

RUNDSCHAU

Publikation der Pilotenverbände AEROPERS/SwissALPA • Nr. 2/2004

SWISS  ALPA

Airline Pilots Association



SWISS-Netzwerk: Sind die Fäden richtig gesponnen?

Interview mit dem
Apollo-14-Astronauten
Edgar Mitchell



Inhalt

Liebe Mitglieder	2-5
Editorial	3
Zwischen Brüssel und Chicago: Zur Situation des schweizerischen Luftverkehrs	6-9
«Afrikanische» Zustände am Flughafen Zürich und in der Luftfahrtpolitik der Schweiz	10-13
Netzwerk in Bewegung	14-18
Civilized thinking	19
Interview mit Dr. Edgar Mitchell, Astronaut Apollo 14	20-22
«Keep on running» – IFALPA im Wandel	23-24
Swissair-Personal hinterlässt Spuren: In Uganda	25-26
Planning with Alternates	27-28
Einsatzzeit «never ending»	29-30
Kaleidoskop	31-33
Echo	34
Termine & Mitteilungen	35

Impressum

Herausgeber

AEROPERS/SwissALPA
Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten
Telefon 01 816 90 70, Fax 01 816 90 75
E-Mail aeropers@aeropers.ch

Redaktion

E-Mail rundschau@aeropers.ch
Dieter Eppler, Redaktionsleiter
Roland Zaugg, Redaktor
Christoph Ulrich, Geschäftsführer AEROPERS
Henry Lüscher
Lukas Viglietti, Illustrationen

Layout

Kathrin Kreutzer, Beat Schoch
Akeret AG

Druck

Akeret AG, 8600 Dübendorf

Auflage

3 000 Ex.

Erscheinungsweise

Sechsmal pro Jahr
Cover vierfarbig, Innenseiten schwarz/blau

Inseratenannahme

Druckerei Akeret AG, Druckerei am Lindenplatz
Wallisenstrasse 2, 8600 Dübendorf
Telefon 01 801 80 10
Fax 01 801 80 11
akeret.ag@bluewin.ch

Foto Frontseite

© Markus A. Jegerlehner, www.fotojeger.ch

Redaktionsschluss «Rundschau» 3/2004: 11. Juni

Liebe Mitglieder

Keine SWISS ohne Schweiz – Keine Schweiz ohne SWISS. Fehlendes Konzept der Luftfahrt, Führungskrisen, SWISS-Turnaround, instabile Weltlage – und trotzdem hätte die SWISS Chancen wie kaum seit dem Grounding. Mit dem Fortschritt des Turnarounds, einem neuen CEO (und CCO) und einer aktiv geführten Vorwärtsstrategie auf einer neutralen Basis ergäbe sich heute die Möglichkeit zur Abkoppelung der belastenden Vergangenheit und somit zur Nutzung neuer Kräfte hin zu einer neuen Identität und zum Glauben an eine erfolgreiche Firma.

Christoph Flügel, Präsident



Der Haken an der Sache ist, dass durch das Nichtvorhandensein einer konzeptionellen Luftfahrtpolitik in unserem Lande einer prosperierenden SWISS

die Luftröhre zgedrückt wird. Der Zeitpunkt des Rücktritts von CEO André Dosé kam überraschend und führte zusammen mit der immer noch fehlenden Position des CCO' und einem überrumpelten VR-Präsidenten zu einem Vakuum in der Führung. Das Departement des CCO', in welchem unter anderem das Revenue-, Sales- und Netzwerk-Management angesiedelt sind, erfährt dadurch eine starke Schwächung. Dieser Bereich ist das Herz einer Airline und hat bei der SWISS infolge grosser Fehler bei der Gründung, aber auch durch Fehlentscheidungen der Geschäftsleitung erster Stunde in den Jahren 2002 und 2003

muss plötzlich drei Hüte tragen, und die Gewaltentrennung kann nur mit eiserner Disziplin und einer Zwischenlösung wahrgenommen werden. VR Walter Bosch hat denn auch offiziell die Funktion der «neutralen Aufsicht» übernommen, derweil Herr Pieter Bouw sich des operativen Geschäftes annimmt – eine der Situation angepasste Lösung, aber ungewohnt und nur kurzfristig möglich. Das System hat seine Belastungsgrenzen erreicht.

Die Chance für ein wirklich tragfähiges Fundament

Auch wenn die Lage in der Führung momentan kritisch ist und Prozesse teilweise verzögert oder negativ beeinflusst werden, so sehen wir diese Situation auch als Chance für das Unternehmen SWISS.

Um die Chance als solche zu nutzen, muss aber äusserst aktiv daran gearbeitet werden – ohne rasches und wirkungsvolles Engagement von VR und Management verstreicht sie ungenutzt.

Neue Köpfe bringen neuen Wind. Der neue CEO muss von extern kommen und als Rucksack Erfahrung in der Luftfahrtbranche, fachlichen Background, ein inter-

*«Neue Köpfe bringen neuen Wind.
Der neue CEO muss von extern kommen.»*

eine marginale Performance gezeigt. Nun fehlt gerade hier die Führung – dadurch wird die Umsetzung einer Strategie praktisch verunmöglicht, die Haltung der Manager zunehmend defensiv und weniger geschäftsfreudig. Die mangelnde Führung führt zu einer verhaltenen und mutlosen Geschäftspolitik anstatt zum koordinierten Unterhalt von Kreativität, zu einer aggressiven Strategie und zur Förderung des Glaubens an das eigene Produkt.

Verwaltungsratspräsident Pieter Bouw

nationales Netzwerk und gute menschliche Führungsqualitäten mitbringen. Mit einem neuen und «neutralen» CEO (und CCO) könnten Altlasten abgeladen, der Fokus von der Vergangenheit in Richtung Zukunft verschoben und wieder eine vertrauenswürdige Leadership aufgebaut werden. Ist unser Management einmal kompetent bestückt, wird auch der Geschäftsgang bessere Chancen haben, werden Kunden, Suppliers und Geldgeber langfristig Vertrauen fassen und das Personal sich end-

lich vertrauensvoll hinter sein Management stellen können. Damit wären zwei der wichtigsten Grundbedingungen für den Vormarsch Richtung Erfolg gegeben.

Eine dritte und unbedingt notwendige Grundvoraussetzung für ein intern effizientes Wirtschaften ist zwar teilweise schon erfüllt, will aber, um die Chance zu nutzen, heute ebenfalls erklärt sein: Es handelt sich um den Abschluss der Bereinigung der ursprünglichen Ausgangslage der SWISS.

Mittlerweile herrscht vielerorts die Erkenntnis, dass der Aufbau der SWISS auf der Crossair ein fataler Geburtsfehler war –

eine Tatsache, die der damalige Vorstand der AEROPERS bereits nach dem Grounding in Bern wie in Zürich immer wieder zu erklären versuchte. Es wurde nicht darauf eingegangen. Zu jener Zeit herrschte ein Machtkampf zwischen Zürich und Basel, politischen Parteien, Wirtschaftskapitänen und dem damaligen Verwaltungsratspräsidenten der Crossair, Moritz Suter. Wer das sinnlose Aufpfropfen einer Main-Airline auf eine Regional-Airline – in der Branche weltweit bekannt als gänzlich unbewährte Lösung – damals den Verantwortlichen weisgemacht hatte und warum die Ent-

scheidungsträger trotz Alternativen nicht anders reagierten, würde Stoff für ein eigenes Buch liefern.

Es wurde so entschieden, und die Steuergelder mitsamt einer Airline wurden in die Hände des ehemaligen Crossair-Managements gelegt, obwohl bereits damals bekannt war, dass:

– die Crossair in ihrem 20-jährigen Bestehen nur während zweier Jahren rentabel gewesen war (Gemäss Aussagen von André Dosé, in den Jahren 98 und 99).

Editorial



Im Aargau formiert sich der Widerstand. Nach der Gründung eines Komitees mit dem verheissungsvollen Namen «Gekröpfter Nordanflug Nein» darf davon ausgegangen werden, dass sich der Kreis der Opponenten rasch erweitern wird. Gut so. Man kann schliesslich nie früh genug beginnen, seine Ängste und Bedenken zu formulieren. Dagegen sein ist «in». Ich überlege mir, zur Sicherheit bereits jetzt bei der Steuerbehörde eine Einsprache gegen meine kommende Einschätzung zu deponieren. Allein in der Causa Flughafen Zürich schiessen die Beschwerden, Proteste und IGs wie Pilze aus dem Boden. Im Grunde genommen könnten die Verantwortlichen den Flughafen bereits morgen schliessen. Denn in Anbetracht aller hängigen und geplanten Einsprachen wird er zukünftig weder aus einer der vier gebräuchlichen Himmelsrichtungen, noch aus irgend einer anderen Seite angefliegen werden können. Die protestwilligen Gegner finden sich überall. Dabei – diese Anmerkung darf bei keinem Pressecommuniqué fehlen – sind sie nicht gegen den Flughafen. Bewahre. Bloss der Lärm, der müsse gerecht verteilt werden. Und zwar am liebsten bei den anderen. Die Schweizerinnen und Schweizer – ein Volk von (Ver-)Teilern.

Habt ihr euch nicht auch schon gefragt, wann die erste IG gegen eine mögliche Erhöhung der Krankenkassenprämien aus der Taufe gehoben wird? Oder gegen eine Anhebung der Hypothekarzinsen? Natürlich stiessen derartige Ansinnen bei Krankenkassen und Banken nicht auf ungeteiltes Wohlwollen. Die betriebswirtschaftliche Freiheit wäre arg tangiert, die Entwicklung der Unternehmen gefährdet. Und wenn wir den Faden weiterspinnen, dann kämen wir nicht umhin festzustellen, dass, angesichts der vielen Geldinstitute in unserem Land, schon bald auch die Volkswirtschaft zu leiden hätte.

Die einheimische Wirtschaft wird aber nicht nur von Banken, Versicherungen und internationalen Chemiewerken getragen. Unser Land gilt erwiesenermassen als stark aussenhandelsverflochtene Volkswirtschaft. Damit kommt den ausländischen Märkten als Kunden der Schweizer Unternehmen eine überdurchschnittliche Bedeutung zu. Die tourismusabhängigen Branchen leisten einen direkten Wertschöpfungsbeitrag an das Bruttoinlandprodukt von rund 4,5%. Der touristische Beschäftigungseffekt ist noch höher und beträgt etwa 6%. Somit kann gesagt werden, dass der Tourismus zu den bedeutendsten Wirtschaftszweigen unseres Landes zählt. Dies alles erfordert zwingend eine Anbindung an den Rest der

Welt. Wir brauchen einen einwandfrei funktionierenden internationalen Flughafen, der diesen Namen auch verdient. Gefordert sind hier Bund, Kanton, Stadt, die beteiligten Betriebe und nicht zuletzt auch die Bevölkerung. Verweigerung und Blockade sind einer gesunden Entwicklung nicht förderlich. Die voll besetzte Flughafenterrasse an schönen Wochenendtagen beweist, dass es noch immer Menschen gibt, die dem «Tor zur Welt» positiv gegenüberstehen. Nennen wir sie «IG pro Flughafen»! Und diese Interessengemeinschaft verdient unsere Unterstützung ohne Vorbehalt. Gerade jetzt, wo die Turnaround-Anstrengungen der SWISS langsam Früchte zu tragen beginnen. Solange die bedrohlichen Rahmenbedingungen bleiben, ist der Aufschwung aber gefährdet. Es muss deutlich werden: Das Fehlen einer übergeordneten nationalen Luftfahrtspolitik wiegt schwer. Mit einer Eisenkette an der Krallen hat noch kein Adler zum Höhenflug abgehoben.

Wie in der letzten Ausgabe angekündigt, haben wir uns mit dem Netzwerk der SWISS beschäftigt. Die Funktionsweise dieser für eine Airline enorm wichtigen Abteilung ist nicht so einfach zu verstehen. Auch unter den Spezialisten gibt es unterschiedliche Ansichten. Roland Zaugg hat zusammen mit unserem Vorstandsmitglied Richi Huber den Netzwerk-Chef Martin Isler besucht.

Ausserdem findet ihr in dieser Ausgabe ein neues Angebot, welches Airjob für euch vermittelt. Es handelt sich dabei um ein eintägiges Informations- und Methodenseminar für Crew Members, die sich tragfähige Konzepte und zusätzliche Perspektiven für ihre berufliche Zukunft erarbeiten wollen. Dabei geht es um Strategien und Methoden, mit deren Hilfe die Teilnehmenden ihre Optionen erweitern und realistische Zukunftsszenarien erarbeiten können. Praktisch umsetzbare, konkrete Informationen sowie ein Referat zum Thema Selbstständigkeit runden das Angebot ab.

Und dann wäre da noch das Exklusivinterview mit dem ehemaligen Apollo-Astronauten Edgar Mitchell. Unser Illustrator und Redaktor Lukas Viglietti setzte sämtliche Hebel in Bewegung, um mit dem mittlerweile 74-jährigen «Moonwalker» ins Gespräch zu kommen. Es gelang. Allerdings nicht ohne Probleme: Lukas stellte seine Fragen am Telefon und nahm die Antworten mit zwei Tonbandrekordern gleichzeitig auf. Zum Glück! – Das eine Gerät gab seinen Dienst bereits nach wenigen Minuten auf. Vielleicht war ihm die Luft zu dünn. Auch hier gilt: «Expect the unexpected».

Happy reading!

Dieter Eppler, Redaktionsleiter

- die Crossair seit Anfang der 90er Jahre nicht mehr existiert hätte ohne damalige Rettung vor dem Konkurs durch die Swissair.
- die Kostenstruktur nur günstig war, weil ca. zwei Drittel der Angestellten nicht in der Schweiz lebten und wichtige und grosse Management-Units gar nicht vorhanden waren, da die Swissair diese Aufgaben – und Kosten – für die Crossair übernommen hatte.

Bezeichnenderweise hiess die neue Airline zu Beginn noch «New Crossair» – der «unfriendly Take-over» hatte also doch stattgefunden. Damit war der Grundstein gelegt für die grossen Schwierigkeiten

lange der VR und die Aktionäre zugeschaut haben. Mittlerweile ist bezeichnenderweise kein einziger ehemaliger Crossair-Mann mehr im Top-Management, fast alle Business-Einheiten sind wieder vereint am gleichen Standort, und etliche grobe Fehler sind korrigiert worden.

Das Eingestehen von Tatsachen, das Ziehen von Konsequenzen sowie die bereits gemachten Korrekturen sind wie frischer Beton in das Fundament der SWISS. Leider findet dies zwei Jahre zu spät statt. Fast die ganze Schweiz ist auf das Luftschloss «Phönix» reingefallen – der Begriff «Mogelpackung» hat seine Rechtfertigung.

Heute stellen wir fest: Die Fehler sind gemacht, das Geld ist (fast) weg – unsere

Der Druck auf den VR und die Aktionäre zu korrigierendem Eingriff war erst letzten Sommer wieder gross genug, nachdem die Leistungen des Managements offensichtlich und bewiesenermassen nicht überzeugen konnten. Zusätzlicher Druck entsteht heute durch den NLR-Sicherheitsbericht sowie die Unfallberichte Bassersdorf und Nassenwil. Reaktives Managing nennt man das – etwas, das man sich als Pilot nicht leisten kann. Auf Grund der dokumentierten Unterlagen unserer intensiven Vorwarnungen kommen wir klar zum Schluss, dass die grossen Probleme der SWISS schon sehr früh absehbar waren und durch frühzeitige Korrekturmassnahmen hätten vermieden werden können. Der Turnaround, so wie er heute gemeistert werden muss, und die noch nicht absehbaren Konsequenzen hätten verhindert werden können.

Es ist zu hoffen, dass sich diese Geschichte nicht wiederholen wird und dass das BAZL heute und in Zukunft grösste Vorsicht walten lässt und gründliche Überprüfungen der Grundlagen wie auch der verantwortlichen Personen bei der Vergabe von Betriebsbewilligungen für zukünftige Airlines durchführen wird. Dies im Rahmen einer allgemeinen «nationalen Verpflichtung redlichem Geschäftsgebahren gegenüber» und unter Einbezug der im Untersuchungsbericht des NLR stehenden Empfehlungen.

Warum dieses Thema gerade heute in dieser Ausgabe?

Soll die SWISS als ein Dienstleistungsunternehmen, welches nur durch das eingespielte und kooperative Zusammenspiel von Menschen erfolgreich sein kann, eine Zukunft mit möglichst wenig inneren Reibungsverlusten haben, dann ist eine Offenlegung der falschen Tatsachen, ein Korrigieren der gemachten Fehler und das Ziehen von Konsequenzen unausweichlich – je rascher je besser, denn es wird Zeit, dass wir wieder vorwärts blicken können. Der erfolgreiche Aufbau kann nur auf wahren Begebenheiten stattfinden. Darum das Thema hier und jetzt. Wir wollen die heutige Chance nutzen.

Erst all diese Schritte werden das notwendige und sichere Fundament bilden – diesmal aber nicht mit Magerbeton.

Im «Wake-up call 2» im Januar 04 wie auch in Prozessen im Hintergrund wurden denn auch etliche der grossen Fehler eingestanden. An vielen Stellen sind die Konsequenzen gezogen worden, zwar unfreiwillig, aber das Terrain ist vielerorts nun bereit für ein Vorgehen nach seriösen, wirtschaftlichen Kriterien. Auch herrscht sonst an nicht wenigen Stellen Einsicht und Bereitschaft, anzupacken und sich nun nach verarbeiteter Vergangenheit der Zukunft

«Das grosse Bild erscheint allmählich im richtigen Licht, vielerorts sind die Täuschungen realisiert worden. Dies werte ich als sehr positiv!»

beim Aufbau der SWISS. Ungefähr 6000 Mitarbeiter der ehemaligen Swissair (Zürich) wurden von ungefähr 3000 Mitarbeitern der Crossair (Basel) übernommen. Das Management einer Regional-Airline mit fraglichem Leistungsausweis (siehe obige Punkte) stand plötzlich vor der Aufgabe, eine dreimal so grosse Firma und neu einen interkontinentalen Konzern zu leiten. Viele hatten zwar grosse Freude an diesem Konzept, doch diese währte nicht lange, denn die ersten Erkenntnisse und Korrekturen kamen rasch, und schon der erste Verwaltungsratspräsident hiess nicht mehr Moritz Suter. Auch wurde bald sichtbar, dass das Management wie erwartet überfordert war – Beispiele des Missmanagements aus dieser Zeit gibt es leider genug. «Unfriendly Take-overs» sind bekanntlich infolge der resultierenden inneren Verhältnisse teure Zeitbomben.

Dass selbst der zurückgetretene CEO André Dosé unter anderem auch im Januar 2004 an einer Versammlung vor knapp 400 Mitarbeitern sagte, er würde die SWISS nicht mehr auf der Crossair aufbauen, spricht Bände und beweist den Ur-Fehler. Aussagen eines CEO' widerspiegeln ja konsolidierte Haltungen der Konzernleitung. Darum fragt man sich zu Recht, warum erst nach zwei Jahren und erst nach Verlusten von rund 2 Mrd. Franken «bemerkt» wurde, dass man mit dem Stil eines Crossair-Managements in einer komplexen, interkontinentalen Airline nicht vom Fleck kommt. Es ist unverständlich und erstaunt immer wieder, wie

diversen Aufklärungsversuche und Warnungen in Bern und im Top-Management, in Basel und Zürich letztes Jahr zeigten wenig Wirkung. Zu viel Geld, drohender Gesichtverlust, die landesweite Ansicht, wir seien eine Art «Täter» als «Ex-Swissairler» und die damals nicht dokumentierten Fehler des Managements sind wohl die Gründe, warum die Missstände zwar teilweise erkannt, aber nicht konsequent korrigiert wurden.

Die SWISS – eine heisse Kartoffel

Die meisten unserer Prognosen haben sich heute bewahrheitet. Unglaublich, aber wahr – es ist eine meiner Erkenntnisse, dass das Wissen über einen noch so grossen Missstand nicht zur Korrektur führt, wenn drohender Gesichtverlust im Spiel ist oder wenn keine Wahlen zu gewinnen sind. Geld alleine reicht eben meistens nicht für eine Sanierung, es muss wahres Interesse und eine wirkungsvolle Überwachung – echte Verantwortung – während der Umsetzung an ein Projekt gebunden werden. Die Sache mit der SWISS war eine zu «heisse Kartoffel», die Verantwortung überliess man geflissentlich dem ehemaligen Crossair-Management.



zuzuwenden. Das grosse Bild erscheint allmählich im richtigen Licht, vielerorts sind die Täuschungen realisiert worden. Dies werde ich als sehr positiv! Es war (und ist immer noch) ein «Must», dass man aktiv mit der Vergangenheit abschliesst, um den Erfolg unbelasteter anpeilen zu können. Dies gilt nicht nur für die Crossair-Vergangenheit, sondern auch für das Ablegen des Grounding-Syndroms auf Ex-Swissair-Seite. Die Zeit wird langsam reif für einen nächsten Schub Richtung Erfolg – auch wir dürfen den Augenblick nicht verpassen. Ein neuer Driver hätte heute die grosse Chance, nicht nur das Unternehmen SWISS in den Erfolg zu führen, sondern auch sich selbst. Der in der letzten Ausgabe angesprochene Silberstreifen am Horizont würde dadurch langsam zur handfesten Realität.

