

VC-FLUGHAFENCHECK 2015

AUS MÄNGELLISTE WIRD VC-FLUGHAFENCHECK

VON WOLFGANG STARKE UND MATTHIAS WINKELMANN

Die Vereinigung Cockpit bewertet traditionell einmal im Jahr die deutschen Verkehrs- und seit 1996 ebenfalls die Regionalflughäfen auf ihre relevanten Ausstattungsmerkmale. Neu im Jahr 2015 ist eine komplett umgestaltete Bewertungssystematik. Der VC-Flughafencheck stellt nicht mehr allein auf das Fehlen eines Ausstattungsmerkmals ab, sondern vergibt für jedes einzelne Merkmal eine Note. Diese Einzelnote kann je nach Befund von „sehr gut“ bis „ungenügend“ reichen.

DURCHSCHNITTSNOTE FÜR DIE DEUTSCHEN FLUGHÄFEN VON 2,1 (GUT)

Die Vereinigung Cockpit bewertet regelmäßig die fliegerisch wichtigsten Ausstattungsmerkmale der deutschen Flughäfen. In diesem Jahr erscheint unsere Bewertung erstmals in neuer Form und unter ihrem neuen Namen „VC-Flughafencheck“.

Wir freuen uns, dass die sich auch nach der neuen Bewertungssystematik ergebende Durchschnittsnote von 2,1 unsere Aussagen der letzten Jahre bestätigt. Das Sicherheitsniveau der deutschen Flughäfen ist insgesamt gut.

Ein Mittelwert verschleiert natürlich immer ein wenig die Werte in den Randbereichen. So gibt es auch in dieser Bewertung sehr positive Beispiele, wie die großen Flughäfen München, Leipzig/Halle, Frankfurt sowie Berlin/Schönefeld. Diese vier Flughäfen teilen sich die beste Bewertung mit einer Gesamtnote 1,6. Ebenso gibt es leider zwei Flughäfen in Deutschland, die nicht über die von ICAO geforderte Auslaufzone RESA (Runway End Safety Area) verfügen. Diese beiden Flughäfen wurden in der Kategorie RESA mit 4,5 bzw. 5,0 bewertet, was natürlich das Gesamtbild negativ beeinflusst. Trotzdem ist das Gesamtbild auch an diesen Flughäfen noch befriedigend.

Wichtig ist es uns als Berufsverband der deutschen Verkehrsflugzeugführer, einen einheitlich hohen Standard an den deutschen Flughäfen zu erreichen. Dieser Standard legt das Fundament für eine sichere Flugdurchführung. Zu beachten hierbei ist jedoch, dass der VC-Flughafencheck kein allumfassendes Bild von der Gesamtsicherheit eines Flughafens zeichnet. Die reine Ausstattung ist ein Baustein der Gesamtsicherheit. Weitere Faktoren können die Menge des Verkehrs, individuelle Maßnahmen zur Risikoabwehr oder

besonderes Training der an- und abfliegenden Crews sein. Diese weiteren Maßnahmen werden im VC-Flughafencheck nicht untersucht.

DETAILLIERTERE BETRACHTUNG

Wichtig war uns bei der neuen Bewertungssystematik, nicht nur negative, sondern auch positive Aspekte hervorzuheben und die Flughäfen detailliert zu betrachten. So wurde in diesem Jahr beispielsweise jede Betriebspiste aus jeder Anflugrichtung separat betrachtet. Aus der Summe der Einzelnoten setzt sich dann die Gesamtnote für die Bereiche „Approach und Runway“ sowie „RESA“ zusammen. So konnten erstmals besonders die kleineren Flughäfen sehr viel präziser bewertet werden. Diese Flughäfen sind oftmals aufgrund der überwiegend westlichen Winde in Deutschland für die Anflüge Richtung Westen recht gut ausgestattet. Für Anflüge Richtung Osten, die aufgrund der vorherrschenden Winde eher selten genutzt werden, steht hingegen oftmals nur eine schlechtere Ausstattung zur Verfügung.

