

Ausgabe 1 – 2026

direct

Das Magazin der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Bremen bereitet
iCAS-Training vor
Schulung für neues
Flugsicherungssystem

Cleared for Toronto
Lauretta Pahor-Godec ist
Doktorandin in Kanada

Jobs4Friends

Das Mitarbeiterempfehlungsprogramm hat
sich bewährt.



DFS Deutsche Flugsicherung

Liebe Leserinnen und Leser,

das Titelthema dieser Ausgabe ist die Nachwuchsgewinnung. Unser Personalrecruiting lässt sich einiges einfallen, um Bewerberinnen und Bewerber auf die DFS aufmerksam zu machen. Ein Beispiel dafür ist, dass wir unseren Beschäftigten Prämien zahlen, wenn ein Nachwuchstalent auf ihre Empfehlung hin einen Arbeitsvertrag bei der deutschen Flugsicherung unterzeichnet und die Probezeit erfolgreich absolviert.

Das Programm läuft seit rund einem Jahr und im Interview sprechen unsere Geschäftsführerin Personal, Andrea Wächter, und unser Leiter Personalstrategie, Tim Ordemann, unter anderem auch darüber. Besonders begehrt auf dem allgemeinen Arbeitsmarkt sind Absolventinnen und Absolventen der so genannten MINT-Fächer. MINT steht für Mathematik, Informatik, Naturwissenschaften und Technik. Es sind genau jene Fachleute, die die DFS in den nächsten Jahren dringend benötigt, wenn die letzten geburtenstarken Jahrgänge in den Ruhestand gehen.

Bei der DFS kommt noch eine weitere Herausforderung hinzu: Nur wenige Menschen bringen die besonderen Fähigkeiten mit, die es braucht, um Fluglotse werden zu können. Die DFS sucht jedes Jahr rund 220 neue Auszubildende und dual Studierende. Um die Einstellungsziele zu erreichen, sind rund 10.000 Bewerbungen erforderlich.

Wie spannend und vielseitig die Aufgaben bei der DFS dann sind, zeigt auch diese Ausgabe der *direct*. Unsere Fachleute müssen beispielsweise dafür sorgen, dass alle Flugsicherungseinrichtungen auf dem neuesten Stand der Technik sind und optimal angebunden – auch jene, die auf dem abgelegenen Brocken im Harz stehen. Andere bereiten die Einführung des neuen Flugsicherungssystems iCAS in Bremen vor – ein besonders komplexes Unterfangen.

Wenn Sie also jemanden kennen, der gut zur DFS passen würde, sagen Sie es gern weiter.

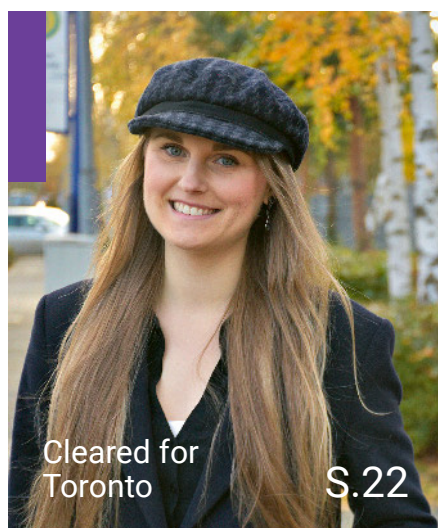
Wir freuen uns auf viele Bewerberinnen und Bewerber im Jahr 2026.

Ich wünsche Ihnen eine erkenntnisreiche Lektüre.

Herzlichst,
Ihr Arndt Schoenemann



Arndt Schoenemann
Vorsitzender der DFS-Geschäftsführung



Titelthema

- 4 Das erste Jahr „Jobs4Friends“
- 8 Infografik

Technik

- 10 Ein ganz dicker Brocken

Aus den Standorten

- 14 Bremen bereitet iCAS-Training vor
- 16 Grandmaster of Martial Arts
- 18 Alles muss raus!
- 20 Mehr Verkehr, mehr Anforderungen

Kollegen

- 22 Cleared for Toronto

Neuigkeiten

- 25 Erhebliche Verbesserungen für den Luftverkehr

Unterhaltung

- 26 Rätsel
- 27 Glosse



Das erste Jahr „Jobs4Friends“

Im Interview sprechen Andrea Wächter, Geschäftsführerin Personal, und Tim Ordemann, Leiter Personalstrategie, über das Mitarbeiterempfehlungsprogramm und seinen Nutzen für die DFS. „Jobs4Friends“ ist bislang ein toller Erfolg.

Frau Wächter, Herr Ordemann, die DFS hat vor knapp einem Jahr das Mitarbeiterempfehlungsprogramm „Jobs4Friends“ eingeführt. Was war der Anlass dafür?

ANDREA WÄCHTER: Die Idee entstand aus der Überlegung, wie wir zusätzliche Kanäle für die Gewinnung neuer Kolleginnen und Kollegen erschließen können. Gerade in Bereichen mit Fachkräftemangel, wie der IT oder bei spezialisierten technischen Positionen, reicht eine klassische Stellenausschreibung oft nicht mehr aus.

Ein Mitarbeiterempfehlungsprogramm bietet die Chance, gezielt Menschen anzusprechen, die gut zu uns passen – sowohl fachlich als auch persönlich.

TIM ORDEMANN: Uns war wichtig, nicht nur viele Bewerbungen zu bekommen, sondern vor allem passende. Wir haben festgestellt, dass die Qualität der Bewerbungen in den vergangenen Jahren gesunken ist. Wenn Mitarbeitende jemanden empfehlen, übernehmen sie eine gewisse Verantwortung und überlegen sich genau, ob die Person ins Unter-

nehmen passt. Das erhöht die Chance, wirklich geeignete Kandidatinnen und Kandidaten zu gewinnen.

Gab es zu Beginn Bedenken gegen das Programm?

WÄCHTER: Ja, ich war anfangs durchaus skeptisch. Ich habe mich gefragt, ob so ein Programm wirklich notwendig ist, schließlich sind unsere Beschäftigten ohnehin schon Botschafter für die DFS. Aber die Zahlen und Erfahrungen zeigen, dass „Jobs4Friends“ ein voller Erfolg ist. Die



neuen Kolleginnen und Kollegen, die über Empfehlungen zu uns gekommen sind, passen sehr gut ins Team.

Wie funktioniert das Programm konkret?

ORDEMANN: Es ist ganz einfach: Wer jemanden kennt, der zur DFS passen könnte, kann diese Person empfehlen. Im Bewerbungsprozess gibt es ein Feld, in dem die Bewerberin oder der Bewerber angibt, von wem sie oder er empfohlen wurde. Nach erfolgreicher Einstellung und bestandener Probezeit

erhält der Empfehlende eine Prämie – 2.000 Euro für eine reguläre Stelle, 500 Euro für Auszubildende oder dual Studierende.

Wie viele Bewerbungen und Einstellungen gab es über „Jobs4Friends“ im ersten Jahr?

ORDEMANN: Wir haben rund 6.100 Bewerbungen insgesamt erhalten, davon kamen 723 über das Programm – das sind etwa zwölf Prozent. Über „Jobs4Friends“ konnten wir 17 Einstellungen realisieren. Besonders erfreu-

lich: Viele davon in den Bereichen, in denen wir sonst Schwierigkeiten haben, passendes Personal zu finden, etwa im Anforderungsmanagement, der Softwareentwicklung oder im Systemmanagement.

Wie bewerten Sie diese Zahlen?

WÄCHTER: Ich bin beeindruckt. Das Programm ist als Pilot für zwei Jahre mit dem Konzernbetriebsrat vereinbart worden. Wenn es so weitergeht, werden wir es sicher verstetigen. Die Erfahrungen sind durchweg positiv, sowohl



Andrea Wächter ist Geschäftsführerin Personal und Arbeitsdirektorin. Foto: Melanie Bauer

was die Quantität als auch die Qualität der Bewerbungen betrifft.

Wie stellen Sie sicher, dass Empfehlungen nicht zu „Vitamin B“ führen und alle die gleichen Chancen haben?

ORDEMANN: Die Empfehlung ist nur ein zusätzlicher Zugangskanal. Alle Stellen werden weiterhin öffentlich ausgeschrieben und die Auswahl erfolgt in einem transparenten Prozess. Es zählt ausschließlich die Eignung, nicht der Weg der Bewerbung.

WÄCHTER: Das war uns sehr wichtig. Wir wollen die besten Kandidatinnen und Kandidaten – unabhängig davon, wie sie auf uns aufmerksam geworden sind.

Ein Kritikpunkt an Empfehlungsprogrammen ist, dass sie Diversität

einschränken könnten, weil oft Menschen aus ähnlichen Netzwerken empfohlen werden. Wie sehen Sie das?

WÄCHTER: Ich sehe das nicht so kritisch. Unsere Beschäftigten sind in ganz unterschiedlichen gesellschaftlichen Feldern aktiv – von Sportvereinen über Nachbarschaften bis hin zu politischen Engagements. Dadurch erreichen wir auch Menschen, die sonst vielleicht nie auf die DFS aufmerksam geworden wären. Das kann die Vielfalt sogar erhöhen.

 **Wir bieten ein attraktives Gesamtpaket**

ORDEMANN: Unsere Belegschaft ist bereits sehr divers, und das spiegelt

sich auch in den Netzwerken wider. Außerdem bleibt der Zugang für alle offen, da wir weiterhin öffentlich ausschreiben.

Für welche Positionen ist es besonders schwierig, geeignete Bewerberinnen und Bewerber zu finden?

WÄCHTER: Besonders herausfordernd ist es im IT-Bereich, vor allem bei Cloud- und Systemmanagement-Positionen. Auch für unsere Akademie suchen wir händeringend nach Lehrkräften, auch international, weil es in Deutschland kaum passende Profile gibt.

ORDEMANN: Die klassischen MINT-Berufe, also Mathematik, Informatik, Naturwissenschaften und Technik, sind generell schwer zu besetzen. Das gilt auch für spezialisierte technische Stellen.

Im IT-Bereich bevorzugen viele Fachleute auf dem Markt das Homeoffice, gern auch vom Ausland aus. Wie attraktiv ist die DFS als Arbeitgeber, gerade im Vergleich zu anderen Unternehmen, die diesbezüglich großzügigere Regelungen haben?