Überlebt die SWISS ohne Unterstützung?

Was für eine Infrastruktur will die Schweiz? Gehören zum Transportkonzept unseres Landes Flughäfen wie Zürich, Genf und Basel? Will die Schweiz eine eigene nationale Airline? Wenn unser Land der Überzeugung ist, dass ein Hub wie Zürich und eine eigene Airline wegen Image, Attraktivität, aus Konkurrenzfähigkeit und aus volkswirtschaftlichen Überlegungen zum Konzept gehören, dann darf sie die SWISS nicht sich selbst überlassen. So meint man zwar in der Regierung wie auch im Parlament vielerorts locker, dass dies zwar gut möglich sei und «es» in Zürich ja nur ein kleines Lärmproblem gebe. Wer so argumentiert, hat die veränderten Zeichen seit dem Ende der Swissair und der Weltwirtschaftskrise nicht erkannt. Dies kommt

aber stetig durch viele einzelne Partikularinteressen wieder aufgefüllt. Das System leidet in der Folge immer akuter an der Verstricktheit durch die unkoordinierte Eigen-

und darf sich nicht mehr wiederholen (s. Bericht der NZZ 4. 4. 04 und von Christian Frauenfelder auf Seite 10 in dieser Ausgabe). Es widerspiegelt eine nicht ge-

«Es nützt leider wenig, wenn zwar Bundesräte für die Unterstützung einer finanziellen Lösung für die SWISS werben, aber der Airline selbst durch die Politik die Luftröhre zgedrückt wird.»

dynamik dieser zahlreichen kleinen Gruppen mit hohen Eigeninteressen. Dieser unkontrollierte Prozess erstickt bald einmal den Flughafen und die Airline und wird damit allen schaden anstatt nützen.

Eine zu einseitige und unseriöse Analyse also von Politikern über den Zustand der Luftfahrt in der Schweiz führt zu Entscheidungen mit grotesken Auswirkungen. So nützt es leider wenig, wenn zwar Bundesräte für die Unterstützung einer finanziellen Lösung für die SWISS werben, aber der Airline selbst durch die Politik die Luftröhre zgedrückt wird. Da kann die SWISS noch so gesund werden. Es kommt einem vor, wie wenn dem Patienten auf der Intensivstation massenhaft Medikamente injiziert werden aber zugleich die Sauerstoffzufuhr langsam abstellt, weil der Vorrat zu Ende geht und niemand sich des Problems annehmen will.

Eine der bedrohlichsten Komponente für die SWISS, den Flughafen Zürich und die

schäftsfreundliche und egoistische Haltung des Managements von skyguide und eine vorherrschende, tödliche Überreglementierung – diese Firma agiert immer noch wie ein Bundeskoloss aus den früheren Jahren. Ein anderes Beispiel, welches zu einer drastischen Kapazitätsreduktion des Flughafens Zürich führt, ist die soeben eingeführte Regelung des BAZL für startende Flugzeuge. Diese müssen nun warten, bis anfliegende Flugzeuge ihren Landeablauf beendet haben. Nirgends auf der Welt, ausser auf einigen Provinzflughäfen, wird der Flugverkehr dermassen massiv stranguliert – das Kreieren von Verspätung hat mittlerweile Methode, und es zeigt uns klar auf, dass man sich in der Schweiz lieber korrekt zu Tode reglementiert als innovativ, mutig und flexibel, unter Inkaufnahme von schmerzhaften Prozessen, langfristig das eigene Überleben sichert.

Das nicht zeitgemässe Verhalten dieser Stellen verurteilen wir scharf, es ist nicht mehr tolerierbar, und eine Änderung der Verhältnisse (neue Muster, Konzepte und Köpfe) muss vom Bundesrat oder dem UVEK in einem Gesamtkonzept «Luftfahrt» rasch miteinbezogen werden – schon nur um Investitionen in die SWISS oder in andere Luftfahrt- und Transportkomponenten zu unterstützen.

Wir engagieren uns für effiziente Lösungsansätze bei diesen Problemen – dies wird seine Zeit benötigen, aber es braucht endlich ein Konzept des Machbaren. ■

«Das Eingestehen von Tatsachen, das Ziehen von Konsequenzen sowie die bereits gemachten Korrekturen sind wie frischer Beton in das Fundament der SWISS.»

einer Verdrängungsreaktion gleich. Der Fall ist tatsächlich viel komplexer, und die Verhältnisse wie auch die Mechanismen funktionieren nicht mehr so, wie noch vor zwei Jahren. Seit dem Grounding ist ersichtlich, dass in der Luftfahrtpolitik der Schweiz ein grosses Führungs-Vakuum besteht. Dieses wird – verursacht durch das verhaltene und unflexible Handeln der verantwortlichen Luft- und Transportpolitiker – unkoordiniert,

Volkswirtschaft allgemein ist die Schwäche auf der Linie UVEK–BAZL–skyguide. Das Verhaltensbeispiel von skyguide am 27.3.04, als ein Verantwortlicher dieser Firma infolge kranker Controller die Anflugsequenz auf nur noch zwölf Flugzeuge pro Stunde reduzierte, was für SWISS zu enormen Verspätungen und Zusatzkosten von über 100 000 Franken führte, macht alle Sparbemühungen unserer Firma sinnlos

Keine SWISS ohne Schweiz – Keine Schweiz ohne SWISS.

Herzliche Grüsse



Zwischen Brüssel und Chicago: Zur Situation des schweizerischen Luftverkehrs

Der deutsch-schweizerische Fluglärmstreit erhitzt seit Jahren die Gemüter diesseits und jenseits des Oberrheins. Der Fall weist jenseits der flugverkehrsrechtlichen Probleme allerdings verschiedene Merkwürdigkeiten auf, welche die Diskussion als vielfach «fiktional» erscheinen lassen: Handelt es sich vielleicht um ein künstlich erzeugtes Problem?

von Prof. Dr. jur. Diemut Majer

Gekürzte Fassung einer Abhandlung in der «Aktuellen Juristischen Praxis» vom Dezember 2003. Mit freundlicher Genehmigung der Redaktion.



Vordergründig geht es um die rechtliche Gültigkeit einseitig erlassener Verordnungen durch Deutschland hinsichtlich von Beschränkungen der An-

und Abflugverfahren zum und vom Flughafen Zürich, insbesondere unter dem Aspekt der Vereinbarkeit mit EG-Recht. Darüber hinaus hat der Fall Zürich aber auch paradigmatischen Charakter für das allgemeine Problem Sperrzeiten bzw. Nachtflugverbot für internationale Flughäfen, das noch nicht gelöst ist, wie die Beispiele Köln-Bonn (wo die Einführung seit Jahren diskutiert wird) oder Brüssel zeigten, wo das Problem Nachtflugverbot im Frühjahr 2003 zum Rücktritt der Regierung führte.

Der Flughafen Zürich-Kloten liegt im Norden der Stadt Zürich, ca. 15 km von der deutschen Grenze entfernt, die in diesem Bereich vom Rhein gebildet wird. Das dortige Grenzgebiet gehört zum Landkreis Waldshut-Tiengen, der Teil der Touristikregion Südlicher Schwarzwald ist. Er ist nur dünn besiedelt (147 Einwohner/qm; in Grenznähe 122 Einwohner/qm) und wirbt mit der Nähe zum Flughafen; er nennt 10 500 Grenzgänger.

Bis heute keine Fluglärmmessungen

Die Start- und Landesituation in Zürich

ist wegen der Nähe zur deutschen Grenze, die dort in 800 m Höhe überflogen wird, und der Lage der insgesamt drei Pisten kompliziert, weil sie, wie bei grenznahen Flughäfen üblich, auch fremden (deutschen) Luftraum beanspruchen muss. Wegen Beschwerden deutscher Anrainer wegen Fluglärms kündigte Deutschland die bis dahin bestehende Verwaltungsvereinbarung zum 31. 5. 2001. In der Folgezeit kam es zu Verhandlungen über einen Staatsvertrag, der im Oktober 2001 abgeschlossen wurde und der gewisse Beschränkungen für den Luftverkehr von und nach Zürich enthielt, jedoch im Juli 2002 am Einspruch des Bundesrates und im

«Ein Lärmproblem objektiver oder objektiverer Art ist also bisher nicht nachgewiesen.»

März 2003 im schweizerischen Ständerat scheiterte. Parallel hierzu ergingen (seit September 2003) inhaltsgleiche Durchführungsverordnungen des deutschen Luftfahrtbundesamtes, deren Erlass seinerzeit mit der Schweiz vereinbart war und die nunmehr als einseitige Regelungen weitergelten. Gleichwohl hat die deutsche Seite (zuständig ist der Bund – Bundesministerium für Verkehr) bis heute keine Messungen/Berechnungen über den behaupteten Fluglärm – für den es keine gesetzlichen Grenzwerte gibt – vorgelegt und lässt den Streit von Lokalpolitikern im Clinch mit der Innenpolitik der Region Zürich ausfechten. Ein Lärmproblem objektiver oder

objektiverer Art ist also bisher nicht nachgewiesen.

Die Merkwürdigkeiten des Falls setzen sich für die schweizerische Seite fort, da dort trotz der inzwischen eingetretenen enormen organisatorischen und finanziellen Folgeprobleme – die Umplanungen, insbesondere Umleitungen der Landeanflüge und der Starts von Osten und Süden über dicht besiedeltes Gebiet, – niemand an einer rechtlichen Erörterung des Problems interessiert zu sein scheint. Dieses wird nicht als ein Problem der Intervention eines fremden Staats, sondern nur als Thema der Innenpolitik wahrgenommen, in der die Diskussion völlig verfahren ist und in der mit Schuldzuweisungen wegen wirklicher oder vermeintlicher Versäumnisse der Flughafenbetreiberin (Unique Airport) oder der «Politik» nicht geheizt wird. Ein seit Dezember 2003 eingeleitetes Mediationsverfahren im Raum Zürich, das aber wiederum umstritten ist, soll Beruhigung bringen.

Die deutschen Restriktionen

Die aktuell gültigen Einschränkungen sind in Hinsicht auf vergleichbare internationale Flughäfen gravierend. Paris, London, Amsterdam etc. haben kein Nachtflugverbot, sodass sich ein Zeitdefizit von zehn Stunden werktags und von 13 Stunden an Wochenenden und Feiertagen ergibt. Rechnet man eine auf manchen Flughäfen übliche Nachtflugsperrung von 24 bis 5.30 bzw. 6 Uhr ein, beträgt das Zeitdefizit 4,5 Std./4 Std. werktags und 7,5/7 Std. an Wochenenden und Feiertagen.

Das ganze, kompliziert formulierte Werk stellt für die genannten Zeiträume faktisch eine Sperrung des deutschen Luftraums, eine Art Numerus clausus dar, der erhebliche Sicherheitsprobleme aufwirft, weil sich in den verbleibenden Zeiten der Flugverkehr zusammenballt, wobei weitere Verschärfungen nicht ausgeschlossen erscheinen.

Restriktionen und das Europäische Recht: Luftverkehrsabkommen EG-Schweiz...

Es ist zu prüfen, ob die genannten Einschränkungen, die de facto der Schweiz deren Befolgung aufzwingen, gegen Normen des Europäischen Rechts verstossen.

Voraussetzung einer solchen Prüfung ist, dass die fraglichen Bestimmungen formell und materiell rechtsgültig sind. Hieran bestehen Zweifel, worauf hier aus Raumgründen nicht eingegangen werden kann.

Unterstellt man einmal die formelle

Ergebnis nichts anderes als eine verkappte tatsächliche und potentielle Kapazitätsbeschränkung des Flughafenbetriebs sind, die, seien sie direkter oder indirekter Art, zu den «schlimmsten» Verstössen gegen EG-Recht gehören. Die deutschen Regelungen

Umweltproblemen ... die Ausübung von Verkehrsrechten von bestimmten Bedingungen abhängig machen, einschränken, insbesondere wenn andere Verkehrsträger Dienstleistungen in ausreichendem Umfang zur Verfügung stellen können».

Die Massnahmen dürfen jedoch u. a. keine Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit oder der Identität des Luftfahrtunternehmens beinhalten. Sie müssen zeitlich maximal drei Jahre begrenzt werden und dürfen nicht einschränkender sein, als zur Lösung des Problems erforderlich ist (Art. 9 Abs. 1 und 2).

Natürlich kann auch die EG-VO 2408/92 nur für Regelungen hinsichtlich der eigenen Flughäfen des Mitgliedstaats gelten, da der EG-Binnenmarkt die Staatsgrenzen nicht aufhebt. Die vorliegenden Restriktionen können sich daher nicht auf oben genannte Artikel stützen, da sie sich – wie ausgeführt – ja gerade auf die An- und Abflüge für Zürich unmittelbar oder mittelbar beziehen. Die Unsinnigkeit solcher Einwirkungen wird an Vergleichsszenarien – wäre es denkbar, dass Deutschland die zeitlichen Sperren einseitig gegenüber anderen grenznahen Flughäfen wie Strassburg, Basel-Mulhouse oder Luxemburg verhängt, mit der Begründung, es würden beim Anflug touristische Gebiete, z. B. im Schwarzwald, Mosel o. ä. überflogen? – deutlich. Ein Aufschrei der Empörung wäre die Folge, die Regierungen der betroffenen Staaten würden Berlin mit Vorwürfen bombardieren, Vergeltungsmassnahmen würden erwogen.

Selbst wenn die VO 2408/92 Anwendung fände, wären die Restriktionen, zumal angesichts der fehlenden Lärmberechnungen zumindest unverhältnismässig. Unverhältnismässig sind die Restriktionen auch hinsichtlich anderer vergleichbarer internationaler Flughäfen, da, wie ausgeführt, London, Paris, Brüssel kein Nachtflugverbot kennen und auch deutsche Flughäfen geringere und zudem nach Lärmigkeit der Flugzeuge differenzierte Sperrzeiten haben.

Der Weg führt über eine staatsvertragliche Lösung

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass einseitige Regelungen des Luftverkehrs eines EG-Mitgliedsstaates grundsätzlich kein geeignetes und kein zulässiges Instrument sind, um in fremdes Staatsgebiet hineinzuwirken; auch das luftverkehrsrechtliche Abkommen mit der Schweiz enthält eine solche Ermächtigung nicht. Die angeführten Beispiele zu Vergleichsflughäfen zeigen, wie unsinnig eine solche einseitige Regelungspraxis wäre, sie würde zu einer Art Wild-West-Zustand (Recht des Stärkeren) führen. Das einzige

Das einzige zulässige Instrument, Angelegenheiten zu regeln, die fremdes Territorium berühren, ist die staatsvertragliche Lösung.

Rechtsgültigkeit und unterstellt man weiter, dass es ein objektives (messbares) Fluglärmproblem geben sollte, kommt als Prüfungsgegenstand das Luftverkehrsabkommen EG-Schweiz von 1999 in Betracht, das seit 1. 6. 2002 in Kraft ist. Es ist auch für die Mitgliedsstaaten der EG verbindlich, wie dies ausdrücklich festgelegt ist.

Ziel des Luftverkehrsabkommens ist laut Präambel die Angleichung der Luftverkehrsvorschriften innerhalb Europas und eine möglichst einheitliche Auslegung des Abkommens und der in dieses aufgenommenen Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts. Die Schweiz wird durch dieses Abkommen hinsichtlich des Luftverkehrs in die EG miteinbezogen und quasi als Mitgliedsstaat behandelt («wie wenn sie Mitglied wäre»), sodass auch EG-Recht diesbezüglich Anwendung findet.

Was den Luftverkehr speziell betrifft, gewährleistet Art. 15 Abs. 1, Luftfahrtunternehmen der EG und der Schweiz Verkehrsrechte zwischen jedem Punkt in der Schweiz und jedem Punkt in der Gemeinschaft. Vorliegend geht es um Massnahmen Deutschlands, die den Flugverkehr in einem anderen Staat betreffen. Hierzu ermächtigen diese Bestimmungen zweifellos nicht. Sie setzen das völkerrechtliche Gebot der Nichteinmischung nicht ausser Kraft, sodass die Restriktionen bereits aus diesem Grund rechtswidrig sind.

Prüft man diese – ergänzend – in materieller Hinsicht, zeigt sich, dass von ihnen in erster Linie alle Fluggesellschaften, die Zürich anfliegen, betroffen sind. Vor allem die SWISS. Betroffen von den Restriktionen sind de facto auch andere Dienstleister, wie der Flughafen Zürich. Kraft Sachzusammenhangs spricht einiges für die Einbeziehung von Flughäfen als Dienstleister, da Flugverkehr ohne Flughäfen nicht möglich und rechtlich auch nicht zulässig ist. Die Destination Zürich ist gegenüber andern Flughäfen gezielt von den Einschränkungen betroffen, da die Restriktionen im Er-

sind auch willkürlich, da, abgesehen von der Einwirkung auf fremden Luftraum, kein sachlicher Grund für sie ersichtlich ist (gibt es – nachweisbar – ein Fluglärmproblem für das deutsche Gebiet?) und auch für deutsche Flughäfen, die z. T. in dicht besiedeltem Gebiet liegen, keine vergleichbaren Beschränkungen gelten.

...und Verstösse gegen weiteres EG-Recht?

Es bleibt zu prüfen, ob die deutschen Massnahmen auch gegen gemeinschaftliches Sekundärrecht verstossen. Dieses ist Bestandteil des Abkommens und besteht aus insgesamt 40 Verordnungen und Richtlinien, die im Anhang zum Protokoll des Abkommens aufgeführt sind und Vertragspartner gleichermaßen berechtigen und verpflichten.

In Betracht kommt hier die VO 2408/92, nach der die Mitgliedstaaten zu bestimmten Massnahmen aus Gründen des Umweltschutzes ermächtigt sind und die vom Flugverkehr zu beachten sind (Art. 8 Abs. 2). Ferner kann der Mitgliedstaat «im Fall von ernsthafter Überlastung und/oder



Noch immer landen die meisten Flugzeuge in Zürich von Norden.

geeignete und zulässige Instrument, Angelegenheiten zu regeln, die *fremdes* Territorium berühren, ist die einvernehmliche, d. h. staatsvertragliche, Lösung. Vorbild für eine Lösung könnte insofern der Staatsvertrag zwischen Deutschland und Österreich über den Betrieb des Flughafens Salzburg aus

Staatsgebiet und die dabei zu beachtenden Regeln.

Allerdings sind die Vertragsstaaten prinzipiell frei, Regelungen für den eigenen Luftraum zu treffen, die vom internationalen Flugverkehr zu beachten sind. Sie können aber immer nur den eigenen Luftraum be-

ist zweifelhaft. Sie sind zwar de facto, wie ausgeführt, betroffen, dürften insoweit aber nur eine Art Reflexrecht haben, da das Abkommen nur von Vertragsparteien spricht. Das EG-Recht hat insoweit eine Lücke. Auch die sog. Nichtigkeitsklage der Betroffenen nach EG-Recht scheidet aus, da die Betroffenen nicht unmittelbar durch eine EG-VO oder -Entscheidung, sondern durch Rechtsakte eines Mitgliedstaates beeinträchtigt sind.

Eine Verletzung der EG-VO 2408/92 könnte gemäss Art. 8 Abs. 3 durch die Schweiz bei der Kommission gerügt werden. Dies ist geschehen. Diese Kommission hat am 5. 12. 2003 allerdings auf diese Beschwerde eine Verletzung verneint – eine Entscheidung, die nur vorläufiger Natur ist, da die Schweiz Beschwerde am EuGH eingelegt hat. Die Entscheidung, die bisher nur in Presseberichten vorliegt, erscheint jedenfalls nach diesen Berichten als kaum nachvollziehbar, da sie in ihrer Ablehnung einer Diskriminierung der SWISS sowohl den Diskriminierungsbegriff der EG wie auch den Verhältnismässigkeitsgrundsatz, vor allem aber den Grundsatz der Nichteinmischung in fremdes Staatsgebiet ausser Acht lässt. Hinzu kommt, dass, wie ausgeführt, Zürich schlechter behandelt wird als deutsche Flughäfen, von denen keiner vergleichbare Sperrzeiten kennt.

