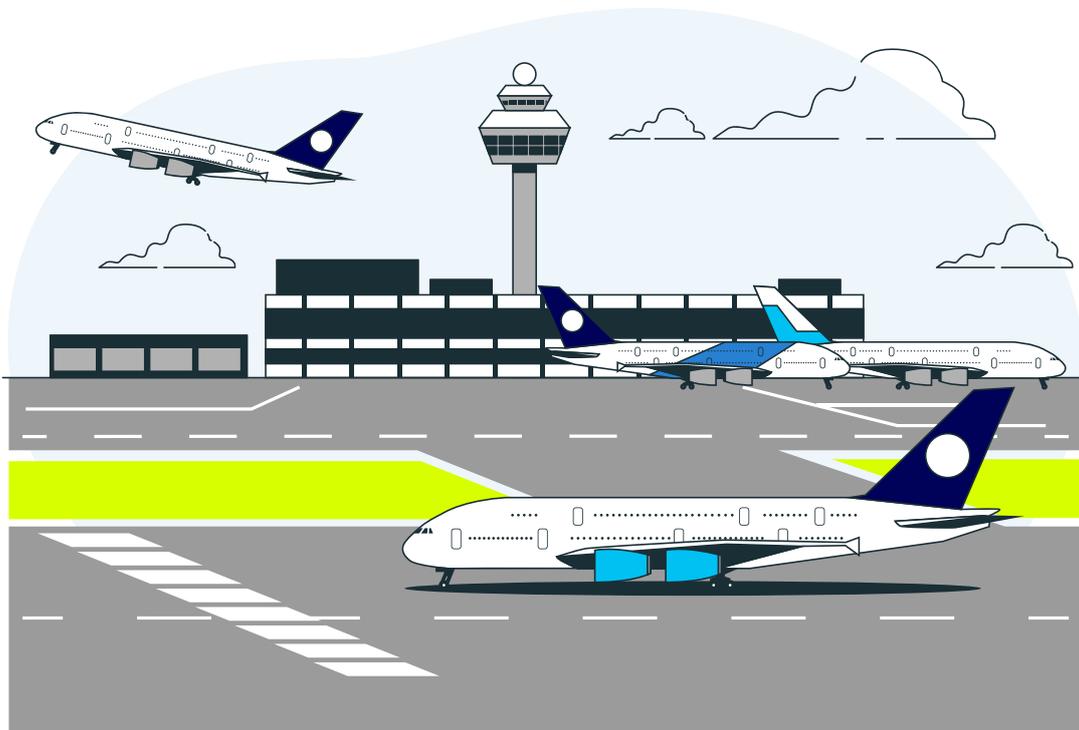


VC-Flughafencheck 2024

Erstmals in Zusammenarbeit: Vereinigung Cockpit und Schweizer Pilotenvereinigung Aeropers bewerten die Flughäfen in Deutschland und Schweiz auf ihre Sicherheit. Das besondere Augenmerk liegt in diesem Jahr auf dem Thema Runway Incursions und der Ausstattung der kleineren Flughäfen.



AG Airport & Ground Environment Vereinigung Cockpit

Die Luftfahrt ist international und so haben wir dieses Jahr zusammen mit der Schweizer Pilotenvereinigung Aeropers einen Blick über den Tellerrand in die Schweiz gewagt und die Flughäfen Zürich, Genf und Basel in unsere Bewertung aufgenommen. Wir freuen uns, die Schweizer Kollegen an Bord zu haben und hoffen, den Flughafencheck in Zukunft auf weitere Länder ausweiten zu können.

Auf Platz 1 befindet sich auch in diesem Jahr wieder der Flughafen München, der durch seine exzellente

Ausstattung erneut der Gewinner des Flughafenchecks ist. Knapp dahinter liegt Leipzig auf Platz 2, wo im Gegensatz zu München nicht auf allen Bahnen ein Instrumentenlandesystem mit Entfernungsmessung (ILS-DME) verbaut ist. Neu hinzugekommen und direkt auf Platz 3 gelandet ist der Flughafen Zürich. Auf Grund der konsequenten Nutzung von Stopbars bei Tag und Nacht verdrängt Zürich den bisher drittplatzierten Flughafen Stuttgart auf Platz 4.

Auf den hinteren Plätzen gab es ebenfalls Bewegung: So konnten sich z.B. die Flughäfen Weeze und Friedrichshafen durch ihre vorbildliche Zusammenarbeit mit der Vereinigung Cockpit verbessern.

