung im Mai mit ihrem A380 endlich an den Start. Vor dem kommerziellen Erstflug von Glasgow nach New York kam der Flieger u. a. auch nach Berlin. **Foto: Gerrit Griem**



India Air Force B777: Im April besuchte diese Triple Seven als „India One“ die Hauptstadt Österreichs und wurde beim Take-off von der RWY 29 im left turn schön fotografiert. **Foto: Johannes Klinghardt**



Dan Air A319: Die rumänische Charterairline Dan Air bedient auch die Metropole Barcelona. Zu ihrer kleinen Flotte gehören neben diesem A319 noch zwei A320. **Foto: Michael Frische**



Delta Airlines A321: Frisch aus der Werft und dem Paintshop rollte im vergangenen Februar dieser schicke A321 in „100 Years“-Sonderbemalung in Finkenwerder über das Gelände. **Foto: Gerrit Griem**



Emirates A380: Emirates versieht regelmäßig den ein oder anderen A380 mit speziellen Sonderbemalungen. Hier zu sehen als Werbeträger für die NBA; aufgenommen in München. **Foto: Johannes Klinghardt**



DHL Cargo Air B737: Für DHL ist diese B737 der bulgarischen Cargo Air unterwegs. Der fast 27 Jahre alte Jet war früher für Transavia (Niederlande) und Kulula (Südafrika) unterwegs.

Bericht BuFaKo 2025



von
Bernd Bündenbender

Die 22. Ordentliche Bundesfachbereichskonferenz des FSTD fand am 16. und 17.05.2025 statt. Tagungsort war das „Hotel Fulda Mitte“ in Fulda.

Fulda wurde als Veranstaltungsort gewählt, da es relativ zentral in Deutschland liegt und von allen Richtungen gut per Bahn erreichbar

ist. Normalerweise. Leider hat dies niemand der Deutschen Bahn AG mitgeteilt, die dann auch treffsicher dafür sorgte, dass einige Teilnehmer mit nennenswerter Verspätung in Fulda eintrafen. Ein Vorstandsmitglied musste eine mehrstündige Odyssee durchmachen und kam erst (sehr) spät abends an. Danke, DB!

Am Tag zuvor traf sich der Vorstand des FSTD bereits zu einer Vorstandssitzung, die hauptsächlich die Organisation der darauffolgenden Bundesfachbereichskonferenz zum Inhalt hatte. Das Tagungshotel überraschte durch eine ungewohnt zuverlässige Betreuung und hervorragende, gut ausgestattete Tagungsräume.

Der Leiter des Fachbereichs André Vöcking eröffnete die 22. Bundesfachbereichskonferenz 2025 am 16.05.2025 um 10:00 Uhr Lokalzeit und begrüßte unsere diesjährigen internationalen Gäste. Diesmal beehrten uns Roger Suter (SATT, Schweiz) und seine Frau Nicola, die beim letzten IFATSEA Eurogroup Meeting aufgrund ihrer Verdienste bei der Etablierung der ATSEP vom FSTD zum „ATSEP ehrenhalber“ ernannt wurde.

Eine noch weitere Anreise hatten Steve Hart und Ed Szscuka von unserer Partnergewerkschaft NATCA aus



→ Tagungseröffnung durch André Vöcking. Foto: GdF



→ Grußwort Ed Szscuka NATCA. Foto: GdF

den USA, die seit einiger Zeit eine besonders enge Zusammenarbeit mit dem FSTD pflegt.

Nach der Begrüßung weiterer Gäste aus dem Bundesvorstand und Gesamtbetriebsrat richteten unser Bundesvor-

sitzender Oliver Wessollek, Roger Suter und Ed Szscuka einige Worte an den FSTD-Vorstand und die Delegierten.

Auf einer Bundesfachbereichskonferenz sind einige formale Vorgänge notwendig, die mit der Festlegung der Konferenzleitung beginnen. Als Konferenzleiter wurde Thomas Schuster vorgeschlagen, der 2024 leider verhindert war. Nach der einstimmigen Wahl übernahm er seinen Posten, den er schon seit Jahren souverän beherrscht.

Die formalen Punkte „Akkreditierung der Gäste“ und „Genehmigung der Tagesordnung“ erfolgten ebenfalls ohne Gegenstimmen.

Schlag auf Schlag ging es nach einer kurzen Pause dann mit der Berufung der Personen für die sitzungsüblichen Gremien weiter.



→ Internationale Gäste: Roger Sutter, Ed Szscuka und Steve Hart mit André Vöcking. Foto: GdF



→ Wahl Andreas Luhn zu neuem Vorstandsmitglied. Foto: GdF

Zunächst wurde Bernd Büdenbender einstimmig zum Schriftführer der Bundesfachbereichskonferenz gewählt.

Die Aufgabe der Mandatsprüfungskommission übernahmen ebenfalls einstimmig gewählt Nils Brennecke und Andreas Luhn.

Auch die Besetzung des Wahlausschusses erfolgte mit der einstimmigen Wahl von Sven Spengler und Nils Brennecke.

Im Anschluss an diese Wahlen wurde eine Mandatsprüfung durchgeführt. Von 31 möglichen Delegierten waren 20 persönlich anwesend, davon fünf als Vertreter. Es gab sechs Stimmendelegierungen, sodass 26 Stimmen im Raum verfügbar waren. Die Versammlung war somit beschlussfähig.

Da diesmal sehr viele Delegierte erstmals teilnahmen, wurde eine kurze Vorstellungsrunde aller Anwesenden durchgeführt.

Zur Abstimmung stand in dieser Bundesfachbereichskonferenz nur ein Antrag, der vom FSTD-Vorstand selbst eingebracht wurde. Es handelte sich um das Anliegen, einen Antrag auf Ehrenmitgliedschaft von Dirk Wendland an die Bundesdelegiertenkonferenz zu stellen. Der Antrag wurde ohne Gegenstimmen angenommen.



→ Ehrung Dirk Wendland. Foto: GdF



→ Standing Ovations für Dirk Wendland. Foto: GdF

Bei dieser Gelegenheit würdigte André Vöcking das Lebenswerk von Dirk Wendland.

Dirk Wendland, ein Urgestein und Mitbegründer der Gewerkschaft der Flugsicherung, blickt auf eine jahrzehntelange, wegweisende Gewerkschafts- und Berufsfachverbandstätigkeit zurück. Es gibt wahrscheinlich niemanden im Umfeld der Flugsicherung, der seinen Namen nicht kennt. Auch viele Jahre nach seiner langen Amtszeit als Leiter des Fachbereichs FSTD hat Dirk den Fachbereich weiter in einer Referententätigkeit in allen Fragen maßgeblich unterstützt. Eine Ehrenmitgliedschaft ist für diese Leistung die mindeste Anerkennung.

Die Versammlung unterstützte die beantragte Ehrenmitgliedschaft von Dirk Wendland mit Standing Ovations.

Anschließend nahm Tagesordnungspunkt 8 einigen Raum ein. Es handelte sich um den Bericht des Leiters des Fachbereichs und der anderen Vorstandsmitglieder. Der Bericht lag im Vorfeld der Konferenz den Delegierten schriftlich vor und wurde nochmals mit aktuellen Informationen ergänzt.

Im Rahmen des Berichts zum Ressort Tarif durch Andreas Luhn wurde auch Rüdiger Purps das Wort erteilt. Dieser konnte nochmals viele Informationen zum neuen ETV, den neuen Möglichkeiten in der betrieblichen Altersversorgung und auch zu unbefriedigenden Entwicklungen bei der Altersteilzeit, die nun gelöst werden müssen, an die Delegierten geben.

In Abwesenheit der Gäste erläuterte André Vöcking im nichtöffentlichen Kreis noch den Kassenbericht 2024. Da durch die neuen Regelungen eine starke Vereinfachung der Finanzverwaltung stattgefunden hat, konnten sich die Zuhörer einen schnellen und präzisen Überblick verschaffen: Die gefühlt endlosen Zahlentabellen der Vergangenheit sind passé.

In der darauffolgenden Diskussion der Berichte wurden dann von den Delegierten viele unterschiedlichste Fragen gestellt und anschließend von Ronny Gehrke der Entlastungsantrag für den Vorstand gestellt. Der Vorstand wurde mit einer (1) Stimmenenthaltung entlastet.

Nächster Programmpunkt waren die Wahlen zum FSTD-Vorstand. Zunächst stellte sich Andreas Luhn als neuer Vorstand, zuständig für Tarif, ohne Gegenkandidat zur Wahl und wurde einstimmig gewählt. Des Weiteren mussten fünf weitere Vorstände neu gewählt werden, wobei sich sämtliche Amtsinhaber ohne Gegenkandidaten erneut zur Wahl stellten. Es wurde eine Personenwahl gewünscht (anstatt alle in einem Block zu wählen). Gewählt wurden: Bernd Büdenbender (einstimmig), Uwe Schindler (einstimmig), Matthias Eversberg (1 Enthaltung), Thomas Schuster (einstimmig) und Andrzej Klose (einstimmig).

Der letzte Tagesordnungspunkt des ersten Tages hatte die Besetzungsvorschläge für die Revisionskommission, Vermögensverwaltung und Antragskommission sowie den Kontroll- und Beschwerdeausschuss zum

Gegenstand. Vorgabe war hier, jedes Gremium mit zwei Kolleginnen oder Kollegen zu besetzen.

Für die Revisionskommission standen Anke Klose, Benjamin Kölsch und Tim Hegemann zur Verfügung. Aus dem Wahlgang gingen Anke Klose und Tim Hegemann als Vorschlag hervor.

Für die Vermögensverwaltung wurden Christian Karl und Ronny Gehrke einstimmig bestätigt. Ebenfalls einstimmige Bestätigung erfolgte für die Antragskommission mit Thomas Schuster und Andrzej Klose.

Für den Kontroll- und Beschwerdeausschuss interessierten sich Andreas Schmelzer, Andreas Wegerich und Holger Dalitz. Im Wahlgang setzten sich Andreas Schmelzer und Andreas Wegerich deutlich durch.

Die hier bestimmten Kolleginnen und Kollegen stellen sich dann bei der nächsten Bundesdelegiertenkonferenz dem dortigen Plenum zur Wahl.

Mit dieser Festlegung der Besetzungsvorschläge für die genannten Gremien endete der erste Sitzungstag.

Nachdem der erste Tag sehr viel Formalismus enthalten hatte, startete der zweite Tag mit Blick auf die fachliche Arbeit. Carla Martina Vogel mit ihrem Ressort Regulierung stand mit gleich zwei Tagesordnungspunkten im Mittelpunkt.

Zunächst war ein Workshop zum Thema „GBV Ausbildung und Kompetenz ATSEP“ geplant. Dazu gab es im Vorfeld eine Abfrage an die Mitglieder, gesteuert über die Delegierten und Obleute, zu etwaigen Problemen bei der Umsetzung der Rili KompAS. Da die Rücklaufquote gleich Null war (woraus der Vorstand schließen darf, dass alles reibungslos funktioniert), war der geplante Workshop mangels Masse obsolet geworden. Carla Vogel ersetzte diesen durch einen Vortrag mit allgemeinen Infos zur aktuellen Version der Richtlinie KompAS, da bei einer inoffiziellen Umfrage in der „FSTD-WhatsApp-Community“ immerhin drei Mitglieder solche Informationen für wünschenswert erachtet hatten.

Der zweite Vortrag von Carla Vogel befasste sich mit der Frage: Was bedeutet eigentlich „Funktionales System“? Hier wurde versucht, ein klareres Bild von dem komplexen Konstrukt und der immer wieder verwirrenden Nomenklatur zu zeichnen. Dazu gehörte auch die Darstellung wie sich ein solches „Funktionales System“ im Detail zusammensetzt und über welchen Prozess die DFS eine Zuordnung zum „Funktionales System“ vornimmt.

Nach diesen umfangreichen und detaillierten Informationen waren dann die Delegierten an der Reihe, ihre Berichte aus den ÖMVen vorzutragen. Leider lagen nur zwei Berichte schriftlich vor, der Rest wurde mündlich vorgetragen.

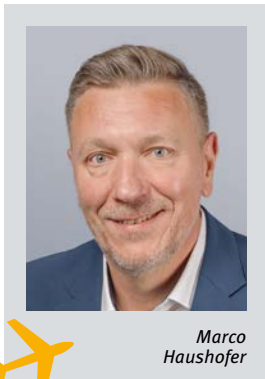
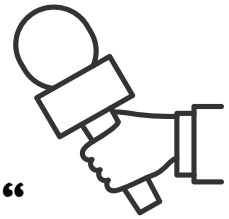
Zusammenfassend zeigt sich wieder einmal das Bild jahrelang bekannter und weiter ungelöster Probleme innerhalb der DFS. Warum eine Lösung nicht angegangen wird, kann niemand richtig beantworten, sodass sich bei vielen Mitarbeitenden Resignation breit macht, wenn Missstände immer wieder angesprochen werden, aber auf den Fluren der Führungsetagen ungehört verhallen.

Als besorgniserregend wurden Berichte eingestuft, in denen die Handlungen einzelner Führungskräfte in die Nähe von sicherheitskritischen Ereignissen rücken. Es offenbart sich an dieser Stelle ein großes Informationsdefizit hinsichtlich der Funktion von Flugsicherung, der Strukturen und Vorschriften bei diesen Führungskräften. Hier wurden die Delegierten eindringlich ermuntert den Kolleginnen und Kollegen die konsequente Nutzung der anonymen Meldewege der DFS nahezulegen.

Mit der Bekanntgabe des Ortes der 23. Bundesfachbereichskonferenz des FSTD – angekündigt wurde Hamburg am 06. und 07.05.2026 – endete diese sehr spannende und kurzweilige Konferenz am 17.05.2025 um 15:45 Uhr Fuldaer Zeit.

Leider stellte sich nach der Konferenz und kurz vor Redaktionsschluss noch heraus, dass sowohl der angekündigte Tagungsort als auch das Datum vermutlich neu bestimmt werden müssen. Wir werden rechtzeitig über die eventuelle Änderung informieren.

Interview mit Marco Haushofer – neugewähltes FSAD-Vorstandsmitglied zuständig für „Tarifliches, Berufliches und Soziales“



Redaktion: Marco, herzlichen Glückwunsch zur Wahl in den FSAD-Vorstand, in dem Du jetzt für das Fachgebiet „Tarif“ zuständig bist. Bitte stell’ Dich den Mitgliedern in einigen Sätzen vor.

M. Haushofer: Danke für die Glückwünsche! Ich bin Marco, 50 Jahre alt und komme aus dem schönen Bayern. Mittlerweile wohne ich in

einem der kleinsten Bundesländer Deutschlands, im Saarland, und fühle mich dort sehr wohl.

Mein Einstieg in die DFS war im Oktober 2000 im Bereich Logistik in Langen. Seit 2014 bin ich als Betriebsrat in der Unternehmenszentrale, seit 2016 als freigestellter Betriebsrat für die Unternehmenszentrale tätig. Weiterhin bin ich Mitglied im Gesamtbetriebsrat und dort in einigen Arbeitsgruppen und Ausschüssen vertreten.

Redaktion: Du hast bereits seit 2023 die Tarifarbeit als Vertretungsmitglied in der Tarifkommission kennengelernt. Wie waren diese ersten Eindrücke?

M. Haushofer: Das Thema „Tarif“ ist mir als Betriebsrat ja nicht völlig fremd. Spannend finde ich es natürlich, an Tarifverträgen auf Seiten der GdF mitzuarbeiten und diese später im Betrieb anzuwenden oder, besser gesagt, zu schauen, dass die DFS diese auch richtig anwendet. Mein Eindruck ist, dass gerade der neue ETV auf allen Seiten einiges an Kraft gekostet hat und die Nerven an der ein oder anderen Stelle durchaus einmal blank lagen. Am Ende finde ich die neuen Tarifverträge eine gelungene Sache, auch wenn es schon mal kritische Stimmen dazu gibt. Ein Tarifvertrag ist eben kein Wunschkonzert, sondern ein Verhandlungsergebnis.

Man hört ja immer wieder, die GdF sei die „Gewerkschaft der Fluglotsen“. Sehr viele Themen, die wir in der Tarifkommission besprechen, sind nun mal betriebliche

Themen, aber was ich absolut nicht bestätigen kann, ist, dass unsere Admin-Themen nicht gehört, besprochen oder umgesetzt werden.

Redaktion: Das Fachgebiet „Tarifliches, Berufliches und Soziales“ ist ziemlich weitgefächert. Wie willst Du die verschiedenen Komponenten vereinen?

