



Airport-Manager



Einführung

Airport-Manager: Ihr Vorsprung	2
Die Aufgabe	3
Wir machen aus Datenbeständen Informationen	4

Unsere Marktposition	5
----------------------	---

Module

Airport-Manager Planung	6
Airport-Manager Online Disposition	10
Airport-Manager Contract	12

Standpunkt	14
------------	----

Kundenecho	17
------------	----

Airport-Manager: Ihr Vorsprung

Airport-Manager hilft Spezialisten im Bodenverkehrsdienst, in der Passage, der Flugzeuginnenreinigung, der Enteisung, im Terminalbetrieb, beim Frachttransport und im Gepäckdienst, flugplanabhängige Vorgänge über den Flugplan zu quantifizieren und diese zur Entscheidungsfindung auszuwerten.

Die getroffenen Entscheidungen können sich beziehen auf:

- Die strategische Planung in Form von Kundenszenarien
- Verfahrensszenarien
- Flughafenszenarien
- die turnusmäßige Bedarfsermittlung über den Saisonflugplan
- die Arbeitsvorbereitung anhand der kurzfristigen Flugplanvorschau
- Kontrollauswertungen von Flugplantagen aus der Vergangenheit

Neben dem zeitlichen Bezug deckt Airport-Manager auch bezüglich der beobachteten Ressourcen eine breite Palette ab. Der Anwender kann Ressourcenmodelle anlegen für:

- Personal
- Geräte
- Einrichtungen

An allen Arbeitsplätzen, an denen

- Flugpläne bearbeitet,
- Personalschichtpläne erstellt,
- Gerätebedarf für Neu- und Ersatzbeschaffungen ermittelt,
- Counterbelegungen festgelegt
- oder Verfahrensalternativen bewertet werden müssen,

steigert Airport-Manager die Effizienz der mit diesen Aufgaben betrauten Mitarbeiter und somit die Qualität ihrer Entscheidungen.

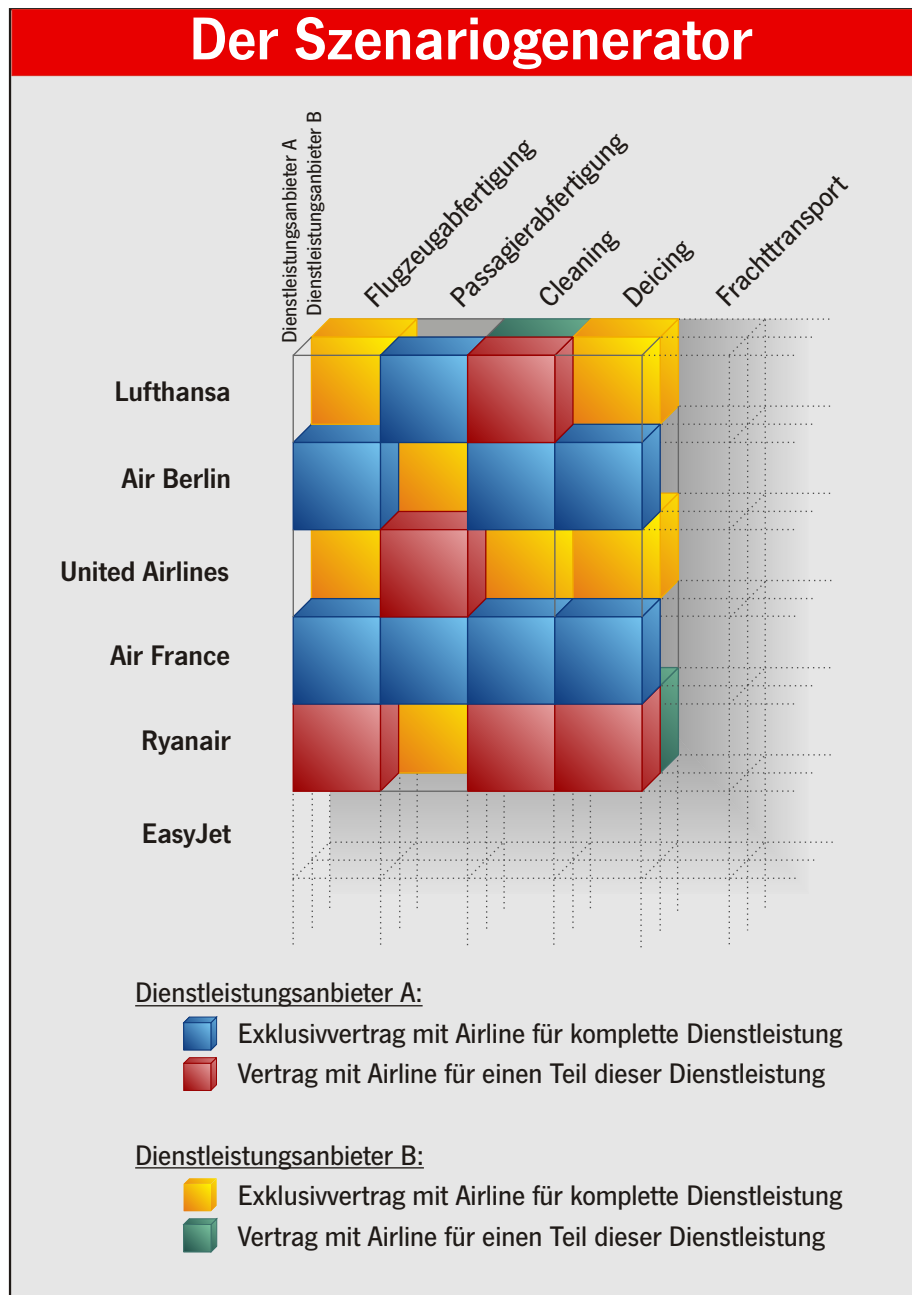


Airport-Manager

Die Aufgabe

Komplexe Ordnungen erscheinen als Chaos. Dieser Satz beschreibt recht gut die Situation auf Flughäfen. Zwar gibt der Flugplan die Ordnung

vor, nach der nahezu alle Abläufe auf dem Flughafen angelegt sind; durch die Vielzahl der teilnehmenden Einheiten (Ressourcen), die Vielzahl der



