



Info und News: DFS 25 Jahre privat und Profi beim Wandel der Luftfahrt

Geschrieben 03. Jan 2018 - 13:51 Uhr



1993 begann in der Geschichte der deutschen Flugsicherung ein neues Kapitel: Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, ein privatwirtschaftlich organisiertes Unternehmen in 100% Bundesbesitz, nahm ihre Arbeit auf. Sie war aus der "Bundesanstalt für Flugsicherung" hervorgegangen, die 40 Jahre lang den Flugverkehr in Deutschland kontrolliert hatte.

Die Reform der Flugsicherung kann zu Recht als Erfolg gelten. "Es war die richtige Entscheidung, der DFS eine privatwirtschaftliche Struktur zu geben, um auf das sich damals abzeichnende große Wachstum im Luftverkehr flexibel reagieren zu können", sagt der Vorsitzende der DFS-Geschäftsführung, Prof. Klaus-Dieter Scheurle. "Über die Grenzen Deutschlands hinaus ist die DFS in Bezug auf Sicherheit, Kompetenz, Leistungsfähigkeit und Effektivität weltweit anerkannt."

5.000.000.000 Passagiere im Luftverkehr

Aufgabe der DFS ist es, für einen sicheren, flüssigen und pünktlichen Flugverlauf zu sorgen und [dabei auch Umweltgesichtspunkte](#) wie die Vermeidung von Fluglärm zu beachten. Das Unternehmen betreibt Kontrollzentren in Langen, Bremen, Karlsruhe und München sowie Tower an den 16 internationalen Verkehrsflughäfen in Deutschland. Die DFS finanziert sich hauptsächlich aus Flugsicherungsgebühren und erwirtschaftete 2016, zusammen mit ihrem Drittgeschäft, Umsatzerlöse in Höhe von 1,2 Milliarden Euro.

Seit der Gründung der DFS sind die Verkehrszahlen in Deutschland stark angestiegen. 1993 war das Unternehmen für 1,8 Millionen Flugbewegungen jährlich zuständig. Inzwischen hat sich deren Zahl nahezu verdoppelt: Im Jahr 2017 wurden über 3,2 Millionen Flüge im deutschen Luftraum gezählt – so viele wie nie zuvor. Zugleich hat die DFS über die 25 Jahre hinweg eine hervorragende Safety-Bilanz vorzuweisen. "Wir sind sehr stolz darauf, in einem der komplexesten Lufträume der Welt ein so konstant hohes Sicherheitsniveau zu gewährleisten", sagt CEO Prof. Scheurle. "Das ist ein bedeutsamer [Qualitätsnachweis für die Arbeit unserer Fluglotsen](#), für unsere hochwertige Ausbildung und für unsere fortschrittliche und zuverlässige Technik."

Fluglotsen gesucht

In den 25 Jahren ihres Bestehens hat die DFS dazu beigetragen, dass mehr als fünf Milliarden Flugpassagiere sicher ans Ziel kamen. Das geht nur mit qualifiziertem Personal: Seit Gründung der DFS wurden rund 2300 Fluglotsen an ihrer Flugsicherungsakademie ausgebildet. Um geeignete Kandidaten für diesen anspruchsvollen Beruf zu finden, mussten die DFS-Experten in den vergangenen 25 Jahren rund 70.000 Bewerbungen bearbeiten. Der Bedarf an Lotsen-Nachwuchs ist unverändert hoch: Um das Verkehrswachstum der nächsten Jahre bewältigen zu können, werden im Jubiläumsjahr 120 Fluglotsen ihre Ausbildung beginnen. In den nächsten Jahren plant die DFS mit ähnlichen Ausbildungszahlen.

Die DFS investiert nicht nur in ihr Personal, sondern auch in modernste Flugsicherungssysteme und Flugsicherungsinfrastruktur. Erst Ende 2017 hat das [Unternehmen in der Kontrollzentrale in Karlsruhe](#) das neue Flugsicherungssystem iCAS in Betrieb genommen. Es ist schneller und leistungsfähiger als sein Vorgänger und wird nun Schritt für Schritt in allen DFS-Kontrollzentren eingeführt. Außerdem erneuert und modernisiert die DFS derzeit ihre Radar- und Navigationsanlagen sowie die Flugfunk-Infrastruktur.