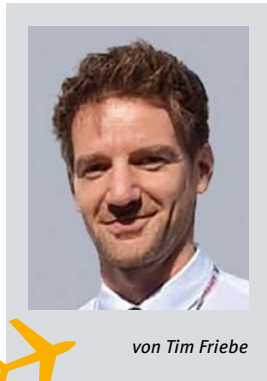
M. Haushofer: Die DFS ist, meiner Meinung nach, ein wirklich sehr guter Arbeitgeber. Aber auch der beste Arbeitgeber hat noch Luft nach oben, und ich finde es wichtig, dass die DFS attraktive Arbeitsplätze bietet, um auch in Zukunft die stark umworbenen Fachkräfte zu rekrutieren. Themen wie Arbeitszeitgestaltung, wo und wie arbeiten wir in Zukunft, welche Auswirkungen hat KI auf unsere Arbeit, Weiterbildung und vieles mehr sind Themen, die wir als Gewerkschaft im Blick haben müssen. Für mich macht es dabei keinen Unterschied, ob die Themen vom FSAD, FSTD oder FSBD kommen. Ob Ingenieur, Lotse oder Admin, ich finde, wir als Gewerkschaft müssen geschlossen auftreten. Jeder einzelne Mitarbeiter ist am Ende wichtig und wertvoll.

Redaktion: Welche Themenschwerpunkte siehst Du während Deiner ersten Amtsperiode und was erscheint besonders wichtig?

M. Haushofer: Auch wenn ich schon als Vertreter in der Tarifkommission dabei war – als Vorstand muss ich mich noch in das Amt einfinden. Ein Themenschwerpunkt ist, die Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Fachbereichen weiter zu verbessern und hier eine konstruktive Zusammenarbeit zu fördern. Ich würde mir wünschen, dass sich der administrative Bereich mehr in der Gewerkschaft engagiert. Der Input der Kollegen ist immens wichtig, denn wir als Gewerkschafter können ja nicht jeden Bereich oder jede Niederlassung der DFS und die ggf. vorhandenen Probleme kennen.

Redaktion: Die Redaktion „der flugleiter“ wünscht Dir einen guten und erfolgreichen Beginn und hofft auf eine gute Zusammenarbeit.

64th ATCEUC Committee Meeting in Sofia



von Tim Friebe

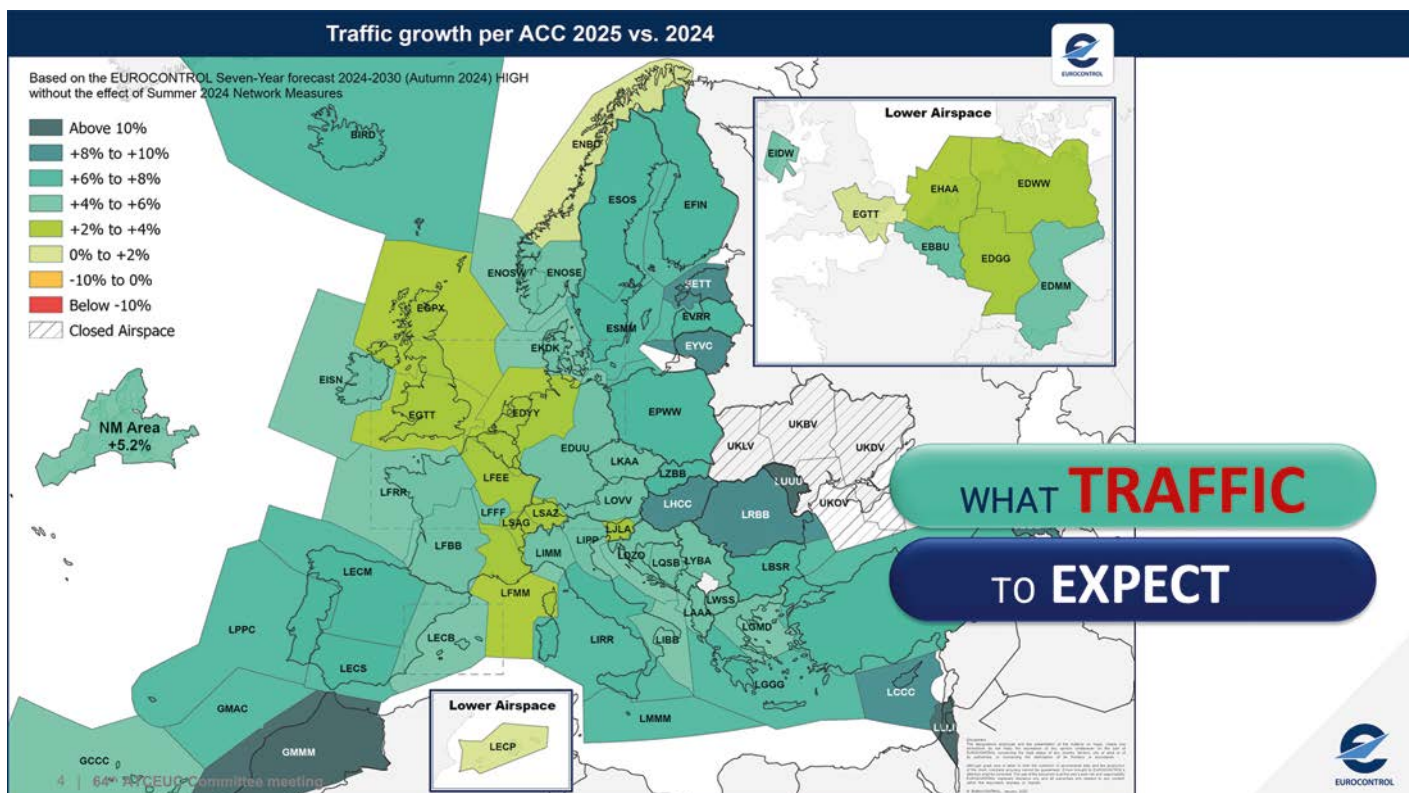
Vom 21.–25. April fand in Sofia, der Hauptstadt Bulgariens, das 64th ATCEUC Committee Meeting statt. Gastgeber waren dieses Mal die Kolleginnen und Kollegen der bulgarischen Gewerkschaft BATCU (Bulgarian Air Traffic Controllers Union). Ein ganz herzliches Dankeschön an alle Beteiligten für eine tolle Organisation und eine sehr gelungene Veranstaltung!

Hauptthemen waren diesmal unter anderem die Network Performance und die Verspätungssituation im kommenden Sommer. Hierzu hielt EUROCONTROL's Director of Network Management, Mr. Iacopo Prissinotti, eine Gastrede und betonte vor allem den zu erwartenden Verkehrsanstieg von im Durchschnitt mindestens 5,2 % im Vergleich zum Vorjahr und die damit verbundenen Herausforderungen.

Geht es nach EUROCONTROL, liegt die Lösung des Problems vor allem in der sogenannten Flight Plan Adherence oder auch DFPE (Disciplined Flight Plan Execution) genannt, also dem strikten Einhalten der von den Airlines aufgegebenen Flugpläne. Dies würde in manchen ACCs bis zu 15 % des Delays verhindern und im gesamten europäischen Netzwerk etwa eine Entlastung von bis zu 10 % schaffen.

Besonders die Einhaltung der geplanten Flugflächen spielt hierbei eine große Rolle. So wurden z. B. allein zwischen dem 1. Juni und dem 31. August 2024 pro Tag 2.350 Slots durch regulierte Lufträume vergeben, die die Kundschaft schlussendlich nie durchflogen hat, sogenannte „lost slots“. Im Gegenzug dazu gab es pro Tag 4.106 ungeplante Einflüge in regulierte Lufträume, sprich unnötiger Delay auf der einen und ungeplante Mehrbelastung auf der anderen Seite.

Die beobachteten Gründe hierfür sind laut EUROCONTROL vielfältig und, wie wir alle wissen, besonders im Sommer stark von der Gewittersituation abhängig. Ge-



DISCIPLINED FLIGHT PLAN EXECUTION

1st June – 31st August 2024

593,913 vertical non-adherences, of which:

216,133 were **planned but absent** in regulated airspace – **2,350** lost 'slots' per day

377,780 were **unplanned entries** into regulated airspace – **4,106** additional flights into regulations per day.

*Of the total vertical non-adherences, **over half** occurred **without any effect of weather regulations** (324,134)*

14 | 64th ATCEUC Committee meeting



mäß Statistik tragen „ATC-Pilot Interactions“ mit etwa einem Drittel zu den Abweichungen bei.

Ein weiteres Mittel am Boden könnte die Verbesserung der P-DPI sein, der Predicted Departure Planning Information. Hierbei ermöglicht man die automatische Anpassung der CTOT durch den Austausch aktueller Infor-

mationen, ohne die EOBt und den Flugplan ändern zu müssen. Aktuell läuft hierzu eine Testphase, an der sich KLM, Swiss und Virgin beteiligen.

Es bleibt abzuwarten, inwiefern die europäischen ANSP hier einheitlich und konsequent handeln und diese Erkenntnisse auch in der Praxis umsetzen, schließlich funk-

Observed causes of deviations



Flight Planning
30%



Airspace Structure
20%



Aircraft Performance
20%



ATC-Pilot Interaction
30%



→ Die türkische Delegation gemeinsam mit dem Vorstand der ATCEUC.

tioniert das System nur, wenn sich auch alle an die Regeln halten. Spannend bleibt aber auch die Reaktion der Kundenschaft, der Airlines, wenn zukünftig zum Wohle aller und des Gesamt-Delays das gewünschte „direct“ oder „higher / lower level“ mit einem „negative“ beantwortet wird.

Anschließend wurden drei mögliche Szenarien einer Eröffnung bzw. Teileröffnung des ukrainischen Luftraums, vorgestellt durch Steven Moore, EUROCONTROL's Head of ATM Operations, besprochen. ATCEUC begrüßt die vorsorgliche Betrachtung, betont hierbei aber ausdrücklich die Solidarität mit der ukrainischen Gewerkschaft ATCTUA, die als volles Mitglied durch ATCEUC vertreten wird, und unterstreicht nachdrücklich, den Fokus hierbei auf die Sicherheit der Kolleginnen und Kollegen vor Ort sowie des Luftverkehrs insgesamt zu legen.

Natürlich wurde auch wieder angeregt über die Auswirkungen der aktuellen Reference Period (RP4) und die damit einhergehenden Performance-Pläne diskutiert. ATCEUC stellte hier die Notwendigkeit realistischer Ziele und die Fokussierung auf zusätzliches Personal in den Vordergrund und kritisierte vor allem die kontraproduktiven Forderungen nach hinderlichen Kostenreduktionen, die es den Staaten und ANSP unmöglich machen, sich der aktuellen und kommenden Herausforderungen wirklich anzunehmen.

Neben den bereits genannten Themen wurde unter anderem auch über die aktuelle und leider stark zunehmende Problematik des GPS-Jamming und -Spoofing in Europa und im Nahen Osten sowie über die nationalen Situationen der einzelnen Gewerkschaften und die zunehmend wichtiger werdende Beteiligung der ATCEUC in den Arbeitsgruppen und Task Forces der EASA gesprochen.

Besonders gefreut hat uns dieses Mal die Aufnahme eines neuen Mitglieds in die ATCEUC. Nachdem die Kolleginnen und Kollegen der türkischen Gewerkschaft HTK-SEN (Hava Trafik Kontrolörleri Sendikası) bereits die letzten zwei Jahre als Beobachter die offenen Sessions der Committee Meetings begleiten durften, wurde nun, nach erfolgter Beantragung, einstimmig die Aufnahme als volles Mitglied beschlossen. Im Namen der GdF und ATCEUC gratulieren wir erneut ganz herzlich und freuen uns, HTK-SEN unter dem Dach der ATCEUC begrüßen zu dürfen!



→ Erfreute Gesichter bei HTK-SEN nach Unterzeichnung des Beitrittsvertrags.

Die HTK-SEN wurde im November 2022 gegründet und repräsentiert über 90 % der türkischen ATCOs und ATSEP. Mit über zwei Millionen Flügen jährlich gilt der türkische Luftraum mit seinem Drehkreuz in Istanbul als eine der verkehrsreichsten und wichtigsten Verknüpfungen im internationalen Luftverkehr.

Durch die Aufnahme als Mitglied vertritt die ATCEUC nun 34 Gewerkschaften aus über 30 Ländern und somit ca. 16.000 ATCOs und ATSEP Europas.

Zusätzlich durfte ATCEUC zum ersten Mal die Kollegen der slowakischen Gewerkschaft von ATCA SR als Beobachter begrüßen. Nach einer gelungenen Vorstellung freuen wir uns auch hier auf eine zukünftig verstärkte Zusammenarbeit und eine mögliche Aufnahme als vollwertiges Mitglied.

Nach Beendigung des Committee Meetings ermöglichten die Kolleginnen und Kollegen der BATCU noch einen anschließenden Besuch im ACC Sofia. Auch hierfür nochmal einen herzlichen Dank an BATCU und BULATSA für die Möglichkeit der Besichtigung und des Austauschs!

Das nächste 65th ATCEUC Committee Meeting findet vom 07.–10. Oktober in Utrecht statt und wird veranstaltet durch die niederländischen Kolleginnen und Kollegen der VNLG (Vereniging het Nederlandse Luchtverkeersleiders Gilde). Als Gegenstand der Veranstaltung hat man sich auf das Themengebiet „Fatigue“ geeinigt. Ein sicherlich passender Abschluss nach einem für uns alle herausfordernden und bevorstehenden Luftfahrt-Sommer.

In diesem Sinne: tot ziens, bis bald!



→ Eine der Gruppen von Delegierten der ATCEUC zu Besuch bei BULATSA im ACC Sofia.

AIRSPACE WORLD 2025

AIRSPACE
WORLD 2025
13 - 15 May 2025

Sales Key

- Features
- Sold
- Lounge

- Meeting Room
- Partner / Media Part
- Suppliers
- Info Points
- Organisers Office

Meeting Rooms on upper level



Airspace World 2025 in Lissabon



von Tim Friebe



Nachdem die Airspace World die letzten beiden Jahre in Genf stattgefunden hatte, öffnete sie dieses Jahr ihre Tore vom 13. bis zum 15. Mai zum ersten Mal in der portugiesischen Hauptstadt Lissabon. Das dortige Messegelände der Feira Internacional de Lisboa (FIL) bietet neben der besonderen Lage an der Mündung des

Tejo in den Atlantik ideale Voraussetzungen für Expositionen aller Art, mitsamt einer modernen Infrastruktur. Nicht unwichtig, zählt die Airspace World doch zu den größten und bedeutendsten globalen Branchentreffen

für die Zukunft des Luftraummanagements. Organisiert von CANSO (Civil Air Navigation Services Organisation), brachte die Veranstaltung über 6.000 Teilnehmer und Besucher aus mehr als 145 Ländern zusammen – darunter Flugsicherungsdienste (ANSP), Technologieanbieter, politische Entscheidungsträger, Innovatoren, unseren Bundesvorsitzenden Oliver Wessollek und meine Wenigkeit.

Mit insgesamt über 200 Ausstellern auf mehr als 20.000 m² Fläche, verteilt auf zwei Hallen, gewinnt die Airspace World jedes Jahr an Bedeutung und verzeichnete auch dieses Jahr einen Besucherrekord. Die einzelnen Stände wurden zusätzlich durch fünf thematische Bühnen, sogenannte Theater, ergänzt, in denen über 130 Vorträge und Podiumsdiskussionen abgehalten wurden.

The DFS World. The DFS Group.

Meet us in Lisbon. Airspace World 2025, 13 to 15 May.

Booth H1330 / Hall 1



JOIN OUR PRESENTATIONS & EVENTS

13 May 2025

- 11.30 DFS Project VICTORIA: Enhancing Air Traffic Management with Virtual Tower Solutions in Munich**
Veit Voges, DAS & Wolfgang Bretl, DFS
Frequentis Theatre
- 15.30 Realising the New Service Delivery Model in the Heart of Europe**
Morris Milekovic & Marvin Müller, DFS
Viasat Theatre
- 16.30 Reception with German Beer & Pretzels**
Booth H1330

DAILY:

- 10.00** Presentations slots GOMaps
Booth H1330
- 13.00** Presentations slots GOMaps
Booth H1330
- 14.00** Presentations slots GoMaps
Booth H1330

Please refer to the daily programme for more details.

14 May 2025

- 10.00 Enhancing Athens International Airport Capacity: The Role of PBN Procedures and TMA Optimisation**
Björn Dürrbeck, DAS & Despoina Papandreou, HASP & Nikolaos Iosif, AIA
Viasat Theatre
- 10.00 CANSO Panel: Shaping future Skies: The Vision and Impact of the CATS CONOPS**
Friedrich-Wilhelm Menge, DFS
SANS/NERA Theatre
- 13.00 Panel: Navigating the Future of Air Traffic Management: How Open Architecture and Multi-Cloud Solutions Pave the Path for Transformation and Sustainability in the coming years**
Friedrich-Wilhelm Menge, DFS
DFS SANS/NERA Theatre
- 14.00 CANSO Panel: Rethinking Service Charging Models: Economic Impacts and Opportunities for ATM**
Arndt Schoenemann, DFS
Leidos Theatre
- 14.30 Two Years of Trajectory based operations - a Story of Light and Shadow**
Dirk Mahns, DFS
Viasat Theatre
- 16.00 Reception with German Riesling & Sparkling Wine**
Booth H1330

The DFS World. The DFS Group.