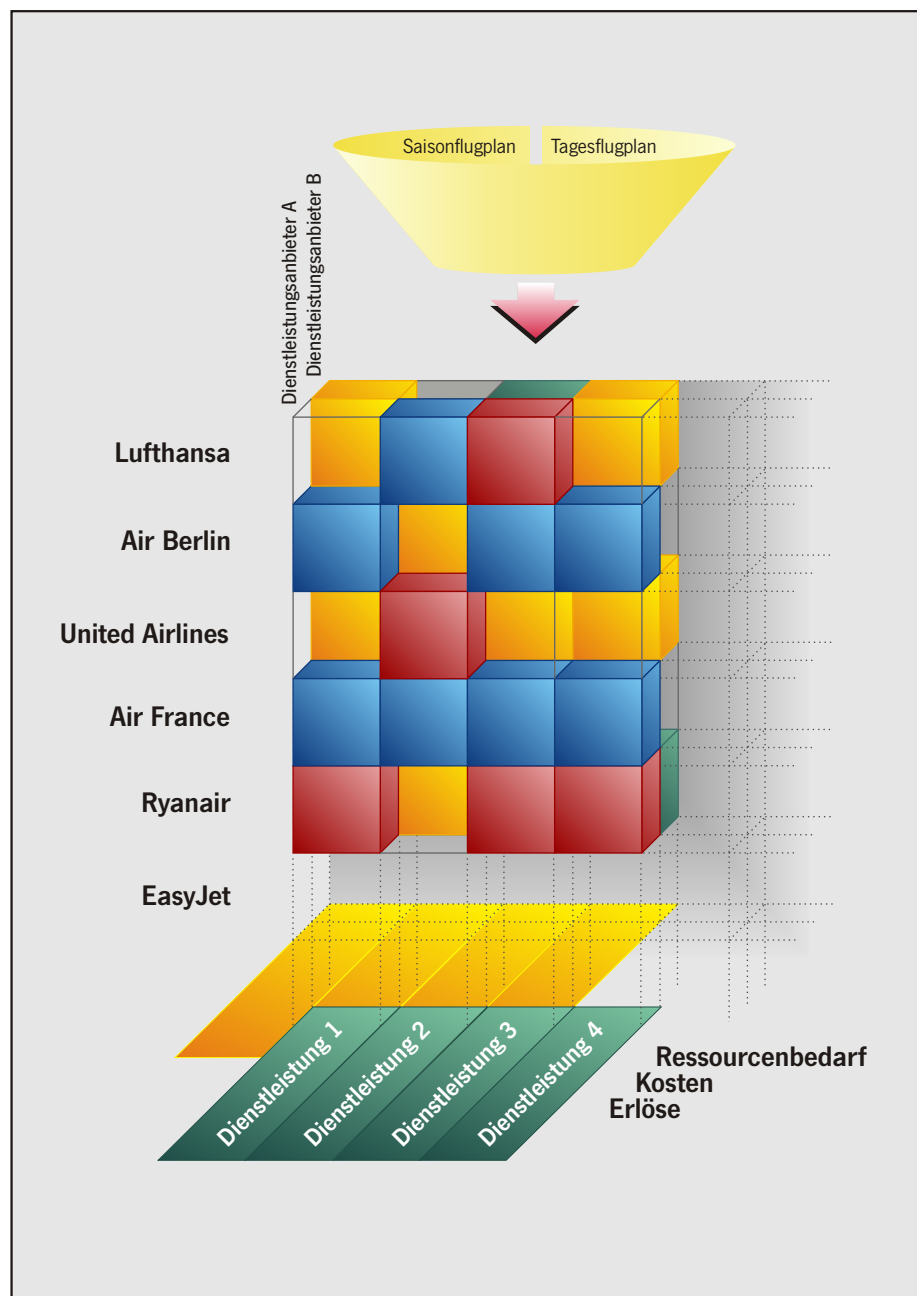
auslösenden Vorgänge (Flugbewegungen) und die sich durch verschiedene Marktteilnehmer (Abfertigungsanbieter) ergebende Kombinatorik versinkt die vorhandene Ordnung jedoch wieder im Chaos.

Dies gilt für alle diejenigen, denen zur Betrachtung und Auswertung der Abfertigungsvorgänge keine geeigneten Hilfsmittel zur Verfügung stehen.

Wir machen aus Datenbeständen Informationen

Dies ist der Ansatzpunkt von Airport-Manager. Wir erschließen den Flugplan als zentrale Informationsquelle für Ressourcenbedarf und Schichtplanung sowie zur Planung und Kontrolle von Erlösen und Kosten.

Als Ziel steht für unsere Kunden die Gewährleistung marktgerechter Preise durch den bedarfsge- rechten und effizienten Ressourceneinsatz.



Unsere Marktposition

Seit 1993 bieten wir unser Produkt auf dem Markt der betriebswirtschaftlichen Flughafen-IT-Systeme an. Derzeit setzen folgende

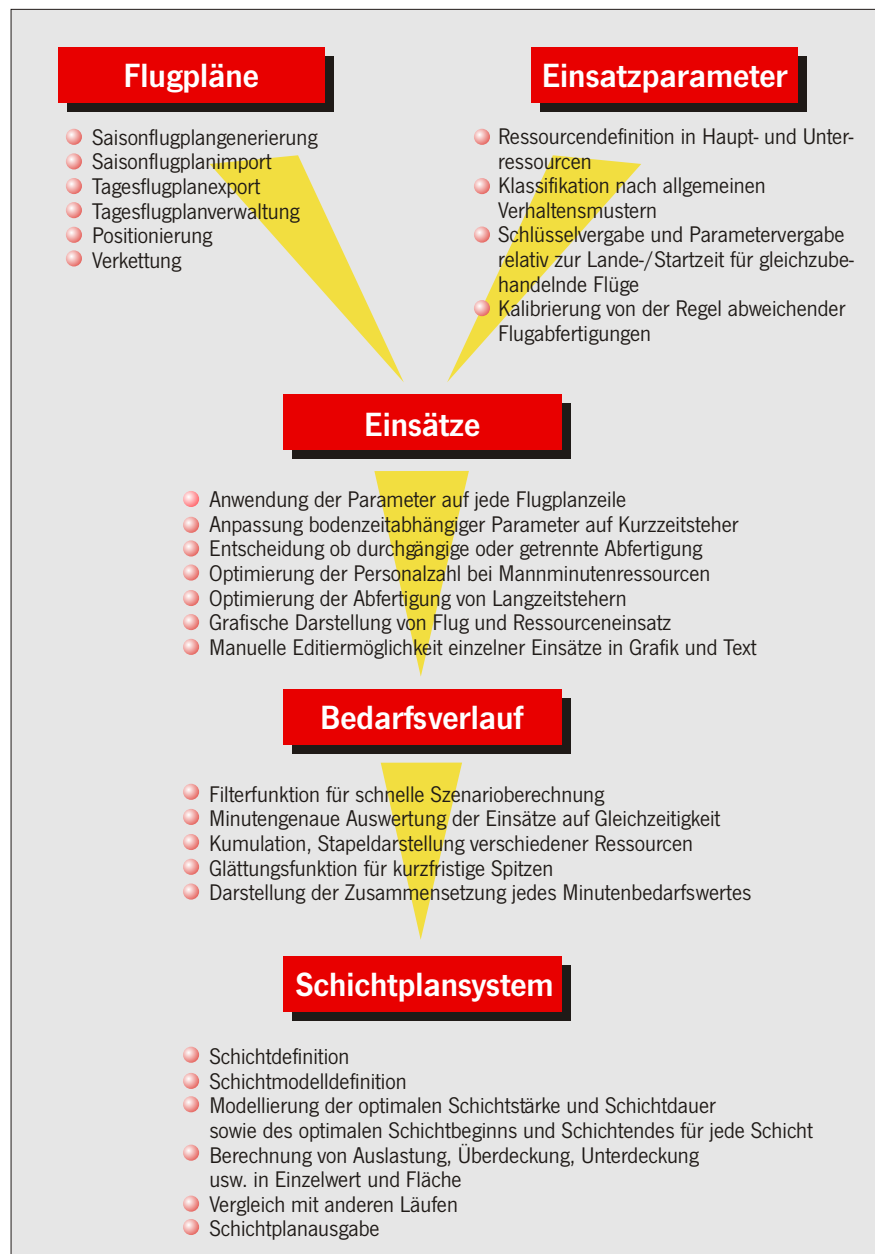
Kunden Airport-Manager für vielfältige Aufgaben von der Flugplanauswertung über die Ressourcenbedarfs-ermittlung bis zur Disposition ein:

- ▶ ▶ ▶ Flughafen Hamburg GmbH (HAM)
- ▶ ▶ ▶ CATS Cleaning and Aircraft Technical Services GmbH (HAM)
- ▶ ▶ ▶ Groundstars GmbH & Co. KG (HAM)
- ▶ ▶ ▶ Fraport AG (FRA)
- ▶ ▶ ▶ Salzburger Flughafen GmbH (SZG)
- ▶ ▶ ▶ Secport Security Services GmbH (SZG)
- ▶ ▶ ▶ Portground Abfertigungsgesellschaft mbH (LEJ, DRS)
- ▶ ▶ ▶ Portway, handling de portugal s.a. (LIS, FAO, OPO)
- ▶ ▶ ▶ Acciona Airport Services (MAD, PMI, FRA)
- ▶ ▶ ▶ Billund Lufthavn A/S (BLL)
- ▶ ▶ ▶ Flughafen Graz Betriebs GmbH (GRZ)
- ▶ ▶ ▶ Dornier Consulting GmbH
- ▶ ▶ ▶ University of Applied Sciences Wildau
- ▶ ▶ ▶ Hannover Aviation Ground Services GmbH (HAJ)
- ▶ ▶ ▶ Airline Assistance Ground Handling AG (ZRH)
- ▶ ▶ ▶ Air-Transport IT Services, Inc. (LED)
- ▶ ▶ ▶ Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH (HHN)
- ▶ ▶ ▶ Celebi Ground Services Austria GmbH (VIE)
- ▶ ▶ ▶ Wieprecht Gebäude-Management und Reinigungs-Service GmbH & Co KG (MUC)
- ▶ ▶ ▶ Flughafen Linz GesmbH (LNZ)

Methode

Unsere Kunden besitzen das Know-How in Form von Besetzungsregeln, Preistabellen und Airlineverträgen. Wir bieten das Werkzeug zur Hinterlegung dieses Wissens in ein System, das in

Verbindung mit dem Flugplan die einzelnen Komponenten quantifiziert und kumuliert bzw. auf Gleichzeitigkeit der Ressourceneinsätze auswertet.