Vorreiter der zivil-militärischen Kooperation



Mit ihrer Gründung übernahm die DFS nicht nur die Kontrolle über die zivile Luftfahrt, sondern auch die überörtliche militärische Flugverkehrskontrolle. Die DFS ist in Friedenszeiten für den militärischen Flugbetrieb zuständig, die Luftwaffe der Bundeswehr selbst übernimmt nur noch die Kontrolle an den jeweiligen Fliegerhorsten sowie der taktischen Flugübungen. Ansonsten werden militärische wie zivile Flüge vom selben Lotsen kontrolliert.

Mit dieser Art der zivil-militärischen Integration war die DFS Vorreiter in Europa. In Zeiten, in denen die Luftwaffe militärische Übungsgebiete nicht benötigt, werden diese der zivilen Luftfahrt überlassen. Diese flexible Nutzung des Luftraums hat dazu beigetragen, den Platz für das enorme Verkehrswachstum der vergangenen 25 Jahre zu schaffen.

Herausforderung Europa

Die von der Europäischen Kommission 2004 ausgerufene [Initiative "Single European Sky" \(SES\)](#) brachte für das Unternehmen viele Veränderungen. Insbesondere gibt es seit 2012 europaweit festgesetzte Leistungsziele für Sicherheit, Kapazität, Umwelt und Kosteneffizienz. Die Höhe der Flugsicherungsgebühren richtet sich also nicht mehr nach den tatsächlichen Kosten, sondern wird der DFS seither auf Basis von prognostizierten Verkehrszahlen für einen bestimmten Zeitabschnitt vorgegeben.

Auf diese veränderten Rahmenbedingungen hat die DFS reagiert. "Unter der Überschrift ‚Fünf-Punkte-Programm‘ haben wir eine breit angelegte Strategie erarbeitet. Eine zentrale Rolle spielen dabei Maßnahmen für eine exzellente Unternehmenskultur, denn die Motivation unserer Mitarbeiter ist für die DFS von höchster Bedeutung", sagt Prof. Scheurle.

Technik und Geschäft - neu in London

Um ihre Produktivität und Kapazität zu steigern, setzt das Unternehmen in seiner Strategie auf fortschrittliche Technik. Dazu gehört nicht nur die [Einführung des neuen Flugsicherungssystems iCAS](#): Unter anderem entwickelt die DFS derzeit im Projekt "Remote Tower Control" ein System, um in Zukunft den Flugverkehr an den drei kleinsten Flughäfen – Saarbrücken, Erfurt und Dresden – künftig zentral von Leipzig aus kontrollieren zu können.

Außerdem hat sie die Zahl ihrer Mitarbeiter um 700 Beschäftigte auf 5.400 reduziert. "Da Flugverkehr ein internationales Geschäft ist, das auch durch EU-Organe stark beeinflusst wird, setzt die Strategie ferner auf eine optimale Einbindung des Unternehmens in rechtliche und technologische Entwicklungen Europas, die für die die Flugverkehrskontrolle relevant sind", sagt Prof. Scheurle.

Ein weiterer Bestandteil des Fünf-Punkte-Programms ist der Ausbau des Drittgeschäfts. Anfang 2017 hat die DFS ihr preisfinanziertes Geschäft gebündelt und das Tochterunternehmen DFS Aviation Services GmbH (DAS) gegründet. Die [DAS vermarktet weltweit die Produkte und das Know-how der DFS](#) und ist darüber hinaus für die Flugverkehrskontrolle an neun deutschen Regionalflughäfen verantwortlich. Seit dem Frühjahr 2016 ist die britische DFS-Tochtergesellschaft Air Navigation Solutions Ltd. für die Flugsicherungsdienstleistung an Londons zweitgrößtem Flughafen Gatwick zuständig. Im April 2018 wird sie außerdem die Kontrolle des Flugverkehrs in Edinburgh übernehmen.

Kontinuität und Innovation bleiben Erfolgsfaktoren

Für den DFS-CEO bleiben Kontinuität und Innovationskraft die entscheidenden Erfolgsfaktoren: Sie sind der Orientierungsrahmen, an dem sich das Unternehmen auch künftig ausrichtet. "Die DFS-Gruppe ist gut positioniert. Viele Maßnahmen, die unsere Zukunftsfähigkeit sichern, sind auf den Weg gebracht. Auf der technischen Seite sehe ich uns gut vorbereitet für die Anforderungen der nächsten Jahre. Und ich bin zuversichtlich, dass wir in der DFS auf die fundamental neuen Anforderungen, beispielsweise die fortschreitende Digitalisierung und Automatisierung, die auf die Luftfahrt zukommen, hervorragend eingestellt sind. Wir sind und bleiben eine angesehene und technologisch führende Flugsicherungsorganisation, die allen nationalen und internationalen Anforderungen gerecht wird", sagt Prof. Scheurle.