ORDEMANN: Wir bieten ein attraktives Gesamtpaket, aber wir haben eine ausgeprägte Präsenzkultur. Das liegt auch daran, dass viele Aufgaben vor Ort erbracht werden müssen. Wir prüfen aktuell, ob und wie wir flexiblere Modelle, etwa Arbeiten aus dem Ausland, ermöglichen können. Aber im Moment ist das noch nicht umgesetzt.

WÄCHTER: Unsere Rahmenbedingungen bieten Verlässlichkeit, was viele schätzen. Und für unsere Unternehmenskultur ist es wichtig, dass man sich persönlich begegnet und austauscht.



Wie hoch sind die Kosten für das Programm im Vergleich zu anderen Recruiting-Maßnahmen?

ORDEMANN: Für die 17 Einstellungen über „Jobs4Friends“ liegen die Prämien bei insgesamt rund 31.500 Euro. Im Vergleich zu den Kosten für Personalberater oder gezielte Werbekampagnen ist das sehr effizient. Ein externer Berater nimmt oft ein Drittel des Jahresgehalts als Provision – da ist das Empfehlungsprogramm deutlich günstiger.

Welche weiteren Maßnahmen ergreift die DFS, um Fachkräfte zu gewinnen?

ORDEMANN: Wir sind auf vielen Kanälen aktiv: Online-Jobbörsen, Social Media, Business-Netzwerke, Active Sourcing, Hochschulmessen, Recruiting-Events, Hochschulk Kooperationen und vieles mehr. Besonders erfolgreich ist auch unser jährlicher Recruiting Day, an dem sich über 2.000 Interessierte über die DFS informieren.

WÄCHTER: Wir haben auch Trainee-Programme und Mentoring, um gezielt Nachwuchs zu fördern.



Tim Ordemann, Leiter Personalstrategie.
Foto: Melanie Bauer



Personal zu finden, ist kompliziert. Die DFS nutzt verschiedene Kanäle, um Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zu erreichen.

Foto: Shutterstock

Die Begeisterung für Flugsicherung ist bei uns spürbar

Was würden Sie jemandem sagen, der überlegt, sich bei der DFS zu bewerben?

WÄCHTER: Ich erzähle immer gerne, wie facettenreich die DFS ist und welche Chancen wir bieten. Am Ende muss aber jeder selbst entscheiden, ob das Unternehmen zu ihm oder ihr passt. Wichtig ist mir, dass wir ein Arbeitgeber sind, bei dem die Mitarbeitenden mit Leidenschaft dabei sind.

ORDEMANN: Die Begeisterung für die Flugsicherung und die Sinnhaftig-

keit der Arbeit sind bei uns spürbar. Wir bieten vielfältige Karrieremöglichkeiten, tolle Arbeitsbedingungen und ein starkes Gemeinschaftsgefühl.

Und wie geht es mit „Jobs4Friends“ weiter?

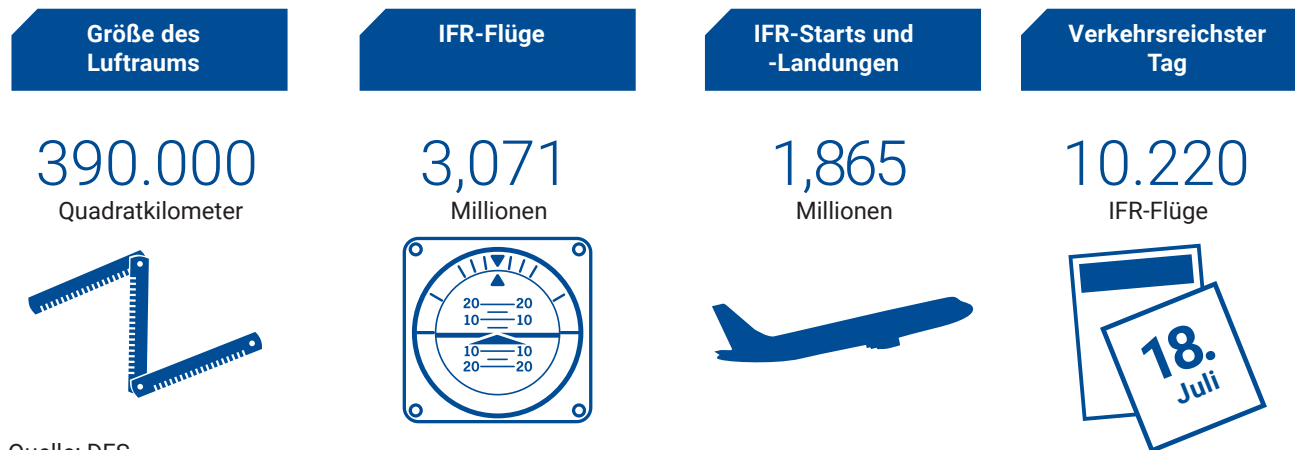
WÄCHTER: Wir werden das Programm in diesem Jahr evaluieren und dann gemeinsam mit den Mitbestimmungsgremien entscheiden, ob und wie wir es fortführen. Nach aktuellem Stand spricht alles dafür, dass es bleibt.

Die Fragen stellen

— Sandra Ciupka
und Christopher Belz —

Flugverkehr in Deutschland 2025

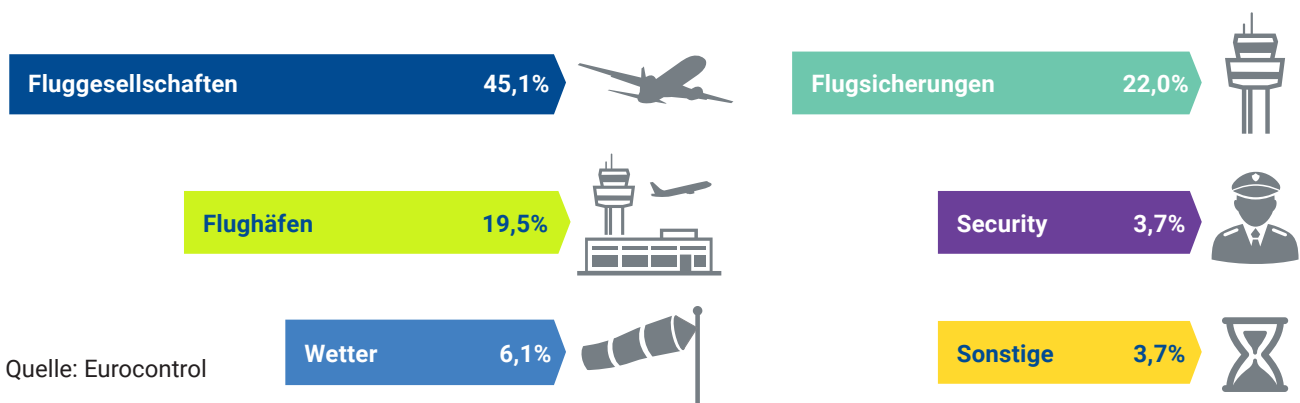
Mehr Flüge, mehr Pünktlichkeit: Der Luftverkehr in Deutschland hat sich im vergangenen Jahr weiter erholt. Trotz des Wachstums konnten die Verspätungen stark reduziert werden.



Quelle: DFS

Gründe für Verspätungen

Für Verspätungen im europäischen Luftverkehr gibt es viele Gründe. Hauptursache sind die Fluggesellschaften. Engpässe bei den Flugsicherungen oder an den Flughäfen sowie schlechtes Wetter spielen ebenfalls eine Rolle. Die Auswertung basiert auf den Angaben der Piloten.



Quelle: Eurocontrol



Pünktlichkeit

Flugsicherungsbedingte Verspätung
pro Flug in Deutschland (in Sekunden)



Gesamtverspätung pro Abflug
in Europa (in Minuten)



Umwelt

Abweichung von der direkten
Route (in Prozent)



Quelle: DFS, Eurocontrol



Ein ganz dicker Brocken

Glasfaseranschluss für den Himmel: In bis zu sieben Metern Tiefe bohren Experten auf dem höchsten Gipfel Norddeutschlands durch Granitgestein, um dort Leitungsrohre zu verlegen. Nach fast einem Jahr ist nicht mal die Hälfte geschafft. Und das liegt nicht nur am harten Stein.



Isiger Wind peitscht über den Brocken, Nebel verschluckt die Sicht. Hinter Schallschutzwänden stemmen sich 15-Tonnen-Bohranlagen gegen den härtesten Granit Norddeutschlands. „Hier oben zählt Teamarbeit, jeder Handgriff muss sitzen, damit wir gemeinsam sicher ans Ziel kommen“, sagt Bauleiter Andreas Becher und blickt auf die Maschinen, die sich Zentimeter für Zentimeter in den Berg fressen. Unter der Erde entsteht eine Datenautobahn für die Sicherheit am Himmel.

Denn unter dem Brocken wächst Skylink, das digitale Nervensystem der Zukunft für die DFS. Es verbindet

Radarstationen, Kontrollzentren und Tower mit einer hochleistungsfähigen, redundanten Glasfaserinfrastruktur. Das Ziel ist eine stabile Datenautobahn, die Sicherheit am Himmel schafft und damit die Grundlage für die Digitalisierung der Flugsicherung. Insgesamt entstehen rund 870 Kilometer Glasfaserleitungen quer durch Deutschland.

Eines der spektakulärsten Teilstücke liegt am Brocken. Der höchste Gipfel Norddeutschlands ist das Herz des Nationalparks Harz: strengster Umweltschutz sowie Denkmalschutz und zugleich ein Magnet für jährlich über eine Million Wandernde. „Hier

eine klassische Baustraße anzulegen, war undenkbar“, erklärt Becher. Die Lösung lag unter der Erde.

15-Tonnen-Bohrer im Kampf gegen den Fels

Doch auch dort lauern Herausforderungen: Der Brocken besteht aus extrem hartem Granit. Unter der Oberfläche ziehen Grundwasseradern und Quellschichten ihre Bahnen. Eine der Hauptquellen ist die Ilse, ihre Wasserader durfte bei den Bohrungen nicht berührt werden. „Wir arbeiten millimetergenau und immer mit Blick auf den Schutz der Ressourcen“, so Becher.



Um den Widerstand zu brechen, kamen spezielle 15-Tonnen-Felsbohranlagen zum Einsatz – zeitweise zwei parallel, um das Tempo zu halten. „Eine Bohrung für 150 bis 180 Meter dauert etwa eine Woche“, sagt Becher. Das Prinzip ist horizontal: In bis zu sieben Metern Tiefe wird ein Kanal geschaffen.

