

VC-FLUGHAFENCHECK 2018

VC BEGRÜSST EINHEITLICHE EUROPÄISCHE STANDARDS FÜR DEUTSCHE FLUGHÄFEN

VON MARTIN OSER UND WOLFGANG STARKE



© Shutterstock/ hxdyl



SFO Martin Oser
AG AGE
agage@vcockpit.de

Auch im Jahr 2018 untersuchte die Arbeitsgruppe Airport and Ground Environment (AG AGE) die deutschen Verkehrsflughäfen auf ihre sicherheitsrelevanten Ausstattung hin. Erneut wurde hierbei auch die Einbindung der Vereinigung Cockpit in die Local Runway Safety Teams (LRST) betrachtet.

EASA-ZERTIFIZIERUNG

Die Jahre 2017 und auch 2018 stehen für die meisten der deutschen Verkehrsflughäfen im Fokus der EASA-Zertifizierung. Doch was verbirgt sich dahinter?

Die European Aviation Safety Agency (EASA) hat europäische Standards für Flughäfen festgesetzt. Hier sind beispielsweise Abstände zwischen Rollwegmittellinien, Dimensionen von Abstellflächen für Flugzeuge oder auch Bodenbeschilderungen und Markierungen vorgeschrieben. Im Grunde genommen finden sich hier sämtliche Regelungen, die

zuvor in nationalen und regionalen Bestimmungen festgehalten worden waren, jetzt nur mit einem gemeinsamen europäischen Standard.

Da es bisher quer über Europa hinweg überall kleinere Abweichungen von den ICAO-Vorschriften gab und man sich nun auf einen einheitlichen europäischen Standard einigen musste, weicht dieser neue Standard in vielen Kleinigkeiten von den bisherigen deutschen Vorschriften ab. Dies führt dazu, dass beispielsweise nahezu alle Flughäfen in Deutschland ihre Bodenmarkierungen und Beschilderungen erneuern mussten, da die EASA andere Größen hierfür vorschreibt. Ebenso mussten teilweise Rollwege umbenannt werden, da für ihre Benennung von jetzt ebenfalls einheitliche Standards gelten.

Als AG AGE begrüßen wir diese einheitlichen Standards in Europa, da sie sehr eng an die weltweiten Standards der ICAO angelehnt sind. Wir hoffen, dass Deutschland

nicht das einzige Land bleibt, das diese Vorschriften entsprechend umsetzt. Denn die Wirkung einheitlicher Standards kann sich nur dann entfalten, wenn sich alle bis ins Detail an diese neuen Vorgaben halten.

Der hohe Aufwand der EASA-Zertifizierung – jeder Flughafen muss im Prinzip neu zugelassen werden – hat natürlich auch nicht-EASA-relevante Umbauten teilweise verschoben. So beabsichtigt der Flughafen Dortmund beispielsweise die Einrichtung von Runway Guard Lights. Wir begrüßen diese Absicht ausdrücklich, können diese Verbesserung aber leider in diesem Jahr noch nicht bewerten, da die Runway Guard Lights zum Redaktionsschluss des VC-Flughafenchecks noch nicht aufgebaut waren. Die Installation erfolgt im Herbst 2018 und verbessert die Sicherheit am Flughafen Dortmund erneut ein Stück.

Ebenso ist es durchaus erfreulich, dass viele Flughäfen ihre Rollweg-

markierungen neu aufgebracht haben. Die alten Markierungen waren oft bei Nässe und Dunkelheit nur sehr schwer zu erkennen, wie beispielsweise in Nürnberg. Dies wurde nun mit den neuen Markierungen deutlich verbessert. Auch die Einrolllinien in die Parkpositionen helfen den Piloten sehr gut, richtig in die Positionen einzudrehen. Das Risiko von Kollisionen am Boden wird hierdurch gesenkt.

VERBESSERUNGSBEDARF IN SACHEN LRST

Insgesamt ist die Entwicklung der deutschen Verkehrsflughäfen also durchaus positiv zu betrachten. Lediglich in Sachen LRST gibt es nur wenige Fortschritte zu vermelden.

Rund um die Welt laden Flughäfen ihre nationalen Pilotenvereinigungen in die LRSTs ein, um den Empfehlungen der ICAO und des EAPPRI 2.0 (European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions) zu folgen.

Insbesondere die kleineren Flughäfen in Deutschland sind im Jahr 2017 recht schnell der Empfehlung der Vereinigung Cockpit gefolgt und haben unsere Piloten in ihre LRSTs eingeladen. Zuletzt

hat auch München, der zweitgrößte deutsche Flughafen, eine Einladung ausgesprochen. Ebenso wurden wir am Flughafen Mannheim in das LRST eingebunden und können nun dort unsere Bedenken direkt adressieren. Mit dem Flughafen Rostock-Laage ist der erste, teilweise militärisch genutzte Flughafen zu den LRST-Einladungen hinzugekommen. Wir freuen uns über alle neuen Einladungen sehr, da wir glauben, mit dem LRST das richtige Format gefunden zu haben, um über wichtige Fragen der Sicherheit diskutieren zu können. Aus allen LRSTs bekamen wir hierbei eine positive Rückmeldung über unsere Mitarbeit und sind in vielen dieser Teams in der Zwischenzeit ein wichtiger Bestandteil.

Dennoch weigern sich insbesondere Frankfurt/Main und Hamburg beharrlich, Piloten der Vereinigung Cockpit in ihren LRSTs zu begrüßen. Diese Verweigerungshaltung ist vollkommen unverständlich und wird auch weiterhin negativ im VC-Flughafencheck bewertet.

Insbesondere vor dem Hintergrund, dass eine der großen deutschen Airlines keine LRST-Teilnehmer mehr an für sie als unkritisch eingestufte Flughäfen entsendet,

sehen wir die Einbindung von VC-Piloten in die LRSTs als absolut notwendig an. Wir empfehlen den entsprechenden Flughäfen, sich selbst eine Meinung zu bilden und mit denjenigen Flughäfen in Kontakt zu treten, zu deren LRST-Teams wir bereits gehören, und sich dort über den hohen Gewinn einer zusätzlichen Expertise aus dem operativen Bereich zu informieren. Die Tür der Vereinigung Cockpit steht weiterhin für jeden Flughafen offen, wir bieten jederzeit einen konstruktiven und vorbehaltlosen Dialog an.

Wir werden bis Ende 2018 den Kriterienkatalog des VC-Flughafenchecks überarbeiten und dann, auch in Absprache mit dem Flughafenverband ADV, gegebenenfalls die Kriterien für 2019 anpassen. Wie immer werden wir hier gut überlegen, welche Ausstattung uns Piloten wirklich hilft, und werden dementsprechende Empfehlungen an die Flughäfen adressieren. Sollten Sie entsprechende Anregungen haben, freuen wir uns immer über Ihre Meinung oder auch Ihre Mitarbeit in unserer Arbeitsgruppe.

Schreiben Sie uns!
AGAGE@VCockpit.de



© Andreas Tittelbach

Alle Testergebnisse finden Sie auch auf der Website www.vc-flughafencheck.de



VC-Flughafencheck 2018

Ergebnisübersicht

			Approach & Runway	RWY Incursion Prevention	RESA	Taxi & Parking	Allgemeine Ausrüstung	Teilnahme LRST	Endnote
Gewichtung in %			45	30	10	10	5		
Berlin/Schönefeld	SXF	EDDB	1,4	2,0	2,0	2,7	1,5	-0,5	2,3
Berlin/Tegel	TXL	EDDT	1,6	2,0	2,0	2,15	2,0	-0,5	2,3
Bremen	BRE	EDDW	1,4	2,0	2,0	2,0	1,6	0,0	1,7
Dortmund	DTM	EDLW	1,4	2,4	2,5	2,0	2,0	-0,5	2,4
Dresden	DRS	EDDC	1,9	2,4	2,0	2,0	1,55	0,0	2,1
Düsseldorf	DUS	EDDL	1,6	2,0	2,0	2,0	1,53	-0,5	2,3
Erfurt	ERF	EDDE	1,6	2,2	2,0	1,3	1,6	-0,5	2,3
Frankfurt/Hahn	HHN	EDFH	2,0	2,0	2,0	2,7	2,0	0,0	2,1
Frankfurt/Main	FRA	EDDF	1,4	2,0	2,0	2,7	1,5	-0,5	2,3
Friedrichshafen	FDH	EDNY	2,2	2,2	3,0	2,7	2,4	0,0	2,3
Hamburg	HAM	EDDH	2,6	2,0	2,0	2,0	1,6	-0,5	2,8
Hannover	HAJ	EDDV	1,8	2,1	2,0	2,35	1,6	-0,5	2,5
Heringsdorf	HDF	EDAH	3,2	2,6	2,0	2,85	3,35	0,0	2,9
Karlsruhe/Baden-Baden	FKB	EDSB	1,8	2,0	2,0	2,7	2,0	0,0	2,0
Kassel-Calden	KSF	EDVK	1,8	2,0	2,0	2,0	2,0	0,0	1,9
Köln/Bonn	CGN	EDDK	1,4	2,0	2,0	2,0	1,55	-0,5	2,2
Leipzig/Halle	LEJ	EDDP	1,3	2,0	2,0	1,3	1,6	0,0	1,6
Mannheim	MHG	EDFM	4,45	2,4	5,0	2,7	2,0	0,0	3,6
Memmingen	FMM	EDJA	2,6	3,4	3,0	2,7	2,0	0,0	2,9
München	MUC	EDDM	1,4	2,0	2,0	1,3	1,5	0,0	1,6
Münster/Osnabrück	FMO	EDDG	2,15	2,0	2,5	2,0	1,55	0,0	2,1
Nürnberg	NUE	EDDN	1,9	2,0	2,0	2,0	1,5	0,0	1,9
Paderborn/Lippstadt	PAD	EDLP	2,3	2,4	2,0	2,7	2,4	0,0	2,4
Rostock/Laage	RLG	ETNL	2,4	2,4	2,0	2,9	2,0	0,0	2,4
Saarbrücken	SCN	EDDR	2,7	2,2	3,0	2,7	1,6	0,0	2,5
Stuttgart	STR	EDDS	1,4	2,0	2,0	2,0	1,5	0,0	1,7
Sylt (Westerland)	GWT	EDXW	2,8	2,2	2,5	2,7	2,0	0,0	2,5
Weeze (Niederrhein)	NRN	EDLV	2,4	2,8	4,0	2,0	2,0	-0,5	3,1
DURCHSCHNITTSNOTE:									2,3