Meet us in Lisbon. Airspace World 2025, 13 to 15 May

Booth H1330 / Hall 1



DFS Deutsche Flugsicherung

EXPERIENCE OUR SHOWCASES

Tower Suite RTC

Explore our remote tower control center for regional airports, the DASRTC center in Germany, together with our experience in digital ATS in Munich and Lima airports. See the advanced controller working position equipped with RTC technology and combined with our cloud-based PHOENIX WebInnovation system, which includes the air situation display and electronic flight strips.

Arrival Manager (AMAN)

The AMAN is a real-time arrival management system that has been proven in the field for more than 20 years in locations worldwide (Frankfurt, Munich, Amsterdam, Rio de Janeiro). Our AMAN is capable of planning for multiple airports and runways. It includes E-MAN and XMAN functionalities and supports ATCOs with up-to-date planning suggestions based on real-time data while allowing manual adjustments.

PHOENIX WebInnovation

Our latest innovation is an integrated, web- and cloud-based air traffic management system that follows the modern Software as a Service approach (SaaS), with an intuitive radar screen and electronic flight strips and an information management system.

DAS Aviation Academy

Professional ATM training at our in-house academy. Whether initial or refresher training, standard courses or customised projects, we can integrate either modern synthetic devices or remote simulation into learning events in a meaningful way to meet all of your learning objectives. Our international team of trainers and simulation pilots looks forward to passing on their knowledge and experience to all air traffic control personnel.

DFS ATS Suite

Our highly scalable and customisable ATS System PHOENIX for centre, approach or tower control units combines modules in use operationally worldwide into an integrated full-featured ATS Suite with an intuitive air surveillance situation display, flight data display and electronic flight strip system.

GOMaps

Explore our groundbreaking web-based Geographic Information System (GIS) GOMaps, which provides rapid and intuitive access to aeronautical and geospatial information. The system combines precision with technological innovation and sets new standards in the integration and analysis of geospatial data. Its high degree of configurability allows it to be used in a wide range of application areas.

Consulting

Proven ATM know-how at your service. Our portfolio (+29 products) ranges from the traditional, such as airspace design or optimisation of the airspace operation, to the more innovative, such as RTC solutions and UAS.

→ Das angebotene Programm der DFS Group auf der Airspace World 2025.

Wem das an Programm immer noch nicht genug war, hatte die Gelegenheit, an einer der 17 geführten SESAR Walking Tours teilzunehmen. Hier lag der Schwerpunkt vor allem auf den durch SESAR geförderten europäischen Forschungsprogrammen und Projekten, deren Innovationen und Visionen an zahlreichen Ständen vorgestellt wurden. Die Themen reichten hier von KI-

gestützten Systemen über Drohnenintegration in den Luftraum bis hin zu nachhaltigen Lösungen für das zu erwartende Wachstum des Luftverkehrs. Falls sich jemand im Detail für SESAR und die damit einhergehenden Projekte interessiert, dem sei an dieser Stelle der Beitrag zur „SESAR JU Annual Conference in Brüssel“ aus der Ausgabe 2/2025 des „der flugleiter“ ans Herz gelegt.

Auch die DFS sowie die DAS GmbH waren mit einem eigenen Stand (H1330/A) vertreten. Vorgestellt und präsentiert wurden hier unter anderem GOMaps, die Tower Suite RTC, das cloudbasierte PHOENIX WebInnovation sowie der Arrival Manager (AMAN) mit den Funktionalitäten von EMAN und XMAN.

Die Präsentation des Projekts „ViCTORiA: Enhancing Air Traffic Management with Virtual Tower Solutions in Munich“ war ebenfalls Teil des Programms der DFS Group, die bereits vor Ort und in den folgenden Tagen, befeuert durch einen Intranet-Artikel, für ordentlich Aufregung und Unverständnis bei den Kolleginnen und Kollegen sorgte (siehe FSBD-Mitteilung vom 21. Mai mit dem Titel „Virtuelle Vision – Reale Verwirrung“). Kann man die schmeichelhafte Präsentation nach außen im



→ Die Delegation des GBR der DFS GmbH und GdF.
Vlnr.: Oktay Kaya, Peter Juncker, Oliver Wessollek, Tim Friebe



→ Vlnr.: Daniel Liebhart, Tim Friebe, Arndt Schönmemann, Volker Dick, Oliver Wessollek, Oktay Kaya, Gauthier Sturtzer, Rüdiger Schwenk.

Rahmen einer Verkaufsmesse noch rudimentär nachvollziehen, so schleierhaft bleibt die Lobpreisung nach innen gegenüber der eigenen Belegschaft. Begründeten Zweifeln sollte durch eine klare, offenkundige Kommunikation begegnet, vorhandene Probleme sollten auch als solche benannt werden. Eine Erfahrung, die ich zumindest in den persönlichen Gesprächen, abseits der offiziellen Veranstaltungen und Events, auch durchaus machen konnte. Genau hierdurch zeichnet sich die Airspace World meines Erachtens aus. Neben der Viel-

zahl an Innovationen bietet sie vor allem die Möglichkeit, sich auf direktem und persönlichem Wege auszutauschen und ins Gespräch zu kommen. So wurde, vorab geplant, die Gelegenheit genutzt, ein Meeting in kleiner Runde zwischen der DFS GmbH, ATCEUC, GdF und ETF zu veranstalten. In diesem Geiste bildet die Messe einen zentralen Treffpunkt für alle, die aktiv an der Gestaltung des Luftraums der Zukunft mitgestalten wollen. Eine Zukunft, an der auch die GdF tatkräftig mitwirkt und ihren Beitrag leistet!



→ CANSO Leadership Summit.

„BUILD, SUPPORT, UNITE“ – das „European Pride in Aviation Network“ stellt sich vor



von
Matthias Reinacher

Das European Pride in Aviation Network (EPAN) hat es sich zur Aufgabe gemacht, LGBTQIA+ Menschen in der Luftfahrt eine Plattform zu bieten, um sich miteinander zu vernetzen, gemeinsam für Vielfalt und Inklusion einzutreten und sich gegenseitig zu unterstützen.

(Ein wenig) Geschichte

Vor 35 Jahren, im Jahr 1990, trafen sich eine Handvoll schwuler Piloten in Provincetown, Massachusetts, zum gegenseitigen Austausch – als Erkennungszeichen wählten sie ein Shirt mit Flugzeugmotiv, auf Nachnamen wurde verzichtet, um Anonymität zu wahren. Aus diesen Anfängen entstand die National Gay Pilots Association (NGPA) – Vorbild und Partnerorganisation von EPAN. Die NGPA ist heute die größte derartige Organisation und ist offen für alle aus der Luftfahrt, lange nicht mehr nur für Piloten.

EPAN entstand aus einer losen Gruppe, die sich in den sozialen Medien als „NGPA Europe“ formierte. 2022

wurde dann ein Verein in Deutschland gegründet, der nun den offiziellen Rahmen für Aktivitäten von EPAN in Europa bildet.

Mission

EPAN hat von der NGPA das Motto „Build, Support, Unite“ übernommen.

Build

EPAN schafft Räume, in denen sich Menschen aus der Luftfahrt vernetzen können – ob bei Fly-Ins, Online-Treffen oder im Rahmen von lokalen Gruppen. Die Community ist offen für alle Menschen, die sich mit den Werten von EPAN identifizieren, unabhängig von Funktion, Geschlechtsidentität oder sexueller Orientierung.

Support

Ziel ist es, Mitglieder zu stärken und ihre berufliche wie persönliche Entwicklung zu fördern. Dazu gehört unter anderem ein Newsletter („AIRMAIL“) mit Berichten aus der Community und Veranstaltungshinweisen. Eine WhatsApp Community mit Gruppen zu verschiedensten Themen dient der Vernetzung und leistet Unterstützung bei Fragen und Problemen.



→ Das EPAN-Team auf der AERO25. Foto: GdF



→ Die GdF am Stand der EPAN. Foto: GdF

Ein besonderer Fokus liegt auf dem Bereich Flugmedizin, um diskriminierende Richtlinien bei der Flugtauglichkeitsuntersuchung abzubauen und evidenzbasierte Verfahren zu fördern, insbesondere für HIV-positive sowie trans* und nicht-binäre Menschen.

Unite

EPAN ist bestrebt, Menschen zusammenzubringen – innerhalb Europas und darüber hinaus. Als offizieller europäischer Partner der NGPA nimmt EPAN regelmäßig an internationalen Veranstaltungen teil und organisiert selbst Community-Treffen in mehreren Ländern.

Struktur und Engagement

EPAN wird von einem ehrenamtlichen Vorstand geleitet. Zahlreiche Komitees widmen sich Spezialthemen wie medizinischer Inklusion, Trans*- und Non-Binary-Repräsentanz oder der Rolle von Allies. Wer sich engagieren möchte, findet bei EPAN viele Möglichkeiten – ob als Mentor:in, in Projektgruppen oder bei der Organisation von Events. Unsere Mitglieder kommen aus allen Bereichen der Luftfahrt, sei es als Pilot:in, Fluglots:in, Flugbegleiter:in, Mechaniker:in, GA-Pilot:in – oder einfach als Luftfahrtbegeisterte.

Events

EPAN ist jedes Jahr auf Messen und Luftfahrtevents präsent, zum Beispiel auf der AERO, wo wir jedes Jahr einen

Stand betreiben. Dieses Jahr werden wir außerdem auf der Madrid Pride (4.–6. Juli) vertreten sein, einen Fly-In in Frankreich organisieren (5.–7. September) und einen „Winter Cheer“ Event in Hamburg veranstalten (28.–30. November). Zu allen Events sind Interessierte herzlich eingeladen, Anmeldung gern über info@prideinaviation.org.

Mitglied werden

Wer Teil der Community werden und EPAN unterstützen möchte, kann das über die Homepage unter prideinaviation.org/membership tun. Wir freuen uns sehr über neue Mitglieder! Je mehr wir sind, desto besser können wir die Community unterstützen!

Mit wachsender Mitgliederzahl und Sichtbarkeit plant EPAN den weiteren Ausbau lokaler Gruppen und die Vertiefung der Zusammenarbeit mit Unternehmen, Bildungseinrichtungen und Regulierungsbehörden. Gemeinsam mit der NGPA und anderen Partnern setzt sich EPAN dafür ein, dass die Luftfahrtbranche für alle Menschen offen und sicher ist. Für mehr Sichtbarkeit der Community, bessere Arbeits- und Lebensbedingungen, aber auch für mehr Sicherheit in der europäischen Luftfahrt. BUILD, SUPPORT, UNITE eben.



Ausbildung von Fluglotsen

Es ändert sich (mal wieder) alles



von
Carsten Wiltshko

Was das Thema Fluglotsenausbildung betrifft, ist in letzter Zeit einiges an Gerüchten durch die Gegend gewabert und diese haben für viel Aufregung gesorgt. Diese Zeilen sollen der Versachlichung der Diskussion dienen. Es ist zu berücksichtigen, dass die Umsetzung der entsprechenden Verordnung der Europä-

ischen Union (EU) ein „Work in Progress“ ist, das bis zu seiner endgültigen Implementierung noch einigen Änderungen unterworfen sein wird. Weiterhin bitte ich zu berücksichtigen, dass die hier dargestellten Sachverhalte keine offizielle Position der Akademie DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, sondern lediglich Beobachtungen eines Angehörigen der Akademie sind.

Zum 1. Januar 2029 soll die EU-Verordnung über die Ausbildung von Fluglotsen geändert werden. Spätestens zum 1. Juli 2029 müsste sie dann auch umgesetzt worden sein und angewendet werden.

Was bedeutet das für die Ausbildung von Fluglotsen? Warum muss die Ausbildung mal wieder umgebaut werden?

Hierbei ist zu beachten, dass die Initiative für die Neuregelung nicht von der DFS ausging, sondern von der EU. Warum beschäftigt sich die EU mit dem Thema Fluglotsenausbildung? Weil einer der tragenden Pfeiler der Europäischen Idee die Arbeitnehmerfreizügigkeit innerhalb der Union ist.

Die EU hat festgestellt, dass es bei den Fluglotsen, anders als bei Piloten, so gut wie keine Wanderung von Arbeitskräften innerhalb der Union gibt. Zwar ist mittlerweile die/der eine oder andere Kollegin/Kollege ohne deutsche Prägung innerhalb des Flugsicherungsbetriebs der DFS zu finden, aber zusammen mit dem Maastricht Upper Area Control Center ist die DFS hier Teil einer kleinen Exotengruppe.

Die EU hat sich mit der Frage beschäftigt, woran das liegen könnte.

Auf die naheliegende Antwort, nämlich, dass man in den meisten Ländern als Fluglotse in der Lage sein muss, die jeweilige Landessprache mindestens auf ICAO Level 4 zu sprechen, ist man dort offenbar nicht gekommen. Also hat man nach anderen Gründen gesucht ... und ist beim Thema Ausbildung fündig geworden.

In der derzeitigen Verordnung über Fluglotsenausbildung wird zwar beschrieben, was alles an Wissen vermittelt werden muss. Auf welches Niveau ausgebildet wird, bleibt aktuell der jeweiligen Trainingsorganisation überlassen. Und da gibt es doch den einen oder anderen Unterschied. Während die DFS aufgrund der Kapazitätsziele, die die Bundesrepublik Deutschland gegenüber der EU gemeldet hat, eine hauseigene Trainingsorganisation betreibt, in der man Auszubildende innerhalb von 40 bis 60 Wochen (je nach zu erwerbendem Rating, Lage der Feiertage und Urlaub) vom Fußgänger zum Inhaber einer Student-Licence bringt, haben Kunden des kommerziellen Trainingsanbieters „Flight Training Europe“ (FTE) in Jerez, Spanien, bereits nach ca. 18 Wochen eine Student-Licence für Tower (ADC) und nach ca. 28 Wochen eine für Approach (APS) oder Area Control (ACS).

Sollten die Kunden Selbstzahler sein, so muss man für die ADC Student-Licence 28.500 Euro mitbringen, sollte es APS/ACS werden, ist man mit 54.000 Euro dabei. Man kann davon ausgehen, dass FTE bei der Finanzierungsvermittlung gern behilflich ist.

Es braucht nicht viel Phantasie sich vorzustellen, dass ein FTE-Absolvent mit einer Student-Licence der European Union Aviation Safety Agency (EASA) die jeweiligen DFS-Niederlassungen für ein On-the-Job Training (OJT) vor Herausforderungen stellen würde. Die entsprechenden Unit Training Plans (UTP) sind auf Absolventen der hauseigenen DFS-Akademie ausgelegt. Daher ist es Student-Licence-Inhabern, die nicht von der hauseigenen Trainingsinstitution kommen, nur mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand möglich, in das Unit-Training einer DFS-Niederlassung einzusteigen. Ganz zu schweigen von einem



→ Foto: DFS

zusätzlichen, Nationalisierungstraining, weil eine nationale Flugsicherungspersonalausbildungsverordnung (FSPersAV) zusätzliche, nationale Vorgaben zum Thema Fluglotsen-ausbildung macht. Hier könnte man mal überlegen, ob man diese im Zusammenhang mit Bürokratieabbau nicht einfach streicht. Zumindest für Fluglotsen. Für ATOS sollte man noch warten, bis da etwas von der EU kommt.

Und hier setzt die EU mit der neuen Ausbildungsverordnung an, die von der EASA umgesetzt wird.

In dieser Verordnung wird ein Mindestniveau beschrieben, das ein Auszubildender nachweisen muss, um eine Student-Licence zu erhalten.

Dazu werden durch die EU-Verordnung ganz konkrete Rahmenbedingungen wie etwa Verkehrsvolumina, Lufträume und Arbeitsplatzpositionen vorgegeben. Hier gab es gegenüber dem ursprünglichen Verordnungsentwurf, nicht zuletzt aufgrund der Intervention der DFS, eine Verbesserung. Die EASA hatte nämlich zunächst konkrete Simulationsübungen vorgegeben. In der jetzigen Form wird ein Rahmen vorgegeben, innerhalb dessen der Trainingsanbieter seine eigenen Übungen kreieren kann.

Diese Vorgaben können jedoch mit der derzeitigen Ausbildungsstruktur nicht in Einklang gebracht werden, daher herrscht dringender Handlungsbedarf. Derzeit sieht die Planung für die DFS so aus, dass die EU-Verordnung wie folgt umgesetzt werden soll:

Nach dem Training bis zur Student-Licence, das konform zur EASA und zu der FSPersAV durchgeführt wird, soll

anschließend noch ein Transition Training stattfinden. In diesem Transition Training werden die Auszubildenden an ein höheres Verkehrsniveau gewöhnt und schon gezielt auf die Systeme geschult, mit denen sie später arbeiten werden.