Einige Stationen der DFS Flugsicherung



- Titelbild, rechts: Die Kontrollzentrale in Karlsruhe wird umgebaut und erweitert. Von dort aus kontrolliert die DFS den Flugverkehr im oberen Luftraum (1996). Links: Kontrollzentrale in Karlsruhe (2017). Flugsicherungssystem der Zukunft seit November 2017 in Betrieb: Hier wird der Verkehr im oberen Luftraum mit dem System iCAS kontrolliert. iCAS ist eine europäische Gemeinschaftsentwicklung, um Flugsicherungssysteme zu vereinheitlichen. Das gilt nicht nur in Europa, sondern auch für die DFS an sich: In den kommenden Jahren will die DFS iCAS Schritt für Schritt auch in allen Kontrollzentralen des unteren Luftraums einführen.
- DFS-Geschäftsführer Dieter Kaden mit Technik-Geschäftsführer Peter Waldinger (vorne) in der Kontrollzentrale Berlin-Tempelhof, diese ging im November 1994 in Betrieb.
- Fluglotsen bei der Ausbildung an der Flugsicherungsakademie in Langen (1995).
- Die Radaranlage Auersberg startet mit erneuerter Technik. Im Rahmen eines 1995 begonnenen, groß angelegten Programms modernisiert die DFS ihre Radaranlagen im gesamten Bundesgebiet. Sie liefern den Fluglotsen die Daten, wo sich die Flugzeuge im deutschen Luftraum befinden (1997).
- Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann (rechts) zu Besuch bei der DFS, links neben ihm der langjährige DFS-Sprecher Axel Raab (1998).
- Der neue Tower am Flughafen Düsseldorf - er ist mit einer Höhe von 85 Metern der höchste Turm der DFS - geht in Betrieb (2002).
- Im Betriebsbüro der Flugberatung (Aeronautical Information Service, AIS) in Frankfurt-Rödelheim. Das dortige AIS-Centre löste im Jahr 2003 die AIS-Stationen ab, wie es sie bis dahin an den internationalen Flughäfen gab.
- Mit einem neu gegründeten Tochterunternehmen "The Tower Company" bietet die DFS Flugsicherungsdienstleistungen für Regionalflughäfen an, seit der deutsche Gesetzgeber sich entschieden hat, an kleinen Flughäfen den Markt zu öffnen und Konkurrenz zuzulassen. Der [Flughafen Dortmund wird erster Airport mit "The Tower Company"](#), die bald die verkehrsreichsten Regionalflughäfen zu ihren Kunden zählt. Mittlerweile hat die DFS ihr Drittgeschäft mit der 2017 gegründeten DFS Aviation Services GmbH neu geordnet. Sie ist auch für die Kontrolle des Flugverkehrs an neun Regionalflughäfen verantwortlich (2005).
- Zur Fußball-WM 2006 landen zahlreiche Flugzeuge in Berlin: Auf dem Flughafen Tempelhof herrscht so viel Verkehr wie nie zuvor. Zwei Jahre später wird der traditionsreiche Airport geschlossen (2006).
- Im Jahr 2007 kontrolliert die Deutsche Flugsicherung erstmals mehr als 3.000.000 Flüge im deutschen Luftraum. Die Grafik zeigt die Flugspuren von nur einem Tag: Sinkflüge sind grün, Steigflüge rot. Die blauen Linien zeigen Flugspuren in gleichbleibender Höhe.
- Die DFS erhält den Zuschlag für die [Kontrolle des Flugverkehrs am Londoner Flughafen Gatwick](#). Im Frühjahr 2016 löst sie dort mit ihrer Tochtergesellschaft "Air Navigation Solutions Ltd." die britische Flugsicherung NATS ab. London-Gatwick ist weltweit der verkehrsreichste Flughafen mit nur einer Piste. Zu Spitzenzeiten werden hier bis zu 950 Starts und Landungen an einem Tag gezählt. Zum 01. April 2018 wird die [ANS außerdem den Flugverkehr am schottischen Flughafen Edinburgh](#) kontrollieren (2014).

Artikel Bilder:









