

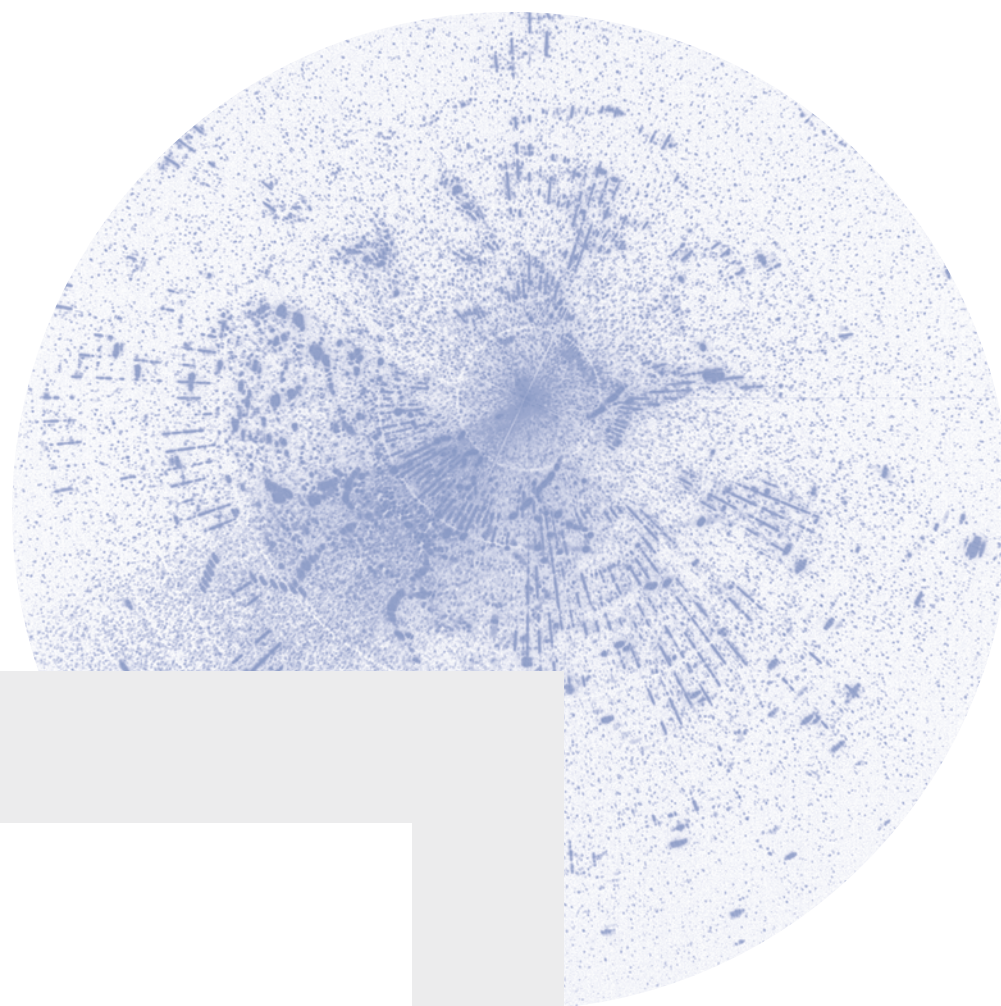


Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Unternehmenskurzporträt



DFS Deutsche Flugsicherung



Weil der Himmel uns braucht!

Einem Steigflug gleich kam das Wachstum des Flugverkehrs seit den 80er Jahren: Um durchschnittlich 9,5 Prozent nahm die Zahl der Flüge zu, die in Deutschland starteten und landeten oder den deutschen Luftraum überflogen. In nur zwanzig Jahren verdreifachte sich die Zahl der kontrollierten Flüge im deutschen Luftraum: von unter einer Million auf drei Millionen. Die Luftfahrtbranche: ein Synonym für kräftiges, gesundes Wachstum, das nur die Richtung nach oben kannte. Nicht zuletzt befördert wurde es vom zunehmenden Mobilitätsbedürfnis der Menschen und den für beinahe jedermann erschwinglich gewordenen Ticketpreisen, insbesondere nach dem Aufkommen der Low-Cost-Airlines in den 90er Jahren.

Seit Beginn des Jahrtausends zeigt sich dieses Wachstum nicht mehr so ungebrochen. Als Folge von Finanzkrise und Wirtschaftsflaute hat es sich verlangsamt, pro Jahr nehmen die Flugbewegungen um nur noch etwas mehr als ein Prozent zu. Nach wie vor kontrolliert die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH mit ihren rund 5.500 Mitarbeitern derzeit um die drei Millionen Flüge jährlich und sorgt für deren sichere, geordnete und flüssige Abwicklung.