Unsere Algorithmen sind automatisierte Methoden der Flughafenplanung und nicht adaptierte Theorien aus flughafenfremden Einsatzbereichen. Dies ermöglicht schnelle und praxisorientierte Ergebnisse, wie uns unsere Kunden regelmäßig bestätigen. Sie wollen Kunden-(Airline-)szenarien ohne Parametrierungsaufwand berechnen und bewerten?

Durch die benutzerfreundliche Auswahl von Airlinefiltern können Sie mit Airport-Manager solche Szenarien in beliebiger Anzahl quasi im Minutentakt erstellen. Diese Programmfunktion wird auch häufig in Verbindung mit Flugplänen fremder Flughäfen eingesetzt.

Airport-Manager Planung

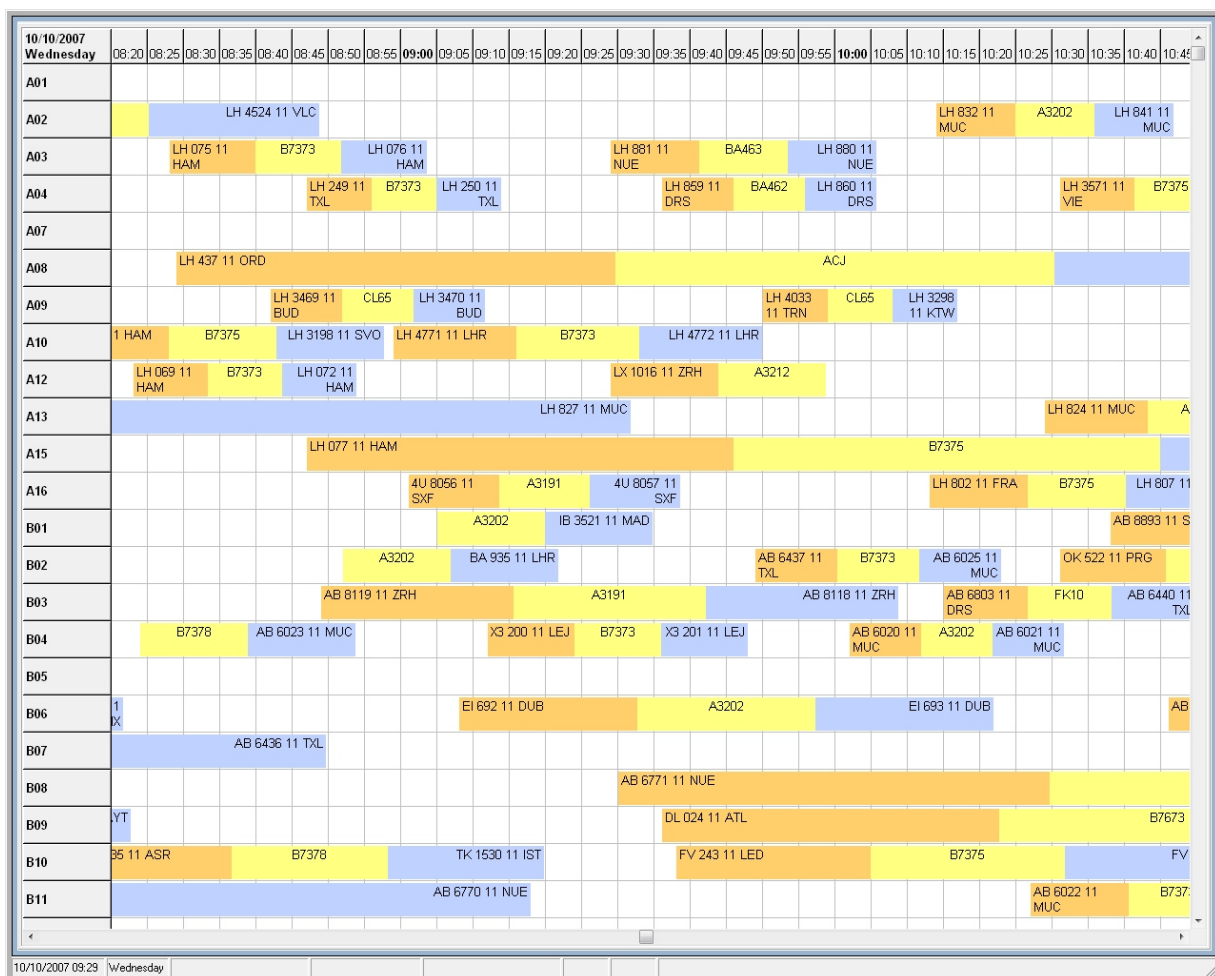
Flugplanbearbeitung

Mit Airport-Manager erhalten Sie eine grafische Oberfläche zu Ihren Flugplänen. Per Mausklick können Sie Flugzeuge positionieren, Flüge verketten oder Flugzeiten verändern. Alle Änderungen werden direkt in den Flugplan geschrieben.

Darüber hinaus bietet Airport-Manager in der Flugplantabelle umfangreiche Hilfsmittel, um zueinander passende unverkettete In- und Outbound-Paare

zu finden. Mittels eines kalibrierbaren Regelwerks können auch automatische Kettungsläufe durchgeführt werden, die in Sekunden ein sehr gutes Resultat liefern.

Airport-Manager unterstützt sowohl das Saisonflugplan-Format als auch das Tagesflugplan-Format.



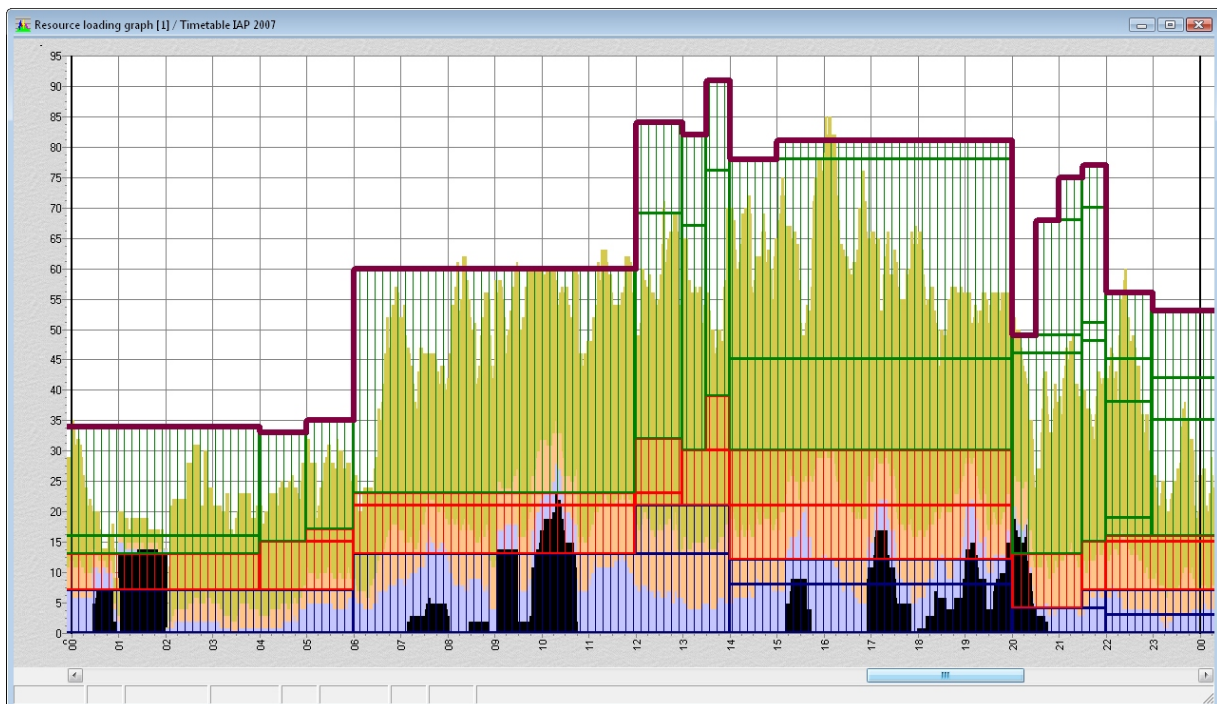
Grafische Darstellung des Flugplans mit der Möglichkeit des Editierens