Die bisher häufig gestellte Frage: „Was bewerten wir? Die gute oder



CPT Wolfgang Starke
AGs Air Traffic Services und Airport and Ground Environment

AGAGE@vcockpit.de



SFO Matthias Winkelmann
AG Airport and Ground Environment

AGAGE@vcockpit.de



die zweckmäßige Seite der Landebahn?“, stellt sich nun nicht mehr. Es werden beide Anflugrichtungen bewertet und die Note anschließend gemittelt.

Dadurch ergibt sich eine wesentlich präzisere und sachgerechtere Bewertung: Wir gehen davon aus, dass alle vorhandenen Pisten genutzt werden sollen, bewerten deshalb jede Piste in jeder Betriebsrichtung und ermitteln als Ergebnis die Durchschnittsnote für alle vorhandenen Start- und Landebahnen.

BONUS / MALUS

Ebenfalls neu in der Bewertung ist ein fixer Bonus oder Malus, der vergeben werden kann. In der diesjährigen Bewertung kommt der fixe Malus von „0,5“ Notenpunkten lediglich bei einer vorhandenen Einschränkung der Landerichtung - abweichend von ICAO Dokument 8168 (PANS-

OPS) - zur Anwendung. Aktuell ist dies in Deutschland lediglich in Hamburg der Fall. Hier wird im Bereich „Runways und Approach“ die Note pauschal um 0,5 Punkte verschlechtert, da die anfliegenden Piloten aus unserer Sicht unangemessen in der Wahl der Landerichtung beeinträchtigt sind.

Da diese Einschränkungen in aller Regel nicht von den Flughäfen selber veröffentlicht werden, sondern viel mehr von der Politik vorgegeben werden, soll dieser Malus als Appell an die Politik verstanden werden. Piloten müssen jederzeit die freie Wahl haben, in welche Richtung sie anfliegen wollen. Es darf hier keine die Sicherheit reduzierende Einschränkung geben! Eine Abweichung von den weltweit gültigen Standards der ICAO ist für die Vereinigung Cockpit nicht hinnehmbar.

Die Vergabe eines pauschalen Bonus wurde in diesem Jahr nicht vorgenommen. Ebenso sind die

Bedingungen für eine solche Vergabe im Kriterienkatalog der Vereinigung Cockpit derzeit nicht festgeschrieben. Die Möglichkeit eines fixen Bonus soll für besondere, der Sicherheit dienlichen Maßnahmen bestehen. Da solche Maßnahmen in ihrer Vielfältigkeit kaum eingegrenzt werden können, haben wir uns entschlossen, diesen Bonus zukünftig im Einzelfall frei zu vergeben.

Den unseren Bewertungen zugrundeliegenden Kriterienkatalog werden wir regelmäßig anpassen und mögliche zukünftige Veränderungen des Standards angemessen berücksichtigen.

GLIEDERUNG DER BEWERTUNG IN KERNTHEMEN

Der VC-Flughafencheck ist in fünf Kernthemen aufgeteilt. Diese Kernthemen sind in Bezug auf die Gesamtnote unterschiedlich gewichtet und bestehen aus mehre-

DAS BENOTUNGSSYSTEM

Erfüllt ein Flughafen die hohen Standards, die die Vereinigung Cockpit definiert hat (s. Kriterienkatalog), bewerten wir dies mit der Note 2 „gut“. Darüber hinausgehende Maßnahmen oder Ausstattungsmerkmale können die Note 1 „sehr gut“ erhalten. Geht die Ausstattung eines Flughafens über die minimalen Empfehlungen hinaus, erfüllt die von der VC definierten Standards aber nicht, bewerten wir dies mit der Note 3 „befriedigend“.

Das Erfüllen der minimalen Empfehlungen der Vereinigung Cockpit, die auf weltweiten Standards basieren (z.B. ICAO), wird mit der Note 4 „ausreichend“ bewertet. Alle Flughäfen in Deutschland erfüllen die gesetzlichen Anforderungen, die Voraussetzung für den Betrieb sind und von den zuständigen Behörden überprüft werden.

Werden die minimalen Empfehlungen der Vereinigung Cockpit nicht erfüllt, vergeben wir die Note 5 „mangelhaft“, denn dann besteht dringender Handlungsbedarf zur Verbesserung der Flugsicherheit. In Ausnahmefällen kann auch die Note 6 „ungenügend“ vergeben werden.