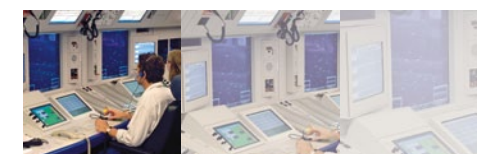
Die Dynamik der Entwicklung mag derzeit nachgelassen haben. Ein dauerhafter Sinkflug ist aktuellen Prognosen für Deutschland und

Europa zufolge jedoch nicht in Sicht. Mit der Weiterentwicklung ihrer technischen Systeme, der Optimierung von Streckenprofilen und sorgfältigen Planung neuer An- und Abflugverfahren ist es der DFS stets gelungen, mit der Verkehrsentwicklung Schritt zu halten und ihren gesetzlichen Auftrag nach sicherer und pünktlicher Kontrolle zu erfüllen. Dass Lärm- und Klimaschutzziele dabei besondere Berücksichtigung erfahren, ist uns selbstverständliche Verpflichtung.

Was genau unser tägliches Geschäft ist und was wir darüber hinaus tun, an welchen Standards sich die Arbeit der Fluglotsen ausrichtet und wie sich die DFS auf europäischer Ebene in die Zukunft der Flugverkehrskontrolle einbringt: All das lesen Sie in kompakter Form auf den nächsten Seiten. Und wenn Sie noch mehr wissen oder den einen und anderen Aspekt vertiefen möchten, steuern Sie ganz einfach unsere Webpräsenz an: www.dfs.de.

Wir wünschen Ihnen eine interessante Lektüre!

Um die drei Millionen Flüge kontrolliert die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH mit ihren rund 5.500 Mitarbeitern jährlich und sorgt für deren sichere, geordnete und flüssige Abwicklung.



Kernaufgaben der DFS

Was machen wir?

Wer in ein Flugzeug steigt, baut darauf, dass er sicher und pünktlich an sein Ziel gelangt. Die Fluglotsen der DFS garantieren dabei einen reibungslosen und störungsfreien Verkehrsfluss auf den Himmelsstraßen und den Flughäfen: Sie kontrollieren und überwachen die Flugzeuge bei Start und Landung sowie in der Luft und sorgen dafür, dass sie auf den festgelegten Routen in der richtigen Höhe fliegen und die vorgeschriebenen Sicherheitsabstände einhalten.

Lotsen und Technik – zwei starke Partner

Dabei helfen den Lotsen moderne Flugsicherungssysteme, die nicht nur die Position eines Flugzeugs darstellen, sondern auch genaue Angaben zu Höhe, Geschwindigkeit und Luftfahrzeugdaten liefern. Diese Technik wird von den hoch spezialisierten Ingenieuren der DFS ständig verbessert und weiterentwickelt.

Oberer und unterer Luftraum: der Bereich Center

Der Center-Bereich ist der personell stärkste des Unternehmens. Zu ihm gehören die Strecken- sowie die An- und Abflugkontrolle. Seine Lotsen kontrollieren jeden Piloten, der nach Instrumentenflugregeln im deutschen Luftraum unterwegs ist. Gemeint sind damit Flüge, die nicht nach Sicht, sondern nach Instrumenten navigiert werden.

In den vier Kontrollzentralen gewährleisten derzeit rund 2.000 Lotsen einen reibungslosen, wirtschaftlichen und sicheren Verkehrsfluss. Pro Jahr kontrollieren sie rund drei Millionen Flüge, davon etwa die Hälfte Ein- und Ausflüge. Der übrige Teil sind Überflüge und innerdeutsche Flüge. Dabei teilen sich die Kontrollzentralen in Bremen, München und Langen den unteren Luftraum (bis 24.500 Fuß/ca. 7.500 Meter). In der Kontrollzentrale Karlsruhe wird der obere Luftraum (oberhalb 24.500 Fuß) kontrolliert.

Darüber hinaus haben die Spezialisten des Fluginformationsdienstes auch die Piloten, die nach Sichtflugregeln navigieren, aufmerksam im Blick.

Per Sprechfunk und Bodenradar: der Bereich Tower

Die Mitarbeiter des Bereichs Tower sorgen an den Flughäfen dafür, dass die Flugzeuge pünktlich und mit dem vorgeschriebenen Sicherheitsabstand starten und landen. Der Arbeitsplatz der Lotsen befindet sich im Tower, wo sie hoch über dem Boden das Geschehen auf dem Flugplatz jederzeit im Blick und direkten Sichtkontakt zu den Flugzeugen haben.

