

Der Flughafen Kassel-Calden und  
seine Sicherheitseinrichtungen

# Immer alles im Blick

Am 4. April 2013 ist es soweit. Dann wird offiziell der neue Flughafen Kassel-Calden eröffnet. Ohne die bei öffentlichen Bauvorhaben sonst übliche Verspätung, dafür mit den offenbar ebenso üblichen Kostensteigerungen. Wenn man sich dem weitläufigen Gelände nähert oder von der Besucherplattform einen Überblick gewinnt, mag man einen Eröffnungstermin in wenigen Tagen kaum glauben. In den Gebäuden sieht das allerdings ganz anders aus: Ein Probetrieb mit Testpassagieren wurde erfolgreich absolviert, und das technische Gerät des Flughafens ist bereits weitgehend einsatzbereit. Davon gibt es naturgemäß eine ganze Menge. Wir stellen einige Einrichtungen vor.

Das erste, was ein Passagier beim Betreten des hell und freundlich wirkenden Terminals registriert, sind die Monitore des Flight Information Display Systems FIDS, die die wichtigsten Daten der nächsten Flugverbindungen übermitteln, darunter den richtigen Checkin-Schalter für die gewählte Destination. An diesem begibt man sich in die Hände gleich zweier weiterer Datensysteme. Die über den Schaltern befindlichen Displays sind Teil der Airport Operational

Database (AODB), die im Wesentlichen vom Tower und von der Verkehrsleitung mit Flugdaten versorgt wird. Die Aufbereitung für die Passagiere erfolgt automatisiert. Um einchecken und das Gepäck aufgeben zu können, kommt schließlich das Departure Control System zum Einsatz. Es vergleicht die Passagierdaten der Fluglinien mit denen der real erscheinenden Fluggäste, druckt Bordkarten aus und erfasst das Gepäck.

## Berufsprofil: Neugier

Während die Passagiere sich nun zur Fluggastkontrollstelle begeben, durchlebt ihr Gepäck eine kleine Odyssee, von der die Besitzer nichts bemerken, so lange sie sich an ein paar Regeln gehalten haben: Auf dem Gepäckförderband nähert es sich der so genannten S8-Linie. Ab hier endet der

öffentliche Bereich und beginnt der Sicherheitsbereich. Das Gepäck gelangt zunächst in den Kontrollbereich der Bundespolizei, den kein Passagier betritt und kein Journalist photographiert. Hoheitlich geht es also zu, und das in bis zu vier Stufen. Jede führt bei einem positiven Ergebnis direkt in Richtung Gepäckwagen. Wenn aber die Röntgenanlage der ersten Stufe das Gepäck als nicht sicher erachtet, wird in einer zweiten Stufe eine zeitlich befristete Monitorkontrolle durchgeführt. Läuft die Frist für die menschliche Betrachtung ab oder kommt der Kontrolleur ebenfalls zu einem negativen Ergebnis, wird in einem dritten Schritt der Koffer auch einmal in die Hand genommen und begutachtet. Spätestens hier muss der Passagier hoffen, dass sein Koffer als harmlos angesehen wird: Ist dies nicht der Fall, wird er ausgerufen und in den Gepäckkeller zur „Gepäckzusammenführung“, also zur gemeinsamen Begutachtung des Inhaltes gebracht. Verläuft dieses Stelldichein zur Zufriedenheit der staatlichen Kontrolleure, kann das Gepäck seinen letzten Weg zur manuellen Sortierung auf einem Rundband antreten, das sogar wieder photographiert werden darf ...

Die Wissbegier, die dem Transportgut gewidmet wird, gilt selbstverständlich auch den Passagieren, ehe sie das Flugzeug betreten dürfen. Mit vereinten Kräften bemühen sich an der Fluggastkontrollstelle Röntgengerät, Metalldetektor, Handsonden, Sprengstoffspürgerät, Luftsicherheitsassistenten und Bundespolizeibeamte um das Auffinden derjenigen, die man lieber nicht in der Luft sehen möchte.



*Koffer als Statisten. Im regulären Betrieb soll es schönere Gepäckwagen geben.*





Jedes öffentliche Bauprojekt braucht aufmerksame Beobachter. Am so genannten Infopoint herrscht daran kein Mangel.

