Vereinigung Cockpit

VC INFO | 03/2026

Mitgliedermagazin der Vereinigung Cockpit



© Vereinigung Cockpit / KI-generiert

Ein Jubiläum mit blinden Flecken

100 Jahre Lufthansa – 100 Jahre Verantwortung

Aufarbeitung ist eine Chance.
Das Lufthansa-Management droht sie zu verspielen.



Beitragsermittlung 2025 - Jetzt teilnehmen!

Wie wird euer Mitgliedsbeitrag ermittelt?
Damit unsere Gemeinschaft stark bleibt und die Arbeit der VC gewährleistet werden kann, tragen alle Mitglieder mit ihrem Beitrag dazu bei. Die Berechnung erfolgt transparent und orientiert sich am Einkommen des jeweiligen Vorjahres. Im Rahmen der diesjährigen Mitgliederversammlung wurde beschlossen, den Beitragssatz auf 0,74 % zu senken. Diese Anpassung gilt rückwirkend zum 1.1.2025.

So wird euer Beitrag ermittelt:
Der Beitrag beträgt grundsätzlich 0,74 % des steuerpflichtigen Einkommens. Unter bestimmten Voraussetzungen ist jedoch eine Reduzierung möglich, da bestimmte Zahlungen den beitragspflichtigen Betrag mindern:

- Rückzahlungen und Zinsen für Ausbildungsdarlehen werden berücksichtigt.
- Bei Ryanair/Malta Air fließen die Zahlungen zur betrieblichen Altersvorsorge (Small Backpay, Large Backpay, Monthly Contribution) mit ein.
- Bei Airbus sind Beiträge zur französischen Pilotenvorsorge CRPN ebenfalls nicht beitragspflichtig.
- Bei unterjährigem Eintritt fallen die Mitgliedsbeiträge nur für die Monate an, in denen ihr bereits Mitglied gewesen seid.
- Im Falle flugmedizinischer Untauglichkeit zahlt ihr lediglich 5 € pro Monat – hierfür benötigen wir einen entsprechenden Nachweis.
- Solltet ihr in einer nicht von der VC tarifierten Airline tätig sein, beträgt der Monatsbeitrag Pauschal 20€; die Beitragsermittlung haben wir bereits für alle Betroffenen erstellt. Ihr müsst somit an der Beitragsermittlung 2025 nicht mehr teilnehmen.

Was ihr dafür tun müsst:
Klickt auf den unten angegeben Link oder scannt den QR-Code. Reicht euren Bruttoarbeitslohn zusammen mit der entsprechenden Lohnsteuerbescheinigung über den Mitgliederbereich unserer Website ein. Auch Änderungen eures Status – etwa Ausbildung, Arbeitslosigkeit oder Fluguntauglichkeit – könnt ihr dort melden.

Die Teilnahme an diesem Prozess ist verpflichtend: Alle Mitglieder, die zur Beitragsermittlung angeschrieben wurden, müssen die erforderlichen Nachweise einreichen.

Vielen Dank für eure Unterstützung und euer Engagement!

Hier geht's zur Beitragsermittlung:

https://vcockpit.de/mitgliedsbereich/mein-cockpit/beitragsermittlung.html

Editorial

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

„100 Jahre Lufthansa“ – die Airline feiert in diesem Jahr mit viel Stolz und Traditionsbewusstsein ihr Jubiläum. Doch wer sich auf 100 Jahre Geschichte beruft, muss auch Verantwortung für diese Geschichte übernehmen. Dazu gehört, sich auch mit den dunklen Kapiteln der Vergangenheit ehrlich, transparent, kritisch und schonungslos auseinanderzusetzen.
Ob die Lufthansa diesem Anspruch gerecht wird, daran haben im Laufe des Jahres viele unserer Mitglieder Zweifel geäußert. Wir haben diese Bedenken zum Anlass genommen, dieses Thema zum Schwerpunkt dieser Ausgabe der VC Info zu machen. Dafür haben wir uns intensiv mit dem Thema beschäftigt und mit Menschen gesprochen, die sich mit der Geschichte des Unternehmens und den Anforderungen an eine glaubwürdige Aufarbeitung auskennen.

Die **Stiftung Erinnerung, Verantwortung und Zukunft (EVZ)** beleuchtet in einem Gastbeitrag, wie eine verantwortungsvolle Aufarbeitung von Unternehmensgeschichte gelingen kann. Der Historiker **Lutz Budrass**, der bereits 2016 umfassend zur Geschichte der Lufthansa und zum Einsatz von Zwangsarbeitern geforscht hat, setzt sich kritisch mit dem im März erschienenen Lufthansa-Jubiläumsband auseinander. Seine Analyse, in der er auf erhebliche Lücken hinweist, dürfen wir in dieser Ausgabe abdrucken.

Ein weiteres sehr wichtiges Thema dieser Ausgabe sind die Veränderungen in unserem Vorstand: Katharina Dieseldorff hat ihr Amt als Vizepräsidentin aus familiären Gründen niedergelegt. Mit ihrer Weitsicht, ihrem strategischen Gespür und ihrer ruhigen, besonnenen Art hat sie unsere Vorstandsarbeit entscheidend geprägt. Dafür danke ich ihr auch persönlich von Herzen. Liebe Katharina, ich freue mich sehr für Dich und wünsche Dir und Deiner Familie für diesen neuen, schönen Lebensabschnitt alles erdenklich Gute.

Mit **Oliver Löwe** übernimmt ein erfahrener und politisch bestens vernetzter Kollege die Vizepräsidentschaft. Er kennt unsere Vereinigung hervorragend und wird insbesondere den Austausch mit Politik, Verbänden und Gewerkschaften weiter ausbauen.



© Vereinigung Cockpit e.V.

Andreas Pinheiro, Präsident der Vereinigung Cockpit

Die bislang von ihm verantwortete Mitgliederbetreuung übernimmt künftig **Felix Kuhlmay**. Der Condor-Pilot bringt wertvolle Erfahrung aus der Tarif- und Verbandsarbeit mit. Ich glaube, dass wir uns damit sehr gut neu aufgestellt haben.

Manche Ereignisse verändern die Welt und bleiben auch Jahrzehnte später unvergessen. Der **11. September 2001** ist ein solches Ereignis. 25 Jahre nach den Terroranschlägen auf das World Trade Center und das Pentagon blicken wir zurück auf einen Tag, der auch die Luftfahrt nachhaltig verändert hat.

Natürlich widmen wir uns auch den aktuellen Themen unserer Verbandsarbeit. Wir berichten über die erneute Kandidatur von **Tanja Harter** für das Amt der ECA-Präsidentin, für das sie von der VC nominiert wurde. Außerdem beschäftigen wir uns mit der Mehrflugstundenvergütung bei Lufthansa CityLine – einem Thema von großer Bedeutung für die betroffenen Kolleginnen und Kollegen.

Diese Ausgabe spannt damit einen Bogen zwischen Vergangenheit und Gegenwart. Denn so unterschiedlich die Themen auch sein mögen, eines verbindet sie: Es geht um die Interessen, die Verantwortung und die Stimme der Pilotinnen und Piloten.

Ich wünsche Euch eine interessante und anregende Lektüre.

Euer Pin

Inhalt

06 **Katharina Dieseldorff zieht sich aus Vorstandsarbeit zurück**

07 **Oliver Löwe wird Vizepräsident**

08 **„Persönliche Erreichbarkeit ist mir ein besonderes Anliegen“**
Felix Kuhlmay wird Vorstand Mitgliederbetreuung

09 **Jubiläum mit blinden Flecken**
Lufthansa feiert 100 Jahre Firmengeschichte

10 **Freiflug für einen Kriegsverbrecher**
Gastbeitrag zum Unternehmensjubiläum der Lufthansa von Lutz Budrass

18 **„Die Lufthansa erzeugt eine Makellosigkeit, die es nicht gab“**
Interview mit Wirtschaftshistoriker Lutz Budrass

19 **Ein offener und ehrlicher Dialog wäre ein Anfang**
Ein Kommentar von Oliver Löwe

21 **„Aufarbeitung ist mehr als eine historische Studie“**
Gastbeitrag der Stiftung Erinnerung, Verantwortung und Zukunft (EVZ)

23 **„Wir wussten: Die Welt ist jetzt eine andere“**
Interview mit Uwe Harter, der am 11. September 2001 in Gander strandete

27 **Als die Luftfahrt noch nach Antworten suchte, hatte die VC bereits eine Papier**

29 **„Wir wissen nicht, wie sehr der Turm schon wackelt“**
Interview mit ECA-Präsidentin Tanja Harter

31 **Nur jeder vierte Pilot würde seinen Beruf weiterempfehlen**
Ergebnisse der forsa-Mitgliederbefragung

33 **„Manche denken: Dieser Geruch gehört halt dazu.“**
Interview mit Daniel Tandoi, AG OHM

35 **Kabinenluft: Neue Ansätze, neue Lösungen**
Aktuelle Technologien und Entwicklungen beim Thema Kabinenluft

36 **IFALPA HELCOM in Montreal: Weichenstellung für den Hubschrauberbetrieb der Zukunft**

38 **VC-Urgestein Gunter Ahlf wird 90**

39 **Nachruf auf Dieter Harms**

40 **Treffen der ECA Legal Working Group in Brüssel**
Fluggastrechte, Lohntransparenz, Sorge um gewerkschaftliche Rechte

41 **VC verklagt Lufthansa auf digitalen Zugang**
Mitgliederwerbung per dienstlicher E-Mail soll Koalitionsfreiheit im digitalen Zeitalter sichern

42 **„Cityline soll sich auf eine Klagewelle einstellen“**
Interview mit Bianca Scheidt, Leiterin der Rechtsabteilung

44 **Drohnenvorfall in Leipzig**
Vereinigung Cockpit sieht größte Schwachstelle bei Detektion und klaren Zuständigkeiten

46 **Wie der Vater, so die Tochter**
Michael und Sophie Gertz über ihren Weg ins Cockpit und den Austausch im Alltag

48 **„Ein pinker Pin verhindert keinen Krebs. Aber er kann ein Gespräch auslösen.“**
Interview mit Bernd Römmelt zum Pinktober

50 **Kosmische Strahlung**
Neue Studie deutet auf erhöhtes Krebsrisiko bei Flugpersonal hin

52 **Airport News**
Aktuelle Informationen aus den Local Runway Safety Teams der Flughäfen

54 **Noch Platz in der Garage?**
Exklusiv für VC-Mitglieder - Flugsimulator abzugeben

60 **Mitglied werden**

62 **Impressum**

Katharina Dieseldorff zieht sich aus Vorstandsarbeit zurück

Lieber Kolleginnen und Kollegen,

nach einer für mich ganz besonderen und intensiven Zeit lege ich mein Amt als Vizepräsidentin der Vereinigung Cockpit aus familiären Gründen zum heutigen 23. September nieder. Für mich beginnt nun ein neuer persönlicher Abschnitt, auf den ich mich sehr freue.

Die Zeit im Vorstand war für mich eine besondere Erfahrung, die ich nicht missen möchte. Ich durfte gemeinsam mit vielen engagierten Menschen Verantwortung übernehmen, diskutieren und mich für die Interessen unserer Kolleginnen und Kollegen einsetzen.

Mein besonderer Dank gilt meinen Kolleginnen und Kollegen im Vorstand für die enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit. Ebenso danke ich den Mitgliedern der Tarifkommissionen, den Kolleginnen und Kollegen aus der Flight Safety, unserem Beirat und natürlich den hauptamtlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern.

Vor allem aber möchte ich unseren vielen Mitgliedern danken – für ihr Vertrauen und für den Rückhalt, den ich während meiner Amtszeit erfahren durfte.

Aus meiner Zeit im Vorstand nehme ich vor allem eine Überzeugung mit: Der Wert einer starken Interessenvertretung für uns Pilotinnen und Piloten kann kaum hoch genug eingeschätzt werden.

Unsere Berufsgruppe hat sehr spezifische Interessen und trägt eine besondere Verantwortung. Diese Interessen finden aber nur dann ausreichend Gehör, wenn wir bereit sind, gemeinsam für sie einzustehen.

Und wir sollten uns bewusst machen, wie außergewöhnlich das ist, was wir mit der Vereinigung Cockpit haben. Eine derart starke, eigenständige Interessenvertretung für unsere Berufsgruppe ist keine Selbstverständlichkeit. Vor mehr als 25 Jahren gab es ein historisches Zeitfenster, in dem es möglich war, diese Stärke und Eigenständigkeit aufzubauen. Niemand kann davon ausgehen, dass sich ein solches Zeitfenster noch einmal öffnen würde, wenn wir das Erreichte heute aus der Hand gäben.



© Vereinigung Cockpit e.V.

Katharina Dieseldorff

Wir erleben immer wieder, dass Arbeitgeber versuchen, eine starke Interessenvertretung auf Arbeitnehmerseite zu schwächen, ihren Einfluss zu begrenzen oder sie gar zu bekämpfen.

Dem müssen wir uns entschieden entgegenstellen. Es liegt an uns allen, die VC gemeinsam zu erhalten, weiterzuentwickeln und – wenn es notwendig ist – auch zu verteidigen.

Die Vereinigung Cockpit lebt dabei nicht allein von den Menschen, die gerade ein Amt innehaben. Sie lebt von allen, die sich einbringen, Verantwortung übernehmen und das Projekt gemeinsam tragen.

Ich wünsche der Vereinigung Cockpit, meinen Kolleginnen und Kollegen und uns als Pilotenschaft für die kommenden Herausforderungen Zusammenhalt, Mut und eine starke gemeinsame Stimme.

Meinem Vorstandskollegen Oliver Löwe, der in der heutigen Vorstandssitzung zum Vizepräsidenten gewählt wurde, wünsche ich viel Erfolg. Er bringt gerade in der Mitgliederbetreuung viel Erfahrung mit, ist stark in der politischen Arbeit und gut in der Verbändewelt vernetzt.

Danke für diese besondere Zeit.

Eure Katharina Dieseldorff

Oliver Löwe wird Vizepräsident

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

ich freue mich sehr auf die neue Aufgabe als Vizepräsident der Vereinigung Cockpit und bedanke mich für das Vertrauen, das mir meine Vorstandskolleginnen und -kollegen entgegenbringen.

Katharina Dieseldorff hinterlässt große Fußstapfen. Ihre Weitsicht, ihr strategisches Geschick und ihre besonnene, ruhige Art waren für unsere Vorstandsarbeit ein großer Gewinn. Von ihr übernehme ich neben der Vizepräsidentschaft auch den Bereich Internationales.

Das Ressort Mitgliederbetreuung, das ich bisher verantwortet habe, werde ich aufgrund meiner neuen Aufgaben leider nicht weiterführen können. Umso mehr freue ich mich, dass mein Vorstandskollege Felix Kuhlmay diese wichtige Aufgabe übernehmen wird.

Als Vizepräsident möchte ich mich in enger Abstimmung mit unserem Präsidenten künftig intensiv in die politische Arbeit einbringen und die Beziehungen zu anderen Verbänden auf nationaler und europäischer Ebene weiter ausbauen. Mir ist wichtig, dass unsere Anliegen Gehör finden und wir uns aktiv in die für uns relevanten Debatten einbringen.



© Vereinigung Cockpit e.V.

Oliver Löwe, Vizepräsident Vereinigung Cockpit

Gleichzeitig bleibt mir der direkte Austausch mit unseren Mitgliedern ein besonderes Anliegen. Auch in meiner neuen Funktion möchte ich den Dialog mit unseren Mitgliedern weiter ausbauen.



Follow us on Social Media

https://www.vcockpit.de/follow-us

„Persönliche Erreichbarkeit ist mir ein besonderes Anliegen“

Felix Kuhlmay übernimmt im VC-Vorstand die Mitgliederbetreuung von Oliver Löwe

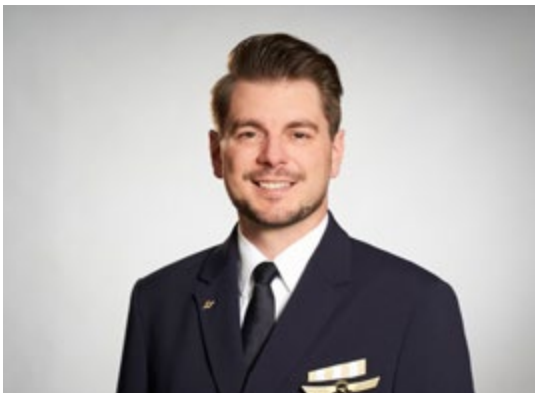
Liebe Kolleginnen und Kollegen,

Oliver Löwe hat als bisheriger Vorstand für Mitgliederbetreuung in den vergangenen Jahren bereits viel bewegt und einen wichtigen Wandel angestoßen: weg von der reinen Verwaltung unserer Mitglieder, hin zu einer aktiven und persönlichen Mitgliederbetreuung. Besonders die persönliche Betreuung der Mitglieder und der Weg hin zu einer stärkeren Digitalisierung standen für Oliver dabei im Fokus. In meinen ersten Gesprächen mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern konnte ich bereits einen guten Eindruck davon gewinnen, wie viel sich in den vergangenen Jahren verändert hat und wie viel Oliver erreicht hat. Diesen Weg möchte ich fortsetzen und gemeinsam mit dem Team weiterentwickeln.

In meiner langjährigen Arbeit als Mitglied der Tarifkommission bei Condor habe ich erfahren, wie wichtig es ist, dass die VC in einem engen und kontinuierlichen Austausch mit ihren Mitgliedern steht. Diese Erfahrung möchte ich auch in meine neue Aufgabe einbringen.

Besonders wichtig ist mir deshalb der direkte Dialog mit unseren Mitgliedern. Ich möchte den persönlichen Kontakt weiter stärken und dazu beitragen, dass die VC für ihre Mitglieder nahbar, greifbar und erreichbar ist. Die VC ist für mich nicht Dienstleister, sondern vor allem eine Gemeinschaft. Ich möchte zuhören, erfahren, welche Themen unsere Mitglieder beschäftigen, und besser verstehen, was sie von ihrer VC erwarten. Denn eine starke VC lebt nicht nur von ihrer tarifpolitischen Arbeit, sondern vor allem von den Menschen, die sich in ihr zusammenschließen und sie gemeinsam tragen.

Ein zentraler Schwerpunkt des Ressorts bleibt die Betreuung unserer Mitglieder und die Gewinnung neuer Mitglieder. Gleichzeitig wollen wir die Angebote für unsere bestehenden Mitglieder weiterentwickeln, den Austausch untereinander fördern und die VC als solidarische Gemeinschaft noch stärker erlebbar machen.



© Vereinigung Cockpit e.V.

Felix Kuhlmay, Vorstand Mitgliederbetreuung der Vereinigung Cockpit

Die Mitgliedschaft in einem Verband oder einer Gewerkschaft ist heute keine Selbstverständlichkeit. Gerade deshalb ist es mir wichtig, dass für unsere Mitglieder sichtbar und spürbar wird, welchen konkreten Mehrwert die VC für sie bietet und warum es sich lohnt, Teil dieser Gemeinschaft zu sein.

Besonders wichtig ist mir darüber hinaus, auch persönlich ansprechbar zu sein, wenn Anliegen nicht unmittelbar über die Mitgliederbetreuung geklärt werden können. Jedes Mitglied soll die Möglichkeit haben, sich direkt an mich zu wenden, schriftlich oder telefonisch. Ich möchte dabei helfen, Anliegen an die richtige Stelle zu bringen und gemeinsam möglichst schnell eine Lösung zu finden. Diese persönliche Erreichbarkeit ist mir ein besonderes Anliegen.