Aktuell ist der Ablauf wie folgt geplant:

Alle Auszubildenden durchlaufen ein BASIC Training von ca. 15 statt bisher 23 Wochen Dauer. Danach wird, je nach zukünftiger Verwendung, aufgeteilt.

Für zukünftige Tower-Controller soll es eine 11- bis 12-wöchige Aerodrome Control (ADC) Ratingausbildung geben, an deren Ende eine Student-Licence steht.

Wer in Karlsruhe eingesetzt werden soll, bekommt nach derzeitiger Planung einen achtwöchigen ACS-Ratingkurs, an dessen Ende die Student-Licence steht.

Wer in eine Centerniederlassung des unteren Luftraums kommen soll, auf den wartet zunächst ein ca. achtwöchiger APS-Kurs, nach dessen Bestehen eine Student-Licence ausgestellt wird, gefolgt von einem ca. achtwöchigen ACS-Kurs, bei dem es nach erfolgreichem Abschluss eine neue Student-Licence mit zusätzlichem Eintrag gibt. Oder umgekehrt, je nachdem wie entsprechend qualifiziertes Ausbildungspersonal und Simulationskapazitäten vorhanden sind.

Ist abzusehen, dass jemand zukünftig in einer reinen Approach-EBG eingesetzt werden soll, so würde derjenige lediglich eine APS-Student-Licence erwerben, analog zu ACS-only für die Kollegen, die nach Karlsruhe kommen.

Für alle folgt dann ein Transition Training, in dem die Auszubildenden an komplexere Verkehrssituationen/ Lufträume, höhere Verkehrszahlen und vor allem an die zukünftigen Systeme gewöhnt werden.

Towerseits findet mit dem derzeitigen Transition Training Course Tower (TTCT) ja heute schon etwas Ähnliches statt. Der TTCT wird allerdings auch adaptiert werden müssen, wird aber vermutlich in Langen verbleiben. Bei den Kollegen, die nach Karlsruhe kommen, ist bereits unabhängig von der EU-Verordnung entschieden worden, einen Großteil des Transition Trainings an die dortige Niederlassung zu verlegen. Welche Teile des entsprechenden Transition Trainings an der Akademie in Langen verbleiben und welche an der Niederlassung in Karlsruhe stattfinden, wird derzeit noch diskutiert.

Auszubildende für die Center-Niederlassungen im unteren Luftraum bekommen ein Transition Training, in dem sie neben höheren Verkehrszahlen und komplexeren Lufträumen auch an ihre zukünftigen Systeme gewöhnt werden.

Für Auszubildende auf dem Weg zu einer Approach-only EBG wird analog verfahren.

In beiden Fällen wird zwischen der Akademie und den Niederlassungen noch diskutiert, wie das Transition Training konkret aussehen soll.

Ja, einige Gerüchte stimmen. So ist zum Beispiel in den Rating Trainings der EASA für ADC und APS **kein** Planer vorgesehen. Macht aber nichts, weil das im Transition Training nachgeholt wird und die Auszubildenden im entsprechenden Teamwork proficient sein dürften, wenn sie ins OJT an die Niederlassung kommen. Zumal schon in den Simulationen des BASIC Koordinationen vorgesehen sind. Die werden halt in einer Ein-Personen-Besetzung durchgeführt und nicht durch einen de-zidierten Planer.

Eine weitere Änderung wird sich auch bei den Bewertungskriterien ergeben. Im Moment werden Auszubildende von ihrer ersten Simulation im Basic an nach

den 13 Bewertungskriterien der DFS bewertet. Ab 2029 gibt die EASA für den Basic-Teil mindestens sieben und für die Rating-Ausbildung mindestens zehn Kriterien vor. Daher ist eine Überarbeitung der DFS-Kriterien zu erwarten.

Auch im Bereich des Prüfungswesens wird es zu erheblichen Veränderungen kommen ... und die werden vermutlich auch die Niederlassungen treffen. In Zukunft ist bei offiziellen Prüfungen nicht mehr allein der gewonnene Eindruck entscheidend, den der Prüfer vom Kandidaten hat. Es müssen eine Vielzahl von „Observable Behaviours“ (OB) einzeln überprüft werden. Für praktische Leistungsnachweise im BASIC sind es 20, in allen Ratingkursen 55. Das ist in einer zeitlich begrenzten Prüfung nicht zu machen. Es wird also auf sogenannte „Continuous Assessments“ hinauslaufen. Das könnte bedeuten, dass ein Kandidat gegebenenfalls über mehrere Tage oder sogar Wochen beobachtet werden muss, bis hinter jedem einzelnen OB entweder ein Haken oder ein Minus gesetzt werden kann. Erst dann steht ein Ergebnis fest.

Für die theoretischen Anteile der Ausbildung sollen deutlich mehr digitalisierte Elemente wie CBTs oder Training-Videos eingesetzt werden, um den Auszubildenden dezentrales Lernen zu ermöglichen. Frontalunterricht ist out.

Es kommen also jede Menge Veränderungen auf die Ausbildung von Fluglotsen zu. Jedoch sind alle Beteiligten innerhalb der DFS bestrebt, die Auswirkungen auf den Trainingsbetrieb der Niederlassungen so gering wie möglich zu halten. Kurz gesagt: An der Länge und der Qualität der Ausbildung an der Akademie wird sich nicht viel ändern. Die einzelnen Abschnitte werden nur „umgelabelt“.



Sky Anchor Airlines A320: Ein Überraschungsgast in Köln war im April dieser A320 der kambodschanischen Sky Anchor. Der Flieger flog für die Fly One Armenia und kam aus Jerewan. Foto: Michael Frische



Avanti Air Dash-8: Mit nur zwei Flugzeugen vom Typ Dash-8-400 führt Avanti Air mit Sitz im Siegerland Adhoc-Charterflüge durch und kam im vergangenen Winter auch nach Mallorca. Foto: Gerrit Griem



Austrian Airlines B787: Austrian Airlines erweitert ihre Flotte und plant, in der Zukunft mit insgesamt neun Dreamlinern an den Start zu gehen. Die OE-LPM ist die erste B787 in voller AUA-Bemalung. Foto: Johannes Klinghardt



Travelcoup Embraer 145: Luxusflüge zu ausgewählten Zielen bietet das Schweizer Unternehmen Travelcoup an. Im sog. Semi-Privatjet für Flüge u. a. nach Mallorca, kann man sich in Ruhe auf den Massentourismus am Boden vorbereiten. Foto: Gerrit Griem



Red Sea Airlines B737: Die ägyptische Red Sea Airlines wurde 2022 gegründet und bedient mit insgesamt drei B737 touristische Ziele in Ägypten am Roten Meer; hier fotografiert in München. Foto: Johannes Klinghardt



German Navy Lockheed P-3C Orion: Einer der letzten Seeaufklärer der Deutschen Marine vom Typ P-3 Orion war im April in Köln zu Besuch. Die betagten Maschinen werden nach und nach durch Boeing P-8 Poseidon ersetzt. Foto: Michael Frische

10 Jahre Apron Berlin



von
Katharina Denecke

Am 01.05.2025 hat die Vorfeldkontrolle der DFS-Niederlassung Berlin ihr 10-jähriges Jubiläum zum operativen Betrieb am Flughafen BER gefeiert.

Sie ist die einzige Vorfeldkontrolle Deutschlands, die der DFS GmbH angehört und seit 01.01.2025 zum Bereich ATOS zählt.

Apron Berlin existiert jedoch schon länger. Aufgrund der mehrmaligen Verschiebung der Inbetriebnahme des Flughafens BER musste der operative Beginn ebenso verschoben werden.

Im Jahr 2011 starteten einst vierzehn Mitarbeiter*innen von verschiedenen Flughäfen und Flugsicherungen am neuen Berliner Standort. Neben den Simulationen an der Akademie in Langen bestand das örtliche Training aus Rollverkehrssimulationen, die aus verschiedenen Rollkonzepten sowie vorgeschriebenen Szenarien bestanden. Hierfür akquirierte die damalige Berlin Brandenburg International (BBI) Verkehrspiloten, die die Testläufe auf den Vorfeldern in VW-Bussen über Funk mit den Apron Controllern durchspielten. Im Zuge des ORAT-Betriebs (Operational Readiness and Airport Transfer) waren die Mitarbeiter*innen der Vorfeldkontrolle in Planung, selbstständiger Erstellung und Durchführung von Schulungen und (De)briefings für sämtliche Berufsgruppen am Flughafen involviert.

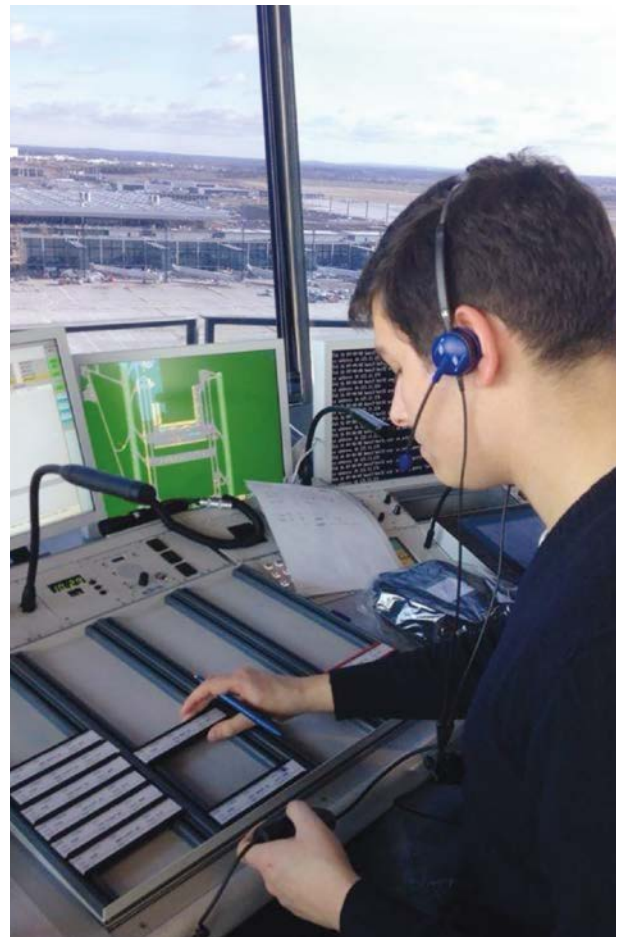
Weiterhin haben sie an der Gestaltung und Veröffentlichung des Flugplatzhandbuchs mitgewirkt sowie die örtlichen Pushback-Verfahren geschrieben. Außerdem haben sie bei der Ausrichtung und Positionierung der Flughafenkameras unterstützt.

Nachdem die Eröffnung des Flughafens BER verschoben wurde, gab es für die Vorfeldkontrolle zunächst einen operativen Leerlauf. Diese Zeit kompensierten die Apron Controller u. a. als Simulationspiloten für die Grundausbildung der FVK-Kurse an der Akademie in Langen oder unterstützten die Flughafengesellschaft (FBB) im Airport Control Center.

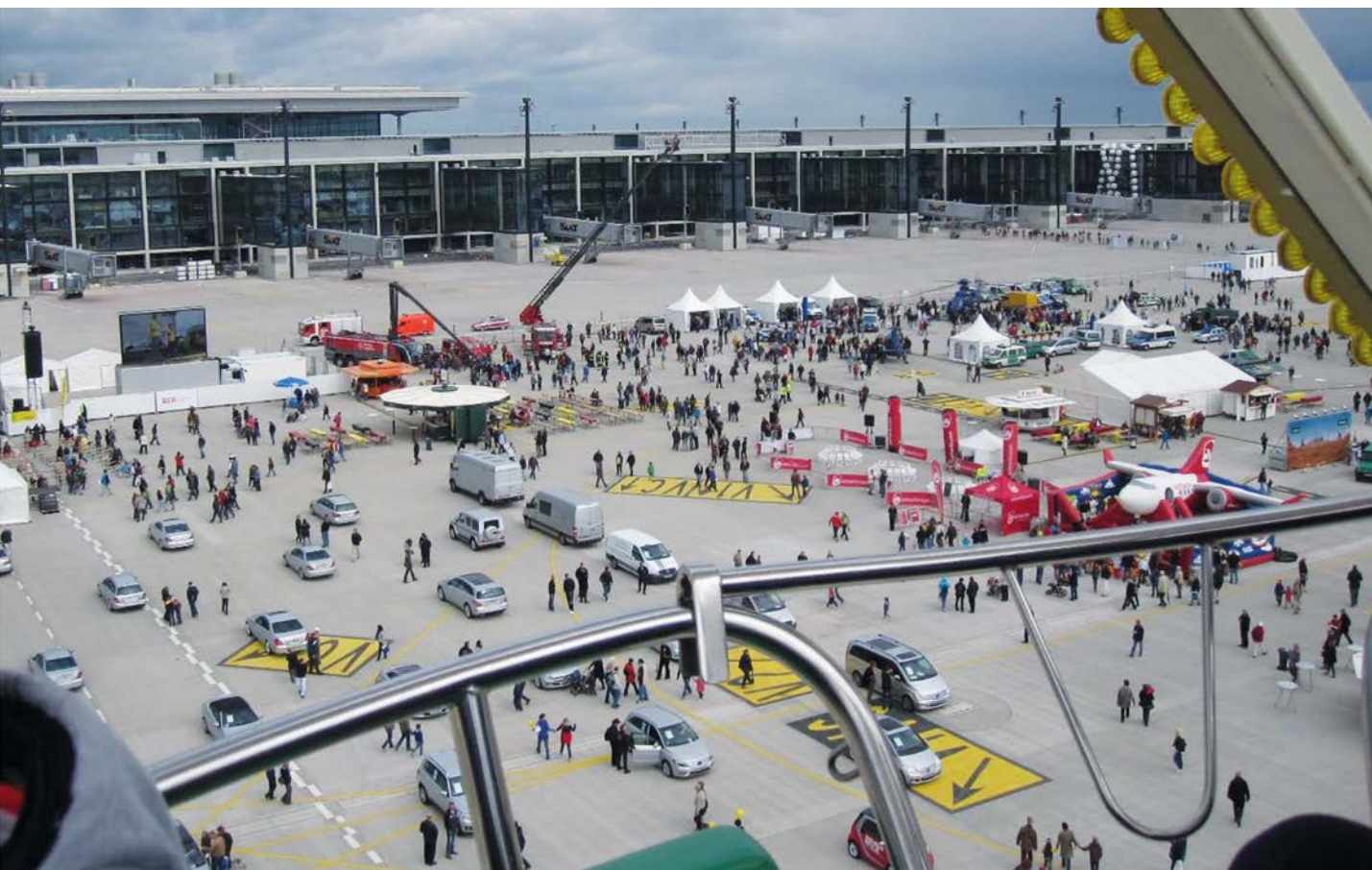
Des Weiteren waren die Mitarbeiter*innen während der Internationalen Luft- und Raumfahrttaustellung (ILA) in der Infostelle sowie in der Enteisungskoordination in den Wintermonaten tätig.

Ein Highlight in dieser Zeit war der „Tag der offenen Tür“ auf dem Hauptvorfeld.

Trotz der Nichteröffnung des Flughafens BER bekamen die Besucher die Möglichkeit, sich einen Teil des Flughafens anzuschauen. Auch der DFS-Tower konnte aus nächster Nähe vom Riesenrad aus bestaunt werden.



→ Foto: Pablo Striegel



✈ „Tag der offenen Tür“. Foto: Falk Beer



✈ Foto: Falk Beer

Ein nachfolgend weiterer Höhepunkt war das „Fly-In-Wochenende“. Während sich die Nordpiste für den Flughafen Berlin-Schönefeld weiterhin im regulären Betrieb befand, gab es die Möglichkeit für Privatpiloten, kostenfrei auf der Südpiste des zukünftigen Flughafens BER zu landen. Die Vorfeldkontrolle betreute hierbei die An- und Abflüge der Infostelle.

Außerdem begleiteten sie Absprachen zwischen der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (LuBB) und der Flughafengesellschaft in puncto Safety auf den Vorfeldern wie bspw. Abfertigung und Turnaround-Verfahren.

Einen Tag nach dem operativen Beginn der Vorfeldkontrolle am 01.05.2015 begann die geplante Nordbahnsanierung des Flughafens Berlin-Schönefeld.

Wegen der erforderlichen Bauarbeiten musste der Flugverkehr vorübergehend für sechs Monate auf die Südbahn verlegt werden.