Hinzuweisen ist schliesslich auf das Europäische Übereinkommen zur friedlichen Beilegung von Streitigkeiten vom 29. 4. 1957, dem sowohl Deutschland wie die Schweiz beigetreten sind. Danach verpflichten sich die Vertragsstaaten, alle völkerrechtlichen Streitigkeiten untereinander dem Internationalen Gerichtshof in Den Haag zur Entscheidung vorzulegen. Wenn nach der Entwicklung der letzten zwei bis drei Jahre Deutschland mit den Restriktionen offenbar eine Art «Strafaktion» (ohne gesicherte Lärmdaten) gegen die Schweiz wegen des Scheiterns des Staatsvertrages verfolgt und wenn die Schweiz diesen Schuld- und Sühnemechanismus durchbrechen will, bietet sich dieses Abkommen geradezu an.

Prof. Dr. Diemut Majer, Tit. prof. em. für Staats- und Verwaltungsrecht mit europarechtlichen Bezügen sowie Rechtsvergleichung und Verfassungsgeschichte an der Universität Bern; Lehrbeauftragte für Europarecht und Umweltrecht an der Universität Karlsruhe (TH).

Grundlage des Aufsatzes ist ein Gutachten zum Fluglärmstreit unter internationalrechtlichen Aspekten, Stand Juli 2003.



Neblige Aussichten in Zürich: Der Kampf tobt in allen Himmelsrichtungen weiter.

dem Jahre 1967 sein, der u. a. sicherheits- und lärmschutzrechtliche Belange regelt und vom deutschen Bundesverfassungsgericht auf Anrufung deutscher Betroffener für verfassungsgemäss erklärt worden ist. Die dortigen Erwägungen wären auch hier – analog – anwendbar. Sollten die Schweizer Betroffenen hingegen gewillt sein, die deutschen Beschränkungen hinzunehmen, müsste auch darüber ein staatsvertraglicher Konsens hergestellt werden. Der derzeitige Zustand einseitiger Restriktionen stellt jedenfalls einen Verstoß gegen EG-Recht (sowohl gegen die EG-VO 2408/92 wie auch gegen das Luftverkehrsabkommen EG–Schweiz) dar.

Vereinbarkeit mit sonstigem internationalem Recht

Als Kollisionsnorm für die deutschen Beschränkungen kommt schliesslich noch das so genannte Abkommen von Chicago vom 17.12.1944 in Betracht, das derzeit 161 Staaten umfasst und für die Schweiz (seit 1947) wie für Deutschland (seit 1956) verbindlich ist. Das Abkommen, das ältere Abkommen aus den Jahren 1919 bzw. 1928 ablöst, hat den Zweck, die internationale Zivilluftfahrt zu fördern, die dazu beitragen kann «Freundschaft und Verständnis zwischen den Staaten und Völkern der Welt zu schaffen».

Das Abkommen hat sicherheits- und ordnungsrechtliche Funktionen. Es regelt in erster Linie den Durchflug über fremdes

treffen. Da die aktuell vorliegenden Restriktionen unmittelbar oder mittelbar gerade für den Flughafen Zürich gedacht sind, sind sie schon aus diesem Grund rechtswidrig, weil es an einem staatsvertraglichen Konsens fehlt. Sie wären im Übrigen auch unverhältnismässig, denn die Sperrzeiten dürfen nicht so weit gehen, dass der internationale Flugverkehr behindert oder gefährdet wird, wie in Zürich schon geschehen.

Diverse Rechtsschutzfragen

Was etwaige Verstösse gegen das Luftverkehrsabkommen EG–Schweiz von 1999 betrifft, könnte die EG-Kommission den Europäischen Gerichtshof (EuGH) wegen Vertragsverletzung durch Deutschland anrufen, da dieses Abkommen Teil des EG-rechtlichen Primärrechts geworden ist. Dass die Kommission diesen Schritt unternimmt, ist nach ihrer Ablehnung der schweizerischen Beschwerde allerdings nicht zu erwarten.

Eine Verletzung des Abkommens EG–Schweiz könnte auch durch die Schweiz, und zwar durch Anrufung des sog. «Gemischten Ausschusses» gerügt werden, der für die Verwaltung und ordnungsgemässe Anwendung des Abkommens, aber auch für Streitigkeiten zuständig ist und bindende Beschlüsse fasst.

Ob auch Individuen und ihnen gleichgestellte Unternehmen (hier: Fluggesellschaften/Flughafen Zürich) Rechtsschutz wegen Verletzung des Abkommens haben,

Hinsichtlich etwaiger Verletzungen des Chicago-(Transit-)Abkommens müsste der Vertragsstaat Schweiz die Streitbeilegung beim Rat der ICAO (einem aus Vertretern von 33 Vertragsstaaten bestehenden Gremium) suchen. Gegen dessen Entscheidung kann der Vertragsstaat Schweiz ein ad hoc zu bildendes Schiedsgericht anrufen oder Berufung beim Internationalen Gerichtshof in Den Haag einlegen.

Abschliessend bleibt festzuhalten, dass alle genannten internationalen Abkommen an einem gravierenden Nachteil, d.h. ihrer «Staatslastigkeit», leiden, die nur dem Gesamtstaat Rechtsschutzmöglichkeiten gewähren, individuell Betroffene also nicht berücksichtigen. Wenn, wie hier, vom verletzten Staat die Verfahren – mit Ausnahme des nach der EG-VO 2408/92 vorgesehenen – nicht angerufen werden, verfestigen sich Nachteile und Einbussen; die Zeit arbeitet gegen die Betroffenen, da, je mehr sie Schadensbegrenzung betreiben, dies desto mehr mit Akzeptanz verwechselt werden kann und die aufgezwungenen Nachteile und Kosten von den Urhebern der Rechtsverletzung nicht mehr ernst genommen werden. Eine Entscheidung des EuGH oder ein neuer Staatsvertrag ist dringend geboten! ■

Knifflige Rechtslage

von Dieter Eppler

Kein Zweifel, der Flughafen Zürich und seine fortwährenden Turbulenzen um Anflugverfahren und lärmgeplagte Anrainer hält nicht nur den Kanton Zürich, sondern das ganze Land in Atem. Mitunter auch Teile unserer nördlichen Nachbarn. Dem kann und will sich auch die «Rundschau» nicht entziehen. Eine prosperierende, einwandfrei funktionierende Heimbasis ist ein wichtiger Faktor beim Genesungsprozess der SWISS. Doch davon sind wir weit entfernt. Wenig scheint sich – einmal abgesehen von den lauthals protestierenden Lärmgegnern – zu bewegen. Ein Grund dafür dürften die mühsamen und schleppenden Entwicklungs- und Bewilligungsverfahren um neue Lösungsansätze sein. Beispiel gekröpfter Nordanflug. Der in Aussicht gestellte Zeithorizont lässt Böses ahnen. Allein drei Jahre benötigt anscheinend das Rechtsmittelverfahren. Rasches Handeln war bis anhin noch nie die Stärke der Flughafenverantwortlichen. Und vergessen wir nicht: Die aktuellen Flughafenprobleme sind hausgemacht, sprich die Folge eines arroganten und ignoranten Umgangs mit den deutschen Nachbarn. Auch hier erachtete es seinerzeit niemand für nötig, die sich lange

abzeichnenden Probleme rechtzeitig anzupacken.

Aber auch die höchst verzwickte Rechtslage erschwert die Suche nach griffigen Lösungen. Die Massnahmen Deutschlands scheinen weder mit Internationalem Luftrecht, noch mit EU-Recht oder innerdeutschem Recht vereinbar zu sein. Genau hier hakt der nebenstehende Artikel der Rechtsprofessorin Dr. jur. Diemut Majer ein. Als Lehrbeauftragte für Europa- und Umweltrecht setzt sich die Autorin täglich mit den entsprechenden Gesetzesartikeln auseinander. Beim vorliegenden Text handelt es sich um einen von der «Rundschau»-Redaktion stark verkürzten Auszug ihrer Arbeit. Ihm liegen einerseits ein Aufsatz aus der «Europäischen Zeitschrift für Verwaltungs- und Planungsrecht», andererseits ein Artikel aus der «Aktuellen Juristischen Praxis» vom Dezember 2003 zugrunde.

Obwohl es sich hier um die Expertise einer ausgewiesenen Fachperson handelt, möchten wir an dieser Stelle anfügen, dass der Inhalt nicht ausschliesslich und in allen Punkten die Meinung des Vorstandes widerspiegelt. Die Idee ist vielmehr, unseren Leserinnen und Lesern mit dieser Version juristische Hintergrundinformationen zu liefern, die in dieser Form bis anhin nicht öffentlich publiziert worden sind.

Von der Innenseite der Fliegerei und dem Duft der grossen weiten Welt

Der ehemalige Swissair-Captain Werner Alex Walser vereinigt tausende von seinen Tagebuchblättern zum Buch «Eden und Kerosin». In dem packenden Bericht eines Pilotenlebens gehts um den Spagat des einstigen Postbeamten zwischen Militärfliegerei, Fluglehrerdasein, Linienspilotenleben und Familie. Da gehts um Licht und Schatten im Alltag einer der einst renommiertesten Airlines der Welt. Und da gehts um Höhen und Tiefen im Leben eines Mannes, der von unten kommt und hoch hinaus will.

Eden und Kerosin, 304 Seiten, ill., gebunden, ISBN: 3-85882-366-X, Fr. 42.–



1970 Grenchen: Flugbesprechung



1971 Im Huntercockpit



1978 DC-10-Start in Zürich



MD-11-Captain



Erhältlich in Ihrer Buchhandlung oder beim Appenzeller Verlag, 9101 Herisau, Tel. 071 354 64 64, www.appenzellerverlag.ch

«Afrikanische» Zustände am Flughafen Zürich und in der Luftfahrtpolitik der Schweiz

Ein Flugverkehrsleiter wird krank. Eigentlich kein Problem, denn auf gut organisierten Flughäfen steht für solche Fälle ein Ersatz zur Verfügung. Leider falsch. Stattdessen werden die Anflüge bei schönstem Wetter ohne Vorwarnung auf zwölf Flugzeuge pro Stunde reduziert. Die Folgen sind massive Verspätungen und erhebliche finanzielle Verluste für die Airlines. Ort des Geschehens: Afrika? Weit gefehlt! Die Rede ist von Zürich, «unique» Airport im Herzen Europas.

Text: Christian Frauenfelder, Vizepräsident AEROPERS

Fotos: Markus A. Jegerlehner



Der Vorfall passierte am Samstag, 27. März 2004. Das fragile Zusammenspiel des An- und Abflugverkehrs brach wegen eines Krankheitsfalles zusammen. Zwölf Anflüge pro Stunde sind für einen internationalen Flughafen wie Zürich lächerlich (unter 30 Anflügen ist die internationale Konkurrenzfähigkeit kaum gegeben). Die Pünktlichkeitsrate des Flughafens erreichte Tiefstwerte. Die SWISS als Homecarrier erlitt durch die Verspätungen und verpassten Anschlüsse Verluste in der Höhe von Hunderttausenden von Franken. Der Imageverlust für SWISS und den Flughafen Zürich – somit auch für die Leistungsfähigkeit der Schweiz – kann kaum abgeschätzt werden. Die lapidare Antwort der verantwortlichen skyguide: Sie hätte sich in erster Linie um die Sicherheit zu kümmern, der Rest sei nicht ihr Problem. Reserven würden nur das Produkt verteuern (Anm.: skyguide gehört bereits zu den teuersten Flugverkehrsleitstellen auf der Welt). Das Bewusstsein für einen Leistungsauftrag scheint bei skyguide aus der Steinzeit zu stammen. Leider lässt sich der oben geschilderte Vorfall nicht als Einzelfall abhaken, sondern ist das sichtbare Ergebnis einer nichtexistenten nationalen Luftfahrtspolitik. Ansonsten lässt

sich schlecht erklären, warum ein vom Bund kontrollierter Betrieb wie skyguide Flugverhinderung betreibt und mit fragwürdigen Entscheiden praktisch einen internationalen Flughafen lahm legen kann.

Hauptursache der Malaise: Fehlende nationale Luftfahrtpolitik

Hauptursache der Malaise: Fehlende nationale Luftfahrtpolitik

Skyguide alleine für die Krise in der schweizerischen Luftfahrt verantwortlich zu machen, wäre jedoch zu einfach. Die Probleme bei skyguide – in den Strukturen und im Management – sind nur das Schaufenster des Zustands der schweizerischen Luftfahrt. Das Übel liegt weiter oben. Früher bestimmte die Swissair die Luftfahrtpolitik dieses Landes. Nach dem Zusammenbruch war die Politik nicht fähig, dieses Vakuum auszufüllen. Offensichtliches Zeichen dieses besorgniserregenden Zu-

«Die Politik muss definieren, welche Leistungen der Luftverkehr für die Konkurrenzfähigkeit der Wirtschaft und des Tourismus erbringen soll.»

stands ist die Tatsache, dass der letzte Bericht zur Luftfahrt im Eidgenössischen Parlament 1953 vorgelegt wurde.

Der heutigen Luftverkehrspolitik – sofern sie überhaupt existiert – fehlt es an der politischen Führung und an einer Gesamtkonzeption. Der Flughafen Zürich ist weder ein regionales Problem, noch eine kantonale Aufgabe, sondern ein nationales Inter-

esse der Schweiz: die wirtschaftlich existenziell wichtige Anbindung der Schweiz ans nahe und ferne Ausland. Dies wird vielfach ausserhalb des Kantons Zürich aufgrund des «Anti-Zürich-Reflexes» vergessen oder verdrängt. Der Flughafen ist das Tor der Schweiz zur Welt und nicht ein regionales Lärmproblem der Stadt Zürich. Daher müsste auf Bundesebene endlich die Rolle des Flugverkehrs in Abhängigkeit des Gesamtverkehrs definiert werden und aufgrund der wirtschaftlichen Notwendigkeit ein Leistungsauftrag und Rahmenbedingungen ausgearbeitet werden, um dem Flughafen Zürich und der SWISS als nationaler Homecarrier eine überlebensfähige Betriebsbasis zu schaffen. Mit anderen Worten: Die Politik muss definieren, welche Leistungen der Luftverkehr für die Konkurrenzfähigkeit der Wirtschaft und des Tourismus erbringen soll oder muss, wie z. B. die Notwendigkeit oder Grösse eines interkontinentalen Netzwerkes. Danach gilt es – immer noch auf Bundesebene – die Dringlichkeiten sowie Prioritäten in der Umsetzung der nötigen Rahmenbedingungen (An- und Abflugkapazitäten, Betriebsreglement, Infrastruktur etc.) für den Luftverkehr festzulegen und das nötige Personal (BAZL, skyguide) dafür bereitzustellen, damit Unique und die SWISS (sowie andere Airlines) die Grundvoraussetzungen haben, einen wirtschaftlichen Flugverkehr aus und in die Schweiz zu gewährleisten.

Eine Schlüsselrolle bei dieser Konzeption käme dem Verkehrsdepartement von Bundesrat Moritz Leuenberger und den zuständigen Bundesbetrieben wie BAZL und skyguide als ausführende Organe zu. Voraussetzung, um die Schweiz aus der heutigen Luftfahrtskrise herauszuführen wäre eine klare politische Führung sowie Kompetenz- und Zuständigkeitsverteilung in der Kette Bund–Kanton–Flughafen. Hier liegt

heute genau der Hase im Pfeffer. Mit Moritz Leuenberger haben wir einen Verkehrsminister, der den Verkehr – speziell den Luftverkehr – nicht besonders mag und dieses Dossier scheinbar nur mit Widerwillen führt. Von aussen betrachtet lässt sich keine straffe Führung der Bundesbetriebe mit Leistungsaufträgen oder die Festlegung von Dringlichkeiten im nationa-

len Interesse erkennen. Dringlichkeiten oder Prioritäten werden – wenn überhaupt – auf einer viel zu tiefen Entscheidungsebene festgelegt. Zu dieser Führungskrise kommen noch die Unfälle und Vorfälle der

diese Vorgaben zu erfüllen. Wie der Vorfal vom 27. März unter anderem zeigt, überlässt man die Leistungsdefinition und die Prioritätensetzung aber weitgehend dem Management von skyguide. Ein weiteres

und dem Bund klarzumachen, dass er für diese vitalen Aufgaben Personal braucht (ähnlich wie dies jetzt beim BAZL geschieht), um den Flughafen als internationale Drehscheibe am Leben zu erhalten. Es kommt ebenso langsam der Verdacht auf, dass skyguide aus einer Verunsicherung heraus nicht mehr bereit ist, pragmatische Lösungen mitzutragen, ohne übertriebene Reserven bei der Anflugstaffelung einzuplanen oder sich hinter Paragraphen zu verstecken. Aussagen vom skyguide-Management, «Schulungen bei Anpassungen von An- und Abflügen seien anspruchsvoll» und deshalb nicht umsetzbar (z. B. Longfinal-Anflug Piste 28), erscheinen als Geringschätzung des Könnens der eigenen Controller. Wir als Piloten trauen unseren Kollegen von der Flugsicherheit – aufgrund bewährter langjähriger Zusammenarbeit – die Bewältigung solcher Anpassungen jedenfalls ohne weiteres zu. Es kann nicht sein, dass skyguide die Dringlichkeiten und Prioritäten für den Flughafen festsetzt. In diesem Zusammenhang muss auch die lange Opposition von skyguide gegen den gekröpften Nordanflug erwähnt werden.

Eine Schlüsselrolle bei dieser Konzeption käme dem Verkehrsdepartement von Bundesrat Moritz Leuenberger und den zuständigen Bundesbetrieben wie BAZL und skyguide als ausführende Organe zu.

letzten Jahre, welche das BAZL und skyguide durchgeschüttelt haben und bei diesen Bundesbetrieben dazu geführt haben, dass man oft den Rückzug hinter die Paragraphen vorzieht, anstatt tatkräftig zukunftsgerichtete Lösungen für anstehende Probleme sucht. Durch die fehlende Führung und Prioritätensetzung «von oben» sichern sie sich einzeln ab, zum Nachteil des Gesamtsystems Flugverkehr. Das Argument ist immer das Gleiche: zu wenig Personal und Sicherheit. Die unklare und nicht situationsgerechte Regelung der Kompetenzen und Zuständigkeiten zwischen Bund, Kanton, Stadt Zürich und Flughafen Zürich lösen dann noch zusätzlich ein sägliches Schwarzpeterspiel aus.

Der Flugverkehr ist in der Schweiz auf vielen Ebenen nicht «Chef-Sache». Es fehlt die politische Führung, in der Gesamtkonzeption des Luftverkehrs, aber auch in den einzelnen Teilbereichen. Dies führt dazu, dass Sachbearbeiter beginnen, Politik zu machen. Die Folgen davon sind existenzbedrohende Effizienz- und Wettbewerbsnachteile für den Flughafen Zürich und die SWISS.

Verhinderung von effizientem Luftverkehr durch skyguide

Ein Spiegelbild dieser Orientierungslosigkeit ist skyguide. Dieser Betrieb verfügt zwar über ausgezeichnet ausgebildete Controller, die – trotz der Vorfälle der letzten Jahre – zu den besten der Welt gehören. Trotzdem ist kaum jemand im Umfeld des Flughafens mit der Leistung und Effizienz von skyguide zufrieden. Der Grund liegt in Führung, Management und Strukturen dieses Betriebes. Es scheint keinen genau definierten Leistungsauftrag «von oben» zu geben, welcher für skyguide die bereitzustellenden An- und Abflugkapazitäten aus Zürich festlegt. Ein solcher Leistungsauftrag müsste skyguide auch das entsprechende Personal zugestehen, um

Führungsproblem innerhalb von skyguide zeigt sich darin, dass weitreichende Entscheide im Flugsicherungsbereich – mit massiven Auswirkungen auf den Flughafen und die Airlines – tieferen Chargen im Management überlassen werden. Ob dies eine Folge daraus ist, dass der CEO Alain Rosier ursprünglich aus dem Kommunikationsbereich kommt und beim Einstieg in skyguide kaum Erfahrung mit Luftverkehr hatte, sei dahingestellt. Bei auftauchenden Problemen reagierte z. B. Andreas Heiter (Chef Tower/Approach) fast ausschliesslich mit Weisungen, die nur auf eine Kapazitätsreduktion, sprich «Verhinderung» von Flugverkehr, abzielten. Beispiele dazu sind u. a.: keine Anpassung Anflugverfahren auf Piste 28 (sog. Long Final mit besserer Staffelung Anflugverkehr), unwirtschaftliche Vergrösserung Separation auf 6NM bei gleichzeitigem Abflug Piste 16 & Anflug Piste 14 (anstatt Anpassung Verfahren) sowie Herabsetzung der Anflugrate Piste 34 (anstatt Anpassung Verfahren). Hauptargumente dabei sind fast immer: Sicherheit, zu wenig Personal oder fehlende Ausbildung. Nur, wie die meisten Flughäfen auf dieser Welt beweisen, ist Sicherheit auch mit der entsprechenden Effizienz (An- und Abflugkapazität) möglich. Absolute Sicherheit gäbe es im Flugverkehr nur, wenn man – wie beim Autofahren – ihn gänzlich einstellen würde. Zugegeben, eine Neukonzeption von An- und Abflügen – sei es wegen der deutschen Verordnungen oder eigener suboptimaler Abläufe – braucht Personal. Diese Herausforderungen aber ständig mit der Ausrede «zu wenig Personal» vor sich her zu schieben oder Symptombekämpfung über Kapazitätsreduktionen zu machen, lässt den Flughafen Zürich in die Kategorie «Unbedeutender Regionalflughafen» abgleiten. Aufgabe von skyguide wäre stattdessen, mit BAZL, Unique und SWISS gesamtheitliche Lösungen für einen effizienten Betriebsablauf zu suchen



Luftfahrtpolitik Schweiz: Die Uhr tickt unaufhörlich.