Per Sprechfunk gewährleisten die Towerlotsen den reibungslosen Ablauf des Verkehrs an den Flughäfen, damit sich startende und landende Maschinen nicht ins Gehege kommen. Sie teilen dem Piloten die Abflugrouten mit und erteilen die Start- und Landefreigabe. Bei Nebel und in der Nacht werden sie an den größeren Flughäfen von einem Bodenradar unterstützt.

Platzkontrolle an 16 internationalen Flughäfen

Ebenso wie die Radarkontrollzentralen sind die Tower mit modernen Systemen ausgestattet, die höchstmögliche Sicherheitsstandards garantieren. An 16 internationalen deutschen Verkehrsflughäfen zeichnet der DFS-Bereich Tower für die Platzkontrolle verantwortlich.

Service und Daten

Mit ihrem Bereich Aeronautical Information Management bietet die DFS flugrelevante Daten, Luftfahrtpublikationen und Flugberatung an. Für die Flugvorbereitung stehen DFS-Mitarbeiter des Aeronautical Information Service Centers (AIS-C) in Frankfurt rund um die Uhr zur Verfügung.

Unsere Kunden

Die DFS versteht sich als modernes Dienstleistungsunternehmen. Zu ihren Kunden gehören die großen nationalen Fluggesellschaften ebenso wie ausländische Airlines, regionale Gesellschaften, Privatflieger und die Bundeswehr. Unseren Service leisten wir unter höchsten Qualitätsansprüchen. Unser Maßstab dabei: höchste Sicherheit.

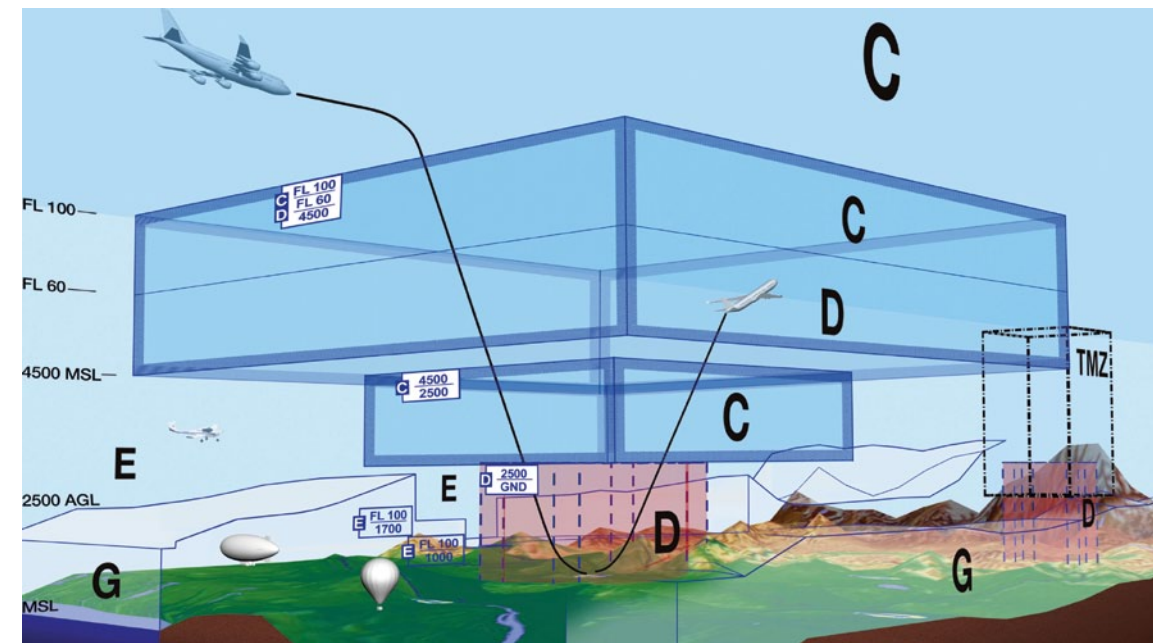
Spezialgebiet Ausbildung

Neben den Flugsicherungsdienstleistungen an den internationalen Flughäfen, für den An- und Abflug sowie die Streckenkontrolle bildet die DFS an der Flugsicherungsakademie in Langen den Fluglotsen-Nachwuchs aus, damit auch in Zukunft bei zunehmendem Verkehr die Sicherheit aller Luftverkehrsteilnehmer zu jeder Zeit garantiert ist.

In Kooperation mit der Bundeswehr hat sie darüber hinaus die Ausbildung von militärischem Flugsicherungspersonal in Kaufbeuren übernommen.