Allerdings fand aufgrund eines Politikums nur ein teilweiser Betrieb der südlichen Start- und Landebahn statt. Hintergrund war der damalige Planfeststellungsbeschluss, der nach Inbetriebnahme der Südbahn sowohl die Eröffnung des Flughafens BER als auch die zeitnahe Schließung des Flughafens Berlin-Tegel nach sechs Monaten vorsah. Letztendlich wurde die Südbahn



→ UEFA Champions League-Finale 2015. Foto: Stefan Schlums

verkürzt eröffnet und während der befristeten Inbetriebnahme auf die Länge der Nordbahn beschränkt. Dies hatte einen hohen Koordinierungsaufwand für die Vorfeldkontrolle zur Folge.

Der gesamte Flugverkehr musste von der Südbahn über das Hauptvorfeld und weiterführend über zwei Kreuzungspunkte der Großbaustelle der Nordbahn zum Abfertigungsvorfeld gelotst werden – und natürlich auch umgekehrt.

Nennenswert ist auch das UEFA Champions League-Finale, in dem am 06.06.2015 die Vereine Juventus Turin und FC Barcelona im Berliner Olympiastadion aufeinandertrafen. Zu den regulären 660 Starts und Landungen waren weitere 370 Flugbewegungen für den Zeitraum

des Events angemeldet worden. Der GAT-Verkehr wurde hierbei nicht berücksichtigt.

Man erwartete ca. 25.000 Fans mit Sonderflügen, die vor allem am Schönefelder Flughafen abgefertigt wurden, da dem Flughafen Berlin-Tegel die Stellplätze für die zusätzlichen Charterflugzeuge fehlten. Darüber hinaus setzte die Luftfahrtbehörde sogar die Nachtflugbeschränkung für den Flughafen Berlin-Schönefeld ganz aus.

Während der Corona-Pandemie wurde das sogenannte „Clustern“ eingeführt, um eine möglichst große Anzahl an Fluggeräten am Flughafen BER stationieren zu können. Als der Flugverkehr langsam wieder zunahm, fand aufgrund des Lärmschutzausgleichs ein monatlicher



→ Foto: Pablo Striegel



→ Foto: Ralf Gaida

Wechselbetrieb zwischen der Nord- und der Südpiste statt. Insbesondere beim Nordbahnbetrieb stellte die nördliche virtuelle Barriere eine große Herausforderung dar. Sowohl der In- als auch Outboundverkehr mussten durch einen „Flaschenhals“ gelotst werden, was einen hohen Koordinationsaufwand zwischen der Vorfeldkontrolle und den Groundlotsen zur Folge hatte. Zusätzlich musste die dazugehörige Stoppbar für jede Flugbewegung manuell geschaltet werden.

Am 31.10.2020 nahm der Flughafen BER final seinen Betrieb auf. Zur Eröffnung standen sich zwei Airbus A320 von Easyjet und Lufthansa auf dem Hauptvorfeld gegenüber, die mit einer Wasserfontäne der Flughafenfeuerwehr begrüßt wurden.

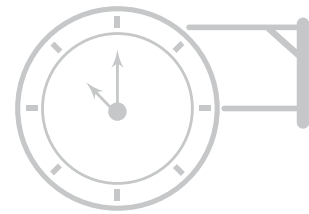
Auch wenn sich der Weg bis zum operativen Betrieb aufgrund der verspäteten Inbetriebnahme des Flughafens BER verzögert hatte, können die Mitarbeiter*innen der Vorfeldkontrolle Berlin auf eine spannende und aufregende Zeit zurückschauen.

Von Beginn an haben sie einen großen und wertvollen Beitrag hinsichtlich vieler operativer Grundlagen und Betriebsabläufe für die heutige Arbeit geleistet.

Was einst mit vierzehn Apron Controllern begann, ist heute ein Kollegium aus 28 Teammitgliedern inklusive eines Supervisors und zwei sich im OJT befindenden Trainees.



→ BER-Eröffnung. Foto: Pablo Striegel



Joe's Corner

Gloria, ViCTORiA!

Foto: AdobeStock



Neulich, als Joe bei Sonnenschein in seiner Pause die Gedanken schweifen ließ, kam ihm ein altes Lied in den Kopf. „Ein Mann, der sich Kolumbus nennt ..., war in der Schifffahrt wohl bekannt ..., es drückten ihn die Sorgen schwer, er suchte neues Land im Meer. Gloria, Viktoria, wide-wide-witt, juch-hei-ras-sa ...“. Dieser

Ohrwurm verfolgte ihn die ganze restliche Schicht, aber da er nur noch die erste Strophe von früher kannte, musste eine kurze Internetsuche herhalten, um auch den restlichen Text in Dauerschleife im Kopf laufen zu haben.

Besonders erfreute er sich an Strophe 2 und 3: Als er den Morgenkaffee trank ..., da sprang er fröhlich von der Bank ... Denn schnell kam mit der ersten Tram der span'sche König bei ihm an. Gloria, Viktoria ... „Kolumbus“, sprach er, „lieber Mann ..., „du hast schon manche Tat getan!“ ... „Eins fehlt noch unserer Gloria, entdecke mir Amerika!“ Gloria, Viktoria ...

Und Joe kam nicht umher, Parallelen zur Flugsicherungswelt zu ziehen. So ist auch hier das Streben nach effizienteren Routen, Verfahren und Technologien nichts Unbekanntes, egal ob es nach Indien, Amerika oder zu innerdeutschen Zielen gehen soll.

Die eierlegende Flugsicherungs-Wollmilchsau wurde schon in vielen Projekten gesucht: TANGe, PHOENIX WebInnovation, iCAS, oder eben auch RTC/ViTo/ViCTORiA, um nur ein paar zu nennen.

Nun schien zumindest bei einem Projekt der heilige Gral gefunden zu sein. Joe staunte nicht schlecht, als er ein Video von der „Airspace World“ in Lissabon sah, in dem die DFS und Frequentis medienwirksam den „High-Capacity Digital Tower“ eröffneten. Eröffneten? Das hatte Joe ja gar nicht mitbekommen. Und er dachte, dass noch jede Menge Validierungen ausstehen würden. Was wurde denn da nun eröffnet?

„Technology is now ready to be able to manage high-capacity digital tower environments.“ Und das System soll sogar parallel „independent operations“ ermöglichen. „A new generation of virtual towers.“

„Hui“, dachte Joe so bei sich, das klingt super, da hat der Aerosense-Kolumbus ja scheinbar sein Indien entdeckt. Ob es dafür auch einen Innovationspreis gibt? Doch der Schein trügt. Schnell kursierten Nachrichten, teils aufgebracht, teils fassungslos ob der in dem Video getätigten Falschaussagen.

So ist ViCTORiA bislang ein Validierungsprojekt, kein Umsetzungsprojekt. Von „Eröffnung“ kann also keine Rede sein. Dass das Projekt für München als Contingency-Lösung für den Übergang der Towersanierung gedacht ist – geschenkt. Doch es gibt sicher genug interessierte Kunden, bei denen man mit dem Konzept offene Türen einrennt.

Macht das nun alles Sinn oder ist es eher Aerosenseless? Vielleicht, im Drang der Notwendigkeit der Selbstdarstellung, etwas über das Ziel hinausgeschossen? Zu hoch, zu schnell und durch den Localizer durch?



Foto: AdobeStock



Definitiv! Da hilft auch keine Darstellung vom lokalen Steuermann, dass das Video ja nicht die ganze Wahrheit zeigt, dass in Gesprächen immer wieder betont wurde, es sei ein Übergangsprojekt und noch gar nicht so weit, wie man dargestellt hat. Und nun? Ist das Kind in den Brunnen, oder sollte Joe sagen, in den atlantischen Ozean gefallen?

Es ist für die Führungsebene zumindest immer schwierig, wenn das operative Personal, egal ob im Projektteam eingebunden oder nicht, das Gefühl hat „die da oben machen mal wieder komische Sachen“. Oder schlimmer, wenn sie einen Vertrauensbruch in der zielorientierten Zusammenarbeit sehen.

Joe ist zumindest lange genug dabei, dass ihn nichts mehr wundert. Er hat den nächsten Ohrwurm.

„It's hard to say I'm sorry" summt

Euer Joe

Alles neu macht der Mai

Anmerkungen zum Koalitionsvertrag und zu der neuen Regierung



von
Hans-Joachim Krüger

**Verantwortung
für Deutschland**
**Koalitionsvertrag zwischen
CDU, CSU und SPD**

21. Legislaturperiode

Rückblickend auf den 6. Mai 2025 darf man, ohne Sarkasmus, feststellen: Es ist vollbracht. Ein wenn auch holpriger Start in eine neue Legislaturperiode des

Deutschen Bundestags und die Unterschrift unter einen 144-seitigen Koalitionsvertrag stellen nun hoffentlich eine handlungsfähige und kompetente Regierungsarbeit sicher. Die künftigen Ministerien wurden ebenfalls durch den Koalitionsvertrag aufgeteilt und die Besetzung der einzelnen Ministerposten wurde zur sogenannten Chefsache erklärt. Neue Gesichter und neue Namen sind in der Ministerriege zu finden, und inwieweit die

nötige Kompetenz vorhanden ist, wird sich bald zeigen, da Deutschland in vielen Bereichen erwiesenermaßen einen gewissen Nachholbedarf hat.

Für den Verkehrsbereich zeichnet künftig Patrick Schnieder verantwortlich. Patrick Schnieder entstammt dem CDU-Landesverband Rheinland-Pfalz, ist von Beruf Jurist und seit 2009 im Bundestag Mandatsträger. Im Verkehrsausschuss war er als stellvertretendes Mitglied tätig.

Nach jahrelanger Dominanz der CSU im Verkehrsbereich und dem doch eher kurzen Gastspiel der FDP auf diesem Ministersessel darf nun ein CDU-Mitglied die ersten Versuche in einem ziemlich vernachlässigten Politikbereich wagen.

Die Grundlagen seines künftigen Wirkens sind im Koalitionsvertrag von 2025 nachzulesen und bestehen hauptsächlich aus Hinweisen und Absichtserklärungen für die Straße und auch für die Schiene.



→ Patrick Schnieder wird Verkehrsminister. Foto: Deutscher Bundestag

Die Passagen für den Luftverkehr sind hingegen eher allgemein gehalten, interessant dürfte allerdings die Aufgabenstellung für die Abteilung Raumfahrt werden. Dieser Programmpunkt erscheint ebenfalls in dem 144-seitigen Arbeitspapier der neuen Bundesregierung. Der Koalitionsvertrag ist unterteilt in sechs große Themengebiete:

1. Neues Wirtschaftswachstum, gute Arbeit, gemeinsame Kraftanstrengung
2. Wirkungsvolle Entlastungen, stabile Finanzen, leistungsfähiger Staat
3. Sicheres Zusammenleben, Migration und Integration
4. Starker Zusammenhalt, standfeste Demokratie
5. Verantwortungsvolle Außenpolitik, geeintes Europa, sicheres Deutschland
6. Vertrauensvolle Zusammenarbeit, erfolgreiches Regieren

Unter dem 1. Punkt (neues Wirtschaftswachstum, gute Arbeit, gemeinsame Kraftanstrengung) finden sich die Raumfahrt und der Luftverkehr wieder:

Raumfahrt

Raumfahrt ist eine Zukunfts- und Schlüsseltechnologie und auch für unsere Sicherheit und unsere militärischen Fähigkeiten zentral. Deshalb werden wir die Europäische Weltraumorganisation (ESA) stärken und den deutschen Beitrag zur ESA-Ministerratskonferenz, die Ende 2025 in Bremen stattfindet, erhöhen. Auch unser nationales Raumfahrtprogramm werden wir ausbauen. Astronautische Weltraummissionen inspirieren die nächste Generation zu Höchstleistungen. Wir streben an, dass eine deutsche Astronautin oder ein deutscher Astronaut im Rahmen einer internationalen Mission zum Mond fliegt. An einer ISS-Nachfolgelösung werden wir uns beteiligen. Wir unterstützen den Trägerraketensektor und Initiativen wie eine Startplattform in der Nordsee und das ESA-Mondkontrollzentrum. Unverzichtbar sind auch eigene Fähigkeiten zur Erdbeobachtung und Kommunikation (zum Beispiel Galileo und IRIS2). Wir wollen, dass kleine und mittlere Unternehmen sowie Start-ups besser am Markt für Raumfahrtlösungen teilnehmen können und streben an, dass der Staat stärker als Kunde auftritt.

Luftverkehr

Unser Ziel ist es, die Modernisierung in der Luftfahrtindustrie und des Luftverkehrs in Richtung fairer Wettbewerb und Dekarbonisierung zu gestalten. Die Koalition setzt sich zur Unterstützung des Wirtschaftswachstums dafür ein, die internationale Konnektivität deutscher Flughäfen zu verbessern. Die über das europarechtlich Notwendige hinausgehende Power To Liquid (PtL)-Quote schaffen wir noch im Jahr 2025 ab. Mit geeigneten Instrumenten wollen wir dafür sorgen, dass europäische Fluggesellschaften bei der Sustainable Aviation Fuel (SAF)-Quote nicht schlechter gestellt werden als außereuropäische. Wir werden bis Ende des Jahres eine Strategie entwickeln, die die Fragen der zivilen und militärischen Luftfahrtindustrie sowie die Stärkung des Luftverkehrsstandortes zusammendenkt, und werden diese in dieser Legislaturperiode umsetzen.

Im weiteren Verlauf der Aufführungen ist unter der Unterrubrik 1.3 (Verkehr und Infrastruktur) nochmals der Luftverkehr mit folgendem Inhalt aufgeführt:

[...] Wir sorgen dafür, dass Europäische Fluggesellschaften bei der Sustainable Aviation Fuels (SAF)-Quote nicht schlechter gestellt werden als außereuropäische. Die Hälfte der nationalen Einnahmen aus dem luftfahrtinduzierten europäischen Emissionshandel (ETS 1) wollen wir zur Förderung der Marktimplementierung von SAF verwenden. Die Regionalflughäfen werden wir mit Blick auf die Flugsicherungskosten weiter unterstützen. [...] Die luftverkehrsspezifischen Steuern, Gebühren und Abgaben wollen wir reduzieren und die Erhöhung der Luftverkehrsteuer zurücknehmen. Die über das EU-Maß hinausgehende Power to Liquid (PtL)-Quote schaffen wir sofort ab.

Aus gewerkschaftspolitischer Sicht sind aber nicht nur diese erwähnten Punkte von Interesse, sondern auch die geplanten Absichtserklärungen und Arbeitsaufträge in den Bereichen Arbeitsrecht, Einkommensteuer, Ausweitung der Arbeitszeit, Pendlerpauschale und auch die Rente. Für all diese Themen ist künftig Bärbel Bas zuständig. Das Ministerium „Arbeit und Soziales“ ist von jeher ein wichtiger Stützpunkt für die Arbeit der SPD-Fraktion.



→ Foto: AdobeStock/Knut Hebstreit

Bärbel Bas kommt aus Duisburg, gehört der SPD-Fraktion an und war bis 2025 Bundestagspräsidentin. Sie war Abteilungsleiterin bei einer Krankenkasse.

Unter dem Punkt 2 (Wirkungsvolle Entlastungen, stabile Finanzen, leistungsfähiger Staat) finden sich die Aufgaben der neuen Arbeitsministerin, die sich in den Koalitionsberatungen sehr intensiv eingebracht hat, und dies sind ihre Feststellungen:

Einkommensteuer

Wir werden die Einkommensteuer für kleine und mittlere Einkommen zur Mitte der Legislatur senken. Wir werden die Schere zwischen der Entlastungswirkung der Kinderfreibeträge und dem Kindergeld schrittweise verringern. Durch eine gesetzliche Regelung stellen wir sicher, dass bei einer Erhöhung des Kinderfreibetrags auch eine adäquate Anhebung des Kindergelds erfolgt. Wir werden die finanzielle Situation von Alleinerziehenden durch Anhebung oder Weiterentwicklung des Alleinerziehenden-Entlastungsbetrags verbessern. Der Solidaritätszuschlag bleibt unverändert bestehen.

[...]

Steuerliche Anreize für Mehrarbeit

Wer freiwillig mehr arbeiten will, soll mehr Netto vom Brutto haben. Wir stellen umgehend Überstundenzuschläge steuerfrei, die über die tariflich vereinbarte beziehungsweise an Tarifverträgen orientierte Vollzeitarbeit hinausgehen.

Steuerliche Anreize für freiwilliges längeres Arbeiten

Zusätzliche finanzielle Anreize sollen geschaffen werden, damit sich freiwilliges längeres Arbeiten mehr lohnt. Wer das gesetzliche Rentenalter erreicht und freiwillig weiterarbeitet, wird sein Gehalt bis zu 2.000 Euro im Monat steuerfrei erhalten. Fehlanreize und Mitnahmeeffekte werden wir vermeiden. Wir prüfen dabei insbesondere die Nichtanwendbarkeit der Regelung bei Renteneintritten unterhalb der Altersgrenze für die Regelaltersrente, die Beschränkung der Regelung auf Einkommen aus sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungsverhältnissen und die Anwendung des Progressionsvorbehalts.