Immerhin ist der gekröppte Nordanflug für den Flughafen vital, sei es als Druckmittel gegen Deutschland oder als wichtiges Element für die Akzeptanz des Flughafens bei der Bevölkerung. Die Ankündigung, dass der Zeitbedarf für die Umsetzung des gekröpften Nordanflugs sieben bis acht Jahre braucht, löst Kopfschütteln aus, denn bei einer entsprechenden Dringlichkeit wäre eine Einführung auf Basis der bestehenden ILS 14 innerhalb kurzer Zeit möglich. Diese unglaubliche Einführungsdauer liegt sicher nicht allein an skyguide, sondern in erster Linie an der fehlenden Luftfahrtpolitik und der entsprechenden Prioritätensetzung. Nur muss sich skyguide den Vorwurf gefallen lassen, beim Südanflug behauptet zu

haben, dass eine Einführung der ILS 34 vier bis fünf Jahre brauche (Schulung Personal etc.). Als der Druck aus Deutschland kam, schmolz diese Frist plötzlich auf weniger als zwei Jahre.

All dies zeigt, dass Luftfahrtpolitik auf Bundesebene gehört und nicht auf die Stufe von Sachverständigen, sonst haben wir wirklich bald «afrikanische» Zustände mit

Wie weiter?

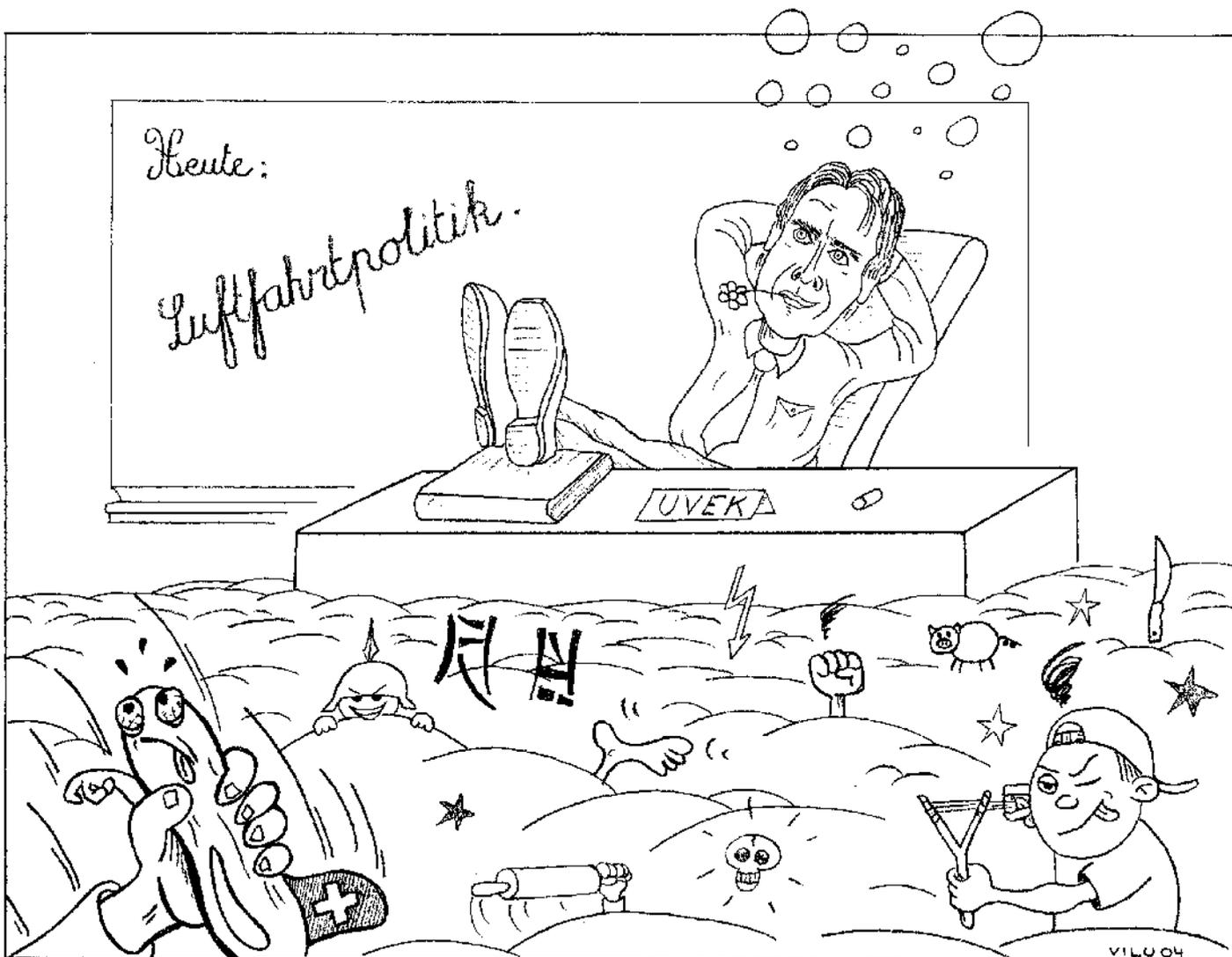
Es wird vielfach vergessen, dass die Probleme mit Deutschland nicht Ursache einer fehlenden Luftfahrtpolitik sind, sondern nur deren Resultat. Viele Probleme in diesem Zusammenhang wären mit einer zeitgerechten Vorausplanung vermeidbar oder lösbar gewesen. Will die Schweiz beim Luftverkehr nicht marginalisiert werden

«top-down» zu definieren, damit alle Stakeholders am Flughafen, wie BAZL, skyguide, Unique, wissen, was von ihnen erwartet wird und mit welchen Ressourcen sie rechnen können. Die involvierten Airlines müssen Klarheit haben, unter welchen Bedingungen sie operieren können. Im politischen Umfeld müssen zwischen Bund, Kanton Zürich und ausführenden Organen (skyguide, BAZL, Unique) die Kompetenzen klar festgelegt werden. Durch eine klare politische Führung muss verhindert werden, dass einzelne Stellen ihre «Gärtchen» auf Kosten des Ganzen optimieren und dem Flughafen langsam mit Paragraphenreiterei und übertriebener Vorsicht die Luft abdrehen. Dazu braucht es die Einsicht aller involvierten Parteien am Flughafen, dass sie Dienstleister am Luftverkehr sind. Die wichtigsten Stakeholder am Flughafen, wie Unique, skyguide und SWISS, sollten ihre Energie koordiniert – nicht gegeneinander – darauf ausrichten, Zürich wieder zu einem wettbewerbsfähigen, effizienten Flughafen zu machen. Der Beweis, dass effizienter Flugverkehr ab Zürich möglich ist, war paradoxerweise die Schliessung der Piste 28 im Jahre 2000. Mit ein paar Anpassungen

«Es wird vielfach vergessen, dass die Probleme mit Deutschland nicht Ursache einer fehlenden Luftfahrtpolitik sind, sondern nur deren Resultat.»

der Vermischung von Zuständigkeiten. Hier läge nun die Verantwortung beim Bund, skyguide mit einem Leistungsauftrag klarzumachen, was deren Hauptaufgabe ist: einen sicheren, aber auch effizienten Flugverkehr zu gewährleisten und nicht den Flugverkehr zu verhindern. Eine klare Luftfahrtpolitik mit der Vorgabe von Prioritäten.

und damit massive wirtschaftliche Nachteile in Kauf nehmen, muss die Politik – speziell der Bundesrat – endlich handeln. Luftverkehrspolitik muss «Chef-Sache» werden und eine klare Handschrift erhalten, da es sich hier um ein nationales Interesse handelt. Die Rahmenbedingungen, Leistungsaufträge und Dringlichkeiten sind



im An- und Abflugverfahren war plötzlich trotz einer Piste weniger eine deutliche Reduktion der Verspätungen spürbar. Notabene zu einer Zeit, als die SAirGroup auf Ex-

pansionskurs und der Verkehr somit um einiges grösser war als heute. Sich bei Problemen gegenseitig den schwarzen Peter zuzuspielen oder einfach die Kapazitäten

herunterzufahren, bringt nicht viel. Sollte diese Einsicht nicht langsam reifen... ja dann kann es für den Flughafen Zürich und die Luftfahrt in der Schweiz heiter werden. ■

Verantwortung und ihre Konsequenzen

von Dieter Eppler

Im Inselspital Bern starb kürzlich ein Patient während einer routinemässigen Herzoperation, nachdem ein Kardiotechniker die Herz-Lungen-Maschine falsch angeschlossen hatte. Ein Fehler mit schwerwiegenden Folgen für alle Beteiligten.

Medizin und Aviatik kennen viele Gemeinsamkeiten. Es handelt sich um Gebiete, in denen die Technik in den vergangenen Jahren enorme Fortschritte gemacht hat. Dabei kommt der Schnittstelle Mensch-Maschine eine zentrale Bedeutung zu. Auch der Umgang von Ärzten und Pflegepersonal oder von Piloten, Flight Attendants und Fluglotsen untereinander ist essenziell. Bei den Fluggesellschaften sind aus diesem Grund Kommunikations- und Verhaltensseminare bereits seit mehreren Jahren Routine. Unter dem Namen CRM (Crew Resource Management) treffen sich Piloten und Flight Attendants in jährlichen Intervallen im gemeinsamen Klassenzimmer oder in der Flugzeugatmosphäre. Mittlerweile beginnen ähnliche Programme – angeregt durch das Vorbild der Fliegerei – auch bei den Medizinern Fuss zu fassen. Hierarchische Eitelkeiten werden der gemeinsam getragenen Verantwortung untergeordnet.

So mag es kein Zufall sein, dass im Nachgang zum Todesfall in Bern der Direktor der Zürcher Uni-Klinik für Herz- und Gefässchirurgie, Marko Turina, den Vergleich mit der Aviatik gewählt hat: «Es ist wie in der Fliegerei, absolute Sicherheit gibt es nicht.» Dies ist hinlänglich bekannt, dennoch stellt sich die Frage, wer denn in welchem Masse für diese Sicherheit verantwortlich zeichnet.

Wie viel ist Verantwortung wert?

Dazu muss die Relation zwischen der Hierarchiestufe und dem getragenen Risiko bei der Ausübung einer bestimmten Tätigkeit betrachtet werden. Und genau hier unterscheiden sich die beiden genannten Systeme beträchtlich. Während in der Medizin die gut bezahlten und mächtigen Chef- und Fachärzte vorwiegend selber bei der Wahrnehmung ihrer Berufsfunktion direkte Verantwortung übernehmen, exponieren sich in der Fliegerei nicht die privilegierten und mächtigen Führungsstrategen. Vielmehr sind es die Mitarbeiter an der Front. Sie stehen in direktem Kundenkontakt, prägen damit einerseits das Image des Unternehmens und tragen andererseits die operationelle Verantwortung und damit gleichzeitig die gewichtigen Risikoanteile. Hinzu kommt, dass ihr Tun zweifellos auch nicht zu unterschätzende betriebswirtschaftliche Spuren hinterlässt, beispielsweise wenn es darum geht, anspruchsvolle Passagiere zu betreuen, Pünktlichkeit und Effizienz eines Fluges zu sichern oder ökonomische Treibstoffentscheide zu fällen. Jeder Flug trägt auf diese Weise zum Gesamtergebn einer Airline bei. Welch immense Folgen gar ein Unfall nach sich ziehen kann, muss wohl an dieser Stelle nicht weiter ausgeführt werden.

Etwas anderes kommt hinzu: In einer Airline, oder auch in der Flugsicherung, bringt es das System mit sich, dass aufwändig selektionierte und umfassend ausgebildete Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen ihrem Arbeitgeber über viele Jahre treu bleiben; als hochqualifizierte und nicht einfach zu ersetzende Spezialisten verfügen sie über eine überdurchschnittliche Bindung an ihren Arbeitgeber.

Anders die Angehörigen des Managements. Führungskräfte sind auf dem Markt vielseitig einsetzbar und bleiben in der Regel weniger lang im gleichen Betrieb. In vielen Fällen verkommt eine Firma zur blossen Durchgangsstation. Eine Stufe mehr auf der ambitionierten Karriereleiter. Bei Erfolg lockt ein besseres Angebot, im schlechteren Fall gibts einen ruppigen Abgang.

Doch gerade kürzlich war im «Tages-Anzeiger» zu lesen, dass gemäss der Studie eines Harvard-Ökonomieprofessors die millionenschweren Managerlöhne aus akademischer Sicht ungerechtfertigt seien. Eine bedeutende Rolle spiele vielmehr die Branche, die bis zu 25% der Performance einer Firma ausmache. Entscheidend sei weiter die generelle wirtschaftliche Entwicklung sowie die Firmenstrategie. Die Rolle, die der Konzernchef spiele, sei viel zufälliger als gemeinhin angenommen. Natürlich werden Manager wesentlich besser entlohnt als ihre Angestellten. Dabei wird jedoch nicht in allen Fällen gleichermassen berücksichtigt, welche Folgen etwaige Fehlleistungen für die Firma haben könnten. Dies ist nicht nur in der Schweiz so. Wollte man die Mechanismen – gerade in der Fliegerei – umkrempeln, dann kämen wir nicht umhin, die ethisch unmöglich zu beantwortende Frage nach dem Wert eines Menschenlebens zu stellen.

Fehler und ihre Folgen

Geld ist eine Sache, das Tragen von Konsequenzen eine andere. Immer wieder verlassen gestandene Manager ihre Firmen, weil sich der erwartete Erfolg nicht einstellt. In vielen Fällen ist dies absehbar. Begleitet werden diese Rücktritte jeweils von knappen Statements, und natürlich taucht irgendwann die Frage auf nach der Höhe der Abgangsschädigung. Die Konsequenzen sind natürlich einfacher zu tragen, wenn die Kasse stimmt. Eine Basis, auf der sich leichter mit Verantwortung umgehen lässt. Ohne die Aussicht auf einen monetären Puffer stiege der Druck in gewissen Etagen ganz wesentlich.

In der Fliegerei und in der Medizin können gemachte Fehler tödlich enden, in günstigeren Fällen (nur) Verletzte fordern. Kein Kommandant nimmt nach einem Fehlentscheid mit Folgen für Mensch und Maschine seinen Hut und verlässt den Cockpitsitz mit einer Abgangsschädigung im Crewbag. Er wird sich – zusammen mit seiner Besatzung – einer detaillierten Untersuchung stellen müssen. Er wird, so er überlebt, die Konsequenzen zu tragen haben. Allenfalls mit der Gewissheit, Menschen schweren und bleibenden Schaden zugefügt zu haben. Seine fliegerische Karriere ist gefährdet, in vielen Fällen beendet. Wenn Manager scheitern, ziehen sie die Konsequenzen auf die ihnen eigene Art: Sie verlassen die Firma und tauchen früher oder später wieder auf: In einer anderen Firma bekommen sie eine neue Chance geboten. Das Spiel beginnt von neuem. Beispiele gibt es allein in unserem Land viele.

Der Kardiotechniker im Inselspital wird sich nicht so einfach aus der Affäre ziehen können. Und wenn – dann ohne Mitgift. Er wird mit seinem Fehler leben müssen. Und viele Ärzte, Piloten und Fluglotsen ebenfalls. Managementfehler kosten Geld, viel Geld – aber keine Menschenleben.

Netzwerk in Bewegung

Obwohl die Hubstruktur für Netzwerk-Carrier (NC) eine effiziente Möglichkeit ist, den Flugverkehr zu organisieren, gelingt es den Low-Cost-Carriern (LCC), die darauf verzichten, die NC massiv unter Druck zu setzen. Eine Studie von Booz Allen Hamilton liefert die Begründung dafür, während Martin Isler, Netzwerk-Chef der SWISS, erklärt, wie wir darauf reagieren könnten.

Text: Roland Zaugg, Redaktor und CMD
A320



Die Zeit ist seit dem Spätherbst 2002 nicht stehen geblieben. Auch in unserer Branche nicht. Eine kritische Betrachtung des Artikels

«Wie viele Flugzeuge braucht ein Hub?» zum Thema Netzwerk und Hub in der «Rundschau»-Ausgabe 6/2002 drängt sich deshalb auf. Zu diesem Zweck haben wir Martin Isler mit diesem Artikel konfrontiert und ihm als erstes folgende direkte Fragen gestellt:

«Welche Aussagen im Artikel vom Spätherbst 2002 sind heute noch gültig? Welche waren damals richtig, sind aber mittlerweile überholt? Und welche Beurteilungen waren Ihrer Meinung nach bereits Ende 2002 fragwürdig oder sogar falsch?»

Die ausführliche Antwort von Martin Isler lässt sich wie folgt zusammenfassen:

«Vermutlich stimmen die meisten Aussagen auch heute noch – rein von der Theorie her. Was sich aber in der Zwischenzeit wesentlich verändert hat, ist das Umfeld, die Konkurrenz und vor allem auch unsere eigene Marktposition. Dadurch werden wir und generell die traditionellen NC, die eine Hubstruktur verwenden, unter massiven Druck gesetzt.»

Erhebliche Kostenunterschiede im Kontinentalsegment..

Ein wichtiger Aspekt der veränderten Konkurrenzsituation sind die LCC, welche im Kontinentverkehr beträchtliche Marktanteile gewonnen haben. Wann immer möglich, vermeiden sie eine Hubstruktur und bedienen nur ausgewählte Verbindungen – «point-to-point». Denn Aufbau und Betrieb einer Hubstruktur sind teuer. Sowohl von der Infrastruktur her als auch in Bezug auf das Personal, das für einen störungsfreien Hub-Betrieb benötigt wird.

Mit diesem Thema hat sich auch die Con-

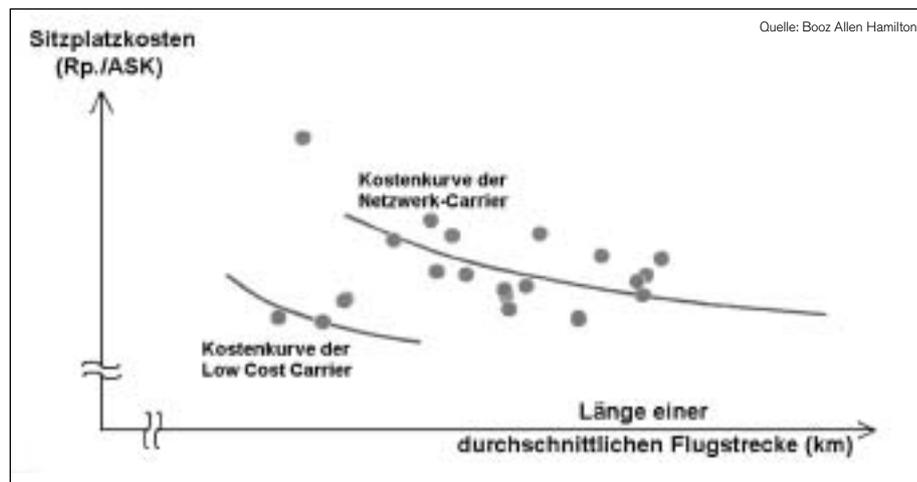
sulting-Firma Booz Allen Hamilton (BAH) in einer mit «Airlines: A New Operating Model» betitelten Studie aus dem Jahr 2002 auseinander gesetzt. Darin werden unter anderem die Kostendifferenzen beim Kontinentalverkehr von europäischen NC und LCC miteinander verglichen. Der Unterschied ist gross: Wenn die LCC im Durchschnitt gleich lange Flugverbindungen betreiben würden wie die NC, dann wären die Sitzplatzkosten der LCC in Rappen pro angebotenen Sitzkilometer (Rp./ASK) laut BAH-Studie im Durchschnitt etwa 60 Prozent geringer als die Kosten eines durchschnittlichen NC.