Ressourcenbedarf / Schichtplanung

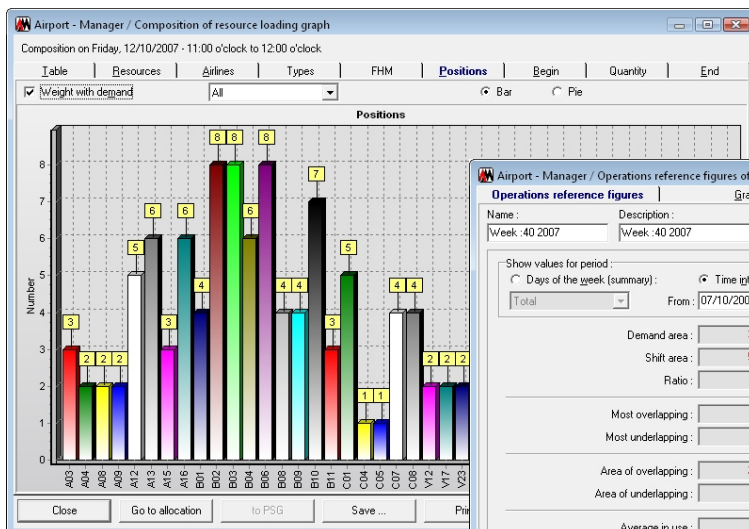
Modellieren Sie Ihre Personalschichten über der Bedarfslinie. Durch Schichtüberlappung, angepasste Pausengewährung und dem optimierten Einsatz von Teilzeitkräften zur Spitzenabdeckung können Sie Ihre Ressourcenauslastung erhöhen. Die Resultate Ihrer Schichtplanung sehen

Sie in den Betriebskennziffern; der Abgleich mit vorangegangenen Läufen zeigt die Effizienzsteigerungen.

Nutzen Sie den integrierten Schichtgenerator zur Erzeugung optimaler Schichtpläne.

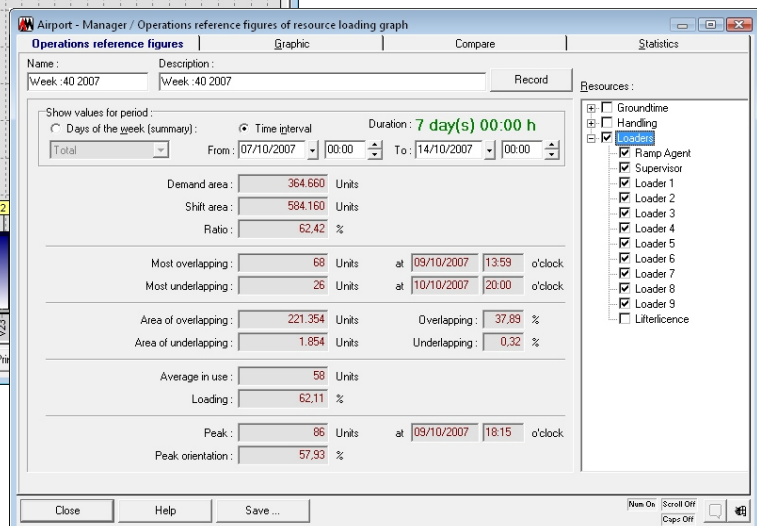


Bedarf und Bestand der Ressourcen mit optimal eingepassten Mitarbeiterpausen



Zusammensetzung des Ressourcenbedarfs nach unterschiedlichsten Kriterien

Vergleich von Bedarf und Bestand in den Betriebskennziffern



Check-in

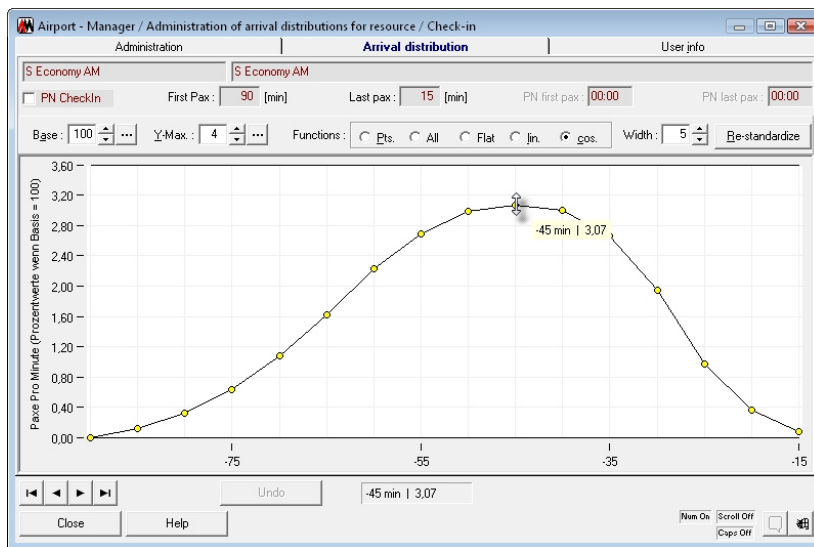
Check-in steht in Airport-Manager stellvertretend für alle Abfertigungsvorgänge, bei denen Passagiere einzeln abgefertigt werden. Neben dem eigentlichen Check-in trifft das u. a. auf Zoll- und Grenzabfertigung zu. Die Planung kann sich so-

wohl auf Schalter als auch auf Schalterpersonal beziehen. Zusätzlich zu den Flugplandaten spielt hier das Ankunftsverhalten der Passagiere eine entscheidende Rolle. Dieses Ankunftsverhalten kann ebenso wie der Schaltdurchsatz separat für frei wählbare Passagierklassen hinterlegt werden.