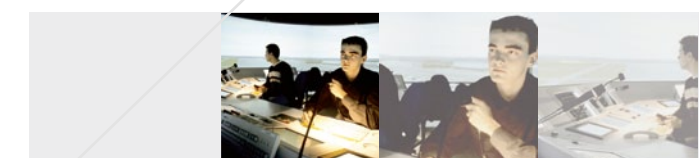
Per Sprechfunk gewährleisten die Towerlotsen den reibungslosen Ablauf des Verkehrs an den Flughäfen, damit sich startende und landende Maschinen nicht ins Gehege kommen.

In den vier Kontrollzentralen sorgen derzeit rund 2.000 Lotsen für einen reibungslosen, wirtschaftlichen und sicheren Verkehrsfluss.



Diese Grafik veranschaulicht exemplarisch die Struktur des deutschen Luftraums. An schönen Tagen steigen bis zu 6.500 Privatpiloten in die Luft – die jedoch nur die (von der DFS) unkontrollierten Lufträume „E“ und „G“ nutzen können: bis zu einer Höhe von 10.000 Fuß, in Eigenverantwortung und ohne Freigabe durch die DFS. Ab dieser Höhe und um Verkehrsflughäfen herum ist der Luftraum in „C“- und „D“-Zonen eingeteilt, die von den Fluglotsen per Radar kontrolliert werden. Für diese Zonen gelten besondere Regeln.

Transponder Mandatory Zones (TMZ) wurden in der Umgebung von Regionalflugplätzen eingerichtet. In diesem Teil des Luftraums besteht für alle Luftverkehrsfahrzeuge, also auch für Sichtflüge, die Pflicht, einen Transponder zur automatischen Höhenübermittlung mitzuführen.



Den Himmel im Blick

Die Arbeit der Towerlotsen

Die Kanzel des Towers hoch über dem Erdboden ist der Arbeitsplatz des Towerlotsen. Sowie die Reisenden in der Kabine in ihren Sitzen Platz genommen haben und das Flugzeug startbereit ist, untersteht die Maschine der Kontrolle des Towerlotsen. Dieser teilt dem Piloten das Abflugverfahren mit, weist ihm seine Startposition zu und erteilt die Startfreigabe. Er hat dabei direkten Sichtkontakt zum startenden Flugzeug.



Gleichzeitig sorgt er dafür, dass während des Startvorgangs kein Flugzeug landet und die Piste blockiert. Damit auf der Piste und auf den Rollbahnen durch den ständigen Wechsel startender und landender Flugzeuge der Verkehr nicht ins Stocken gerät, steht der Towerlotse in ständigem Kontakt mit den Piloten sowie mit den An- und Abfluglotsen. Auch hierfür steht ihm moderne Technik zur Verfügung, die höchste Präzision in der Koordinierung dieser Abläufe gewährleistet.

Während das Flugzeug abhebt, gibt der Towerlotse die genaue Startzeit in den Computer ein.



Kurz darauf erscheint die Maschine auf dem Radarschirm des Lotsen der An- und Abflugkontrolle, der sich in der Radarkontrollzentrale (Center) abseits des Flughafens befindet und die weitere Überwachung des Fluges übernimmt. Der Towerlotse leitet indessen das nächste Flugzeug zur Landung auf die Piste herunter und führt es über den Rollweg zum Vorfeld.

Die Lotsen im Center – An- und Abflug und Strecke

Der Luftraum über Deutschland ist in Fluginformationsgebiete (Flight Information Regions, FIR) aufgeteilt. Diese Gebiete sind den Radarkontrollzentralen (Centern) zugeordnet und innerhalb der Center wieder in Sektoren unterteilt, ähnlich einem Puzzle, das aus vielen Einzelteilen besteht. Das Center ist Arbeitsort für die Lotsen der An- und Abflugkontrolle, auch Approach genannt, sowie für die Lotsen der Streckenkontrolle. Ein Sektor wird stets von zwei Lotsen kontrolliert: vom Radarlotsen und von einem Koordinationslotsen. Während der Radarlotse über Funk dem Piloten entsprechende Anweisungen gibt, übernimmt sein Kollege oder die Kollegin sämtliche Koordinationsaufgaben mit den Nachbarsektoren.

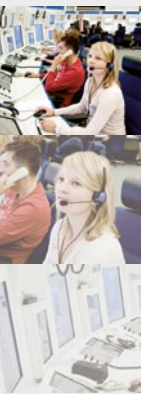
Unmittelbar nach dem Start übernehmen die Approach-Lotsen das Flugzeug vom Towerlot-

sen und führen es nach einem festgelegten Verfahren auf eine der zahlreichen Luftstraßen. Dabei achten sie darauf, dass die vorgeschriebenen Sicherheitsabstände eingehalten werden. Diese betragen im Nahbereich des Flughafens drei nautische Meilen (etwa 5,4 Kilometer) horizontal und 1.000 Fuß (etwa 300 Meter) vertikal.

