

Mein Leben als Fluglotse: Er sorgt für den richtigen Abstand zwischen Flugzeugen in der Luft – und bringt auch mal die Air Force One auf Kurs. Ein Fluglotse berichtet vom Alltag im Tower.

Schon als kleiner Junge war ich von Flugzeugen fasziniert. Ich wuchs keine 500 Meter entfernt vom Frankfurter Flughafen auf. Das Dröhnen der Turbinen hat mich nie gestört, im Gegenteil: Zu sehen, wie diese riesigen Maschinen im Minutentakt starten und landen, begeisterte mich. Ich wollte später unbedingt in der Luftfahrt arbeiten. Die Frage war nur: Pilot oder Fluglotse? Als mich eine Freundin mit in den Tower des Frankfurter Flughafens nahm, fiel meine Entscheidung: Fluglotse sollte es sein. Die professionelle Konzentration, die Anspannung, das perfekte Zusammenspiel von Lotse und Pilot wirkte beruhigend auf mich.

Ich arbeite für die Deutsche Flugsicherung (DFS), ein privates Unternehmen, das dem Bund gehört. Die Aufgabe: den Flugverkehr über Deutschland zu lenken. Ich Sorge dafür, dass Flieger die notwendigen Abstände zueinander einhalten. Wie auf der Autobahn gibt es auch im Luftraum Stoßzeiten. Zu denen fliegen die meisten Maschinen, oft auf ähnlicher Höhe. Für uns bedeutet das, immer wachsam zu sein. Der deutsche Luftraum ist einer der meistbeflogenen Europas; bis zu 10 000 Flugzeuge leiten wir am Tag.

Grundsätzlich unterscheiden wir zwischen Tower- und Centerlotsen. Die Centerlotsen sitzen in vier bundesweit verteilten Kontrollzentralen. Von dort steuern sie den Verkehr zwischen den Flughäfen. Nähert sich eine Maschine der Landebahn, übernehmen wir, die Towerlotsen. Man kann sich das wie einen überdimensionalen Karton vorstellen, den man über den Flughafen stülpt: 40 Kilometer lang, 12 Kilometer breit und einen Kilometer hoch. Das ist unser Bereich um den Flughafen Tegel. Auch im Tower gibt es zwei unterschiedliche Aufgaben. Die Platzlotsen sind für die Start- und Landebahnen zuständig. Die Rolllotsen koordinieren die Fahrten der Flugzeuge vom Gate zur Startbahn und zurück. Im Tower wechseln wir uns mit der Roll- und Pistenkoordination ab.

Flugzeuge am Boden dürfen sich nur bewegen, wenn wir sie anweisen. Um Staus vor der Startbahn zu vermeiden, meldet jeder Pilot schon Stunden vor dem Abflug seinen Flugplan, also die Route, die Höhe und die Geschwindigkeit, die er fliegen möchte. Das passe ich an andere Routen an, die es an diesem Tag gibt. Oft muss ich improvisieren: Ein Unwetter kann Flugzeuge zwingen, Umwege zu fliegen. Eine Maschine kann verspätet landen, wodurch die Bahn blockiert ist. Diese Herausforderungen liebe ich. Aber natürlich kostet es Kraft, sich durchweg zu konzentrieren. Fluglotsen dürfen in Tegel maximal zwei Stunden am Stück arbeiten und müssen danach eine halbe Stunde Pause einlegen – die zählt als Arbeitszeit.

Einen Job als Fluglotse zu bekommen ist nicht einfach. Zuerst musste ich den berühmten »Hamburg-Test« bestehen, eine fünftägige Einstellungsprüfung. Mehr als 5000 junge Menschen versuchen es jedes Jahr – nur 150 kommen durch. Der Test besteht aus zwei Teilen. Im ersten werden Grundfertigkeiten abgefragt: Reaktionsfähigkeit, visuelles Merken, das Englischniveau und die Teamfähigkeit. Im zweiten Teil bekam ich Aufgaben am Flugsimulator gestellt. Die Prüfer testeten, wie ich unter Stress reagiere, wie aufmerksam ich bin. Ob ich räumliches Vorstellungsvermögen habe und ob ich gut im Multitasking bin. Zudem wurde geprüft, ob ich körperlich für den Job geeignet bin. Ein Fluglotse darf zum Beispiel keine Rot-Grün-Schwäche der Augen haben, da unsere Systeme viele verschiedene Farbstufen anzeigen.

Die Ausbildung danach dauert etwa drei Jahre. Anfangs lernte ich viel Theorie. Wie hoch reichen Gewitterwolken? Welche Flugzeugtypen gibt es? Welche Anweisungen muss man den Piloten geben? Danach trainierte ich im Simulator. Später, beim On-the-Job-Training, arbeitete ich in der Kanzel, der obersten Etage des Towers. Dabei schaute mir ein Trainer über die Schulter, der im Notfall eingreifen kann – wie in der Fahrschule.

Ein großer Vorteil des Berufs: Fluglotsen verdienen ziemlich gut. Schon während der theoretischen Ausbildung bekam ich etwa 1200 Euro im Monat, ab dem Praxisteil 48 000 Euro im Jahr. Das Einstiegsgehalt beträgt später je nach Standort zwischen 85 000 und 117 000 Euro brutto im Jahr.

Seit dreieinhalb Jahren arbeite ich am Flughafen Berlin-Tegel. Gerade am Regierungsflughafen in Berlin bekomme ich viel Prominenz zu sehen. Hier landete schon die deutsche Nationalmannschaft und sogar der Papst. Die Ankunft der Air Force One, des Flugzeugs des amerikanischen Präsidenten, ist etwas ganz Besonderes. Seine Ankunft wird schon zwei Wochen im Voraus geplant.

Auch der Alltag langweilt mich nie. Vor ein paar Wochen hatten wir einen 19-jährigen Passagier, der während des Flugs einen epileptischen Anfall bekam. Der Pilot gibt uns solche Notfälle über Funk durch. Wir sorgen dafür, dass bei der Ankunft ein Krankenwagen bereitsteht und der Flieger Sonderrechte bekommt, um möglichst schnell zu landen. Am Ende sollte der reguläre Flugbetrieb ohne Verzögerung weiterlaufen.

Einen Traum habe ich noch: Im Tower meiner Heimatstadt arbeiten zu können. Ab September wird er wohl wahr, ich werde nach Frankfurt versetzt. Und kehre dorthin zurück, wo alles begann.