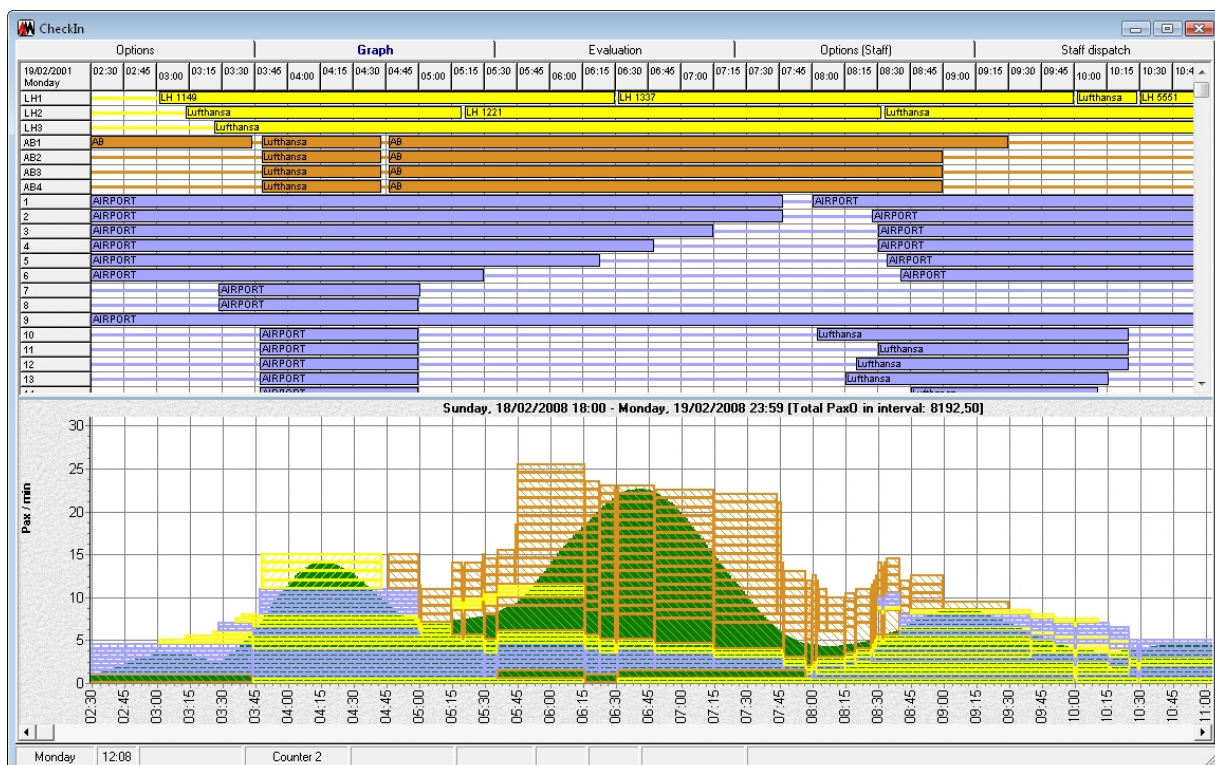
Folgende Check-in-Formen können im System abgebildet und berücksichtigt werden:

- Common Check-in
- Flight Check-in
- Vorabend Check-in
- Self Check-in

Das Planen der Check-in-Ressourcen erfolgt in grafischer Form. Die zeitbezogene Darstellung der Abfertigungsschalter bietet den notwendigen Überblick über den Planungsstand.



Beliebige Profile des Ankunftsverhaltens von Passagieren können im System hinterlegt werden. Sie lassen sich per Drag & Drop modellieren.



Ein grafischer Vergleich der Abfertigungsrate mit der Ankunftsrate unterstützt Sie beim Planen der Check-in-Schalter. Zusätzlich können Qualitätsmerkmale wie Wartezeit und Warteschlangenlänge angezeigt werden.

Airport-Manager Online Disposition

Zusammenstellen der Ladegruppen

Das Modul Airport-Manager Disposition dient der Vergabe von Abfertigungsaufträgen an konkrete Abfertigungseinheiten (im nachfolgenden Beispiel: Ladegruppen).

Die Vorgehensweise erfolgt in 2 Schritten.

1. Zusammenstellen der Ladegruppen zum Schichtbeginn
2. Zuordnen der Ladegruppen zu den einzelnen Abfertigungsaufträgen.

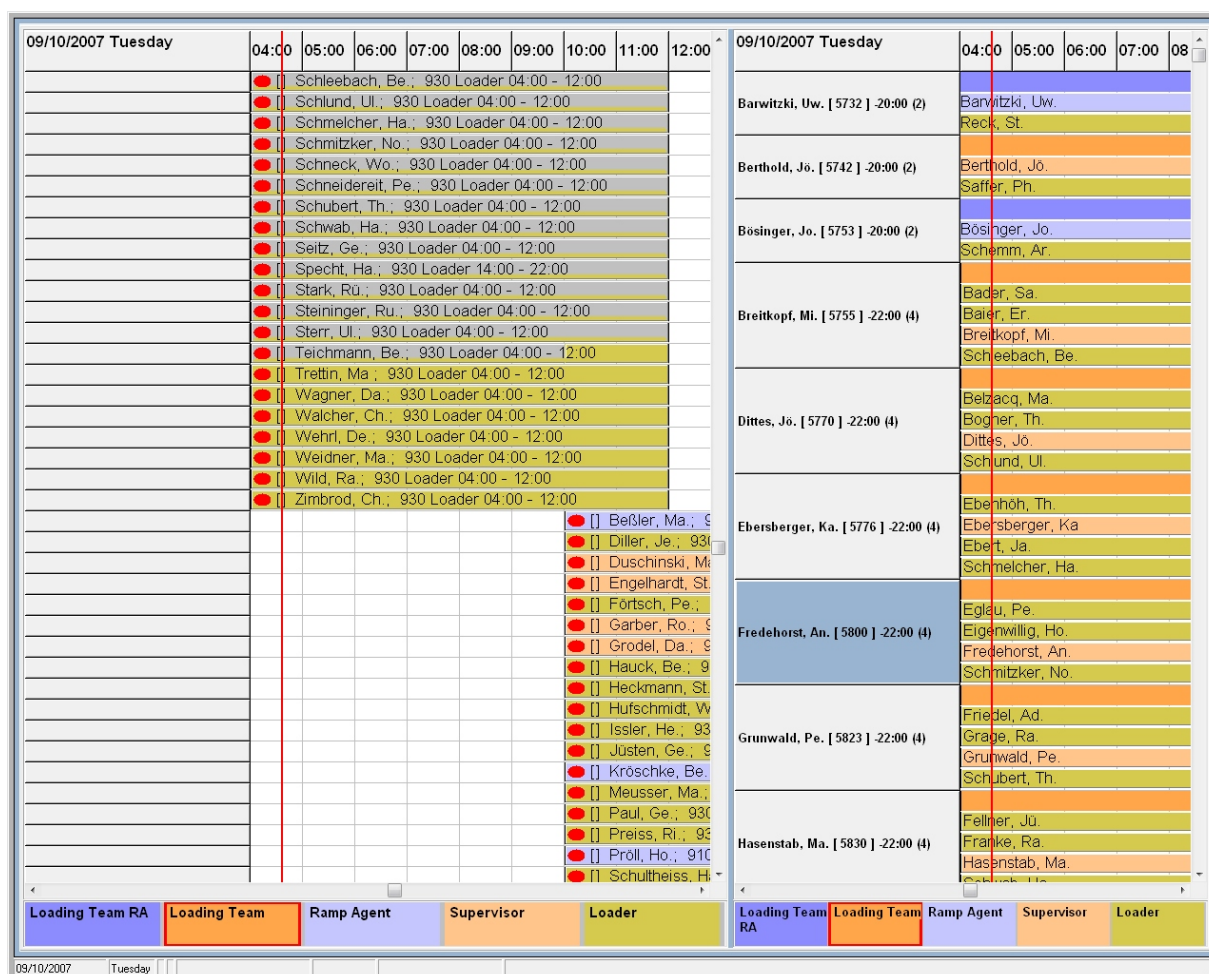
Die Ladegruppen werden per Drag & Drop aus den verfügbaren Mitarbeitern zusammengestellt. Die aktuellen Personalanwesenheitszeiten können aus einem Subsystem (Personaleinsatzplanungs-

system, Zeiterfassung) übernommen oder auch direkt in Airport-Manager eingegeben werden.

Die grafische Darstellung auf einer Zeitachse ermöglicht ein zeitabhängiges Zusammenstellen der Ladegruppen. Die Gruppen sind jederzeit editierbar. Einzelne Mitarbeiter lassen sich ebenfalls zeitabhängig aus der Gruppe herauslösen, um z. B. für andere Aufgaben zur Verfügung zu stehen.

Wiederkehrende Konstellationen können als Standardgruppen gespeichert werden.

Umgruppierungen während der Schicht sind ebenfalls bequem per Drag & Drop möglich.