Eine detaillierte Beschreibung der Kriterien und des Bewertungssystems finden Sie im Kriterienkatalog zum VC-Flughafencheck auf der Website der Vereinigung Cockpit.

<http://www.vcockpit.de/themen/vc-flughafencheck.html>



VC-Flughafencheck 2015

Ergebnisübersicht

			Approach & Runway	RWY Incursion Prevention	RESA	Taxi & Parking	Allgemeine Ausrüstung	Endnote
Gewichtung in %			45	30	10	10	5	
Berlin/Schönefeld	SXF	EDDB	1,4	2,0	1,0	2,0	1,6	1,6
Berlin/Tegel	TXL	EDDT	1,6	2,2	2,0	2,3	2,0	1,9
Bremen	BRE	EDDW	1,4	2,0	2,0	2,0	1,6	1,7
Dortmund	DTM	EDLW	1,4	2,4	2,0	1,6	2,0	1,8
Dresden	DRS	EDDC	1,8	2,2	2,0	2,0	1,6	2,0
Düsseldorf	DUS	EDDL	1,7	2,0	2,0	1,3	1,6	1,8
Erfurt	ERF	EDDE	1,4	2,2	2,0	1,3	1,6	1,7
Frankfurt/Hahn	HHN	EDFH	2,0	2,0	2,0	2,7	2,0	2,1
Frankfurt/Main	FRA	EDDF	1,2	2,0	2,0	2,2	1,6	1,6
Friedrichshafen	FDH	EDNY	2,3	2,2	3,0	2,7	2,4	2,4
Hamburg	HAM	EDDH	2,6	1,8	2,0	2,0	1,6	2,2
Hannover	HAJ	EDDV	1,7	2,1	2,0	2,4	1,6	1,9
Heringsdorf	HDF	EDAH	3,4	2,4	3,0	2,7	3,0	2,9
Karlsruhe/Baden-Baden	FKB	EDSB	1,9	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Kassel-Calden	KSF	EDVK	1,8	2,0	2,0	2,0	2,0	1,9
Köln/Bonn	CGN	EDDK	1,8	2,0	2,0	2,0	1,6	1,9
Leipzig/Halle	LEJ	EDDP	1,2	2,0	2,0	1,3	1,6	1,6
Lübeck	LBC	EDHL	2,0	3,5	4,5	2,2	2,0	2,7
Mannheim	MHG	EDFM	4,2	2,6	5,0	3,4	2,0	3,6
Memmingen	FFM	EDJA	2,6	3,4	3,0	2,7	2,0	2,9
München	MUC	EDDM	1,4	2,0	2,0	1,3	1,6	1,6
Münster/Osnabrück	FMO	EDDG	2,1	2,0	2,5	2,0	2,4	2,1
Nürnberg	NUE	EDDN	1,9	2,0	2,0	2,0	1,6	1,9
Paderborn/Lippstadt	PAD	EDLP	2,3	2,4	2,0	2,7	2,4	2,3
Rostock/Laage	RLG	ETNL	2,4	2,4	2,0	2,7	2,8	2,4
Saarbrücken	SCN	EDDS	2,8	2,2	3,0	2,7	2,0	2,6
Stuttgart	STR	EDDS	1,4	2,0	2,0	2,0	1,6	1,7
Sylt (Westerland)	GWT	EDXW	2,8	2,2	2,5	3,0	2,0	2,6
Weeze (Niederrhein)	NRN	EDLV	2,6	2,4	4,0	2,0	2,0	2,6
								2,1

ren Einzelkriterien. Wir möchten mit dieser Aufteilung und Gruppierung den Sinn der vielen Einzelkriterien leichter verständlich machen.

Wir haben uns bei den Untergruppen für die vier wichtigen Risikobereiche „Approach und Runway“, „Runway Incursion Prevention“, „RESA“ und „Taxi und Parking“ sowie eine Gruppe „allgemeine Ausrüstung“ entschieden. In der Gruppe „Runway Incursion Prevention“ beurteilen wir Maßnahmen, die ein unabsichtliches oder unerlaubtes Eindringen in den Schutzbereich einer Start- und Landebahn verhindern. Hier lehnen wir uns an den Action Plan von Eurocontrol (EAPPRI) an. Die Gruppe „RESA“ bewertet den Schutz für Flugzeuge und Insassen nach einem unbeabsichtigten Verlassen der Start- oder Landebahn.

