

AUSGABE 1/2025

→ RABBIT HOLE

→ DROHNENFAHRPLAN  
DES BMDV

→ VERKEHRSZAHLEN 2024

→ VORLÄUFIGER UNFALL-  
BERICHT EINES A320

# der flugleiter



Gewerkschaft der Flugsicherung



# Information des Bundesvorstands



Gewerkschaft der Flugsicherung

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

**Fachbereichskonferenz FSBD + FSAD**  
**25. bis 27.03.2025** in Frankfurt

**Fachbereichskonferenz FSTD**  
**16. bis 17.05.2025** in Fulda

**Gemeinsames Obleute-Meeting**  
**06.11.2025** in Fulda

**Bundesdelegiertenkonferenz**  
**07. und 08.11.2025** in Fulda

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

Die Einladungen zu diesen  
Veranstaltungen erfolgen gesondert.



Viva Las Vegas

S. 14



IFATCA-Arbeitsgruppentreffen  
in Mexiko

S. 18



Der Drohnenfahrplan des BMDV

S. 28



Verkehrszahlen 2024

S. 33



Flughafen Memmingen

S. 44

<b>Editorial</b> .....	<b>04</b>
<b>Termine</b> .....	<b>06</b>
<b>Aus dem Vorstand   Mitgliederinfo des Vorstands ATCcare e. V.</b> .....	<b>07</b>
<b>Interview   Carla Martina Vogel und Andreas Miltner</b> .....	<b>08</b>
<b>FSBD   Aus dem FSBD</b> .....	<b>11</b>
<b>Einladung   FSBD + FSAD</b> .....	<b>12</b>
<b>Einladung   FSTD</b> .....	<b>13</b>
<b>Verbände   Viva Las Vegas</b> .....	<b>14</b>
<b>Verbände   IFATCA-Arbeitsgruppentreffen in Mexiko</b> .....	<b>18</b>
<b>Spotter I</b> .....	<b>21</b>
<b>ATC   Rabbit Hole</b> .....	<b>22</b>
<b>Joe's Corner</b> .....	<b>24</b>
<b>Spotter II</b> .....	<b>27</b>
<b>Berichte   Der Drohnenfahrplan des BMDV</b> .....	<b>28</b>
<b>Berichte   Verkehrszahlen 2024</b> .....	<b>33</b>
<b>Accidents   Plötzliche Gefahrenlage nach heftigem Sommergewitter</b> .....	<b>36</b>
<b>Airplanes   BELUGA XL – zu Gast in München</b> .....	<b>42</b>
<b>Airports   Flughafen Memmingen</b> .....	<b>44</b>
<b>Airports   Rechtskräftige Bestätigung der Betriebszeiten</b> .....	<b>49</b>
<b>Aus aller Welt   Kurz und interessant</b> .....	<b>50</b>
<b>Kurios   Memmingen: Es geschah bereits im September – Boarding verpasst</b> .....	<b>52</b>
<b>Nachruf   Nachruf zum Tode von Bundespräsidenten a. D. Prof. Dr. Horst Köhler</b> ...	<b>53</b>
<b>Impressum</b> .....	<b>54</b>



von Oliver Wessollek,  
Bundesvorsitzender

## Liebe Leser und Leserinnen,

### eine weitere Runde im Hamsterrad: neues Jahr, neues Glück oder nur alte Kamellen?

Das Jahr 2025 begann mit einem einschneidenden Machtwechsel in den USA und wird im Frühjahr mit einer neuen Bundesregierung weitere Veränderungen auf der politischen Bühne mit sich bringen. Wir dürfen gespannt auf die politische Konstellation und ihr Programm sein und werden unsere Interessen auch im politischen Raum weiter vertreten.

Die Diskussion um die Standortkosten in Deutschland hält auch in diesem Jahr an und belastet auch unsere Branche. Die neue Regierung wird sich kurzfristig damit auseinandersetzen müssen, was den Luftverkehrsstandort Deutschland wirklich ausbremst. Die Flugsicherungsgebühren sind es jedenfalls nicht.

KI wird auch in 2025 ein beherrschendes Thema sein. Im Augenblick zeigt sich, wie wichtig der Blick in die Zukunft und unsere Arbeit in Bezug auf die Mitgestaltung und Einflussnahme in unserem Bereich sind. Gerade erst wurde die Regulierung der KI in den USA insgesamt per Dekret aufgehoben und ein gewaltiges Investitionspaket geschnürt. Und trotzdem ist es eine neue KI aus China, die den Markt aufmischt. Die Entwicklung erfolgt in kurzfristigen, aber großen Sprüngen. Umso mehr zeigt sich, wie sehr wir auf einen vernünftigen und gewissenhaften Umgang mit künstlicher Intelligenz achten müssen. Nichts

wäre fataler, als wenn KI uns Entscheidungen abnimmt und niemand mehr versteht oder nachvollziehen kann, warum dies so ist und auf welchem Weg ein System zu Empfehlungen und Entscheidungen kommt. Wir erwarten, dass die EU dem Druck aus Übersee hier standhält.

Auch in 2025 werden unsere Fachbereiche weiter den Finger in die Wunden legen und unsere Fachkompetenzen und unser Know-how überall dort einbringen, wo wir es für nötig erachten. Ob gefragt oder ungefragt, wir bleiben „unangenehm“, wenn es um Sicherheitskultur im Flugsicherungsdienst geht. Wir werden weiter für unsere Arbeitsbedingungen eintreten und dies auch fachlich untermauern.

Unseren fachlichen Austausch werden wir schon im März bei den anstehenden Fachbereichskonferenzen des FSAD und FSBD vertiefen, die Fachbereichskonferenz des FSTD wird dies im Mai ebenso tun. Auf internationaler Bühne werden wir uns bei den kommenden Frühjahrskonferenzen unserer Partnerorganisationen beteiligen und gemeinsame fachliche und politische Standpunkte erarbeiten und voranbringen.

Die mit der DFS abgeschlossenen Tarifverträge befinden sich seit Jahresanfang in der Umsetzung und von



dem geringen Prozentsatz der zwischen Betriebsräten und Arbeitgeber streitig gebliebenen Umgruppierungen werden wir in den nächsten Monaten so viele wie möglich noch auf Tarifebene zu klären versuchen. Das macht die GdF nicht allein, sondern ist – wie bei den Tarifabschlüssen selbst – auf eine gemeinsame Lösung mit der DFS angewiesen, die auch diese mitträgt. Dieser Umstand, aber auch der Blick für das tarifliche Gesamtergebnis einschließlich der Vergütungserhöhungen und der Absicherung und Weiterentwicklung der betrieblichen Altersversorgung scheint zum Teil abhandengekommen zu sein. Sollte der ein oder andere (noch) höhere Erwartungen gehabt haben, kann man ihn nur ermuntern, sich zukünftig selbst in den Fachbereichen oder der Tarifkommission an der Erarbeitung und Entwicklung unserer Tarifziele zu beteiligen. Ein Austritt aus der Gewerkschaft jedenfalls hat bei ihrer Verwirklichung noch nie geholfen, und zwar weder dem Einzelnen noch der Gewerkschaft. Vor allen Dingen verwundert der gelegentlich gewählte schrille Ton.

Für Neueinstellungen ist das neue Modell der betrieblichen Altersversorgung in der DFS jetzt etabliert. Bestandsmitarbeiter werden in den nächsten Monaten freiwillige Wechselangebote erhalten. Gemeinsam werden die Tarifexperten der DFS sowie unserer GdF in einer

Roadshow an allen Standorten der DFS die Details vorstellen und erläutern.

Bei all diesen Themen und Terminen ist es besonders wichtig, auf das Maß der Dinge zu achten und unsere Fachbereichsvorstände und Bundesvorstände wie auch alle unsere aktiven Delegierten so gut es geht zu unterstützen. Wir haben in den letzten Jahren den Grundstein für modernes und effizienteres Teamwork in der GdF gelegt und so zumindest teilweise für Entlastung und eine bessere Verteilung der anfallenden Arbeiten gesorgt. Dies werden wir auch in den kommenden Monaten weiterverfolgen.

Ich wünsche uns allen ein glückliches, gesundes und konstruktives 2025 und beim Lesen der aktuellen Ausgabe dieses Magazins viel Vergnügen.

Ihr

Oliver Wessollek  
Bundesvorsitzender

*Voraussichtliche*

## GdF-TERMINE

### FEBRUAR 2025

03.	Clearingstelle	Frankfurt
05. – 07.	Klausurtagung FSTD	Münster
12. – 13.	TK Tarif DAS	Frankfurt
20.	APEG	online
20. – 21.	Vorstandssitzung FSBD	Münster/Osn.
27.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt

### MÄRZ 2025

12. – 13.	Deutsches Flight Safety Forum	Donauwörth
18. – 19.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt
24.	Vorstandssitzung FSBD	Frankfurt
25. – 27.	Fachbereichskonferenz FSBD	Frankfurt
25.	Vorstandssitzung FSAD	Frankfurt
26. – 27.	Fachbereichskonferenz FSAD	Frankfurt

### APRIL 2025

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

*Kein Anspruch auf Vollständigkeit!*

## Mitgliederinfo des Vorstands ATCcare e. V. Januar 2025



Rüdiger Purps

Oliver Wessollek

Christian Karl



### Liebe Kolleginnen und Kollegen,

in den Jahren 2020 bis 2023 hat ATCcare e. V. die Erholungsbeihilfe an die leistungsberechtigten Mitglieder ausbezahlt. Mit diesem Instrument wurde die Differenzierungsklausel aus dem Tarifabschluss 2016 umgesetzt und eben dieser Teil der tariflichen Ergebnisse nur den gewerkschaftlich organisierten Mitarbeitern der DFS GmbH zugänglich gemacht.

Das vergangene Jahr hat, nach umfangreichen Gesprächen und Verhandlungen, ein neues Tarifpaket auf den Weg gebracht, das zum 01.01.2025 seine Laufzeit begonnen hat. Aufgrund der weitreichenden Vereinbarungen, die eine Vielzahl der Tarifverträge zwischen der GdF und der DFS betreffen, war es diesmal leider nicht möglich, die Differenzierungsklausel erneut zu positionieren, und so werden die Leistungen von ATCcare e. V. bis zu den nächsten Tarifgesprächen pausieren.

Das bedeutet, es wird im Jahr 2025 keine Erholungsbeihilfe ausbezahlt.

Der Anmeldebereich auf der Internetseite bleibt geschlossen, auf die Historie der beantragten Leistungen kann weiterhin zugegriffen werden.

Der Vorstand und die Geschäftsführung von ATCcare e. V. sind, gemeinsam mit der Tarifabteilung der GdF, zuversichtlich, dass wir die Differenzierungsklausel in den

nächsten Tarifgesprächen erneut zur Anwendung bringen und der Verein seine Leistungen wieder zur Verfügung stellen kann.

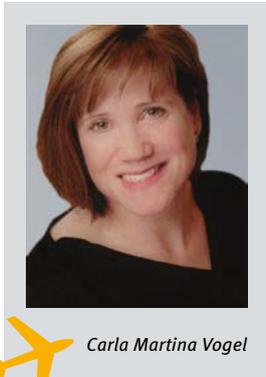
Zwischenzeitlich bleibt ATCcare e. V. nicht untätig. Eine Erweiterung der Satzung, die im vergangenen Jahr beschlossen wurde, versetzt den Verein nun in die Lage, an der Absicherung der Übergangsvorsorge für Fluglotsen im Regio-Bereich mitzuwirken. ATCcare e. V. wird dabei als Treuhänder für die übertragenen Vermögenswerte agieren.

**Rüdiger Purps**  
Vorsitzender

**Oliver Wessollek**  
stellv. Vorsitzender

**Christian Karl**  
Geschäftsführer

## Interview



Carla Martina Vogel

### Wir stellen vor:

Während der letztjährigen Fachbereichskonferenzen FSAD und FSTD wurden zwei Mitglieder in die entsprechenden Fachbereichsvorstände gewählt. Mit dieser Ausgabe möchten wir diese neuen Vorstandsmitglieder vorstellen. Für den Fachbereich FSAD ist dies der Kollege Andreas Miltner – zuständig für den Bereich Kommunikation – und für den Fachbereich FSTD ist es die Kollegin Carla Martina Vogel – ihr Arbeitsbereich im FSTD-Vorstand wird das Thema Regulation umfassen. Aus redaktionellen Gründen war eine frühere Vorstellung leider nicht möglich.



Andreas Miltner

**Redaktion:** Willkommen in Euren jeweiligen Vorständen. Eure Wahl in die Vorstände ist zwar schon knapp ein halbes Jahr her, dennoch möchte die Redaktion auf Eure Vorstellung den Mitgliedern gegenüber nicht verzichten. Ich möchte Euch bitten, Euch den Mitgliedern und Lesern kurz vorzustellen:

**C. M. Vogel:** Mein Einstieg in das Unternehmen DFS erfolgte im Oktober 1993 aufgrund einer Initiativbewerbung im damaligen Bereich „Forschung und Entwicklung“. Auf meinem Weg durch das Unternehmen bin ich bereits recht früh im Bereich „Technik“ gelandet und dortgeblieben. Durch die bereits mehrfach erfolgte Umorganisation im Hause DFS sieht mein Lebenslauf allerdings nach mehr Stationen aus als wirklich durch mich absichtlich durchlaufen wurden 😊. Mittlerweile habe ich mein berufliches „zu Hause“ bei den Technischen Vorschriften gefunden, konkret bei TO/MV in der Unternehmenszentrale der DFS in Langen.



**A. Miltner:** Ich wurde bereits am 06.12.2023 auf der außerordentlichen Bundesfachbereichskonferenz in dieses Amt als Nachfolger von Thomas Ullrich gewählt – in 2024 war es sozusagen meine Wiederwahl. Das aber nur als kleine Anmerkung.

Im November 1991 bin ich über die Luftverkehrspersonalgesellschaft (LUPEG) zur Flugsicherung gekommen. Die Luftraumnutzungszentrale (LRNZ) am Flughafen Frankfurt, die DFS-Hauptverwaltung in Offenbach, das ACC Frankfurt bzw. Langen waren für mich als gelernter FDB meine Stationen, bevor ich 2002 in die Unternehmenszentrale als Sachbearbeiter Luftraummanagement gewechselt bin. Die besondere und flexible Nutzung Luftraum bestimmt bis heute meinen beruflichen Alltag, Abwechslung habe ich als Delegierter des Fachbereichs seit 2019 in der gewerkschaftlichen Arbeit gefunden. Als durch die Wahl meines Vorgängers Thomas Ullrich in den Bundesvorstand ein Nachfolger gesucht wurde, habe ich meine Bereitschaft signalisiert und wurde gewählt – danke für Euren Vertrauensvorschuss.

Geboren wurde ich als Lehrerskind 1969 in der Barockstadt Fulda, meine Kindheit habe ich an der innerdeutschen Grenze zu Thüringen in Mansbach verbracht; wer sich noch an die Berlinkorridore und MBA erinnern kann – genau da! Zu Hause bin ich im ostthessischen Friedlos, einer von 13 Ortsteilen der schuldenfreien Großgemeinde Ludwigsau, wo ich mit meiner Frau und meinen beiden Töchtern seit 1995 lebe.

**Redaktion:** Wie bereits erwähnt, ist die Wahl schon einige Tage vorbei und Ihr hattet die Möglichkeit, erste Einblicke in den Fachbereich zu bekommen. Wie sind die Erfahrungen der ersten 100 Tage?

**C. M. Vogel:** Die berühmten ersten 100 Tage sollten allgemein einen Grundstein legen. In Bezug auf mein Vorstandsamt im Fachbereich FSTD der GdF lagen die gemachten Erfahrungen jenseits meiner bisherigen Vorstellungskraft! Regelrecht „erschlagend“ ist die Themenvielfalt, die einer Betreuung bedarf. Wichtig ist für mich, dass ich mich von Anfang an aktiv einbringen konnte und durfte.