Arbeitsvorbereitung - Zusammenstellen der Ladegruppen per Drag & Drop

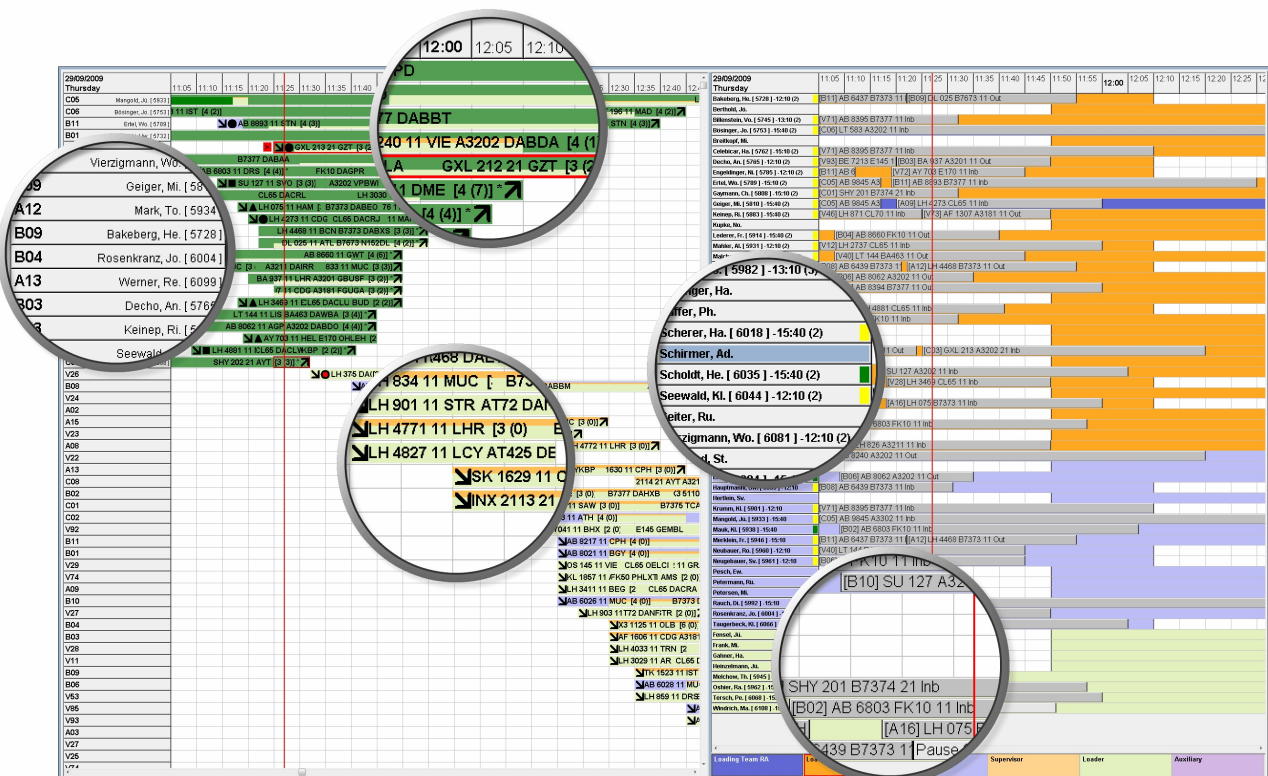
Airport-Manager Online Disposition

Disponieren der Ladegruppen an die geplanten Aufträge

Der Flugplan wird online aus Ihrem Flugplaninformationssystem eingelesen und permanent aktualisiert. Ändern sich Flugplanzeiten einzelner Flüge, so werden die vorgeplanten Abfertigungsaufträge sofort den neuen Gegebenheiten

angepasst. Die Sortierung der Aufträge erfolgt zeit- oder positionsbezogen.

Die Abfertigungsaufträge beruhen auf den Originalvorgaben der mit Airport-Manager realisierten



Zeitabhängige Zuweisung von Abfertigungsaufträgen an Ladegruppen per Drag & Drop

Ressourcenplanung. Kein Informationsverlust zwischen Planungsabteilung und operativem Betrieb, keine doppelte Parametervorhaltung!

Per Drag & Drop lassen sich die Ladegruppen auf die geplanten Aufträge disponieren. Die disponierte Gruppe wird genau für einen den Abfertigungsstandards entsprechenden Zeitraum verplant und im Ladegruppen-Fenster farblich markiert. Wurden weniger Mitarbeiter an einen Auftrag disponiert als laut Abfertigungsstandard vorgesehen, so bleibt für die betroffene Zeit ein Restauftrag sichtbar.

Die unterschiedlichen Dispositions-Zustände

- Vordisposition,
 - Auftragserteilung,
 - Rückmeldung der Ladegruppe
- werden durch je eine andere Farbe angezeigt.

Auf Grund der zeitbezogenen Darstellung der Mitarbeiter behält der Disponent einen guten Überblick über die den Ladegruppen zugewiesenen Abfertigungsaufträge, was u. a. einer gleichmäßigen Arbeitsbelastung der einzelnen Gruppen zugute kommt.

Vertragsmanagement

Differenzierte Abfertigungsverträge mit den Airlines erfordern eine genaue Information der ausführenden Mitarbeiter, welche Leistungen für welchen Flug zu erbringen sind. Dieses Modul unterstützt den operativen Bereich durch Bereitstellung der erforderlichen Vertragsinformationen.

In Airport-Manager können sehr detaillierte Verträge hinterlegt werden. Neben Airline, Flugzeugtyp und Verkehrsart können auch Flugnummern, Destinationen, Länge der Bodenzeit, Flugzeugkonfigurationen usw. den Anwendungsbereich eines Vertrages definieren.

The screenshot shows the 'Airport-Manager / Contracts' window. The 'Contract' tab is active, displaying details for a contract named 'SU Pax IL96 Remote'. The contract is valid from 01/01/2007 to 31/12/2008, with a service range of 'Ground Handling' and a kind of services of 'Airline standard'. The airline is 'SU' and the aircraft type is 'IL96'. The contract is set to 'Remote' position and 'Active' state. The 'Days of the week inbound' are marked for Monday, Tuesday, Wednesday, Thursday, Friday, and Saturday. The 'Ground time' is set to 'less than' 03:00 [h].

A sub-dialog titled 'Airport-Manager / Selection of multi conditions for contracts' is open, showing a list of multi-conditions (98 entries). The list is organized in a grid with columns for various conditions (A01, B02, C05, V12, V32, V49, V73, etc.). Each entry has a checkbox and a status indicator (green checkmark or red X). The 'All' button is selected, and the 'Base tables' button is visible at the bottom right.

Eingabe der Flugplandaten, die dem Anwendungsbereich eines Vertrages entsprechen

Vertragsunabhängige Mehrfachmarkierungen gewährleisten eine wartungsarme Datenhaltung

Basis für die Verträge ist ein kundenspezifisches Leistungsverzeichnis oder das IATA Standard Ground Handling Agreement. Aus diesem Leistungsverzeichnis werden die vereinbarten Leistungen dem Vertrag hinzugefügt.

Neben den abrechnungsrelevanten Leistungen können auch Verfahrenshinweise für den operativen Betrieb hinterlegt werden, die z. B. Besonderheiten in der Abfertigung enthalten können.

Die Integration des Vertragsmanagements in die Disposition ermöglicht die automatische Zuordnung des passenden Vertrages einschließlich der vereinbarten Leistungen und relevanten Verfahrenshinweise zum aktuellen Flug. Dadurch wird der Disponent in die Lage versetzt, Leistungen vertragsgerecht zu veranlassen. Die für die ausführenden wichtigsten Informationen können neben den Flugplandaten auf dem Arbeitsauftrag ausgedruckt werden.

Leistungserfassung

Abfertigungsleistungen, die nicht in einem Vertrag vereinbart wurden, sind Sonderleistungen. Per Drag & Drop kann ein Disponent bei ihm beantragte Sonderleistungen in den Arbeitsauftrag integrieren. Sie sind durch die Beauftragung bereits zur weiteren Bearbeitung im System erfasst.

Sonderleistungen, die der Rampagent oder die Crew auf der Position beantragen, können über spezielle Dialoge und Funktionen komfortabel nacherfasst werden. Während dieser manuellen Erfassung besteht permanenter Zugriff auf die Verträge der zu bearbeitenden Flüge.

Im Zuge der Dispositionstätigkeit entsteht ein Datenpool, in dem alle Daten aus Flugplänen, Ver-

trägen, Hinweisen und Arbeitsaufträgen angesammelt werden. Aus diesen Informationen lassen sich alle derzeit vorgeschriebenen Dokumentationen als Reports automatisch erstellen.