Steuerliche Begünstigung von Prämien zur Ausweitung der Arbeitszeit

Wir setzen Anreize zur Ausweitung der Arbeitszeit. Wenn Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber eine Prämie

zur Ausweitung der Arbeitszeit von Teilzeit auf dauerhaft an Tarifverträgen orientierte Vollzeit zahlen, wird diese Prämie steuerlich begünstigt. Fehlanreize und Mitnahmeeffekte werden wir dabei vermeiden.

Pendlerpauschale

Wir werden die Pendlerpauschale zum 01.01.2026 auf 38 Cent ab dem ersten Kilometer dauerhaft erhöhen.

[...]

Riester-Rente

Wir werden die bisherige Riester-Rente in ein neues Vorsorgeprodukt überführen, von bürokratischen Hemmnissen befreien und mit dem Verzicht auf zwingende Garantien sowie der Reduzierung der Verwaltungs-, Produkt- und Abschlusskosten reformieren. Wir prüfen eine Ausweitung des Kreises der Förderberechtigten.

Wir wollen dieses neue Produkt mit einer möglichst einfachen staatlichen Förderung für Bezieherinnen und Bezieher kleiner und mittlerer Einkommen begleiten. Kern der reformierten Riester-Rente wird ein Anlageprodukt sein, das es auch in Form eines Standardproduktes geben soll.

Fakt ist jedenfalls: Es gibt viel zu tun und viele Weichen sind zu stellen. Für die Gewerkschaften wird es künftig einige Herausforderungen geben, und diese Beobachtungs- und möglicherweise auch Handlungsfelder werden sich im Arbeitsrecht und auch in vielen Strukturmaßnahmen speziell im Verkehrsbereich wiederfinden.

Quellen: Bundestag

Koalitionsvertrag CDU, CSU und SPD



→ **Bärbel Bas (M.) wird Arbeitsministerin. Foto: Deutscher Bundestag**

Alles viel zu teuer – die Standortkosten als Sündenbock



von
Werner Fischbach

Der Gruß des Kaufmanns, so sagt ein altes Sprichwort, ist die Klage. Wobei die deutschen Luftfahrtunternehmen sich ganz besonders über die Steuern und Gebühren, die sie auf den Tisch des Staates und diverser Dienstleister wie die Flughäfen und die Flugsicherung legen müssen, zu klagen bemüht fühlen.

Diese als Standortkosten bezeichneten Steuern und Gebühren seien besonders schädlich für die Luftfahrt-

unternehmen, da ihre ausländischen Konkurrenten in ihren Heimatländern derartige Abgaben nicht oder in einem geringeren Umfang zu leisten haben. Was den ausländischen Airlines gegenüber den deutschen zu einem finanziellen Vorteil ver helfe.

Einige deutsche Fluggesellschaften kamen, wie andere Unternehmen auch, auf die pfiffige Idee, die Produktion ins Ausland zu verlegen, und gründeten dort neue Fluggesellschaften, die dann dem Steuerrecht des jeweiligen „Gastlandes“ unterliegen. Dass dabei – ein Schelm, wer Böses dabei denkt – diese Fluggesellschaften meist in sogenannten „Niedriglohnländern“ ihre Zelte aufschlagen, ist sicherlich kein Zufall. Eine weite-



→ Mit „Germanwings“ stieg Lufthansa in das Low-Cost-Geschäft ein. Foto: Bianca Renz

re Möglichkeit, Kosten zu sparen, liegt in der Gründung von Tochtergesellschaften in Deutschland. Die, wer hätte es gedacht, ihre Angestellten (die weibliche Form der Angestellten ist da mit inbegriffen) mit etwas geringerem Salär abfinden. Dass sich Lufthansa auf denselben Weg gemacht hat, sollte dabei nicht unerwähnt bleiben. Fluggesellschaften wie Germanwings, Eurowings oder Ocean legen da ein eindeutiges Zeugnis ab. Nicht unerwähnt sollte dabei bleiben, dass Airlines wie German Airways oder Wizz Air aus Ungarn von vornherein auf die „Billigmasche“ setzen. Ganz zu schweigen von Ryanair.

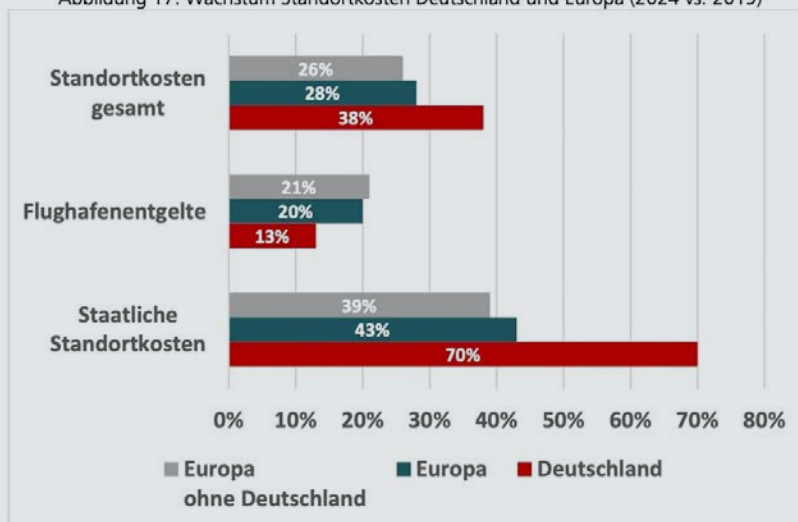
Deshalb gilt die Kritik der Airline- und Airportmanager ganz besonders der Politik. Die solle dafür sorgen, dass das, was die Luftfahrtmanager als „Standortkosten“ bezeichnen, reduziert oder, was am sinnvollsten wäre, gänzlich abgeschafft wird. Ins Visier geriet dabei die Luftverkehrssteuer. Denn tatsächlich zeigte sich, dass sich die Luftfahrt in Deutschland 2024 deutlich langsamer von den Folgen der Corona-Pandemie erholte als unsere europäischen Nachbarn. Schuld daran wäre die Luftverkehrssteuer. Sie gehöre deshalb abgeschafft, um Schaden von den deutschen Airlines abzuwenden.

Während einige EU-Mitglieder das Vorkrisenniveau erreicht oder sogar überschritten hatten, dümpelte Deutschland im letzten Jahr bei 80 Prozent des Vorkrisenniveaus. Schuld daran, so die Luftfahrtmanager, wäre die Luftverkehrssteuer. Die letztlich auch der deutschen Volkswirtschaft schade. Deshalb solle sich die Politik Schweden als Vorbild nehmen. Die hatten, nachdem ihre Fluggesellschaften in finanzielle Schwierigkeiten geraten waren, sie schlicht und einfach abgeschafft.

Auf der Suche nach den Sündenböcken

Natürlich hat sich die desolante Entwicklung der deutschen Luftverkehrswirtschaft auch bei der Politik herumgesprochen. So hat man sich beim Verkehrsministerium (genaue Bezeichnung „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ – BMDV) entschlossen, gegen diesen negativen Trend vorzugehen. So war vom Staatssekretär des Ministeriums, Stefan Schnorr, Folgendes zu hören: „Deutschland ist als Exportnation auf eine gute Anbindung an die Welt angewiesen und der Luftverkehr ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Wenn Drehkreuze sich ins Ausland verlagern und Airlines Kapazitäten abbauen, müssen wir gegensteuern.“

Abbildung 17: Wachstum Standortkosten Deutschland und Europa (2024 vs. 2019)



Und dies bedeutet, dass auf dem Gebiet der Luftfahrt einiges geändert werden muss. Da trifft es sich gut, dass die damals herrschende Ampelkoalition den „Laden mit Karacho an die Wand gefahren“ hatte und die daraufhin erfolgten Neuwahlen einen Politikwechsel ermöglichten. Wobei das jetzt vorgelegte Programm wohl noch zu Zeiten der Ampelkoalition entstanden sein dürfte. Dennoch dürften in den oberen Etagen der Luftverkehrswirtschaft die Sektkorken geknallt haben. Wobei die Manager natürlich genau wissen, dass einiges, was vor der Wahl großmundig versprochen wurde, hinterher sang- und klanglos beiseite geräumt wird. Bekanntlich kann ein Programm, das mit „wir werden“ oder „wir beabsichtigen“ angekündigt wird, nicht unbedingt mit dessen Realisierung gleichgesetzt werden.

Um ein Problem zu lösen, muss zunächst der Ist-Zustand analysiert werden. Damit hat das BMDV das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) beauftragt. Das ist so etwas wie der Nukleus der deutschen Verkehrsforschung (entgegen seines Titels befasst sich das DLR nicht nur mit Fragen der Luft- und Raumfahrt) und landete dort beim Institut für Luftverkehr. Im April hat dieses nun seine Analyse vorgelegt. Das Ergebnis ist, je nach Standpunkt, überraschend oder auch nicht. So wurde festgestellt, dass die Standortkosten, also Steuern, Gebühren und Entgelte, in Deutschland relativ hoch sind. Im Zeitraum von 2019 bis 2024 stiegen sie in Deutschland um 38, im europäischen Durchschnitt jedoch nur um 26 Prozent. Die Lösung scheint deshalb ganz einfach zu sein: Steuern und Kosten senken. Das heißt, die ungeliebte Luftverkehrssteuer abzuschaffen. Was den Finanzminister nicht unbedingt freuen dürfte.

Doch so einfach wie sich dies anhört, scheint es nicht zu sein. Denn neben der Luftverkehrssteuer werden die Luftfahrtunternehmen auch auf anderen Gebieten zur Kasse gebeten. So sind die hohen Standortkosten nur einer von mehreren Posten, die für die geringe Erholung der deutschen Luftverkehrswirtschaft verantwortlich gemacht werden können. Dazu gehört auch die Tatsache, dass Deutschland ein Hochlohnland und bei uns eben vieles teurer (auch die Lohnkosten) ist als in anderen Ländern. Nach Meinung des DLR sind sowohl die

schwache gesamtwirtschaftliche Entwicklung als auch die Standortkosten zu je neun Prozent für die schwache wirtschaftliche Erholung des deutschen Luftverkehrs verantwortlich zu machen. Doch auch die Niederlande und Großbritannien sind sogenannte Hochlohnländer. Dennoch haben sich die teuren Drehkreuze wie Amsterdam oder London besser entwickelt als ihre deutschen Konkurrenten.

Es muss also noch weitere Gründe für die schwache Entwicklung in Deutschland geben. Nach Meinung des DLR sind dies der Rückgang bei den Geschäftsreisen, die Verlagerung auf die Bahn (obwohl die ja nicht gerade eine verlässliche Alternative darstellt), die Tatsache, dass nach Ausbruch des Ukrainekriegs die Nachfrage nach Flügen nach Russland und in die Ukraine so gut wie zusammengebrochen ist, und die Pleite – vornehm als Marktaustritt bezeichnet – von Air Berlin. Nicht zu unterschätzen sind auch die Politik und der Einfluss von Parteien und umweltbewegten Gruppen, die den Luftverkehr als das größte Übel bezeichnen und den Untergang der westlichen Kultur an die Wand malen.

Auf die geringere Nachfrage von Flugtickets haben die Airlines durch die Reduzierung oder die Einstellung bestimmter Strecken reagiert. Wer jedoch Strecken einstellt, sollte sich nicht wundern, wenn niemand mehr Tickets für diese Flüge bucht. Sollte jedoch die Luftverkehrssteuer für innereuropäische Flüge gestrichen werden, könnten sich nach Meinung des DLR rund 2,6 bis 5,1 Millionen Passagiere für eine Flugreise entscheiden. Zum Vergleich: Von Oktober 2023 bis September 2024 sind, so das DLR, rund 57,7 Millionen Passagiere in Deutschland innereuropäisch geflogen. Vor der Corona-Krise waren es 20 Millionen mehr.

So fragt man sich, wie die deutsche Luftfahrt aus dieser Krise herauskommt. Das DLR hat einige Vorschläge gemacht. Natürlich kommt dabei der Luftverkehrssteuer eine Rolle zu. Die Abschaffung der Steuer für innereuropäische Flüge könnte die Zahl der Flugpassagiere um bis zu fünf Millionen erhöhen. Wobei das DLR (wohl ganz bewusst) das Wort **könnte** wählte, und nicht **wird**. Und schließlich war der damals amtierende Minister ein ehe-



maliges FDP-Mitglied. So bezeichnet er das BMDV-Effizienzsteigerungsprogramm, Kostensenkungen bei den Flughäfen und bei der Flugsicherung, Förderung neuer Luftverkehrsunternehmen und die Liberalisierung von Luftverkehrsabkommen, als Lösung. Dies hört sich an wie die Anpassung des FDP-Parteiprogramms an den

Luftverkehr. Bis auf eine Ausnahme: Der Vorschlag einer einheitlichen europaweit geltenden Luftverkehrssteuer.

Und ATC?

Das DLR-Gutachten ist ein umfangreiches Werk (es umfasst mehr als 80 Seiten) und es bringt auf den ersten



Blick viel Neues zum Thema Luftverkehr. Auf alles einzugehen, würde den Umfang dieses Beitrags sprengen, daher so viel, um wenigstens einen Überblick über den Themenbereich Flugsicherung zu erhalten. Auf den zweiten Blick werden hier Themen aufgegriffen, über die in einschlägigen Diskussionsrunden schon mal geredet wurde (zugegebenermaßen abends an der einen oder anderen Bar auch mit Hilfe alkoholischer Genussmittel). Doch angesichts des Umfangs der Studie von mehr als 80 Seiten scheint das Thema Flugsicherung mit gerade mal fünf Seiten eine untergeordnete Rolle zu spielen. Was jedoch kein besonderes Manko ist. Denn schließlich geht es bei dieser Studie nicht um die Frage, wie man die deutsche Flugsicherung besser machen, sondern wie man sie preiswerter gestalten kann. Sodass die deutschen Luftverkehrsteilnehmer ihren europäischen Konkurrenten wieder auf Augenhöhe entgentreten können. Es geht also ums Geld.

Einige Ideen aus diesem Papier sollen dennoch, wenn schon nicht diskutiert, doch erwähnt werden. Eine davon ist die Überlegung, die Flughäfen in unterschiedliche Gebührenbereiche einzuordnen. Diese könnten sich an verkehrlichen Kennzahlen und an den Flugbewegungen sowie am Fluggast- und Frachtaufkommen orientieren. Dabei stellt man sich zwei Gebührenbereiche vor, wobei der Gebührenbereich 1 die 15 internationalen Verkehrsflughäfen und der Gebührenbereich 2 die übrigen 42 Flughäfen und Verkehrslandeplätze umfassen würde. Dies wird offenbar bereits in Frankreich, Italien und Polen angewendet.

Da bekanntlich ein knappes Gut jedoch automatisch die Preise nach oben treibt, würde, wenn die Kosten für die Flugsicherungsinfrastruktur von den Nutzern erbracht werden, ein Anflug (das knappe Gut) auf einen stark angeflogenen Platz billiger werden als ein Anflug auf einen wenig genutzten. Weil die Kosten von mehreren getragen werden würden. Denn die Aufwendungen, die der Flugsicherungsdienstleister bzw. die Flughäfen zu

erbringen haben, bleiben ja mehr oder weniger gleich. Gleichgültig, ob das ILS pro Stunde von einem oder von zehn Flugzeugen genutzt wird. Deshalb hat das BMDV zwei Gebührenbereiche mit unterschiedlichen Bezahlssystemen geschaffen, um Benachteiligungen der kleineren Plätze zu vermeiden.

Wobei es bei den Vorschlägen letztlich darum geht, die fliegende Kundschaft finanziell zu entlasten, und nicht um die Frage, ob damit die Sicherheit verbessert wird. Obwohl – um eine Verbesserung kann es gar nicht gehen. Denn für die sorgen die Controller und Controllerinnen auf den Tower und in den Kontrollzentralen. Es geht also – wieder einmal ums Geld. Und um die Frage, wie man die Standortkosten reduzieren und die Wettbewerbsfähigkeit der Airlines stärken kann. Dazu gehört auch die Frage, ob man die Flughafenbetreiber an den Kosten der Flugsicherung beteiligen sollte und ob es – aus Kostengründen – sinnvoll wäre, an weniger frequentierten Plätzen die Tower zu schließen und durch AFIS-Dienste zu ersetzen. Des Weiteren geht es um die Frage des Wettbewerbs zwischen den Flugsicherungsanbietern. Wobei die Tatsache, dass die DFS 2016 die Platzkontrolle in Edinburgh und zwei Jahre früher in London-Gatwick übernommen hatte, als leuchtendes Beispiel erwähnt wird. Dabei besteht die Gefahr, dass Flugsicherungsdienstleister in der Hoffnung, den „Job“ zu bekommen, sich preiswert rechnen und dabei die Sicherheit vernachlässigen. Dabei sollten Flugsicherungsdienstleister nicht konkurrieren, sondern kooperieren. In diesem Zusammenhang wundert es nicht, dass das BMDV auch das „Remote-Tower-Konzept“ befürwortet und dabei auch die Möglichkeit, dass ein Controller nicht nur einen Platz, sondern gleich mehrere kontrollieren könnte, erwähnt.