**A. Miltner:** Diese sind wie im Flug vergangen – und meine Erfahrungen sind durchweg positiv. Die Geschäftsstelle musste ich erst einmal besser kennenlernen – was genau sind meine Aufgaben und welche Erwartungen haben die anderen Vorstände? Auch wenn ich als Delegierter bereits eine grobe Ahnung über den Fachbereich erhalten habe, ist es nochmal ganz anders als Vorstandsmitglied.

Ich kann mich noch gut an den ersten DIN A5-Terminzettel erinnern, der aus meiner damaligen Sicht mehr als groß genug war. Am Ende standen auf Vorder- und Rückseite Termine neben Terminen, zur Information die Termine der Bundesvorstandssitzungen für den Fall einer Vertretung, die monatliche Vorstandssitzung FSAD, die Bundesfachbereichskonferenz von FSBD und FSTD sowie die des FSAD, die Bundesdelegiertenkonferenz mit vorgelagertem Obleute-Meeting sowie die des FÜAM. Als Nachtrag kamen dann die Redaktionsmeetings für die jeweilige Ausgabe des „der flugleiter“. Mit so vielen hatte ich tatsächlich nicht gerechnet. Dennoch habe ich bis auf einen Termin alle wahrnehmen können.

Mittlerweile bin ich angekommen, und meiner Rolle werde ich mir immer bewusster: Es ist nicht nur mit dem Schreiben von Texten und Berichten getan, ich darf mich auch um die Vorbereitung der FSAD-Veranstaltungen kümmern. Die Zusammenarbeit mit der Geschäftsstelle ist da sehr wichtig bzw. ohne die Unterstützung der vier Damen wäre es noch herausfordernder. An dieser Stelle möchte ich mich recht herzlich bei allen dafür bedanken.

**Redaktion:** Direkte Frage an Andreas Miltner: Das Fachgebiet Kommunikation ist sicherlich eng an den Bundesvorstand gebunden. Wie sehen Deine Vorstellungen und Wünsche aus, um den Fachbereich FSAD „bekannter“ zu machen, und wie möchtest Du die GdF im administrativen Bereich bekannter machen?

**A. Miltner:** Gute Frage. Wenn ich in der Unternehmenszentrale in Langen bin, nutze ich gern das Mittagessen mit Kolleginnen und Kollegen, um über meine Tätigkeit zu berichten und auch zu unterstreichen, was die Gewerkschaft für alle bisher erreicht hat. Leider gibt es aber immer noch viel zu viele, die zwar gern die Erregenschaften mitnehmen, aber nicht bereit sind, Mitglied zu werden und dadurch etwas zurückzugeben.

In den nächsten Jahren wird sich, u. a. durch den Einsatz neuer Technologien, vieles ändern. In anderen Bereichen außerhalb des Flugsicherungsuniversums hat dieser Prozess bereits begonnen, die Automobilindustrie oder auch die Bahn sehen Lösungen nur im Stellenabbau in Verbindung mit Gehaltsanpassungen. Wer dann eine starke Gewerkschaft sehen möchte, die seine Interessen vertritt, sollte bereits heute den notwendigen ersten Schritt tun und Mitglied werden.

**Redaktion:** Direkte Frage an Carla Vogel: Das Fachgebiet „Regulationen“ ist sicherlich vielumspannend. Kannst Du in wenigen Worten die Hintergründe und auch mögliche Brennpunkte erläutern, und wer sind Deine Ansprechpartner?

**C. M. Vogel:** Der Fachbereich FSTD beschäftigt sich u. a. mit dem Berufsbild ATSEP. Ein Schwerpunkt des Ressorts „Regulation“ kümmert sich demnach um ATM/ANS-Ausrüstung und deren Inbetriebhaltung, Befugnisse und Berechtigungen und DFS-interne Richtlinien, nationale Gesetzgebung seitens unserer Aufsichtsbehörde BAF sowie auch um die stetig anwachsende Gesetzgebung seitens EASA. Ich profitiere hierbei zumindest von einer „Grund-Besohlung“ in Bezug auf eine technische Grundausbildung: Während meiner normalen beruflichen Tätigkeit habe ich den „ATSEP-Basic“ sowie den

„Qualification Shared“ mit Erfolg absolviert. Natürlich macht mich das nicht zu einem ATSEP! Ich wollte aber immer schon mehr über dieses Berufsbild wissen und auch „die andere Seite der Macht“ besser verstehen lernen.

Die Harmonisierung aller Anforderungen, im Kontext der Wahrung der Interessen aller ATSEP, stellt eine diplomatische und menschliche Herausforderung dar. Wir bemühen uns, für diese Aufgabe breit zu sensibilisieren: Ein Geschäftsführer Technik ist somit ebenso unser Ansprechpartner wie auch unsere Kolleginnen und Kollegen, die als Obleute und Delegierte tatsächlich in der ersten Reihe stehen.

**Redaktion:** Durch die Facharbeit selbst werdet Ihr sicherlich auch mit den jeweiligen anderen Fachbereichen in Berührung kommen. Wie klappt die Zusammenarbeit intern in der GdF und auch mit anderen Gremien?

**C. M. Vogel:** Uns eint die Aufgabenvielfalt und ein gemeinsames Ziel, da aus Sicht der Technik durchaus auch Überschneidungen mit betrieblichen Themen auftreten können. Ein prominentes Beispiel ist die Ausrüstung „WebPhoenix“, mit der sowohl Lotsen als auch ATSEP arbeiten. Die Anzahl der möglichen Tätigkeitsfelder ist allgemein sehr hoch. Dies gilt aber nicht nur für unseren Fachbereich: Diese Erkenntnis ziehe ich aus meiner Teilnahme an einigen der multiplen Formate (z. B. FÜAM, Bundesdelegiertenkonferenz, Obleute-Treffen), in denen auch die Zusammenarbeit mit FSBD und FSAD übergreifend gelebt wird.

**A. Miltner:** Reibungslos, wobei die Berührungspunkte sich bisher auf die FÜAM-Termine beschränkt haben. Andere internationale Gremien gibt es im Vergleich zum FSBD und FSTD nicht. Und im nationalen Bereich gibt es zwar viele Gewerkschaften, die sich um den „Admin“ und seine Themen kümmern, die richtigen Kontakte müssten aber noch hergestellt werden.

**Redaktion:** Welche Ziele setzt Ihr Euch für das Jahr 2025?

**C. M. Vogel:** Hier müssen wir u. a. das Ergebnis der Bundestagswahl im Februar abwarten. Dieses könnte für die GdF u. U. und je nach Ausgang eine Zäsur hinsichtlich der Ausrichtung darstellen. Ansonsten geht es aber einfach immer weiter. Die Arbeit findet uns, wir müssen diese nicht suchen. Bekanntlich geht Arbeit dahin, wo sie gemacht wird – das gilt für die gesamte GdF!

**A. Miltner:** Neben den noch zu etablierenden Kontakten zu anderen Gewerkschaften und einem Austausch zu administrativen Themen werden wir uns mit dem Einsatz von KI und den Auswirkungen auf die Arbeitswelt beschäftigen: Wie verändern sich einfache Berufsbilder, was bedeutet das z. B. für ein Sekretariat, und wie geht man damit um?

Aus meiner Sicht ist das das wichtigste Ziel für 2025: vorbereitet zu sein auf den Wandel durch KI und Lösungsansätze zu haben.

Kostensenkung gehört auch dazu, deshalb gestalten wir in diesem Jahr zusammen mit dem FSBD die erste gemeinsame Fachbereichskonferenz. Die Herausforderung ist hier, die Schnittmenge zwischen administrativem und operativem Personal zu finden und die Delegierten der beiden Fachbereiche zu verschiedenen Themen in einen konstruktiven Austausch zu bringen.

Umweltfreundlicheres Reisen in Verbindung mit der Bundesdelegiertenkonferenz: Es wurde bereits 2023 darüber diskutiert, und Fulda war ein Vorschlag, um eine Konferenz an einem Ort abzuhalten, der aus ganz Deutschland in einem angemessenen Zeitrahmen mit der Bahn gut zu erreichen ist.

**Redaktion:** Die Redaktion „der flugleiter“ bedankt sich für dieses kurze Interview und Eure Vorstellung, wünscht für Eure Facharbeit alles Gute und hofft auf eine gute Zusammenarbeit.

## Aus dem FSBD



von  
Thorsten Raue



Der FSBD-Vorstand hat einen Teil der Termine des Jahres 2025 schon geplant, und es stehen die ersten beiden davon an: ein Besuch der Kolleginnen und Kollegen des Towers Münster-Osnabrück und die Fachbereichskonferenz in Frankfurt/Main.

Aber ich möchte noch kurz zur letzten Ausgabe des „der flugleiter“ zurückspringen: Mein Kollege Patrick Thormann hat in einem Artikel das Problem der Radarabdeckung und Lizenzierung beleuchtet. Im Nachgang wurde vereinzelt von Seite der DFS Kritik geäußert, dass man so ein sensibles und wichtiges Thema doch nicht gleich im „der flugleiter“ und damit in der Öffentlichkeit breittreten müsse.

Und damit haben diese Personen auch vollkommen recht, weshalb wir das natürlich auch so **nicht** getan haben. Das Thema köchelt seit der letzten Fachbereichskonferenz in Köln auf niedriger Flamme. Die Fachbereichsvorstände haben das Thema bei verschiedenen

Stellen angesprochen und auch offizielle Kanäle genutzt, aber wir wurden – ich kann es nicht beschönigen – abgewimmelt. Und irgendwann muss man sich die Frage stellen, wie es weitergeht: Thema abhaken oder einen Gang höher schalten?

Aber genug davon; wenden wir uns Positivem zu, wie dem Austausch mit den Mitgliedern in Münster-Osnabrück und den Delegierten auf der Konferenz. Nachdem wir im Jahr 2024 die Centerniederlassungen besucht haben, wollen wir im Jahr 2025 einen Teil der Townniederlassungen besuchen, und so reisen wir nach EDDG und EDDN, um vor Ort mit Euch zu sprechen.

Apropos: Wenn eine ÖMV im Vorfeld der Konferenz eine Versammlung zur Vorbereitung abhalten möchte, dann sind wir gern bereit, einen Gast zu Euch zu schicken.

Zusätzlich zu dem normalen Tagesgeschäft muss die erwähnte Konferenz mit Inhalten gefüllt und vorbereitet werden, womit wir schon kräftig beschäftigt sind. Wir freuen uns auf Euch und wünschen ein gelingendes 2025 für alle Mitglieder.

*Euer Thorsten*



→ Foto: Flughafen Münster



# EINLADUNG

FACHBEREICHSKONFERENZ  
**FSBD** DER GdF e. V.  
vom 25. bis 27. März 2025  
ab 10 Uhr

## 25.-27. MÄRZ



→ **MARITIM HOTEL FRANKFURT**  
Theodor-Heuss-Allee 3, 60486 Frankfurt am Main

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

# EINLADUNG

FACHBEREICHSKONFERENZ  
**FSAD** DER GdF e. V.  
vom 26. bis 27. März 2025  
ab 9 Uhr

## 26.-27. MÄRZ





# EINLADUNG

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

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

17. Mai 2025: 09:00 Uhr – ca. 17:00 Uhr

→ **HOTEL FULDA MITTE**

Lindenstr.45  
36037 Fulda

## → VORLÄUFIGE TAGESORDNUNG:

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

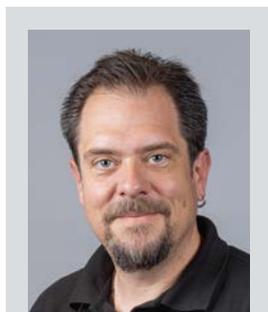
*Für Fragen zu Durchführung und Tagesordnung stehen der Fachbereichsvorstand sowie die Geschäftsstelle zur Verfügung.*

# 16.+17. MAI



→ Die „Show“ kann beginnen – welcome to Las Vegas. Foto: GdF

## Viva Las Vegas



von  
Thomas Schuster

Wer an Las Vegas denkt, der denkt an Casinos und Glitzerwelt, an Shows und Glücksspiel, an die Hoffnung auf den großen Gewinn und an die Wahrscheinlichkeit des bitteren Verlusts. Den Wenigsten ist bewusst, dass diese laute, blinkende, leuchtende und schlaflose Stadt auch ein guter und beliebter Ort für

Tagungen ist. So finden in den diversen Hotel-Casinos viele Organisatoren optimale Voraussetzungen zur Durchführung von Veranstaltungen jeglicher Größe. Dies weiß auch die NATCA – die National Air Traffic Controllers Association – und so findet dort die jährliche CFS-Konferenz statt, zu deren 25-jährigem Jubiläum uns die amerikanischen Technik-Kollegen eingeladen hatten.

Ein paar Erklärungen seien dem eigentlichen Bericht vorangestellt. Zum einen: Wer bzw. was ist die NATCA, und wie kam es zur Einladung des Fachbereichs FSTD? NATCA ist eine Arbeitnehmerorganisation, die sich aus

Fachleuten für Flugsicherheit zusammensetzt. ATCOs, ATSEP, aber auch Berufsgruppen wie AIR (Aircraft Certification Specialists) und SSS (Staff Support Specialists) arbeiten unter einem Dach, um das Leben und den Beruf ihrer Mitglieder zu verbessern und gleichzeitig die Bemühungen zur Verbesserung, Modernisierung und Erhaltung der Sicherheit des nationalen US-amerikanischen Luftraumsystems voranzutreiben. Kurz gesagt: NATCA ist DIE amerikanische Gewerkschaft in der Flugsicherheitsbranche und führt die Tarifverhandlungen unter anderem mit ANSP und Behörde, der FAA (Federal Aviation Administration). Die NATCA ist in neun geographische Regionen unterteilt. Die einzige landesweite „Region“ ist die der Techniker und Ingenieure und sie trägt den schönen Namen REGION X. Einer der internationalen Vertreter der Region X ist Ed Szczuka (wird tatsächlich so geschrieben und „Tsuka“ ausgesprochen). Er ist in der Tarifkommission der NATCA und nimmt zudem regelmäßig an den General Assemblies der IFATSEA teil. Seit 2006 kennt und schätzt man sich und so erreichte uns bereits für letztes Jahr eine Einladung zur CFS, aber aus terminlichen Gründen konnten wir sie erst dieses Jahr annehmen. So machten sich André Vöcking und ich gespannt auf den Weg, was uns denn dort erwarten würde.

Was ist nun die CFS-Konferenz? CFS steht für „Communication For Safety“ und ist eine Konferenz, an der alle am Thema Flugsicherheit beteiligten Partner teilnehmen. Jedes NATCA-Mitglied ist berechtigt, an dieser Konferenz teilzunehmen und wird dafür – so es betrieblich möglich ist – vom Arbeitgeber freigestellt und bekommt dafür Ausbildungsstunden gutgeschrieben.

In einem großen Ausstellungsbereich haben Airlines, Ausbildungseinrichtungen, der nationale Regulator, der ANSP und auch die diversen Technik-Anbieter ihre Stände und stehen zum Gespräch bereit. Damit nicht genug, eine Auswahl der verschiedenen NATCA-Komitees präsentiert ihre Arbeit den Besuchern. Als Beispiele seien hier das Women's Committee und das Disaster Response Committee genannt. Letzteres hilft Mitgliedern,

die von einer Katastrophe getroffen wurden mit Material und Helfern, um die Auswirkungen der Katastrophe möglichst schnell abfedern zu können.

Zusätzlich zur Ausstellungsfläche gibt es eine Konferenz, in deren Verlauf Präsentationen und Podiumsdiskussionen sowie eine Menge Ehrungen von Menschen stattfinden, die sich um die Sicherheit in der Luftfahrt oder ähnliche Themen in der Avionik verdient gemacht haben.