Zusätzlich zur Unterteilung nach Sektoren ist der Luftraum auch nach der Höhe unterteilt – in den unteren und in den oberen Luftraum. Die Grenze zwischen beiden verläuft in der Regel bei 24.500 Fuß (ca. 7.500 Meter). Die Lotsen für die Streckenkontrolle des unteren Luftraumes (ACC/Area Control Center) übernehmen das Flugzeug von den Approach-Lotsen und je nachdem, wohin die Reise geht, reichen sie es an die Streckenkontrolle des oberen Luftraumes (UAC, Upper Area Control) weiter.

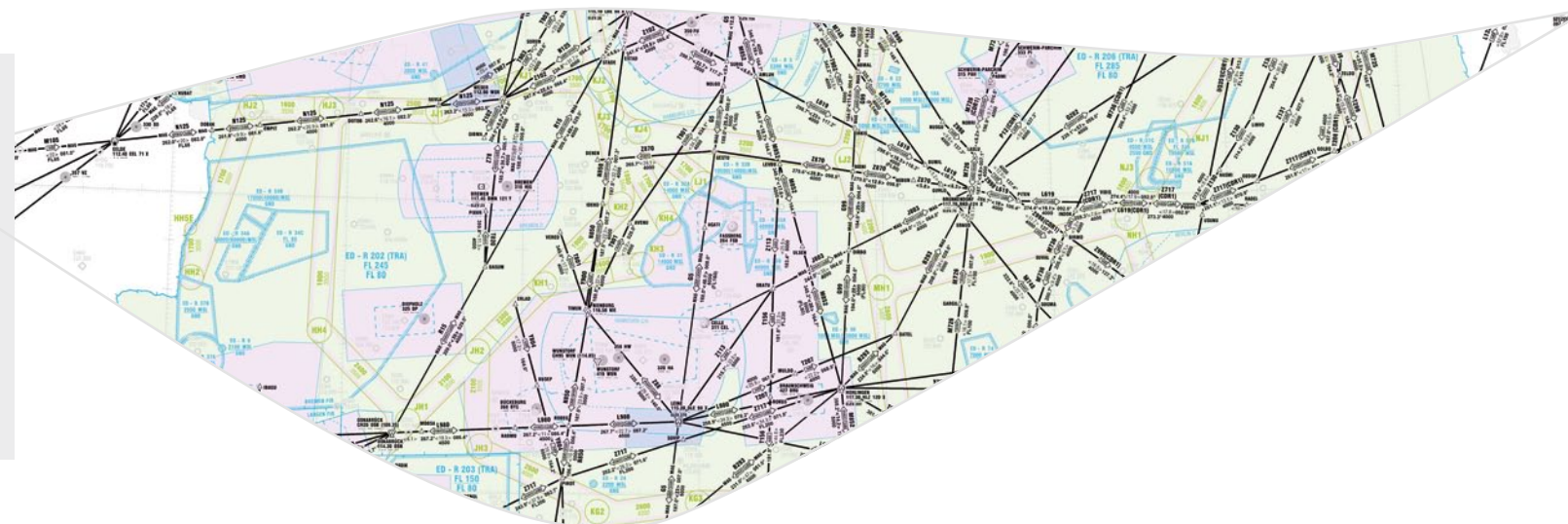
Nähert sich das Flugzeug dem Zielflughafen, übernimmt die An- und Abflugkontrolle wieder die Maschine: Zur Vorbereitung auf die Landung fädeln die Approach-Lotsen die Flugzeuge auf der virtuellen Anfluggrundlinie auf, bevor sie an den Tower übergeben werden. Auch beim folgenden Endanflug müssen die Sicherheitsabstände strikt eingehalten werden: Die Luftfahrzeuge dürfen sich weder ein- noch überholen.

Der Luftraum über Deutschland ist in Fluginformationsgebiete (Flight Information Regions, FIR) aufgeteilt.



Zivil-militärische Integration

Seit 1994 ist die DFS als europaweit erste Flugsicherung neben dem zivilen Luftverkehr auch für den überörtlichen militärischen Flugverkehr in Friedenszeiten verantwortlich. Zuvor existierte in Deutschland neben der zivilen Flugsicherung eine eigenständige und überörtliche militärische Flugsicherung, zivile und militärische Lufträume wurden getrennt von den beiden Organisationen kontrolliert. Dieses starre System der Trennung blockierte wertvollen Platz am Himmel. Heute arbeiten militärische und zivile Fluglotsen gemeinsam unter einem Dach. Militärisch genutzte Lufträume sind damit keine starren Hindernisse mehr: Sie können, je nach Bedarf, von zivilen Flugzeugen oder von Militärmaschinen genutzt werden. Lediglich die militärischen Flugplätze werden von den Streitkräften kontrolliert.