Es werden drei große Rohre verlegt, in jedes kommen später sieben sogenannte Speedpipes, eine jede davon mit 48 empfindlichen Glasfasern. Die Speedpipes werden mit Luftdruck bis zu 1,5 Kilometer am Stück in die Rohre „eingeblassen“. Damit das gelingt, muss der BohrkanaI vorbereitet und stabil

sein. Hier kommt Bentonit ins Spiel. Ein spezielles Tongemisch, das als Spülmittel dient und durch den Druck die Wände stabilisiert. „Die Mischung muss exakt auf die Bodeneigenschaften abgestimmt sein, sonst droht ein Einsturz“, erklärt Becher.

„Der Brocken ist ein Nationalpark. Unser höchstes Gut ist der Umweltschutz. Das Motto lautet: So wenig Eingriffe wie möglich“, betont Sandra Schlick, die begleitende Ökologin des Projekts. „Jeder Schritt wird überwacht, von der Planung bis zur Bohrung.“

 *Jeder Schritt wird überwacht, von der Planung bis zur Bohrung.*

Diese Maxime wurde auf die Probe gestellt, als bei einer Bohrung Bentonit in den Bachlauf der Ilse austrat. Die Reaktion war konsequent: „Wir haben das Wasser sofort abgepumpt, den Bachboden geschrubbt und das gereinigte Wasser zurückgeführt“, erzählt Schlick. „Aufwändig, aber notwendig, um das ökologische Gleichgewicht zu bewahren.“

Die Teams arbeiten im Vier-Tage-Rhythmus, jeweils zehn Stunden am Stück. Um Natur und Menschen zu schützen, stehen Schallschutzwände

um die Bohranlagen, spezielle Rettungspunkte sichern die Baustelle. Wichtige Wanderwege wie der Hirtenstieg und der Heine-Wanderweg sind zeitweise gesperrt. „Das dient der Sicherheit für Umwelt, Beschäftigte und Besucher“, sagt Becher.

Die letzte Genehmigung lag erst kurz vor Baubeginn vor

Der Plan für Skylink am Brocken stammt ursprünglich aus dem Jahr 2020. Tatsächlich begannen die Arbeiten erst im April 2025 wegen eines monatelangen Genehmigungsstaus. „Die Abwägung zwischen Denkmalschutz, Nationalpark, Trinkwasserversorgung und touristischer Nutzung war eine echte Geduldsprobe“, erinnert sich Becher. „Die letzte Genehmigung lag erst kurz vor Baubeginn vor.“

Die nächste Hürde ließ nicht lange auf sich warten. Material und schwere Geräte mussten auf den Berg transportiert



Die Bohrmaschinen werden zur Baustelle transportiert.



Der Bohrkopf dringt am geplanten Ziel aus der Erde.



Der Bohrer wird für den nächsten Einsatz vorbereitet.



Das Loch für die nächste Bohrung wurde gegraben. Fotos: Bleona Percuku/DFS

tiert werden. Bohrmaschinen, Versorgungswagen, Bagger und das 15-Tonnen-Gerät. „Eine Kolonne von etwa zehn Fahrzeugen musste sich ihren Weg auf den schmalen Straßen bergauf bahnen“, sagt Becher.

Datenautobahn für die Sicherheit am Himmel

Ein Drittel der Strecke am Brocken ist geschafft, etwa drei Kilometer Glasfaser liegen bereits sicher im Bauch

des Berges. Was hier entsteht, sei ein Symbol dafür, wie Zukunftstechnologie auch unter extremsten Bedingungen und im Einklang mit dem Umweltschutz verwirklicht werden kann, sagt Schlick: „Wir beweisen hier, dass Technik und Natur zusammengehen können, wenn man sorgfältig plant und Verantwortung übernimmt.“

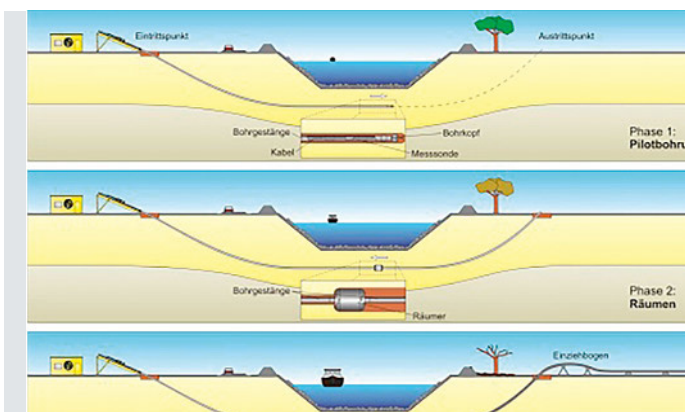
— Bleona Percuku —

Glasfaser von Helgoland bis Kaufbeuren

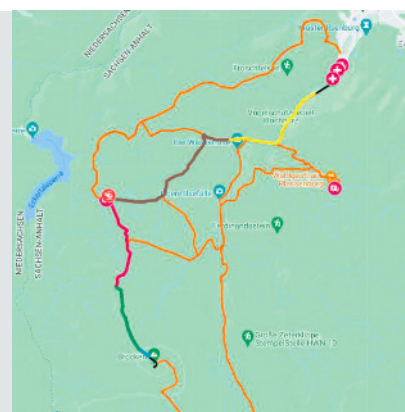
Es ist ein großes Projekt, mit dem die DFS die Deutsche Telekom vor sechs Jahren beauftragt hat: Damit Kontrollzentralen, Tower, Funk- und Radarstationen Informationen über Glasfaser austauschen können, hat diese ihr Netz um rund 870 Kilometer erweitert.

Das Glasfasernetz erstreckt sich von Helgoland bis Kaufbeuren: Es verbindet vier Kontrollzentralen, die Tower der 15 internationalen Flughäfen sowie 130 Funk- und Radarstationen in Deutschland. Rund 80 Standorte haben erstmals einen Glasfaser-Anschluss erhalten, mehr als 50 sind nun doppelt angebunden.

Eine doppelte Anbindung hat auch die Navigationsanlage, die die DFS auf der Nordseeinsel Helgoland betreibt. Sie war zwar bereits über ein Seekabel an das Glasfasernetz angeschlossen. Für den Fall, dass dieses Kabel einmal beschädigt wird, wurde 2021 eine Richtfunkstrecke zwischen Cuxhaven und Helgoland aufgebaut, die 64 Kilometer über die offene Nordsee führt.



Die Umsetzung einer Bohrung unter einem See. Grafiken: Matthias Jacobza



Die Telekom hat für die DFS kilometerweise Glasfaser verlegt, selbst durch Naturschutzgebiete hindurch.



Sie werden ihren Bremer Kolleginnen und Kollegen die grundlegend neue Arbeitsweise mit iCAS vermitteln: Das iCAS-Trainerteam beim Kickoff-Workshop im vergangenen Jahr. Fotos: Anja Naumann

Bremen bereitet iCAS-Training vor

Am 1. Oktober beginnt an der DFS-Kontrollzentrale in Bremen die Schulung der rund 350 operativen Mitarbeiter für das neue Flugsicherungssystem iCAS.

iCAS arbeitet mit Flugwegberechnungen anhand von 4D-Trajektorien und wird in der Nacht vom 25. auf den 26. Januar 2028 in Betrieb gehen. Da sich die Arbeitsweise mit dem neuen System grundlegend ändert, erhält das operative Personal eine elftägige Theorie- und Praxis-Schulung, sowie zusätzliche E-Learning-Tage. Im weiteren Verlauf sind darüber hinaus auch Trainingsphasen im Live-Verkehr vorgesehen – zunächst in verkehrsarmen Nächten, dann an Wochen-

enden und schließlich ganze Wochen. „iCAS ist ein Paradigmenwechsel für unsere Lotsen. Wir wollen unserem operativen Personal die Möglichkeit geben, sukzessiv Sicherheit und Vertrauen im Umgang mit dem System aufzubauen. Im Live-Verkehr zeigen sich meist nochmal andere Situationen, als sie im Simulator abgebildet werden können“, erläutert Niederlassungsleiter Steffen Liebig den Ansatz.

 *iCAS ist ein
Paradigmenwechsel.*

Seit März letzten Jahres erarbeitet das iCAS-Trainerteam das Schulungskonzept und bereitet die Unterlagen vor. Zum Jahreswechsel hat es einen Wechsel sowohl in der Leitung des iCAS-Trainerteams als auch in der Leitung der iCAS-Taskforce gegeben. Seitdem leitet Supervisor Mathias Bartz die iCAS-Taskforce und Supervisor Thilo Thelen das



iCAS-Trainerteam. „Mit Mathias Bartz und Thilo Thelen konnten zwei Supervisor für die Teamleitung gewonnen werden, die bereits viele Erfahrungen mit den Herausforderungen rund um iCAS mitbringen. Mathias war als Supervisor in München für die dortige iCAS-Schulung mitverantwortlich. Thilo Thelen hat das iCAS-Trainerteam in Bremen von Mai 2023 bis Oktober 2024 maßgeblich aufgebaut und geleitet“, begründet Detlef Bothe, Projektleiter iCAS Bremen, die Entscheidung. Die neuen Leiter übernehmen von ihren Vorgängern ein sorgsam, mit hohem Anspruch an die eigene Aufgabe bereitetes Feld, das einen nahtlosen Übergang ermöglicht.

Die Trainerinnen und Trainer unter der Leitung von Thilo Thelen haben einen Mix aus E-Learning-, Theorie- und Simulator-Einheiten für die iCAS-Schulung erstellt: „Die Teilnehmenden starten im Oktober zunächst mit E-Learning-Modulen, um sich mit den Grundlagen vertraut zu machen. So kann sich jeder individuell vorbereiten und gut in die weiteren Trainingsphasen starten. Im anschließenden Class Room Teaching wird an das E-Learning angeknüpft und

auf diesem Wissen aufgebaut. Dadurch können gezielt komplexere Inhalte vermittelt und gemeinsam in der Gruppe bearbeitet werden. Begleitend finden Simulations-Runs statt, in denen das Gelernte praktisch angewendet wird. In späteren Phasen werden diese Übungen ausgeweitet, um das Wissen weiter zu festigen und zu vertiefen“, erläutert Thilo Thelen das Vorgehen.