In den Pausen traf man sich innerhalb der Ausstellungsfläche zum – teilweise durchaus kontroversen – Meinungsaustausch. Hier konnte man die Teilnehmer der Podiumsdiskussionen sowie die Referenten direkt ansprechen. Egal ob CEO der FAA, Präsident der NATCA, ehemaliger FBI-Profiler, Airline-Vertreter, normaler Lotse oder ATSEP: Man traf sich auf Augenhöhe und war über das gemeinsame Thema sofort in einen regen Austausch vertieft. Es wurde allgemein sehr gut aufgenommen, Gäste aus Deutschland zu haben. Mehr als einmal mussten wir zu diversen technischen Themen wie z. B. Remote Tower, groben regulatorischen Abläufen in Eu-



→ Thomas Schuster und Andre Vöcking. Foto: GdF



→ NATCA San Francisco stellt sich vor. Foto: GdF

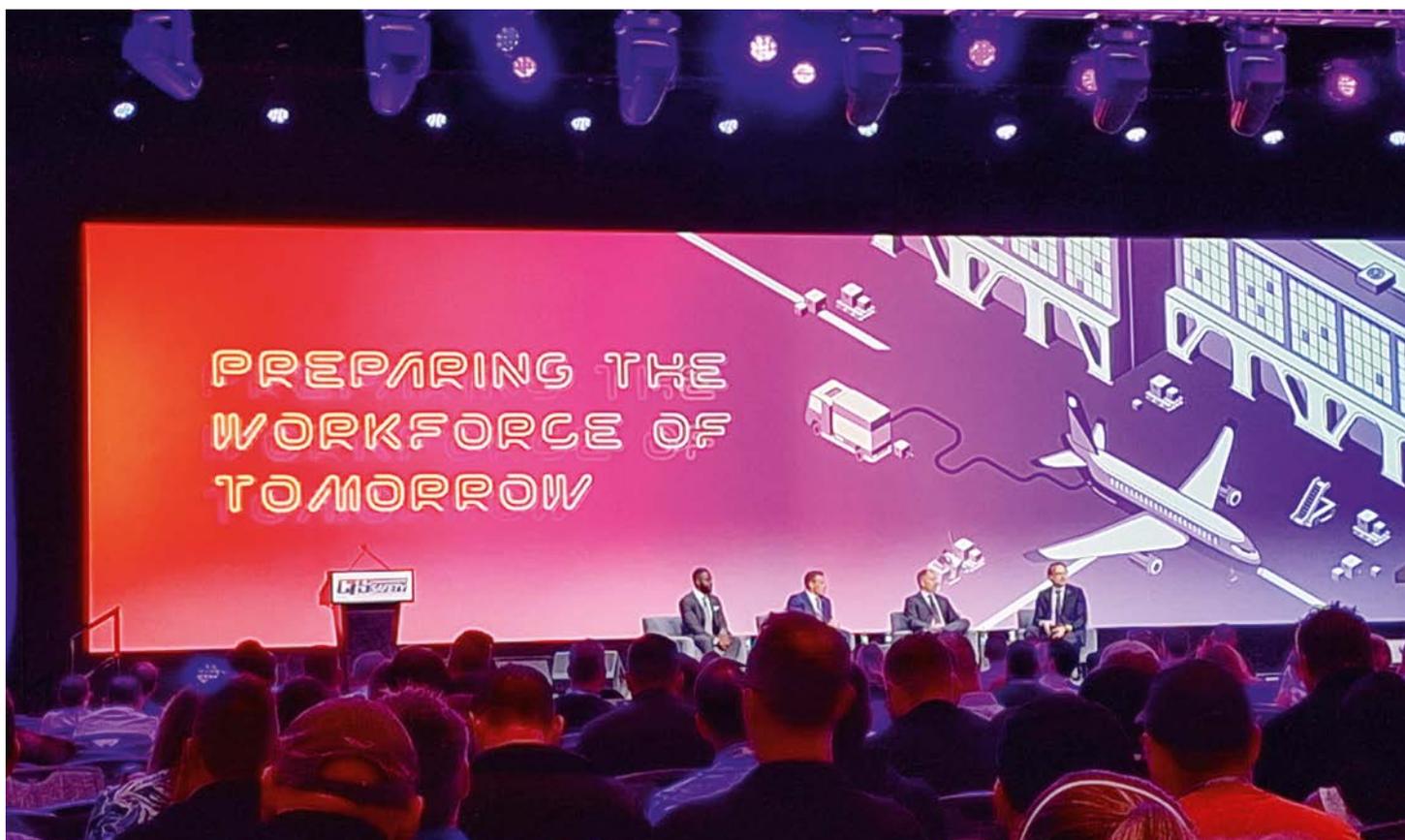
ropa (EASA, ANSPs, Regulatoren etc. pp.) tariflichen Erregenschaften und Arbeitsbedingungen Auskunft geben. Politische Themen wie der damals noch laufende Wahlkampf zwischen Harris und Trump sowie die erwarteten Auswirkungen bei den jeweiligen Wahlausgängen wurden ebenfalls diskutiert. Die ungezwungene Art des Austauschs und das breite Spektrum der Inhalte und Gespräche ließen die Zeit wie im Flug vergehen.

Besonders interessant war, dass die Akronyme ATCO und ATSEP dem Großteil der Teilnehmer erst erklärt

werden mussten. Trotz der Verwendung dieser Begriffe durch die ICAO benutzt man in den Vereinigten Staaten „Controller“ und „Engineer/Technician“. Von ATOS brauchen wir hier erst gar nicht reden. Da ist noch ein langer Weg zu gehen. Auch die Tatsache, dass z. B. die Themen Just Culture und Fatigue-Management bei uns viel weiter entwickelt sind, wusste zu überraschen. Im Bereich des Incident Reporting können wir im Gegenzug bestimmt noch einiges lernen. Auch der Umgang von Führungskräften mit Ideen und Kritik ist erstaunlich. Begegnung auf Augenhöhe und das Anhören von



→ Prunkvolle Veranstaltungshalle. Foto: GdF



→ Podiumsdiskussion vor Video-Leinwand. Foto: GdF

Expertenmeinungen scheinen hier wichtige Bausteine zu sein, die durchaus Erfolge in Sachen Kosteneffizienz und Geschwindigkeit von Einführungen und Systemerneuerungen ermöglichen.

Die Kollegen von Region X waren aufgrund ihrer laufenden Tarifverhandlungen – die unbedingt noch vor der Vereidigung des/der neuen Präsidenten/-in abgeschlossen sein müssen – sehr an unseren neuen Tarifverträgen interessiert. Ich hatte den Eingruppierungs-, den Mantel- und den Loss-of-License-Tarifvertrag übersetzt und dem Vorsitzenden der Region X zukommen lassen. Dies kam sehr gut an, und die GdF und der FSTD sind spätestens seitdem angesehene Partner und Freunde. Man ließ uns wissen, dass wir jederzeit auf sämtlichen Veranstaltungen der NATCA willkommene Gäste wären.

So haben wir nun mit NATCA und dem ebenfalls US-amerikanischen Verband PASS (Professional Aviation Safety Specialists) sowie den kanadischen Kollegen von IBEW (International Brotherhood of Electrical Workers) drei gute Kontakte auf dem amerikanischen Kontinent, die uns u. a. schnellen und direkten Kontakt zur ICAO ermöglichen können. Dies ist wichtig, um weiterhin die Wichtigkeit des operativen technischen Personals zu promoten und darauf achten zu können, dass dieses

nicht irgendwann „vergessen“ wird. Gerade in einer Zeit, in der immer mehr Veränderungen immer schneller aufkommen, ein Pfeiler, der bedeutend sein kann.

So kamen wir nach drei Tagen intensiven Austausches erschöpft, aber mit vielen Eindrücken, Erfahrungen und Kontakten im Gepäck direkt aus Las Vegas nach Darmstadt auf die Bundesdelegiertenversammlung, um dort wieder dem Tagesgeschäft nachzugehen. Nicht minder wichtig und nicht minder interessant.



## IFATCA-Arbeitsgruppentreffen in Mexiko



von Frank Sasse

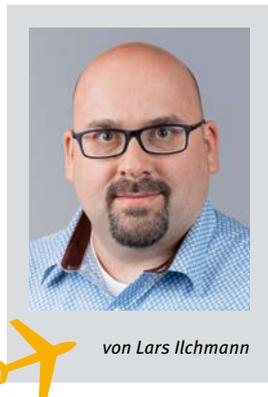
Vom 13.-16.01. fand in Mexico City das gemeinsame Treffen der IFATCA-Arbeitsgruppen Technical and Operational Committee (TOC) und Professional & Legal Committee (PLC) statt.

Für das TOC war Frank Sasse angereist, um seine Arbeit zu besprechen, und im PLC war Lars Ilchmann als Co-Autor einer Arbeit vertreten. Zum Auftakt wurde die Delegation bei der SENEAM – Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano –, dem ANSP in Mexiko, empfangen. Es gab einen Überblick über den mexikanischen Luftraum und anschließend durften ACC, Tower und ATFM-Office be-

sucht werden – ein absolut spannender und interessanter Austausch.

An zwei Arbeitstagen wurden die Arbeitspapiere in den jeweiligen Gruppen besprochen und in einer gemeinsamen Sitzung wurden Themen besprochen, die beide Gruppen betreffen. Das Ziel der Veranstaltung ist es, die Arbeitspapiere und den Ablauf der Präsentationen abzustimmen und sicherzustellen, dass sich alle im Gremium einig sind. Danach können die Papiere bis zur Frist Ende Februar fertiggestellt werden, um an die Mitglieder-Organisationen fristgerecht verteilt werden zu können.

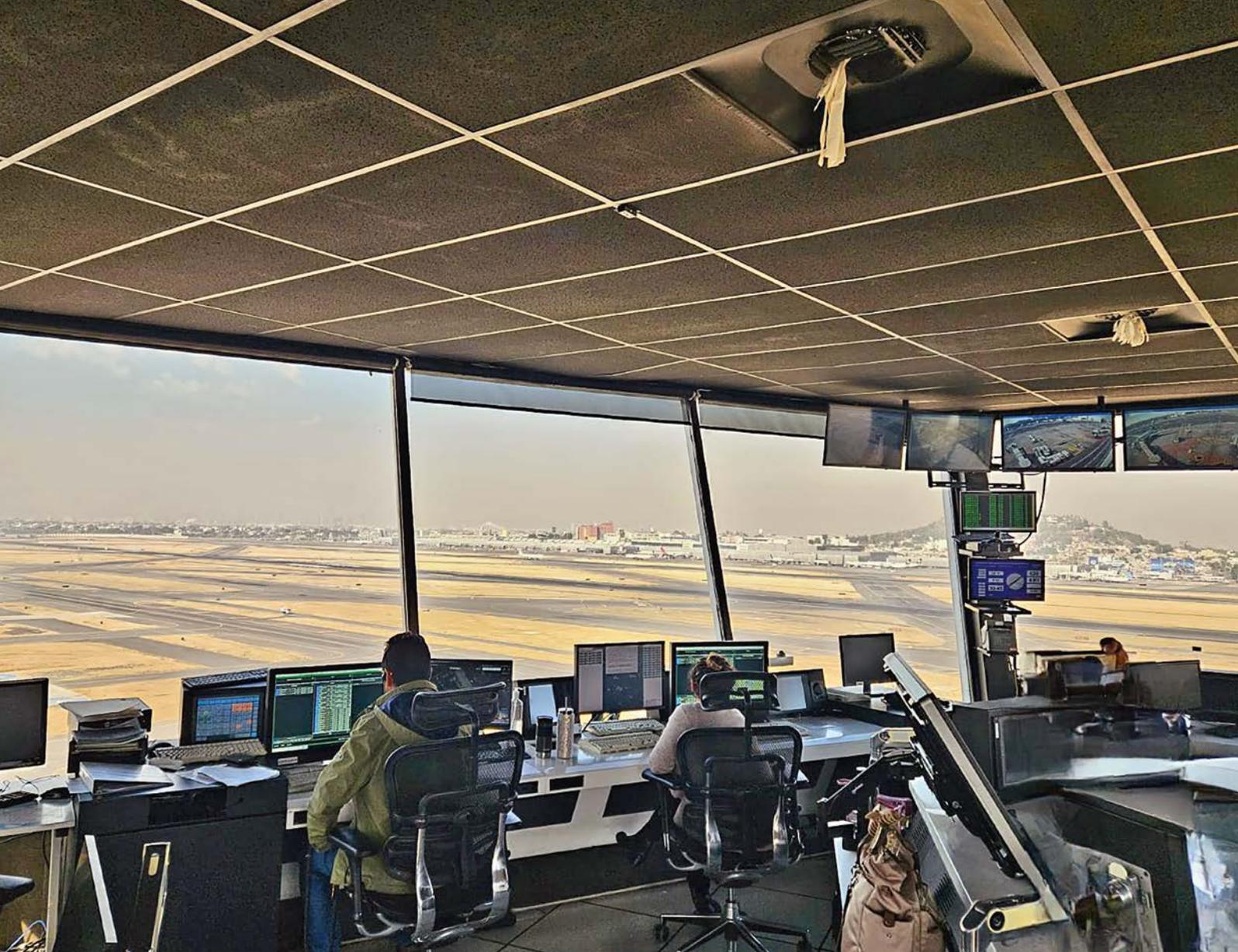
Dabei ist interessant zu bemerken, dass diese Arbeitspapiere stets als Sicht des jeweiligen gesamten Komitees (TOC oder PLC) und nicht des Verfassers zu sehen sind. Mitunter kann es auch vorkommen, dass die GdF an einem Arbeitspapier beteiligt ist, in dem ein anderer Standpunkt vertreten wird als derjenige der GdF. Hier bekommt dann jeder Verband die Möglichkeit, auf der Konferenz eine Diskussion zu führen und somit unter Umständen ein selbst erarbeitetes Arbeitspapier abzulehnen oder zu ändern.



von Lars Ilchmann



→ In einer gemeinsamen Sitzung besprechen beide Arbeitsgruppen gemeinsame Papiere in der Geschäftsstelle des mexikanischen Fachverbands COCTAM.  
Foto: Lars Ilchmann



→ Bild oben: Blick durch die Towerkanzel des Hauptstadtflughafens Mexico City Benito Juarez. Der Betrieb ist mittlerweile oft relativ gemäßigt, da die Anzahl der Flugbewegungen von der Regierung um 40% reduziert wurden, um den neuen, zusätzlichen Flughafen Felipe Angeles zu unterstützen, der sich - 40 km außerhalb des Stadtzentrums - nur mittelmäßiger Beliebtheit bei Passagieren und Airlines erfreut. Foto: Miguel Castillo



→ Die zwei weiteren Sitzungstage wurden direkt im ICAO Office in Mexico City abgehalten, eine Kooperation die für beide Seiten von Vorteil ist und kontinuierlich ausgebaut wird. Foto: Frank Sasse



→ Gruppenbild beider Arbeitsgruppen vor dem Mexico City ACC zusammen mit den Vertretern der zwei lokalen Gastgeber. Einerseits die Führungsetage der SENEAM (mexikanischer ANSP) sowie unserer Verbandskollegen COCTAM.

Abschließend wurde noch verkündet, dass zwei führende Personen der IFATCA zur nächsten Wahl nicht mehr antreten werden. Peter van Royen zieht sich als EVP Technical aufgrund seines Wohnortwechsels von Südafrika in die Schweiz zurück und Adam Exley wird nicht mehr als PLC-Chair zur Verfügung stehen, da er eine Karriere auf der anderen Seite des Mikrofons beginnen wird. Für beide Positionen werden neue Kandidaten gesucht und es sind wohl auch schon Bewerbungen eingegangen.

Über die konkreten Inhalte der Arbeitspapiere berichten wir wie immer ausführlich nach der Konferenz, die Ende April stattfinden wird.

→ Bild rechts: Frank Sasse und Lars Ilchmann nach einem langen Sitzungstag im NACC, dem ICAO Office North American, Central American and Caribbean von dem aus 22 Staaten und 19 Territorien verwaltet werden.





**Maersk Air Cargo B767:** Bei schönstem Winterlicht schwebte diese 33 Jahre alte, ehemalige Gulf Air-Maschine Mitte Januar zur Landung ins dänische Billund. Foto: Gerrit Griem



**Deutsche Luftwaffe A350:** Im November erwischte unser Kollege den Regierungsfieger mit der Kennung 10+02 beim Landeanflug auf Hamburg. Foto: Gerrit Griem



**Ty Air B737-BBJ:** Einen Tag vorher verließ diese bunte B737 in VIP-Konfiguration eines amerikanischen Plüschtier-Herstellers die Hansestadt an der Elbe. Foto: Gerrit Griem



**Sonair B787:** Ebenfalls in Hamburg war diese B787 Dreamliner zu beobachten, die zwei Monate lang in der LH-Werft für den neuen angolischen Eigentümer Sonair fertiggestellt wurde. Foto: Gerrit Griem



**Central Airlines B777:** Auf dem DHL-Hub in Leipzig sind nicht nur Flieger zu sehen, auf denen DHL draufsteht, auch wenn sie fast so aussehen. Allerdings war diese B777 der chinesischen Central Airlines sicher für DHL unterwegs. Foto: Gerrit Griem



**TUIfly B737 MAX 8:** In einer „50 Years“-Mischbemalung präsentierte sich diese B737 MAX 8 der TUIfly im August in Palma de Mallorca. TUIfly wurde 2006 aus der ehemaligen Hapag-Lloyd gegründet. Foto: Gerrit Griem

## Rabbit Hole



von  
Thorsten Raue

Die bisherigen Kaninchenbauten, in die ich hinabgestiegen bin, hatten oft die Gemeinsamkeit, dass ich eine lieb gewonnene deutsche Eigenheit bei ICAO suchte und nicht fündig wurde.

Aber bei diesem Kaninchenbau ist es erfrischend anders. Es geht aber wieder

um eine lieb gewonnene deutsche Eigenheit: das Rufzeichen DIRECTOR.

Bis vor Kurzem wurde in Deutschland mit dem Rufzeichen DIRECTOR der letzte ATCO der Anflugkontrolle bezeichnet, der für die finalen Anweisungen des Anflugs zuständig war.

Dass das Rufzeichen DIRECTOR in der Auflistung der EASA-Verordnung ATS.TR.115 fehlte, fiel bei der Kommentierung des Entwurfs auf und auf der Fachbereichskonferenz 2022 fragte ich die Anwesenden um Rat. Sowohl die anwesenden ATCOs als auch der Verbindungspilot zur VC waren der Meinung, dass man das Rufzeichen DIRECTOR beibehalten sollte.

Also habe ich diese Meinung auch so vertreten. Und das beim BAF mit Erfolg, da die DFS und VC diese Sichtweise in der AG Sprechfunk unterstützten. Und so gab es dieses Rufzeichen bis vor Kurzem noch in Deutschland – bis die EASA dies 2024 bei einem Audit als unzulässige Abweichung monierte und die Streichung erzwang.

Aber wo kam dieses Rufzeichen eigentlich her? Ich habe ja schon in der Einleitung gespoilert, dass es dieses „call sign“ bereits bei der ICAO gab. Und zwar seit der 5. Edition aus dem Jahr 1954.

Und dort wurde nicht nur der DIRECTOR ganz neu mit eigenen Sprechgruppen eingeführt. Insgesamt wurden der GCA (ground controlled approach system), der DIRECTOR (surveillance radar equipment [SRE] controller) und der PRECISION (precision approach radar [PAR] controller) eingeführt.



Zusätzlich hatten diese Arbeitspositionen teilweise eine eigene Tabelle mit speziellen Sprechgruppen spendiert bekommen. Beim DIRECTOR ist mein Favorit „PERFORM COCKPIT CHECK FOR LANDING“ und bei PRECISION „RETURNING (NICELY, or SLOWLY or QUICKLY) TO GLIDE PATH“. Beides laut ICAO „self-explanatory“.

Und so ändert sich nichts am DIRECTOR, bis er plötzlich in der 9. Edition im Jahr 1967 aus dem Doc 4444 verschwindet – aber nicht nur dieser, sondern auch alle anderen Rufzeichen.

Aber wer das letzte Rabbit Hole aufmerksam gelesen hat, der erinnert sich bestimmt an den Annex 10 Volume 2 mit dem Namen „Aeronautical Telecommunications“, in dem die Grundlagen für den Sprechfunk niedergeschrieben werden. Also noch einmal zurück und die andere Abzweigung in den Annex nehmen.

Hier ist meine älteste Version die Ausgabe 1 aus dem Jahr 1965 (was nicht schlecht mit der Änderung des Doc 4444 zusammenpasst) und siehe da: Es gibt eine Liste mit Bodenstationsrufzeichen: CONTROL, RADIO, HOMER, APPROACH, TOWER, INFORMATION, RADAR, GCA und als Untergruppen hiervon DIRECTOR und PRECISION.

Aber spätestens mit der Edition 3 aus dem Jahr 1972 war bei ICAO Schluss mit dem DIRECTOR: Da wurde die bekannte Dreifaltigkeit des APPROACH, ARRIVAL und PRECISION aus der Taufe gehoben. APPROACH für Anflüge ohne Radar, PRECISION für „precision approach radar“ und ARRIVAL für die restlichen radargeführten Anflüge.

## § 6

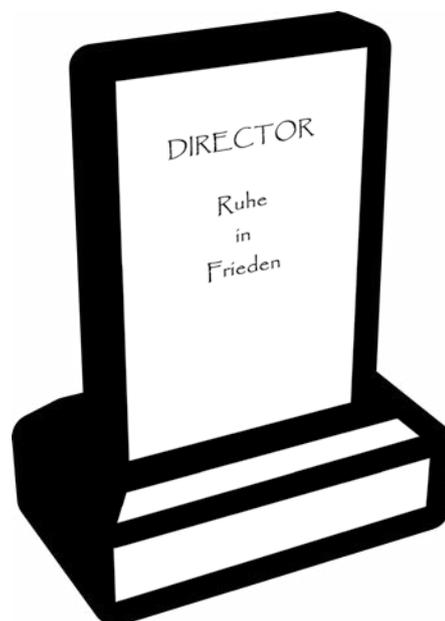
## Rufzeichen von Bodenfunkstellen

Das Rufzeichen einer Bodenfunkstelle setzt sich zusammen aus der Ortsbezeichnung der Bodenfunkstelle und einem der nachfolgend aufgeführten Kennwörter:

1. Für die Durchführung des Sprechfunkverkehrs in englischer Sprache (§ 3 Satz 1)
  - a) CONTROL für Bezirkskontrolldienst ohne Radar,
  - b) APPROACH für Anflugkontrolldienst ohne Radar,
  - c) RADAR für Flugverkehrsleitdienst mittels Radarstation,
  - d) DIRECTOR für Anflugkontrolldienst für den Anflug mittels Rundstrahlradar,
  - e) PRECISION für Anflugkontrolldienst für den Endanflug mittels Präzisionsradar,
  - f) TOWER für Flugplatzkontrolldienst,
  - g) CLEARANCE DELIVERY für die Übermittlung von Streckenfreigaben,
  - h) GROUND für die Bodenkontrolle,
  - i) INFORMATION für Fluginformationsdienst,
  - k) VOLMET für Fluggrundfunkdienst für Flughafenwettermeldungen und Landwettervorhersagen;
2. für die Durchführung des Sprechfunkverkehrs in deutscher Sprache (§ 3 Satz 2)
  - a) TURM für Flugplatzkontrolldienst,
  - b) ROLLKONTROLLE für die Bodenkontrolle,
  - c) INFORMATION für Fluginformationsdienst,
  - d) START, WINDE oder SCHULE für Ausbildung von Luftfahrern,
  - e) LUFTAUFSICHT für Luftaufsicht durch Landesbeauftragte,
  - f) FLUGLEITUNG für Platzflugleiter.

Die Verwendung wurde jetzt untersagt, und ich nehme an, dass er aus dem nächsten NfL-Sprechfunk verschwinden wird – vielleicht sogar für immer.

Der DIRECTOR ist tot, lang lebe ARRIVAL.



Aber wie war es denn nun in Deutschland? Vor 1979 wurden die Rufzeichen nur im Luftfahrthandbuch veröffentlicht, von denen ich keine so alten Versionen besitze. Im NfL-Sprechfunk 1979 wurde ich jedoch fündig: Hier wurden die englischen Rufzeichen CONTROL, APPROACH, RADAR, DIRECTOR, PRECISION, TOWER, CLEARANCE DELIVERY, GROUND, INFORMATION und VOLMET festgelegt.

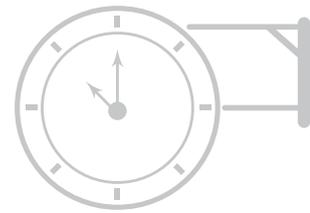
Also hinkte Deutschland der ICAO ein paar Jahre hinterher.

Aber 1984 war in Deutschland Schluss mit dem DIRECTOR. Dort wurde im NfL nahezu die oben aufgeführte Liste mit ICAO-Rufzeichen veröffentlicht – und damit kein DIRECTOR mehr.

Doch Todgesagte leben länger! Der DIRECTOR hatte im ersten NfL-Sprechfunk der DFS im Jahr 1995 sein Comeback: „DIRECTOR – Endanflugkontrolle mit Radar“. Und so blieb es bekanntermaßen bis zum November 2024.

*Bonus-Kaninchenbau:* Vielleicht ist noch jemand über HOMER als Rufzeichen gestolpert. Hier handelt es sich um eine Peilungsstation, die es bis heute bei ICAO gibt!

Flugzeuge können hier eine Peilung erbitten, und es gibt verschiedene Güteklassen von 2° oder 5 NM Genauigkeit bis 10° und 50 NM. Aber das ist dann ein ganz anderes Rabbit Hole.



## Joe's Corner

Foto: AdobeStock



von Joe



Um ganz ehrlich zu sein: Joe ist immer etwas skeptisch, wenn sich die Vertreter der deutschen Luftfahrtindustrie und ihre Lobby-Organisationen über ihre wirtschaftliche Situation beklagen. Sollte die Politik nicht Abhilfe in der von ihnen geforderten Art und Weise schaffen, so prophezeien sie ihren Firmen eine düstere Zukunft.

„Der Gruß des Kaufmanns ist die Klage“, sagt ein bekanntes Sprichwort. Und deshalb pflegte Joe, hinter so mancher Presseerklärung von diversen Organisationen und hinter die Klage von Managern meistens ein großes Fragezeichen zu setzen. Wobei er sich auf den schottischen Ökonomen Adam Smith beruft, der bereits 1776 meinte: „Geschäftsleute des gleichen Gewerbes kommen selten, selbst zu Festen und zur Zerstreung, zusammen, ohne dass das Gespräch in einer Verschwörung gegen die Öffentlichkeit endet oder irgendein Plan ausgeheckt wird, wie man die Preise erhöhen kann.“

Doch wenn sich Joe mit der derzeitigen Situation der deutschen Luftfahrt auseinandersetzt und sich die Forderungen ihrer Manager vor Augen hält, dann kommt er zu der Meinung, dass es den deutschen Airline-Managern, Flughafendirektoren und zumindest teilweise auch den Politikern nicht darum geht, ihre Kunden abzuzocken, sondern darum zu überleben, oder, um der heutigen Sprachregelung zu folgen, „gegenüber unseren Nachbarländern wieder wettbewerbsfähig zu werden“. Denn die Wettbewerbsfähigkeit hat die deutsche Luftfahrtindustrie (und nicht nur die) schon lange verloren. Dabei hatte Joe eigentlich angenommen, dass sich diese wieder aufrappeln würde, nachdem die Folgen der Corona-Pandemie überstanden waren. Das tat sie zwar, aber nicht in dem Maße, wie dies unsere europäischen Nachbarn geschafft haben. Deshalb fragt sich Joe, weshalb dies so weit kommen konnte.

Dabei erwecken Airlines und Flughäfen mit ihren Pressemitteilungen immer den Eindruck, dass sie bei den Passa-

gier- und Verkehrszahlen gegenüber dem Vorjahr einen Zuwachs verzeichnet haben. Aber dann müssen sie, oftmals in den einschlägigen Pressemeldungen versteckt, zugeben, dass diese im Vorjahr erwirtschafteten Zahlen immer noch unter denen des Jahres 2019 (dem letzten coronafreien Jahr) liegen und es noch jede Menge Luft nach oben gibt.

Was Joe dabei besonders erschüttert, ist die Tatsache, dass unsere europäischen Nachbarn da viel besser abschneiden und wir gewissermaßen das Schlusslicht des Geleitzugs darstellen. Es soll, so wird Joe berichtet, in Europa nur einen Staat geben, der noch schlechter als Deutschland abschneidet. Selbst die Ministerpräsidenten der Bundesländer zeigen sich besorgt. „Die hohen

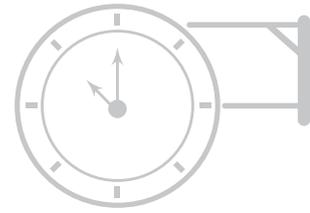


Steuern und Gebühren sowie die europaweit exorbitant hohe Regulierungsdichte sorgen dafür, dass immer mehr Unternehmen und Privatpersonen einen Bogen um deutsche Flughäfen machen“, meinten die Länderchefs bei ihrem letzten Treffen im Dezember letzten Jahres. Und sie wissen auch, was da getan werden muss – die zukünftige Bundesregierung muss ein Entlastungspaket schnüren, indem die Luftverkehrssteuer gesenkt, die Gebühren für die Luftsicherheit und Flugsicherung überprüft und regulatorische Vorgaben zum Klimaschutz auf das von der EU vorgegebene Mindestmaß beschränkt werden. Joe hat dies mit Wohlwollen zur Kenntnis genommen. Doch gleichzeitig muss er feststellen, dass in Berlin, also von der Bundesregierung, nicht immer das getan wird, was die Ministerpräsidenten wollen. Gut möglich, dass die

Forderungen der Landesfürsten irgendwo im behördlichen Nirwana verschwinden.

Natürlich haben sich auch die Interessenverbände, wie der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrsgesellschaften (BDF), zu Wort gemeldet. Der BDF beklagt sich heftig über eine Kostensteigerung von nahezu 20 Prozent, die sich seit dem 1. Januar dieses Jahres ergibt. Als Beispiel führt der BDF die Kosten an, die sich für einen fiktiven Flug eines A320 von Stuttgart zu einem europäischen Ziel seit Januar ergeben. Danach steigen die Gebühren, die für diesen fiktiven Flug zu entrichten sind, auf 4.926 Euro. Passagiere (dies gilt natürlich auch für Passagierinnen) müssen also 13,96 Euro mehr auf den Tisch des Hauses legen, was bei den Luftsicherheitsge-





bühren gegenüber 2024 eine Steigerung von 143 Prozent bedeutet. Doch auch die Flugsicherung bekommt „ihr Fett weg“. Ab 2025, so meint der BDF, erhöhen sich die An- und Abfluggebühren um das Dreifache.

Joe ärgert sich dabei nicht, dass die Luftfahrtverbände die Kostensteigerungen, die durch die Luftfahrtadministration hervorgerufen werden, kritisieren. Es ärgert ihn auch nicht, dass sie sich in erster Linie gegen die Wettbewerbsnachteile, die sich für die deutschen Fluggesellschaften ergeben, engagieren. Dies ist schlicht und einfach ihre Aufgabe.

Doch für Joe ergeben sich ein paar Fragen, z. B. weshalb sich die Behörden, also jene Organisationen, denen die Gebührenerhöhung ordentlich Geld in die Taschen spült, bei der Gebührenerhöhung nicht an der Inflationsrate orientiert haben. Denn die lag 2024 bei 2,2 Prozent; ist in letzter Zeit wieder ein wenig angestiegen. Sodass Joe kaum glaubt, dass die Kosten für die Luftsicherheit (wobei er die Flugsicherung dazu zählt) um ein Mehrfaches gestiegen sind. Auch die Personalkosten dürften nicht in diesem Maß gestiegen sein. Zumal die Zuwachsraten unserer Nachbarländer wesentlich höher ausfallen als bei uns. Wobei einige unserer Nachbarländer es geschafft haben, die Raten des Jahres 2019 zu überflügeln. Und bei unseren Nachbarländern handelt es sich um alles andere als um Billiglohnländer.

Joe fragt sich deshalb, ob unsere Fluggesellschaften zu diesem Dilemma nicht selbst ein wenig beigetragen haben. Am Geld kann es nicht liegen. Es scheint reichlich vorhanden zu sein. Das zeigt sich an der Tatsache, dass die Fluggesellschaften (darunter auch die Lufthansagruppe mit ihren Tochtergesellschaften) die Auftragsbücher bei Airbus, Boeing und Embraer geradezu geflutet haben. Auch der Einstieg der Lufthansa bei der neuen italienischen Fluggesellschaft ITA dürfte nicht ganz billig gewesen sein; nun soll Lufthansa, so hört Joe, ihre Fühler Richtung TAP Portugal ausgestreckt haben. Und wer einige, hauptsächlich innerdeutsche, Verbindungen aus seinem Flugplan streicht, sollte sich nicht wundern, wenn die Nachfrage nach Flügen zusammenbricht. Für Flüge, die nicht durchgeführt werden, werden auch keine

Tickets verkauft. Die Passagiere werden sich dann umorientieren und mit anderen Fluggesellschaften fliegen. Und es dürfte ihnen gleichgültig sein, ob sie dabei über Frankfurt und München in die weite Welt fliegen oder stattdessen mit British Airways über London oder mit Air France und KLM über Paris oder Amsterdam.

Wie bereits erwähnt, ist Joe kein Freund von Lobbyorganisationen und liest deren Verlautbarungen immer mit einer gewissen Skepsis. Doch dieses Mal ist es anders und er fragt sich, wie die Luftfahrt aus dieser Nummer wieder rauskommt. Die Schweden, die wie Deutschland eine Luftverkehrssteuer eingeführt hatten, haben sie wieder abgeschafft. Weil sie sich unter dem Strich für die schwedischen Fluggesellschaften, allen voran die SAS, negativ ausgewirkt hatte. Oder anders ausgedrückt: Weil sich mehr Nachteile als Vorteile einstellten. Dass die Abschaffung der Luftverkehrssteuer den schwedischen Umweltschützern gefallen hat, ist nicht anzunehmen. Einige von ihnen werden die Nachteile, die sich für die schwedische Luftfahrtindustrie ergeben hatten, gern in Kauf genommen haben. Weil der Luftverkehr der Umwelt schade und deshalb möglichst abgeschafft werden sollte.

Joe hält die Maßnahmen der schwedischen Regierung durchaus für sinnvoll. Wobei er sich natürlich die Frage stellt, wie die finanzielle Lücke, die sich durch die Abschaffung der Luftverkehrssteuer auftun wird, geschlossen werden kann. Aber unsere Politiker, die wahre Meister der finanziellen Akrobatik sind, werden da schon eine Lösung finden. Sie könnten ja mal nach Stockholm fahren (oder fliegen) und sich kundig machen. Reisen bildet ja bekanntlich. Meint

*Joe.*



✈ **Mavi Gök Airlines (MGA) B737:** Auf dieser B737 der türkischen Chartergesellschaft MGA im Anflug auf Antalya ist unschwer die Grundbemalung des vorigen Besitzers Mango aus Südafrika zu erkennen. Foto: Gerrit Griem



✈ **Air Anka A330:** Ebenfalls in Antalya gesichtet wurde dieser A330 der türkischen Air Anka, die mit drei A330 europaweit Charterflüge durchführt. Foto: Gerrit Griem



✈ **Electra Airways A321:** Die bulgarische Electra Airways betreibt außer drei A320 nur noch diesen A321 auf ihren Charterflügen; hier im Anflug auf Antalya im August 2024. Foto: Gerrit Griem



✈ **Bees Airlines A320:** Die rumänische Bees Airlines hat ihren einzigen Flieger mit der Sonderbemalung „The Land Of Legends“ versehen. Foto: Gerrit Griem

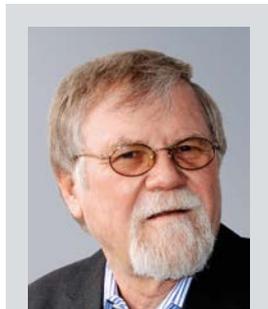


✈ **Smartwings B737:** Smartwings aus Tschechien mietet in den Sommermonaten regelmäßig fremdes Fluggerät an; hier eine B737-800 der kanadischen Sunwing Airlines in Mischbemalung. Foto: Gerrit Griem



✈ **Jet2 B757:** Nach mehr als 40 Jahren endete ein Stück britische Luftfahrtgeschichte: Die letzte Passagiermaschine des Typs B757 der Jetz absolvierte im Januar ihren letzten Flug; hier stellvertretend eine Schwestermaschine. Foto: Gerrit Griem

## Der Drohnenfahrplan des BMDV



von Werner  
Fischbach



Eigentlich sind Drohnen, also unbemannte Luftfahrzeuge, die als „Unmanned Aerial Vehicle“ (UAV) oder als „Unmanned Aircraft System“ (UAS) bezeichnet werden, nichts Neues. Wobei der Begriff „Drohne“ eigentlich der Biologie entstammt, denn so lautet die Bezeichnung für männliche Hautflügler. Natürlich hat

te das Militär den Charme unbemannter Luftfahrzeuge schon recht früh entdeckt und während der Revolutions-

jahre 1848/1849 auch eingesetzt. Glaubt man „google“, schlug der österreichische Feldmarschallleutnant Franz von Uchatius vor, bei der Belagerung von Venedig mit Hilfe unbemannter Ballone Bomben auf die Stadt werfen zu lassen. Nur wenig später folgte der erste Luftangriff mit von Uchatius hergestellten Ballonbomben. Der Begriff „Drohne“ wurde erstmals 1936 bei der Beschreibung unbemannter Zieldarstellungsdrohnen verwendet.

Nun soll es in diesem Beitrag nicht um den Einsatz von militärischen Drohnen gehen. Das Militär setzt weiterhin auf die unbemannten Flugkörper, die zu diversen Zwecken eingesetzt werden können. Anzunehmen ist, dass das Militär die Einsatzzwecke der Drohnen noch



→ Die Firma Volocopter zeigte ihre Drohnen auf der Aero in Friedrichshafen. Foto: Philippe\_Perraux/Wikimedia CC by 2.0



→ Militärische Drohnen können die Größe eines kleinen Verkehrsflugzeugs erreichen. Foto: Bobbi Zapka/USAF

ausweiten wird. Für die zivile Luftfahrt war dies zunächst nur am Rande ein Thema. Doch dies sollte nicht so bleiben. Denn im Zuge der Klimadebatte stellte sich die Frage, wie es der Luftfahrtbranche gelingen könne, den Einsatz fossiler Energien, also von Flugbenzin und Kerosin, zu reduzieren oder, was noch besser wäre, ganz abzuschaffen. So kann es nicht verwundern, dass die Industrie darauf kam, die fossilen Brennstoffe durch Elektrizität, sprich durch Batterien, zu ersetzen. So wurde ein neuer Hype zum Leben erweckt, den zu nutzen auf der einen Seite durchaus seriöse Unternehmen und auf der anderen auch eine Anzahl von Glücksrittern gedachten. Dabei konnten sie sowohl die Politik als auch potente Unternehmen als Geldgeber für ihre Ideen gewinnen. Eine Erfolgsgeschichte auf dem Gebiet der „Start-Ups“ also. Auch wenn diese neuen unbemannten Fluggeräte aufgrund ihrer Kapazität sicherlich nicht in der Lage sein werden, eine größere Zahl von Passagieren und von Fracht über größere Strecken zu transportieren.

Doch scheint sich die ganze Angelegenheit nicht so zu entwickeln, wie sich dies die neuen Pioniere der Luftfahrt vorgestellt haben. Irgendwie scheint ihnen das Geld auszugehen. Gleich zwei, durchaus als seriös zu bezeichnende Unternehmen, nämlich Lilium und Volocopter, mussten den Weg zum Konkursgericht antreten, wobei es Lilium im letzten Moment noch gelungen war, einen neuen Investor zu finden. In ihrer Not hatten sich die beiden Unternehmen mit der Bitte um finanzielle Unterstützung auch an die Landesregierungen von Bayern und Baden-Württemberg gewandt. Doch die gaben ihnen einen Korb. Unter anderem, weil sich die Bundesregierung weigerte, den beiden Firmen in derselben Höhe finanziell unter die Arme zu greifen. Fast fühlt man sich an den Technikjournalisten Ulrich Schnabel von der ZEIT erinnert, der einst einmal meinte: „Richtig große Fehlschläge gelingen erst, wenn technikverliebte Ingenieure sich mit überehrgeizigen Managern zusammentun und Politiker mit großzügigen Subventionen das Desaster perfekt machen.“

Doch damit wird die Entwicklung der Drohnen nicht beendet werden. Auch wenn die Idee der „Flugtaxis“ zumindest innerstädtisch wohl keine große Zukunft haben dürfte, so sind sie für bestimmte Einsatzzwecke nahezu unverzichtbar. Zum Beispiel bei der Überwachung von Großveranstaltungen durch die Sicherheitsbehörden und beim Einsatz von Rettungsdiensten. Oder wenn es darum geht, dringend benötigte Dinge wie Medikamente in entlegene Orte zu transportieren, den Zustand des Getreideanbaus einzuschätzen oder die Ausmaße eines Großbrandes festzustellen. Die Aufzählung dieser Aufgaben könnte beliebig fortgesetzt werden.

#### Die Planungen des Verkehrsministers

Ohne die Frage, in welchem Umfang die neuen unbemannten Fluggeräte sich ihren Markt erobern werden, beantworten zu wollen, scheint es erforderlich zu sein, den Einsatz von Drohnen zu reglementieren. Dabei hatte sich die EU bereits 2019 mit dem Thema befasst und eine entsprechende EU-Durchführungsverordnung (2019/947) erlassen. Die dort niedergeschriebenen Vorschriften gelten seit 2021.

Doch irgendwie scheinen diese Regelungen dem deutschen Verkehrsministerium nicht ausreichend zu sein. Das ist nicht weiter verwunderlich, da die EU-Verordnung nichts darüber sagt, wie und unter welchen Bedingungen Drohnen im Luftraum betrieben werden dürfen. Denn irgendwie ist dies erforderlich, um einen sicheren Betrieb dieser unbemannten Fluggeräte zu gewährleisten. Deshalb hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) im Dezember letzten Jahres seine Absichten zum Betrieb und zur Weiterentwicklung der unbemannten Luftfahrzeuge bekanntgegeben und seine Strategie für „Advanced Air Mobility“ (AAM) vorgestellt. Was, so fragt man sich, steht da drin?

Insgesamt acht Punkte hat das Ministerium gefunden, die genauer definiert bzw. erläutert werden sollten. Wobei sowohl die Ziele, die das BMDV herausgearbeitet hat, sowie die Maßnahmen, mit denen diese Ziele erreicht werden sollen, definiert wurden. Allerdings sind diese Punkte nicht in der Pressemitteilung, sondern in einem gesonderten Dokument zu finden. Ein entspre-

chender Link zu diesem Dokument ist in der Pressemitteilung angegeben.

Positiv ist zunächst anzumerken, dass AAM schrittweise eingeführt werden soll. Denn sowohl die Piloten als auch die Controller und das FIS-Personal (und natürlich auch die Luftfahrtbürokratie) müssen sich auf die neuen Verfahren einstellen können und dürfen nicht nach dem Motto, die Controller und die Fluginformationsspezialisten würden damit schon klarkommen, ins kalte Wasser geworfen werden. Deshalb beabsichtigt das BMDV erste Teststrecken bis 2026 einzurichten und geografisch begrenzte AAM-Gebiete bis 2028. Nach der Ausweitung dieser Gebiete (bis 2030) soll der bundesweite Betrieb bis 2032 aufgenommen werden. Dabei sollen regionale Verkehre bei der Ausweitung der AAM-Gebiete miteinbezogen werden. Wobei nicht erklärt wird, was unter „regionalen Gebieten“ zu verstehen ist. Kann ein unbemanntes Luftfahrzeug, das von Stuttgart nach Aalen fliegt, als regionaler Verkehr bezeichnet werden? Und wird dasselbe Luftfahrzeug, wenn es nicht nach Aalen, sondern zu einem (speziell für den Drohnenflug eingerichteten) Platz im Großraum Frankfurt unterwegs ist, zu einem „überregionalen“?

Nicht alle der acht Punkte sind für die Flugsicherung von Bedeutung. Zumindest nicht für das Betriebspersonal. Darunter dürften Themen wie die Qualifizierung der Piloten, Forschung und Entwicklung, regulatorische Rahmenbedingungen und das Investitionsumfeld fallen. Andere Punkte sind jedoch für die Flugsicherung von enormer Bedeutung.

Da in Deutschland nur auf dafür vorgesehenen Einrichtungen gestartet und gelandet werden darf (Flugplatzpflicht), müssen entsprechende Einrichtungen, die als „Vertiports“ bezeichnet werden, geschaffen werden. Sie müssen gute Anbindungen zu Straßen, Bahnhöfen und Buslinien haben. Wer sich also mit dem „Airtaxi“ zu bestimmten Plätzen (Bahnhöfe, Krankenhäuser, Einkaufszentren etc.) transportieren lassen möchte, muss erst einmal zu einem Vertiport fahren. Denn schließlich können diese als Lufttaxis bezeichneten Drohnen im Gegensatz zu landgestützten Taxis ihre Passagiere nicht



→ Unbemannte Fluggeräte werden eine neue Herausforderung für TWR-Controller darstellen. Foto: DFS

von der Haustür oder von einem Etablissement in der Innenstadt abholen. Wobei die Chance, auf dem Weg zum Vertiport bereits im Stau zu stehen, eine durchaus realistische ist. Ob dies für eilige Menschen attraktiv ist, darf bezweifelt werden. Wobei die Flugsicherung eine bedeutende Rolle spielt, denn schließlich müssen für diese Vertiports An- und Abflugverfahren eingerichtet werden. Aber die Verfahrensspezialisten bei der DFS werden dies schon schaffen. Was natürlich auch auf die für die unbemannten Luftfahrzeuge zu erarbeitenden Flugrouten zutrifft.

Eine besondere Herausforderung stellt die Integration der unbemannten Luftfahrzeuge in den „üblichen“ Verkehr dar. Solange diese Drohnen von einem Piloten, der zwar nicht mehr im Cockpit, sondern irgendwo am Boden sitzt, kontrolliert werden können, dürfte dies die Controller vor keine großen Probleme stellen, weil sie dem am Boden sitzenden Piloten die für eine effiziente Verkehrsabwicklung erforderlichen Anweisungen und Freigaben erteilen können. Ganz anders sieht dies aus,

wenn es diese Drohnenpiloten nicht mehr gibt und die unbemannten Luftfahrzeuge bestimmte Strecken abfliegen und sich gewissermaßen einer effektiven Kontrolle entziehen – die Drohne sich also lediglich nach einem ihr eingegebenen Flugplan, der, das ist anzunehmen, von einer künstlichen Intelligenz (KI) erstellt wurde, richtet. Was gewissermaßen einem unkontrollierten Flug im kontrollierten Luftraum gleichkommt und für die Controller eine neue Herausforderung hervorbringt. Besonders, wenn sich im Zuständigkeitsbereich des Controllers nicht nur eine Drohne, sondern gleich mehrere aufhalten.

Dies trifft ganz besonders auf die Towerlotsen und auf die FIS-Spezialisten zu, weil zumindest jene Drohnen, die in die Kategorie der Lufttaxis eingeordnet werden, sich meist in „Ameisenkniehöhe“ im unkontrollierten Luftraum bewegen und damit bestenfalls nur den Zuständigkeitsbereich der Towercontroller und FIS-Spezialisten betreffen. Wobei nicht vergessen werden sollte, dass auch das Militär unbemannte Luftfahrzeuge be-

treibt. Und diese werden auch in der Zuständigkeit der Center- und Uppercontroller eingesetzt werden. Sie werden als MALE (Medium Altitude Long Endurance) bzw. als HALE (High Altitude Long Endurance) bezeichnet und können durchaus die Größe eines kleineren Verkehrsflugzeugs erreichen.

#### Und wo bleibt die DFS?

Erstaunlich ist, dass sowohl in der Pressemeldung als auch im Dokument, in dem die „Advanced-Air-Mobility-Strategie“ des BMDV erklärt wird, die DFS mit keinem Wort erwähnt wird. Das ist ein wenig verwunderlich, denn die DFS ist die wichtigste und kompetenteste Flugsicherungsorganisation in Deutschland und sollte im Ministerium erster Ansprechpartner bei Flugsicherungsfragen sein. Dass das BMDV bei der Frage der „Urban Air Mobility“ nicht auf die Stellungnahme der DFS reagiert hat, mutet, höflich ausgedrückt, etwas verwunderlich an.

Dabei hat das Ministerium einen ersten Entwurf seiner AAM-Strategie an die DFS gesendet. Und wer die DFS kennt, geht davon aus, dass sich die Experten der DFS mit diesem Entwurf befasst, ihren Kommentar verfasst und diesen an das BMDV gesandt haben. Doch seitdem hat man bei der DFS nichts mehr gehört bzw. gelesen, sodass der Flugsicherungsdienstleister das Papier erst einmal auf die Seite legte und auf eine Antwort wartete. Umso erstaunter war man in Langen, als das Ministerium mit seiner Pressemeldung an die Öffentlichkeit trat. So stellt sich die Frage, weshalb das BMDV nicht auf den Kommentar der DFS reagierte. Ob er, was man annehmen könnte, dem Ministerium nicht gefallen hat? Oder ob man im Ministerium nicht verstanden hat, was die DFS da zu Papier gebracht hat?

Zum Schluss soll nicht versäumt werden zu erwähnen, was Verkehrsminister Wissing zur Frage der „Urban Air Mobility“ meinte: *„Drohnen und Flugtaxi werden die Fortbewegung in der Luft revolutionieren. Sie schaffen neue Transportmöglichkeiten für Güter und Menschen und sind Treiber für das elektrische Fliegen und damit eine klimafreundliche Luftfahrt. ... Wir wollen, dass diese Fortbewegungsmittel der Zukunft in Deutschland hergestellt und betrieben werden. Das schafft nicht nur neue High-Tech-Arbeitsplätze, sondern sichert auch langfristig unsere Position als führender Industrie- und Innovationsstandort.“*

Auf der einen Seite hört sich dies an wie der übliche „Politiker-Sprech“ und tut genau das, was man von einer Pressemeldung so erwartet. Diese haben bekanntlich nicht besonders viel mit der Realität zu tun, sondern haben die Aufgabe, ihre Firma, die Maßnahmen der Regierung oder diverser Organisationen im besten Licht erscheinen zu lassen. Dass sich das BMDV nun mit der „Urban Air Mobility“ auseinandersetzt, ist erfreulich. Aber dabei sollte nicht vergessen werden, dass die DFS die Organisation ist, bei der auch der entsprechende Sachverstand vorhanden ist. Dabei sollte allerdings nicht unterschlagen werden, dass dieser Flugsicherungssachverstand auch bei der GdF vorhanden ist und dass diese sich auch um die Belange der Bediensteten kümmert. Denn wenn das Vorhaben des BMDV erfolgreich sein soll, dann müssen die Controller und die FIS-Spezialisten mitgenommen werden. Eine Mitarbeit der GdF ist dabei nicht nur sinnvoll, sondern auch erforderlich.

## Verkehrszahlen 2024



von Hans-Joachim  
Krüger

Pünktlich zum Jahresanfang sehen sich viele Flughäfen, Fluggesellschaften und auch die Flugsicherung (DFS) in der Pflicht, das vergangene Jahr mit einem kurzen Rückblick auf die Betriebszahlen in die Presse zu bringen. Das Ergebnis war und ist in den meisten Fällen eher ernüchternd. Die Verkehrszahlen steigen

zwar moderat an, aber haben größtenteils immer noch nicht die Vor-Corona-Zahlen erreicht. Im internationalen Vergleich stehen die bundesdeutschen Verkehrszahlen bezogen auf den Luftverkehr eher auf den unteren und

damit auf den „Abstiegsrängen“ – dies ist zumindest die Ansicht des irischen CEO von Ryanair, Michael O’Leary.

In Deutschland kämpft man immer noch mit Corona und mit den Entscheidungen der Ampel-Koalition, den Luftverkehr neu aufzustellen und mit steuerlichen und verkehrstechnischen Nachteilen zu versehen.

Der Flughafen Frankfurt veröffentlichte ebenfalls seine Verkehrszahlen des abgelaufenen Jahres. Das Flugangebot des Frankfurter Flughafens umfasst immerhin 99 Fluggesellschaften, die wiederum 311 Destinationen in immerhin 98 Ländern anfliegen. Dieses Angebot an Fluggesellschaften und Möglichkeiten zu verreisen ist einzigartig in Deutschland und wird vom Münchner „Franz-Josef-Strauß-Flughafen“ ergänzt.





→ Terminal Flughafen Düsseldorf. Foto: Flughafen Düsseldorf

Dennoch ist das Passagieraufkommen speziell am Rhein/Main Airport zwar gewachsen, liegt aber immer noch um zwölf Prozent hinter den Zahlen des Jahres 2019. Diese Prozentzahl (10 – 15 Prozent) durchzieht und bezieht sich auf nahezu alle deutschen internationalen Airports. Von Stuttgart über Köln/Bonn, Düsseldorf und Hannover bis hin nach Hamburg liegt man weiter unter „Soll“. Einzig der Flughafen München kann steigende Zahlen aufweisen und sich dem Trend phasenweise entziehen, obwohl auch hier die politischen und wirtschaftlichen Hintergründe ein größeres Wachstum verhindert haben. Das hervorragende Streckennetz des Münchner Flughafens wurde im vergangenen Jahr erneut ausgebaut: Es umfasst mittlerweile 224 Ziele in 66 Ländern. Nicht weniger als 96 Fluggesellschaften flogen den Airport regelmäßig an, davon fünf reine Frachtfluggesellschaften. Mit 41,6 Millionen Passagie-

ren bedeutet dies gegenüber 2023 einen Zuwachs von vereinhalf Millionen. Damit war das bayerische Luftverkehrsdrehkreuz im Jahr 2024 der wachstumsstärkste Flughafen in Deutschland.

Auf der Gewinnerseite der Flughäfen darf man Flughäfen wie Dortmund, Paderborn oder auch Memmingen sehen. Aufgrund der Gebührenerhöhungen vielerorts erreichen diese Airports einen fast explosionsartigen Zulauf, und speziell in Dortmund überschlagen sich die Passagierzahlen und damit auch das Flugangebot.

Erschwerend kommt natürlich auch dazu, dass viele Fluggesellschaften mit „Nachschub“-Problemen kämpfen und bereits zugesagte Flugzeugbestellungen und -auslieferungen bis zum „Sankt-Nimmerleins-Tag“ verschoben wurden.

Mit knapp drei Millionen Flügen im deutschen Luftraum (2.969 Mio.) liegen die Verkehrszahlen zwar rund vier Prozent über den Zahlen des Vorjahres (2.838 Mio.), aber noch immer unter den Spitzenwerten der Vor-Coronazeit (2019: 3.334 Mio. Flüge). Hier wird deutlich, wie sehr die Luftfahrtbranche von unterschiedlichen Faktoren wie mangelnder Flugzeugkapazität und allgemeiner wirtschaftlicher Schwäche unseres Landes negativ beeinflusst wird. Der verkehrsreichste Tag war 2024 der 15. Juli – der Tag nach der Fußball-EM – mit

9.979 Flugbewegungen im deutschen Luftraum und 754 Starts und Landungen am Hauptstadtflughafen BER.

Selbst das Cargo-Volumen an den drei wichtigsten Cargo-Standorten der Bundesrepublik (Frankfurt, Leipzig und Köln/Bonn) erreichte nicht das Vorjahresniveau. Auch wenn hier die Zahlen nicht so krass ausfallen, könnte dies ebenfalls ein Zeichen der wirtschaftlichen Schwäche in Deutschland und auch in der Euro-Region sein.



→ Vorfeld des Flughafens Dortmund. Foto: Flughafen Dortmund

# Plötzliche Gefahrenlage nach heftigem Sommergewitter



von Hans-Joachim Krüger



## Unfallbericht aus Österreich

Kurz vor Weihnachten veröffentlichte die österreichische Unfallbehörde einen sehr umfassenden Unfallbericht über einen Airbus A320 en route von Palma de Mallorca (LEPA) nach Wien (LOWW). Während der Hinflug zur Baleareninsel noch ohne Probleme stattfand, wurden die nahezu letzten

30 Minuten des Rückfluges zu einem Horrorszenario mit einer anschließend glücklichen Landung.

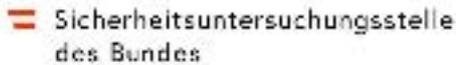
Nach einem Hagelschlag erklärte die Cockpitbesatzung eine Luftnotlage („MAYDAY“) wegen gebrochener Wind-

schutzscheiben und unzuverlässiger Anzeige der Flugeschwindigkeit („Unreliable Speed Indication“). Nach erfolgreicher Landung am Zielflughafen Wien-Schwechat wurden zusätzlich zur beschädigten Windschutzscheibe weitere Schäden an den Vorderkanten der Tragflächen und des Leitwerks sowie ein fehlendes Radom samt stark beschädigter Antenne des Wetterradars festgestellt.

**Flugverlauf und Hergang der Störung wurden anhand der Aussagen und Meldungen der Besatzung in Verbindung mit FDR- und QAR-Daten des Luftfahrzeuges, Radardaten und Wetterdaten der Austro Control GmbH und den Erhebungen der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes wie folgt rekonstruiert:**



→ Übersicht Flugverlauf LEPA nach LOWW. Quelle: Google Earth, SUB



Am 9. Juni 2024 war die Besatzung mit dem Luftfahrzeug von Wien nach Palma de Mallorca geflogen. Die Besatzung vereinbarte, dass für diesen Hinflug CM21 „Pilot Flying“ ist. Beim Rückflug, während dem sich der Vorfall ereignete, sollte CM1 „Pilot Flying“ sein. Um ca. 13:56 Uhr startete das Luftfahrzeug vom Flughafen Palma de Mallorca (IATA-Code PMI, ICAO-Code LEPA) Richtung Flughafen Wien-Schwechat (IATA VIE, ICAO LOWW) (Abbildung links).

Für das Wetterbriefing wurden Daten des Briefing Packs (Abschnitt 1.1.1) genutzt. Für Updates während des Reisefluges wurden zudem Daten der Webseite windy.com bzw. die entsprechende App genutzt. Dieser Dienst benötigt eine aktive Internetverbindung. Die vom Luftfahrzeugbetreiber an Bord mittels WLAN zur Verfügung gestellte Internetverbindung hatte im Flugverlauf jedoch Verbindungsprobleme.

Um ca. 14:22 Uhr erreichte das Luftfahrzeug die Reiseflughöhe von 34.000 ft MSL. Um etwa 15:01 Uhr wurde die Höhe um 1.000 ft auf 33.000 ft verringert. Etwa eine Minute später, nahe Bologna, wurde eine Kursänderung angefordert, um einer Gewitterzelle (CB) auszuweichen. Diese Zelle war gemäß CM1 am Wetterradar ersichtlich (TILT 0°).

Um 15:18 Uhr erfolgte eine weitere Höhenänderung um 2.000 ft auf 31.000 ft. Um 15:24:07 Uhr meldete sich die Besatzung bei ACC WIEN an. Um etwa 15:26 Uhr, etwa 30 km (16 nm) südwestlich von Graz, wurde der Sinkflug zur Landung eingeleitet (Top of Descent).

Das Wetterradar war zu diesem Zeitpunkt betriebsfähig konfiguriert und einsatzbereit.

Über den Alpen gab es laut Besatzung diffuse, geschlossene Wolkenschichten. Beide Piloten gaben nach dem Vorfall an, dass sie keine Anzeigen (Echos) auf den Navigation Displays hatten, die auf Gewitter- oder Hagelaktivitäten hinwiesen. Das Wetterradar war dabei, genau wie beim Hinflug, eingeschaltet und voll funktionsfähig. Dadurch, dass es keine Anzeige bezüglich Wetter gab, wurde auch nicht intensiver mit verschiedenen GAIN-Einstellungen danach gesucht. Die Besatzung

nahm keinen Funkverkehr wahr, der auf Kursänderungen anderer Luftfahrzeuge aufgrund von Schlechtwetter hindeutete.

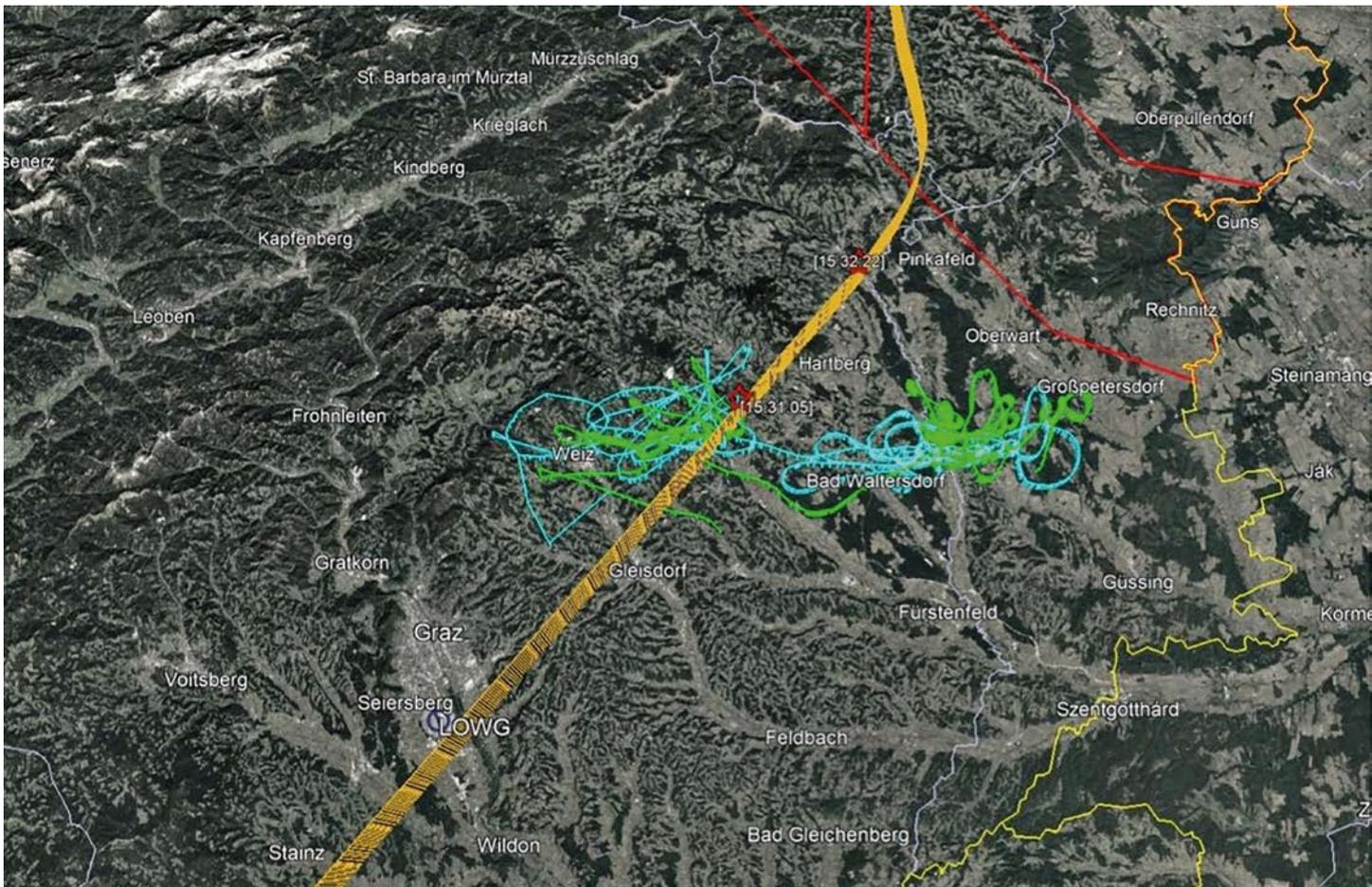
Um etwa 15:28 Uhr verließ CM1 das Cockpit für einen Gang zur Toilette. Zuvor wurde die Übergabe der Luftfahrzeugsteuerung mittels Handover-Briefing durchgeführt, Primary Flight Display und Navigation Display wurden geprüft und waren unauffällig.