Ich freue mich sehr auf die neue Aufgabe, auf viele Gespräche und darauf, gemeinsam mit dem Team und unseren Mitgliedern die Mitgliederbetreuung der VC weiterzuentwickeln.

So erreicht Ihr Felix Kuhlmay:
mitgliederbetreuung@vcockpit.de,
0176 169 591 15

Jubiläum mit blinden Flecken

Die Lufthansa feiert in diesem Jahr mit Flugzeug-Sonderlackierungen und viel Tamtam ihr „100-jähriges“ Jubiläum. Mit Stolz und Nostalgie blickt der Konzern auf seine Unternehmensgeschichte zurück. Auch wenn umstritten ist, ob die Lufthansa tatsächlich 100 Jahre alt wird, lässt sich die Konzernspitze davon nicht beirren.

100 Jahre Unternehmensgeschichte bedeuten im Jahr 2026 aber auch, dass man sich mit sehr dunklen Kapiteln beschäftigen muss. Die Lufthansa hat während der Zeit des Nationalsozialismus systematisch Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeiter eingesetzt, die unter unmenschlichen Bedingungen arbeiten mussten. Sie wurden gedemütigt und entrechtet; sehr viele verloren ihr Leben. Diejenigen, die überlebten, trugen die Folgen oft ein Leben lang.

Einer, der diese Geschichte genau kennt, ist der Historiker Lutz Budrass. Mit seinem viel beachteten Buch „Adler und Kranich“ hat er die Geschichte der Lufthansa und ihre Verstrickungen während des Nationalsozialismus bereits 2016 umfassend aufgearbeitet. Nun hat Budrass den neuen Jubiläumsband der Lufthansa unter die Lupe genommen. Seine Analyse zeigt: An manchen Stellen möchte die Lufthansa lieber nicht so genau hingucken.



© Bundesarchiv, Bild 1011-397-0023-17 / Fotograf(in): Lifta

Freiflug für einen Kriegsverbrecher

Die Lufthansa feiert in diesem Jahr ihr hundertjähriges Bestehen und hat zu diesem Anlass den Band „Lufthansa – Die ersten 100 Jahre“ herausgebracht. Darin werden auch die dunkelsten Kapitel der eigenen Vergangenheit nicht ausgespart – zumindest auf den ersten Blick.

Lutz Budrass
Wirtschaftshistoriker

Die Lufthansa blendet ihre aufs Engste mit der illegalen Aufrüstung während der Weimarer Republik verwobene Geschichte aus und weist auch sonst auffällige Lücken auf.

In den späten 1990er Jahren betrat eine Kundin das Ladengeschäft des Antiquitätenhändlers Michael Maué in Lüneburg, die ihm ein ungewöhnliches Angebot machte. Sie sei die Nichte des 1972 verstorbenen Erhard Milch und wolle dessen Nachlass verkaufen. Milch war Generalfeldmarschall des Großdeutschen Reiches, aber bis 1945 auch Vorstand und Aufsichtsratsvorsitzender der 1926 gegründeten Lufthansa gewesen. Das war beides umso bemerkenswerter, da er väterlicherseits aus einer jüdischen Familie stammte. Alles das spiegelte sich in Milchs Nachlass. Er enthielt dessen Marschallstab, zahlreiche in- und ausländische Orden, Milchs Wehrpass und dessen NSDAP-Mitgliedsbuch, aber auch Korrespondenz, die zeigt, wie er 1933 versuchte, seine jüdische Herkunft zu verschleiern. Eher unscheinbar fanden sich darin auch zwei sogenannte Ehrenkarten der Lufthansa aus den beiden letzten Lebensjahren Milchs, 1971 und 1972. Eigenhändig vom damaligen Vorstandsvorsitzenden der Lufthansa, Herbert Culmann, unterzeichnet, berechtigten



© privat

Der Wirtschaftshistoriker Lukas Budrass

sie Milch zur unentgeltlichen Nutzung der Dienste der Lufthansa auf ihrem innerdeutschen Streckennetz.

Die verschwiegene Ehrenkarte

Obschon Maué 2012 im Selbstverlag eine Dokumentation veröffentlichte, in der eine der Ehrenkarten sogar abgebildet ist, werden sie im neuen Buch der Gesellschaft für Unternehmensgeschichte (GUG) – „Lufthansa: Die ersten 100 Jahre" – nicht erwähnt. Es ist gerade erschienen, und wird schon im Untertitel als „Erstmalige Gesamtdarstellung der Geschichte der Lufthansa seit der Gründung 1926" angepriesen. Mehr noch, Erhard Milch kommt in dem Teil des Buches über die Geschichte der Lufthansa seit der Neugründung 1953 überhaupt nicht vor. Er war als einer der schlimmsten Kriegsverbrecher in einem der sogenannten Nürnberger Nachfolgeprozesse angeklagt und zu einer lebenslangen Freiheitsstrafe verurteilt worden. Im Buch der GUG heißt es deshalb, Milch sei politisch diskreditiert gewesen, so dass nach der vorzeitigen Entlassung aus der Haft 1954 „kein beruflicher Wiedereinstieg bei der Lufthansa" erfolgte. Sicher, Milch ist trotz seiner Bedeutung nur ein Detail in der langen Geschichte der Lufthansa, aber durch das Verschweigen der Ehrenkarten drängen sich doch zwei Fragen auf: Wird in dem Buch der GUG noch mehr verschwiegen und sagt das Verschweigen der Ehrenkarten etwas über das Geschichtsverständnis der Lufthansa aus?

Auch meine Beschäftigung mit der Lufthansa begann mit der GUG. Hans Pohl, einer ihrer Gründer, gab 1986 gemeinsam mit zwei Mitarbeiterinnen eine „Dokumentation" zur Geschichte von Daimler-Benz in der NS-Zeit heraus, die die Rolle des Konzerns so ober-



©Hermann Historica

Ehrenkarte der Lufthansa für Erhard Milch unterzeichnet vom damaligen Vorstandsvorsitzenden Herbert Culmann

flächlich und verharmlosend darstellte, dass die Hamburger Stiftung für Sozialgeschichte des 20. Jahrhunderts unter der Leitung von Karl-Heinz Roth darauf mit einer fulminanten Gegenstudie antwortete. Roths Daimler-Benz-Buch machte klar, wie wenig wir über die Luftrüstung im NS-Deutschland wussten, so dass ich mich entschied, der Frage auf den Grund zu gehen und meine Dissertation darüber zu schreiben. Das entsprechende Buch – „Flugzeugindustrie und Luftrüstung in Deutschland, 1918–1945" – kam 1998 heraus.

Unterdessen hatte die Lufthansa begonnen, sich auf ihren 75. Geburtstag im Jahr 2001 vorzubereiten. Der Schriftsteller Joachim Wachtel sollte dafür ein ganz neues Buch über ihre Geschichte schreiben, und er nahm die Aufgabe ernst. Er war auch so ehrlich einzuräumen, dass er nicht erklären konnte, warum die Lufthansa 1944 fast 8.000 Zwangsarbeiter hatte. Hier kam ich ins Spiel, denn Wachtel kannte mein Buch und schlug der Lufthansa vor, ich solle eine Art Ergänzung zu seinem Manuskript verfassen. Im Herbst 1999 fing ich mit der Arbeit an, knapp ein Jahr später war meine Studie fertig.

In der Zwischenzeit hatte sich der Wind in der Lufthansa jedoch gedreht. Es wurde entschieden, das gesamte Projekt zu beenden. Nicht nur mein Manuskript über die Zwangsarbeiterbeschäftigung verschwand in der Schublade, sondern auch das Buch von Wachtel. Statt des 75. Geburtstags sollte nun der 50. Jahrestag des ersten Fluges der Lufthansa nach dem Zweiten Weltkrieg gefeiert werden. Wer dafür gesorgt hatte und warum das überhaupt geschah, wurde mir nie erklärt. Vielleicht gab meine Studie den Anlass dazu, hatte ich doch beispielsweise herausgefunden, dass die Lufthansa in großem Umfang Kinder als Zwangsarbeiter beschäftigt hatte. Aber vielleicht war es auch bloß Willkür.

Ich konnte jedoch erreichen, dass mein Manuskript wenigstens auf Anfrage verschickt wurde. Nach knapp zehn Jahren wurde Christoph Weber, einer der mutigsten deutschen Dokumentarfilmer, darauf aufmerksam. Für seinen Film unter dem Titel „Fliegen heißt siegen" – ein Motto der Lufthansa aus den 1930er Jahren – traf Weber sogar einige der Opfer, die als Kinder bei ihr geschuftet hatten, und er fand einen Filmausschnitt, in dem sich der langjährige Aufsichtsratschef Emil Georg von Stauss 1941 brüstete, Milch, mittlerweile auch Staatssekretär im Reichsluftfahrtministerium, habe einmal gesagt, das „Dritte Reich" sei bei der Lufthansa schon 1926 „wirkungsvoll gewesen". Wenige Monate nach der Ausstrahlung des Films bekam ich das Angebot des Blessing-Verlags, eine ganz neue, eigene Geschichte der Lufthansa von der Gründung bis zur Wiedergründung in den 1950er Jahren zu schreiben.

Mein Buch „Adler und Kranich. Die Lufthansa und ihre Geschichte 1926–1955" lag rechtzeitig zum 90. Geburtstag des Unternehmens 2016 vor. Ich wollte darin vor allem deutlich machen, wie die Lufthansa als staatliches Unternehmen, das dauernd auf Subventionen angewiesen war, in den politischen Umbrüchen seit der Gründung handelte, und wie das die Wahrnehmung ihrer Geschichte formte. Und ich wollte zeigen, wie sehr die heutige Lufthansa in einer Kontinuität mit ihrer Vorgängergesellschaft steht. Denn die Führung der zweiten Lufthansa hatte sich mittlerweile darauf versteift, nichts mit der ersten, 1950/51 liquidierten, Lufthansa zu tun zu haben.

Ich fand von Anfang an, dass das Buch so gelungen war, dass die Lufthansa sich gut und gerne dazu hätte bekennen können, immerhin hatte ich auch im Archiv des Konzerns forschen dürfen. Als „Adler und Kranich" fast fertig war, entschied die Lufthansa-Führung jedoch, das abgebrochene Projekt von 1999/2000 nun doch noch zu realisieren. Gut eine Woche vor dem Erscheinen von „Adler und Kranich" brachte sie das Buch Wachtels heraus, in dessen Umschlag ein Exemplar meiner Zwangsarbeiterstudie eingelegt war.



© Bundesarchiv Bilddatenbank Bild 183-J00683

Generalfeldmarschall Keitel, Reichsführer SS Himmler und Generalfeldmarschall Milch 1942

Politik der Weißen Weste

Damit nicht genug. Als sich der 100. Geburtstag der Lufthansa näherte, hörte ich, dass der Konzern mit der GUG ins Geschäft gekommen war. Die gab es nämlich immer noch, mittlerweile sogar doppelt. An die Seite des Wissenschaftsvereins war eine gleichnamige GmbH getreten, also ein kommerzielles Unternehmen, darauf spezialisiert, die Nachfrage nach Unternehmensgeschichten zu bedienen. Die GUG kündigte an, zum 100. Geburtstag eine neue Geschichte der Lufthansa verfassen zu lassen. Als Autoren gewann sie Hartmut Berghoff, Manfred Grieger und Jörg Lesczenski. Alle drei sind durch unterschiedliche Studien in der Unternehmensgeschichte ausgewiesen und ich kenne alle drei seit über dreißig Jahren.

Ich hatte trotzdem eine leise Sorge. Geisteswissenschaft ist öffentlich. Es gibt keinen Schutz, wenn ein kommerzielles Unternehmen aus wissenschaftlichen Erkenntnissen anderer Profit schlägt. Ich war deshalb auf den ersten Blick fast überrascht, meine Forschungen im Buch der GUG so ausführlich gewürdigt zu finden. Damit fängt das eigentliche Problem aber erst an. Denn auf den zweiten Blick fällt auf, dass die Geschichte der Lufthansa vor, während und nach der NS-Zeit im Buch der GUG kräftig verschönert wird. Sehr viel wird weggelassen, eben auch die Ehrung des Kriegsverbrechers Milch. Mit den dichten Hinweisen auf meine Forschungsergebnisse, in denen es diese Lücken nicht gibt, wird versucht, das zu verschleiern. Dagegen wehre ich mich.

Das Buch der GUG hat ein klares Bauprinzip, das davon ausgeht, dass es drei scharfe Zäsuren in der Geschichte der Lufthansa gibt. Die ersten beiden werden markiert durch den Anfang und das Ende des NS-Regimes. Die dritte, noch tiefere, durch die „Vollprivatisierung", die den um 1997 erreichten Zustand bezeichnet, als es keine staatliche Beteiligung an der Lufthansa mehr gab. Das markiert den Beginn des Beitrags von Hartmut Berghoff, der eine leuchtende Gegenwart als Grundlage zum Aufbruch in eine strahlende Zukunft beschreibt. Dagegen ist nichts zu sagen. Das Buch der GUG hat aber den Fehler, dass die Geschichte der Lufthansa vor der „Vollprivatisierung" keineswegs als die eines Unternehmens im Staatsbesitz geschrieben wird.



© Bundesarchiv Bilddatenbank Bild 1011-168-0893-11 / Fotograf: Walter Dick

Flugzeug Ju 52 „Otto Falke"

Es erweckt im Gegenteil den Eindruck, dass der Staat auch in der Zeit vor der „Vollprivatisierung“ nichts in der Lufthansa zu sagen hatte. Das führt zu etlichen Fehldeutungen – und das fängt direkt bei der Frage an, warum die Lufthansa überhaupt gegründet wurde.

Die Lufthansa entstand 1926, als es wegen der wirtschaftlichen Schwierigkeiten des Junkers-Konzerns, den katastrophalen Ergebnissen der illegalen Rüstung und der politischen Entspannung seit dem Ende der Ruhrbesetzung ein kleines Zeitfenster gab, eine Art Politik der weißen Weste zu formulieren: Indem die deutsche Regierung die Mittel für die illegale Luftrüstung in den zivilen Luftverkehr umlenkte, demonstrierte sie ihre Aufrichtigkeit, was im Gegenzug hoffen ließ, dass die Alliierten mittelfristig bereit sein würden, über das Luftwaffenverbot im Versailler Vertrag zu verhandeln. Die Lufthansa war von Anfang an ein Gegenstand der großen Politik und das wird im Buch der GUG ausgeblendet.

Der Erfinder der Lufthansa und der Politik der weißen Weste war Ernst Brandenburg, Chef der Abteilung Luftfahrt im Reichsverkehrsministerium. Die Reichswehr willigte zähneknirschend in die Umlenkung der für sie vorgesehenen Mittel ein, weil Brandenburg sie insgeheim überzeugen konnte, dass durch Aufträge der Lufthansa ohnehin wichtige Ziele in der Rüstung erreicht würden, weil die Flugzeugfirmen so den Serienbau trainierten. Waffen mussten dabei gar nicht produziert werden. Dafür brauchte Brandenburg aber erhebliche Subventionen, die von den Volksvertretungen bewilligt werden mussten. Das Geld ließ sich durch eine intensive und ebenfalls ziemlich teure Luftfahrtpropaganda locker machen. Die Lufthansa produzierte unentwegt Bilder, die Fortschritt und Fernweh illustrierten – und vor allem die Trauer über die verlorenen Kolonien linderten: Weiße Helden, dunkle Völker, Palme, Flugzeug mit Kranich – das war das gängige Luftfahrtbild der späten 1920er Jahre. Das Buch der GUG führt die Subventionen an die Lufthansa zwar ausgiebig auf, bleibt aber in der Honigfalle hängen, die die Bilder über Fliegen, Fortschritt, ferne Länder auch heute noch sind. Sie werden ausgiebig verwendet und die entsprechenden Episoden unermüdlich nacherzählt.

Militärs ohne Namen

Der Name Brandenburgs fällt im Buch der GUG hingegen nur ein einziges Mal. Die Bilanzkommission, ein 1928 etabliertes Gremium aus Beamten der wichtigsten Reichsministerien unter der Führung von Kurt Weigelt, Direktor der deutschen Bank, fortan das strategische Forum der Lufthansa, kommt ebenfalls nur einmal vor. Die Offiziere der Reichswehr, die dezidierte Vorstellungen darüber hatten, was die Lufthansa in der luftwaffenlosen Zeit für sie erreichen sollte, werden namentlich überhaupt nicht erwähnt. Sie sind im ganzen Buch „die Militärs“. Das ist besonders deshalb fatal, weil eine entscheidende Wende in der Geschichte der Lufthansa damit unterschlagen wird. Die Reichswehrführung hatte 1932 angesichts der zähen Verhandlungen auf der Genfer Abrüstungskonferenz die Nase voll davon, dass eine zivile Luftverkehrsgesellschaft mit den eigentlich für sie vorgesehenen Mitteln unterhalten wurde – und sich bei der Zulassung einer Luftwaffe doch nichts tat. Die Dokumente zur offenen Militarisierung der Lufthansa waren Anfang 1933 bereits unterschrieben. Nur die Ernennung Hitlers zum Reichskanzler rettete sie, weil der nun erst recht einen Tarnmantel für die Aufrüstung brauchte.

Die Turbulenzen begannen nicht erst 1932. Die sich abzeichnende Wirtschaftskrise setzte schon bei den Haushaltsverhandlungen im Frühjahr 1929 ein dickes Fragezeichen hinter den größten Subventionsempfänger der Weimarer Republik. Die Lufthansa wehrte sich nach Kräften, am Ende hatte sie aber nur ein Mittel, die Kürzungen abzuwenden. Sie drohte offen mit dem Seitenwechsel zu den Nazis. Der Vorstand Erhard Milch lud Hermann Göring regelmäßig in das beste Restaurant Berlins ein, Hitler wurde ein Flugzeug ausgeliehen, und Milch und sein Vorstandskollege Wronsky spielten Empfangskomitee, wenn Hitler in Tempelhof einschwebte. Alles mehr oder weniger öffentlich und gut sichtbar, damit die Botschaft ankam: Wir haben eine Alternative.

Die Annäherung an die Nazis war strategisches Instrument der Lufthansa in der späten Weimarer Republik. Das Buch der GUG deutet die Hinwendung zum NS hingegen als persönliche Verfehlung einzelner Lufthanseaten, die schon länger „in engem Austausch“

mit führenden Nazis standen. Das wird aber erst im Kapitel über die Geschichte der Lufthansa in der NS-Zeit erzählt. Hitler und Göring erscheinen, abgesehen von einem kurzen Personenkommentar über Milch, erst dort.