Da die LCC im Durchschnitt kürzere, das heisst eher teurere Flugverbindungen anbieten als die NC im Kontinentalsegment, sind die effektiven Kostenunterschiede zwar nicht ganz so gross, aber immer noch erheblich. Ausserdem hat sich seit dem Jahr 2000, aus dem die von BAH verwendeten Zahlen stammen, in der Branche einiges getan, vor allem auch bei den NC.

...wegen unterschiedlicher Geschäftsmodelle

Sehr interessant ist die Analyse der Kostenunterschiede zwischen LCC und NC. Gemäss BAH-Studie sind nämlich nicht in erster Linie die tieferen Löhne bei den LCC oder die billigeren Flugplätze, die von diesen angefliegen werden, dafür verantwortlich. Ausschlaggebend sei viel mehr die Tatsache, dass die Geschäftsmodelle von NC und LCC fundamentale Unterschiede aufweisen würden.

Für uns Piloten wenig überraschend, für die Öffentlichkeit aber vermutlich erstaunlich ist die Erkenntnis, dass die vom Geschäftsmodell ziemlich unabhängigen – sowohl ein NC als auch ein LCC braucht im Normalfall pro Flug zwei Piloten – und deshalb gut vergleichbaren Pilotenkosten nur gerade 4.6 Prozent des Unterschiedes zwischen LCC- und NC-Sitzplatzkosten ausmachen. (Siehe dazu auch den Artikel «Low Cost Carrier: Segen oder Gefahr?» von Richard Huber, AEROPERS-Vorstandsmitglied, in der «Rundschau»-Ausgabe 6/2002.) Diese 4.6 Prozent sind das Resultat von niedrigerer Produktivität, höheren Löhnen und tendenziell grösserem Pilotenbestand bei den NC. Bei den übrigen Personalkosten, ohne Administration, schlagen diese drei Komponenten zusammen dagegen mit satten 28.7 Prozent zu Buche. Hier fällt vor allem auch der höhere Personalbedarf der NC ins Gewicht, die einen komplexen Hub betreiben und den Passagieren eine ganze Reihe von Diens-



Unterschiedliche Kostenstrukturen von LCC und NC

Vermutlich wäre heute der Unterschied zwischen NC und LCC kleiner. In der folgenden Grafik, die ebenfalls der BAH-Studie entnommen wurde, sind deshalb alle Airline-Namen (rote Punkte) und konkreten Zahlen entfernt worden; sie soll nur die unterschiedlichen Kostenkurven von NC und LCC illustrieren.

anbieten, welche bei einem LCC weniger individuell oder schlicht nicht erhältlich sind. Dazu gehören laut BAH-Studie beispielsweise die Möglichkeiten für Sitzplatzänderungen und Klassen-Upgrades in letzter Minute oder auch komplette Reiseplanänderungen. Dieser höhere Personalbedarf der NC macht einen Teil dessen aus, was in der BAH-Studie mit den «fundamentalen

Unterschieden beim Geschäftsmodell» gemeint ist.

In einem ähnlichen Vergleich zwischen dem LCC Southwest Airlines und den amerikanischen NC quantifiziert die BAH-Studie die Auswirkungen der ungleichen Geschäftsmodelle auf die Kostenunterschiede zwischen LCC und NC: Während 12

weiter verringerten, ohne dass die Saläre der Flugbegleiter gesenkt werden mussten. Deren Motivation, ein sehr wichtiger Faktor in unserem «people business», bleibt darum weiterhin hoch. Wie gesagt: Mögen diese Einsparungen prozentual auch nicht riesig sein, so summieren sie sich bei der SWISS dennoch auf Zigmillionen Franken

duelle Bordverpflegung, höhere Flexibilität bei der Buchung und weitere Annehmlichkeiten schätzen und – sehr wichtig für uns – auch dafür bezahlen.

Verschlechterte Marktposition durch Grounding

Der zweite Faktor, der sich seit dem Spätherbst 2002 wesentlich verändert habe, sei die Marktposition der SWISS, sagt Martin Isler. Die viel kleinere, allein auf weiter Flur kämpfende SWISS sei im Gegensatz zur Swissair, die zudem in die Qualifyer Group integriert war, nur noch eine beschränkt weltweit tätige Airline. Vor allem die Lufthansa habe die Swissair/Crossair/SWISS im Vakuum nach dem Swissair-Grounding mit dem Abwerben von vielen Firmenverträgen «fast massakriert». Das sei ihr ziemlich leicht gefallen, habe sie doch den durch das Grounding hervorgerufenen grossen Vertrauensverlust in eine Schweizer Airline ausnützen können, der in unseren Nachbarländern, neben der Schweiz die wichtigsten Märkte der SWISS, leider am grössten gewesen sei.

Parallel zur Marginalisierung der SWISS sei auch die Bedeutung des Hubs Zürich sukzessive gesunken, denn dieser entstand in erster Linie als Folge der grossen Bemühungen der Swissair, nicht weil sich Zürich auf Grund eines Naturgesetzes dazu hätte entwickeln müssen. Laut Aussage von Martin Isler hat die SWISS mit ihren 18 Langstreckenflugzeugen heute eine Grösse erreicht, die in zweierlei Hinsicht kritisch ist: Erstens dürfe diese Zahl nicht mehr wesentlich unterschritten werden, ohne dass der Schwung des Hubs Zürich plötzlich zum Erliegen komme; zweitens könne sie momentan aus Gründen der Profitabilität auch kaum erhöht werden.

Was Martin Isler nicht erwähnt, ist die finanzielle Situation der SWISS. Diese ist gegenwärtig nämlich so, dass ein sanfter Aufbau wohl auch dann unmöglich wäre, wenn sich eine neue Strecke profitabel betreiben liesse.

«Ein wichtiger Aspekt der veränderten Konkurrenzsituation sind die LCC, welche im Kontinentalverkehr beträchtliche Marktanteile gewonnen haben.»

Prozent der gesamten Sitzplatzkostendifferenz durch die unterschiedlichen Finanzstrukturen von LCC und NC erklärt und 15 Prozent den ungleichen Arbeitsgesetzen und Arbeitgeber-Arbeitnehmer-Verhältnissen zugeordnet werden, führen BAH fast den ganzen Rest, nämlich 70 Prozent, auf die Unterschiede bei den Geschäftsmodellen zurück. Einen erheblichen Teil davon machen verschiedene «Arbeitsgeschwindigkeiten» – beispielsweise längere Bodenzeiten, um die Anschlüsse von Passagieren und Gepäck sicherzustellen oder den Flugplan auf die Hub-Wellenstruktur abzustimmen – und die komplexen Prozesse bei den NC aus. Auch die höheren Distributionskosten der NC liefern einen erheblichen Beitrag zu den 70 Prozent, während die vermeintliche Gretchenfrage «full service» (Bordverpflegung, Lounges, Bordunterhaltungssystem etc.) oder «no frills» laut BAH-Studie einen vergleichsweise kleinen Unterschied ausmacht, etwa 5 bis 8 Prozent.

Dazu gilt es aber zu bemerken, dass wegen der äusserst knappen Margen in unserer Branche schon kleine Prozentanteile an Kosteneinsparungen letztlich den Unterschied zwischen Erfolg und Misserfolg ausmachen können. Die SWISS hat deshalb bereits im letzten Sommer das aufwändige Handling der Bordverpflegung in der Economy-Class vollständig ausgelagert. Seither übernimmt die Cateringfirma Gate Gourmet die Verantwortung für die Zusammenstellung, das Anliefern und die Preisgestaltung des Angebots, während die SWISS nur noch für den Verkauf während des Fluges zuständig ist. Namhafte direkte Einsparungen beim Catering sind für die SWISS die Folge dieses geschickten Schachzuges. Als Konsequenz des reduzierten Bordservices konnte man ausserdem die Anzahl der Flight Attendants pro Flug reduzieren, womit sich unsere Kosten

jährlich. Geld, das wir sehr gut brauchen können.

Netzwerk-Carrier haben auch höhere Erträge

Aus den erheblichen Kostenunterschieden zwischen LCC und NC nun bereits schliessen zu wollen, dass das Ende der NC absehbar sei, ist jedoch falsch. Denn einerseits betreiben die NC im Gegensatz zu den LCC im Allgemeinen ein mehr oder weniger beachtliches Interkontinentalgeschäft, bei dem die meisten NC wegen der Anbindung an einen Hub mit dem gleichen Wasser kochen. Andererseits weisen die NC nicht nur höhere Kosten, sondern auch höhere Erträge aus – sogar im Kontinentalverkehr. So bieten fast alle NC in Europa im Unterschied zu den LCC nicht nur eine dicht bestuhlte Economy-Class an, sondern auch eine bequemere Business-Class mit grösseren Margen. Steht hinter dem höheren Tarif in der Business-Class ein spürbar besseres Angebot, dann bleibt sie auch in Zukunft fester Bestandteil des Angebots von NC und erlaubt diesen, trotz höherer Kosten konkurrenzfähig im Markt zu bleiben. Denn es wird immer Passagiere geben, die zusätzliche Beinfreiheit, indivi-



«Low-Cost-Mania» – auch in Zürich.

Ist das Wellensystem noch zeitgemäss?

Aus diesen Gründen – veränderte Konkurrenzsituation und Marktposition – macht sich die SWISS intensive Gedanken darüber, ob Hubs, wie wir sie heute kennen, überhaupt noch zeitgemäss sind und wie mögliche Alternativen aussehen könnten. Ausgangspunkt dieser Überlegungen, die sich übrigens auch viele andere NC machen, ist also nicht die plötzlich fragwürdig gewordene Effizienz eines Hubs, sondern schlicht und einfach der schnöde Mammont: Kann ein NC im heutigen Umfeld mit den aggressiven LCC die zum Betrieb seines Hubs nötigen Verkehrsströme noch so zusammenfassen, dass sie ausreichend profitabel sind? Zahlt der Passagier dafür noch genug?

Bei der genauen Analyse unseres Streckennetzes, mit der die Netzwerk-Abteilung der SWISS im Moment beschäftigt ist, wird unter anderem auch das Wellensystem in Zürich kritisch durchleuchtet. Die-

ses grundlegende Charakteristikum der Organisation unserer Verkehrsströme erfordert nämlich von der SWISS eine ganze Reihe von teuren flugplantechnischen und anderen Kompromissen, welche die LCC nicht eingehen müssen.

Eine Idee, wie man möglicherweise die Wellenproblematik in Zürich entschärfen, die Kosten senken und die Erträge steigern könnte, besteht laut Martin Isler darin, auf gewissen Kurzstrecken mit ausreichend profitabilem Lokalverkehr die Flugzeiten nicht mehr primär auf die Langstrecke auszurichten, sondern in erster Linie hohe Frequenzen anzustreben, wie das die LCC sehr erfolgreich tun. Wird diese Idee von einem grossen NC auf die Spitze getrieben, spricht man von einem «Rolling Hub» oder auch von «De-Hubbing». Zwar sind Zürich und die SWISS viel zu klein, um einen ausgewachsenen «Rolling Hub» implementieren zu können. Eventuell liefert aber bereits eine partielle Umsetzung dieser Idee grössere Erträge auf den hochfrequentierten

Strecken und eine bessere zeitliche Verteilung der Flüge, was die während der heutigen Wellenspitzen vorhandenen Kapazitätsengpässe in Zürich entschärfen würde. Zudem liessen sich damit im Kurzstrecken-sektor Flugzeuge und Besatzungen produktiver einsetzen als heute (mehr Flug- und dafür weniger Bodenzeit), und auch die zeitlichen Flugplanlücken würden reduziert, welche die SWISS heute auf bestimmten Kontinentalstrecken aus Rücksicht auf die Wellenstruktur in Zürich in Kauf nehmen muss. Für die LCC und andere NC würde es deshalb schwieriger, unsere Flugplanlücken zum Abjagen von Marktanteilen auszunützen. Gelänge es der SWISS bei alledem, weiterhin vernünftige Umsteigezeiten für die Transitpassagiere auf die Langstrecken anzubieten, könnten mit einem «Rolling Hub light» also möglicherweise viele Probleme gelöst werden, ohne dass die Attraktivität unseres Netzwerks darunter leiden müsste.

Auch Frankfurt ist keine Weltstadt

Die Lufthansa mache übrigens in Frankfurt, so Isler, bereits etwas Ähnliches wie «De-Hubbing». Allerdings sehe dort die Situation insofern etwas anders aus, als die Lufthansa viele Langstreckendestinationen mehrmals und nicht nur einmal am Tag bediene. Ein verpasster Anschluss in Frankfurt sei deshalb für den Passagier im Allgemeinen weniger schlimm als in Zürich. Ausserdem habe die Lufthansa einen Vorteil mit ihrem dichten Kurzstreckennetz, mit dem sie sehr viele Passagiere aus ganz Europa nach Frankfurt «schleppe». Da spiele es beispielsweise keine so grosse Rolle, wenn der Belgrad-Flug nicht auf den New-York-Anschluss abgestimmt ist, weil immer genügend Passagiere nach Frankfurt «tröpfeln, um die Langstreckenröhren zu füllen».

Die SWISS ist natürlich nicht die Lufthansa und Zürich-Kloten nicht Frankfurt-Main. Die Unterschiede könnten kaum grösser sein. Es steht aber nirgends geschrieben, dass das so bleiben muss, auch wenn Zürich selbstverständlich niemals ein Mega-Hub wie Frankfurt wird. In der Rhein-Main-Region, also im Grossraum Frankfurt, wohnen etwa drei Millionen Leute, während in der Rhein-Ruhr-Region, dem Grossraum Düsseldorf, über elf Millionen wohnen. Die Einwohnerzahlen allein reichen also nicht aus, um abschliessend zu erklären, weshalb der Lufthansa-Hub, einer der verkehrsreichsten Flughäfen der Welt, in Frankfurt und nicht in Düsseldorf liegt. Die Gründe sind komplexer und hängen auch mit zufälligen Entscheidungen in der Vergangenheit zusammen. Nach der Wahl des Standortes war es aber primär die Lufthansa, die

Perspektiven des Luftverkehrs in Europa

Marktkonformer, rechtlicher Rahmen für den europäischen Luftverkehr

Die Luftverkehrsunternehmen unterstützen die stufenweise Stärkung der Aussenkompetenz der EU-Kommission für den europäischen Luftverkehr und werden diese Entwicklung konstruktiv und aktiv begleiten. Dies gilt gleichermaßen für das Ziel der Integration europäischer Luftverkehrsbehörden. Erleichterungen der rechtlichen Anforderungen sind eine wesentliche Voraussetzung für verstärkte Kooperationen und Zusammenschlüsse von Luftverkehrsunternehmen. «National Ownership-Klauseln» werden keinen Bestand mehr haben und den Abbau von Überkapazitäten nicht mehr behindern.

Ein europäischer Fonds, getragen von den Unternehmen der Luftverkehrswirtschaft, den Mitgliedstaaten und der EU, soll die Deckung von Risiken aus Terrorakten garantieren. Terror richtet sich gegen das Wertesystem einer freien Welt, nicht gegen die Unternehmen der Luftfahrt. Die Haftungsgarantie gegenüber Terror ist somit wesentlich eine Aufgabe der Gemeinschaft, nicht der besonders exponierten Terrorziele.

Stärkere Vernetzung und Intermodalität

Europa braucht eine kritische Menge grosser Drehscheiben für den interkontinentalen Flugverkehr. Sehr hoher Kostendruck wird das in den nächsten Jahren wieder anziehende Wachstum auf die grossen europäischen Interkontinental-Drehscheiben (Hubs) verdichten. Das Wachstum der Hubs wird gleichzeitig aufgrund der wechselseitigen Abhängigkeit alle anderen Flughäfen positiv beeinflussen. Ohne die Wachstumstreiber «Drehscheiben» würde den Flughäfen in der Fläche eine wesentliche Wachstumsquelle fehlen. Der Kostendruck bei gleichzeitig verfallenden Erlösen wird in der gesamten Branche ungemildert bestehen bleiben und stetige Effizienzsteigerungen aller Beteiligten erfordern.

Der Wettbewerb wird sich verschärfen und weitgehend von national geprägten Airlines und Flughäfen auf klar europäisch ausgerichtete Hub-Verbundsysteme verlagern. Dieser Wettbewerb wird von den global ausgerichteten Netzcarriern getragen.

Das flächendeckende System der Netzcarrier wird auch zukünftig ergänzt werden durch das Angebot so genannter No-Frills-Carrier, die sich auf Nonstop-Dienste ohne Umsteigeverkehr konzentrieren. Eine weitere wichtige Säule des europäischen Luftverkehrssystems wird wie bisher der Ferienflugverkehr darstellen.

Eine erheblich verbesserte Intermodalität in Deutschland und Europa ist unerlässlich. Dieses Ziel kann und wird erreicht werden, ohne dass Zeit- oder Qualitätsnachteile für Passagiere oder Fracht entstehen.

Frankfurt zu einem Hub gemacht hat, erst in zweiter Linie die gar nicht so überaus zahlreiche Bevölkerung im Grossraum Frankfurt.

Die Lufthansa besass früher, als die Airline-Branche noch nicht liberalisiert war und es noch keine LCC gab, einen sehr viel grösseren Heimmarkt als die Swissair. Ein grosser Teil Deutschlands war mehr oder weniger Lokalmarkt mit entsprechend hoher Profitabilität. Das war für die Swissair so lange kein Problem, als die Preise noch abgesprochen waren. Erst nach der Liberalisierung des Luftverkehrs wirkte sich der kleine Heimmarkt von Zürich-Kloten auf die Swissair zunehmend negativ aus: Fehlender Lokalverkehr musste durch Anschlussverkehr ersetzt werden, dessen Margen jedoch mehr und mehr erodierten.

Mit dem Aufkommen der vielen LCC ändern sich die Spielregeln erneut. Auch die Lufthansa kann heute auf einer innerdeutschen Strecke wie z. B. Hamburg–Frankfurt nicht mehr beliebige Preise verlangen, sobald diese oder eine ähnliche Strecke zusätzlich noch von einem LCC bedient wird. Und wenn eine Air Berlin den Direktflug von Berlin nach Palma de Mallorca für beispielsweise 50 Euro anbietet, dann hat die Lufthansa keine Chance mehr, diesen Verkehrsstrom via Frankfurt leiten zu können. Sie dürfte nämlich für die beiden Etappen Berlin–Frankfurt und Frankfurt–Palma höchstens je 25 Euro verlangen, was schlicht nicht

Qualität anderer Langstreckenhub. Flugpreise, Frequenzen, Produkt und Vielfliegerprogramme sind wesentliche Kriterien, die den Ausschlag geben, ob der Kunde über den Langstreckenhub Frankfurt oder via Zürich nach Bangkok fliegen wird. Zurzeit sprechen vor allem die Frequenzen und das Viel-

ten. Denn diese ist nicht nur grösser als die Swissair je war. Sie hat auch heute noch einen grösseren Heimmarkt als die SWISS und war zudem 1997 Gründungsmitglied der Star Alliance. Ein wichtiges Element einer solchen Allianz ist die Abstimmung der Flugpläne unter den Allianzpartnern. Davon

«Erst nach der Liberalisierung des Luftverkehrs wirkte sich der kleine Heimmarkt von Zürich-Kloten auf die Swissair zunehmend negativ aus.»

fliegerprogramm leider eher für Frankfurt als für Zürich.

Allianzen: Mehr Verkehr und Ertragssteigerungen

Die Lufthansa hat wie jeder NC wesentlich höhere Sitzplatzkosten als die LCC. Und auch bezüglich der Anteile von Anschlusspassagieren auf dem Langstreckennetz, die im Prinzip bei vollen oder gut ausgelasteten Flugzeugen so tief wie möglich sein sollten, sind die Unterschiede zwischen der SWISS und der Lufthansa kleiner als es das schiere Grössenverhältnis der beiden Airlines oder auch der beiden Länder Schweiz und Deutschland vermu-

profitiert die Lufthansa in Form von zusätzlichem Anschlussverkehr, der ohne grossen Werbeaufwand für die Lufthansa via Frankfurt, den Lufthansa-Hub, geleitet wird. Bedeutend sind auch die durch Allianzsynergien möglichen direkten Ertragssteigerungen und Kosteneinsparungen. Insgesamt soll die Lufthansa bereits im Jahr 1998 einen Nutzen von ungefähr 500 Millionen D-Mark aus ihrer Allianzpartnerschaft erzielt haben. Man könnte also fast behaupten, dass die Star Alliance den kleiner werdenden Heimmarkt der Lufthansa teilweise zu kompensieren hilft.