Instrumentenflugregeln und Sichtflugregeln

Jeder Pilot, der nach Instrumentenflugregeln (Instrumental Flight Rules, IFR) fliegt, wird von den Fluglotsen der DFS kontrolliert. Damit sind Flüge gemeint, die nicht nach Sicht, sondern nach Instrumenten navigiert werden. Der Lotse staffelt dann die Maschinen vertikal mit mindestens 1.000 Fuß (rund 300 Meter) und horizontal zwischen zwei und sechs nautischen Meilen Abstand (etwa 3,7 bis 11,1 Kilometer). Fliegt der Pilot nach Sichtflugregeln (Visual Flight Rules, VFR) und nicht nach Instrumenten, ist der Pilot selbst dafür verantwortlich, den Abstand zu anderen Flugzeugen einzuhalten. Er wird dann nicht von der deutschen Flugsicherung kontrolliert und darf auch nur bestimmte Lufträume nutzen.

Verfahren und Technik

Flugverfahren: sicher, effizient und so umweltverträglich wie möglich

Aufgabe der DFS ist es nicht nur, dafür zu sorgen, dass die Flugzeuge auf den festgelegten Routen in der richtigen Höhe fliegen und vorgegebene Sicherheitsabstände eingehalten werden – sondern auch ebenjene Routen zu planen. Ein komplexer Prozess, der unter Beachtung rechtlicher Grundlagen auch die Konzeption von An- und Abflugverfahren sowie den Schutz der Umwelt umfasst

Die Flugverfahrensplanung erfolgt im Einklang mit der internationalen und nationalen Gesetzgebung. Zum einen fußt sie auf den beiden Dokumenten der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ICAO „Aircraft Operations“ und „Air Traffic Management“. Zum andern regelt das deutsche Luftverkehrsgesetz, so zu planen, dass eine sichere, geordnete und flüssige Verkehrsabwicklung zu jeder Zeit gewährleistet wird. Beide legen verbindliche Standards fest, von denen nicht abgewichen werden darf.

Auch die Verminderung von Fluglärm steht im Fokus der planerischen Aktivitäten der DFS. Dabei bewegt sie sich in einem Spannungsfeld: Im Sinne von Pünktlichkeit und Umweltschutz sollen die Flugzeuge einerseits über möglichst direkte Flugrouten an ihr Ziel gelangen. Das führt zu weniger Kerosinverbrauch und zur Verringerung der CO₂-Emissionen. Um die Lärmbelastung für Anwohner in Flughafenregionen jedoch so gering wie möglich zu halten, führt die Planung andererseits oft zu längeren An- und Abflugstrecken – und damit zu höherem Kerosinverbrauch und Kohlendioxid-Ausstoß.

Die DFS befindet sich jedoch nicht allein über die Routen, vielmehr ist sie Teil eines komplexen Entscheidungs- und Bewilligungsprozesses. Zu diesem gehört beispielsweise auch der Dialog mit den örtlichen Fluglärmkommissionen, die die DFS in Fluglärm- und Umweltschutzfragen beraten. In diesen Prozess eingebunden sind außerdem das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF), das Umweltbundesamt und das Bundesjustizministerium – bis am Ende nach Prüfung der von der DFS abgewogenen Routenvorschläge die Festlegung und Veröffentlichung durch das Bundesaufsichtsamt steht.

Die Flugsicherungstechnik

In den Lufträumen bewegen sich die Flugzeuge auf festgelegten Luftstraßen. Im Gegensatz zum Verkehr am Boden helfen dem Piloten dabei keine Verkehrsschilder. Dass sich auf den Luftstraßen keine Staus bilden und die Piloten die Sicherheitsabstände einhalten – dafür sorgen die Fluglotsen in der Radarkontrollzentrale, die bei ihrer Arbeit auf modernste Präzisionstechnik bauen können.

Primär- und Sekundärradar

Der gesamte Luftraum über Deutschland mit Radar überwacht. Dabei unterscheidet man zwischen Primär- und Sekundärradar. Das Primärradar sendet elektromagnetische Impulse, die vom Flugzeug reflektiert und von der Antenne wieder aufgefangen werden. Auf diese Weise wird die Position des Flugzeugs im Luftraum bestimmt. Die Sekundärradaran-tenne sendet ebenfalls elektromagnetische Signale, die im Flugzeug ein Antwortgerät, den Transponder, aktivieren. Dieser sendet einen codierten Impuls aus einer vierstelligen Zahlenkombination, der automatisch decodiert wird und dem Lotsen auf dem Radarschirm Identität und Flughöhe des Flugzeuges verrät.