Die Darstellung der NS-Zeit ist abermals durchdrungen von einer nicht enden wollenden Liste von Erfolgen im Luftverkehr und technischen Fortschritten aller Art. Die zentrale Rolle der Lufthansa in der frühen Aufrüstung wird nur oberflächlich erwähnt. Hier weicht das Buch der GUG auch von der Gewohnheit ab, in erster Linie das Handeln von Lufthanseaten darzustellen. Robert Knauss, 1934/35 vierter Mann im Vorstand der Lufthansa, fehlt im Text. Das liegt wohl daran, dass er nicht nur Chef des Behelfsbombergeschwaders war, zu dem die Lufthansaflugzeuge in der Schattenluftwaffe zusammengefasst wurden, sondern einer der Erfinder des Prinzips dieser Geschwader. Das führt zu dem kuriosen Effekt, dass Knauss, der 1926 an einem Pionierflug nach China beteiligt gewesen war, zwar prominent auf einem Bild zu sehen ist, im Text aber verschwiegen wird.
Die Deutungen in den beiden Kapiteln zur NS-Zeit sind insgesamt etwas verschwommen. Die Lufthansa war ein Unternehmen überwiegend im Reichsbesitz und es wurde faschistisch, weil Deutschland faschistisch wurde. Dazu brauchte es keine neuen Nazis in der Führung. Milch, väterlicherseits zwar jüdischer Herkunft, aber aus einer Breslauer Bankiersfamilie stammend, oder Carl-August von Gablenz aus einer Adelsfamilie der Oberlausitz, nach einer Karriere in der Lufthansa seit 1934 Mitglied im Vorstand, kamen mit dem neuen Regime gut zurecht.

Verbrechen verharmlost

Die Ergebnisse meiner Zwangsarbeiterstudie werden zwar angemessen referiert; um einen plastischen Eindruck von der Zwangsarbeiterbeschäftigung bei der Lufthansa zu bekommen, empfehle ich trotzdem eher den Film von Christoph Weber – er liegt bei Youtube. Im Buch der GUG gibt es sonst aber die Tendenz, die Beteiligung führender Lufthanseaten an den NS-Verbrechen klein zu schreiben. „Zumindest auf der Führungsebene“ sei die Lufthansa „nicht als aktivistischer Akteur der nationalsozialistischen Judenverfolgung“ aufgetreten, heißt es. Milch und Gablenz seien zwar mit dem Reichsluftfahrtministerium „verzahnt“ gewesen – was immer das bedeutet – aber Milch sei nur eine „massenhafte für viele tödliche Ausbeutung von Zwangsarbeitern in der Flugzeugindustrie“ nachgewiesen worden. Das ist eine unerträgliche Verharmlosung.

Milch war inoffiziell seit Juni, offiziell seit November 1941 Generalluftzeugmeister, das heißt er war Chef der Luftrüstung und herrschte in dieser Eigenschaft über einen Unternehmenskomplex, in dem über zwei Millionen Menschen arbeiteten. Fast unmittelbar nach seiner Ernennung machte er Gablenz zum Chef seines Planungsamtes, das heißt zu seinem Stabschef. Milch und Gablenz waren für die abrupte Radikalisierung der Arbeitskräfterekrutierung in der Luftrüstung verantwortlich, als durch das Scheitern des Feldzugs in der Sowjetunion der Zugriff auf die sowjetischen Flugzeugwerke vereitelt wurde, mit denen Milch fest gerechnet hatte.

Die Radikalisierung ging bei weitem über die „massenhafte Ausbeutung von Zwangsarbeitern“ hinaus. Sie war eine aktive Beteiligung am Holocaust. Die erste Räumung eines jüdischen Ghettos im Generalgouvernement überhaupt – bei hartem Frost in der südpolnischen Stadt Mielec am 9. März 1942 – einschließlich Selektion, Erschießung der Alten in einem Vorort, Abtransport und spätere Ermordung von Frauen und Kindern im Vernichtungslager Lublin-Majdanek, ging auf ein Abkommen von Milch und Gablenz mit Himmler und der SS zurück. Denn die beiden wollten die jüdischen Männer aus dem Ghetto für das von Ernst Heinkel übernommene Flugzeugwerk Mielec rekrutieren. Annähernd gleichzeitig entstanden – ebenfalls auf Initiative von Milch und wahrscheinlich Gablenz bei Himmler – sogenannte KZ-Werke: Flugzeugfabriken, in denen fast ausschließlich KZ-Häftlinge arbeiteten. Das erste war das von Heinkel in Oranienburg, das Häftlinge aus Sachsenhausen ausbeutete. Da Heinkel einen Fotografen zum Sammelpunkt auf dem Marktplatz in Mielec geschickt hatte, existieren zahlreiche Fotografien vom Ende der jüdischen Gemeinde dort. Keine von diesen hat es in das Buch der GUG geschafft. Dort gibt es hingegen ein Foto des Staatsbegräbnisses für Gablenz, den „ein Absturz“ im August 1942 „aus dem Leben riss.“



©Vereinigung Cockpit e.V.

Anlässlich des Jubiläums erschienen: Lufthansa. Die ersten 100 Jahre.

Es ist ein generelles Problem des Buches der GUG, dass Anekdoten unkritisch wiedergegeben werden. Eben weil die Lufthansa viel zu verbergen hatte, produzierte sie unentwegt Wohlfühlgeschichten zur Ablenkung. Das angebliche Bonmot von Göring über die jüdische Herkunft von Milch – „wer Jude ist, bestimme ich" – das nirgendwo belegt ist, wird indirekt reproduziert, obwohl damit der Eindruck erweckt wird, selbst Göring sei im Kern doch kein mörderischer Antisemit gewesen. Etliche dieser Anekdoten gehen auf Otto John zurück, der im Juli 1944 nach dem gescheiterten Attenat auf Hitler über Lissabon nach Großbritannien fliehen und nach Kriegsende aus dieser Rolle heraus nach Belieben Entlastungen verfassen konnte. John versteifte sich beispielsweise darauf, Gablenz in die Nähe des Widerstands zu rücken. Das war wohl ein Grund Straßen an den früheren Hauptverwaltungen der Lufthansa in Köln nach Gablenz zu benennen. Das Buch der GUG schweigt sich darüber aus. Die Stadt Köln nahm das 2019 zurück. John entlastete auch Werner Kreipe, der schon am Hitlerputsch 1923 teilgenommen hatte, später Generalstabschef der Luftwaffe wurde und Anfang der 1950er Jahre als Beamter in das Bundesverkehrsministerium und von dort in den Aufsichtsrat der Lufthansa gelangte.

Kunterbunte Erfolgsgeschichte

Wenngleich die Auseinandersetzung über Kreipe erwähnt wird, werden die Auslassungen in dem Kapitel über die Gründung der zweiten Lufthansa noch zahlreicher. Das hängt wohl damit zusammen, dass der zweite Teil des Buches der GUG erst recht als kunterbunte Erfolgsgeschichte geschrieben wird, bei der eine Erwähnung der beträchtlichen Schwierigkeiten der Lufthansa stören würde, mit ihrer NS-Vergangenheit ins Reine zu kommen. Auch hier wird die Staatlichkeit der Lufthansa in den Hintergrund geschoben, also der Umstand, dass ihre Unternehmensstrategie bis weit in die 1960er Jahre hinein im Bundesverkehrsministerium gemacht wurde, in dem viele ehemalige Nazis saßen; Kreipe, wie erwähnt, aber auch Kurt Knipfer, einer der besten Freunde Milchs, der schon

bei der Gründung 1926 dabei gewesen war. Knipfer wird nicht angemessen gewürdigt, wie überhaupt die Beamten in den beteiligten Bundesministerien, deren „Spielzeug" die Lufthansa sei, wie ein Publizist 1963 schrieb.

Als Walter Luz, Alleinvorstand der Lufthansa in den späteren Kriegsjahren, 1955 als sogenannter Spätheimkehrer anklopfte, exerzierte Knipfer an ihm modellartig das Verfahren, das sich in der Lufthansa beim Umgang mit allzu Belasteten eingebürgert hatte. Sie wurden in Stellungen bei weniger exponierten Institutionen oder auch in die „Notgemeinschaft ehemaliger Lufthanseaten" vermittelt, um später zu entscheiden, ob sie in das operative Geschäft zurückgeholt werden konnten. Luz kam zum Flughafen Frankfurt/M.

Ganz entgegengesetzt ging die Lufthansa mit ihren früheren Angestellten um, wenn sie wegen ihrer jüdischen Herkunft hatten emigrieren müssen. Erich Schatzki, Technischer Direktor, 1934 entlassen und seit 1941 in den Vereinigten Staaten, blieb außen vor, obwohl er sich große Hoffnungen gemacht hatte, obwohl er mit der amerikanischen Flugzeugtechnik vertraut war (was die Lufthanseaten sich mühsam aneignen mussten), und obwohl er eine Zierde für die Lufthansa gewesen wäre. Die Namen von Luz und Schatzki kommen in der Wiedergründungsgeschichte des Buches der GUG nicht vor.

Die jüdische Herkunft wird hingegen im Fall des Mannes unterschlagen, der überhaupt die erste Idee hatte, wie die Lufthansa wiedergegründet werden könne: Eric Heiman, seit 1929 in der Schweiz, um auch den französischen Markt für seine Luftfahrtzeitschriften zu erschließen, hatte einen Teil seiner Familie im Holocaust verloren. Er streckte trotzdem die Hand aus und entwickelte den Plan für eine deutsche Luftverkehrsgesellschaft, die offen für Beteiligungen aus anderen europäischen Ländern sein sollte. „Schuman-Plan der Luft" nannte Heiman sein Konzept.

Er wurde systematisch ausgebootet und dabei waren nach meiner Deutung auch antisemitische Töne zu hören.

Ein Lob für Hitler

Wie wenig die Gründer der zweiten Lufthansa dazu bereit waren, an der ersten etwas schlecht zu finden, zeigt sich am allerersten Versuch nach dem Krieg, ihre Geschichte zu schreiben. Kurt Weigelt, 1926 einer der Initiatoren, seit 1943 starker Mann im Aufsichtsrat der ersten und zehn Jahre später auch der zweiten Lufthansa, gönnte sich 1953 den Luxus einer kleinen Broschüre, um der Wiedergründung eine gewisse historische Tiefe zu geben. Das war Holzklasse der Unternehmensgeschichte, zusammengeklebt aus der Festschrift zum zehnten Jubiläum 1936 und den Geschäftsberichten der folgenden Jahre. Beim aufmerksamen Lesen fiel allerdings auf, dass Weigelt mittendrin ein dickes Lob für Hitler untergebracht hatte, was dazu führte, dass die Aktiengesellschaft für Luftverkehrsbedarf, wie die Lufthansa damals hieß, die 500 Exemplare, die an Prominenz an Wirtschaft und Politik gegangen waren, mühsam wieder einsammeln musste. Obwohl diese Anekdote immerhin eine erbauliche Pointe hat, fehlt auch sie im Buch der GUG.

Dieser Überblick mag reichen, um zu zeigen, dass das Verschweigen der Ehrenkarten für Erhard Milch, einen Impulsgeber und Täter bei der Ermordung der Juden Europas, kein Zufall ist. Das Buch der GUG versucht systematisch, die Verwicklung der Lufthansa in die NS-Verbrechen auf die Jahre zwischen 1933 und 1945 einzugrenzen, um darum herum eine ungetrübte Erfolgsgeschichte präsentieren zu können. Geschichtspolitik wiegt im Buch der GUG über die Lufthansa schwerer als Wissenschaft. Die Führung der Lufthansa ist anscheinend in erster Linie daran interessiert, eine historische Ergänzung für ihre leuchtende Gegenwart zu bekommen. Sie will Tradition stiften, nicht kritisch Geschichte erzählen.

Erstveröffentlicht in der Tageszeitung Junge Welt, Freitag, 27. März 2026

„Die Lufthansa erzeugt eine Makellosigkeit, die es nicht gab“

Der Wirtschaftshistoriker Lutz Budrass kritisiert die Erzählung vom Neuanfang der Lufthansa in den 1950er Jahren. Vor allem der Umgang mit ehemaligen Luftwaffenpiloten werde dabei weitgehend ausgeblendet.

Herr Budrass, die Lufthansa erzählt ihre Nachkriegsgeschichte gern als Geschichte eines Neuanfangs. Was fehlt Ihnen daran?
Vor allem die Konflikte. Es wird der Eindruck erweckt: 1953 wird eine neue Lufthansa gegründet, man stellt junge Leute ein, bildet sie aus, und wenig später fliegen sie mit modernen Maschinen nach New York. So einfach war es nicht.

Besonders deutlich wird das bei den Piloten?
Ja. Eine der größten Auseinandersetzungen nach 1945 war die Frage, welche Piloten wieder eingestellt werden sollten. Man konnte nicht einfach so tun, als beginne alles bei null. Es gab erfahrene Piloten aus der alten Lufthansa und vor allem Männer, die während des Krieges in der Luftwaffe geflogen waren. Und die Luftwaffe war kein Wehrmachtsteil gewesen, der unpolitisch gewesen wäre. Damit stellte sich zwangsläufig die Frage nach ihrer persönlichen und politischen Vergangenheit. Diese Debatte zog sich bis in die siebziger Jahre hinein.

Gleichzeitig brauchte die neue Lufthansa genau diese fliegerische Erfahrung für ihren Start.
Natürlich. Genau darin liegt der Widerspruch. Deutschland durfte nach dem Krieg zunächst überhaupt keinen eigenen Luftverkehr betreiben. Als die Lufthansa zurückkehrte, brauchte sie erfahrenes Personal. Der Wiederaufbau war personell sehr viel stärker mit der Vergangenheit verbunden, als es die glatte Erzählung vom Neubeginn vermuten lässt.

Warum tut sich die Lufthansa so schwer damit, diese Ambivalenz zu erzählen?
Die Lufthansa versucht, von sich und für ihre Mitarbeiter eine „Makellosigkeit“ zu erzeugen, die in der Realität nicht existiert. Das ist für mich der entscheidende Punkt. Ein starkes Unternehmen neigt dazu, seine heutige Stärke rückwirkend in seine Geschichte hineinzuprojizieren. Dabei wäre es genau umgekehrt glaubwürdiger: Man müsste die Widersprüche benennen.



© privat

Ein offener und ehrlicher Dialog wäre ein Anfang

Ein Kommentar von Oliver Löwe



©Vereinigung Cockpit e.V.

Vizepräsident Oliver Löwe

Die Lufthansa feiert 100 Jahre Unternehmensgeschichte. Das Jubiläum wäre eine Gelegenheit, souverän mit der eigenen Vergangenheit umzugehen und gemeinsam mit den Beschäftigten nach vorne zu blicken. Doch dazu gehört mehr als ein festlicher Rückblick.

Viele unserer Mitglieder blicken mit gemischten Gefühlen auf das Jubiläum. Sie befürchten, dass die Verstrickung der damaligen Luft Hansa in das NS-Regime bei all den Feierlichkeiten zu kurz kommt. Und dass Fragen offenbleiben, die gerade in einem solchen Jubiläumsjahr eine Antwort verdient hätten.

Es ist schwer zu verstehen, warum sich der Vorstand mit der Aufarbeitung dieser Vergangenheit offenbar so schwertut. Die heutigen Verantwortlichen tragen keine persönliche Schuld an den Verbrechen der NS-Zeit. Wohl aber tragen sie Verantwortung dafür, wie das Unternehmen heute mit seiner Geschichte umgeht. Ein offener und ehrlicher Dialog wäre ein Anfang.

Denn die Beschäftigten sind Teil dieses Unternehmens, nicht bloß Publikum seiner Feierlichkeiten. Daran ändern auch Veranstaltungen wenig, für die man sich erst bewerben musste. Wer Beteiligung ernst meint, muss auch zuhören. Gerade dann, wenn Fragen unbequem sind.

Für uns als Gewerkschaft hat die Auseinandersetzung mit dem Nationalsozialismus eine besondere Bedeutung. Die Nationalsozialisten zerschlugen die freien Gewerkschaften, beseitigten das Streikrecht und unterbanden unabhängige Tarifverhandlungen.

Diese Geschichte verpflichtet uns, genau hinzusehen. Und das Gespräch über jene Fragen zu suchen, die unsere Mitglieder beschäftigen.

Gerade heute, da demokratische Grundwerte unter Druck geraten, ist es wichtiger denn je, die Verbrechen der NS-Zeit klar zu benennen.

Das „Nie wieder" darf nicht zur wohlfeilen Formel werden. Eine historische Studie, die am Ende im Bücherregal verschwindet, wird diesem Anspruch nicht gerecht. Auch Unternehmen tragen Verantwortung, aus ihrer Geschichte Konsequenzen zu ziehen und für demokratische Werte einzutreten. Erinnerung darf keine Pflichtübung sein. Sie muss in der Gegenwart etwas bewirken.

Die Lufthansa hat eine umfassende Aufarbeitung angekündigt. Das ist ein wichtiger Schritt, den wir ausdrücklich begrüßen. Dass die Ergebnisse erst im kommenden Jahr veröffentlicht werden sollen, ist mit Blick auf das Jubiläum allerdings bedauerlich. Umso mehr hoffen wir, dass der Vorstand die Fragen der Beschäftigten ernst nimmt. Denn eine offene Auseinandersetzung mit der Vergangenheit würde die Lufthansa nicht kleiner machen. Im Gegenteil: Sie könnte das Vertrauen in dieses Unternehmen stärken.

Aufarbeitung ist eine Chance. Wir wünschen uns, dass der Vorstand sie ergreift. Wir sind zum Dialog bereit, Herr Spohr.



© Mees Jansen / Wikimedia Commons, CC BY 4.0

Lufthansa-Flugzeug in Jubiläumslackierung

Aufarbeitung ist mehr als eine historische Studie

Über die Möglichkeiten von Unternehmen, sich ihrer nationalsozialistischen Vergangenheit zu stellen und die Verantwortung in Engagement für Gegenwart und Zukunft abzuleiten.

Gastbeitrag
Stiftung Erinnerung, Verantwortung und Zukunft (EVZ)

Auch wenn Deutschland, insbesondere die deutsche Zivilgesellschaft, in Sachen Aufarbeitung der Verbrechen der Nationalsozialisten in den vergangenen Jahrzehnten Fortschritte gemacht hat, bleibt auch mehr als 81 Jahre nach Ende des verbrecherischen NS-Regimes noch einiges zu tun. So kam die Gesellschaft für Unternehmensgeschichte in einer Studie unter 1.250 deutschen Unternehmen, die älter als 100 Jahre sind, im Jahr 2024 zu folgendem Befund: erst **acht Prozent der untersuchten Unternehmen haben ihre NS-Geschichte von Historiker:innen wissenschaftlich** untersuchen lassen, bei weiteren zehn Prozent ist die NS-Geschichte in einem vertieften Kapitel in einer Gesamtdarstellung der Unternehmensgeschichte aufbereitet.

In jüngster Zeit waren es Studien wie **„Die Süddeutsche Zucker-AG im Nationalsozialismus“** oder **„Ottobock im Nationalsozialismus. Die Orthopädische Industrie Otto Bock zwischen 1933 und 1945“** welche medial breit beachtet Debatten über die Mitverantwortung der Wirtschaft am NS-Unrecht angeregt haben.

Doch Aufarbeitung ist mehr als eine historische Studie und so ist häufig die Publikation selbst in einen größeren Prozess eingebettet. Bei der Südzucker Gruppe debattierten im Anschluss an die Veröffentlichung Fachpublikum und Führungskräfte in einem Symposium über die Ergebnisse und die Verantwortung des Unternehmens für die Demokratie heute. Einige Unternehmen haben aus ihrer NS-Verstrickung dauerhaft Verantwortung abgeleitet: Die 2023 von der Bayer AG gegründete **Hans und Berthold Finkelstein Stiftung** unterstützt Forschungs- und Erinnerungsprojekte zu den Verbrechen in der Zeit des Nationalsozialismus, insbesondere zum Thema NS-Zwangsarbeit.
Nicht selten sind es Mitarbeitende des Unternehmens selbst, welche – auch unbequeme – Fragen von Verantwortungsübernahme erstmals in ihrer Organisation adressieren.