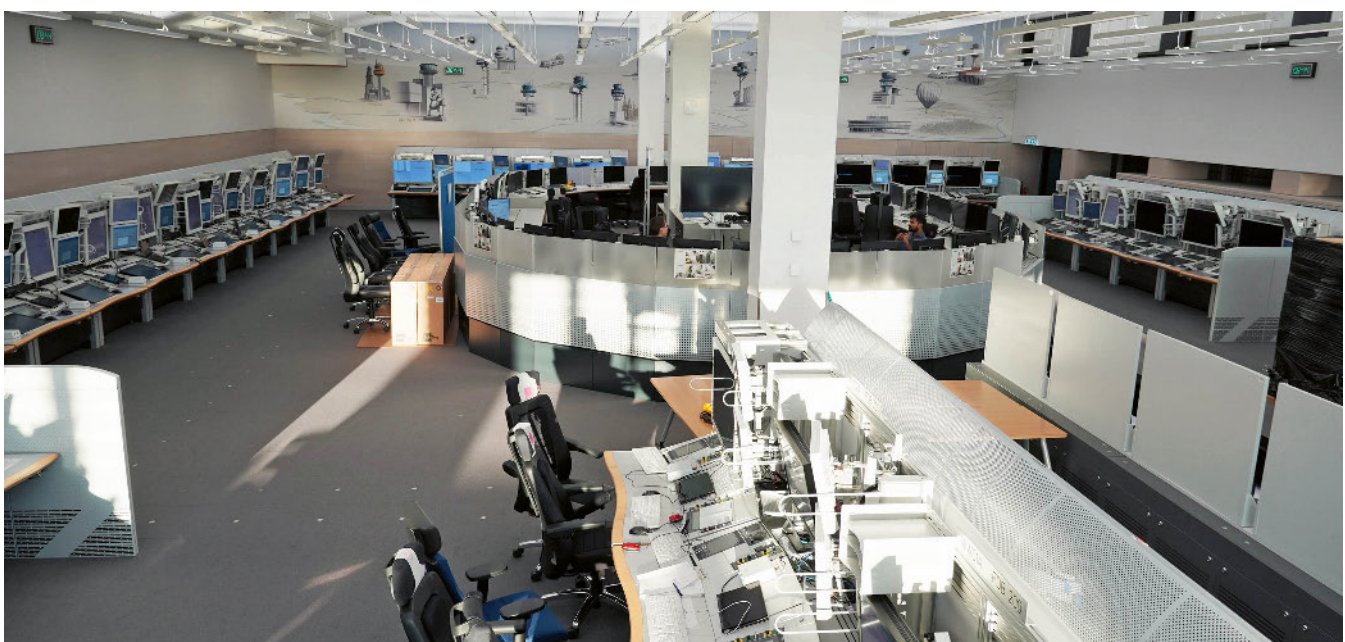
Das Trainerteam hat noch nicht seine spätere Sollstärke erreicht. Daher gab es Ende vergangenen Jahres Gespräche mit den Niederlassungen Langen und Karlsruhe. „Wir hoffen, in Kürze unser Trainerteam vervollständigen zu können“, berichtet Steffen Liebig. Denn jede einzelne Einweisungsschicht, die von einem externen Trainer übernommen werden kann, stärkt die Kapazität in Bremen. Entlastung bei den Simulatorpiloten kann durch die Spracherkennung Voice Recognition and Response (VRR) geschaffen werden: Durch eine konsequente Weiterentwicklung zur Next Generation sowie monatelanger Konfiguration hinsichtlich spezifischer Verfahren und Besonderheiten des Bremer Betriebs kann der eng getak-

tete iCAS-Schulungsplan planerisch auf eine stabile Grundlage gestellt werden.

Vier Software-Releases seit dem iCAS-Start in München

Die Vorgängerin von Mathias Bartz, Birte Cordua und ihr Taskforce-Team, konnten die iCAS-Software im vergangenen Jahr weiterentwickeln und wichtige Funktionen in den Schulungs-Release aufnehmen lassen. Die Leiterin des Systemprojekts Miriam Köster und ihr Team haben die umfangreiche Release-Planung koordiniert: „Seit der Inbetriebnahme von iCAS in München im März 2023 sind zahlreiche Fehlerbehebungen umgesetzt und vier Releases mit einem Gesamtumfang von 800 Personenwochen beauftragt. Zwei Releases sind bereits in München seit dem Cutover in Betrieb gegangen, die anderen beiden werden noch umgesetzt, um die Inbetriebnahme von iCAS in Bremen im Januar 2028 zu unterstützen.“

— Anja Naumann —



Im November beginnt der praktische Teil des iCAS-Trainings im zukünftigen iCAS-Betriebsraum.

Grandmaster of Martial Arts

Wer aufhört zu lernen, hört auf, besser zu werden. Den Geist des Budo-Kampfsports gibt der Bremer DFS-Mitarbeiter Olaf van Ellen weltweit weiter. Auch führte ihn seine Einstellung innerhalb der DFS an viele Standorte in verschiedene Funktionen.



Die europäischen Kampfsportlehrer waren gefragt: Autogrammstunde beim Budo-Camp in Sri Lanka 2025. Fotos: Melanie van Ellen

Mit Sorge blickt Olaf van Ellen nach Südostasien. Der Zyklon „Ditwah“ hat schwere Zerstörung über mehrere Länder Südasiens gebracht. Im November regnete es in Sri Lanka wochenlang. Viele Regionen der Insel standen unter Wasser, es gab zahlreiche Todesopfer, und durch Erdbeben sowie Überschwemmungen wurden unzählige Häuser und Existenzen zerstört.

Durch den Budo-Sport, der alle Kampfkünste umfasst, hat der ATM-Spezialist aus Bremen eine jahrzehntelange Verbindung nach Sri Lanka aufgebaut. „Mich verbinden nicht nur

sportliche, sondern auch sehr persönliche und herzliche Freundschaften mit vielen Familien in Sri Lanka. Viele von ihnen sind von den Zerstörungen massiv betroffen.“ Durch einen kurzfristig gestarteten Spendenaufruf konnte er bereits mehrere tausend Euro in die betroffenen Regionen schicken.

Kurz zuvor im Oktober hatte er wie alle zwei Jahre noch ein internationales Budo-Camp in Sri Lanka ausgerichtet, um den kulturellen Austausch zwischen Athleten und Trainern zu fördern. Es war das 40. Camp dieser Art. Das Jubiläum feierten sie mit 80 europäischen und 350 einheimischen Teilnehmern. Jedes Jahr in den Sommerferien orga-

nisiert Olaf gemeinsam mit seiner Frau Melanie, ebenfalls DFS-Mitarbeiterin, Ferienfreizeiten für Kinder und Jugendliche. Neben vielen Freizeitaktivitäten steht hier das Budotraining auch für Neuanfänger fest im Programm.

Seit über 25 Jahren wird der ehemalige Bremer FIS-Lotse von Kampfsportlern als „Weltreisender in Sachen Budo“ bezeichnet. Er hat weltweit bei und mit vielen Meistern verschiedenster Disziplinen trainiert und unterrichtet. Das erste Budo-Camp organisierte Olaf van Ellen im Jahr 2000 ebenfalls in Sri Lanka. Seitdem führte ihn seine Leidenschaft für Kampfsport und Reisen rund um die Welt. „Ich habe mit acht Jahren mit Kampfsport begonnen und war früher viel mit dem Rucksack unterwegs. Mit den Budo-Camps konnte ich meine beiden Leidenschaften, Reisen und Kampfsport, verbinden“, so Olaf van Ellen.

Mit Hollywoodstars zum Bushido Warrior

In seinen Kern-Disziplinen Jiu-Jitsu und der Selbstverteidigungsdisziplin Atemi Combat System (ACS) hat er es zu wahrer Größe gebracht. Im aktuell erschienenen Buch „Grandmasters of Martial Arts“ sind Olaf van Ellen drei Seiten gewidmet. Die World Alliance of Martial Arts zeichnete ihn 2024 mit dem 8. Meistergrad im ACS aus. Diese Disziplin hat er 2006 gemeinsam mit anderen Meistern entwickelt. Im vergangenen Jahr wurde der DFS-Mitarbeiter im Rahmen der Knights of



Bushido in Tschechien gemeinsam mit diversen Hollywoodstars für 50 Jahre Kampfsport als „Bushido Warrior“ geehrt. Eine Auszeichnung als „International Instructor of the Year“ erhielt er bereits 2002, verbunden mit der Aufnahme in die Eastern USA International Martial Arts Association Hall of Fame. Diese Auszeichnungen sind nur ein kleiner Ausschnitt seiner international anerkannten Leistungen. Er besuchte über 600 Trainingsseminare und Workshops mit Kampfsportlegenden wie Bill „Superfoot“ Wallace, Benny „The Jet“ Urquidez, Don „The Dragon“ Wilson und vielen weiteren.

Budo ist eine Lebenseinstellung.

Im Laufe der Jahre leitete Olaf van Ellen weltweit Jiu-Jitsu- und ACS-Selbstverteidigungsseminare und unterrichtete in Ländern wie China, Deutschland, Dänemark, Irland, Malta, Schweiz, Spanien, Sri Lanka, Thailand, Tschechien, den Niederlanden, USA und VAE. Er trainierte auch Mitglieder der Sri Lanka Army, Air Force, Military Police, Polizei und des Gefängnispersonals in Negombo und Welikada. Auch die Dubai Police trainierte in den Jahren 2004 und 2005 unter ihm.

„Budo ist eine Lebenseinstellung“, erläutert der Vater zweier ebenfalls Budo-begeisterter Söhne und einer Tochter. „Es geht darum, über den Tellerrand zu schauen, die andere Seite zu betrachten und erlangtes Wissen zu teilen.“ Wer aufhört zu lernen, hört auf, besser zu werden, ist er überzeugt.

So teilte er sein Wissen auch mit DFS-Kollegen. Zwischen 2003 und 2011 bot er in den Räumen der Flugsicherungsakademie ACS-Kurse an und

bildete manchen Kollegen bis zum Schwarzgurt aus. Damals war er Flugdatenbearbeiter im Center Langen. 2006 wechselte er als Platzkoordinator an den Tower Frankfurt und richtete dort im Jahr 2011 auf Bitten des damaligen Towerleiters Steffen Liebig insgesamt drei Selbstverteidigungskurse für Frauen aus. Den DFS-Mitarbeiterinnen im Schichtdienst gaben die Kurse mehr Sicherheit, wenn sie nachts vom Tower ins Parkhaus laufen mussten. Gleiches ist nun auch an der Niederlassung in Bremen vorgesehen.

In der Budo-Sportakademie Harpstedt unterrichtet Olaf Kinder und Jugendliche, darunter auch einige Kolleginkinder und Erwachsene in Jiu-Jitsu und ACS. „Die größte Erfüllung ist für mich zu sehen, wie die Kinder innerlich wachsen und selbstbewusster werden, indem wir als Trainer unser Wissen mit ihnen teilen.“ Im Jahr 2023 fand die Jiu-Jitsu-Europameisterschaft in

Deutschland statt und zwei Schülerinnen von Olaf wurden Europameisterinnen. Fünf Schülerinnen und Schüler schafften es, Vizeeuropameister zu werden. „Das macht uns als Trainer besonders stolz!“ Sein Motto: „In jedem steckt ein Löwe – finde ihn!“

— Anja Naumann —



Das traditionelle Anzünden der Öllampe soll der Veranstaltung zum Erfolg verhelfen. Hier beim Budo-Camp in Sri Lanka.



„Sehen, wie sie wachsen!“ Für Olaf van Ellen ist die Arbeit mit Kindern an der Budo-Sportakademie Harpstedt die größte Erfüllung. Foto: © Budopro-Budo gemeinsam erleben



DFS-Architektin Katrin Lowitz verantwortet die Arbeiten zum Rückbau im ehemaligen P1-Betriebsraum.

Alles muss raus!

Im ehemaligen P1-Betriebsraum der Kontrollzentrale Langen herrscht seit November geschäftiges Treiben. Dort wird derzeit der Innenausbau des Raumes entfernt.

Es war zuletzt ruhig geworden um den einstigen P1-Betriebsraum in der Kontrollzentrale Langen. Ende 2015 hatten die Lotsen die Fläche geräumt, von der aus sie gut anderthalb Jahrzehnte den Verkehr im Langener Luftraum kontrolliert hatten. Danach nutzte man den Platz als Materiallager, ehe er im vergangenen Jahr vollständig beräumt wurde.

Jetzt erwacht der Raum wieder aus dem Dornröschenschlaf – wer ihn derzeit betritt, findet sich auf einer Baustelle wieder, auf der intensiv gewerkelt wird: Im November des vergangenen Jahres hat der Rückbau des Innenausbaus begonnen und mittlerweile sind die Arbeiten ein gutes Stück vorangekommen. „Wir haben die Wandverkleidungen komplett entfernt,

die aus einem blauen Holzwerkstoff bestanden“, sagt DFS-Architektin Katrin Lowitz. „Zudem haben wir die alten Elektrounterverteilungen weggebaut – mit einer Ausnahme, die wir brauchen, um den Raum für die Arbeiten mit Strom zu versorgen.“

Das Blech wird recycelt

Wo einst holzvertäfelte Wände das Areal begrenzten, leuchten nun Beton und Mauerwerk. Beim Gang durch den Raum muss man aufpassen, nicht in eine der Öffnungen zu stürzen, wo man die Bodenplatten entfernt hat, um Zugriff auf die darunterliegenden Kabel- und Lüftungskanäle zu erhalten. Der Blick nach oben zeigt, dass auch die Demontage der Rasterdecke vorange-

schritten ist – über große Flächen sieht man nur noch das Skelett der Metallstreben, das die Decke trug. „Das Blech, aus dem die Rasterdecke bestand, wird recycelt“, sagt Katrin Lowitz. „Dafür bekommen wir eine Rückvergütung, abzüglich eines Handlingsabschlags.“

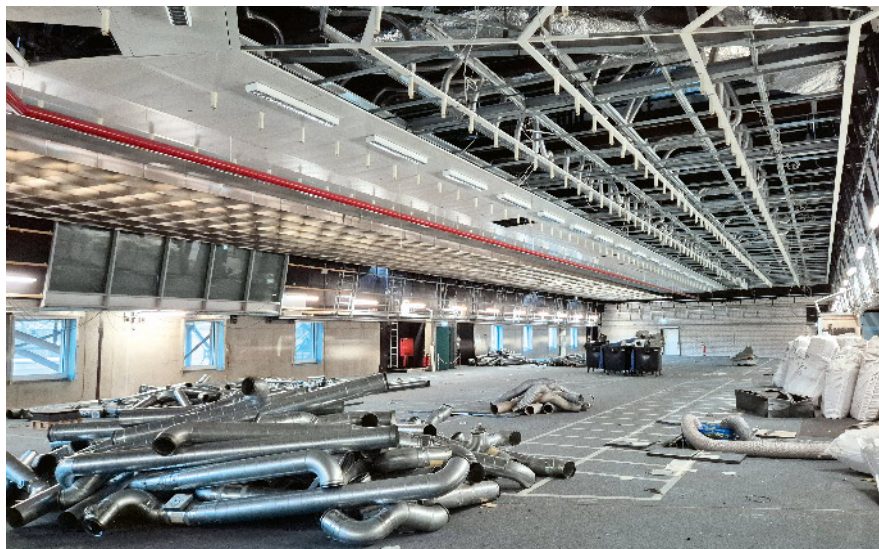
An einer Wand stehen zwei Dutzend mannshohe weiße Plastiksäcke mit dem Aufdruck „KMF-Bag“. KMF steht für Künstliche Mineralfasern, die Säcke enthalten Dämmmaterial, das auf den Deckenplatten lag und entsorgt wird. Verteilt im Raum liegen an verschiedenen Stellen silberfarbene Rohrstücke zu Haufen gestapelt. Sie gehörten zum Kühlsystem für die P1-Lotsenarbeitstische, die einst im Raum standen. „Die Rohre kamen für die Kühlung im Düsseldorfer Teil zum Einsatz, aufgrund

des späteren Ausbaus“, sagt Katrin Lowitz. „Im Frankfurter Teil hatte man noch flexible Schläuche aus Plastik verwendet, die wahrscheinlich technische Nachteile hatten.“ Die Anschlussluken für die Rohre und Schläuche, die man durch die Öffnungen im Boden sieht, werden mit F90-Brandschutzplatten aus Promat verschlossen.

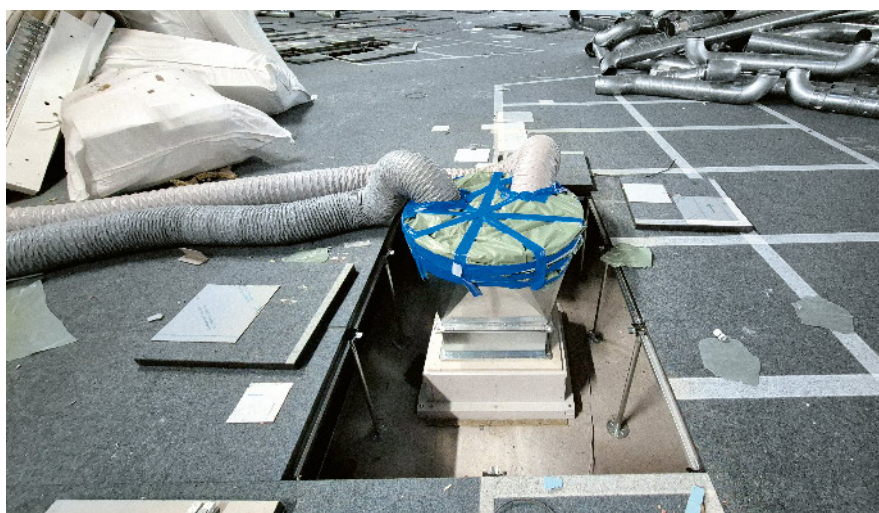
Zurückgebaut werden auch die Lüftungskanäle unter der Decke des Gestellraumes. Diese Arbeiten werden aus dem Gestellraum erledigt und erfordern besonderen Aufwand: Die Kanäle bestehen ebenfalls aus Promat, einem Material, das bei der Demontage stark bröselt, wodurch viel Staub entsteht. „Der Staub darf aber nicht in die Gestellschränke und die technischen Geräte gelangen“, sagt Katrin Lowitz. Für die Suche nach der besten Methode eines möglichst staubfreien Rückbaus hat man im Gestellraum eine Testbaustelle eingerichtet und sie komplett mit Folie eingehaust.

Wann der Rückbau der Inneneinrichtung abgeschlossen ist, lässt sich derzeit nicht genau sagen: „Wir setzen auf ein gründliches Aufräumen“, sagt Lowitz. „Sorgfalt steht an erster Stelle. Wenn die Kanäle raus sind und die Decke weg ist, fangen wir an, die restlichen Kabel auszubauen.“ Das wird eine knifflige Aufgabe, denn für die Altverkabelungen gibt es keine Dokumentation, so dass man erst herausfinden muss, welche Kabel wohin führen und vielleicht noch benötigt werden.

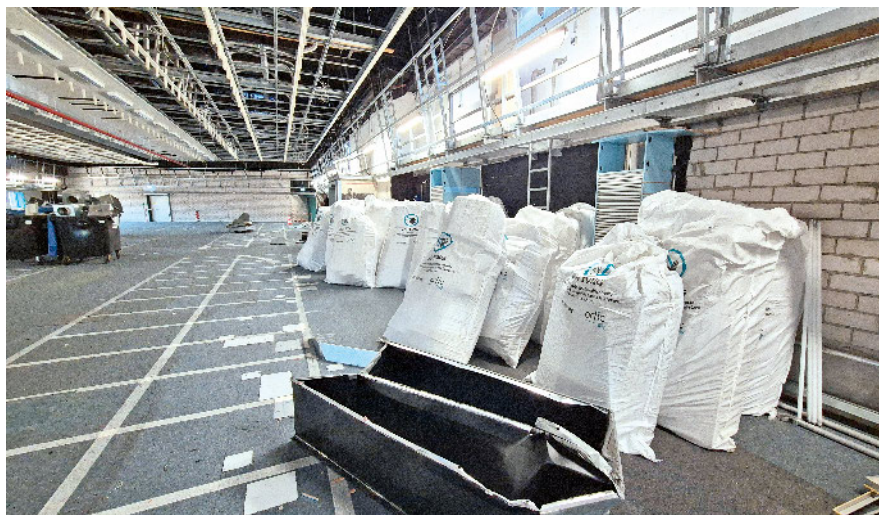
Lowitz rechnet damit, dass man circa zwei Jahre für den Rückbau nutzt, bis die eigentliche Baumaßnahme für die Neueinrichtung des Raumes beginnt. Später soll dort einmal das neue Flugsicherungssystem für Langen Operations seine Heimstatt finden.