## Zwischen Himmel und Erde

Von all dem bekommen die Mitarbeiter im ein Stück entfernt liegenden Tower des Flughafens Kassel-Calden in aller Regel nur wenig mit. Über 30 Meter hoch ist das wuchtige Gebäude, und nicht nur Besucher werden sich freuen, dass es einen Fahrstuhl gibt.

An zwei Arbeitsplätzen wird im Tower überwacht und koordiniert, was an Flugzeugen starten und landen will. Während der Platzlotse für den Flugverkehr in der Luft zuständig ist, kümmert sich ein Rolllotse um das Geschehen auf dem Rollfeld. Die Flugverkehrskontrolle wird für eine festgelegte Kontrollzone durchgeführt. Jeder größere Flughafen in Deutschland ist von solch einer Zone umgeben, die mit einem – zur Sicherheit doppelt vorhandenen – Voice Communication System per Funk und Telefon überwacht wird.

Die Information, was an kontrolliertem Verkehr in ihrem Abschnitt unterwegs ist, erfahren die Fluglotsen in Calden vom Area Control Center in Bremen, einer von vier Einrichtungen dieser Art in Deutschland. Hat ein nach Sicht fliegender Flugzeug – in der Regel sind dies Hobbypiloten – das Ziel Kassel-Calden, so kündigt die Maschine an einem so genannten Pflichtmeldepunkt den Landewunsch an. Insbesondere bei kleineren Maschinen wird dies vom Piloten manuell durchgeführt. Der Tower erteilt daraufhin die Einflugfreigabe, und dem Flugzeug wird auf einer kleinen Tafel ein Papierstreifen mit den wichtigsten Daten wie Flugnummer, Geschwindigkeit, Sichtverhältnissen

etc. zugewiesen. Das archaisch anmutende System ist in den Tovern weltweit nach wie vor verbreitet, soll aber mittelfristig durch ein elektronisches System ersetzt werden.

## Die Herren der LEDs

In einem nächsten Schritt wird dem Piloten die Landefreigabe erteilt, die Maschine landet und erhält eine neuerliche Gestattung, diesmal die Rollfreigabe zum Vorfeld. Hat sie dieses erreicht, endet die Zuständigkeit der Fluglotsen. Damit Flugzeuge dort auch sicher ankommen, ist die Besatzung des Towers auch für die Steuerung der Befeuerung zuständig. Anflugbefeuerung, Pistenbefeuerung, Anflughilfen und die Rollwegbefeuerung summieren sich auf ca. 3.500 Lampen, wobei sich Kassel-Calden rühmen darf, einer der ersten Flughäfen zu sein, der über eine komplett mit LEDs ausgestattete Befeuerung verfügt. Um dem Flugverkehr

bestmöglich dienen zu können, bedarf es natürlich auch eines umfangreichen Wettersystems: Gemessen werden Windstärke und -richtung, die Sicht in der Luft, am Boden und auf der Piste sowie Wolkenhöhe über Grund. Letzteres ist besonders für die Entscheidung wichtig, ob im Sicht- oder Instrumentenflug gelandet wird.

Es soll ja Menschen geben, die der Sicherheit des Flugverkehrs misstrauen. Eigentlich müsste allein jede Verkehrsstatistik dieses Gefühl weitgehend widerlegen, aber vielleicht vermag es nervöse Zeitgenossen auch ein zusätzliches Stück zu entspannen, dass im nordhessischen Tower Menschen mit einem besonders ausgeprägten Gespür für korrekte Arbeit ihren Dienst tun. So werden Journalisten nach einem Interview zwischen Himmel und Erde schon einmal gebeten, ihre Notizen zwecks Aufdeckung möglicher Irrtümer vorzutragen. hs






**Kassel: Hetzler-Automobile Vertriebs GmbH & Co. KG**  
Heiligenröder Straße 27  
Tel. 0561 / 57 00 90



**Fritzlar: Autohaus Hetzler KG**  
Volvo Vertragshändler  
Wolfhager Straße 5  
Tel. 05622 / 9 93 00

[www.autohaus-hetzler.de](http://www.autohaus-hetzler.de)