Was für die riesige Lufthansa gut ist, ist für die kleine SWISS von essenzieller Bedeutung: der Eintritt in die oneworld-Allianz – je schneller, desto besser. Denn gerade für eine Airline mit kleinem Heimmarkt zahlt sich eine gute Einbindung in eine starke Allianz, deren weltweites Streckennetz und das zugehörige Vielfliegerprogramm aus. Wird Zürich beispielsweise eine bevorzugte Destination der American Airlines in Europa, ein Bindeglied für den Verkehr zwischen Spanien (Iberia) und Osteuropa oder ein «Ansaugpunkt» für den Verkehr via Helsinki (Finnair) nach Ostasien, dann bedeutet das mehr Verkehr für Zürich und den oneworld-Partner SWISS. Und sollte der einst auch noch das «Qantas-Känguru» aus Australien nach Zürich hüpfen, dann würde unser Land direkt mit einem neuen Kontinent verbunden werden, was die Positionen von Zürich und der SWISS weiter stärken könnte.

Interessant ist der Fall der American Airlines (AA), welche sich für die SWISS und Zürich bereits heute als hilfreich erweist, in Zukunft aber noch stark an Bedeutung gewinnen könnte. Denn via London Heathrow kann die AA den Langstreckenverkehr nach Europa nicht mehr wie gewünscht ausdehnen, Heathrow platzt bereits heute aus allen Nähten. Die AA ist deshalb an der SWISS als Feeding- bzw. Defeeting-Airline



Der Eintritt in die oneworld Allianz ist für die SWISS von essenzieller Bedeutung.

mehr rentabel wäre. Frankfurt als Kurzstreckenhub kommt also durch das Aufkommen der LCC genauso unter Druck wie Zürich, und der Heimmarkt der Lufthansa wird entsprechend kleiner. Etwas anders sieht es dagegen für die Langstreckenhub aus. Diese werden nicht von den LCC unter Druck gesetzt, sondern durch die Existenz bzw. die

ten liesse. Bei der SWISS machen die Anschlusspassagiere auf der Langstrecke im Moment etwa 60 Prozent aus, während dieser Anteil bei der Lufthansa erstaunlicherweise ebenfalls über 50 Prozent liegt.

Es wird nun allerdings kaum so weit kommen, dass wir uns um das Überleben der Lufthansa ernsthaft Sorgen machen müssen.

an guter Lage in Zentraleuropa sehr interessiert und könnte nach unserem Eintritt in die oneworld gewisse Langstreckenflüge, die heute noch andernorts in Europa landen, nach Zürich umleiten, wo die SWISS dann natürlich gerne die Weiterverteilung

men Preisdruck durch die LCC, die wesentlich günstiger produzieren als die NC. Dafür verantwortlich sind aber weniger die Pilotenkosten – schon gar nicht bei den im internationalen Vergleich günstigen Piloten der SWISS-Mainline. Ausschlaggebend für

ist sie ohne Einbindung in eine Allianz immer noch so gross, dass wir uns gehörig anstrengen müssen, um diese Flugzeuge regelmässig und genügend profitabel zu füllen. Ein wichtiger Schritt für die SWISS ist deshalb der Allianzbeitritt, der zu mehr Verkehr in Zürich führen wird. Eine geschickte Einbindung in die oneworld kann zudem über gemeinsame Marketing- und Verkaufsbemühungen und die Koordination der Vielfliegerprogramme zu wesentlichen Ertragssteigerungen führen. Natürlich sind in einer Allianz auch Kosteneinsparungen möglich – sei das durch eine operative Zusammenarbeit, also beispielsweise durch die Benützung gemeinsamer Infrastruktur oder die Kooperation bei der Entwicklung von IT-Programmen, oder sei das durch das eTicketing. Grössere Kosteneinsparungen sind allerdings erst in einer mehr oder weniger gefestigten Allianz möglich und stehen deshalb bei den Allianzüberlegungen der SWISS im Moment noch nicht im Vordergrund.

Die Aussichten für die SWISS sind also gut: Während Flugpreise und Produkt bereits heute absolut wettbewerbsfähig sind, werden nach dem Allianzbeitritt die Anzahl der Destinationen, die Frequenzen und vor allem das Vielfliegerprogramm eine massive Aufwertung erfahren. Ob die Chance genutzt werden kann, hängt allerdings nicht allein von der SWISS und der Allianz ab, sondern auch von den Rahmenbedingungen in Zürich und dem Willen der Schweiz, ihre eigene interkontinentale Airline weiterhin zu unterstützen. Auch hier wären beachtliche Schritte nötig. Denn der Flughafen Zürich und die SWISS sind keine Spielzeuge für Manager und Piloten, sondern wichtiger Bestandteil des Wirtschaftsstandortes Schweiz. ■

«Dazu gilt es zu bemerken, dass wegen der äusserst knappen Margen in unserer Branche schon kleine Prozentanteile an Kosteneinsparungen letztlich den Unterschied zwischen Erfolg und Misserfolg ausmachen können.»

übernehmen würde – falls nötig. Denn sicher würden einige amerikanische Passagiere neu auch in Zürich aussteigen, wovon die Schweizer Tourismus-Branche profitieren könnte.

Noch immer hat die SWISS nicht alle Probleme gelöst. Die grosse Restrukturierung, welche trotz eindringlicher Warnungen – auch von Seiten der AEROPERS – viel zu spät an die Hand genommen und lange nur zögerlich umgesetzt wurde, hat aber endlich grosse Fortschritte gemacht. Die Kosten sind heute unter Kontrolle, und die Zahlen des ersten Quartals 2004, in welchem die SWISS auch ohne volle Allianzbindung über Budget war, sind sehr ermutigend. Die SWISS ist ausserdem zuversichtlich, dass die Probleme im Zusammenhang mit dem Vielfliegerprogramm bald gelöst werden können und sie anschliessend als Vollmitglied in die oneworld-Allianz aufgenommen wird. Mit dem tatsächlich weltweiten Streckennetz, das die SWISS dann anbieten können, wird sie auch für diejenigen Firmen wieder interessant, die sich nach dem Grounding von ihr abgewendet haben. Lukrative Marktanteile könnten der Lufthansa vielleicht wieder abgerungen werden, was die Bilanz mit dem für uns nach wie vor sehr wichtigen deutschen Markt markant verbessern würde. Sehr günstig wirkt sich in diesem Zusammenhang auch die Tatsache aus, dass die SWISS weiterhin mit erfreulicher Regelmässigkeit internationale Preise gewinnt, sogar gegen ganz grosse Konkurrenten.

Fazit: Die SWISS ist auf gutem Weg

Durch das Aufkommen der LCC hat sich das Umfeld für den kontinentalen Flugverkehr verändert: Einst profitable Lokalstrecken leiden zunehmend unter dem enor-

den höheren Kosten der NC sind vielmehr folgende Tatsachen: Erstens, dass die NC auch im Kontinentalverkehr – dem Bereich, wo sie von den LCC direkt angegriffen werden – wegen der Hub-Organisation teure Kompromisse eingehen müssen; und zweitens, dass die NC auch ihren Economy-Passagieren ein Produkt anbieten, das insgesamt immer noch wesentlich individueller ist als das Produkt der LCC.

Die SWISS hat deshalb in einem ersten Schritt ihre Flottengrösse massiv reduziert, unrentabel gewordene Strecken gestrichen und als eine der ersten Airlines die Kosten für das Economy-Catering vollständig eliminiert. Momentan macht sie sich intensive Gedanken über einen Paradigmenwechsel im Kontinentalverkehr, der uns im Rennen mit den LCC möglicherweise einen wesentlichen Schritt vorwärts bringt, ohne dass dieser von den LCC gekontert werden könnte.

Die SWISS besitzt heute eine Langstreckenflotte, deren Grösse kritisch ist: Einerseits darf sie nicht weiter verkleinert werden, weil sonst die Attraktivität des SWISS-Langstreckennetzes für die wichtigen Vielflieger verloren ginge, der Hub Zürich also zusammenbrechen könnte. Andererseits

Nostalgie im **BUCHAIRCENTER**

Jetzt erhältlich!

Orville & Wilbur Wright

Schaffhauserstr. 76, 8152 Glattbrugg

Telefon: 01 874 1 747 Fax: 01 874 1 757 e-mail: jp@buchair.ch Internet: www.aviation-center.ch

Öffnungszeiten: Mo – Fr 09.00 – 20.00 Sa 09.00 – 16.00



Coronado 1:100

Civilized thinking

Dies ist kein Bonus!

Hab ich auch gar nicht behauptet! Sieht ja jedes Kind, dass dies kein Bonus ist. Ein Bonus ist schliesslich eine Gutschrift, und dieses hier ist höchstens eine Schlechtschrift oder eine Bösschrift oder wie Sie auch wollen, aber sicher kein Bonus. Bonus kommt ja aus dem Lateinischen, was wiederum fast zu einer Modesprache geworden ist, seit dieser australische ex-Mad Max und Sektenheini einen besinnlichen Film über Jesus gemacht hat, worin der Hauptdarsteller und seine zwölf Kumpels aramäisch und mit dem Pontius Pilatus eben lateinisch parlieren, was den Amerikanern vermutlich ziemlich spanisch vorkommt. Dank diesem Kulturschock wissen deshalb cinematisch gebildete Zeitgenossen, dass bonus vom französischen «bon» wie gut oder Gutschein kommt und was Bonus deshalb wirklich heisst: nämlich «die Gabe, die Belohnung», für «treffliche, vorzügliche» Leistungen.

Also im übertragenen Sinn, einfach mal so als Beispiel, als Dank für die Erreichung spezieller Ziele wie beispielsweise einem florierenden Geschäftsgang, oder wenigstens der dramatischen Reduktion eines gigantischen Defizits, oder zumindest der Einhaltung des Versprechens einer schwarzen Null. Wenn dann diese Null aber weder schwarz noch Null, sondern ziemlich rot und ziemlich darunter ist und auch sonst die Ziele im weiten Bogen verfehlt wurden, aber immerhin der Turnaround eingeleitet wurde (wir kriegen schliesslich auch für jeden Turnaround eine beträchtliche Belohnung in Form des Déplacements), so sollte man sich nichtsdestotrotz der «tüchtigen, trefflichen, vorzüglichen, loyalen» (Anm. d. Aut.: in Anführungszeichen alles Bedeutungen von «bonus» (ich hasse ja prinzipiell Gänsefüsschen, aber hier sind sie einfach mal unentbehrlich)) Führerschaft gegenüber «gütig, wohlwollend und gnädig» erweisen und ihnen eine «Ehrerbietung» in Form eines kleinen, eben, variablen Salärelements darbringen, um sie quasi von ihren Abwanderungsgelüsten ein wenig abzulenken. Bonus gleich Trostpreis? So stehts aber nicht im Wörterbuch. Ist ja auch schon uralt!

Dies ist also definitiv kein Bonus!

Würd ich auch nie behaupten. Bin ja nicht lebensmüde. Dies ist vielleicht eine Kolumne, aber auch das nicht ganz richtig, weil columna kommt ja auch aus dem hollywood-aramäischen oder australateinischen und heisst «die Säule», und von einer Säule kann hier weisgott nicht die Rede sein, auch wenn so ein Bonus natürlich etwas ganz Tolles für die dritte Säule sein kann. Ansonsten aber sind grössere Beträge wie etwa Nachlasszahlungen, Abgangszahlungen oder Bonuszahlungen eher ein Ärgernis, weil sie rufen den Fiskus («geflochtener Geldkorb») auf den Plan, und der sagt: «Gib mir einen Drittel!», und so kann man den ganzen Geldsegen gar nicht mehr recht geniessen.

Also wenn man – wieder so ein weit hergeholtes fiktives Beispiel – wenn man beispielsweise seinen Chefjob verlässt und vielleicht circa 2.5 Millionen Franken (gleich 3 Jahreslöhne à 300'000 Franken) Abgangsentschädigung erhält, was ja heutzutage recht bescheiden ist, dann ist das überhaupt kein reines Zuckerschlecken, weil es ist schwierig, mit soviel Geld umzugehen, vor allem, wenn man darin eventuell nicht so talentiert ist. Die Gefahr ist gross, dass man sich vielleicht im anfänglichen Überschwang ein paar schöne neue Autos zulegt und diese von seinem Lieblingsmaler Teiler Brunée elegant bemalen lässt oder dass man seinen Buben neue teure Velos kauft, dem jüngeren ein schönes kleines brasilianisches, dem älteren ein schönes grosses aus Frankreich, und bald schon wird der kleine Bruder sagen, er wolle auch endlich auf einem grossen französischen Velo und endlich mehr Sackgeld und überhaupt, und man zwackt dem grösseren dies und das ab und es gibt eine komische Stimmung und einen Bruderzwist und man ist nicht mehr so recht «united for excellence» und und, man kennt das ja auch zur Genüge aus der aramäischen Literatur mit diesem Kain und Abel (nächster Film von Mel).

Man könnte sich natürlich auch einen Budgetberater nehmen und der macht einem einen Businessplan und wenn man ihn nicht erreicht noch einen zweiten und einen dritten, man müsste sogar von den bestellten Velos einige wieder abbestellen und am Schluss noch die Benzingscheine verhökern und dies und das, um auf einen grünen Zweig oder eine schwarze Null zu kommen, oder sich vielleicht auf eine einsame Alp zurückziehen und ein Buch schreiben über das Gute und das Böse («malus bonusque»). Aber das war jetzt alles etwas gar realitätsfern; diese langen Nachtflüge sind einfach nicht gesund fürs Hirn. Eigentlich wollte ich Ihnen ja nur erklären, dass dies kein Bonus, sondern eine Glosse war.

pk2@bluemail.ch

«We were excited and ready to go just doing our job»

On January 31, 1971, Navy Captain Dr. Edgar Mitchell embarked on a journey into outer space that resulted in becoming the sixth man to walk on the moon. The Apollo 14 mission was NASA's third manned lunar landing. This historic journey ended safely nine days later on February 9, 1971. It was a crucial time in the history of mankind. Exclusively for the «Rundschau», Dr. Edgar Mitchell kindly accepted to share his experience on this heroic expedition to the moon with us.

Interview: Lukas Viglietti, SFO A320

Fotos: Nasa

«Rundschau»: There were fewer than sixty astronauts selected for the Apollo program. I can imagine that competition was tough during the selection?

Edgar Mitchell: At this time, many people were interested in travelling to space. In my particular group I think there were 19,000 applicants and at the end only 19 were selected. So, our chance of being chosen was small. It is long ago, but I also remember that we had a good time.

«RS»: Which criteria were used to select a crew for a moon mission?

EM: The people who had been selected before me, the initial astronauts like Alan Shepard, who was my team-mate, were seniors. They also have had experience, so generally they had been higher in the selection order than astronauts who came later. It was like in any selection process of a company, the people with the most experience and seniority and those who had demonstrated adequate skills were selected.

«RS»: How did you convince yourself that going to the moon was the right decision?

EM: No doubt about that! We had the capability to do it. Exploration, opportunity to

«We just concentrated on the job and kept it simple.»



Apollo 14 astronaut Dr. Edgar Mitchell

go to the moon and try to discover, for sure it was what I wanted to do!

«RS»: Was there a discussion with your family necessary to deal with that issue?

EM: No. We had been selected into the program. It was no longer a decision to be in the team or not. Since I had also decided to be in the team there was no reason for me not to go.

«RS»: Were you aware of the risk of such a mission?

EM: That is hard to say, but the designed criteria for a mission was about 99.99% success. It is what we tried to achieve. Anyway, we didn't lose anybody in the Apollo program going to the moon.

«RS»: How were you prepared to manage the stress of such a mission?

EM: We had trained well. We were excited and prepared to go just doing our job. We were all test pilots, we knew how to behave in a stress situation. We just concentrated on the job and kept it simple.

«RS»: What kind of emotion did you feel during your walk on the moon?

EM: First, we didn't have much time for experiencing emotions. Time was running. We were simply too busy. But the notion of being an explorer, of being where humans had never been before, that was pretty exciting. But then the clock is ticking away and you have to get back to your job and work. That was what we did.

«RS»: Then, back in the lunar module, did you have time to think about the experience?

EM: Not too much. I mean, we had time to collect ourselves and to rest a little. We didn't have time just to sit around and chat, there was something to be done every minute and we had to sleep. This was a very busy time.

«RS»: Was there a potential for conflict during such a flight?

EM: There may have been, but we didn't really have any conflicts in our team. We were well prepared and considered ourselves professionals. We knew the job and we did it. We trusted each other to a great extent and tried to do the job for the team.

«RS»: During your second exploration on the moon, you didn't agree with Shepard in regard to the way to go to Cone Crater. What happened?

EM: I was actually the expert of the lunar surface activity but Alan Shepard was the commander and he relied on me heavily. On the other hand, during the expedition to Cone Crater, he took us too far to the east as opposed to the north and we had a disagreement about that but we got to try going on.

«RS»: Not having found Cone Crater was a frustration for you. Why didn't you find it?

EM: It had to do with the undulations on the surface on the moon, they were like sand in a desert area. Our maps were made from photographs taken from the moon orbit. So we weren't prepared for the roughness of the terrain and we couldn't see our landmarks, either. That is why we did that long track on our excursion on the moon.

«RS»: Finally Shepard decided not to walk further but to use the remaining time to gather more samples. Weren't you frustrated by his decision?

EM: No, we were actually at the limit of our oxygen and water and we had gone as far as we could go. Without ever recognizing it, we were only 20 meters from the crater rim but we just couldn't see it.

«RS»: But at the end of this journey, Shepard used time to play two golf balls. Maybe just this time could have been used to find Cone Crater?

EM: Shepard took not more than 30 seconds to play his two golf balls, so he didn't lose so much time. It wasn't a big deal!

«RS»: How big was the probability of not being able to restart the lunar module for the take-off from the moon?

Mission Summary

The Apollo 14 mission achieved the third lunar landing. The lunar module «Antares» landed in the Fra Mauro highlands, the same area that was to be explored on Apollo 13. The landing site thus offered an opportunity to sample material that had been shocked during one of the major cataclysmic events in the geological history of the moon and thereby to determine the date of the event. Thus, a landing at the Fra Mauro Formation, in principle, should offer an opportunity to sample the most extensive vertical section available of the primordial moon. The crew's traverse capability was improved by a two-wheeled cart that enabled the crew to transport tools and samples with greater ease. Two extraveicular activity (EVA) periods were planned. The principal objectives of the first EVA were to collect geological samples and to deploy an experiments package. The second EVA was largely devoted to a geological sampling traverse toward Cone Crater, with several other experiments being conducted along the traverse.

Crew:	Alan B. Shepard, commander Stuart A. Roosa, command module pilot Edgar D. Mitchell, lunar module pilot
Launch:	January 31, 1971 at 21:03:02 UTC Kennedy Space Center Launch Complex 39A
Landing Site:	Fra Mauro (3.65 S, 17.47 W)
Landed on Moon:	February 5, 1971 at 9:18:11 UTC
Total EVA duration:	9 hours 21 minutes
Time on Lunar Surface:	33 hours 31 minutes
Moon Rocks Collected:	42.9 kilograms
LM Departed Moon:	February 6, 1971 at 18:48:42 UTC
Returned to Earth:	February 9, 1971 Splashdown at 21:05:00 UTC
Mission duration:	9 days 1 min 58 sec.

EM: Poor. Because we had multiple backup systems to start the lunar module and so we weren't concerned about it at all. We just went through the procedures.

«RS»: What kind of emotion did you feel once leaving the moon in your lunar module?

EM: A special feeling because we knew we would not be coming back. We were leaving it for ever. So we felt nostalgic, but at the same time we had work to do. We were busy at this point and prepared the next step of the mission. We had to fly that machine and that took most of our effort.



The Lunar Module «Antares»

Facts on the Apollo Program

Saturn V, including the Apollo spacecraft, is 110 m tall and, fully loaded, 2812 tons. 12 minutes after lift-off, it reaches about 185 km high and 28,157 km/h velocity on the earth orbit.

The Saturn V launch vehicle contains 3,633,600 liters propellant.

The first-stages fuel pumps push fuel with the force of 30 diesel locomotives.

The five first-stage engines equal 160,000,000 horsepower.

The command module offers 2 meter cube per man. By comparison, the Mercury spacecraft offered 1,6 meter cube for its one traveler, and Gemini provided 1,2 meter cube per man.

The possibility of a micrometeoroid as big as a cigarette ash striking the command module during an 8-day lunar mission has been computed as 1 in 1230.

The Apollo command module can sustain a hole as large as 7 mm in diameter and still maintain the inside pressure for 15 minutes, which is considered long enough for an astronaut to put on a spacesuit.