Die heute im Einsatz befindlichen Flugsicherungssysteme übermitteln dem Lotsen neben Angaben über Höhe, Geschwindigkeit und Luftfahrzeugdaten auch zahlreiche wichtige Zusatzinformationen. Dies entlastet den Lotsen von Routinetätigkeiten und hilft ihm, sich ganz auf das Geschehen am Himmel zu konzentrieren.

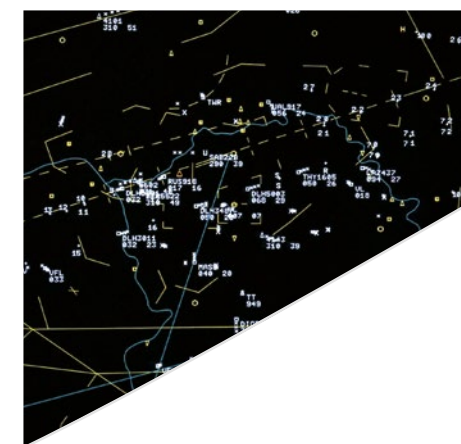


Diese Technik wird von den Ingenieuren der DFS permanent weiterentwickelt. Neue Systeme ermöglichen immer genauere Berechnungen der Flugplandaten und ihre verbesserte Darstellung für den Lotsen.

Außerdem dienen Kommunikations-, Ortungs- und Navigationsanlagen der Strecken- und Anflugnavigation. Insgesamt stehen über 200 flächendeckende Systeme zur Verfügung, davon rund 50 Instrumentenlandesysteme an den 16 internationalen deutschen Verkehrsflughäfen.

Die Fluginformationsdienste (FIS)

Für Piloten, die nach Sichtflugregeln im deutschen Luftraum unterwegs sind, bietet der Center-Bereich einen zusätzlichen Service an: die Fluginformationsdienste (FIS). Der Pilot erhält alle für seinen Flug notwendigen Informationen, beispielsweise über Luftdruck und Wetterlage auf seiner Flugstrecke, über die Öffnungszeiten von Sperrgebieten oder das aktuelle Flugplatzwetter. Bei Bedarf erteilen FIS-Mitarbeiter auch Verkehrsinformationen. Dabei können die Kunden auf ein flächendeckendes Funknetz zurückgreifen, das der Bereich Center ihnen für die Kommunikation zur Verfügung stellt.





An der Flugsicherungsakademie in Langen bildet die DFS ihren Fluglotsennachwuchs aus.



Drittgeschäft, Partner und Beteiligungen

Mit ihren eigenen Flugsicherungssystemen vermarktet die DFS ihr Know-how im internationalen Geschäft. Darüber hinaus ist sie am Aufbau flugsicherungstechnischer Anlagen und Einrichtungen insbesondere in anderen Ländern Europas, des Nahen Ostens und Ostasiens beteiligt.

An der Flugsicherungsakademie in Langen bildet die DFS ihren Fluglotsennachwuchs aus. Ebenso werden dort Techniker und Ingenieure an modernen Flugsicherungssystemen geschult. Auch die Flugsicherungsorganisationen anderer Länder nutzen das Know-how und die Technik der Akademie für die Aus- und Weiterbildung ihrer Fluglotsen, und das zum Teil in jahrelanger Zusammenarbeit.

DFS Aviation Services GmbH

Die Welt der Flugsicherung ist im Umbruch: technisch, betrieblich und politisch. Darauf hat die DFS mit der Gründung der Tochtergesellschaft „DFS Aviation Services GmbH“ reagiert. Als Teil der DFS-Gruppe bietet sie ihren Kunden das Know-how und die technische Expertise eines der größten und fortschrittlichsten Flugsicherungsanbieter der Welt. Ihr Produktportfolio: Flugsicherungsdienste, Beratung, Systeme und Training. Sie ist zudem für die An- und Abflugkontrolle an acht deutschen Regionalflughäfen verantwortlich: Mit Frankfurt/Hahn, Dortmund, Karlsruhe/Baden-Baden und Niederrhein-Weeze zählen die vier größten dazu.

European Satellite Services Provider (ESSP)

Die DFS beteiligt sich gemeinsam mit sechs weiteren europäischen Flugsicherungsorganisationen an der Entwicklung des europäischen Satelliten-Navigationssystems EGNOS. Über die DFS European Satellite Services Provider

Beteiligungsgesellschaft mbH ist sie Mitgesellschafter und stellt Kapital sowie Infrastruktur zur Verfügung.