Nicht weil es mehr Sicherheit bietet, sondern weil es billiger ist. Doch Sicherheit hat ihren Preis. Wenn man sie an den preiswertesten Anbieter verscherbelt, merkt man dies erst, wenn sie nicht mehr gegeben ist.

BÜCHER



Jörg Adam, Volker Thomalla,
Rainer Wilke

HUBSCHRAUBERFLUG AM LIMIT mit Fliegerlegende Rainer Wilke

Rainer Wilke ist eine Legende in der Hubschrauber- und Kunstflugszene, denn er war der Erste und Einzige, der Hubschrauberkunstflug auf einem solch spektakulären Level betrieb.

2018 wurde er für sein Lebenswerk in die Living Legends of Aviation aufgenommen – neben Größen wie Buzz Aldrin, Sir Richard Branson, Morgan Freeman und Sergei Sikorsky.

Wilkes atemberaubende Flugvorführungen für RED BULL auf der BO105 begeisterten die Zuschauer auf internationalen Events und Flugschauen.

Spannende Erzählungen seiner Erlebnisse, seiner Stunt-auftritte in TV-Serien sowie Fotostrecken zu den Kunstflugfiguren runden diese höchst lesenswerte Fliegerbiografie ab.

ISBN: 978-3-613-04770-9

224 Seiten, 150 Bilder

210 mm x 242 mm

Preis: 39,90 €

AERO 2025 in Friedrichshafen



→ GdF auf der AERO25. V.l.n.r.: J. Waldhorst, O. Wessollek, T. Ullrich.

Am 11. April 2025 besuchten die drei Bundesvorstände Oliver Wessollek, Jörg Waldhorst und Thomas Ullrich die AERO 2025, eine bedeutende Fachmesse für die Allgemeine Luftfahrt, in Friedrichshafen.

Die Messe fand vom 9. bis zum 12. April 2025 statt und zog zahlreiche Aussteller und Besucher aus der ganzen Welt an. Sie bot eine Plattform für Innovationen und Entwicklungen in der Luftfahrtbranche.

Die Messehallen waren gefüllt mit einer Vielzahl von Flugzeugen, Hubschraubern, Drohnen und anderen Luftfahrzeugen. Besonders hervorzuheben war die Präsentation der neuesten Elektroflugzeuge, die mit ihrer umweltfreundlichen Technologie die Zukunft der Luftfahrt darstellen.

Die Bundesvorstände der GdF informierten sich an verschiedenen Ständen und in kleinen Informationsrunden über die zukünftigen Themen im Zusammenhang mit der Allgemeinen Luftfahrt. Auch die Deutsche Flugsicherung (DFS) sowie deren Tochtergesellschaft Eisenhardt waren vertreten und präsentierten ihre neuesten Entwicklungen und Dienstleistungen.

Ein wichtiger Programmpunkt des Besuchs war der Informationsaustausch mit dem Luftfahrtjournalisten Heinrich Großbongardt. In diesem Gespräch ging es hauptsächlich um die zukünftige Ausgestaltung der GdF-Medien, einschließlich der Zeitschrift, aber auch der Online-Medien wie Facebook und Instagram. Das Gespräch war aufschlussreich und gab eine gute Hilfestellung hinsichtlich der zukünftigen Medienstrategie der GdF. Bei einem Gespräch mit der EPAN (European Pride in Aviation Network) wurde vereinbart, dass es einen Artikel in dieser Ausgabe unserer Zeitschrift geben soll. Diese Zusammenarbeit unterstreicht das Engagement der GdF für Vielfalt und Inklusion in der Luftfahrtbranche.

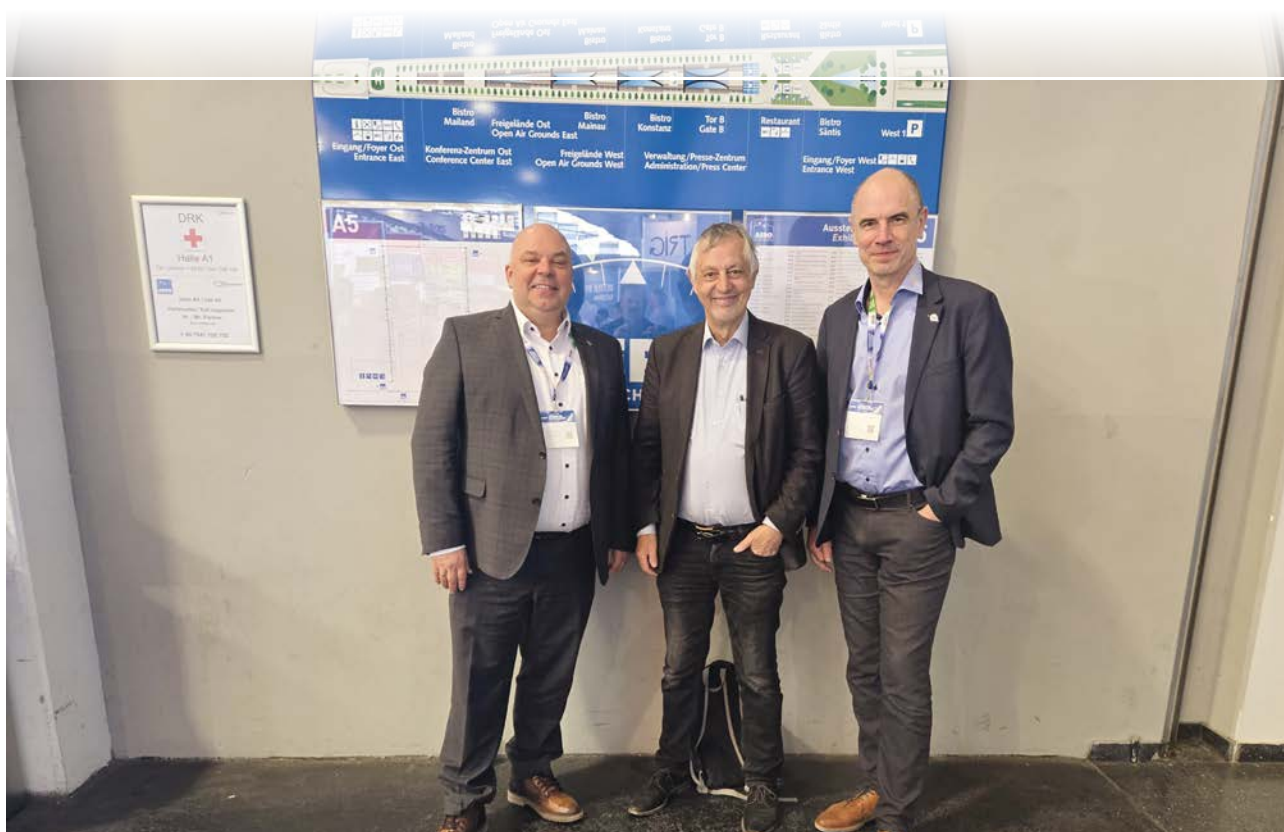
Neben den informellen Gesprächen bot die AERO 2025 auch zahlreiche Fachvorträge und Diskussionsrunden. So nahmen wir an einem Vortrag des AIS-C der DFS zum Thema „Flugplanung“ teil und wir besuchten eine sehr interessante Diskussionsrunde zum Thema „Neue Verfahren an unkontrollierten Plätzen“.



✈️ Zu Wasser und zu Luft – auch Red Bull war vertreten. Foto: GdF

Abschließend können wir feststellen, dass der Besuch der AERO 2025 in Friedrichshafen eine wertvolle Erfahrung war. Die Messe bot einen umfassenden Überblick über die aktuellen Trends und Entwicklungen in der Luft-

fahrtbranche und ermöglichte es, die Zukunft der Luftfahrt direkt zu erleben sowie auf kurzem Wege wertvolle Kontakte zu knüpfen.



✈️ Informationsaustausch mit Heinrich Großbongard. Foto: GdF

Flughafen Münster/Osnabrück



von
Hans-Joachim Krüger

Im Norden des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen liegt der internationale Flughafen Münster/Osnabrück. In die Stadtzentren von Münster und Osnabrück ist es etwa gleich weit, und mit ca. 25 Kilometern in jede Richtung ist der Flughafen genau der Mittelpunkt zwischen dem Norden Nordrhein-Westfalens (Münster)

und dem Süden Niedersachsens (Osnabrück).

Der Flughafen selbst hat eine sehr wechselvolle Geschichte hinter sich, und im Laufe der Jahre hat er genügend Konkurrenz in Westfalen bekommen. Mit den Flughäfen Dortmund und Paderborn sind in der Nachbarschaft Flughäfen zu finden, die eine nahezu gleiche Definition aufweisen und ebenfalls die gleichen Voraussetzungen mitbringen. Während die Großflughäfen weiter südlich (Düsseldorf und Köln/Bonn) den Großteil des Flugaufkommens in NRW abdecken und bedienen, war der Flughafen Münster/Osnabrück als der dritte internationale Flughafen des bevölkerungsreichsten

Bundeslandes vorgesehen. Weitreichende Ausbaupläne wurden geschmiedet, jedoch aufgrund politischen Drucks schließlich doch wieder begraben.

Nach einem Planfeststellungsverfahren im Jahre 2004 durfte der Flughafen Münster/Osnabrück die Start- und Landebahn zunächst auf 3.000 Meter und schließlich auf 3.600 Meter ausbauen und verlängern. Die Baumaßnahme sollte Ende des Jahres 2006 beginnen und im Jahre 2009 abgeschlossen sein. Jedoch meldete die damalige Umweltministerin Bärbel Höhn (Bündnis 90/Die Grünen) einen Einspruch an und bezeichnete das in Frage kommende Gebiet als Teil einer Naturschutzzone. Gleichzeitig erhob der Naturschutzbund NABU Einspruch gegen den Planfeststellungsbeschluss. Nach einigem gerichtlichen Hin und Her widersprach das Oberlandesgericht den Ausführungen des Flughafens, lehnte die Notwendigkeit, den Flughafen mit einer Piste von 3.600 Metern auszustatten ab, und stellte den weiteren Ausbau in Frage. Das Gericht in Münster zeigte sich Ende Mai 2011 nicht überzeugt von der Vorstellung der Flughafenbetreiber, mit der zu verlängernden Start- und Landebahn zu einem interkontinentalen Airport zu werden. Deshalb argumentierten die Richter, dass das öffentliche Interesse am Ausbau nicht die Schutzwürdigkeit des Naturraumes überwiege.



Im Jahre 2017 beschloss schließlich der Aufsichtsrat die Einstellung des Projekts zur Start- und Landebahnverlängerung. Mit 2.170 Metern ist die jetzige Asphaltpiste für Flüge in die Mittelmeerregionen und in die Türkei ausreichend und wird von Fluggesellschaften wie z. B. Ryanair, Corendon, Eurowings oder SunExpress genutzt. Ferner bedient Lufthansa den Flughafen Münster ab München mehrmals täglich.

Während die Passagierzahlen knapp an der Zwei-Millionen-Grenze anklopften, ging es danach doch wieder erheblich bergab. Mit den Auswirkungen der Corona-Pandemie und dem damit verbundenen Lockdown wurde der absolute Tiefpunkt erreicht. Seit 2018 jedoch geht es mit den Passagierzahlen wieder stetig bergauf, und im Jahr 2024 durfte der Flughafen Münster/Osnabrück sich als der wachstumsstärkste Verkehrsflughafen Deutschlands rühmen. In einer kürzlich gestarteten Umfrage des Fluggastrechte-Portals Airhelp zur Zufriedenheit auf den Flughäfen belegt der Flughafen Münster/Osnabrück immerhin den überdurchschnittlichen zweiten Platz. Besonders hervorgehoben werden die Modernisierung im Terminal sowie die kurzen Wege, das freundliche Personal und die entspannte Atmosphäre.



Happy Birthday Erfurt – 100 Jahre Flughafen Erfurt



von
Hans-Joachim Krüger

Mit der Landung zweier Tiefdecker vom Typ Junkers F-13 am 10. Mai 1925 auf dem neuen Flughafen am Roten Berg startete die Luftfahrtgeschichte in Erfurt.

Ab Inbetriebnahme des Fliegerhorstes Erfurt-Binderleben im Jahr 1935 galt der Name Flughafen Erfurt-Nord. Kurz vor Aus-

bruch des Zweiten Weltkriegs wurde der zivile Luftverkehr im August 1939 eingestellt.

Mit Testflügen nach Erfurt am 28. Mai 1957 und weiteren Flügen am 16. Juni 1957 von Berlin zu den Flughäfen Barth, Dresden, Erfurt und Leipzig wurde der Inlandflugverkehr in der DDR eröffnet und Erfurt hatte wieder einen Verkehrsflughafen, der auch von Geschäftsflugzeugen aus Westeuropa genutzt wurde.

Durch die Grundsteinlegung für Verwaltungsgebäude und Werft der Agrarflugstaffel und einer damit verbundenen Stationierung von Agrarflugzeugen und Hub-

schraubern in Erfurt im Oktober 1975 konnte eine Nutzung des Flughafens auch für den landwirtschaftlichen Bereich gesichert werden.

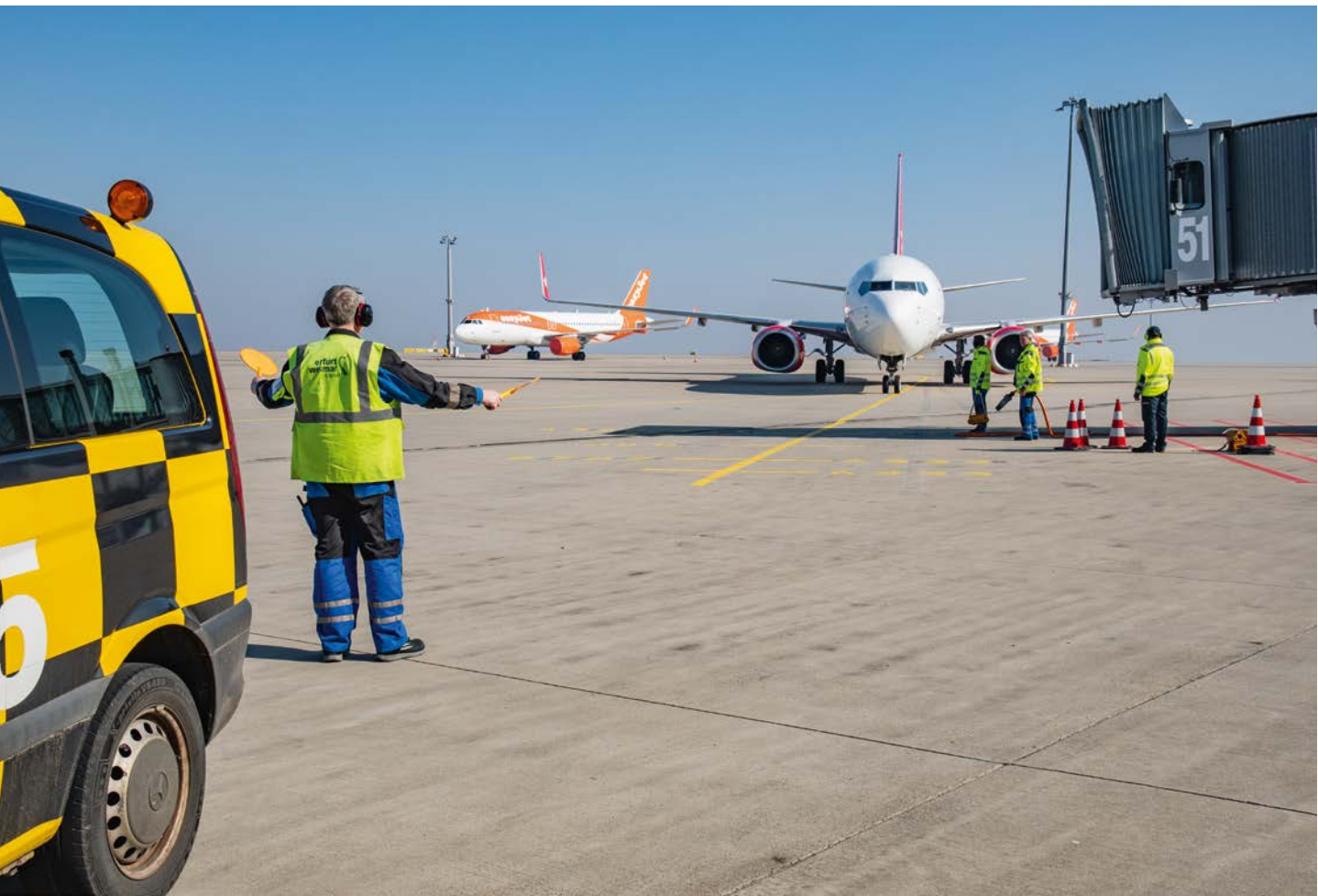
Im September 1990 wurde der Flughafen Erfurt in eine GmbH umgewandelt. Heute besitzen der Freistaat Thüringen 95 und die Stadt Erfurt 5 Prozent der Anteile.