Viele Menschen interessieren sich für Geschichte besonders dort, wo sie einen persönlichen Bezug zu ihr haben: für die Geschichte ihrer Familie, ihres Wohnorts,– und eben auch ihres Arbeitgebers. Wir erleben, dass Fragen nach der NS-Vergangenheit auch aus den Belegschaften selbst kommen. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wollen wissen: Was hat mein Unternehmen damals getan? Wie war es beteiligt? Wer trug Verantwortung, wer profitierte, wer wurde ausgegrenzt oder ausgebeutet? Unternehmen können dieses Interesse aufgreifen und eine aktive und produktive Auseinandersetzung, auch als Beitrag zu einer lebendiger Unternehmenskultur unterstützen. Dafür gibt es viele Möglichkeiten, welche z.B. von der Stiftung EVZ und ihrer Partner angeboten werden. Entscheidend ist aber, dass Erinnerung nicht auf eine Studie, einen Jahrestag oder ein Jubiläum begrenzt bleibt.

So wird Erinnerung zu mehr als einem Rückblick. Aus der Beschäftigung mit historischer Verantwortung kann eine Haltung für die Gegenwart entstehen.

Über die Stiftung Erinnerung, Verantwortung und Zukunft (EVZ)

Auftrag der Stiftung EVZ ist es, die Erinnerung an das Unrecht der nationalsozialistischen Verfolgung lebendig zu halten, die daraus erwachsende Verantwortung im Hier und Heute anzunehmen und die Zukunft aktiv zu gestalten. Zentrales Motiv der Stiftungsgründung im Jahr 2000 war die Auszahlung humanitärer Ausgleichsleistungen an ehemalige Zwangsarbeiter:innen des NS - Regimes - ein Meilenstein der deutschen Aufarbeitung. Heute fördert die Stiftung über ihre Handlungsfelder Bilden und Handeln Projekte und Aktivitäten, die den Überlebenden nationalsozialistischer Verfolgung, der Völkerverständigung und der Stärkung von Menschenrechten dienen.

Informationen & Lesetipps:

https://www.stiftung-evz.de / EVZ Academy – online platform
www.unternehmensgeschichte.de
www.finkelstein-foundation.bayer.com/de
Südzucker lässt eigene NS-Geschichte aufarbeiten



© Adobe Stock

„Wir wussten: Die Welt ist jetzt eine andere“

Interview mit Uwe Harter, der am 11. September 2001 in Gander strandete.



© privat

Kapitän Uwe Harter

Am 11. September 2001 ist Uwe Harter als Lufthansa-Pilot auf dem Weg von Frankfurt nach Dallas, als die USA ihren Luftraum schließen. Seine Maschine landet im kanadischen Gander – einem Ort mit rund 7000 Einwohnern, der innerhalb weniger Stunden Tausende gestrandete Passagiere aufnehmen muss. Ein Gespräch über einen Zettel im Cockpit, die Hilfsbereitschaft der Neufundländer und den Tag, an dem die Fliegerei ihre Unbeschwertheit verlor.

Uwe, wann hast du gemerkt, dass bei diesem Flug etwas anders war?
Ich hatte gerade meine Pause und war gerade eingeschlafen, als ich wieder aufgeweckt wurde. Ich habe gemerkt, dass die Cockpittür ständig auf- und zuging. Da wusste ich: Irgendetwas ist los. Ich habe mich angezogen und bin nach vorne gegangen. Dort hat mir der Kapitän wortlos ein Stück Papier in die Hand gedrückt. Darauf stand die Nachricht aus New York, dass ein Flugzeug in einen der Türme des World Trade Centers geflogen sei.

Was hast du gedacht?
Dass das ein Scherz sein muss. Es lag völlig außerhalb meiner Vorstellungskraft.

Wo wart ihr zu diesem Zeitpunkt?
Kurz vor Neufundland. Wir waren von Frankfurt nach Dallas unterwegs. An diesem Tag war ausgerechnet mein Senior-First-Officer-Checkout geplant. Das war ein Überprüfungsflug und ein wichtiger Schritt in meiner Laufbahn. Bis dahin war es ein vollkommen normaler Flug gewesen.



Quelle: https://tc.canada.ca/en/11-09-2001-four-days-september#fourdays_yellow

Abgestellte Maschinen auf dem Flughafen Gander

Und plötzlich war der amerikanische Luftraum geschlossen.
Genau. Als wir wieder vernünftigen Funkkontakt hatten, teilte uns die Flugsicherung mit: Der amerikanische Luftraum ist zu, alle Maschinen müssen zwischenlanden. Man bot uns St. John's, Gander oder Halifax an. Ich wusste aber zufällig von einem Kapitän, mit dem ich sechs Wochen vorher geflogen war, einiges über Gander. Früher war das ein wichtiger Zwischenstopp für Transatlantikflüge. Der Flughafen war groß, es gab viel Kerosin und eine gute Versorgung. Also habe ich gesagt: Ich glaube, Gander ist für uns der beste Platz.

Ihr wart sehr früh dort.
Wir waren die zweite Maschine, die landete. Vor uns war eine Air-France-Maschine. Unser Kapitän entschied, dass wir keinen Treibstoff ablassen, sondern mit Übergewicht landen. Das war technisch möglich. Also sind wir runter. Es war ein wunderschöner Herbsttag, sonnig – und zunächst dachten wir noch: Wir fliegen bald weiter.

Dann kamen immer mehr Flugzeuge.
Am Ende standen dort 39 Maschinen. Irgendwann war klar: Hier geht heute niemand mehr weg. Wir hatten gleichzeitig kaum Informationen. Smartphones gab es nicht. Unsere Mobiltelefone funktionierten in Kanada nicht einmal richtig. Wir konnten Deutsche Welle über Funk hören, bekamen Meldungen per Telex und erfuhren einiges von unseren Passagieren, deren Telefone funktionierten.

Wann hast du die Bilder aus New York zum ersten Mal gesehen?
Erst am Abend im Hotel. Vorher wussten wir zwar, was passiert war. Wir wussten vom zweiten Flugzeug, vom Pentagon, später auch von Pennsylvania. Aber wir hatten diese Bilder nicht gesehen. Als wir dann als Crew in dem Zimmer des Kapitäns zusammensaßen und den Fernseher einschalteten, haben wir zum ersten Mal wirklich gesehen, was geschehen war.

Wie surreal war das?
Extrem. Wir saßen in Gander, es war friedlich, das Wetter war schön. Und gleichzeitig wussten wir, dass in den USA etwas Unfassbares passiert war. Niemand wusste, was als Nächstes kommt. Reagieren die USA militärisch? Gegen wen überhaupt? Aber eines war uns schon an diesem Tag klar: Die Welt wird danach



© privat

Flughafen Gander 2026

eine andere sein. Und die Fliegerei auch.

Gander hatte damals ungefähr 7000 Einwohner. Fast ebenso viele gestrandete Menschen kamen in die Region. Wie konnte das funktionieren?
Durch eine unglaubliche Hilfsbereitschaft. Die Menschen wurden in Turnhallen, Schulen, Clubs und Privathäusern untergebracht. Die Einwohner haben gekocht, Telefone und Internet organisiert. Am Flughafen kümmerte man sich auch um die Tiere, die in den Flugzeugen waren. Wenn jemand Medikamente aus seinem Koffer brauchte, wurde versucht, sie zu beschaffen. Die Leute dort haben einfach gemacht.

Ihr habt zunächst gehofft, doch noch in die USA fliegen zu können.
Ja. Am übernächsten Tag hieß es irgendwann, der amerikanische Luftraum könnte wieder geöffnet werden. Wir haben die Maschine vorbereitet und die Passagiere zusammengerufen. Bis alle wieder am Flughafen waren, war es Abend. Dann kam die Nachricht: Nein, die USA bleiben zu.

Und dann?
Dann haben wir entschieden, nach Frankfurt zurückzufliegen. Einige Passagiere wollten überhaupt nicht mehr in die USA. Ein paar sind ausgestiegen und wollten mit einem Mietwagen weiter – bis New York ist das mindestens eine dreitägige Tour.

Was hast du in diesen Tagen über deinen Beruf gelernt?
Vor allem, was es bedeutet, Kapitän zu sein. Unser Kapitän hat das bravourös gemacht. Er war da. Er hat gesehen, wer in der Crew gerade wie belastbar war und wem er welche Aufgabe geben konnte. Er hat es geschafft, die Crew zusammenzuhalten.

Der 11. September hat die Luftfahrt dauerhaft verändert. Woran merkt man das?
Am offensichtlichsten sind die Cockpittüren. Früher waren die Türen zumindest in Europa oft offen. Passagiere konnten während des Fluges nach vorne kommen. Nach dem 11. September kamen die verstärkten, gesicherten Türen und ganz neue Verfahren. Heute überlegen wir auf jedem Flug: Wer steht vor der Cockpittür? Wie sichern wir den Bereich, wenn jemand von uns raus muss? Wie reagieren wir auf jemanden, der versucht, ins Cockpit zu gelangen?

Also ist grundsätzlich Misstrauen eingezogen?
Ja, eindeutig. Security ist heute ein völlig anderer, in-

tegraler Bestandteil der Flugsicherheit. Das sieht man schon an den Kontrollen am Flughafen. Dinge, über die früher niemand nachgedacht hätte, können heute sofort eine Sicherheitsreaktion auslösen. Gleichzeitig versuchen wir als Crew natürlich weiterhin, den Menschen zunächst einmal zu vertrauen. Sonst wäre ein normaler Umgang miteinander gar nicht möglich.

Du sagst, die Fliegerei habe damals ihre Unschuld verloren. Was meinst du damit?
Unfälle hatte es immer gegeben. Entführungen auch. Aber hier wurden Verkehrsflugzeuge selbst als Waffen eingesetzt. Das war etwas anderes. Wir wussten an diesem Tag in Gander: Diese Unbeschwertheit, die es vorher gegeben hatte, kommt nicht zurück.

Du gehst heute noch zum Ground Zero, wenn du in New York bist.
Fast jedes Mal. Ich bin ein Jahr nach den Anschlägen zum ersten Mal hingeflogen, weil ich den Ort selbst sehen wollte. Heute bin ich wieder häufig in New York. Dann gehe ich dorthin, setze mich auf die Bänke bei der Kapelle und der Sphere, die früher zwischen den beiden Türmen stand und mit ein paar Beulen „überlebt hat", und erinnere mich an die Ereignisse.

Was ist nach 25 Jahren stärker in Erinnerung: der Terror oder das, was du in Gander erlebt hast?
Beides gehört zusammen. Das Entsetzen darüber, was passiert war, und gleichzeitig diese unglaubliche Menschlichkeit, die ich in Gander erleben durfte. Das Entsetzen erlebt man hoffentlich nur einmal im Leben. Das Gute hoffentlich öfter. Aber vergessen wird man so ein Erlebnis nie.



©privat

Manche Ereignisse hinterlassen Spuren, die selbst die Zeit nicht verblassen lässt.Sie verändern die Welt – und bleiben in unserer Erinnerung so gegenwärtig, als wäre es gestern gewesen.

11. September - Jahr für Jahr unvergessen

Als die Luftfahrt noch nach Antworten suchte, hatte die VC bereits ein Papier

Nur wenige Tage nach den Anschlägen vom 11. September 2001 formulierte die Vereinigung Cockpit konkrete Vorschläge für eine sicherere Luftfahrt.

Frank Müller-Nalbach, Joachim Puff und Peter Dehning erarbeiteten gemeinsam das erste Positionspapier der VC zur Luftsicherheit nach 9/11. Nach Erinnerung Müller-Nalbachs war die VC damit die erste Organisation, die in der noch völlig offenen Debatte ein ausgearbeitetes Papier mit konkreten Vorschlägen vorlegte.

In den Tagen nach dem 11. September 2001 herrschte in der Luftfahrt Ausnahmezustand. Die Anschläge hatten innerhalb weniger Stunden Gewissheiten über Bord geworfen, auf denen die Sicherheitskonzepte der zivilen Luftfahrt bis dahin beruht hatten. Politik, Behörden, Airlines und Piloten standen vor derselben Frage: Wie konnte verhindert werden, dass ein Verkehrsflugzeug noch einmal als Waffe eingesetzt wurde?

Antworten und Vorschläge kursierten schnell. Eine aus Sicht der Piloten durchdachte und schriftlich formulierte Position fehlte jedoch.

Genau hier setzte die Vereinigung Cockpit an.
Den unmittelbaren Anstoß gab Frank Müller-Nalbach. Er hatte den 11. September selbst aus dem Cockpit erlebt. Als Kapitän eines Lufthansa-Fluges von Berlin nach Washington war er über dem Atlantik unterwegs gewesen, als nach und nach die Nachrichten über die Anschläge eintrafen. Müller-Nalbach entschied, nicht weiter in Richtung USA zu fliegen, sondern nach Europa zurückzukehren.

Am folgenden Tag erlebte er, wie bereits unterschiedlichste Vorschläge für neue Sicherheitsmaßnahmen diskutiert wurden. Einige davon erschienen ihm aus Sicht eines erfahrenen Piloten wenig praktikabel. Für Müller-Nalbach war klar: Die Piloten mussten selbst formulieren, welche Konsequenzen sie für sinnvoll hielten.

Am Donnerstag nach den Anschlägen nahm er deshalb Kontakt zu Joachim Puff auf, der damals Chairman des IFALPA Security Committee war, und Peter Dehning, dem damaligen Leiter der AG ADO (Aircraft Design and Operation), auf. Müller-Nalbach war damals Chairman des IFALPA ADO Committee.

Schon am nächsten Morgen trafen sich die drei bei der Vereinigung Cockpit.
Frank Müller-Nalbach, Joachim Puff und Peter Dehning setzten sich zusammen – und erarbeiteten das „Statement der Vereinigung Cockpit zur Luftsicherheit“. Bemerkenswert war vor allem die Geschwindigkeit. Zwischen den Anschlägen in den USA und dem fertigen VC-Papier lagen nur wenige Tage. Während Politik und Luftfahrtbranche noch darum rangen, die neue Bedrohungslage überhaupt einzuordnen, hatten die drei Piloten ihre Vorstellungen bereits zu Papier gebracht.

Noch am selben Tag wurde das Statement nach Berlin gebracht. Der damalige VC-Präsident Thomas von Sturm nahm es zu einer Besprechung mit, an der nach Erinnerung Müller-Nalbachs Vertreter mehrerer Bundesministerien beteiligt waren.

Dort bekam das Papier besonderes Gewicht. Müller-Nalbach erinnert sich, dass es zu diesem Zeitpunkt das erste ausgearbeitete Dokument gewesen sei, das konkrete Vorstellungen darüber enthielt, welche Maßnahmen Piloten für sinnvoll hielten.
Und das Papier blieb nicht auf Deutschland beschränkt.



©privat

Frank Müller-Nalbach. In der noch völlig offenen Debatte erarbeitete er mit Joachim Puff, damals Chairman des IFALPA Security Committee, und Peter Dehning, 2001 Leiter der AG ADO (Aircraft Design and Operation), ein Positionspapier zu 9/11 aus.

Innerhalb der VC wurden die Überlegungen weiterbearbeitet und ergänzt. Über Joachim Puff und die internationalen Strukturen der Pilotenverbände gelangten die Positionen anschließend zur IFALPA. Bereits im Oktober 2001 wurden sie im Security Committee der IFALPA in Tokio behandelt.

Von dort führte der Weg weiter in Richtung ICAO.
So wurde aus einem Papier, das Frank Müller-Nalbach, Joachim Puff und Peter Dehning wenige Tage nach den Anschlägen bei der Vereinigung Cockpit formuliert hatten, ein Beitrag zur internationalen Diskussion über die Konsequenzen von 9/11 für die Luftsicherheit.
Die Geschichte dieses Papiers zeigt damit auch, wie schnell die VC damals handelte: Während nach den Anschlägen vielerorts noch nach Antworten gesucht wurde, hatten drei ihrer Piloten bereits begonnen, sie aufzuschreiben

Link zu den Positionspapieren der VC und IFALPA aus 2001:

https://www.vcockpit.de/newsroom/vc-info/als-die-luftfahrt-noch-nach-antworten-suchte-hatte-die-vc-bereits-ein-papier/

„Wir wissen nicht, wie sehr der Turm schon wackelt“

Gespräch mit ECA-Präsidentin Tanja Harter über Europas Luftfahrtpolitik und ihre erneute Kandidatur

©Vereinigung Cockpit



Tanja Harter, Präsidentin der ECA (European Cockpit Association) und der Präsident der Vereinigug Cockpit, Dr. Andreas Pinheiro

Tanja Harter kennt die nationale und internationale Pilotenvertretung wie kaum eine andere. Seit ihrer Flugausbildung Ende der Neunzigerjahre engagiert sie sich zunächst in der Vereinigung Cockpit, später viele Jahre international bei der IFALPA. Seit 2018 gehört sie dem Vorstand der European Cockpit Association (ECA) an, seit November 2024 ist sie deren Präsidentin. Für eine weitere Amtszeit hat die VC sie erneut nominiert. Im Gespräch spricht Harter über Europas Luftfahrtpolitik, die Stimme der Pilotinnen und Piloten in Brüssel – und eine Branche, die sich auf ihrem hohen Sicherheitsniveau nicht ausruhen darf.

Tanja, warum kandidierst du erneut für das Amt der ECA-Präsidentin?
Weil vieles gerade erst begonnen hat. Einen großen Teil meiner ersten Amtszeit mussten wir dafür verwenden, die ECA neu aufzustellen. Gleichzeitig habe ich aber Netzwerke aufgebaut und viele Themen angestoßen. Jetzt möchte ich nicht nach dem Aufräumen aufhören, sondern gestalten.

Was steht in den kommenden Jahren an?
Die europäische Luftfahrt steht vor wichtigen Weichenstellungen. Es geht um die künftige europäische Luftfahrtstrategie, um Flugsicherheit und Arbeitsbedingungen. Gleichzeitig beschäftigen uns geopolitische Konflikte und ihre Auswirkungen auf den Flugbetrieb, neue Technologien und natürlich künstliche Intelligenz.
Weite Teile der Safety-Regulierung werden auf europäischer Ebene festgelegt. Deswegen ist es so wichtig, dass wir in Brüssel vertreten sind und unsere Expertise aus der operativen Wirklichkeit einbringen.

Die europäische Luftfahrt gilt als ausgesprochen sicher. Warum ist Flugsicherheit trotzdem ein so großes Thema?
Wir haben unbestritten einen sehr hohen

Sicherheitsstandard. Aber wie messen wir Sicherheit? Wenn wir nur auf schwere Unfälle oder Totalverluste schauen, betrachten wir lediglich das Ende einer Entwicklung. Ein gutes Sicherheitssystem muss viel früher erkennen, wo Risiken entstehen und Schutzmechanismen schwächer werden. Mich beschäftigt, ob wir uns als Branche zunehmend zu sehr auf dem Erreichten ausruhen.

Du vergleichst das mit einem Jenga-Turm.
Ja. Wir haben über Jahrzehnte ein robustes System mit vielen Sicherheitsbarrieren aufgebaut. Nun ziehen wir hier einen Stein heraus und dort einen. Jedes Mal bleibt der Turm stehen, und wir sagen: Es ist nichts passiert, also war die Veränderung sicher. Irgendwann zieht jemand den letzten Stein, und der Turm fällt. War dann nur derjenige verantwortlich, der diesen letzten Stein herausgezogen hat? Oder auch alle, die zuvor das System geschwächt haben? Wir wissen nicht genau, wie sehr der Turm bereits wackelt.