Flight Calibration Services GmbH

Nur die Kalibrierung aus der Luft mit Vermessungsflügen garantiert, dass die Signale der Flugsicherungssysteme präzise funktionieren. Die DFS ist zusammen mit der Schweizer Flugsicherung Skyguide und der österreichischen Flugsicherung Austro Control an dem Unternehmen FCS Flight Calibration Services mit Sitz in Braunschweig beteiligt, das sich als kompetenter und zuverlässiger Partner in allen Fragen der Flugvermessung etabliert hat.

Air Navigation Solutions Ltd. (ANS)

Die ANS, mit Sitz in London, wird als 100-prozentiges Tochterunternehmen der DFS Aviation Services GmbH geführt. Es erbringt Flugsicherungsleistungen innerhalb Großbritanniens, zurzeit am Londoner Flughafen Gatwick und ab 2018 auch in Edinburgh, sowie luftfahrtbezogene Beratungsdienstleistungen.

GroupEAD

Mit der europaweiten Luftfahrt Datenbank EAD (European AIS Database) bietet die europäische Flugsicherungsorganisation EUROCONTROL standardisierte weltweite Luftfahrtinformationen an. Die DFS und die spanische Flugsicherung ENAIRE erhielten gemeinsam mit einem österreichischen Flugsicherungssystemhersteller den Auftrag zum Aufbau dieser Datenbank.

GroupEAD Europe S.L.
The AIS Expert Team

FCS
Flight Calibration Services

DFS Aviation Services

AIR NAVIGATION SOLUTIONS

Europäische Zusammenarbeit: SES, FABEC, SESAR

Für mehr Kapazität am europäischen Himmel

Auch wenn der Himmel grenzenlos scheint, so ist es der Luftraum doch nicht. Einen Luftraum zu kontrollieren, der keine Grenzen kennt, ist daher das erklärte Ziel der Europäischen Kommission, die dafür 1999 das Projekt „Single European Sky“ ins Leben rief. Statt sich an den tatsächlichen Verkehrsströmen auszurichten, orientiert sich der Zuschnitt der Luftraumstruktur bislang zum größten Teil an den nationalen Grenzen. Und nicht nur das: Den Flugverkehr über Europa kontrollieren 39 verschiedene Flugsicherungsorganisationen, die zudem unterschiedliche Technik und Flugverfahren nutzen – bei mehr als 9,5 Millionen Flügen pro Jahr.

Die Neustrukturierung des Luftraums soll einiges Potenzial heben: und direktere Flugprofile ermöglichen, Verfahren vereinheitlichen, die Umwelt entlasten, Kosten für Flugsicherungen und Airlines senken, Synergien schaffen in Entwicklung und Forschung oder im Einkauf neuer Systeme und in der Ausbildung.

Mit neun „funktionalen Luftraumblocken“ (FAB) soll dieses Ziel umgesetzt werden. Ein solcher Luftraumblock erstreckt sich geografisch über mehrere Länder, die Staaten behalten aber ihre nationale Souveränität. Der „Funktionale Luftraumblock Europe Central“ (FABEC) ist davon der größte und der komplexeste. Durch das „Herz“ des Kontinents führen 55 Prozent aller Flüge in Europa – das sind mehr als 5,5 Millionen auf einer Fläche von 1,7 Millionen Quadratkilometern. Zum FABEC gehören die DFS sowie ihre zivilen und militärischen Partner aus Belgien, Frankreich, Luxemburg, den Niederlanden und der Schweiz.

Mit der FAB-Initiative soll es gelingen, mehr Kapazität zu schaffen, Engpässe zu beseitigen und Fliegen noch sicherer zu machen.

Das Projekt „SESAR“ gehört ebenfalls unter das Dach des „Single European Sky“ und bildet dessen technologische Komponente. Es soll die verschiedenen Flugverkehrsmanagement-Technologien harmonisieren, wofür sich die Europäische Union, die europäische Flugsicherungsbehörde EUROCONTROL und 15 Partner aus der Luftverkehrsbranche zusammenschlossen haben. Die DFS ist einer von ihnen.

Sechs Mitglieder des „SESAR Joint Undertaking“ – sechs führende europäische Flugsicherungsorganisationen – gründeten zudem 2011 die Allianz A6. Weitere sind ihr seitdem beigetreten. Ziel der Allianz ist es, Synergien zu schaffen: sowohl während der Entwicklungs-, Einführungs- und Umsetzungsphasen von SESAR als auch auf Gebieten von gemeinsamem strategischen Interesse.

Mit der FAB-Initiative soll es gelingen, mehr Kapazität zu schaffen, Engpässe zu beseitigen und Fliegen noch sicherer zu machen.



DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Unternehmenskommunikation
Am DFS-Campus 10
63225 Langen

Telefon 06103 707-4195
Telefax 06103 707-4196
E-Mail info@dfs.de
Internet www.dfs.de

Stand: Februar 2017