Um 15:30:29 Uhr, etwa 17 km (9 nm) südwestlich von Hartberg, in 22.700 ft MSL (23.500 ft GNSS) meldete sich die Besatzung beim Anflugdienst (APP) WIEN RADAR an. Der Sinkflug wurde bis 15:31 Uhr fortgesetzt, als das Luftfahrzeug in eine Gewitterzelle mit starker Hagelaktivität einflog.

Zwischen 15:31:05 und 15:31:45 Uhr traten dabei mäßige Turbulenzen mit Spitzenwerten bis 1,75 g vertikal auf. Am Wetterradar wurde laut CM2 weiterhin nichts angezeigt. Um 15:31:40 Uhr meldete die Besatzung das Auftreten von schwerem Hagel („we have a heavy hail“). Um 15:31:47 Uhr fiel die Geschwindigkeit CAS3 plötzlich von 339 kt auf 317 kt. CAS1 und CAS2 blieben bei etwa 340 kt. In diesem Zusammenhang wurden ein am Post Flight Report (PFR) aufgezeichneter F/CTL- und ADR3-Fehler ausgelöst. Um 15:32:20 Uhr fiel CAS2 von 312 kt auf 221 kt. Um 15:32:22 Uhr wurde dadurch ein Master Warning ausgelöst und Autopilot 1, Flight Director 1 und 2 und Auto Thrust automatisch deaktiviert. Die Flugsteuerung (F/CTL) wechselte zudem automatisch in das Alternate Law. Dabei wurden die Fehlermeldungen F/CTL, AFS und NAV ausgelöst (ebenfalls PFR).

Der Luftdruck in der Kabine (bzw. im Cockpit) blieb während des gesamten Vorfalles im Normalbereich.

Der Flugverlauf im Raum Hartberg ist in der Abbildung auf S.38 ersichtlich. Die markanten Punkte um 15:31:05 Uhr (Start der Turbulenzen) und 15:32:22 Uhr (Master Warning) sind ebenfalls eingetragen, genauso wie die Radarspuren der im Raum Hartberg operierenden Flüge der Hagelabwehr. Weitere Information zur Hagelabwehr sind dem Abschnitt 1.7.6 Hagelabwehr zu entnehmen. Inwiefern das im Zuge der Hagelabwehr in die Gewitterzelle eingebrachte Silberjodid Einfluss auf die für das



→ Flugverlauf Raum Hartberg, inklusive Flüge der Hagelabwehr. Quelle: Google Earth, SUB

Wetterradar relevante Reflektionsfähigkeit der Hagelzelle hatte, ist noch Teil der Untersuchung.

Um ca. 15:33 Uhr wurde die Cockpittür von CM2 geöffnet, als CM1 das Cockpit im selben Moment mittels Emergency Door Code öffnen wollte. Nach einem kurzen Handover-Briefing übernahm CM1 wieder die Kontrolle über das Luftfahrzeug, und um 15:33:44 Uhr wurde eine Eingabe am Sidestick des CM1 aufgezeichnet.

Um 15:33:23 Uhr erfolgte eine MAYDAY-Meldung an WIEN RADAR. CM1 instruierte CM2, dass im Cockpit vorsorglich die Sauerstoffmasken zu verwenden sind. Diese wurden bis zur Landung auch verwendet.

Um 15:38:45 Uhr wurde der Sinkflug zunächst weiter fortgesetzt. Zwischen 15:40 und 15:41 Uhr setzte CM1 nach kurzem Horizontalflug den Sinkflug mit Leerlauf (IDLE) der Triebwerke und  $-1^\circ$  Pitchwinkel fort.

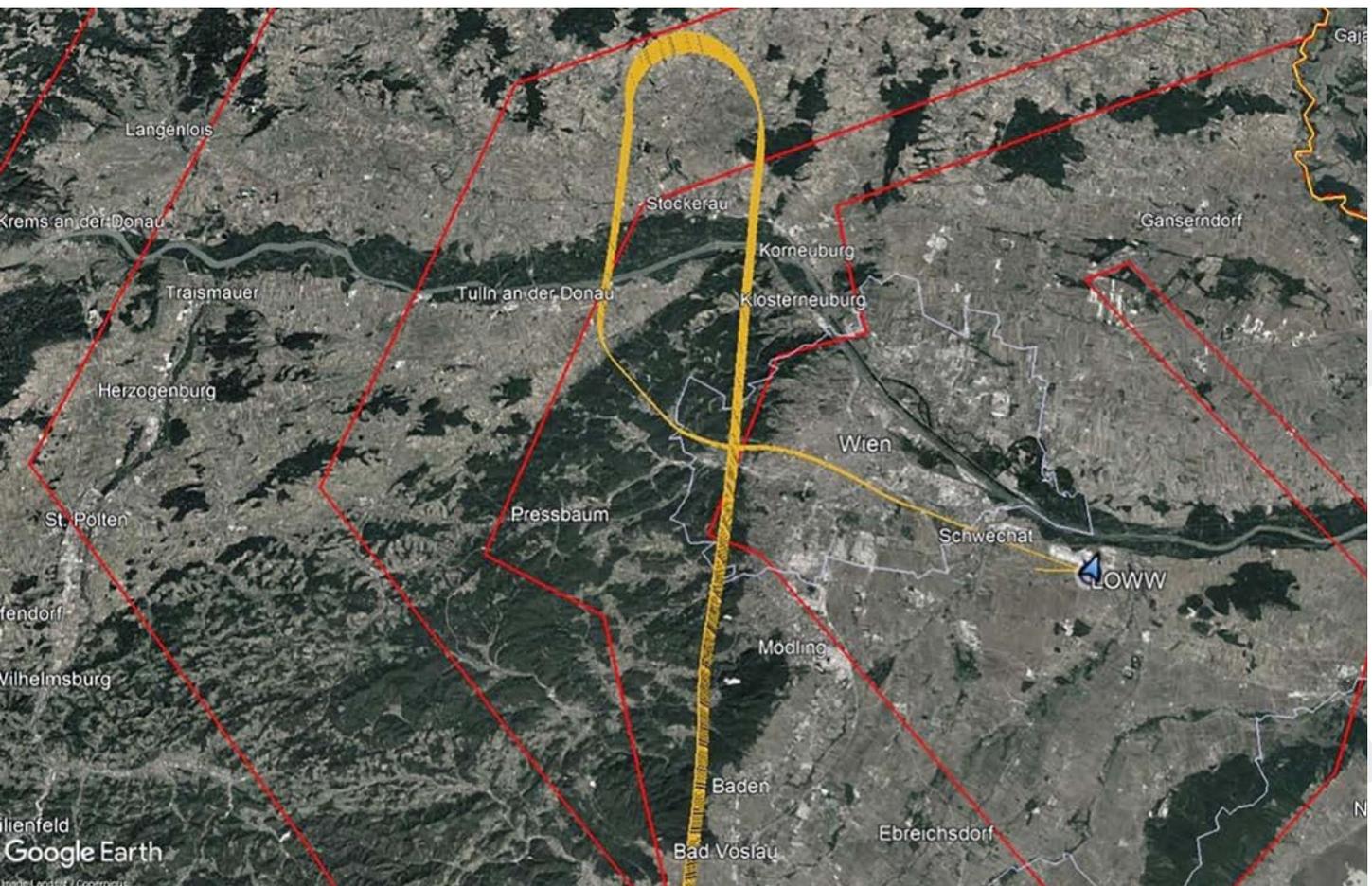
Um 15:47 Uhr antwortete die Besatzung auf die Frage von WIEN RADAR, ob weitere Schäden bekannt wären, dass nur die Windschutzscheiben beschädigt seien.

Um 15:49:55 Uhr wurden Slats/Flaps auf Position 1 konfiguriert.

Um 15:50:03 Uhr wurde für zwei Sekunden ein Master Warning in Kombination mit einer Stall Warning angezeigt. Zu diesem Zeitpunkt befand sich das Luftfahrzeug im Kurvenflug ( $18^\circ$  Rollwinkel), Schub war im Leerlauf (IDLE), Slats wurden ausgefahren und der Anstellwinkel (AOA) lag etwa bei  $8,3^\circ$ . Die Besatzung hat auf die Warnung mit einer Verringerung von Pitch- und Rollwinkel und einer Erhöhung des Schubs (Thrust) reagiert.

Beim Anflug lagen die angezeigten Geschwindigkeiten laut CM1 etwa 20-30 kt auseinander und wurden mit den GPS-Daten geprüft (Cross-Check). Autoland war aufgrund der oben beschriebenen Fehler nicht verfügbar. CM1 hatte trotz gebrochener Windschutzscheibe an mehreren kleineren Stellen Sicht nach außen und zur Landebahn. Anflug und Landung erfolgten mittels ILS.

Um 15:50:45 Uhr wurde das Fahrwerk ausgefahren, wodurch die Flugsteuerung (F/CTL) automatisch vom Alternate Law ins Direct Law wechselte. Um 15:50:58 Uhr wurde abermals für vier Sekunden ein Master Warning während der Konfiguration der Slats/Flaps auf Position 2 ausgelöst. Dies steht im Einklang mit einer VFE Overspeed Warning, deren Auslösung wiederum durch die falschen Geschwindigkeitsdaten der ADR begünstigt wurde.



→ Flugverlauf Landung in VIE, TMA Lufträume LOWW1 bis LOWW8 eingezeichnet. Quelle: Google Earth, Austro Control GmbH, SUB

Die Landung erfolgte um 15:55:15 Uhr ohne besondere Vorkommnisse. Der Landeanflug ist samt TMA-Lufträumen LOWW1 bis LOWW8 in der Abbildung oben ersichtlich. Zum Abbau der Höhe wurde nach dem Anflug über Wien Richtung nördlich von Korneuburg eine Linkskurve geflogen. Um 15:55:47 Uhr meldete WIEN TOWER der Besatzung, dass die Luftfahrzeugnase beschädigt sei und folglich das Luftfahrzeug nach Verlassen der Piste zu stoppen sei („for information your nose is severely damaged and when vacated the RWY in ALFA3 hold position“).

Um 15:58:49 Uhr meldete WIEN TOWER, dass das Luftfahrzeug zur Parkposition geschleppt wird und dass die Triebwerke an der aktuellen Position abgestellt werden können.

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes wurde am 9. Juni 2024 um 19:13 Uhr (Lokalzeit) vom Betreiber des Luftfahrzeugs über den Vorfall informiert. In weiterer Folge wurde die Sicherstellung des Luftfahrzeugs durch Abstellen und Versperren in einem separaten Hangar des Luftfahrzeugbetreibers angeordnet. Es wurde entschieden, dass aufgrund der erfolgten Sicherstellung und sicheren Verwahrung des LFZ Erhebungen noch am Abend des Vorfalles keinen Vorteil für die Untersuchung brächten, sodass am darauffolgenden

Tag (10. Juni 2024) um 10:00 Uhr (Lokalzeit) seitens der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes mit den Erhebungen vor Ort am Luftfahrzeug begonnen wurde. Der Vorfall wurde gemäß Annex 13 und ERCS-Risikoklassifikation (siehe Anhang A – Annex 13 und ERCS-Risikoklassifikation) als INCIDENT eingestuft.

#### Personenschäden

Im Luftfahrzeug befanden sich 173 Passagiere, zwei Mitglieder der Cockpitbesatzung und vier Mitglieder der Kabinenbesatzung. Ein Mitglied der Kabinenbesatzung (Junior Flight Attendant) erlitt durch die Turbulenzen eine leichte Verletzung (verstauchte Hand). Alle anderen Insassen blieben unverletzt.

#### Schaden am Luftfahrzeug

Das Luftfahrzeug wurde infolge des Durchfluges durch die Hagelzelle beschädigt. Insbesondere brach dabei die äußere Schicht der Windschutzscheiben mehrfach und das Radom fehlte fast vollständig, sodass die Antenne des Wetterradars ebenfalls beschädigt wurde. An den Flügel- und Leitwerksvorderkanten entstanden vielfach kleinere bis etwa golfballgroße Dellen. Verkleidungsteile der Triebwerksaufhängungen (Pylon), Antennen und Lichter wurden beschädigt.





→ Hagelschäden an Nase/Radom und Windschutzscheibe. Quelle: SUB



→ Schäden an linker (CM1) und rechter (CM2) Windschutzscheibe – Cockpitsicht. Quelle: SUB



→ Schäden an Verkleidungen der linken und rechten Triebwerksaufhängung (Pylon). Quelle: SUB

## BELUGA XL – zu Gast in München



von Hans-Joachim  
Krüger

In den ersten fünf Wochen dieses Jahres war der Riesen-Frachter mit dem Namen „Beluga“ immer wieder zu Gast auf dem Flughafen München. Als Grundlage für den Beluga XL dient der Airbus A330-200F. Er verdankt seinen Namen dem Walfisch-ähnlichen Aussehen. Der Beluga transportiert überwiegend Flugzeugkomponenten zwischen den verschiedenen

Airbusstandorten. Bei seinen jetzigen Gastspielen am Münchner Airport wurden in Augsburg hergestellte A350-Rumpfsektionen – sogenannte „side shells“ – über ein eigens konstruiertes Spezialgerüst in das Transportflugzeug verladen und dann in das Airbuswerk nach Hamburg-Finkenwerder geflogen.

Mit seiner besonderen Form, einer Spannweite von fast 61 Metern und einer Höhe von rund 20 Metern ist der Beluga XL für Luftfahrtfans ein echtes Highlight. Die Verladung der Flugzeugteile aus Augsburg am Münchner Flughafen machte die Bedeutung des Freistaates Bayern als wichtiger Standort für Luftverkehr und Flugzeugindustrie deutlich.





→ Die Beladung des Beluga in München.  
Fotos: Flughafen München



## Flughafen Memmingen



von Hans-Joachim  
Krüger



Der Flughafen Memmingen ist einer der wenigen Airports, die durch ihre Lage und auch durch ihr Geschäftsmodell positiv aus der aktuellen, eher misslichen Lage des deutschen Luftverkehrs herausgekommen sind.