Welche „Steine" werden aus dem System gezogen?
Das können Änderungen bei Verfahren, Ausbildung, Besetzung oder Dienstplänen sein, aber auch Fatigue und wirtschaftlicher Druck. Jede Veränderung mag für sich beherrschbar erscheinen. Das Risiko entsteht häufig erst durch das Zusammenspiel. Die Tatsache, dass kein Unfall passiert ist, beweist nicht, dass eine Veränderung keine Auswirkungen auf die Sicherheit hatte.

Was kann die ECA dagegen tun?
Wir können die Erfahrungen der Crews frühzeitig in politische und regulatorische Entscheidungen einbringen. Piloten erleben jeden Tag, wie Regeln, Technik und wirtschaftlicher Druck im Betrieb zusammenwirken. Diese Perspektive darf nicht erst gehört werden, wenn etwas schiefgegangen ist.

Was möchtest du in einer zweiten Amtszeit erreichen?
Die ECA soll bei wichtigen europäischen Entscheidungen von Anfang an eingebunden sein – nicht erst, wenn die Weichen bereits gestellt sind. Die Perspektive der Pilotinnen und Piloten muss bei Safety und der Zukunft der Luftfahrt selbstverständlich dazugehören. Europäische Politik verändert sich oft langsam. Gerade deshalb braucht es eine Organisation wie die ECA, die dauerhaft dranbleibt.



©Shutterstock

Nur jeder vierte Pilot würde seinen Beruf weiterempfehlen

forsa-Mitgliederbefragung der Vereinigung Cockpit (VC) zeigt zunehmende Unzufriedenheit in der Lufthansa Group



© Vereinigung Cockpit e.V.

Die Stimmung unter den Pilotinnen und Piloten der Lufthansa Group verschlechtert sich zunehmend. Obwohl sich zwei Drittel der Beschäftigten mit ihrer aktuellen beruflichen Situation grundsätzlich zufrieden zeigen, blickt fast jede und jeder Zweite (47 Prozent) mit Sorge auf die Entwicklung der vergangenen Jahre und spricht von einer Verschlechterung der eigenen beruflichen Situation. Besonders alarmierend: Nur noch 24 Prozent würden den Beruf des Piloten heute weiterempfehlen, während zwei Drittel (66 Prozent) eher davon abraten.

„Wenn nur noch jeder vierte Pilot den eigenen Beruf weiterempfehlen würde, ist das ein Warnsignal – nicht nur für Lufthansa, sondern für die gesamte Branche", sagt Oliver Löwe, Vorstand der Vereinigung Cockpit.

Die repräsentative Mitgliederbefragung der Vereinigung Cockpit, die das Meinungsforschungsinstitut forsa unter VC-Mitgliedern bei Lufthansa Airlines, Lufthansa Cargo, Lufthansa CityLine und Eurowings durchgeführt hat, sollte Aufschluss darüber geben, wie Pilotinnen und Piloten ihre aktuelle berufliche Situation bewerten und welche tarifpolitischen Themen für sie derzeit besonders wichtig sind. An der Online-Befragung, die im Juni und Juli stattfand, nahmen rund 2.700 Mitglieder teil.

„Die Ergebnisse zeichnen das Bild einer Belegschaft, die sich zunehmend um ihre berufliche Zukunft sorgt", so Oliver Löwe. Lediglich 27 Prozent sehen in den vergangenen Jahren Verbesserungen. Besonders jüngere Pilotinnen und Piloten unter 35 Jahren bewerten

ihre Entwicklung positiver, während Beschäftigte ab 45 Jahren überwiegend von einer Verschlechterung sprechen.

Als wichtigste Ursachen für die Unzufriedenheit nennen die Befragten mangelnde Wertschätzung, fehlendes Vertrauen und einen respektlosen Umgang durch das Management. Hinzu kommen Kritik an den Arbeitsbedingungen und der Dienstplangestaltung. Besonders groß sind die Sorgen erwartungsgemäß bei den Pilotinnen und Piloten der im April stillgelegten Lufthansa CityLine. Weitere wichtige Gründe für die Unzufriedenheit sind fehlende Entwicklungsmöglichkeiten im Konzern.

„Die Befragung zeigt sehr deutlich, dass die Kolleginnen und Kollegen nicht in erster Linie über einzelne Tarifbestandteile sprechen. Sie wünschen sich vor allem Sicherheit, Respekt und Wertschätzung seitens der Konzernführung. Genau daran fehlt es aus Sicht vieler Beschäftigter", so Löwe.

Tarifliches Topthema ist für die Pilotinnen und Piloten die betriebliche Altersversorgung. Damit wird der Eindruck widerlegt, den Pilotinnen und Piloten gehe es im laufenden Tarifkonflikt um andere Themen als die betriebliche Altersversorgung.

„Die betriebliche Altersversorgung ist für die sehr viele Kolleginnen und Kollegen ein zentrales tarifpolitisches Anliegen. Wer den aktuellen Konflikt verstehen will, muss diese Realität zur Kenntnis nehmen", sagt Löwe.

Erfreulich aus Sicht der Vereinigung Cockpit ist zugleich der weiterhin hohe Rückhalt für die Gewerkschaft. Sieben von zehn Befragten (70 Prozent) geben an, einem Streikaufruf der Vereinigung Cockpit im Rahmen von Tarifauseinandersetzungen ohne Zögern zu folgen.

„Die hohe Streikbereitschaft zeigt die große Geschlossenheit unserer Mitglieder und die breite Unterstützung für den eingeschlagenen tarifpolitischen Kurs. Sie macht deutlich, dass die Pilotinnen und Piloten bereit sind, gemeinsam für faire Arbeitsbedingungen



© Shutterstock

„Manche denken: Dieser Geruch gehört halt dazu.“

Daniel Tandoi ist Mitglied der AG Occupational Health & Medicine (OHM) der Vereinigung Cockpit und betreut mit zwei Kollegen zusammen die Fume-Event-Hotline. Im Interview spricht er über plötzliche Gerüche im Cockpit, medizinische Unsicherheit – und darüber, warum es in solchen Momenten jemanden braucht, der erreichbar ist.



© Vereinigung Cockpit e.V.

Daniel Tandoi, AG Occupational Health & Medicine (OHM)

Daniel, was genau ist ein Fume Event?
Ein Fume Event beschreibt eine Situation, in der kontaminierte Luft in den Kabinenluftkreislauf gelangt. Häufig handelt es sich dabei um Rückstände aus Triebwerksöl, die über Undichtigkeiten in die Atemluft geraten. Das kann beim Triebwerksstart passieren, oder bei Lastwechseln.

Und genau dann kommt eure Hotline ins Spiel?
Ja. Die Fume-Event-Hotline ist an das allgemeine Notfalltelefon der Vereinigung Cockpit angebunden. Dieses Notfalltelefon ist rund um die Uhr erreichbar. Wir bekommen eine Nachricht und melden uns so schnell wie möglich zurück.

Was bewegt die Menschen, die euch anrufen?
Oft ist es zunächst Unsicherheit. Ein Fume Event kann auf einem Hinflug ins Ausland passieren oder nachts auf dem Rückflug zur Homebase. Man weiß dann nicht immer, wo der nächste Arzt ist, was medizinisch sinnvoll wäre oder welche Schritte man jetzt einleiten sollte. Genau in diesen Situationen wollen wir Orientierung geben.

Wie sieht diese Orientierung konkret aus?
Wir empfehlen möglichst zeitnah nach einem Fume Event eine Urinprobe zu nehmen. Früher wurde oft eine Blutprobe empfohlen, davon sind wir abgekommen. Urin ist stabiler, kann selbst genommen werden und muss nicht gekühlt werden. Er kann auch einige Tage aufbewahrt werden, bevor er im Labor analysiert wird.

Was wird dabei untersucht?
Der Urin kann auf Abbauprodukte toxischer Stoffe untersucht werden, die in Triebwerksöl enthalten sind. Es gibt dafür spezialisierte Labore, mit denen wir kooperieren. Die Untersuchung ist allerdings kostspielig – derzeit etwa 500 Euro – und die Frage der Kostenübernahme ist noch nicht abschließend geklärt.

Das klingt nach einer schwierigen Entscheidung für Betroffene.
Jede Kollegin und jeder Kollege muss selbst entschei-

den, ob sie oder er diese Untersuchung durchführen lässt. Wir sind der Auffassung, dass die Berufsgenossenschaft zahlen müsste, wenn ein Durchgangsarzt die Untersuchung anordnet.

Die VC bietet ein spezielles Fume-Event-Kit.
Ja. Wir stellen unseren Mitgliedern ein kostenloses Fume-Event-Kit zur Verfügung, das sie vorsorglich im Flight Kit mitführen können. Es enthält zwei Probenröhrchen, eine Anleitung und Informationen für den behandelnden Arzt. Gerade Durchgangsärzte haben nicht ständig mit Fume Events zu tun. Deshalb ist es hilfreich, eine kurze medizinische Einordnung griffbereit zu haben.

Ist ein Fume Event immer zu erkennen?
Fume Events sind sehr subjektiv. Manche riechen etwas, andere nicht. Manche haben sofort Symptome wie Schwindel oder Übelkeit, andere erst Stunden oder einen Tag später – oder gar keine. Zum anderen gibt es eine gewisse Gewöhnung. Manche denken: Dieser Geruch gehört halt dazu. Das ist problematisch.

Gibt es verlässliche Zahlen zur Häufigkeit?
Nein, es existiert keine wirklich belastbare Statistik. Es gibt aber Hinweise darauf, dass es bei deutschen Airlines mehrere Fume Events pro Tag geben könnte.

Betroffen sind nicht nur Crews, sondern auch Passagiere.
Ja, selbstverständlich. Fume Events betreffen alle, die sich an Bord befinden. Auch Bodenpersonal kann betroffen sein. Deshalb verstehen wir das Thema als eine Frage der allgemeinen Gesundheit und der Flugsicherheit.

Sind Fume Events vermeidbar?
Nicht vollständig – zumindest nicht mit der derzeitigen Technik. Ältere Triebwerke sind anfälliger, weil Dichtungen mit der Zeit nicht mehr optimal abdichten. Langfristig wäre eine Kabinenluftversorgung ohne Zapfluft aus den Triebwerken wünschenswert. Das gibt es derzeit nur bei einem gängigen Verkehrsflugzeugmuster.

Was wäre schneller möglich?
Mittelfristig setzen wir uns für Filter- und Sensortechnik ein. Filter könnten Ölrückstände reduzieren, Sensoren könnten objektiv anzeigen, ob eine Kontamination vorliegt. Das ist wichtig, weil auch der menschliche Geruchssinn sehr unterschiedlich ausgeprägt ist.

Bis dahin bleibt die VC-Hotline eine Art erste Anlaufstelle.
So sehen wir das. Wir wollen erreichbar sein, zuhören, einordnen, Informationen und Tipps geben damit niemand allein gelassen wird im Falle eines Fume Events.

Fume-Event-Kit bestellen
Das Fume-Kit könnt ihr über diesen Link auf unserer Cabin Air - Seite bestellen:
https://fumeguide.vcockpit.de/mitglieder/fume-kit-bestellung.html

Kontakt
- **Fume Events** könnt ihr über über das VC-Notfalltelefon melden:
  +49 69 3487 2932
- Die Mitglieder derv AG Occupational Health & Medicine erreicht ihr per Mail unter **agohm@vcockpit.de**

Kabinenluft: Neue Ansätze, neue Lösungen

Beim Thema Kabinenluft tut sich einiges – neue Technologien und Entwicklungen könnten die Luft an Bord künftig deutlich verbessern.

Im September fand in London die Konferenz „Aircraft Cabin Air" statt. Zwei Tage lang gab es zahlreiche Vorträge, unter anderem von Wissenschaftlern, Ingenieuren, Ärzten, Behördenvertretern und von Oil Fumes betroffenen Personen. Wir nehmen die Konferenz zum Anlass für ein kurzes Update zum Thema Kabinenluft.

Viele Wege führen Richtung Ziel

Verschiedene Unternehmen arbeiten an Möglichkeiten, die Luftqualität in Flugzeugen zu verbessern. Eine Firma bietet Humidifier für verschiedene Flugzeugmuster an – für die gesamte Passagierkabine, nur für das Cockpit oder für Crew Rest Compartments. Eine höhere Luftfeuchtigkeit kann das Wohlbefinden an Bord verbessern und zudem die Feinstaubbelastung reduzieren.

Ein weiteres Unternehmen hat einen kleinen und einfach zu handhabenden Sensor zur Messung von Feinstaub entwickelt. Zwei Hersteller arbeiten an neuen Filtertechniken für die Kabinenluft. Auch Katalysatoren werden weiterentwickelt: Sie können nicht nur Ozon in Sauerstoff umwandeln, sondern auch den Gehalt weiterer schädlicher Stoffe in der Kabinenluft reduzieren.

Es gibt also verschiedene Ansätze, die Luft in Verkehrsflugzeugen zu verbessern und damit Gesundheitsrisiken für Menschen an Bord und am Boden zu reduzieren. Die optimale Lösung gibt es noch nicht. Werden die bereits vorhandenen und künftig verfügbaren Möglichkeiten konsequent genutzt, können jedoch deutliche Verbesserungen erreicht werden.

Wir sind nicht allein

Nicht nur Menschen in und um Verkehrsflugzeuge sind möglichen Gesundheitsgefahren durch Turbinenöl ausgesetzt. Auch auf Ölbohrinseln werden seit Jahrzehnten Turbinen zur Stromerzeugung eingesetzt, und Beschäftigte berichten von gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch Öldämpfe.
Rechenzentren, insbesondere für KI-Anwendungen, haben einen hohen Strombedarf und setzen teilweise ebenfalls Turbinen ein. Dadurch können neben Mitarbeitenden auch Anwohnende mit Öldämpfen und deren Schadstoffen in Kontakt kommen.
Neben Piloten- und Kabinenverbänden sowie Anwälten von Betroffenen aus der Luftfahrt unterstützt deshalb auch eine Gewerkschaft von Energiearbeitern auf Ölplattformen das Anliegen, die Belastung durch schädliche Öldämpfe zu verringern.

Öl, das riecht … und solches, das weniger riecht

Derzeit gibt es zwei neue Triebwerksöle auf dem Markt beziehungsweise kurz vor der Markteinführung. Eines davon soll weniger Geruch verursachen und damit Fume Events weniger wahrnehmbar machen. Für Airlines mag das das zunächst positiv klingen. Nach Einschätzung von Experten ist dieses Öl jedoch nicht weniger toxisch als bisherige Triebwerksöle. Pilotenverbände befürchten deshalb, dass die Gefahr sogar steigen könnte, weil Fume Events aufgrund des geringeren Geruchs schlechter erkannt werden. Sie warnen vor solchen geruchslosen neuen Ölen.
Ein weiteres neu entwickeltes Triebwerksöl eines anderen Herstellers verursacht nach jetzigem Kenntnisstand tatsächlich weniger toxische Gase. Allerdings gibt es noch offene Fragen bei der Zulassung, insbesondere hinsichtlich ihrer Finanzierung.

Betroffene hoffen, dass sich weniger toxischen Öle künftig auf dem Markt durchsetzen. Zusammen mit Filtern, Sensoren, Katalysatoren und anderen technischen Lösungen könnten sie einen wichtigen Beitrag zu besserer Kabinenluft leisten.

IFALPA HELCOM in Montreal: Weichenstellung für den Hubschrauberbetrieb der Zukunft

Die internationale Hubschrauber-Community bewegt sich in einer Phase tiefgreifender Veränderungen. Beim jüngsten Treffen des Hubschrauber-Komitees der IFALPA (HELCOM) vom **22. bis 23. September 2026 in Montreal** wurden wegweisende Weichen für Ausbildung, Gesundheitsschutz und Technologie im Drehflüglerbereich gestellt. Mittendrin: Die Vereinigung Cockpit (VC), vertreten durch Thomas Rüder.

Die zentrale Erkenntnis des Meetings: Die historische Praxis, internationale Standards primär für die kommerzielle Linienluftfahrt (Flächenflugzeuge) zu schreiben und auf Hubschrauber überzustülpen, ist für diese Operationen nicht praktikabel. Drehflügler benötigen ein eigenes, spezifisches Regelwerk, das ihre vier Kernsäulen berücksichtigt: **Mission, Environment, Machine und Crew.**

Neue Berufsbilder und moderne Ausbildung

Das Meeting spiegelte drängende, globale Herausforderungen wider. Die weltweite Hubschrauberindustrie leidet unter einem gravierenden Nachwuchsmangel und oft fehlenden Karrieremodellen der Betreiber. Hier setzt die Arbeit der HELCOM an. Mit der neuen ICAO-Kategorie des Technischen Besatzungsmitglieds (TCM) für HEMS- und SAR-Einsätze sollen harmonisierte Standards für Qualifikation und Schulung geschaffen werden. Gleichzeitig unterstützt die IFALPA das Personal Training and Licensing Panel (PTLP) der ICAO dabei, ein hubschrauberspezifisches Kompetenztraining (CBTA) sowie die kontrollierte Anrechnung moderner Simulatoren (FSTDs) voranzutreiben. Wichtig für die IFALPA bleibt: Simulatoren dürfen reale Flugerfahrung im echten Cockpit nur ergänzen, nicht ersetzen.

© privat



Thomas Rüder, AG Helicopter (HEL)

Maßgeschneiderte Verfahren für jede Mission

Ob maßgeschneiderte All-Weather-Operations (AWO), Point-in-Space-Verfahren (PinS) für flexible Anflüge im Rettungsdienst oder die Anpassung von Flugwegmanagement-Handbüchern auf Hubschrauber-Automatisierungen: Die HELCOM setzt auf einen integrierten Systemansatz. Das gilt auch für die Gefahrgut-Sicherheit (Annex 18): Forschungen zeigen, dass Brände durch Lithium-Batterien (PEDs) im unzugänglichen Gepäckraum ohne Löscheinrichtungen eines Hubschraubers katastrophale Folgen haben. Die Mitnahme in der Passagierkabine muss hier als sicherster Standard etabliert werden.

Technologische Risiken im Visier

Ein zentraler Meilenstein des Treffens war die Modernisierung von Positionspapieren zu Infrastruktur und Cockpit-Überwachung. Angesichts des Booms von KI-Datenzentren und gigantischen Windkraftanlagen (über 700 Fuß Höhe) fordert die HELCOM NVIS-kompatible LED-Hindernisbefeuerungen. Moderne LEDs

strahlen oft in Frequenzen ab, die für Piloten mit Nachtsichtbrillen unsichtbar sind – ein extremes Sicherheitsrisiko im Tiefflug.
Scharfe Kritik gab es am weltweiten Trend, Cockpit-Kameras (CIRs) „durch die Hintertür" einzubauen oder Flight Data Monitoring (FDM) als Disziplinierungswerkzeug zu missbrauchen. Die HELCOM fordert hier strikte Datenschutz-Standards und eine gelebte Just Culture.