The angular accuracy requirement of midcourse correction of the spacecraft for all thrusting maneuvers is one degree.

During the nine-day Apollo 14 mission, the astronauts were exposed to radiation roughly equivalent to 24 thorax X-rays.

«RS»: In space, you did an experiment with telepathy. Which results did you achieve?

EM: I did that in between on the flight back to earth and it's exactly the same experiment that had been done in laboratory, except we had 200,000 miles between the earth and us. The results that came out were comparable with those obtained in the laboratory.

«RS»: What has changed in your philosophy of life once back on earth?

EM: I think I've surely more turned to nature itself. It's quite an extraordinary experience to see the earth from that perspective. For me, the proper experiment was to look through the window coming home. The workload was much reduced coming home. And to see heaven with the stars, the galaxies, the earth and the moon from an extraterrestrial perspective raised the existential questions again for me: Who are we, where are we going?

«RS»: What would you answer to somebody saying the moon landings were a hoax?

EM: They are just looking for a little fame and money. They are quite misguided about the facts.

«RS»: What are you doing now?

EM: I have spent 30 years working on new concepts, in particular at the issue of

«I think I've surely more turned to nature itself.»

how to really explain the mind and consciousness in scientific terms. Those questions I have been pushing for many years.

Dr. Edgar D. Mitchell was born on September 17, 1930, in Hereford, Texas. He received a B.S. in Industrial Management from the Carnegie Institute of Technology in 1952. He also received a B.S. in aeronautical engineering from the U.S. Naval Postgraduate School in 1961 and a D.S. in aeronautics and astronautics from the Massachusetts Institute of Technology in 1964. He was chosen with the fifth group of astronauts in 1966 and was back-up lunar module pilot for Apollo 10 and Apollo 16.

After retiring from the Navy in 1972, Dr. Mitchell founded the Institute of Noetic Sciences to sponsor research into the nature of consciousness as it relates to cosmology and causality. In 1984, he co-founded of the Association of Space Explorers, an international organization of those who have experienced space travel.

He is the author of «Psychic Exploration», 1974, «The Way of the Explorer», 1996 (revised edition, 2001), as well as dozens of articles in both professional and popular periodicals. He has spent the last 30 years studying human consciousness and psychic and paranormal phenomena in the search for a common ground between science and spirit.

Dr. Mitchell has received many awards and honours including the Presidential Medal of Freedom, the USN Distinguished Medal and three NASA Group Achievement Awards. He was inducted to the Space Hall of Fame in 1979 and the Astronaut Hall of Fame in 1998.

«RS»: Do you also believe in UFOs?

EM: Yes, I am personally well informed and I have been briefed by knowing people. I have no first-hand experiences but I have talked with those who have been in government, intelligence and military. They are supposed to know and they gave me confidence that we have been visited.

«RS»: Have you heard about the crash of a UFO in Roswell in 1947?

EM: Yes, I know about it. But I don't know anything specific except that my family were ranchers in that area, and we know people involved in that event. And there were many. My grandparents also knew from a rancher who found a piece of that object.

«RS»: Has an astronaut ever claimed to have seen a UFO?

EM: Not in space, but in military. There are those who have claimed experiences like Gordon Cooper, for example, and some others.

«RS»: Have you ever been to Switzerland?

EM: Yes, a few times and I flew also with Swissair.

«RS»: And do you know our new airline SWISS?

EM: I understood that you were going through a restructuring process and financial difficulties, trying to get the thing together. ■

«Keep on running» – IFALPA im Wandel

Die «International Federation of Airline Pilots Associations (IFALPA)» nennt sich «the Global Voice of Pilots», und ihre Botschaft lautet «promoting the highest level of aviation safety world-wide and providing services, support and representation to all its Member Associations».

*Text: Alex Schönenberger, Spezialist
Aussenbeziehungen, SF/O A330/340*

Selbstverständlich befindet sich auch die IFALPA – wie die gesamte Luftfahrt – im Wandel. Zu den angestammten und weiterhin aktuellen Bereichen wie Safety, Security und Unterstützung von Mitgliedern während Arbeitskonflikten kommen heute einige neue Tätigkeitsfelder im Zusammenhang mit der Globalisierung und teilweisen Liberalisierung der Weltwirtschaft hinzu. Zusammengefasst lässt sich sagen, dass sich die IFALPA heute von einer rein technischen hin zu einer vermehrt wirtschafts- und sozialpolitischen Organisation erweitert.

Politische vs. pilotische Interessen

Um nur einige der aktuellen Beispiele zu nennen: In Afrika bestehen immer noch gravierende Mängel in den Bereichen Navigation, Kommunikation und Flugsicherung. Die IFALPA weist seit Jahren in verschiedenen Gremien darauf hin, führt einerseits eine berüchtigte «Black star list», engagiert sich aber andererseits auch, wo immer möglich, für die Verbesserung der Situation. Ein anderes Thema sind politische vs. pilotische Interessen bezüglich An- und Abflugverfahren gewisser Flughäfen (Beispiele wohlbekannt...). Hier geht es darum, relevante Aspekte der Flugsicherheit, wie Windverhältnisse, Pistenlängen, Navigationshilfen, Flugzeugkategorien etc., in die öffentliche Diskussion einzubringen, und, wo nötig, zu erklären. Es darf nicht sein, dass diese Aspekte, die direkt mit der Sicherheit für alle zu tun haben, lokalen Partikularinteressen geopfert werden. Auch der Bereich Security bleibt hochaktuell. Bekannt sind beispielsweise die einseitigen und äusserst kurzfristigen Forderungen nach so genannten «Sky Marshals». Bei uns in der Schweiz existieren diesbezüglich seit längerer Zeit genaue Vorschriften und Verfahren, die insbesondere die Zusammenarbeit mit den Flugzeugbesatzungen vernünftig regeln. Viele andere



Die gesamte OCCC-Pilotengruppe (oneworld Cockpit) mit den Schweizer Vertretern Alex Schönenberger (kniend, Zweiter von rechts) und Marc Vionnet (stehend, Dritter von links)

Länder jedoch wurden in den letzten Monaten mit diesem Thema überrascht. Wer kommt an Bord? Wie ist die Bewaffnung? Wie sind die Verantwortlichkeiten geregelt? Wer hat welchen Auftrag? Oft wurden unüberlegte Prozesse gestartet, ohne die Besatzungen zu informieren, geschweige denn einzubeziehen. Für die IFALPA ist es unabdingbar, dass genaue Verfahren schriftlich festgehalten und unter den Besatzungen genügend kommuniziert werden, bevor ein Bordkommandant «Sky Marshals» auf seinem Flug akzeptieren kann.

Spürbare Folgen der globalisierten Weltwirtschaft

Ein Thema, das die IFALPA im Zusammenhang globaler Veränderungen zunehmend beschäftigt, ist die Struktur ihrer Organisation, d. h. die Frage nach der optimalen Vertretung von Piloteninteressen im internationalen Bereich. Die traditionelle Vertretung strebt in jedem Staat einen nationalen Dachverband an, der dann seiner-

«« An African proverb holds that, each morning a gazelle wakes up knowing it must out-run the fastest lion or be eaten

And every morning, the lion wakes up knowing that it must out-run the slowest gazelle or starve

Gazelle or lion,
every morning you must run »»

seits in einer Regionalgruppe pro Kontinent (Beispiel Europa: PEC, Pan European Conference) sowie auch direkt im globalen Dachverband Mitglied ist. Wirtschaftspolitische Realitäten wie die EU haben nun aber auch zu anders gelagerten Interessengruppen, wie z. B. der ECA, European Cockpit Association, geführt. Am 1. Mai dieses Jahres wird die EU gleich zehn neue Mitgliedstaaten aufnehmen. Das hat zur Folge, dass sich die ECA neu organisieren muss. Die Grösse wird zunehmen, und für uns – die SwissALPA – wird der europäische Dachverband immer mehr zum entscheidenden Sprachrohr. Konkret: Althergebrachte IFALPA-Strukturen genügen den Herausforderungen der Gegenwart teilweise nicht mehr und müssen angepasst werden.

Ein anderes aktuelles Thema in der IFALPA sind die globalen Tendenzen in unserer Branche. Professionelle Mitarbeiter der IFALPA sowie externe Referenten, beispielsweise der CFO von Qantas, haben in Sydney mit eindrucksvollen Präsentationen davon berichtet: Die globalisierte Weltwirt-

Besuchen Sie uns vom 18.-20. Juni auf der AVIA EXPO Lyon

AIRPARK SPANIEN

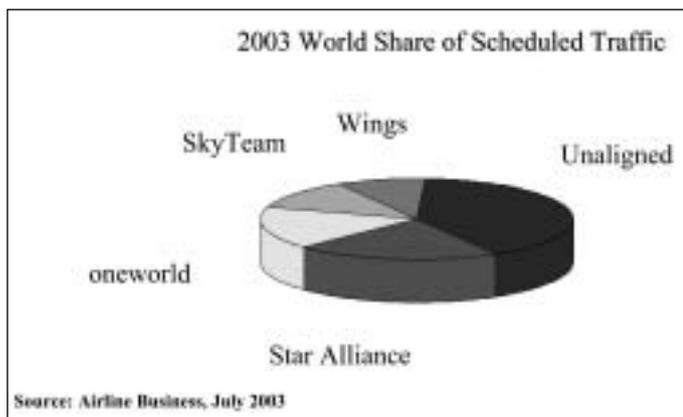
Besuchen Sie uns vom 17.-19. Juni auf der IMAS Friedrichshafen

www.globalcosta.com - info@globalcosta.com - Tel.: +34 968 156 505 Fax: +34 968 156 506

schaft verstärkt den Trend zur Zusammenarbeit von Airlines in übergeordneten Allianzen. 2004 sind ca. zwei Drittel aller Main-Carrier Mitglied in einem Verbund. Seit kurzer Zeit bestehen auch Allianzen im Cargo-, Charter- und LCC-Bereich (LCC, Low Cost Carrier). Hauptziele sind dabei Ertragsteigerungen durch optimierte Netz-

Verbandes) aktiv sind im Gegensatz zu nationalen Dachverbänden (SwissALPA-Teil unseres Verbandes), die in der Regel Berufspiloten verschiedener Tätigkeitsgebiete und Firmen, inkl. Charter und Helikopter, vertreten. Diese Abgrenzung fällt nicht nur in der Schweiz vielfach schwer. Während die OCCC für uns die grösste unmittelbare Bedeutung hat, ist die Dynamik bei den Gruppen der Allianzen Skyteam (AF) und Wings (KLM) am grössten. Der Merger von AF und KLM hat natürlich auch Auswirkungen auf deren Pilotencorps, und deshalb sind diese auch schon aktiv aufeinander zugegangen. Es bestehen heute schon umfangreiche Absprachen, die auch den Fall einer eventuell zukünftig zusammengelegten Operation abdecken. Diese Zusammenarbeit unter Verbänden hat Pioniercharakter und wird deshalb von der weltweiten Pilotenschaft interessiert verfolgt.

hängigen Gerichtsverfahren. Finnair kämpft an allen Fronten und packt neue Chancen im Wachstumsmarkt Asien (Frequenzerhöhungen mit MD11!). BA und Iberia schliesslich haben ebenfalls interne Probleme und sind dadurch absorbiert. Von dem von vielen utopisch erhofften Rettungsanker für uns Schweizer kann folgedessen auch als oneworld-Mitgliedkandidat (Vollmitglied sind wir entgegen anders lautenden euphorischen Informationen vom letzten Herbst immer noch nicht, doch alles ist auf gutem Weg...) keine Rede sein. Realität ist, dass niemand darauf wartet, unsere Probleme lösen zu dürfen.



Globale Airline-Allianzen

werke, Kostensenkungen durch gemeinsame Einkäufe und die Erhaltung von Marktanteilen durch vermehrte Kundenbindung. Was bedeutet dies aber für uns als Stakeholder und Arbeitnehmer? Wie organisieren wir uns neu? Wo sehen wir selber die Rolle der Berufsverbände? Selbstverständlich wurden diese Fragen in Sydney auch diskutiert und leiten über zum nächsten Thema.

Trends in der Zusammenarbeit unter Piloten

Parallel zur Entstehung und Entwicklung der wachsenden Airline-Allianzen sind in den letzten Jahren globale Organisationen von Pilotenverbänden entstanden. Jede bedeutende Allianz kennt heute ihr Pendant auf Pilotenseite. Fünf Gruppen sind besonders gut organisiert, und sie haben sich anlässlich der IFALPA-Jahreskonferenz gegenseitig über die neusten Entwicklungen aufdatiert. Die meisten davon treffen sich halbjährlich:

- Oneworld Cockpit Crew Coalition
- Skyteam Pilot Alliance
- Wings Pilot Coalition
- Association of Star Alliance Pilots
- TUI Pilots Group

Charakteristisch für alle Gruppen ist die Tatsache, dass darin teilweise firmengebundene Verbände (AEROPERS-Teil unseres

Verbandes) aktiv sind im Gegensatz zu nationalen Dachverbänden (SwissALPA-Teil unseres Verbandes), die in der Regel Berufspiloten verschiedener Tätigkeitsgebiete und Firmen, inkl. Charter und Helikopter, vertreten. Diese Abgrenzung fällt nicht nur in der Schweiz vielfach schwer. Während die OCCC für uns die grösste unmittelbare Bedeutung hat, ist die Dynamik bei den Gruppen der Allianzen Skyteam (AF) und Wings (KLM) am grössten. Der Merger von AF und KLM hat natürlich auch Auswirkungen auf deren Pilotencorps, und deshalb sind diese auch schon aktiv aufeinander zugegangen. Es bestehen heute schon umfangreiche Absprachen, die auch den Fall einer eventuell zukünftig zusammengelegten Operation abdecken. Diese Zusammenarbeit unter Verbänden hat Pioniercharakter und wird deshalb von der weltweiten Pilotenschaft interessiert verfolgt.

Komplexe Situation auch innerhalb der OCCC

In Sydney hat sich die OCCC unmittelbar vor der IFALPA-Konferenz zu ihrem halbjährlichen Meeting getroffen. Jeder Verband der oneworld-Airlines war mit ungefähr zwei Vertretern präsent, die sich mittlerweile auch persönlich recht gut kennen. Bereits vor dem Meeting hatten wir uns wie üblich einen so genannten «Industrial Report» zugeschickt, der die Geschehnisse in der eigenen Firma sowie im eigenen Verband in den letzten sechs Monaten zusammenfasst. Dadurch konnten die mündlichen Updates kurz gehalten werden. Auffallend war für uns, dass alle Verbände einem Druck auf ihre Arbeitsbedingungen ausgesetzt sind, sei es durch rote Zahlen ihrer Firmen oder zunehmende Konkurrenz von LCC mit schlechteren Bedingungen für das Personal. Bei Cathay und Qantas werden zurzeit schwarze Zahlen geschrieben, was den Druck reduziert. Bei AA ist die Situation immer noch instabil nach dem knapp vermiedenen Aus vor einem Jahr. Bei JAL und LAN Chile herrschen immer noch massive Arbeitskonflikte mit mehre-

Zusammenarbeit bringt konkrete Ergebnisse

Neben der allgemeinen Lagebeurteilung und Horizonterweiterung hat aber das OCCC-Meeting auch konkrete Ergebnisse gebracht. Der Datenaustausch bezüglich GAV-Inhalten wurde weiter intensiviert. Fast alle Verbände sind zurzeit in Verhandlungen in Teilgebieten ihrer Gesamtarbeitsverträge involviert und schätzen den internationalen Benchmark. Ein Vergleich verschiedener STBY-Konzepte hat uns gezeigt, dass wir die einzigen sind, die bis zum Ende der STBY-Duty einen Einsatz mit maximaler Dutytime akzeptieren, während üblicherweise STBY-Duty mindestens teilweise als Dutytime angerechnet wird (seit kurzem unterstützt durch ein Urteil des europäischen Gerichtshofes für alle Berufe mit Pikettendienst). Solche und natürlich viele andere Vergleichsdaten sind für uns sehr wertvoll und können nur nach dem Prinzip «give and take» und nur durch persönliche Bekanntschaften beschafft werden. Turnusgemäss wird die AEROPERS im Oktober 2004 selber dieses periodische OCCC-Meeting organisieren und durchführen und damit die internationale Zusammenarbeit weitertragen.

Einigkeit herrscht bei allen Verbänden in der OCCC in den folgenden Bereichen: Wir sind denselben Herausforderungen und Bedrohungen der Zukunft ausgesetzt, wir müssen verstärkt die Tatsache kommunizieren, dass die Arbeitsbedingungen für Linienspielen bei der konstant hoch geforderten Arbeitsqualität mehr mit Sicherheitsfragen als mit dem Wohlergehen der Firmen zu tun haben. Und schliesslich ist es eine Tatsache, dass aktive Verbandsarbeit weiterhin auf allen Ebenen dringend nötig ist. Ob Löwe oder Gazelle, das Motto heisst: «Keep on running!»

Swissair-Personal hinterlässt Spuren: In Uganda

Die Swissair ist Geschichte, doch zumindest in einem Lande lebt sie segensreich weiter: in Form eines humanitären Werkes in Uganda. Dieser Tage eröffnete Staatspräsident Museveni bei Entebbe offiziell ein neues SOS-Kinderdorf für 120 Not leidende Kinder. Seine Existenz dankt es einem beispielhaften Einsatz des Personals der einstigen Swissair-Gruppe.

Text und Bilder: Urs von Schroeder

Vom Schrecken gelähmt und kraftlos an die Mutterbrust gekuschelt, wurde bei Gulu im Norden Ugandas ein kleines Mädchen gefunden. Die Mutter war, von Rebellen erschossen, seit zwei Tagen tot. An der südwestlichen Grenze griff ein Mann einen herumirrenden und völlig ausgehungerten Knaben auf, der seine Eltern während des Krieges in Ruanda verloren hatte. Noch immer sind diese beiden Kinder, zwei von zahllosen, von ihrer Vergangenheit gezeichnet, doch sie hatten Glück. Sie fanden dank SOS Uganda ein neues Zuhause, die Wärme einer neuen Familie und eine Zukunft.

Eine Million zusammengetrommelt

Seit Walter Mittelholzer machten in Uganda keine Schweizer Flieger mehr von sich reden. Das sollte sich ändern. Im Jahre 1999 beschloss die Swissair-Gruppe,

damals noch im Aufwind, das neue Jahrtausend mit einer guten Tat zu beginnen und mit Hilfe ihrer Unternehmen alle Möglichkeiten auszuschöpfen, um den Bau eines zweiten ugandischen SOS-Kinderdorfes zu verwirklichen. 68 000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Konzerns machten sich rund um den Globus auf die Socken zu einer beispielhaften Sammelaktion. Mit enormem Engagement und viel Kreativität – zum Beispiel kulturellen, sportlichen und gastronomischen Aktivitäten – kratzten sie Franken, Dollars, Rupien und Pesos zusammen und erreichten, auch dank vieler Einzelspenden, am 23. Juni 2000 das Ziel: eine Million Franken.

Mit diesem Geld – weiter aufgestockt durch einen happigen Konzernbeitrag – war der Bau gesichert. Schon tags darauf erfolgte in Abaita Ababiri in der Nähe des Flughafens Entebbe, auf einem grünen Hügel hoch über dem gleissenden Victoriasee,

der Spatenstich durch die «Nabagereka», Sylvia Nagginda, die hoch verehrte Königin der Provinz Buganda. Ein Jahr nachdem die ersten Kinder einzogen, ist das Werk heute vollendet.

Nestwärme, Bildung und Perspektiven

In den SOS-Dörfern finden verlassene Kinder nicht nur ein neues Dach über dem Kopf, sondern auch die Wärme einer Familie. Diese umfasst in der Regel eine Gemeinschaft von zehn Buben und Mädchen mit einer «Mutter», die sie rund um die Uhr so umsorgt, als wären sie ihre eigenen Kinder. So kommt den Müttern im SOS-Konzept eine zentrale Rolle zu, denn sie bleiben meist lebenslang die wichtigsten Bezugspersonen des ihr anvertrauten Nachwuchses. Eine der Mütter im neuen Dorf in Abaita Ababiri bei Entebbe ist die 34-jährige Harriet Natukunda, die zuletzt Buchhalterin war, bevor sie sich bei SOS bewarb und darauf sorgfältig für ihre neue Aufgabe ausgebildet wurde. Zuerst musste sie sich einige Jahre als «Tante», so etwas wie eine Aushilfsmutter, bewähren, bis ihr die volle Verantwortung für eine Familie übertragen wurde. Zu heiraten und selber Kinder zu bekommen, ist für sie kein Thema mehr. In ihrer jetzigen Grossfamilie ist sie die Mama mit allem, was das beinhaltet.