Runway Incursions: Stopbars können Unfälle verhindern

Runway Incursions sind weltweit zu seinem Problem von höchster Brisanz geworden. Eine Runway Incursion beschreibt die unerlaubte Anwesenheit von einem oder mehreren Fahr- oder Flugzeugen im Sicherheitsbereich einer Start- bzw. Landbahn (Runway).

Die US-Luftfahrtbehörde FAA meldet für das Jahr 2023 insgesamt 1.756 Runway Incursions. Das sind fast fünf pro Tag! Es ist schwierig, präzise Zahlen für Europa oder Deutschland zu finden, aber in Anbetracht der Verkehrszahlen und anhand der Berichte von Flughäfen liegt die Zahl der Runway Incursions bei schätzungsweise zwei pro Woche. Diese Zahlen sind alarmierend und es ist zu erwarten, dass sie mit zunehmenden Verkehrszahlen weiter steigen werden.

Weltweit führen Runway Incursions zu fünf Prozent der Unfälle im Luftverkehr und machen ein Drittel der tödlichen Unfälle aus. Betrachtet man das Accident Dashboard der Flightsafety Foundation sind im Durchschnitt ein bis zwei Todesopfer pro tödlichem Unfall zu beklagen. Die AG AGE der Vereinigung Cockpit empfiehlt daher seit Jahren die Nutzung von Stopbars, um das Risiko von Runway Incursions zu minimieren. Dabei handelt es sich um rote Lichterketten an den Rollwegen, die auf eine Runway führen, und die dabei helfen können Unfälle zu vermeiden.

Welche katastrophalen Auswirkungen Runway Incursions haben können, lässt der Unfall in Haneda Anfang des Jahres erahnen. Ein wahrscheinlicher Faktor, der dort zur Kollision von zwei Flugzeugen führte, war, dass die Stopbars zum Unfallzeitpunkt defekt waren – eine Auffanglinie, die das Unglück hätte verhindern können. Dies verdeutlicht, dass jede Runway Incursion eine zu viel ist und die auslösenden Faktoren genau betrachtet und mitigiert werden müssen.

Mit Fokus auf Europa lässt sich feststellen, dass die schwersten Unfälle in Folge von Runway Incursions hier stattgefunden haben: Teneriffa 1977 mit 583 und Mailand Linate 2001 mit 114 Todesopfern. In Linate war unter anderem ein System defekt, das den Lotsen über das Überrollen der Haltelinie an der Runway hätte warnen können. Das österreichische Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation

Flughafencheck 2024

Die Gewinner

1. München
Der Flughafen überzeugt auch in diesem Jahr mit seiner exzellenten Ausstattung.
2. Leipzig
Dicht hinter dem Flughafen München, jedoch sind in Leipzig nicht alle Bahnen mit einem Instrumentenlandesystem ausgestattet.
3. Zürich
Zum ersten Mal in der Bewertung landet der Airport Zürich direkt unter den ersten drei. Ausschlaggebend dafür ist die konsequente Nutzung von Stopbars bei Tag und Nacht.

und Technologie erklärte kürzlich auf der EASA Safety Week (Youtube), dass es in Österreich seit der Einführung von Stopbars, die Tag und Nacht unabhängig vom Wetter genutzt werden, kaum eine Runway Incursion gab. Außerdem wurde hier auch ein häufig von deutschen Flughäfen vorgebrachtes Argument entkräftet: Der Gewinn an Sicherheit kostet nur ca. drei Prozent an Verkehrskapazität.

Auf Basis dieser traurigen Zahlen und Fakten empfehlen u.a. die ICAO in ihrem Global Runway Safety Action Plan und Runway Safety Handbook sowie die Europäische Organisation zur Sicherung der Luftfahrt (Eurocontrol) in ihrem Global Action Plan for the Prevention of Runway Incursions (GAPPRI) die Nutzung von Stopbars 24/7 sowie die Teilnahme von Pilotenverbänden an Local Runway Safety Teams. Umso unverständlicher ist es aus Sicht der VC, dass man sich in Deutschland nach wie vor gegen die Einführung von Stopbars, die Tag und Nacht genutzt werden, sträubt und einige Flughäfen Pilotenverbände, die zu mehr Sicherheit beitragen könnten, aus ihren Local Runway Safety Teams ausschließen.