Fazit und nationaler Handlungsbedarf

Flugsicherheit im Tiefflugraum funktioniert nur, wenn wir die Besonderheiten des Hubschrauberbetriebs aktiv in die Regelwerke einbringen. Die VC wird sich in den Subgroups der IFALPA weiterhin dafür stark-machen, dass unsere Piloten die Werkzeuge und Verfahren erhalten, die sie für ihre hochkomplexen Missionen benötigen.
Gleichzeitig zeigen die Erkenntnisse aus Montreal, dass wir auch national aktiver werden müssen. Die Belastungen im Hubschrauberbetrieb – von Ganzkörper-Vibrationen über Hitzestress bis hin zu massiven Fatigue-Faktoren im 24-Stunden-Rettungsdienst – sind immens. Die VC wird weiterhin fest an der Seite der Piloten, TCs, Betriebsräte und Personalvertretungen stehen, um sie hierbei bestmöglich zu unterstützen.



© privat

Teilnehmer des IFALPA-Komitees

VC-Urgestein Gunter Ahlf wird 90

© privat



Gunther Ahlf

Gunter Ahlf gehört zu den Urgesteinen der Vereinigung Cockpit. Geboren am 11. September 1936, trat er der VC bereits am 1. Dezember 1968 bei – mit der Mitgliedsnummer 9 zählt er zu den ersten Mitgliedern der jungen Vereinigung überhaupt. Beruflich war Ahlf als Flugingenieur im Cockpit unterwegs, zuletzt auf der 747, in der VC selbst aber ebenso engagiert wie in der Luft: Über viele Jahre brachte er sich in zentralen Gremien ein, unter anderem als Vorstands- und Beiratsmitglied sowie als Vizepräsident. In der AG Satzung wirkte er an Strukturen mit, die den Verband bis heute tragen, und trieb mit der Einführung der ersten elektronischen Mitgliederverwaltung und Finanzbuchhaltung die Modernisierung der VC entscheidend voran.

Besonders in Erinnerung bleibt sein Wirken als Treuhänder des Unterstützungsfonds, wo er sich unkompliziert und persönlich für Kolleginnen und Kollegen in schwierigen Lagen einsetzte – eine Aufgabe, die er gemeinsam mit Wegbegleitern wie Peter Dehning und der Tina Lindemann prägte, die ihn aus dieser Zeit besonders gut kennen. Wer Gunter Ahlf beschreibt, spricht meist weniger über Ämter als über seine Art: besonnen, menschenzugewandt und stets auf Ausgleich bedacht, auch wenn es in einem Verband naturgemäß unterschiedliche Meinungen gibt.

Die VC gratuliert ganz herzlich zum 90. Geburtstag!

©Shutterstock



„Dieter war ein Visionär“

Zum Tod von Dieter Harms, Pilot, Visionär und streitbarer Wegbereiter der Pilotenausbildung

Dieter Harms war keiner, der sich mit dem zufrieden gab, was schon immer so gemacht worden war. Er dachte weiter, manchmal auch gegen den Widerstand anderer. Das machte ihn zu einem Visionär der Pilotenausbildung – und zu einem streitbaren Geist.

Dieter Harms wurde 1940 in Wien geboren. Einen Teil seiner Kindheit verbrachte er von 1945 bis 1953 in Ostfriesland, das für ihn zur Heimat wurde. Berufsbedingt zog die Familie anschließend nach Kaiserslautern. Nach der Schule studierte Harms zunächst zwei Semester Tiermedizin, bevor er sich für einen anderen Weg entschied: 1963 wurde er Pilot – die Fliegerei sollte fortan sein Berufsleben bestimmen. Viele Jahre leitete er die Bremer Flugschule. Als Kapitän flog er zuletzt die Boeing 747, bis er 2005 seine aktive fliegerische Laufbahn beendete. 2026 starb Dieter Harms im Alter von 85 Jahren in seiner ostfriesischen Heimat.

Für die Vereinigung Cockpit war Dieter Harms vor allem eines: ein außergewöhnlich treues Mitglied – trotz mancher Unstimmigkeiten. Am 1. Januar 1969 trat er der VC bei und blieb ihr mehr als 57 Jahre verbunden.

Uwe Harter, der sich auch viele Jahre für die Pilotenausbildung engagiert hat, erinnert sich: „Dieter war ein Visionär im eigentlichen Sinne des Wortes. Er dachte voraus, stellte Gewissheiten infrage und hatte wenig Scheu, neue Wege zu gehen.“

Besonders zeigte sich das bei der Multi-Crew Pilot Licence (MPL), zu deren geistigen Vätern Harms gehörte. Er erkannte früh, dass sich die Ausbildung verändern musste, wenn sie stärker auf moderne Verkehrsflugzeuge und die Zusammenarbeit im Cockpit vorbereiten sollte. Seine Vorstellungen blieben nicht unwidersprochen. Gerade über den MPL wurde leidenschaftlich gestritten. „Wir waren überzeugt, dass Pilotenausbildung neben modernen Trainingsmethoden immer ein solides Fundament aus fliegerischer Erfahrung, Verantwortung und hohen ethischen Maßstäben braucht“, sagt Harter.

Harms hielt dagegen, wenn er überzeugt war. Er konnte beharrlich sein, unbequem und eigenwillig. Vielleicht war es gerade das, was ihn ausmachte. „Man konnte sich an ihm reiben, ihm widersprechen und mit ihm streiten – gleichgültig ließ er einen selten“, sagt Harter. „Dabei hatte er das Herz am rechten Fleck. Die Fliegerei war für ihn weit mehr als ein Beruf.“
Nicht jede seiner Ideen setzte sich durch, nicht jede seiner Positionen wurde geteilt. Aber Dieter Harms zwang andere dazu, über Gewohntes neu nachzudenken. Und er hinterließ Spuren in einer Pilotenausbildung, deren Zukunft ihm nie gleichgültig war.

Unser Mitgefühl gilt seiner Familie, seinen Freunden und allen, die ihm nahestanden.



©Shutterstock

Treffen der ECA Legal Working Group in Brüssel

Neue Fluggastrechte, mehr Lohntransparenz und Sorge um gewerkschaftliche Rechte im Fokus

Am 2. und 3. September 2026 traf sich die Legal Working Group der European Cockpit Association (ECA) zu ihrer turnusmäßigen Sitzung in den Räumlichkeiten der ECA in Brüssel. Vertreten waren Juristinnen und Juristen der Pilotenverbände aus Dänemark, Rumänien, Norwegen und Deutschland sowie ECA-Generalsekretär Ignacio Plaza und ECA Professional Affairs Board Director, Paul Reuter. VC-seitig nahm Bianca Scheidt, Leiterin der Rechtsabteilung, an dem Treffen teil.

Im Mittelpunkt des Austauschs stand die anstehende Überarbeitung der Verordnung (EG) 1008/2008: Die EU-Kommission plant für den Herbst 2026 einen Gesetzesentwurf, der unter anderem den Begriff „operational base" erstmals klar definieren soll – eine langjährige Forderung der ECA. Kritisch sieht die ECA hingegen die geplante Lockerung der Eigentümerstruktur bei gleichzeitigem Erhalt der Kontrollpflicht.

Bereits abgeschlossen ist die Reform der Fluggastrechte-Verordnung: Künftig haben Passagiere Anspruch auf ein kostenloses Handgepäckstück, zugleich wurde der Katalog außergewöhnlicher Umstände erweitert, bei denen Airlines nicht haften müssen. Streiks des eigenen fliegenden Personals fallen dabei ausdrücklich nicht darunter.

Ein weiteres zentrales Thema war die seit Juni 2026 geltende Pay Transparency Directive: Unternehmen ab 150 Beschäftigten müssen ihre geschlechtsspezifischen Gehaltsunterschiede offenlegen; überschreitet die unbegründete Lohnlücke 5 Prozent, ist eine gemeinsame Entgeltbewertung mit der Arbeitnehmervertretung vorgeschrieben.

Breiten Raum nahm zudem die Diskussion um gewerkschaftsfeindliche Praktiken bei SAS und Ryanair ein. Die FPU berichtete von disziplinarischen Maßnahmen gegen Gewerkschaftsmitglieder in Norwegen und Schweden; die ECA hat den betroffenen Mitgliedsverbänden – so auch der VC – ihre Unterstützung zugesagt.

Das Treffen belegte einmal mehr, wie wichtig der verbandsübergreifende Austausch auf europäischer Ebene zur Stärkung der Rechte der Pilot:innen ist. Das nächste Treffen der Legal Working Group der ECA ist im Frühjahr 2027 geplant.



Die Legal Working Group der ECA

© Vereinigung Cockpit e.V.

VC verklagt Lufthansa auf digitalen Zugang

Mitgliederwerbung per dienstlicher E-Mail soll Koalitionsfreiheit im digitalen Zeitalter sichern

Die Vereinigung Cockpit (VC) hat beim Arbeitsgericht Köln Klage gegen die Deutsche Lufthansa AG eingereicht. Ziel des Verfahrens ist es, der Gewerkschaft die Möglichkeit zu eröffnen, Pilotinnen und Piloten des Unternehmens über deren dienstliche E-Mail-Adressen als neue Mitglieder anzuwerben..

Die VC hatte Lufthansa zunächst außergerichtlich aufgefordert, entweder die Versendung von Mitgliederwerbung über die dienstlichen E-Mail-Adressen zu ermöglichen oder selbst eine E-Mail der VC an die dienstlichen E-Mail-Adressen der Cockpitbeschäftigten weiterzuleiten.

Lufthansa lehnt das ab.

„Die Koalitionsfreiheit darf nicht an der Digitalisierung der Arbeitswelt scheitern. Wenn Arbeitgeber und betriebliche Interessenvertretungen ihre Beschäftigten selbstverständlich digital erreichen können, muss dies auch für Gewerkschaften gelten“, erklärt Oliver Löwe, Vorstand bei der Vereinigung Cockpit.

Die VC macht geltend, dass sich gewerkschaftliche Betätigung an die veränderten Kommunikationsrealitäten der Arbeitswelt anpassen muss. „Gerade im Flugbetrieb sind Cockpitbeschäftigte aufgrund ihrer Tätigkeit überwiegend unterwegs und auf herkömmlichem Wege kaum erreichbar“, so Löwe weiter. „Die dienstliche E-Mail ist heute das zentrale Kommunikationsmittel zwischen Arbeitgeber und Beschäftigten sowie innerhalb der Belegschaft.“

Die Gewerkschaft stützt sich in der Klage auf die verfassungsrechtlich geschützte Koalitionsfreiheit aus Artikel 9 Absatz 3 Grundgesetz. Auch die Nutzung betrieblicher E-Mail-Systeme muss zur Mitgliederwerbung vom Schutzbereich der Koalitionsfreiheit umfasst sein.

„Es geht nicht um einen dauerhaften Zugriff auf betriebliche Kommunikationssysteme, sondern um die Möglichkeit, Mitgliederwerbung zu betreiben“, so Löwe.

Die Vereinigung Cockpit verweist zudem darauf, dass die noch unter der „Ampelregierung“ geführten Bundesministerien für Arbeit und Soziales und des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz, sowie der Bundesrat die Notwendigkeit eines digitalen Zugangsrechts für Gewerkschaften erkannt haben. Entsprechende Gesetzesinitiativen seien bislang zwar nicht umgesetzt worden, belegen jedoch den politischen Handlungsbedarf.

Mit der Klage möchte die VC eine gerichtliche Klärung herbeiführen, wie die Koalitionsfreiheit unter den Bedingungen einer zunehmend digitalisierten Arbeitswelt praktisch gewährleistet werden kann.

„CityLine sollte sich auf eine Klagewelle einstellen“

Die VC unterstützt Teilzeitbeschäftigte bei ihren Ansprüchen auf Mehrflugstundenvergütung



Bianca Scheidt, Leiterin der Rechtsabteilung und Syndikusrechtsanwältin der VC

Eigentlich scheint die Sache geklärt: Das Landesarbeitsgericht München hat 2025 rechtskräftig zur Vergütung von Mehrflugstunden bei Teilzeitbeschäftigten entschieden. Doch CityLine hat Verfassungsbeschwerde eingelegt – und die VC bereitet sich auf zahlreiche Einzelklagen vor. Warum die VC diesen Weg geht, erklärt Bianca Scheidt, Leiterin der VC-Rechtsabteilung.

Bianca, es gibt bereits ein rechtskräftiges Urteil des Landesarbeitsgerichts München. Warum müssen CityLine-Beschäftigte trotzdem selbst vor Gericht ziehen?
Der Ausgangspunkt ist die Frage, wie Mehrflugstunden bei Teilzeitbeschäftigten vergütet werden. Bislang galt bei der CityLine für Teilzeit- und Vollzeitbeschäftigte dieselbe Auslösegrenze für Mehrflugstundenzuschläge. Wir halten das für eine Benachteiligung der Teilzeitbeschäftigten.
Genau diese Rechtsauffassung hat das Landesarbeitsgericht München im Falle eines klagenden CityLine-Piloten bestätigt. Die Entscheidung aus dem Jahr 2025 ist rechtskräftig. Aus unserer Sicht wäre deshalb die logische Konsequenz, diese Rechtsprechung auch auf die anderen betroffenen Teilzeitbeschäftigten anzuwenden.

CityLine sieht das offenbar anders.
Ja. CityLine hat Verfassungsbeschwerde eingelegt und vertritt offensichtlich die Auffassung, dass noch keine abschließende Entscheidung vorliege. Deshalb ist der Arbeitgeber derzeit nicht bereit, die Entscheidung auf die anderen Teilzeitbeschäftigten zu übertragen.
Und deshalb geht die VC jetzt einen Sonderweg?
Genau. Für Ansprüche ab 2020 hatte die CityLine bislang fortlaufend einen sogenannten Einredeverjährungsverzicht gegenüber den betroffenen Beschäftigten erklärt. Das bedeutet vereinfacht gesagt: Unsere Mitglieder mussten ihre Ansprüche nicht vorsorglich einklagen, um eine Verjährung zu verhindern. Für Ansprüche aus dem Jahr 2023 liegt uns ein solcher Verzicht aber nicht vor. Diese Ansprüche drohen zum Jahresende zu verjähren. Wer jetzt untätig bleibt, riskiert also, Ansprüche zu verlieren. Deshalb müssen wir handeln.

Was heißt Sonderweg konkret?
Der VC-Vorstand hat entschieden, alle betroffenen Mitglieder bei diesen Verfahren zu unterstützen – unabhängig davon, ob sie eine private Rechtsschutzversicherung haben. Normalerweise sieht unsere Rechtsschutzordnung vor, dass eine vorhandene private Rechtsschutzversicherung eingebracht werden muss. Davon weichen wir hier bewusst ab. Die Mitglieder erhalten für diese Verfahren Rechtsschutz über die VC. Und wir gehen noch einen Schritt weiter: Üblicherweise müssen bestimmte Reisekosten der Anwälte,

die im Zusammenhang mit der Wahrnehmung von Gerichtsterminen anfallen, von den Mitgliedern selbst getragen werden. Auch diese Kosten übernimmt in diesem Fall die VC. Wir wollen vermeiden, dass die Durchsetzung der Ansprüche für unsere CityLine-Mitglieder mit einer zusätzlichen finanziellen Belastung verbunden ist. Dafür nimmt die VC bewusst eine erhebliche Summe in die Hand.

Wie ist die Resonanz?
Sehr gut. Uns liegen sehr viele Rechtsschutzanträge vor und die Rechtsschutzzusagen sind verschickt. Wer seine Zusage bereits erhalten hat, sollte sich jetzt möglichst umgehend an die dort genannte Kanzlei wenden. Die Kanzleien übernehmen die Verfahrensführung und teilen den Mitgliedern mit, welche Unterlagen sie für die Klageschrift benötigen. Wir haben alles vorbereitet, damit es jetzt schnell gehen kann.

Was sind das für Kanzleien?
Wir haben dafür zwei Partnerkanzleien ausgewählt, mit denen wir schon lange zusammenarbeiten – auch bei größeren Verfahren. Sie kennen die Luftverkehrsbranche und insbesondere die arbeitsrechtlichen Besonderheiten im Cockpit sehr gut.
Mir ist wichtig, das noch einmal deutlich zu sagen: Beide Kanzleien sind von uns umfassend gebrieft, kennen die CityLine-Thematik und das konkrete Vorgehen ist eng mit uns abgestimmt. Unsere Mitglieder können sich darauf verlassen, dass sie dort von Anwälten betreut werden, die sowohl die Branche als auch die konkrete Thematik kennen.

Das klingt nach einer regelrechten Klagewelle gegen CityLine.
Ja. CityLine sollte sich auf eine Klagewelle einstellen. Aufgrund der fehlenden Kooperationsbereitschaft der Arbeitsgebers und der zum Jahresende drohenden Verjährung der Ansprüche, müssen die betroffenen Mitglieder ihre Ansprüche individuell gerichtlich geltend machen. Wir haben deshalb die Voraussetzungen geschaffen, damit diese Verfahren jetzt zügig auf den Weg gebracht werden können.

Gilt der 31. Dezember als entscheidende Frist für alle?
Hier muss man zwischen Verjährungs- und tariflicher Ausschlussfrist unterscheiden: Die Verjährung der Ansprüche aus 2023 tritt zum 31.12.2026 ein und greift für alle betroffenen Beschäftigten.
Darüber hinaus kann im Einzelfall auch die tarifvertragliche Ausschlussfrist greifen. Danach müssen Beschäftigte ihre Ansprüche vor Ablauf der 6-monatigen Ausschlussfrist nach dem Ausscheiden schriftlich geltend machen. Besonders aufmerksam müssen deshalb ehemalige CityLine-Beschäftigte sein, die das Unternehmen bereits verlassen haben. Für diese kann deshalb früher Handlungsbedarf bestehen. Betroffene sollten sich deshalb im Zweifel zeitnah bei uns melden und die sie vertretene Kanzlei gleich bei erster Kontaktaufnahme auf eine etwaige Beendigung des Arbeitsverhältnisses mit der CityLine hinweisen.

Was ist für dich die wichtigste Botschaft hinter dieser Aktion?
Wir wollen unseren CityLine-Kolleginnen und -Kollegen maximalen Support geben. Es gibt eine rechtskräftige arbeitsgerichtliche Entscheidung, gleichzeitig besteht für die einzelnen Mitglieder das Risiko, dass Ansprüche verloren gehen, wenn sie nicht tätig werden. Deshalb stellen wir jetzt die notwendige rechtliche und finanzielle Unterstützung bereit. Und die große Zahl der Rechtsschutzanträge zeigt uns: Die Mitglieder nehmen dieses Angebot an.

Stand: 05.10.2026

Sie brauchen rechtliche Beratung in dieser oder eine anderen Sache?
Der Kontakt der Rechtsabteilung:
recht@vcockpit.de

Drohnenvorfall in Leipzig

Vereinigung Cockpit sieht größte Schwachstelle bei Detektion und klaren Zuständigkeiten

Der Drohnenvorfall am Flughafen Leipzig/Halle hat nach Einschätzung der Vereinigung Cockpit (VC) weit mehr offenbart als eine Störung des Flugbetriebs. Er hat eine sicherheitspolitische Schwachstelle aufgezeigt, die seit Jahren bekannt ist – und bislang nicht ausreichend geschlossen wurde.

Für die Vereinigung Cockpit zeigt der Vorfall vor allem eines: Das größte Problem liegt nicht in der Abwehr von Drohnen, sondern in ihrer rechtzeitigen Erkennung.

„Vor jeder Abwehr steht die Detektion. Genau daran scheitert es derzeit", sagt Daniel Niesler, Leiter der Arbeitsgruppe Security der Vereinigung Cockpit. „Dass am Ende nur ein Zufall Schlimmeres verhindert hat, ist schwer nachvollziehbar."