INDIVIDUELLE VERFAHREN ZUR RISIKOMINIMIERUNG KÖNNEN BEWERTET WERDEN

Die Einzelkriterien haben sich gegenüber den vergangenen Jahren nicht verändert. Die einzige Änderung, die wir vorgenommen haben, liegt in der Berücksichtigung von speziellen Verfahren.

So hatten wir in der Vergangenheit gelegentlich Diskussionen, wenn ein sehr kleiner Flughafen mit extrem wenigen Flugbewegungen beispielsweise keinen parallelen Rollweg zu jedem Bahnkopf hatte. In solchen Fällen werden wir in Zukunft eine weniger schlechte Note vergeben, wenn es spezielle, niedergeschriebene und bindende Verfahren zur Reduktion von spezifischen Risiken gibt. Solche Verfahren könnten in diesem Fall beispielsweise festlegen, dass ein Flugzeug nur dann rollen darf,

wenn sich kein anderes Flugzeug im Luftraum unter 10.000 Fuß im Anflug befindet. Gleiches gilt für den Fall eines nicht gegen Runway Incursions geschützten Rollweges (fehlende Guard Lights). Sollte dieser Rollweg zu jeder Zeit, wenn ein Flugzeug rollt, durch beispielsweise ein Follow-Me Fahrzeug geschützt sein, kann ebenfalls eine bessere Note vergeben werden als ohne besondere Schutzverfahren.

Wichtig ist hierbei, dass die Note für Alternativverfahren niemals so gut ist wie sie bei einer aus unserer Sicht optimalen Ausstattung wäre. Wir befürworten eine möglichst weitreichende Harmonisierung der Flughäfen und die Anwendung international standardisierter Verfahren und Ausrüstung. Da nicht alle Piloten alle Flughäfen regelmäßig anfliegen und gleichermaßen gut kennen, können individuelle Verfahren zur Risikoabwehr immer nur die zweite Wahl sein. Durch eine Abweichung vom internationalen Standard steigt die Wahrscheinlichkeit von Missverständnissen und Fehlern und die Flugsicherheit wird eingeschränkt.

BESONDERES THEMA IM JAHR 2015 IST DIE EINFÜHRUNG IN DEN VC-FLUGHAFENCHECK

In diesem ersten Jahr des VC-Flughafenchecks haben wir uns entschieden, kein besonderes Thema als Highlight in den Vordergrund zu stellen. Dieses Jahr wollen wir den VC-Flughafencheck beschreiben und vorstellen. In den kommenden Jahren werden wir wieder einzelne Highlights besonders betrachten. Ebenso werden wir in den kommenden Jahren gegebenenfalls die Bewertungskriterien oder die Benotung noch weiter anpassen.

DER KRITERIENKATALOG

Der unseren Bewertungen zugrundeliegende Kriterienkatalog mit Erläuterungen zu den Hintergründen unserer Bewertungen und deren Gewichtung ist auf der VC-Website einsehbar (Link s. Kasten auf Seite 31). Wir versprechen uns eine größere Transparenz unseres Bewertungsverfahrens, da die Kriterien jederzeit nachzulesen sind. Außerdem können wir mit dem Kriterienkatalog unsere gesamte Bewertung, wie auch die Forderungen der Vereinigung Cockpit wesentlich eingehender, detaillierter und mit mehr Hintergrund beschreiben, als uns das bisher in einem einmal jährlich erscheinenden Artikel möglich gewesen ist.

VC ARBEITET KONSTRUKTIV MIT ADV ZUSAMMEN

Bei der Entwicklung und Erarbeitung des VC-Flughafenchecks haben wir konstruktiv mit dem Dachverband der deutschen Flughäfen (ADV) zusammengearbeitet. In langen Gesprächen und Diskussionen konnten wir uns intensiv über viele kontroverse Themenbereiche austauschen. Um die bestehende hohe Flugsicherheit in Deutschland noch weiter verbessern zu können, wird dieser Austausch auch in Zukunft eine wichtige Rolle spielen. ■