In den 90er Jahren wurden viele bauliche Veränderungen vorgenommen. Am 8. Dezember 1995 wurde der neue Tower in Betrieb genommen, am 12. Mai 1996 das neue Terminal B eingeweiht. Seit 1998 ist der Flughafen durch eine Autobahnanbindung über die A71 sehr gut an das Autobahnnetz angebunden.

Mithilfe des neu installierten Instrumentenlandesystems konnten, je nach Windstärke und Windrichtung, die Anflüge über die Stadt um ca. 20 Prozent reduziert werden. Die Verlängerung der Start- und Landebahn auf 2.600 Meter wurde im Juni 1999 freigegeben und ermöglichte weiteren Flugzeugtypen sichere Starts und Landungen. Im März 2001 konnte der Allwetterflugbetrieb in der Landerichtung aus Ost mit der Betriebsstufe CAT IIIb realisiert werden. Die Inbetriebnahme der Betriebsstufe CAT II und IIIb für die Landerichtung West erfolgte im März und September des gleichen Jahres.



→ FH Erfurt – Landung BRA Biathlon. Foto: Alice Koch



→ FH Erfurt – Abfertigung Tag 2025. Foto: Alice Koch

Im Mai 2000 wurde der 24-stündige Flugbetrieb am Flughafen Erfurt aufgenommen. Ende 2002 wurde ein Hangar für die Wartung von Flugzeugen mit einer Grundfläche von 65 x 75 Metern errichtet, der von Airlines und Wartungsbetrieben sehr gut genutzt wird.

Die Pilotenvereinigung Cockpit zeichnete 2002 den Erfurter Airport mit dem Titel „Airport of the Year 2002“ aus. Mit der Auszeichnung werden u. a. die weitere Verbesserung der Sicherheitseinrichtungen und speziell die Erweiterung der Rollwege und das neue Instrumentenanflugsystem gewürdigt. Mit Beginn des Allwetterflugbetriebs wurde auch in die Rollwege ein modernes Rollleitsystem installiert. Dieses Befeuerungssystem leitet die Flugzeuge zu ihren Parkpositionen bzw. zur Startposition, integrierte Induktionsschleifen überwachen dies permanent, auch bei Dunkelheit und Nebel.

Die Eröffnung des neuen Parkhauses im Dezember 2003 in unmittelbarer Nähe des Terminals mit 820 Stellplätzen verbesserte den Service für Passagiere weiter und führte dazu, dass nunmehr insgesamt 1.600 Stellplätze zur Verfügung stehen. Mit dem Bau des Parkhauses konnte auch das vorhandene Parkplatzsystem abschließend optimiert werden.

Seit Juni 2005 ist der Flughafen durch die Fertigstellung einer neuen Stadtbahntrasse schneller und komfortabler mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar.

Besondere Fluggäste gab es zum Beispiel 2009 mit dem amerikanischen Präsidenten Barack Obama und 2011 mit Papst Benedikt XVI. Auch internationale Wirtschaftsgipfel und politische Treffen, Veranstaltungen auf der Erfurter Messe und weitere kulturelle Veranstaltungen brachten mit Regierungsoberhäuptern, Mitgliedern Europäischer Königshäuser, Sportlern, Musikern und anderen Künstlern weitere Aufmerksamkeit.

Der Flughafen der Landeshauptstadt wurde im März 2011 in „Flughafen Erfurt-Weimar“ umbenannt. Seit 1999 bot Air Berlin im Direktflug und über die Drehkreuze Nürnberg und Palma de Mallorca viele Ziele rund ums Mittelmeer an und die Passagierzahlen entwickelten sich sehr gut. Der Rückzug der Airline aus Erfurt im Jahr 2011 und später die Insolvenz in 2017 führten zu einem starken Passagierrückgang.

Zum Sommer 2013 hatte die Fluggesellschaft Germania ein Flugzeug vom Typ Boeing 737-700 wieder fest in Er-



→ FH Erfurt – Airbusparken 2020. Foto: Lothar Röser

furt stationiert, was die Anzahl der wöchentlichen Flüge deutlich erhöhte. Germania bediente bis zu ihrer Insolvenz im Winter 2019 verschiedene Routen zu europäischen Flughäfen, in die Türkei und nach Ägypten.

Die weltweite COVID-19-Pandemie traf auch den Flughafen Erfurt-Weimar sehr hart. Während zu Beginn des Jahres 2020 die Passagierzahlen noch stagnierten, gingen sie in den Folgemonaten drastisch zurück. Lieferungen im Rahmen der Luftbrücke der Bundesregierung mit mehreren Tonnen Schutzausrüstung machten den Erfurter Airport zu einem wichtigen Partner für die Anlieferung von Mundschutz-Masken und Corona-Tests für das gesamte Bundesgebiet.

Von April 2020 bis August 2021 stellte der Flughafen Parkflächen für fabrikneue Airbus-Flugzeuge, die aufgrund der Pandemie nicht ausgeliefert werden konnten, zur Verfügung.

Die stückweise Aufhebung der Reisebeschränkungen bedeutete wieder regelmäßigen Charterflugverkehr. Der Bedarf nach Flugreisen entwickelte sich stark und auch die Passagierzahlen gingen langsam wieder nach oben. Gespräche mit Airlines und Reiseveranstaltern führten zu einer breiten Basis an Airlines, die die fragtesten

Ziele ab Erfurt-Weimar anbieten. Zusätzlich wächst die Anzahl der Reiseveranstalter, die Reisen zu besonderen Zielen an ausgewählten Terminen anbieten.

Das schlägt sich in den aktuellen Passagierzahlen nieder, die sich kontinuierlich nach oben entwickeln.

Der Airport in Erfurt ist aufgrund der Möglichkeit, auch nachts Flüge abzufertigen, attraktiv für Airlines, um ihre Flugketten im Fracht- und Passagierbereich zu verlängern. Auch die Funktion als Alternate Airport kann damit 24/7 gewährleistet werden. FedEx nutzt die gute Anbindung des Airports an die A71 und betreibt hier einen Road-Hub. Die Nutzung des Flughafens für Trainings- und Übungsflüge ist ebenfalls von großer Bedeutung. Auch im Bereich Business Aviation bleibt Thüringens internationaler Verkehrsflughafen attraktiv. Zahlreiche An- und Abflüge im Ambulanzsektor, für den Wartungsbetrieb des am Flughafen tätigen Flugzeugwartungsunternehmens HANGAR 901 Aircraft Maintenance GmbH und schließlich der Polizeihubschrauberstaffel Thüringen zeigen, dass der Erfurter Airport auch außerhalb der touristischen Flüge wichtige infrastrukturelle Aufgaben abbildet.

Quelle: Flughafen Erfurt

Ausgetrickst

Donald Trump liebt Zölle. Um die amerikanische Wirtschaft vor unliebsamer ausländischer Konkurrenz zu schützen. Und dies betrifft natürlich auch Flugzeuge, wobei die Produkte europäischer Herkunft, also Airbus, besonders ins Visier der US-Regierung geraten sind. Dabei dürfte die Tatsache, dass inzwischen einige, nicht gerade unbedeutende Airlines beim europäischen Konkurrenten bestellt haben, den Zorn des US-Präsidenten hervorgerufen haben. Neben Delta Air Lines sind dies American Airlines, United Airlines, JetBlue Airways und Breeze Airways. Zudem werden in modernen Flugzeugen auch Systeme verbaut, die auf der anderen Seite des Atlantiks hergestellt worden sind. Es dürfte deshalb etwas schwierig sein, hier einen angemessenen Zollsatz zu finden (wobei die von Donald Trump in die Diskussion eingebrachten Zollsätze als alles andere als „angemessen“ bezeichnet werden können).

Wobei Delta ganz besonders betroffen ist. Denn Airbus kann bei der Flugzeugproduktion der A220- und A320-Familie auf sein Werk in Mobile ausweichen, während Großraumflugzeuge ausschließlich in Europa gefertigt werden. Als Trump seine „Zollentscheidung“ verkündete, warteten in Toulouse noch sechs A330-900, acht A350-900 und 20 A350-1000 auf ihre Auslieferung

an die Airline aus Atlanta. Dazu kamen noch 69 A220-300 und 82 A321neo. Aber die könnten ja auch in Mobile hergestellt werden.

Deshalb hat der CEO von Delta erklärt, die Zölle nicht bezahlen zu wollen. Und, so fügte er hinzu, man werde sehen, was dann geschehe. „Wenn man damit anfangen, für Flugzeuge 20 % mehr zu bezahlen, dann werde es sehr schwer, die Rechnung aufgehen zu lassen.“ Auf gut Deutsch: Dann kann man den Laden gleich ganz zu machen! Worauf Trump die geplanten Zusatzzölle (die sollen ja auf den normalen Zollsatz draufgeschlagen werden) für bestimmte Staaten für 90 Tage aussetzte.

Gleichzeitig ergriff Delta eine weitere Maßnahme, die sie schon vor Jahren angewandt hatte. Beim Überführungsflug eines A350-900 (N528DN) von Toulouse in die USA legte das Flugzeug in Tokio-Narita eine Zwischenlandung ein und deklarierte den ersten Teil, also das Leg von Toulouse nach Tokio, zu einem kommerziellen Flug. Dadurch wurde der A350 zu einem gebrauchten Flugzeug. Und dafür wird kein Zoll erhoben.

Manchmal gibt es für problematische Fragen einfache Lösungen.

WeFis



→ Delta A350 – beim Überführungsflug in Tokio zwischengelandet. Foto: Gerrit Griem

Kurz und interessant



zusammengestellt von Werner Fischbach

Angesichts der Änderungen bei der amerikanischen Außen- und Verteidigungspolitik hat einer Meldung von ZEIT Online zufolge der Chef der deutschen Airbus-Rüstungssparte gewarnt, in den USA Waffen zu kaufen. Auch die Airbus-Betriebsräte haben gefordert, die Abhängigkeit von US-Waffen zu beenden und den Vertrag zum Kauf von F-35-Kampfflugzeugen zu stornieren. Stattdessen sollte Deutschland nur noch europäische Waffen kaufen. Nach Meinung des Portals „airliners.de“ liegen sie auf einer Linie mit dem früheren Airbus-Chef Tom Enders.

oo00oo

Mit einer feierlichen Zeremonie hat Aletta von Massenbach Ende März das Amt der Präsidentin des Flughafenverbands ADV übernommen. Ihren eigenen Worten zufolge möchte sie den Verband zu seiner alten Stärke führen und ihn fit für den internationalen Wettbewerb machen. Als Vizepräsidenten fungieren Lars Redeligx vom Flughafen Düsseldorf und Ludger van Bepper vom Flughafen Dortmund.

oo00oo

Einer Meldung der unabhängigen burmesischen Agentur „Khit Thit Media“ zufolge wurde der Tower des Flughafens von Naypyidaw, der neu erbauten Hauptstadt Myanmars, durch das verheerende Erdbeben, das Ende März Thailand und insbesondere Myanmar getroffen hat, zerstört. Zum Zeitpunkt des Bebens sollen sich fünf Controller im Tower befunden haben. Zu befürchten ist, dass sie dabei ums Leben gekommen sind.

oo00oo

Der Vorschlag des Arbeitgeberverbands Gesamtmetall, das Streikrecht für bestimmte Branchen einzuschränken, wurde von der Vereinigung Cockpit (VC) scharf kritisiert und als Angriff auf die grundgesetzlich garantierte Koalitionsfreiheit bezeichnet.

oo00oo

Im März konnte die portugiesische Fluggesellschaft TAP (Transportes Aéreos Portugueses) ihren achtzigsten Geburtstag feiern; sie wurde am 14. März 1945 gegründet. Sie betreibt eine Airbus- und Embraer-Flotte und fliegt, zusammen mit ihrer Tochter Portugália, in Deutschland die Flughäfen Frankfurt, Hamburg und Düsseldorf an. Früher standen auch Stuttgart, Köln-Bonn und Basel auf dem Flugplan.

oo00oo

Am 8. April hat Lufthansa City Airlines in Hamburg den ersten werksneuen A320neo übernommen und auf den Namen „Ingelheim am Rhein“ getauft. Damit verfügt die Lufthansatochter über acht Flugzeuge, vier A319 und vier A320neo. Die Flotte soll bis Jahresende auf 15 Maschinen erweitert werden. Ende 2026 werden die ersten A220-300 erwartet.

oo00oo

Einer Meldung des Luftfahrtportals „aero.de“ zufolge erweitert Lufthansa Systems die Lido-Software um eine externe Komponente, mit der die Piloten über gezielte GPS-Störungen gewarnt werden sollen.

oo00oo

Angesichts des bereits eingesetzten Klimawandels und der steigenden Waldbrandgefahr hat eine Gruppe von Airbusmitarbeitenden veranlasst, das Flugzeugmuster des Regionalflugzeugs ATR-72 zu modifizieren und es zu einem als FF72 bezeichneten Feuerlöschflugzeug umzubauen.

oo00oo



→ Im März dieses Jahres konnte die portugiesische TAP ihren achtzigsten Geburtstag feiern. Foto: W. Fischbach

Offensichtlich scheint die Zollpolitik der US-Regierung ganz besonders die amerikanischen Fluggesellschaften zu treffen. So sagt eine Prognose zum Umsatzwachstum von US-Airlines ein Wachstum von lediglich einem Prozent voraus; die Auslastung inneramerikanischer Flüge ist um sechs Punkte auf 78 Prozent gefallen. Auch auf den transatlantischen Strecken sind die Passagierzahlen zurückgegangen, wobei besonders Flüge von Deutschland und von Spanien betroffen waren. Einbrüche wurden auch für Flüge nach Kanada und Mexiko vorhergesagt.

oo00oo

Um den gegenwärtigen und zukünftigen Herausforderungen entsprechen zu können, hat der amerikanische Verkehrsminister die Entwicklung eines neuen, modernen Flugsicherungskontrollsystems angekündigt. Dafür wird die Luftfahrtagentur FAA die US-Flugsicherung, um Ausfälle des Systems zu verhindern, mit verbesserten Technologien ausrüsten, die Effizienz des Systems erhöhen und die Sicherheit verbessern. Und natürlich werden die neuen Technologien „state of the art“ sein.

oo00oo

Am 12. Mai dieses Jahres ist mit Dr. Jürgen Weber einer der bekanntesten Lufthansamanager und CEO des Kranichs verstorben. Die „Wirtschaftswoche“ zeichnete ihn 1999 als Deutschlands besten Manager aus; ein Jahr zuvor war ihm von der Universität Stuttgart die Ehren doktorwürde verliehen worden. Von 1991 bis 2003 hatte er die Lufthansa geleitet und galt bei Insidern als „Mr. Lufthansa“. Auch die „Star Alliance“ wurde von ihm ins Leben gerufen.

oo00oo

Mit der Enthüllung der AAIA-Lilienthal-Gedenktafel wurde am Flugplatz Stöllner-Gollenberg der Verdienste Otto Lilienthals für die Luftfahrt gedacht und Lilienthals Flugplatz zur historischen Stätte der Luftfahrt geadelt.





→ Staatsbesuch in Münster – der Bundespräsident zu Gast. Foto: Philipp Kunert



Redaktionsschluss

Ausgabe 04/2025 – 22.07.2025

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

Impressum

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

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

Bankverbindung: Nassauische Sparkasse
IBAN: DE15 5105 0015 0277 0123 08 | BIC: NASSE55XXX

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

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

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

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Oliver Wessollek, Jens Lehmann, Thomas Williges, Werner Fischbach, Thorsten Raue, Elena Stegemann, Simone Lorenz, Gerit Griem, Rainer Bexten, Michael Kassebohm, Bernd Büdenbender, Rüdiger Purps, Frank Sasse, Lars Ichmann, Alexander Schwaßmann, Thomas Ullrich, Oliver Strack, Sebastian Sachs, Michael Wiegand, Thorsten Wesp, Miriam Kelm, Patrick Thormann, Tim Friebe, Carla Vogel, Andreas Miltner, Carsten Wilttschko, Katherina Denecke, Philipp Kunert

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

Cover: Tower Berlin-Brandenburg (Foto: Achim Krüger)
U3: Vorfeld Münster/Osnabrück (Foto: Philipp Kunert)
U4: Ballonleuchten Ludwigsburg (Foto: Barbara Gegenwart)

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

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

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

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

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

ISSN 0015-4563