Debatte darf sich nicht allein auf Abwehrtechnik konzentrieren

Der Fund einer mit Sprengstoff bestückten Drohne ist nach aktuellem Kenntnisstand noch ein Einzelfall. Drohnensichtungen an deutschen Verkehrsflughäfen sind hingegen längst Alltag. Zwischen dem 4. und heute kam es auch an den Flughäfen München, Hamburg, Hannover und Köln/Bonn zu Einschränkungen des Flugbetriebs infolge von Drohnensichtungen oder entsprechender Verdachtsmeldungen. In mehreren Fällen konnte später kein Fluggerät nachgewiesen werden. Das spricht nicht zwangsläufig für eine koordinierte Angriffsserie. Es zeigt vielmehr, dass der Luftverkehr derzeit häufig auf Verdacht reagieren muss, weil die technischen Möglichkeiten fehlen, gemeldete Drohnen schnell und eindeutig zu verifizieren.

„Das eigentliche Problem ist, dass uns im entscheidenden Moment die Mittel fehlen, eine solche Gefahr zuverlässig zu erkennen, zu bewerten und gezielt abzuwehren", sagt Daniel Niesler. „Wenn wir über Resilienz sprechen, müssen wir die Fähigkeiten schaffen, Gefahren frühzeitig zu erkennen und korrekt einzuordnen."

Einheitliche Standards und klare Verantwortlichkeiten gefordert

Die Deutsche Flugsicherung registrierte allein im ersten Halbjahr 2026 bundesweit 145 Behinderungen des Flugverkehrs durch Drohnen. Diese Zahl müsse allerdings differenziert betrachtet werden, betont Niesler. „An einzelnen Standorten hat sich die Detektionsfähigkeit verbessert. Ein Teil des Anstiegs ist deshalb auf eine bessere Erfassung zurückzuführen. Der eigentliche Befund ist jedoch ein anderer: Bis heute wird in Deutschland nicht einheitlich definiert, was überhaupt als Drohnenvorfall gilt und wer diesen feststellt."

Hinzu kommt ein Effekt, den die Bundespolizei selbst benennt: Nach dem Leipziger Vorfall wurden die Sicherheitsmaßnahmen an mehreren Flughäfen hochgefahren — schon deshalb gehen derzeit mehr Meldungen ein. Steigende Meldezahlen belegen zunächst erhöhte Aufmerksamkeit und bessere Erfassung, nicht zwangsläufig mehr unerlaubte Drohnenflüge. Genau das ist der Punkt: Ohne einheitliche Erfassung lässt sich die Lage nicht bewerten.

Die Vereinigung Cockpit fordert deshalb die bundesweite Einführung einheitlicher Standards für die Detektion und Bewertung von Drohnenereignissen sowie klare Zuständigkeiten zwischen Flughäfen, Flugsicherung, Polizei, Bundeswehr und Sicherheitsbehörden.

Gleichzeitig warnt die VC davor, neue Counter-UAS-Technologien isoliert zu betrachten. „Technologien zur Erkennung, Identifikation und Abwehr unbemannter Flugsysteme dürfen nicht zulasten der Flugsicherheit

gehen. Ihr Ziel muss sein, die Sicherheit des Luftverkehrs weiter zu erhöhen“, betont der VC-Experte.

Für die Vereinigung Cockpit steht fest: Solange eine Drohne nicht zuverlässig erkannt werden kann, bleibt laut Daniel Niesler jede Diskussion über Abwehrmaßnahmen unvollständig. „Vor jeder Abwehrfähigkeit steht die Fähigkeit zur Detektion. Erst wenn wir wissen, womit wir es zu tun haben, können wir sicher reagieren. Alles andere bleibt Symbolpolitik.“

Was jetzt zu tun ist:
Die Empfehlungen der Vereinigung Cockpit

- Bundesweit einheitliche Standards für die Detektion und Bewertung von Drohnenereignissen sowie klare Zuständigkeiten zwischen Flughäfen, Flugsicherung, Polizei, Bundeswehr und Sicherheitsbehörden. Solange nicht einheitlich festgelegt ist, was als Drohnenvorfall gilt und wer ihn feststellt, ist die Lage weder vergleichbar noch steuerbar.

- Detektionsfähigkeit als Ausrüstungsstandard, nicht als Einzelfallentscheidung. Erkennen, Identifizieren und Unterscheiden vom legalen Luftverkehr muss an Verkehrsflughäfen durchgehend verfügbar sein und einem bundesweit einheitlichen Fähigkeitsniveau folgen. Entscheidend ist dabei nicht die Technik allein, sondern dass das Erkennungsergebnis Flugsicherung und Polizei zeitgleich vorliegt und zu einer gemeinsamen Lagebeurteilung führt. Eine Detektion, die niemanden erreicht, der handeln kann, hilft dem Flugbetrieb nicht.

- Abwehrmaßnahmen nur nach gesicherter Identifikation. Ein Abschuss oder eine elektronische Gegenmaßnahme ohne eindeutige Identifikation des Ziels ist für den umgebenden Luftverkehr gefährlicher als die Drohne selbst. Verkehrsflugzeuge sind weltweit bereits abgeschossen worden, weil man sie für etwas anderes hielt.

- Die Entscheidung über Abwehrmaßnahmen bleibt beim Staat. Der Bundestag hat die Bundesregierung am 26. Februar 2026 aufgefordert zu prüfen, ob Betreiber kritischer Infrastruktur zur Drohnenabwehr ermächtigt werden können. Die Vereinigung Cockpit hält an ihrer Position fest: Diese Befugnis muss staatlichen Hoheitsträgern vorbehalten bleiben. Wer im kontrollierten Luftraum eines Verkehrsflughafens wirkt, greift in die Sicherheit des Flugverkehrs ein — das ist keine Betreiberaufgabe.

- Keine Maßnahme ohne Koordination mit der Flugsicherung. Jede Abwehrmaßnahme im kontrollierten Luftraum setzt direkte Abstimmung mit der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle voraus..Jammingund Spoofing wirken nicht nur auf die Drohne, sondern auch auf Navigations- und Kommunikationssysteme bemannter Luftfahrzeuge und auf Bodenanlagen.

- Beteiligung der Cockpitbesatzungen an den zuständigen Entscheidungsgremien. Über Maßnahmen, die unmittelbar auf den An- und Abflugsektor wirken, wird derzeit ohne die Berufsgruppe entschieden, die sie im Cockpit trägt. Die Vereinigung Cockpit fordert eine feste Beteiligung an den Gremien, in denen Detektions- und Abwehrverfahren festgelegt werden.

Wie der Vater, so die Tochter

Zwei Generationen, ein Beruf: Michael und Sophie Gertz über ihre Wege ins Cockpit und den Austausch im Alltag.



© privat

Michael und Sophie Gertz

Michael und Sophie Gertz: Vater und Tochter fliegen beide für Eurowings auf dem A320 – allerdings an verschiedenen Stationen. Im Gespräch erzählen sie, wie unterschiedlich ihre Wege ins Cockpit waren, warum sie der Beruf bis heute begeistert und wie sie sich mit verschiedenen Perspektiven im Berufsalltag gegenseitig unterstützen.

Wie seid ihr beide zur Fliegerei gekommen?
Michael: Bei mir war es eher Zufall. Ich habe nach Schule und Bundeswehr ein Maschinenbaustudium absolviert, das mir aber keinen richtigen Spaß gemacht hat. Über einen Freund, der Towerlotse und Fluglehrer war, bin ich zur Fliegerei gekommen. Innerhalb weniger Tage wusste ich: Das ist was für mich. Zuerst habe ich den Privatpilotenschein im Verein gemacht, dann die Ausbildung. Und schließlich bin ich bei Eurowings eingestiegen.
Sophie: Pilotin zu werden war nicht von Anfang an mein Traumberuf. Ich hatte als Kind gar keine konkrete Vorstellung davon, was Papa beruflich eigentlich genau macht – er war einfach mehrere Tage weg, bei der Arbeit. Darum habe ich auch erst einmal ein Studium angefangen: Geographie mit Schwerpunkt Satellitenfernerkundung. Dabei habe ich mich viel mit Satellitenbildern beschäftigt, um Karten und Auswertungen zu erstellen. Irgendwann kam mir der Gedanke: Statt die Bilder am Bildschirm auszuwerten, könnte ich auch einfach losfliegen und mir das Ganze direkt anschauen. Das war natürlich nur ein Gedanken, aber er hat meine Neugier für die Fliegerei bestärkt.

Wann kamst du schließlich auf die Idee, in die Fliegerei zu gehen? Gab es einen konkreten Moment, der dafür den Ausschlag gegeben hat?
Sophie: Ja, als wir während meines Studiums zum ersten Mal als Familie zusammen in den Urlaub geflogen sind, ist mir bewusst geworden, wie Papas Beruf aussieht und ich bin neugierig geworden. Ab da haben wir viel darüber gesprochen und die Entscheidung ist mir

nicht leichtgefallen. Aber irgendwann habe ich gesagt: „Ich mache das jetzt!“ und habe mich beworben. Als die Zusage kam, war ich selbst überrascht, dass es so einfach geklappt hat.

Zwei Generationen, derselbe Beruf: Wie ist das in eurem (Berufs-) Alltag? Könnt ihr euch gegenseitig unterstützen? Tauscht ihr euch viel aus?
Sophie: Auf jeden Fall. Während meiner Ausbildung zum Beispiel hat mir Papas pragmatische Art sehr geholfen: Es ging um ein Thema aus der Navigation, das mir einfach nicht in den Kopf wollte. Als ich mit Papa darüber gesprochen habe, hat er einen Bierdeckel genommen, eine Kompassroste darauf gemalt und es mir erklärt – und plötzlich hat es Klick gemacht.
Michael: Auch wenn im Flugbetrieb mal etwas ungewöhnliches passiert oder ein technischer Fehler auftaucht, sprechen wir darüber, zum Beispiel wie man damit umgegangen ist, was man hätte anders machen können. Solche Erfahrungen sind eine große Schatzkiste, ich gebe sie gern weiter.
Sophie: Eine Situation ist mir besonders im Gedächtnis geblieben: Das war relativ am Anfang, ich war gerade erst ausgecheckt. Wir saßen im Cockpit und plötzlich kamen etliche Fehlermeldungen. Mein erster Gedanke war: Rufe ich jetzt die Technik? Aber dann habe ich erstmal kurz Papa angerufen und gefragt, was er machen würde. Auch hier war seine Antwort pragmatisch: Flieger aus, wieder an, schauen, ob alles läuft. Und so war es tatsächlich. Solche Momente zeigen, wie viel wert es ist, wenn man jemanden mit mehr Erfahrung an der Seite hat, den man auch mal ganz spontan fragen kann.

Wie hat sich aus eurer Sicht der Beruf im Laufe der Jahre geändert?
Michael: Ich erinnere mich natürlich noch gut, wie es war, als ich angefangen habe. Komplett verändert hat sich der Beruf nicht, aber die Arbeitsverdichtung hat schon spürbar zugenommen. Vieles, was früher auf mehrere Personen verteilt war, läuft heute im Cockpit zusammen. Auch die Flugdienstzeiten und die Taktung der Umläufe haben sich verändert. Das merkt man schon, wenn man wie ich länger dabei ist.
Sophie: Aus eigener Erfahrung kann ich das natürlich nicht sagen, aber der Arbeitsalltag ist schon ziemlich dicht getaktet. Allerdings hat sich natürlich auch technisch vieles getan, was die Arbeit an manchen Stellen auch erleichtert.

Es gibt immer noch sehr wenige Pilotinnen. Hat das für dich im Berufsalltag oder in der Ausbildung eine Rolle gespielt? Wie nimmst du das wahr?
Sophie: Ich hatte während meiner Ausbildung das Glück, dass ich in meinem Kurs nicht allein war - wir waren zu dritt. Das hat mir geholfen, weil man sich gegenseitig bestärken konnte. Ich glaube, viele Frauen sind selbstkritischer und trauen sich vielleicht weniger zu – natürlich gilt das nicht für alle! Sich zu hinterfragen und gründlich vorzugehen ist gut, aber nicht zu sehr an sich selbst zweifeln. Schon gar nicht nur deshalb, weil man in der Unterzahl ist.
Michael: Ich glaube außerdem, dass der Beruf für Außenstehende sehr abgeschlossen wirkt. Wenn man niemanden in der Branche kennt, weiß man kaum, wie der Alltag aussieht und was einen erwartet. Auch das macht die Entscheidung für diesen Beruf schwerer – für Männer wie für Frauen.

Was begeistert euch an eurem Beruf am meisten?
Michael: Dass jeder Tag anders ist, obwohl er auf den ersten Blick gleich aussieht. Die Abwechslung, das Wetter, die unterschiedlichen Bedingungen – je mehr los ist, desto mehr Spaß macht es eigentlich.
Sophie: Ein Kollege hat mal gesagt: Fliegen ist besser als Arbeiten. Aber im Ernst: Es fühlt sich oft nicht wie Arbeit an. Klar, es gibt auch mal Tage, an denen es anders ist, aber im Kern macht es einfach Spaß. Ich mag besonders die Frühschichten, wenn die Sonne aufgeht und man die Welt von oben sieht. Das ist selbst im Berufsalltag jedes Mal ein Highlight für mich.

Seid ihr auch schon einmal zusammen geflogen?
Sophie: Bisher noch nicht, aber wir arbeiten daran! Es ist fest eingeplant, dass wir das irgendwann einmal gemeinsam erleben.
Michael: Wir drücken uns gegenseitig die Daumen, dass es bald klappt. Mit einem von Sophies Lehrgangskollegen war ich kürzlich erst unterwegs.

„Ein pinker Pin verhindert keinen Krebs. Aber er kann ein Gespräch auslösen.“

Im Oktober trägt die Welt Pink. Auch die Vereinigung Cockpit beteiligt sich wieder am Pinktober und macht auf Brustkrebs und Vorsorge aufmerksam.



© Vereinigung Cockpit e.V.

Im Oktober trägt die VC Pink

Für fliegendes Personal bekommt das Thema eine besondere Dimension: Pilotinnen, Piloten und Kabinenbeschäftigte gehören zu den Berufsgruppen, die einer vergleichsweise hohen beruflichen Strahlenbelastung ausgesetzt sind. Ein Gespräch mit Bernd Römmelt von der Arbeitsgruppe Diversity & Social der Vereinigung Cockpit über kosmische Strahlung, Awareness und die Frage, warum ein pinker Pin im Cockpit mehr sein kann als ein Symbol.

Bernd, warum ist die VC auch in diesem Jahr wieder beim Pinktober dabei?
Weil wir Aufmerksamkeit schaffen wollen. Brustkrebs ist kein Randthema und auch kein Thema, das nur einzelne Gruppen betrifft. Es betrifft Menschen, Angehörige, Freundinnen und Freunde, Kolleginnen und Kollegen sowie das gesamte Umfeld.
Pinktober bietet die Möglichkeit, das Thema sichtbar zu machen, über Vorsorge zu sprechen und Solidarität zu zeigen.

Was kann so ein pinker Pin überhaupt bewirken?
Ein pinker Pin verhindert oder besiegt keinen Krebs. Aber er kann Aufmerksamkeit schaffen. Und genau das ist der Punkt: Vielleicht sieht jemand den Pin im Cockpit, im Crewraum oder unterwegs und fragt nach. Vielleicht erinnert sich jemand daran, einen Vorsorgetermin zu vereinbaren. Vielleicht kommt ein Gespräch zustande, das sonst nicht stattgefunden hätte.

Warum ist dir wichtig, dass Pinktober möglichst viele Menschen erreicht und anspricht?
Weil Brustkrebs uns alle angeht. Deshalb gehört für mich auch Allyship dazu: hinschauen, zuhören, unterstützen und das Thema mittragen. Es geht nicht darum, sich einen pinken Pin anzustecken und damit wäre alles erledigt. Es geht darum, sichtbar zu machen: Wir sehen das Thema, wir sprechen darüber und wir stehen an der Seite der Betroffenen.

Welche Rolle spielt dabei die Luftfahrt?
Cockpit- und Kabinenpersonal ist im Arbeitsalltag besonderen gesundheitlichen Belastungen ausgesetzt. Dazu gehört auch kosmische Strahlung. Eine aktuelle US-Studie beschäftigt sich mit möglichen erhöhten Risiken bei Cockpit- und Kabinenpersonal. In Frankreich wurde außerdem nach der Klage einer Kabinenbeschäftigten eine Brustkrebserkrankung als Berufskrankheit anerkannt. Das sind Entwicklungen, die man aus meiner Sicht aufmerksam verfolgen und fachlich sauber einordnen sollte.



© privat

Bernd Römmelt, AG Diversity & Social

Überblick zu Strahlenwerten

Ermittlung
Die Dosis wird nicht gemessen, sondern mit vom LBA und BfS zertifizierten Programmen (z. B. PANDOCA, HELIOS) berechnet. Grundlage sind Route, Höhe, Datum, Flugdauer und Sonnenaktivität. Die Flugdosis wird allen Besatzungsmitgliedern gleich auf dem „Dosiskonto" gutgeschrieben.

Pflichten des Arbeitgebers
Der Arbeitgeber ist verantwortlich für die Umsetzung aller Schutzmaßnahmen. Er meldet die Dosen monatlich an das Strahlenschutzregister und beantragt SSR-IDs. Routen- und Dienstpläne müssen so optimiert werden, dass die Strahlenbelastung so gering wie möglich ist.

Schwangerschaft
Beschäftigungsverbot in der Luft. Schwangere werden in der Praxis sofort aus dem Flugdienst genommen.

Vorsorge
Pflichtungersuchungen, wenn das jährliche Limit von 6mSv erreicht werden können und Aufklärungspflicht des Arbeitgebers.

Ausführlichere Infos findet ihr auf der VC Info Website:
https://www.vcockpit.de/newsroom/vc-info/ein-pinker-pin-verhindert-keinen-krebs-aber-er-kann-ein-gespraech-ausloesen/

Weiterführende Informationen:
- Luftfahrt-Bundesamt (LBA): Strahlenschutz **https://www.lba.de/DE/Technik/Umweltschutz/Strahlenschutz/Strahlenschutz_node.html**
- Nationales Strahlenschutzregister **https://www.bfs.de/DE/themen/ion/strahlenschutz/beruf/methodik/fliegendes-personal.html**

Kosmische Strahlung

Neue Studie deutet auf erhöhtes Krebsrisiko bei Flugpersonal hin

Eine neue US-Studie sorgt in der Luftfahrt für Aufmerksamkeit: Unter mehr als 500 untersuchten Berufsgruppen weisen Flugbegleiter und Piloten den höchsten beziehungsweise zweithöchsten Anteil an Todesfällen durch strahlenassoziierte Krebsarten auf. Was bedeutet das für Crews in Deutschland und Europa? Ein Gespräch mit Christian Kreß von der AG Occupational Health & Medicine der Vereinigung Cockpit (VC).

Die Ergebnisse der US-Studie klingen beunruhigend. Wie bewertest du das?
Die Ergebnisse sind auf jeden Fall bemerkenswert und sollten ernst genommen werden. Dass fliegendes Personal kosmischer Strahlung ausgesetzt ist, ist seit Langem bekannt. Interessant an der neuen Untersuchung sind vor allem der große Datensatz mit fast 13 Millionen Verstorbenen und die auffälligen Ergebnisse bei Piloten und Flugbegleitern.