Der einstige P1-Betriebsraum ist derzeit eine Baustelle: Die Inneneinrichtung des Raumes wird komplett zurückgebaut. Fotos: Holger Matthies



Die Schläuche im Vordergrund und die Rohrstücke rechts hinten gehörten zum Kühlsystem für die Lotsenarbeits-tische.



In diesen Säcken wartet nicht mehr benötigtes Dämmmaterial auf seine Entsorgung.

— Holger Matthies —



Blick in die Kontrollzentrale Karlsruhe. Rhein Radar wird mehr zivilen und mehr militärischen Verkehr bewältigen müssen.

Foto: DFS

Mehr Verkehr, mehr Anforderungen

Rhein Radar bereitet sich auf die Herausforderungen der kommenden Jahre vor: Steigendes Flugaufkommen, wachsende militärische Anforderungen und die Integration von Künstlicher Intelligenz. Bei einer Zieleklausur des Führungsteams in Karlsruhe wurden dazu konkrete Maßnahmen diskutiert.

„Wandel und neue Herausforderungen sind allgegenwärtig“, beschreibt Betriebsleiter Michael Jung die aktuelle Situation in Karlsruhe. „Darauf müssen wir uns vorbereiten und die richtigen Prioritäten setzen.“ Drei strategische Themenfelder stehen dabei im Fokus:

Fit for 7k

Im Sommer 2025 verzeichnete der obere Luftraum rund 6.300 Flugbewegungen – ein neuer Rekord. Wie lassen sich die erwarteten Verkehrszahlen der kommenden Jahre bewältigen? Mit

mehr Lotsen allein ist das wirtschaftlich nicht realisierbar.

Ein zentraler Hebel ist die funktionale Weiterentwicklung von iCAS sowie die Entwicklung eines Nachfolgesystems, um den Workload der Lotsen zu reduzieren und zusätzliche Kapazitäten zu schaffen. Weitere Handlungsfelder sind die Personaleinsatzplanung, das Flow Management und die Ausbildung.

Fit for OAT

Die neue geopolitische Lage und die Ressortvereinbarung der Ministerien für

Verkehr und Verteidigung bringen zusätzliche Anforderungen an die DFS als zivil-militärisch integrierte Flugsicherung. Ziel ist es, OAT – Operational Air Traffic – jederzeit anforderungsgerecht bedienen zu können, etwa für Großübungen oder den Einsatz der Drohne German Heron TP.

Komplexe Formationsflüge sind im oberen Luftraum in den letzten Jahren seltener geworden, andere Verfahren wurden durch externe Stellen übernommen. Dennoch bleibt die Flexibilität für militärische Anforderungen ein zentrales Thema.



Foto einer Militärübung. In der Fachsprache wird das Operational Air Traffic (OAT) genannt.

Foto: Bundeswehr/Christian Timmig

Humane und Künstliche Intelligenz

Wie können Mensch und KI gemeinsam für einen sicheren und leistungsfähigen Betrieb sorgen? Die DFS prüft, wie sich Automatisierung und KI sinnvoll einsetzen lassen – zunächst in Büroprozessen, um wiederkehrende Tätigkeiten zu standardisieren.

Bis KI im Kontrollraum zum Einsatz kommt, ist es noch ein weiter Weg. Dazu stehen die Experten vor Ort in engem Austausch mit den Zentralbereichen in Langen, um Doppelarbeit zu vermeiden und betriebliche Anwendungsfälle vorzustellen.

Unter der Leitung von Themenpaten werden nun konkrete Maßnahmen für

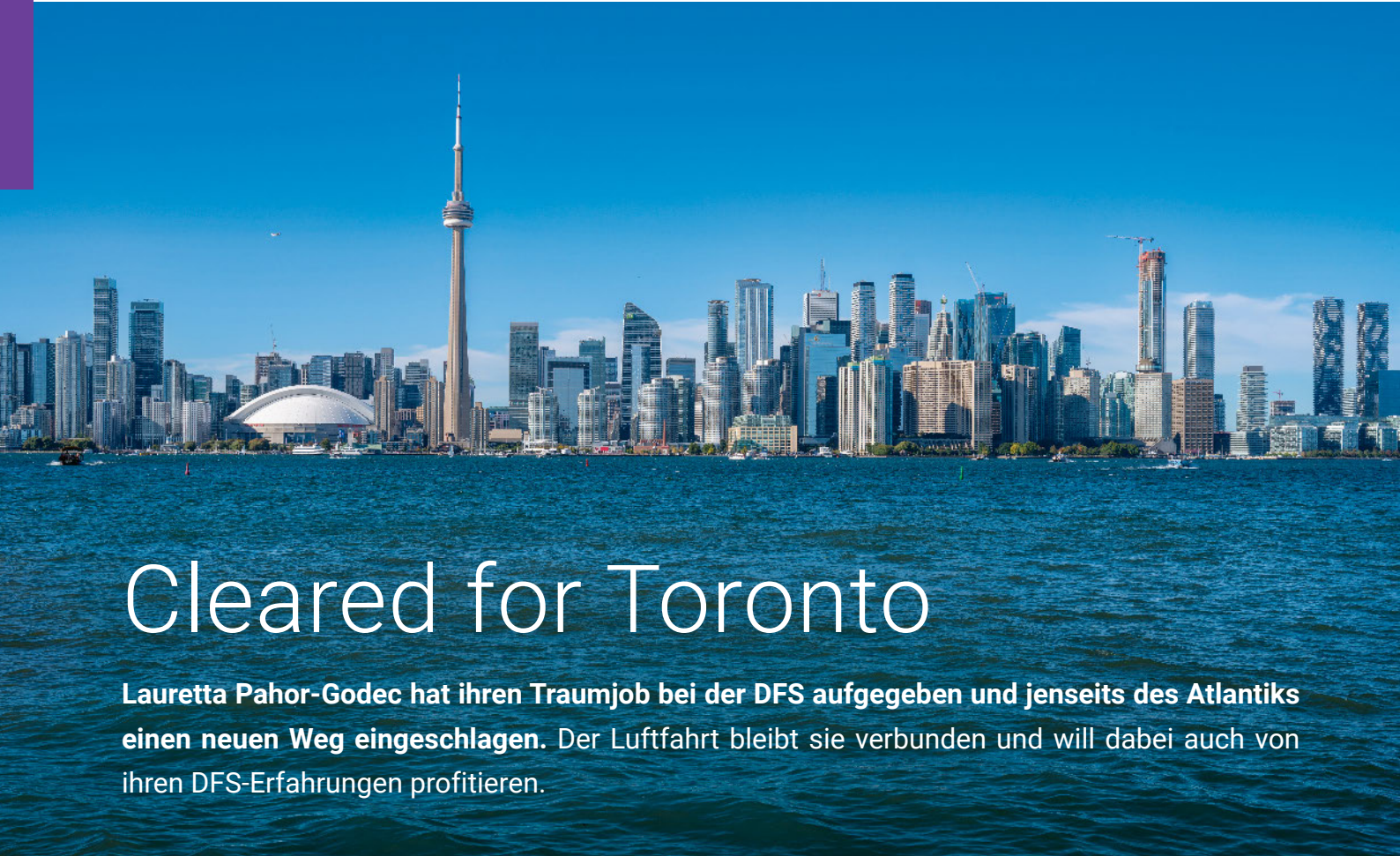
die strategischen Schwerpunkte erarbeitet. Bei allem Blick in die Zukunft gilt es jedoch, den Fokus auf die Gegenwart nicht zu verlieren und den Betrieb sowie das Netzwerk weiterhin optimal zu managen. Alle Maßnahmen erfolgen in enger Abstimmung mit der DFS-Strategie.

— Tanja Frisch —



Das Karlsruher Führungsteam bei der Zieleklausur

Foto: DFS



Cleared for Toronto

Lauretta Pahor-Godec hat ihren Traumjob bei der DFS aufgegeben und jenseits des Atlantiks einen neuen Weg eingeschlagen. Der Luftfahrt bleibt sie verbunden und will dabei auch von ihren DFS-Erfahrungen profitieren.

Wenn es eine Geschichte gibt, die zeigt, wie Lauretta Pahor-Godec tickt, dann ist es die Geschichte ihrer Studienbewerbung. Ursprünglich wollte sie Architektur studieren, hatte während der Mittelstufe bereits ein Praktikum in einem Architekturbüro absolviert. „Das hat mir viel Spaß gemacht“, sagt sie. „Aber ich habe gesehen, dass der Markt für Architekten übersättigt war und kleine Büros in ihren Gestaltungsmöglichkeiten sehr eingeschränkt sind.“

Also besorgte sie sich das Handbuch „Studienwahl“, in dem alle Studiengänge aufgeführt sind, die man in Deutschland studieren kann. „Ich wollte etwas tun, das eine kreative Komponente und praktischen Nutzen hat.“ Sie notierte sich alle Studiengänge, die interessant klangen und die man in Hamburg oder Berlin studieren kann.

Bei jedem davon recherchierte sie deren Inhalte und spätere Chancen auf dem Arbeitsmarkt. Am Ende blieben drei Studiengänge übrig, auf die sie sich bewarb – einer davon war Flugzeugbau an der Hochschule für angewandte Wissenschaften in Hamburg. „So gehe ich alle Themen an – strukturiert und systematisch“, sagt die heute 32-Jährige, die auf diese Weise den Weg in die Luftverkehrsbranche und schließlich zur Flugsicherung fand.

Ein Lebenstraum, den ich mir erfülle

Dort war sie bis zum Ende des vergangenen Jahres als Referentin im zentralen Safety Management vor allem für Business-Process-Management-

sowie Safety-Performance- und Safety-Culture-Themen zuständig. „Herzenthemen“ seien das für sie gewesen, sagt die Ingenieurin, die ihre Arbeit bei der DFS als „Traumjob“ bezeichnet. Dennoch hat Lauretta Pahor-Godec, die vor sechs Jahren als Business-Trainee bei der DFS begann, jetzt das Unternehmen verlassen und zu Jahresbeginn etwas Neues begonnen: An der University of Toronto will sie in den kommenden vier Jahren im Programm „Mechanical and Industrial Engineering“ zum Thema Human Factors forschen und ihren Doktor machen.

Was bringt eine hochqualifizierte Fachkraft dazu, ihren sicheren, gut dotierten Traumjob aufzugeben, ohne Rückkehrgarantie und mit deutlichen finanziellen Einbußen? „Das ist ein Lebenstraum, den ich mir erfülle“, sagt die 32-Jährige und erzählt davon, wie



sie am letzten Tag der Grundschule zu ihrer Mutter sagte, sie werde eines Tages und ihren Doktor machen. „Ich wusste früh, was ich wollte.“

Zielstrebig, systematisch, strukturiert – das klingt nach einem Muster-Profil, bei dem die Augen der Personaler leuchten. Doch ihr Weg war kein Selbstläufer und dass sie einmal studieren wird, keineswegs selbstverständlich. Häufige Schulwechsel zwangen sie früh dazu, sich ihr Umfeld immer wieder neu zu erschließen. Das hing mit der Arbeit ihrer Mutter zusammen, die als freiberufliche Sängerin sowie Sprach- und Gesangscoach um ihre Kunden kämpfen musste und zwei Kinder allein großzog. „Meine Mutter hat viel geleistet“, sagt Pahor-Godec. „Sie hat uns ermutigt, uns Ziele zu setzen und diese konsequent zu verfolgen.“

In der Mittelstufe setzte die 15-Jährige es durch, dass sie, gerade

neu an die Schule gekommen, vom sprachlichen ins naturwissenschaftliche Profil wechseln durfte, weil es dort ein Fach „Naturwissenschaften und Technik“ gab, an dem sie unbedingt teilnehmen wollte. „Der Praxisbezug hat mich interessiert.“

Sie lernte, dass sie sich wehren kann

Dass sie sich wehren kann, lernte sie, als sie in der Oberstufe – wieder an einer neuen Schule – von ihrer Deutschlehrerin aufs Korn genommen wurde: „Ich hatte eine Frage gestellt, die ihr nicht gefiel. Seitdem hatte sie mich im Visier, hat mich immer wieder persönlich attackiert und meine Leistungen abgewertet.“ Ausgerechnet in Deutsch, dem Fach, das sie, die gerne Aufsätze schrieb und Bücher liebt, so mochte. „Zum Glück hatte ich ein gutes Standing bei meinen Mitschülern, die mich immer verteidigt haben.“

Vor der Abitur-Klausur intervenierte ihre Mutter beim Direktor und verlangte eine faire Bewertung für die Klausur der Tochter. Mit 14 von 15 Punkten erreicht diese ein „sehr gut“ und gewann die Erkenntnis, dass man auch an negativen Erfahrungen wachsen kann. „Vorher war ich eine stille, schüchterne Schülerin, die gut performt hat. Durch diese Sache habe ich meine Stimme gefunden und bin sehr aktiv geworden.“

Bereits im Studium wurde ihr noch etwas klar: Sie will in die Praxis, bevor sie sich an eine Doktorarbeit wagt. „Bei der Bachelorarbeit habe ich gedacht: Man überlegt sich ein Thema, das man bearbeitet und über das man schreibt. Das ist auch alles gut und fundiert, doch wenn man ein Konzept entwickeln will, das in der Realität etwas bewirkt, braucht man vorher Praxiserfahrung.“ Während des Studiums hatte sie bei einem Praktikum das Trainee-Programm von Lufthansa-Technik kennengelernt und beschlossen: So ein



Lauretta Pahor-Godec hat der DFS nach sechs Jahren Adieu gesagt und wagt in Kanada einen Neuanfang.

Foto: Holger Matthies



Lauretta Pahor-Godec vor dem King's College der University of Toronto, ihrer neuen Wirkungsstätte.

Foto: privat

Programm – das ist der Weg, den ich gehen will. Bei der DFS fand sie dazu die Gelegenheit. „Ich hatte großes Glück mit meinem Mentor“, sagt sie. „Maximilian Abel hat sich sehr für mich eingesetzt und viel möglich gemacht.“ Abel, heute Leiter des Bereichs Institutionelles und Recht, hat sie damals für das Traineeprogramm mit ausgewählt: „Sie ist mir sofort aufgefallen. Sie war extrem gut vorbereitet, war fachlich top und man hat ihren unbedingten Willen gespürt, für die Flugsicherung zu arbeiten. Diese Mischung aus Zielstrebigkeit, Herzblut und Intelligenz hat mich beeindruckt.“

Dass sein ehemaliger Schützling jetzt einen neuen Weg geht, nötigt ihm Respekt ab: „Viele lassen ihre Träume, die sie am Anfang des Berufslebens haben, draußen vor dem Zaun liegen, wenn sie einen gut bezahlten, sicheren Job gefunden haben. Lauretta macht sie wahr, davor ziehe ich den Hut.“

Eigentlich wollte sie nach dem Traineeprogramm ins Projektmanagement einsteigen, doch als sie bei ihrer letzten Trainee-Station im Safety Management

Themen wie Safety Awareness, Safety Culture und Human Performance Management betreute, fand sie das spannend und orientierte sich neu. „Ich habe klare Ziele“, sagt sie. „Der Weg dahin aber ist nicht in Beton gegossen. Wenn sich eine Tür öffnet, muss man den Mut haben, hindurchzugehen.“

Die DFS hat mir mein Heading gegeben

Diese Offenheit für Neues zeigte sie schon im Studium, wo sie als Austauschstudentin im kalifornischen Long Beach gezielt Kontakte zu amerikanischen Kommilitonen suchte: „Ich wollte wissen, wie die Menschen dort leben und lernen.“

Noch etwas anderes fand sie durch diese Offenheit – ihren Freund, der Engländer ist und den sie während des Masterstudiums an der Universität in Nottingham kennenlernte. „Ich habe durchgesetzt, dass wir zu Hause nur Englisch miteinander sprechen“, sagt

sie, deren Liebe dem britischen Stil, der britischen Literatur und dem britischen Humor gilt. Derzeit arbeitet ihr Freund an der Frankfurter Goethe-Uni an seiner Promotion, danach will er zu ihr nach Kanada ziehen.

Von ihren interkulturellen Erfahrungen hofft sie in Toronto zu profitieren, wo sie zu Themen wie Automation Failure und Human Automation Interaction forschen wird. „Das sind Themen, die in der Flugsicherung eine wichtige Rolle spielen“, sagt sie. Ob sie irgendwann zur DFS zurückkehrt, weiß sie noch nicht. Die Zahl der Beschäftigten aus den verschiedensten Abteilungen und Bereichen, die zu ihrer Abschiedsfeier gekommen waren, lässt darauf schließen, dass sie bei vielen willkommen wäre. Und zeugt zugleich davon, dass für die nach außen oft sehr sachlich wirkende Ingenieurin soziale Kontakte einen hohen Stellenwert haben. Eine Gewissheit nimmt sie auf jeden Fall mit: „Die DFS hat mir mein berufliches Heading gegeben.“

— Holger Matthies —



Erhebliche Verbesserungen für den Luftverkehr

Über drei Millionen Flüge, weniger Verspätungen, doch auch mehr Drohnensichtungen:
Die DFS hat eine Bilanz des Jahres 2025 gezogen.

Die Zahlen sind beeindruckend: Rund drei Millionen (3,071) Flugbewegungen fanden im Jahr 2025 im deutschen Luftraum statt. Dies ist ein Plus von 3,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr (2,969 Millionen). Mehrfach wurde im vergangenen Jahr die Marke von über 10.000 Flügen täglich im deutschen Luftraum überschritten. Spitzentag war der 18. Juli 2025 mit 10.220 Flügen. Ein solches Verkehrsaufkommen gab es zuletzt im Jahr 2019. Diese Daten unterstreichen das erneute Wachstum des Luftverkehrs nach der Corona-Pandemie, obgleich die Zahlen noch immer unter dem Vorkrisenniveau liegen.

Trotz des gestiegenen Verkehrsaufkommens konnten die Verspätungen im Vergleich zum Vorjahr stark gesenkt werden. Die Maßnahmen zur Effizienz- und Kapazitätssteigerung zeigen Wirkung: Um die Arbeit der Fluglotsen produktiver zu gestalten, wurden die Flugsicherungssysteme verbessert und das Management des Luftraums opti-

miert. Auch die verstärkte Personalgewinnung zur Nachführung von Fluglotsen wirkt sich positiv aus. Im vergangenen Jahr stellte die DFS 140 Nachwuchskräfte ein, für 2026 sind 150 Neueinstellungen geplant.

Gleichzeitig ist zu berücksichtigen, dass Verspätungen zahlreiche Ursachen haben und die Flugsicherung nur einen sehr geringen Anteil daran trägt. Die durchschnittliche flugsicherungsbedingte Verspätung liegt aktuell bei rund 30 Sekunden pro Flug (2024: 50 Sekunden).

Behinderung durch Drohnen

Bis zum 31. Dezember 2025 wurden im deutschen Luftraum 225 Behinderungen durch Drohnen registriert – das sind deutlich mehr als im Jahr 2024 mit 161 Ereignissen. Die DFS nimmt dieses Thema sehr ernst, stimmt sich bei jeder

einzelnen Sichtung eng mit ihren Partnern am Flughafen ab und reagiert umgehend, um den sicheren Flugbetrieb zu gewährleisten. Seit dem Jahr 2025 sind zudem Einheiten der Bundespolizei mit Detektionssystemen ausgestattet, sodass der deutliche Anstieg der Meldungen auch auf diese technologische Verbesserung zurückzuführen sein könnte.

Die Flugsicherung setzt auf Modularisierung ihrer Systeme, um Digitalisierungsprozesse zu beschleunigen. Die Idee der Aufteilung komplexer Systeme in kleinere, unabhängige Module, die flexibel kombiniert und angepasst werden können, findet breite Zustimmung in der europäischen Flugsicherungswelt und wurde vorangetrieben. „2025 war ein Jahr mit erheblichen Verbesserungen für den Luftverkehr“, sagt Dirk Mahns, DFS-Geschäftsführer Flugsicherungsbetrieb.

— red —



DFS-Fluglotsen in der Kontrollzentrale München.

