

Ein Reizthema muß wieder aufgegriffen werden: Fliegen ohne Flugleiter

Schon 1995 hat die AOPA-Germany das Thema „Fliegen ohne Flugleiter“ aufgegriffen und damit eine engagierte Diskussion ausgelöst, die zwischenzeitlich aber leider wieder deutlich ruhiger geworden ist. Einige Flugplätze fliegen bereits ohne Flugleiter, die meisten aber noch nicht. Heute ist dieses Thema immer noch so wichtig wie damals, aus aktuellem Grund vielleicht sogar noch wichtiger. Warum?

Die Konjunkturkrise setzt auch den Flugplatzbetreibern zu. Die Personalkosten für Flugleiter machen den wesentlichen Teil der Kosten eines kleinen Flugplatzes aus. Diese Kosten müssen durch Einnahmen - üblicherweise erwirtschaftet vor allem über Landegebühren - gedeckt werden, wenn keine Verluste entstehen sollen.

Ist die Anzahl der Landungen gering und sinken damit die Einnahmen aus Landegebühren, dann arbeitet der Flugplatz notgedrungen defizitär. Dem kann man wiederum entgegenarbeiten und zur Kostensenkung die Öffnungszeiten weiter reduzieren oder die Gebühren anheben, wodurch aber die Flugbewegungen noch weiter abnehmen. Ein Teufelskreis beginnt.

Oder man geht einen anderen Weg: Man fliegt ohne Flugleiter. Dieser Weg mag exotisch vorkommen, ist er aber nicht. Bei unseren europäischen Nachbarn in Frankreich und Dänemark klappt es mit dem Starten und Landen selbstverständlich ganz ohne „Türmer“, in der Luftfahrt Nr. 1, den USA, wird das Fliegen ohne Flugleiter natürlich auch betrieben.

Machbar ist das in Deutschland auch, aber eben noch viel zu selten: Gemäß § 53 Abs. 3 LuftVZO hat „der Landeplatzhalter (...) auf Verlangen der Genehmigungsbehörde eine oder mehrere Personen als Flugleiter zu bestellen“. Es steht dort nicht „muß“, es liegt also im Ermessen der Genehmigungsbehörde auf Landesebene, ob an Landeplätzen Flugleiter eingesetzt werden müssen oder nicht. Will ein Landeplatzhalter ohne Flugleiter fliegen lassen, dann sollte die Genehmigungsbehörde ihre Ablehnung auch begründen können, sonst hätte der Gesetzgeber ihr die Entscheidungsfreiheit nicht geben müssen.

Die Sachdiskussion um die Flugleiter muss dringend wieder neu belebt werden, denn viele Flugplätze stehen ganz konkret und unmittelbar vor der Schliessung, weil ihre Betreiber die ständigen Defizite nicht mehr ausgleichen können.

Wann ist die Anwesenheit von Flugleitern also sinnvoll, wann nicht?

Die Anwesenheit eines Flugleiters ist sicherlich dann sinnvoll, wenn Flugplätze ein hohes Verkehrsaufkommen haben. In diesen Fällen sitzen auch im Ausland Besatzungen auf den Türmen, die Verkehrsinformationen geben bzw. den Verkehr in Kontrollzonen auch direkt steuern. Um diese Fälle geht es hier aber nicht.

Es geht um verkehrssarme Zeiten und vor allem geht es um verkehrsschwache Flugplätze, die sich Flugleiter nicht leisten können. Die Lage verdeutlicht ein kleines Rechenexempel: Wenn ein Flugplatz etwa 10.000 Landungen im Jahr aufweist, dann sind das im Durchschnitt pro Tag knapp 30. Bei 12 Stunden Betriebszeit sind es wiederum weniger als 3 Bewegungen in der Stunde. Im Kartext: Noch nicht einmal alle 20 Minuten landet hier im Durchschnitt ein Flugzeug. Manchmal, an schönen Sommer-Wochenendtagen und bei Flugplatzfesten, sind es mehr, ganz überwiegend aber eben noch weniger Bewegungen. Warum soll hier in den verkehrsschwachen Zeiten ein Flugleiter seiner Berufsbezeichnung nachkommen und „Flüge leiten“? Die Flugzeuge haben Funk und können sich untereinander über ihre Position und Absichten informieren, ihre Abstände einhalten, sich in den Platzrundenverkehr einfädeln. Dieses „Unicom“ genannte Prinzip funktioniert weltweit. Ist niemand auf der Frequenz zu hören, setzt man seine Positionsangaben im Monologverfahren auch „blind“ ab, vielleicht hat ja ein Flugzeug Probleme mit dem Funk, kann nicht mehr senden, aber empfangen. Die grobe Windrichtung ist in den meisten Fällen aus dem Wetterbriefing sowieso bekannt, damit auch die Bahnrichtung. Ausreichend große Windsäcke informieren den Piloten dann im Final über den aktuellen Wind mit seiner Stärke und Richtung, man kann im Zweifelsfall auch den Platz vorher überfliegen und sich den Windsack in Ruhe anschauen. Das alles funktioniert auch hervorragend nachts, dann sind die Flugzeuge an ihren Lichtern noch leichter zu erkennen, sogar Windsäcke lassen sich von innen beleuchten. Zur Leitung der Flüge braucht man hier wirklich keinen Flugleiter.