Die wichtige Rolle der kleineren Flughäfen

Eine wichtige Neuerung in diesem Jahr betrifft die kleineren Flughäfen. Aus Pilotensicht ist deren gute Ausstattung von großer Bedeutung, da sie häufig als Ausweichflughäfen für große Drehkreuze fungieren, z.B. bei Unwettern am Zielflughafen oder Vorfällen mit Drohnen, und dann eine große Anzahl von Flugzeugen aufnehmen und abfertigen müssen. Trotz dieser wichtigen Funktion werden Landes- und Bundesgelder laut Aussage einiger Flughäfen ungleich verteilt.

Aus diesem Grund möchten wir die Ergebnisse nochmals etwas differenzierter betrachten und die Regionalflughäfen jeweils mit ähnlich großen Flughäfen vergleichen. Da es keine einheitliche Klassifizierung der Flughäfen gibt, haben wir uns entschlossen sie nach ihren Verkehrszahlen aufzugliedern. Hier liegt eine Schallmauer bei 50.000 Flugbewegungen im Jahr.

Generell ist das Sicherheitsniveau auch an den kleineren Flughäfen in Deutschland sehr hoch. Auf Grundlage dieser neuen Betrachtungsweise erreicht der Flughafen Bremen Platz 1, Kassel folgt auf Platz 2 vor Erfurt auf Platz 3. Frankfurt Hahn, Karlsruhe, Münster/Osnabrück und Dresden folgen dicht dahinter.

Was dieses Ergebnis besonders interessant macht, ist die große Ähnlichkeit der beiden Tabellen. In der Gesamtbetrachtung sind nur die ersten vier Plätze den Großflughäfen München, Leipzig, Zürich und Stuttgart vorbehalten. Darauf folgen, unterbrochen von Köln, sieben Flughäfen mit teils deutlich weniger als 40.000 Flugbewegungen.

Weitere wichtige Neuerungen

Unabhängig von den einzelnen Bewertungen möchten wir auch die Bemühungen einiger Flughäfen hervorheben, die weit über deren Tagesgeschäft hinausreichen. So hat der bereits klimaneutrale Flughafen Weeze im Jahr 2023 eine weitere Photovoltaik-Anlage in Betrieb genommen und arbeitet kontinuierlich an einer zunehmenden Elektrifizierung seines Fuhrparks. In München wurde das Thema Drohnenvorfälle in einer Instagramkampagne aufgegriffen und die Sicherheit auf dem Vorfeld durch Schulungen im neuen Vorfeldkontroll-Simulator erhöht. In Hamburg wurde unter anderem ein Instrumentenlandesystem erneuert. Auch in Friedrichshafen wurde das Instrumen-

tenlandesystem in Landrichtung 24 erneuert und die Anflugbefeuerung auf energiesparende LED umgerüstet. In Frankfurt wurde unter anderem die Umrüstung der Rollbefeuerung auf LED vorangetrieben.

Ausblick auf 2025

Auch im nächsten Jahr wird uns das Thema Runway Incursions weiter beschäftigen. Vielleicht kommen uns hier auch Behörden und Flughäfen zuvor und passen ihre Verfahren an die Vielzahl von Vorfällen in diesem Bereich an. Auch werden wir auf Grund immer häufiger vorkommender GPS-Störungen die Anflugverfahren näher betrachten.

Der VC-Flughafencheck

Die Arbeitsgruppe Airport and Ground Environment (AGE) der Vereinigung Cockpit (VC) unterzieht die deutschen Verkehrsflughäfen bereits seit 1978 einem jährlichen Sicherheitscheck. Seit 1996 werden auch Regionalflughäfen in die Untersuchung einbezogen, insofern dort nennenswerter Linienverkehr stattfindet. In diesem Jahr erstreckt sich die Untersuchung in Zusammenarbeit mit der Schweizer Pilotenvereinigung Aeropers erstmals über die Grenze Deutschlands hinaus und umfasst auch die Flughäfen in der Schweiz.

Als Grundlage für die Untersuchung dient ein Kriterienkatalog, der kontinuierlich an die sich verändernden Anforderungen angepasst wird und der die aus Pilotensicht sinnvolle und für eine optimale Sicherheit notwendige Ausrüstung von Flughäfen umfasst.

Die Bewertungskriterien orientiert sich an den Vorgaben der UN-Sonderorganisation ICAO (International Civil Aviation Authority), der Internationalen Pilotenvereinigung IFALPA, den Vorgaben der Europäischen Luftfahrtbehörde EASA und Veröffentlichungen der Europäischen Organisation zur Sicherung der Luftfahrt Eurocontrol.

Weitere Informationen

Youtube: EASA Safety Week 2024

<https://www.youtube.com/live/8roTkRWykmc?feature=shared>

VC-Flughafencheck 2024