Was genau hat die Studie festgestellt?
Risikoadjustiert entfielen bei Flugbegleitern rund 6,9 Prozent und bei Piloten rund 6,7 Prozent der Todesfälle auf die von den Autoren als strahlenassoziiert eingestuften Krebsarten. Dabei wurden Unterschiede wie Alter und Geschlecht statistisch berücksichtigt. Damit lagen Flugbegleiter und Piloten unter den 503 untersuchten Berufsgruppen auf Rang eins beziehungsweise zwei. Bei Piloten waren Todesfälle durch Prostatakrebs, Tumoren des zentralen Nervensystems, Melanom und Leukämie im statistischen Vergleich signifikant häufiger; auch Brustkrebs war signifikant erhöht.

Bedeutet das, dass kosmische Strahlung die Ursache dafür ist?
Das lässt sich aus dieser Studie allein nicht ableiten. Sie zeigt statistische Zusammenhänge, aber keinen kausalen Nachweis. Individuelle Strahlendosen der untersuchten Personen wurden nicht erfasst. Trotzdem ist das Signal auffällig genug, um genauer hinzusehen und weitere Untersuchungen anzustoßen.



© privat

Christian Kreß, AG Occupational Health & Medicine (OHM)

Wie stark sind Piloten kosmischer Strahlung ausgesetzt?
Das hängt unter anderem von Flughöhe, Flugzeit, geografischer Route und Sonnenaktivität ab. Die US-Studie nennt als Schätzung für Flugbesatzungen eine Größenordnung von etwa drei bis sechs Millisievert pro Jahr; das sind keine individuell gemessenen Dosen der untersuchten Personen. Für Piloten ist entscheidend, dass diese Exposition nicht gelegentlich stattfindet, sondern über viele Berufsjahre hinweg Teil ihres Arbeitsplatzes ist.

Lassen sich die Ergebnisse aus den USA auf deutsche und europäische Piloten übertragen?
Das muss man differenziert betrachten. Die Studie basiert auf US-Sterbedaten und enthält keine individuellen Angaben zu Flugstunden, Routen, Berufsjahren oder kumulativer Strahlendosis. Deshalb wissen wir nicht, welche tatsächliche Exposition hinter den beob-

achteten Unterschieden steht. Klar ist aber: Kosmische Strahlung ist sowohl in den USA als auch in Europa als berufliche Exposition für Piloten anerkannt, die regulatorischen Rahmenbedingungen unterscheiden sich jedoch deutlich.

Unabhängig davon sorgt auch ein Gerichtsurteil aus Frankreich für Aufmerksamkeit, das den Brustkrebs einer ehemaligen Flugbegleiterin als Berufskrankheit anerkannt hat.
Richtig. Das Urteil gilt als Novum für die französische Luftfahrtbranche, da Brustkrebs dort nicht auf der offiziellen Liste der Berufskrankheiten steht. Das Gericht berücksichtigte dabei unter anderem Nachtarbeit, ionisierende Strahlung und Passivrauchen. Auch dieses Urteil könnte, ähnlich wie die US-Studie, über Frankreich hinaus Beachtung finden und auch in Deutschland diskutiert werden.

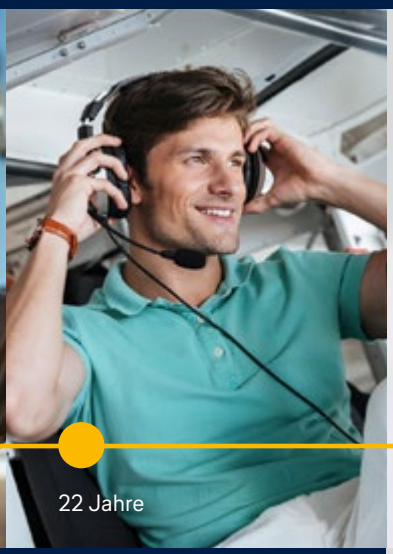
Was folgt daraus für die Vereinigung Cockpit?
Wir werden uns intensiv mit den Studienergebnissen und auch dem Urteil befassen und prüfen, was sich daraus für deutsche beziehungsweise europäische Pilotinnen und Piloten ableiten lässt. Entscheidend ist für uns, mögliche langfristige Gesundheitsrisiken wissenschaftlich fundiert zu bewerten und daraus gegebenenfalls konkrete Schlussfolgerungen für den Schutz von Pilotinnen und Piloten sowie des Kabinenpersonals abzuleiten.

Studie
Flight Attendants Have Greater Risk of Radiation-Related Cancer Death Than Other Professions
https://hms.harvard.edu/news/pilots-flight-attendants-have-greater-risk-radiation-related-cancer-death-other-professions

Anzeige

Albatros









Sichern Sie Ihre Lebenssituation optimal ab. Über 25.000 Crew-Mitglieder vertrauen auf unsere 45-jährige Erfahrung. Wir verstehen die hohen Anforderungen Ihrer Arbeit im Cockpit und setzen gemeinsam mit Ihnen Kurs auf Ihre finanzielle Absicherung.

Jetzt informieren:
Flugschüler Piloten

Albatros – Ihr Co-Pilot in finanziellen Lebensfragen

Airport News

Aktuelle Informationen aus den Local Runway Safety Teams der Flughäfen

CGN

Ab 2. Oktober wird TWY B in P umbenannt
Ab 26. November wird TWY D in R umbenannt
Detaillierte Informationen findet Ihr im aktuellen CGN Flight Safety Briefing.

BRE

Im Oktober 2026 wird die Bahn in 08/26 umbenannt.

FMO

Clearance bitte bei GND
Gerade bei Verkehrsfliegern kommt es zu vielen Verrollern. Tower bittet um Mithilfe.

GWT

TWY D sorgt häufig für Verwirrung
Im Bereich des Terminals führt der TWY um die Parkpositionen herum. Bitte nicht geradeaus rollen.
Am Holding Point 06 bitte besonders vorsichtig sein. Hier gibt es viele Runway Incursions.

MUC

GPS-Jamming am Boden auf dem Flughafen. Piloten sollen solche Fälle direkt im Funk melden. Man möchte Untersuchen, was hier die Hintergründe sind.
Allgemein: Es kommt häufig zu Blendungen von Bodenpersonal: Taxilights an der Parkposition nicht nutzen, um die Aufmerksamkeit des Bodenpersonals zu erregen. Dies kann zu schweren Verletzungen führen.

PAD

Intersection A1 wird zum Hotspot, durch erhöhte Gefahrt von Runway Incursions

STR

Push Back und Start-up Clearance erfolgen getrennt. Bitte darauf achten, dass eine Push-Back Clearance beim Push-Back vorliegt. Es wird um Reports an den Tower gebeten, wenn das beobachtete Wetter deutlich vom gemeldeten Wetter abweicht.

LBC

Der Flughafen bittet bewohnte Gebiete nicht unter 2000ft zu überfliegen.

Meldet Euch bei uns!
Wenn Euch Hotspots an Flughäfen auffallen, meldet Euch gerne unter:
sven.grassmueck@vcockpit.de

Weitere Informationen
Alle aktuellen Airport News und zusätzliche Infos wie Grafiken oder Infos der Flughäfen findet Ihr auf der VC-Info-Website:
https://www.vcockpit.de/newsroom/airport-news/

Generelle Hinweise

Guidance System

Auf Grund steigender Fallzahlen und einiger Near-Collisions haben die Flughäfen folgende dringende Bitte: Erst in die Parkposition eindrehen, wenn das Dockings-System eingeschaltet ist und das Flugzeug vom Docking-System erkannt wurde. Sollte das Flugzeug nicht erkannt werden, hilft das Follow-Me sehr gerne!

Reduced Runway Separation

Reduced Runway Separation wird auch bei Nacht angewendet.
Weitere Informationen findet Ihr im Artikel „Mit Abstand betrachtet: Das Verfahren Reduced Runway Separation“ unter
https://www.vcockpit.de/newsroom/vc-info/mit-abstand-betrachtet-das-verfahren-reduced-runway-separation/

Wildlife

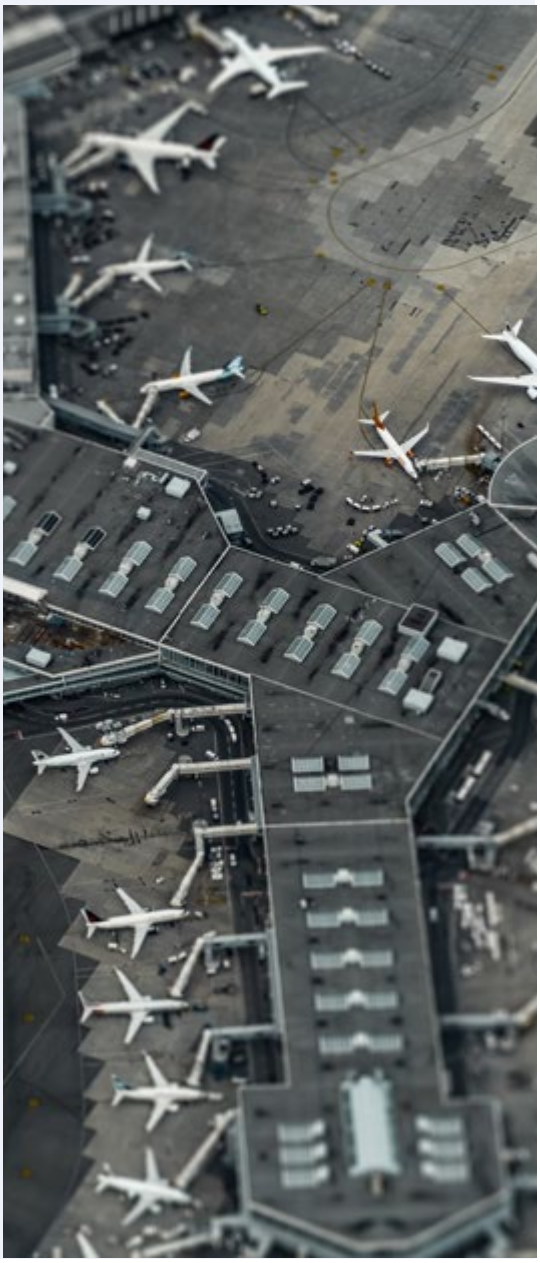
Eine Faustregel von unseren Wildlife Experten: Ein Vogel im Triebwerk verursacht „near idle“ im stabilisierten Anflug weniger Schaden als bei vollem Schub im Go-Around.
Für eine effektive Vogelschlagvermeidung ist eine gute Datenlage nötig. Bitte meldet dem Tower jeden Vorfall mit Tieren. Besonders wichtig ist die Ereignishöhe. Angaben wie Anflug oder Landung sind zu ungenau. In der Regel werden RWYs bei kleineren Vögeln nicht automatisch gesperrt.

GRF

Auf Grund vermehrter Rückfragen möchten einige Tower darauf hinweisen, dass eine nasse Bahn automatisch eine 5 - Good - ist. Updates sind jederzeit willkommen.
Weitere Details findet Ihr im Artikel „Global Reporting Format“ auf der VC Info Website:
https://www.vcockpit.de/newsroom/vc-info/global-reporting-format-1/

Luftraum E

GWT, LBC, SZW, RLG, HDF, FMO, PAD, DTM, NRN, KSF, ERF, HHN, MHG, SCN und FKB sind nur durch Luftraum E zu erreichen.
BRE, DRS, LEJ, NUE, FMM und FDH verfügen über eine TMZ um den Platz.
Details findet Ihr in den Best Practices zum sicheren Fliegen im Luftraum E.:
https://www.vcockpit.de/newsroom/vc-info/best-practices-zum-sicheren-fliegen-im-luftraum-e-1/



© Tomas Williams / Unsplash

Noch Platz in der Garage?

Exklusiv für VC-Mitglieder - Flugsimulator abzugeben



© Vereinigung Cockpit e.V.

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

wir trennen uns von unserem Flugsimulator und ihr sollt die Ersten sein, die die Gelegenheit nutzen können, ihn zu übernehmen – ein Schmuckstück für Liebhaber und Bastler, die vom Fliegen nie genug bekommen und Lust auf ein eigenes Projekt haben.

Das System läuft mit Microsoft Flight Simulator 2020 und ist mit Modulen von GoFlight, Cockpitsonic und Brunner ausgestattet. Das letzte Update wurde im April 2026 aufgespielt – technisch ist der Simulator also auf aktuellem Stand.
Der Meistbietende erhält den Zuschlag, der Erlös wird vollständig der Stiftung Mayday gespendet.

Der Simulator muss selbst abgeholt werden. Dazu braucht es einen Planensprinter mit Hebebühne.
Die Maße sind die folgenden:
Breite: 2,05 m
Höhe: 2,10 m
Länge: 3,05 m
Gewicht: 650 kg

Interesse?
Weitere Details erfahrt ihr auf Anfrage. Meldet euch bei der VC-Pressestelle unter
presse@vcockpit.de



© Vereinigung Cockpit e.V.



© Vereinigung Cockpit e.V.



© Vereinigung Cockpit e.V.

Wir trauern mit den Hinterbliebenen unserer Mitglieder

Eckart Kreitz

*30.12.1939

† 24.04.2026

Eckart Kreitz war von 1967 bis 1994 Flugkapitän bei der Lufthansa. Er flog zunächst die Boeing 737, später die 707, mit der er in den 1980er-Jahren den letzten Flug rund um die Welt absolvierte. Anschließend flog er die Boeing 747 und war stellvertretender Flottenchef.

Vielen Dank für 57 Jahre Mitgliedschaft.

Dieter Harms

*12.11.1940

† 18.06.2026

Dieter Harms flog zuletzt als Kapitän für die Deutsche Lufthansa und war Leiter der Flugschule Bremen. Er trat der VC im Gründungsjahr 1969 bei.

Wir bedanken uns für für 57 Jahre Treue.

Sergius Maier

*18.08.1957

† 31.07.2026

Sergius Maier war zuletzt Kapitän und Ausbilder bei der Deutschen Lufthansa. Er wurde 1990 VC Mitglied.

Wir sagen Danke für 36 Jahre Mitgliedschaft.

Peter A. Molls

*13.07.1947

† 10.06.2026

Peter Molls war Kapitän bei der Deutschen Lufthansa. Er wurde 1999 VC Mitglied.

Wir bedanken uns für 27 Jahre Mitgliedschaft.

Jens Plöhn

*19.08.1938

† 03.06.2026

Jens Plöhn flog zuletzt als Kapitän für die Hapag Lloyd. Er trat der VC 1969 VC bei.

Vielen Dank für 57 Jahre Treue.

Jürgen Willms

*20.08.1979

† 14.08.2026

Jürgen Willms flog als Kapitän für die Eurowings. Er wurde 2001 VC Mitglied.

Vielen Dank für 25 Jahre Mitgliedschaft.

Hans Jürgen Wolter

*07.07.1937

† 21.06.2026

Hans Jürgen Wolter flog als Kapitän für die Deutsche Lufthansa. Er wurde 1969 VC Mitglied.

Vielen Dank für 57 Jahre Mitgliedschaft.



Anzeige



CONTACT NOW! 0049 561 585 805 70 / WWW.PILOTEN-TARIFE.DE / DIE KRANKENVERSICHERUNG FÜR PILOTEN.

Anzeige



VC-Supportangebote

Medizinische und psychologische Experten bieten Unterstützung an, bevor Belastungen zu Problemen werden.

VC Notfalltelefon: +49 69 34 87 29 32

24/7 erreichbar

Das VC Notfalltelefon bietet schnelle und gezielte Unterstützung in besonderen oder belastenden Situationen. Je nach Anliegen werden Sie direkt mit der passenden Anlaufstelle verbunden

Taste 1 – Incident / Accident (AG AAP)
Taste 2 – Fume Event (AG OHM)
Taste 3 – Peer Support (AG Peer Support)
Taste 4 – Supportline / CISM

VC-Mediationsteam
mediationsteam@vcockpit.de

Lufthansa Vertrauensteam Cockpit
Hannah Brauner: +49 176 9313 9944
Kai Feldhusen: +49 151 5896 3983
Niklas Wiehe: +49 151 5894 9899

Fluguntauglich?

Stehen Fluguntauglichkeit oder ein länger dauerndes „Pending“ zur Diskussion?

Du hast Gesprächsbedarf und suchst eine Person deines Vertrauens? Als Berufsverband bieten wir betroffenen Mitgliedern bei vielen Fragen Hilfe von Anfang an. Scheue dich nicht, dich frühzeitig an deine VC zu wenden.

☑ **Loss of Licence-Versicherung**
Möchtest du dich über Meldepflichten und Ansprüche aus deiner Loss of Licence-Versicherung informieren, wende dich bitte an deinen dafür zuständigen Versicherungsfachmann. Angesichts der unterschiedlichen Versicherungsbedingungen am Markt bitten wir um dein Verständnis, dass die VC hier keine „Inhouse-Expertise“ bereitstellen kann.

☑ **Arbeits- und Versorgungsrecht**
Fragen arbeits- und versorgungsrechtlicher Natur solltest du zunächst versuchen, mit deiner Personalvertretung zu klären. Bleiben noch Punkte offen, steht dir die VC-Rechtsabteilung gerne Rede und Antwort:
Rechtsabteilung:
069 695976 130
recht@vcockpit.de

Hast du noch Fragen?

Gibt es noch Themenkomplexe, die die genannten Experten nicht abdecken? Dann sprich mit unserer Abteilung Flight Safety:
069 695976 121
flightsafety@vcockpit.de



Vereinigung Cockpit

Von Piloten für Piloten

Jetzt Mitglied werden

Fülle jetzt den Aufnahme-antrag aus und sei dabei!

https://intern.vcockpit.de/aufnahmeantrag.html



VC Info wieder auf Papier lesen?

Jetzt Druckversion bestellen!

Meldet euch einfach im Mitgliederbereich an der VC-Website an, wählt „Mein Cockpit“ -> „VC Info“ und gebt eure Kontaktdaten ein.

Anmeldung unter
https://intern.vcockpit.de/login.html

Impressum

Vereinigung Cockpit e. V.
Amelias Parkoffice
Amelia-Mary-Earhart-Straße 12
60549 Frankfurt

Tel +49 69 695976 – 0
Fax +49 69 695976 – 150
Mail office@vcockpit.de
Web www.vcockpit.de

Volksbank Höchst a.M.
IBAN DE81 5019 0000 6000 3058 61
BIC FFVBDEFF

Verantwortlich für den Inhalt
Frank Blanken, Vivianne Rehaag, Heike Wagner

Redaktion
Heike Wagner, Anke Fleckenstein, Sarah Weißer

Layout
Anke Fleckenstein, Viola Assmann, Heike Wagner, Sarah Weißer

Druck
Göhde Druck+Medien GmbH, 64295 Darmstadt
© für alle Artikel – soweit nicht anders angegeben – bei „VC Info". Nachdruck – nach vorheriger Absprache mit der Redaktion – gestattet. Belegexemplar erbeten.

Hinweis: Der Inhalt der Geschäftsanzeigen wird seitens der VC nicht geprüft. Artikel unter Nennung der Autorennamen müssen nicht zwangsläufig die Meinung der Redaktion wiedergeben.

Mitarbeit bei dieser Ausgabe
Lutz Budrass, Katharina Dieseldorf, Sven Grassmück, Felix C. Kuhlmay, Oliver Löwe



Vereinigung Cockpit e. V.
Amelias Parkoffice
Amelia-Mary-Earhart-Str. 12 | 60549 Frankfurt