Darüber hinaus liegen alle Daten vor, die zur Fakturierung durch nachgeschaltete Systeme benötigt werden.

Die Integration des Vertragsmanagements, der Online-Flugplandaten, der Dispositionsdaten sowie der manuell erfassten Sonderleistungen bietet folgende Vorteile:

- Vollständigkeit der Daten
- Geringer Eingabeaufwand
- Geringe Fehleranfälligkeit

Airport - Manager / Activity recording

Airlines: **AZ** FLNO: **020** AirlineID: **AZ** FLNO: **027** Simple type: **A320** STA: **18.04.2008 13:45** STD: **18.04.2008 14:50** Search ... More >>

Contracts for this flight: [GH AZA A320 PAXJ0 ALITALIA Ground Handling A320 Passenger]

Special services: Open all Close all ☐ Manual recording only Open all Close all

[1] REPRESENTATION AND ACCOMMODATION
[2] LOAD CONTROL, COMMUNICATIONS AND DEPARTURE
[3] UNIT LOAD DEVICE (ULD) CONTROL
[4] PASSENGERS AND BAGGAGE
[5] CARGO AND POST OFFICE MAIL
[6] RAMP
[7] AIRCRAFT SERVICING
[8] FUEL AND OIL
[LG] Landing Charges
[PK] Parking Charges
[ES] Extra Services (Ground Handling)
 [ES.1] Personnel
 [ES.2.2] GPU 208 V
 [ES.3] Air starter

Annotation: Delete annotation completely

Recording: Manual recording First: 0 Days 00:45 h Every further: started 0 Days 01:00 h Time to settle: 0 Days 01:05
cost: 0,00 € cost each: 50,00 €

Name: GPU 208 V Service range: Ground Handling Service catalogue: IATA SGHA Kind of services: Special service acc. to A/L contract Status: Contract Print

Close Invoice ... Help (Services) Assign new Num On Scroll Off Caps Off

Manuelle Erfassung von Sonderleistungen

Vom Bedarfsplanungstool zum System integrierter Module für den Bodenverkehrsdienst

Die Geschichte von Airport-Manager – und somit die Geschichte unseres Betriebes – nahm ihre Entwicklung in einer Zeit großer Veränderungen im Zielmarkt der Bodenverkehrsdienste.

Die Anfänge liegen in einer Zeit, als der Bodenverkehrsdienst an deutschen Verkehrsflughäfen durch die entsprechende Abteilung der Flughafengesellschaft in Monopolstellung geleistet wurde.



Die Systemlandschaft auf den Verkehrsflughäfen spiegelte dies wider: Renommiertere Softwareanbieter statteten ihre Kunden (die Flughafengesellschaften) mit Systemen aus, die für den Betrieb eines Flughafens notwendig sind. Die Funktionalität reichte von der Anzeigetafel für Passagierinformationen bis zur Abrechnung der Entgelte der Airlinekunden.

Die Kaufentscheider hatten das System „Flughafen“ im Blick, der Bodenverkehrsdienst war nur ein Teilaspekt und spielte in den Pflichtenheften eine eher untergeordnete Rolle.

Das Umfeld für die Bodenverkehrsdienstleister hat sich mittlerweile grundlegend geändert. Die Ursache für die Änderungen liegt in der Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste, welche wiederum den Wünschen der Airlines nach Wettbewerb und niedrigeren Abfertigungsentgelten entspricht.

Mehrere Wettbewerber auf einem Flughafen bedeuten die Segmentierung des Bodenverkehrsdienstes. Dies ist jedoch eher ein Schritt Richtung Ineffizienz, da die notwendige Vorhaltung von Ressourcen für zeitlich unterschiedliche Bedarfsspitzen bei segmentiertem Flugplan immer höher ist.

De facto werden jedoch Neuverträge geschlossen mit für den Abfertiger deutlich schlechteren Konditionen. Einbrüche bei den Erlösen und ungünstiger werdende Voraussetzungen für die Erbringung der Dienstleistung bauen einen hohen Druck in Richtung „effizienter Ressourceneinsatz“ auf.

Das Ziel der Kosteneffizienz darf weder bei der Planung noch bei der Steuerung des Betriebes außer Acht gelassen werden. Die Anzahl von Planungsszenarien explodiert durch die potentiellen Ergebnisse von Vertragsverhandlungen, schließlich müssen nicht nur abgeschlossene Veränderungen abgebildet werden. Für die Steuerung der eigenen kaufmännischen Aktivitäten und die Simulation möglicher Aktionen des Wettbewerbers müssen potentielle Entwicklungen vorweg genommen werden.

In Vertragsverhandlungen ergeben sich sowohl Veränderungen im Kundenstamm als auch in den Verfahren und in der Abrechnung.

Während der erste Abschnitt meine Einschätzung zur Situation der Bodenverkehrsdienste im liberalisierten Markt wiedergibt, möchte ich im Folgenden darstellen, wieso wir der Überzeugung sind, die dazu passenden Produkte für den Bodenverkehrsdienst anbieten zu können. Ausgehend von der Schilderung des Marktes möchte ich je nach Blickwinkel argumentieren, unter dem man die Entwicklungen der vergangenen Jahre zusammenfassen kann:

1 Von der Flughafenabteilung zum eigenständigen Bodenverkehrsdienstanbieter

Ausgegründete Bodenverkehrsdienstabteilungen und selbstständige Abfertigungsanbieter, die auf mehreren Flughäfen arbeiten, haben ein anderes Anforderungsprofil als eine Flughafengesellschaft mit integriertem Bodenverkehrsdienst.

Die Bodenverkehrsdienste benötigen hochqualifizierte Lösungen für ihr ureigenstes Geschäft. Es müssen lediglich Schnittstellen zu den Systemen des Flughafens (Stichwort: zentrale Infrastruktur) vorhanden sein.

Durch die Wettbewerbssituation stehen kleinere Budgets zur Verfügung, die nur für die relevanten Aufgaben des Bodenverkehrsdienstes eingesetzt werden können.

Airport-Manager ist von Beginn an für diese Aufgabenstellung konzipiert. Die Funktionalität ist auf die Abläufe einer Abfertigungsgesellschaft fokussiert. Durch diese Konzentration erwirbt der Bodenverkehrsdienst zu marktgerechten Preisen die maßgeschneiderte Unterstützung für seine Aufgabenstellung.



2 Von der Monopolstellung zum Wettbewerb

Die Ursprünge von Airport-Manager gehen zurück bis in die achtziger Jahre am Flughafen Frankfurt. Damals hatte dieser Flughafen durch das Selbst-

abfertigungsrecht amerikanischer Airlines eine Wettbewerbssituation auf dem eigenen Vorfeld, die viele der Aufgabenstellungen durch die spätere Liberalisierung vorweg genommen hat.

In die Konzeption von Airport-Manager flossen schon damals die Anforderungen von Kundenszenarien ein, während anderenorts der Saisonflugplanwechsel oder Verfahrensänderungen – zum Beispiel durch neue Geräte – die einzigen Impulse für Planungsläufe setzten.

Die heute möglichen Veränderungen im Flugplan durch Neugewinn oder Verlust von Airlinekunden führen zu einer Explosion von Planungsszenarien. Airport-Manager ist dafür konzipiert, diese Szenarien in der erforderlichen Geschwindigkeit durch einfaches Setzen von Airlinefiltern zu berechnen.

3 Vom Gesamtpaket zum differenzierten Leistungsangebot.

Nicht nur Low-Cost Airlines drängen auf maßgeschneiderte Dienstleistung. Das früher übliche Gesamtpaket mit Einheitspreis wird immer weiter aufgeweicht. Immer mehr Leistungen werden ausgegliedert und müssen bei Nachfrage als Sonderleistung abgerechnet werden.

Wir tragen dieser Entwicklung Rechnung, indem wir unsere Kunden in der Planungsphase und im operativen Betrieb unterstützen. Sie können die Relevanz der vertraglichen Änderung im Ressourcenbedarf und somit auf der Kostenseite in der Planung antizipieren. Im Vertragsmodul werden die Verträge aus Sicht des Bodenverkehrsdienstleisters mit den entsprechenden Verfahrenshinweisen hinterlegt.