**Das wollen wir in Deutschland öfter hören:
„Kleinmusterhausen Unicom, Cessna 172
D-EABC, Endanflug Piste 25.“**

Weitere Argumente:

Pro:

- Verlängerte Flugplatzöffnungszeiten geben Piloten mehr zeitlichen Spielraum für ihre Aktivitäten, das bedeutet weniger Zeitdruck bei der Flugvorbereitung. Mehr Flüge werden ermöglicht, das bedeutet auch höhere Einnahmen für die Flugplätze, ihre Finanznot wird gelindert.

- Piloten werden zu erhöhter Luftraumbeobachtung und mehr Eigenverantwortung angehalten, wenn sie sich untereinander abstimmen. Letztlich fliegen sie sowieso nach „see and avoid“ und sind im Falle eines Zusammenstosses verantwortlich, die Aufmerksamkeit der Piloten verbessert sich.

Contra:

- **Sicherheit/Safety:**
Ohne Flugleiter wird Verunglückten im Notfall nicht geholfen. Das stimmt so nicht: Ein moderner Notsender (ELT) kann im Falle eines harten Bodenkontaktes Rettungskräfte innerhalb kürzester Zeit alarmieren. Wenn die Anschaffung eines ELT der Preis für mehr Freiheit ist, bezahlen ihn Flugzeugbetreiber gerne. Außerdem gibt es Funk und Notfrequenzen. Es gibt zudem mehrere belegte Fälle, bei denen ein Flugleiter einen Unfall auf dem Platz nicht einmal bemerkt hatte. Ausserdem, gibt es im Strassenverkehr an jeder Kreuzung einen Aufpasser? Wenn ein Problem nicht plötzlich und direkt über dem Boden auftaucht, kann der Pilot in einer Notlage per Funk Fluglotsen auf sich und die Notlage aufmerksam machen, Hilfe herbeirufen, ein ELT bereits manuell auslösen.
Besonders Schutzbedürftige sind sicherlich Insassen gewerblicher Flüge und „Solo“-Flugschüler, denen man einen Flugleiter als Ansprechpartner per Funk am Boden anbieten sollte. Aber fliegende Privatleute können ihr Risiko hingegen selbst sehr gut bestimmen und entscheiden, ob sie sich den Luxus eines Flugleiters am Platz gönnen wollen oder nicht. Hier sollten Risiko-Analysen durchgeführt werden, wie dies auch im Ausland geschieht. Bei IFR-Anflügen bis auf eine Entscheidungshöhe von 200 Fuß und geringer Sichtweite ist man als Pilot sicherlich auch dafür dankbar, wenn eine Flugleitung am Boden den Platz in Sicht hat.
- **Sicherheit/Security:**
Flugleiter verhindern den Mißbrauch von Flugzeugen. Sicherlich schadet es nichts, wenn ein Flugplatz beobachtet wird. Im Falle des entführten Motorseglers von Babenhausen konnte der Flugleiter allerdings auch nicht verhindernd eingreifen, seine Möglichkeiten selbst gegen Straftaten vorzugehen oder abschreckend zu wirken sind sehr begrenzt. Flugzeuge können leider zudem auch außerhalb der Öffnungszeiten ausgeplündert oder entwendet werden. Flugleiter sind also keine Garantie für absolute Sicherheit.
- **Flugplätze werden um ihre Landegebühren geprellt, wenn niemand aufpasst und zum Kassieren da ist: Ein (Vor-)urteil, das im Ausland widerlegt wird, dort funktioniert's. Es werden Briefe mit den Landegebühren in bar in Briefkästen eingeworfen, für Lastschrifteinzug vom Konto**

kann man auch seine Kontoverbindung oder seine Kreditkartennummer angeben.

- **Das Flugbuch wird nicht geführt:**
Falsch. Man kann seine Start- und Landezeiten auch auf einen Zettel schreiben und in den Briefkasten werfen, wofür gibt es zudem Telefon? Außerdem können skeptische Technik-Freaks zur Kontrolle auch Webcams mit Bewegungsmeldern und Videorecordern installieren, das kostet nicht viel und so geht keine Bewegung verloren.
- **Beschäftigungseffekte:**
Die Arbeitslosigkeit nimmt durch den Abbau der Flugleiter zu. Das stimmt so nicht, zumindest mittelfristig. In einigen Fällen kann es durchaus zu verkürzten Arbeitszeiten und Entlassungen kommen. Um solch unerfreuliche Entscheidungen kommen derzeit aber viele Unternehmen in allen Branchen nicht herum. Es ist aber gewiss, daß noch viel mehr Menschen dadurch arbeitslos werden, wenn Flugplätze auf Grund hoher Personalkosten in Konkurs gehen und ihr gesamtes Personal entlassen müssen. Wenn die Branche der Allgemeinen Luftfahrt durch die Maßnahme des Abbaus der Flugleiter einen Aufschwung verzeichnen kann, dann wird es sicherlich auch für zwischenzeitlich möglicherweise nicht Beschäftigte wieder neue Anstellungsverhältnisse geben.

Die Diskussion zum Thema muß dringend wieder neu in Gang kommen. Mit diesem Artikel wollen wir den Anstoß dazu liefern. Teilen Sie uns Ihre Meinung mit! Fliegen Sie in Deutschland schon ohne Flugleiter? Wie waren Ihre Erfahrungen im Ausland? Wir bitten derzeit auch ausländische Luftfahrtbehörden und Flugplatzbetreiber um Stellungnahmen und Erfahrungsberichte, die ersten telefonischen Auskünfte sind sehr positiv und aufmunternd.

Abschiedsformation für die Concorde
Foto von Jürgen Kendzior