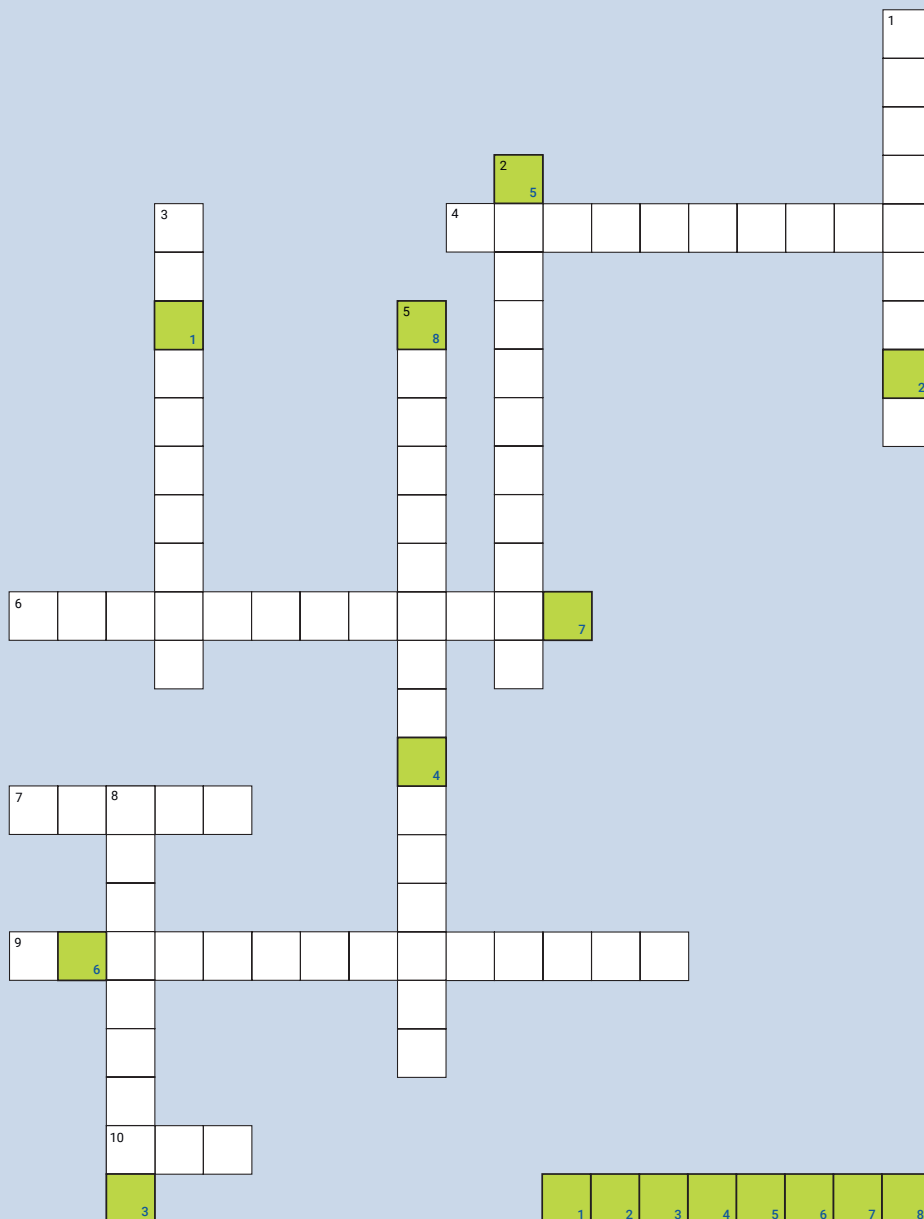
Rätsel *direct*

Horizontal

4. Zeigt die Vertikalgeschwindigkeit an, also mit wieviel Fuß man steigt oder sinkt.
6. Winkel zwischen Tragfläche (Profilsehne) und Luftstrom (Anblasrichtung)
7. Flugbenzin für Flugzeuge mit Kolbenmotoren
9. Kleines ein- oder zweimotoriges Flugzeug
10. Umsteige Flughafen, auch Drehkreuz genannt

Vertikal

1. Wird in der Luftfahrt als Begriff für den Temperaturanstieg mit zunehmender Höhe gebraucht.
2. Instrument, welches die Flugeschwindigkeit eines Luftfahrzeugs im Bezug zu seiner umgebenden Luft anzeigt.
3. Flugzeuge, die aus einem einzigen riesigen Flügel bestehen und keine Seiten- oder Höhenruder haben.
5. Art der Landung, bei der das Aufsetzen mit Hauptfahrwerk und Bugfahrwerk gleichzeitig erfolgt.
8. Kennzahl, die aussagt, welche horizontale Strecke ein Flugzeug bei einem bestimmten Höhenverlust zurücklegen kann.



1	2	3	4	5	6	7	8
---	---	---	---	---	---	---	---

Lösungswort

Senden Sie Ihre Lösung mit dem Betreff „Rätsel“ an direct@dfs.de – und mit etwas Glück erhalten Sie einen kleinen Preis.

Die Lösung der Ausgabe 2/2025 lautete „Luftraum“. Gewonnen haben Tobias Weidlich, Iris Gillet, Anika Gehrke, Jürgen Schmidt, Matthias Kohaut. Herzlichen Glückwunsch!



Baustellen

In den vergangenen Wochen musste ich öfters zum Arzt. Nichts Schlimmes, nur ein paar kleinere Baustellen, die beim Check-up im vergangenen Herbst aufgefallen waren. Nun also Ultraschall, Blutabnahme, Langzeitblutdruckmessung. Dazu wird einem ein kleines Kästchen umgeschnallt und eine Manschette um den Oberarm. Dann sitzt man im Homeoffice und bekommt alle Viertelstunde den Arm aufgepumpt wie einen Fahrradreifen, leider auch abends und in der Nacht. Was auch immer da gemessen wurde: Schlaf kann es nicht gewesen sein. Kaum war ich das Foltergerät wieder los, ging es weiter zum Zahnarzt. Vergangenes Jahr ist eine Brücke zerbröselte. Nun durfte ich mir die Farbe der Ersatzteile aussuchen, die demnächst eingebaut werden.

Ich bin jetzt Mitte fünfzig, da ist das wohl ganz normal, die ersten Verschleißerscheinungen. Aber blöd ist es trotzdem, außerdem komme ich mir noch gar nicht so alt vor. Das geht offenbar auch anderen so, habe ich gelesen: Der Schauspieler Leonardo Di Caprio, jetzt auch schon über 50, ist vom Gefühl her Anfang 30. Die Moderatorin Michelle Hunziker sagt, sie fühle sich mit Ende 40 wie eine 25-Jährige. Bei mir ist es schwankend. Wenn ich auf dem Weg zu einem Termin über die Gänge federe, würde ich sagen: Es ist fast so wie 2004, als ich neu zur DFS kam. Wenn ich nach einem langen Teams-Tag vom Schreibtisch aufstehe und die Schultern knacken lasse, eher nicht.

Natürlich mache ich Sport, um in Form zu bleiben. Ich stemme Gewichte im Get-fit-Studio, ich fahre viel mit dem Rad und gehe schwimmen, ich nehme statt des Aufzugs die Treppe. Natürlich

trage ich auch eine Fitnessuhr, die unerbittlich alles Mögliche misst, die Zahl der Stockwerke und den Herzschlag und das Schlafprofil. Heute Nacht zum Beispiel habe ich genug geschlafen, hatte aber nur wenig REM-Schlaf. „Kreativität und Problemlösung fallen heute evtl. schwer“, warnt mich die Uhr dann. Ich hoffe, das macht sich in diesem Text nicht negativ bemerkbar.

Seit ein paar Monaten mache ich sogar Yoga, das ist gut für Entspannung und Beweglichkeit. Leider gehören zum Yoga eine ganze Reihe fieser Übungen. Sie tragen niedliche Namen wie „herabschauender Hund“, „Krähe“ oder „Baum“ und haben gemeinsam, dass man sie als Ü-50-Jähriger, der noch nie besonders gelenkig war, nicht ganz so gut hinbekommt. Wenn ich mal wieder bei der Standwaage das Gleichgewicht nicht halten kann, fühle ich mich wie ein rostiger Baukran mit Schlagseite.

Eine gute Übung ist dann, einfach mal über den Campus zu schlendern. Da gibt es, so wie bei mir, auch überall Baustellen. Die Akademie bekommt ein neues Dach und die Unternehmenszentrale auch – das Gebäude ist ja schon seit mehr als 20 Jahren nicht ganz dicht. Das Parkett in der UZ-Cafeteria wurde herausgefräst und neu verlegt, im alten P1-Betriebsraum sieht es aus wie auf einem Wertstoffhof. Überall wird gewerkelt und geschraubt, das ist irgendwie tröstlich. Alles geht kaputt, aber vieles davon lässt sich reparieren.

Außerdem, finde ich: Verglichen damit habe ich mich doch ganz gut gehalten. Über 50 Jahre – klar, das ist Altbau. Aber wenigstens ohne größeren Dachsaden.

— Christopher Belz —

Impressum

direct – Das Magazin der DFS

Herausgeber:

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Fabio Ramos, Leiter
Konzernkommunikation

Redaktion:

Sandra Ciupka (verantwortlich)
Tel.: +49 (0)6103 707-4122
E-Mail: sandra.ciupka@dfs.de

Christopher Belz

Tel.: +49 (0)6103 707-4120

E-Mail: christopher.belz@dfs.de

Holger Matthies

Tel.: +49 (0)6103 707-4124

E-Mail: holger.matthies@dfs.de

Sven Chamberlain

Tel.: +49 (0)6103 707-4114

E-Mail: sven.chamberlain@dfs.de

Tanja Frisch

Tel.: +49 (0)6103 707-4184

E-Mail: tanja.frisch@dfs.de

Anja Naumann

Tel.: +49 (0)421 5372-116

E-Mail: anja.naumann@dfs.de

Rüdiger Mandry (Schlussredaktion)

Tel.: +49 (0)6103 707-4195

E-Mail: ruediger.mandry@dfs.de

Layout und Umsetzung:

RGD Plus GmbH in 63225 Langen

Titelbild: shutterstock

Produziert mit sozialer Verantwortung
www.rehagmbh.de



Anschrift der Redaktion:

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Redaktion **direct**
Am DFS-Campus 10
63225 Langen
E-Mail: direct@dfs.de

Nachdruck nur mit
Genehmigung.



DEIN PILOTSHOP UND KOMPETENTER ANSPRECHPARTNER FÜR DIE ALLGEMEINE LUFTFAHRT.

Hochwertige Produkte für deinen Flugbedarf, fortschrittliches Schulungsmaterial für die Pilotenausbildung und Luftfahrt-Experten mit Leidenschaft. Hier erwartet dich qualifizierte Beratung mit umfassender Expertise.

Hier mehr erfahren:



EISENSCHMIDT
DFS GROUP



www.eisenschmidt.aero · info@eisenschmidt.aero · +49 6103 20596-0