Durch die hohe Integration der Module haben Planung und Disposition gemeinsamen Zugriff auf diese Informationen. Wir versetzen die Mitarbeiter auf dem Vorfeld in die Lage, entsprechend komplexer Verträge und Sonderleistungen ihre Leistungen zu erbringen und vor allem, diese auch korrekt für die Abrechnung zu erfassen.

Resümee:

Die Liberalisierung mit ihren Folgen

- Kostendruck,
- erhöhter Einsatz von Leiharbeit im Bodenverkehrsdienst,
- Verlust von Arbeitnehmerprivilegien bei gleichzeitig steigender Belastung durch Sicherheitsanforderungen und Wettbewerbsdruck

erfordert effizienten Ressourceneinsatz und flexibles Agieren im Wettbewerb.

Es gilt, die Anforderungen anzunehmen und nicht zuletzt zur Sicherung der Arbeitsplätze konkurrenzfähig am Markt zu handeln.

Ich bin überzeugt, dass wir Ihnen mit Airport-Manager das richtige Instrument hierzu anbieten können.

Thomas Pfeiffer
Geschäftsführer



Airport-Manager bei Fraport

Seit März 1995 setzen wir Airport-Manager zur Flugplanauswertung und Ressourcenbedarfsplanung ein. Im Laufe dieser Zeit konnten wir uns ein detailliertes und positives Bild über die Leistungsfähigkeit des Hauses Drück & Pfeiffer GmbH machen. Bereits die ersten Versionen des Airport-Managers hatten die richtigen, weil praxisorientierten Lösungsansätze. So konnten die Funktionen im Laufe der Zeit ständig verbessert und ausgebaut werden.



In diesem Zusammenhang hat sich die gewählte Vertragsform bewährt, da in ihr die Umsetzung von Anwendervorschlägen fester Bestandteil ist.

Die aktuelle Version vereint das Know-how der gesamten Entwicklungszeit, eine Vielzahl an Auswertungsmöglichkeiten und Funktionen mit einer sehr komfortablen Oberfläche und der Möglichkeit des Multiuser-Betriebes.

Besondere Erwähnung verdient der gute Service des Hauses, der sich unter anderem in der kurzen Reaktionszeit bei Problemen ausdrückt. Mit Herrn Pfeiffer hat der Anwender darüber hinaus einen Ansprechpartner, der die Problematik der Flughäfen und speziell die der Flugplanauswertung und Abfertigung versteht und in der Lage ist, pragmatische Lösungsansätze vorzuschlagen.

Wir planen auch in Zukunft mit Airport-Manager und der Drück & Pfeiffer GmbH innerhalb der Fraport-Systemlandschaft. Die Zusammenarbeit wurde auf weitere Projekte ausgedehnt, und es ist davon auszugehen, dass aufgrund der positiven Erfahrungen auch in der Zukunft weitere Projekte folgen.



Wir wünschen dem Hause Drück & Pfeiffer GmbH weiterhin viel Erfolg.

Mit freundlichen Grüßen,

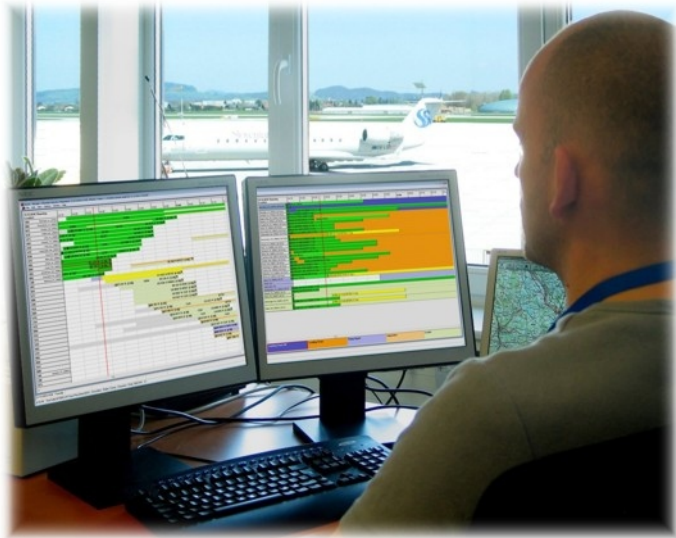
P. Schmitt
Fraport AG
Ladeservice, BVD-RL

Airport-Manager am Flughafen Salzburg

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir wollen uns auf diesem Wege bei Ihnen bedanken für die hervorragende Zusammenarbeit, die nun schon seit Herbst 1996 dauert.

Durch die ausgezeichneten Erfahrungen, die wir bis heute mit Ihrem Programm gesammelt haben, können wir uns derzeit nicht mehr vorstellen, wie wir früher diese Planungsziele erreicht haben. Ressourcen-Planungen für die nächsten Flugplanperioden wären ohne das Programm für uns heute nicht mehr denkbar.



Durch die vielen Möglichkeiten die geboten werden, ist es uns möglich, sowohl das gesamte benötigte Personal auch im Detail zuzuordnen - nachvollziehbar und nachweisbar, als auch die gesamte benötigte Anzahl an Geräten zu ermitteln. Speziell die Planungen für den Einsatz von Teilzeitmitarbeitern wurde uns um ein Vielfaches erleichtert. Ebenfalls äußerst positiv hat sich für statistische Zwecke der Datenvergleich mit vorhergegangenen Flugplanperioden erwiesen.

Weiters wollten wir die ausgezeichneten und schnellen Serviceleistungen von Ihrer Seite hervorheben. Wann immer es ein Problem gab, waren Sie mit einer Lösung schnell, unkompliziert und effizient zur Hand.

In der Hoffnung, dass die oben genannten Punkte auch in der Zukunft so weitergeführt werden, verbleibe ich mit freundlichen Grüßen,

Ing. Nicolas Karres
Head of Ramp Services
Salzburg Airport "W. A. Mozart"

Airport-Manager am Flughafen Billund

Der Flughafen Billund befindet sich in Jütland und ist der zweitgrößte Flughafen Dänemarks. Im Jahr 2004 suchten wir nach einer Lösung, um die Planung unseres Personals und unserer Geräte zu optimieren. Bis dahin planten wir mit Papier und Stift, indem wir Zahlen von Saison zu Saison verglichen.

Wir kamen mit Drück & Pfeiffer, dem Anbieter von Airport-Manager, in Kontakt. In Frankfurt sahen wir uns den realen operativen Betrieb des Systems an und entschieden nach einem weiteren Meeting in Billund, Airport-Manager für unsere Planung einzusetzen. Die Fähigkeiten und Möglichkeiten des Systems haben uns genauso überzeugt wie die Sachkenntnis der Hersteller Thomas und Markus.

Eine kleine Gruppe von Anwendern wurde durch Thomas Pfeiffer direkt am Billunder Flughafen geschult. Während der gesamten Implementierungsphase standen uns Thomas und Markus stets hilfreich zur Seite. Das System bietet eine sehr große Bandbreite an Möglichkeiten, Ressourcenbedarfe anhand von Flugplänen und Abfertigungsparametern zu berechnen.



Foto: Billund Lufthavn A/S

Der Support ist brilliant, per Telefon oder E-Mail erhalten wir schnelle und unkomplizierte Hilfe sowohl bei Fragen zur Systembedienung als auch bei speziellen Fragen zu Planungsmethoden. Die Mitarbeiter von Drück & Pfeiffer haben viel Erfahrung, hören sich Probleme sehr genau an und bieten kompetente Lösungsmöglichkeiten. Um die Kundenerwartungen zu erfüllen, wird Airport-Manager kontinuierlich weiter entwickelt.

Jens Henrik Bager
Billund Lufthavn A/S
Training Manager

Drück & Pfeiffer GmbH

Auf dem Pitzberg 19 · D – 65623 Hahnstätten

Tel.: +49 6430/929948 · Fax: 49 6430/929949

Internet: www.airport-manager.de

E-Mail: info@airport-manager.de