Der Flughafen liegt im nördlichen Teil des Allgäus und ist einge- bzw. umlagert von den österreichischen Bundesländern Vorarlberg und Tirol sowie von der Ostschweiz. Verschiedene Fluggesellschaften suggerieren Kunden sogar die Nähe zu den Ballungsgebieten München/Augsburg und auch Stuttgart oder Bodensee/Friedrichshafen.

Der Flugbetrieb am Flughafen wird hauptsächlich durch die Fluggesellschaften Wizz Air und Ryanair bestimmt. Diese zwei Fluggesellschaften decken das Hauptfeld der angeflogenen Ziele rund um das Mittelmeer wie auch in die Balkanstaaten ab. Zu den angeflogenen Destinationen gehören u. a. die Städte Belgrad, Bukarest, Tirana, Dublin, Porto, Valencia, Malaga und Porto, um nur einige zu nennen, aber auch Flüge auf die kanarischen Inseln nach Las Palmas stehen auf der Abfluganzeigetafel.

Der Flughafen Memmingen hat allerdings auch eine bewegte Geschichte hinter sich und viele Stationen in der militärischen und der zivilen Entwicklung überstanden. Sei es nun als Fliegerhorst „Memmingerberg“ während der Zeit zwischen den Jahren 1935 und 1945, als Militärflugplatz der US Air Force oder auch später als Homebase des Jagdbombergeschwaders 34 „Allgäu“ der



→ Blick aus dem TWR. Foto: GdF



→ Vorfeld Flughafen Memmingen. Foto: GdF



→ Allgemeine Luftfahrt in Memmingen. Foto: Flughafen Memmingen



deutschen Luftwaffe. In Spitzenzeiten waren bis zu 2.400 Soldaten am Flughafen stationiert, und in Abstimmung mit den amerikanischen Truppen wurden dort ebenfalls nukleare Waffen gelagert.

Die Auflösung des Geschwaders wurde im Zuge der sogenannten „Luftwaffenstruktur 5“ am Ende des Jahres 2000 beschlossen und Ende 2002 wurde der Einsatzflugbetrieb offiziell eingestellt. Der Fliegerhorst „Memmingerberg“ wurde im März 2004 stillgelegt und das Gelände offiziell dem Bundesfinanzministerium unterstellt.

Am 20. Juli 2004 erfolgte dann die Zulassung als Regionaler Verkehrsflughafen Allgäu. Der Flugbetrieb der allgemeinen Luftfahrt begann am 5. August desselben Jahres, zu diesem Zeitpunkt jedoch noch ohne Linien- oder Charterflugverkehr und mit einigen Bedarfsflügen. Ende Juni 2005 beschloss der Landkreis Oberallgäu eine Starthilfe von 480.000 Euro für den Flughafen. Am 18. September 2005 entschied die Bevölkerung der Stadt Memmingen in einem Bürgerentscheid mit knapper Mehrheit, eine weitere Starthilfe in Höhe von 200.000 Euro zu gewähren. Bei einem ebenfalls am 18. September 2005 durchgeführten Bürgerentscheid im Landkreis Unterallgäu entschieden sich die Bürger jedoch deutlich gegen eine Anschubfinanzierung in Höhe von 400.000 Euro. Am 15. Dezember 2005 wurde nach drei-

jähriger Verhandlung der Verkauf des Flughafens abgeschlossen. Damit gingen 144 Hektar des insgesamt 243 Hektar umfassenden Geländes in den Besitz der Betreibergesellschaft über. Ursprünglich war in einem Gutachten ein Wert für das Flughafengelände von 32 Millionen Euro ausgewiesen worden, was sich auf Baulandpreise bezog. Das Flughafenareal wurde tatsächlich für 2,1 Millionen Euro verkauft, was einem Pauschalpreis von unter 1,50 Euro pro Quadratmeter entspricht, einschließlich aller Gebäude und der gesamten sonstigen Infrastruktur. Die Betreibergesellschaft verpflichtete sich im Gegenzug zur Übernahme der Altlasten. Der Freistaat Bayern förderte Investitionen in den Umbau des Militärflugplatzes zu einem zivilen Verkehrsflughafen und sagte in diesem Zusammenhang einen Investitionszuschuss in Höhe von 7,5 Millionen Euro zu. Im Rahmen eines Notifizierungsverfahrens stimmte die EU im März 2007 dieser Bezuschussung zu.

Der Umbau der „Picasso-Halle“, eines ehemaligen Wartungshangars des früheren Fliegerhorsts, in ein Terminal zur Abfertigung von Passagieren wurde kurz vor

Aufnahme des Linienflugbetriebs 2007 abgeschlossen, ebenso wurden in dieser Zeit alle technischen Ausrüstungen und ein ILS installiert.

Mit Wirkung vom 25. September 2008 wurde der Platz formal in Memmingen umbenannt und dies in den NFL bekanntgegeben.

2010 nahm die Billigfluglinie Ryanair den Linienverkehr auf.

Anfang März 2013 genehmigte die Regierung von Oberbayern den Planfeststellungsbeschluss mit dem Ausbau des Terminals, dem Neubau von Hangars sowie der Verbreiterung und Verlängerung der Start- und Landebahn und dem Ausbau der Taxiways. Ebenso wurde einer teilweisen Ausdehnung der Flugbetriebszeiten unter bestimmten Einschränkungen zugestimmt.

Im Dezember 2017 zertifizierte die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) die Sicherheitsstandards des Flughafens.







# Rechtskräftige Bestätigung der Betriebszeiten

## Verfahren nach mehr als 10 Jahren abgeschlossen



von Hans-Joachim  
Krüger

Nach über einem Jahrzehnt der rechtlichen Auseinandersetzung ist das Verfahren zur Betriebszeitenerweiterung am Dortmund Airport endgültig abgeschlossen. Das Oberverwaltungsgericht Münster hat am 23. August 2024 die Klage von drei Privatpersonen gegen die zweite Er-

gänzungsgenehmigung abgewiesen und diese somit für rechtskräftig erklärt.

Eine Revision wurde vom Gericht ausgeschlossen, und mit Ablauf der Frist für eine Nichtzulassungsbeschwerde am 20. Dezember 2024 ist der Fall nun endgültig entschieden.

Damit steht fest: Der Dortmund Airport darf auch künftig die wichtigen Tagesrandstunden für den Flugverkehr nutzen. Die geltenden Betriebszeiten lauten wie folgt:

- Planmäßige Starts von 06:00 bis 22:00 Uhr; verspätete Starts bis 22:30 Uhr
- Planmäßige Landungen von 06:00 bis 22:00 Uhr (+ durchschnittlich 4 planmäßige Landungen pro Tag bis 23:00 Uhr); verspätete Landungen bis 23:30 Uhr
- Monatlich sind insgesamt 16 verspätete Starts und Landungen erlaubt (weitere bedürfen der Zustimmung der örtlichen Luftaufsicht).

Die Debatte nahm ihren Anfang Ende 2010, als der Flughafen aufgrund der gestiegenen Nachfrage beschloss, einen Antrag auf Erweiterung der Betriebszeiten zu stellen. Nach der ersten Genehmigung im Jahr 2014 durch die Bezirksregierung Münster folgten mehrere Gerichtsverfahren, in denen Abwägungsdefizite festgestellt und behoben wurden. Mit der zweiten Ergänzungsgenehmigung im Juni 2023 und deren Bestätigung durch das OVG Münster im August 2024 ist das Verfahren nun endgültig abgeschlossen.



→ Rechtskräftige Bestätigung der Betriebszeiten am Flughafen Dortmund.  
Foto: Flughafen Dortmund

## Kurz und interessant



*zusammengestellt von Werner Fischbach*

Beim „Flughafen-Rating“ der AirHelp-Organisation hat es der Hamad Airport von Doha auf den ersten Platz geschafft, wobei es keinem europäischen Airport gelungen ist, sich einen Platz unter den ersten zehn zu sichern. Zum besten deutschen Flughafen haben die Flugrechte-Experten von AirHelp erstaunlicherweise den Flughafen von Dortmund gewählt, der im internationalen Vergleich lediglich auf Platz 32 kam.

oo00oo

Auf ihrer letzten Konferenz am 12. Dezember haben die Ministerpräsidenten der Bundesländer von der Bundesregierung gefordert, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Luftfahrt zu stärken. Dabei fordern sie, die Luftverkehrssteuer zu reduzieren, auf die zum Jahreswechsel geplante Erhöhung der Luftverkehrsgebühren zu verzichten und die Höhe der Flugsicherungsgebühren zu überprüfen. Die Interessenverbände der Luftfahrtindustrie haben die Forderungen der Ministerpräsidenten begrüßt.

oo00oo

Für rund 500 Millionen Euro möchte der Flughafen Leipzig/Halle seine Infrastruktur ausbauen, um Wachstumsperspektiven für den Luft- und insbesondere für den Frachtverkehr zu schaffen. Das sächsische Wirtschaftsministerium befürwortet diese Pläne, während Umweltschützer und Anwohner sie ganz, die Opposition sie teilweise ablehnen.

oo00oo

Zu Beginn des Jahres hat der Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften (BDF) die Erhöhung der Luftverkehrssteuer, der Luftsicherheits- und Flugsicherungsgebühren zum 1. Januar dieses Jahres beklagt. So steigt nach Angaben des BDF die Luftsicherheitsgebühr am Flughafen Stuttgart um 40, an einigen Flughäfen sogar um 50 Prozent, was zu Wettbewerbsnachteilen für deutsche Fluggesellschaften führe. Nach Meinung des BDF müssen Standortkosten an den deutschen Airports abgesenkt werden, sodass der deutsche Luftverkehrsstandort wieder mit anderen Ländern mithalten kann.

oo00oo

Anfang Januar hat die Woiwodschaft von Masowien den Standort des zukünftigen polnischen Großflughafens festgelegt. Er soll zwischen Warschau und der viertgrößten Stadt Polens, Lodz, liegen und 2032 in Betrieb genommen werden. Er soll über eine Kapazität von 34 Mio. Passagieren verfügen.

oo00oo

Zur Abwehr von Drohnenflügen über sensible Infrastrukturen soll die Bundeswehr ermächtigt werden, verdächtige Drohnen abzuschießen. Dies sieht ein Änderungsentwurf zum Luftsicherheitsgesetz vor, das vom Bundeskabinett noch beraten werden und dem der Gesetzgeber noch zustimmen muss.

oo00oo

Die Universität Dresden hat die Dokumentation „Die Entwicklung der Flugsicherung in Deutschland“ über FID-move in zehn Bänden kostenlos komplett online unter der gleichnamigen Internetadresse als PDF-Datei ins Netz gestellt. Quelle: [www.atc-ansa.org](http://www.atc-ansa.org)

oo00oo



→ Am Flughafen Stuttgart wurde mit Wirkung vom 1. Januar dieses Jahres die Luftsicherheitsgebühr um 40% erhöht. Foto: Bianca Renz

Jahrzehnte bildete die Boeing 737 das Grundkonzept der Flottenstrategie des Lufthansakonzerns, bis dieser Flugzeugtyp vom Airbus A320 abgelöst wurde. Im Jahr 2027 wird die Boeing 737/800 wieder Einzug in die Lufthansaflotte halten und zunächst bei Eurowings eingesetzt werden.

oo00oo

Eigentlich wollte die Lufthansa ihre ehemalige L-1649 „Super Star Constellation (D-ALAN)“ renovieren und mit ihr Rundflüge durchführen. Doch als dieses Vorhaben zu teuer wurde, wurde das Flugzeug nach Deutschland verlegt und bei Lufthansa Technik renoviert. Die Arbeiten sind inzwischen abgeschlossen, und am 17. Januar feierte die „Super Star“ ihr zweites „Roll-out“. Zusammen mit der JU 52 wird sie beim zukünftigen Besucher- und Konferenzzentrum in Frankfurt ausgestellt.

oo00oo

Nachdem Ryanair angekündigt hat, deutsche Flughäfen aus Kostengründen (sie sind den Iren zu teuer) nicht mehr anzufliegen, hat die Fluggesellschaft mit Spanien einen neuen Sündenbock gefunden. Denn Ryanair hat angekündigt, ihr Angebot an sieben spanischen Flughäfen zu reduzieren.



# Kurios

*Aus der Redaktion*

## **Memmingen: Es geschah bereits im September – Boarding verpasst**

Ein 36 Jahre alter Passagier ist auf das Vorfeld des Memminger Flughafens gelaufen, nachdem er das Boarding seines Flugzeuges verpasst hat. Wie die Polizei mitteilt, öffnete der Mann dafür unerlaubt einen Notausgang, in

der Hoffnung, so seinen Flieger nach Albanien noch zu erreichen. Mitarbeiter des Flughafens konnten ihn stoppen und zurück ins Terminal führen. Der Mann muss sich nun wegen Hausfriedensbruchs verantworten.



→ Vorfeld Flughafen Memmingen. Foto: Flughafen Memmingen

# Nachruf zum Tode von Bundespräsident a. D. Prof. Dr. Horst Köhler

Mit tiefer Trauer nehmen wir Abschied von Bundespräsident a. D. Prof. Dr. Horst Köhler, einem Bundespräsidenten, der in seiner Amtszeit klare Prinzipien vertrat und auch in wirtschafts- und sozialpolitischen Fragen Mut bewies.

Besonders in Erinnerung bleibt uns sein entschlossenes Vorgehen gegen die geplante Organisationsprivatisierung der Deutschen Flugsicherung (DFS).

Als Bundespräsident verweigerte er 2006 seine Unterschrift zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes, welches die Vollprivatisierung der Deutschen Flugsicherung zur Folge gehabt hätte. Damit verhinderte er eine Entscheidung, die den Luftverkehrssektor in Deutschland nachhaltig verändert hätte – zum Nachteil der Beschäftigten und der Flugsicherheit. Seine Entscheidung beruhte nicht auf populistischen Erwägungen, sondern auf einer tiefen Verantwortung für das Gemeinwohl. Er erkannte, dass eine kritische Infrastruktur wie die Flugsicherung nicht den Marktkräften überlassen werden darf, sondern in öffentlicher Verantwortung bleiben muss.

Horst Köhler war ein Mann des klaren Wortes und der Überzeugung, dass der Staat in zentralen Bereichen seine Verantwortung nicht aus der Hand geben darf. Sein Veto gegen die Privatisierung der Deutschen Flugsicherung war ein bedeutendes Signal für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer dieses Landes. Es zeigte, dass politische Entscheidungen nicht nur den Interessen der Wirtschaft, sondern auch den Grundsätzen sozialer Gerechtigkeit und öffentlicher Sicherheit folgen müssen.

Wir als Gewerkschaft der Flugsicherung erinnern uns mit großem Respekt an sein Wirken. Horst Köhler hat bewiesen, dass politischer Mut und eine klare Haltung gegenüber Privatisierungsbestrebungen von unschätzbarem Wert für eine soziale und sichere Gesellschaft sind. Sein Vermächtnis bleibt uns Verpflichtung.



Unser tiefes Mitgefühl gilt seiner Familie und seinen Angehörigen. Wir werden Horst Köhler als einen Staatsmann in Erinnerung behalten, der den Mut hatte, sich gegen den Zeitgeist zu stellen – zum Wohle aller.

*Im Namen des Bundesvorstandes der Gewerkschaft der Flugsicherung e. V.*



→ Airbus A330 auf dem Vorfeld in Frankfurt. Foto: Flughafen Frankfurt



## Redaktionsschluss

Ausgabe 02/2025 – 27.03.2025  
Ausgabe 03/2025 – 20.05.2025

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

# Impressum

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

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

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

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

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

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

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

**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:** Enteisung in Memmingen (Foto: Flughafen Memmingen)  
**U3:** Start des Beluga in München (Foto: Flughafen München)  
**U4:** Start in Liege (Foto: Rainer Bexten)

**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





የኢትዮጵያ

Ethiopian

ET-ANQ

Boeing  
747-400