Das Dorf umfasst zwölf Familienhäuser für 120 Kinder. Es soll keine Insel sein, sondern – ein Prinzip von SOS – auch auf das Umfeld abstrahlen. Dorfbestandteil ist neben einer «Klinik» unter anderem ein Kindergarten, der auch für Kinder der Nachbarschaft offen ist. «Wir denken gesamtgesellschaftlich und wirken darauf hin, dass sich die Kinder geistig, physisch, sozial und moralisch entwickeln», erklärt Kindergartenleiterin Goretti Namusisi. Im Gegensatz zu anderen Dörfern verfügt Abaita Ababiri über keine eigene Schule. Die Kinder lernen auswärts schreiben, rechnen und lebensnahe Naturkunde. Kinder eines SOS-Dorfes haben gute Chancen, den Weg im Leben zu finden. Von Kakiri, dem 1991 entstandenen ersten ugandischen SOS-Dorf, schafften es einige bereits erfolgreich ins Berufsleben und sogar zur Universität.

Ein «Konzern» mit Zukunft

Zu diesem Dorf trugen alle Swissair-Konzernteile mit Herzblut bei. Die sechs, die am meisten Geld aufbrachten, wurden sichtbar durch «eigene» Häuser belohnt. Für die Lebenskosten des Dorfes kommen in- und ausländische Donatoren auf, so auch die Schweizer Freunde der SOS-Kinderdörfer. Die Kinder in Abaita Ababiri wissen, wem sie ihr Glück zu verdanken haben. So strecken sie ungeheissen jedem fremd-



Hoher Besuch: Die Königin der Region Buganda, Sylvia Nagginda, genannt die «Nabagereka», auf Besuch im Swissair-Haus.

ländisch aussehenden Besucher artig ihr Händchen hin oder umarmen ihn spontan, doch was die Schilder an ihren Häusern bedeuten, ahnen sie wohl nur vage: «Swissair House», «Gate Gourmet House», «Swissôtel House», «Nuance House», «Swisscargo House», «Belgian House» (Sabena). Auf wundersame Weise ist in einem Kinderdorf tief in Afrika – erfüllt von Vitalität und Hoffnung in die Zukunft – ein «Konzern» auferstanden, der anderswo untergegangen ist!

SOS, 1949 vom Österreicher Hermann Gmeiner gegründet, führt weltweit 442 Kinderdörfer, 268 Kindergärten, 55 medizinische Zentren, 337 Jugend-, 121 Berufsbildungs-, und 214 Sozialzentren. In der Pipeline sind Dutzende von neuen Projekten.

Ein wahr gewordener Traum

Minister, Diplomaten (nur die Schweizer fehlten!), Geldgeber und SOS-Freunde mussten – allerdings gut unterhalten von trommelnden und tanzenden Kindergruppen – stundenlang ausharren, bis der hohe Ehrengast endlich erschien, um das Dorf offiziell zu eröffnen: Staatspräsident Yoweri Kaguta Museveni. «Kinder werden in einem Mutterleib geboren. Viele von ihnen müssen in einem Mutterherzen wiedergeboren werden», sagte der charismatische SOS-Präsident Helmut Kutin, der sein Leben kompromisslos in den Dienst einer besseren Welt gestellt hat. Er dankte allen, die zum gelungenen Werk beigetragen hatten, und hob die besondere Rolle der Schweizer hervor. Sie, die Fundraiser und Spender der einstigen Swissair-Gruppe, waren vertreten durch Karl Laasner (Münzensammlung und Koordinator zwischen SOS und den einzelnen Firmen), Gustav Bader (Swissair-Personal und SOS-Vizepräsident Schweiz), Martin Müller und Diane Laasner (Gate Gourmet), Beatrice Ganter (Swissôtel), Geert Lemmen und drei Flight Attendants (Sabena). Auch Charlotte Haefeli, Präsidentin von SOS Schweiz, würdigte die Leistungen des Personals des Swissair-Konzerns: «Es



Als Vertreter des Swissair-Personals und Götti des Hauses empfängt Gustav Bader die Königin der Region Buganda.



Ein neues Zuhause gefunden.

hat – unter schwierigen Bedingungen – den Traum dieses Dorfes ermöglicht.»

Nach dem grossen Rummel der offiziellen Eröffnung unter rigiden Sicherheitsvorkehrungen freuten sich alle auf «Mama Nabagereka», die warmherzige Königin, die sich tags darauf viel Zeit nahm, um einen Rundgang durch das Dorf zu machen. Sie wurde in allen Häusern von den Familien und ihren schweizerischen Göttis und Gotten empfangen. Die Kinder in Abaita Abiriri haben Glück gehabt. Noch zahllosen anderen, die im Elend gefangen sind, wäre dieses Glück ebenfalls zu gönnen. ■

Kontakte

Stiftung Kinderhilfe des Swissair-Personals:
www.swissair-kinderhilfe.ch

Schweizer Freunde der SOS-Kinderdörfer:
www.sos-kinderdorf.ch

airjob.ch: Planning with Alternates

«Survivors» werden jene Arbeitnehmenden genannt, welche nach Restrukturierungen und Massenentlassungen im Betrieb verbleiben. Eigentlich müssten sie überglücklich sein, zu den «Überlebenden» zu gehören und weiterarbeiten zu dürfen. Meistens wird man sich um sie nicht besonders kümmern – sie haben ja einen Job und somit ist alles in bester Ordnung. Oder doch nicht?

Text: Rolf Allemann (dipl. Psychologe IAP/ISBAP) und Roger Leu** (CMD MD11)*

Vielleicht nicht ganz. Auch die verbleibenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind geprägt von den Ereignissen. Auch sie fühlen sich in ihrer Existenz bedroht und sind verunsichert. Anstelle des Vertrauens in einen einst grundsoliden Arbeitgeber treten Gefühle von Abhängigkeit und Ohnmacht, aber auch von Wut und Trauer über den erlittenen Verlust. Emotionen, die tief sitzen und viel Energie absorbieren.

Wenn der Arbeitgeber nicht mehr kann oder will – wer kümmert sich dann um die Survivors und gibt ihnen das zurück, was zu den Grundbedürfnissen eines jeden Menschen gehört: persönliche Sicherheit auf der Basis einer ungefährdeten beruflichen Existenz?

Sicherheit ist Eigenverantwortung

Trotz der nach wie vor angespannten Situation, des grossen Drucks und der schmalen Ressourcen gehen Firmenleitung und Personalverbände davon aus, dass die SWISS den Turnaround schafft und innerhalb der zur Verfügung stehenden Zeit schwarze Zahlen schreiben wird.

Generell keimt Hoffnung, weil verschiedene Branchen-Experten die Zukunftsaussichten der Fliegerei durchaus positiv beurteilen. Sie sagen mittel- bis längerfristig wieder einen ansteigenden Bedarf an Piloten voraus.

Wer jetzt noch einen Cockpit-Arbeitsplatz hat, wird diesen in der Regel behalten wollen. Pilot sein bedeutet auch heute noch die Erfüllung eines lange gehegten Traumes. Er vereint Wunschberuf, Faszination, Leidenschaft und Lebensstil in einzigartiger Weise.

Trotzdem: Die Zeit der wohlbehüteten, strukturierten und berechenbaren beruflichen Laufbahnen ist vorbei. Eine Arbeitsplatzsicherheit, wie sie von Schweizer Arbeitnehmenden während Jahrzehnten als geradezu selbstverständlich vorausgesetzt wurde, dürfte in dieser Form kaum zurück-

kehren. Sicherheit wird nicht mehr von aussen generiert, niemand wird den Survivors das zurückgeben, worauf sie ein Anrecht zu haben glauben.

Persönliche Sicherheit wird darum künftig von jeder und jedem Einzelnen in Eigenverantwortung selber aktiv erarbeitet werden müssen.

Der Weg zur persönlichen Sicherheit

In der Fliegerei gründet Sicherheit wesentlich darauf, mit einem klar definierten, bei Bedarf brauchbaren «Alternate» zu planen und sich dadurch gültige Handlungsoptionen offen zu halten. Dieses Prinzip lässt sich übertragen: Auch im Bereich der persönlichen Lebensgestaltung beruht echte Sicherheit auf der Fähigkeit, Alternativen zu entwickeln, diese aktiv umzusetzen und so ein Stück Unabhängigkeit zu erlangen. Auf diese Weise entsteht Stabilität, welche auch durch falsche Managemententscheide nicht mehr grundlegend gefährdet werden kann.

Die Basis dazu bildet eine professionelle «Flugvorbereitung» in Form von persönlicher Konzeptarbeit. Airjob bietet darum in Zusammenarbeit mit Talentspot Rolf Allemann ein eintägiges Seminar an, in welchem ein konkret machbarer Weg aufgezeigt wird, wie jeder Einzelne wieder zu mehr persönlicher Sicherheit und Stabilität im eigenen Leben gelangen kann. Es wird eine praxiserprobte, direkt anwendbare Struktur vermittelt, auf deren Basis die Teilnehmenden ihre individuelle Karriereplanung optimieren und selbstständig weiterentwickeln können.

Unsere Ziele

Im Gegensatz zu den Aufwind-Seminaren nach dem Grounding handelt es sich hier nicht um ein Neuorientierungs-, sondern um ein Informations- und Methoden-seminar. Es richtet sich an Crew Members, welche auf der Suche sind nach tragfähigen Konzepten für ihre persönliche Zukunft.

Wir machen die Teilnehmenden mit wirksamen Strategien und Methoden bekannt und erläutern, wie sie ihre Optionen erweitern und realistische Zukunftsszenarien erarbeiten können. Wir geben ihnen ein Arbeitsinstrument mit praktisch umsetzbaren, konkreten Informationen, Checklisten und Tools in die Hand, das zum gegebenen Zeitpunkt hervorgezogen und mit dessen Hilfe der persönliche Veränderungsprozess aufgebaut und selbstständig vorangebracht werden kann. Dabei werden nicht nur konkrete Möglichkeiten der Vorgehensweise aufgezeigt, sondern gleichzeitig, wo sie sich im Bedarfsfall konkrete Unterstützung holen können.

Ein PDF-File der Kursausschreibung ist abrufbar unter www.talentspot.ch, > training.



Sicherheit ist Eigenverantwortung. Wohin führt der Weg?

Inhalt

- Der Weg zu persönlicher Unabhängigkeit und Sicherheit – Prinzip erfolgreicher beruflicher Orientierung
- Chancen im Arbeitsmarkt der eingeschränkten Möglichkeiten
- Grundlagen des Schweizer Bildungssystems, Schwerpunkt Tertiär- und Quartärbereich
- Berufliche Selbstständigkeit als Alternative?
- Einführung in das Arbeitsmittel
- Informationen, Ressourcen und Support im Internet

Seminarleitung

Das Kursleiter-Team bietet Gewähr für Praxisbezug. Es umfasst zwei Piloten, einen Laufbahnberater und einen ausgewiesenen Fachmann für Unternehmensgründung und Management.

Rolf Allemann*

dipl. Psychologe IAP/SBAP, dipl. Berufs- und Laufbahnberater, Kursleiter Neuorientierungskurse für Pilotinnen und Piloten nach dem Grounding («Aufwind»-Kurse), aktiver Segelflugehrer, ehemaliger FVS-Kursleiter Segelflug

Roger Leu**

CMD MD-11, CRM-Instruktor

Roland Suter

F/O A320/330, Vertreter Airjob/AEROPERS

Cornel Müller

lic. oec. HSG, Managing Partner der OE GmbH, Organisationsentwickler, (Start-up-)Coach und FH-Dozent sowie Unternehmer seit 1993

Seminardaten

Datum: Montag, 30. August 2004
(Bei entsprechender Nachfrage findet am Montag, 27. September 2004, ein weiteres Seminar statt.)

Zeit: 9.00 bis 17.00 Uhr

Ort: Haus der Stille, Kappel am Albis

Kosten: Seminarbeitrag Fr. 240.– (exkl. MWST)
Darin inbegriffen sind Pausenverpflegung, Mittagessen inkl. nichtalkoholische Getränke, die persönlichen Arbeitsmittel und ein Online-Career-Tool nach Wahl aus dem Talentspot-Infocenter im Wert von 25 Franken.

Anmeldung

Bis spätestens 10. Juni 2004 mit dem unten stehenden Anmeldetalon oder an r.allemann@talentspot.ch mit den Angaben des Anmeldetalons.

Eine Teilnahmebestätigung mit Einzahlungsschein erhalten Sie per Crewpost bis spätestens am 15. Juni 2004.

Der Seminarbeitrag ist bis am 15. Juli 2004 zu überweisen.

Planung

Der 30. August muss bis am 25. Juni im JWS eingegeben werden.



Anmeldetalon

Seminar «Planning with Alternates», Montag, 30. August 2004, Haus der Stille, Kappel am Albis, Fr. 240.– exkl. MWST

Name: Vorname:

Adresse: PLZ: Ort:

Telefon: Mobile:

E-Mail-Adresse: Company: Privat:

Crew-Postfach:

Seminarbesuch nur am 30. August 2004 möglich (falls der Kurs wegen entsprechender Nachfrage aufgeteilt und am Montag, 27. September, ein zweites Mal durchgeführt würde).

Die Anmeldung ist verbindlich. Annullationskosten:

Nach dem 25. Juni 2004 25 % des Seminarbeitrags

Nach dem 25. Juli 2004 50 % des Seminarbeitrags

Nach dem 10. August 2004 100 % des Seminarbeitrags

Ort, Datum: Unterschrift:.....

Einsenden an Talentspot, Bildungs- und Laufbahnberatung, Rheinsfelderstrasse 25, 8193 Eglisau, oder per E-Mail mit den Angaben des Talons an r.allemann@talentspot.ch.

Einsatzzeit «never ending»

Fliegende Sicherheitsbeamten oder «Tiger» werden seit vielen Jahren auf Flugzeugen der Swissair oder SWISS eingesetzt. Nach den zweimonatigen strengen Flugeinsätzen kehren die Beamten wieder an ihren angestammten Arbeitsplatz zurück. Nicht wenige aber bekommen Appetit auf mehr.

Text: Philipp Brauchli, Wachtchef bei der Wasserschutzpolizei Zürich, ex-Tiger

Glücklicherweise empfinde ich meinen Beruf auch nach vielen Jahren noch immer als sehr abwechslungsreich und interessant. Seit rund zwölf Jahren arbeite ich bei der Seepolizei, oder wie es seit kurzem heisst, bei der Wasserschutzpolizei der Stadt Zürich.

Nach zwei Jahren Grundausbildung und weiteren zwei Jahren als «Streifenwagenfahrer» wurde ich, nach einer entsprechenden Bewerbung, für eine der wenigen Stellen bei der «Seepo» ausgewählt.

Zunächst erwartete mich nochmals ein «Lehrjahr». Nebst Lastwagen-, Motorboot- und Segelprüfung mussten zahlreiche Tauchprüfungen bestanden werden. Auch im Bereich Umweltschutz, Rettungstechniken mit den verschiedensten Gerätschaften und in der Nothilfe gab und gibt es immer wieder Neues zu erlernen. All diese Ausbildungen sind für jeden Seepolizisten Voraussetzung, um die vielfältigen Aufgaben bewältigen zu können. Obwohl die Bevölkerung die Seepolizei meist nur dann wahrnimmt, wenn wir «braungebrannt» mit unseren Booten auf dem See nach dem Rechten sehen, gibt es auch bei uns die weniger tollen Momente, in denen die Wenigsten mit uns tauschen möchten. Insbesondere die regelmässigen Tauchgänge im Winter oder das Bergen von Wasserleichen sind nicht jedermanns Sache. In der ruhigeren Winterzeit unterstützen die Mitarbeiter der Seepolizei die Kollegen anderer Abteilungen bei Verkehrskontrollen, im unfriedlichen Ordnungsdienst bei Demonstrationen und Sportveranstaltungen sowie bei der sehr schwierigen Arbeit im Bereich der Drogenkriminalität.

Erster Einsatz als Tiger bereits 1991

Obwohl ich meinen Beruf sehr schätze, bemühte ich mich seit langem um eine zweite Einsatzzeit als Tiger. Nach rund drei Jahren bei der Stadtpolizei Zürich begann ich im Dezember 1991 meine ersten zwei Monate als fliegender Sicherheitsbeamter



Philipp Brauchli an seinem Arbeitsplatz.

bei der Swissair. Mit einigem Stolz konnte ich meine Stapo-Uniform gegen eine der Swissair tauschen. Die DC-10 wurde in jenen Monaten gerade durch die MD11 abgelöst, und die Airline war ein wahres Juwel am Himmel. Als in Kloten aufgewachsener «Flugi-Fan» genoss ich das temporäre Fliegererleben und die damals noch ein wenig längeren Rotationen. Bangkok, drei Tage in Bombay, vier Tage Delhi und Karachi oder ein «Strich» in New York waren die Höhepunkte. Ich genoss es sehr, einen Eindruck vom Alltag der Kabinen- und Cockpit-Besatzungen gewinnen zu können. Die Cockpittüren waren noch nicht so rigoros verschlossen wie heute, sodass auch mal ein Take-off oder eine Landung in der Pilotenkanzel möglich waren.

Verständlicherweise meldete ich mich nach den zwei Monaten sofort für eine zweite Einsatzzeit.

Intensiver Tigerkurs nach dem 11. September

Ganze zwölf Jahre dauerte es allerdings, bis sich im Sommer 2003 endlich abzeichnete, dass ich für die Monate Dezember 2003/Januar 2004 tatsächlich eine zweite Tiger-Einsatzzeit ergattern konnte.

Bekanntlich hatte sich in den vergangenen Jahren einiges verändert. Die Swissair

wurde in der Zwischenzeit unglaublicherweise in den Ruin gewirtschaftet, sodass ich diesmal eben für die SWISS im Einsatz stand. Eines aber blieb glücklicherweise unverändert: Noch immer konnte ich die Besatzungen aus Cockpit und Kabine als offene und interessante Persönlichkeiten erleben, welche einem gerne einen Blick in ihre Berufswelt erlaubten und mit welchen sich viele interessante Gespräche ergaben.

Auch der nach so langer Zeit wieder zu absolvierende Tigerkurs hatte sich vor allem auf Grund der Terroranschläge vom 11. September 2001 gewaltig gewandelt. Mittlerweile war es der Bundessicherheitsdienst, welcher die zukünftigen Tiger aus Grenzwachkorps, Festungswachkorps und den verschiedensten Polizeikorps in einem einwöchigen Kurs schulte. Dazu standen auch Mock-ups der Kabine zur Verfügung, in welchen die verschiedensten Situationen, welche eine Intervention der Tiger an Bord erfordern würden, trainiert werden konnten.

Von Jeddah bis São Paulo

So gerüstet, ging es im November 2003 auf den bekannten Einführungsflug nach Istanbul. Schon diese Rotation war ein Erlebnis. Im Cockpit sass nebst Martin Hörler mit Thomas Kasapidis der Istanbul-Kenner. Mit seinem unglaublichen Wissen (Stufe wandelndes Lexikon!) über die Stadt bescherte er seiner Crew ein Sightseeing-Erlebnis vom Feinsten, gibt es doch dort viel mehr zu sehen als nur den Basar.

Am 2. Dezember ging es dann richtig los. Jeddah mit zwei Strichen. Tauchen im Roten Meer mit dem Copi war cool. Dann Bombay, New York, fünf Tage São Paulo über Weihnachten und Silvester in Dubai. Dazwischen auch der eine oder andere Nachtflug im Turnaround. Für mich persönlich der anstrengendste Flug war Tel Aviv über Nacht. Man ist als Tiger alleine unterwegs, Einsatzzeit scheinbar «never ending», keine Aussicht auf eine kurze Pause, und das alles im kleinen Airbus (ich weiss, spätestens nach einem Flug in der First ist man ein wenig verwöhnt!). Auf dem Rückflug beginnt der Kampf gegen die Müdigkeit. Lesen wird unmöglich, die Augen öffnen sich irgendwann einfach nicht mehr. Wenn man seinen Platz nicht ab und zu verlässt, geht der Kampf sang- und klanglos verloren. Ungefähr 13 Stunden nach Betreten des Ops am Abend zuvor verlässt man es schlaftrunken wieder und ist froh, nur ein paar Minuten vom Flughafen entfernt zu wohnen.

Dennoch vergingen die zwei Monate tatsächlich wie im Fluge. Glücklicherweise verliefen alle Einsätze ruhig. Es gab weder tobende Passagiere noch verdächtige Gegenstände an Bord.



Das Flaggschiff P1.

Positives Resümee und eine Einladung für alle

Was ist die Motivation, sich als Tiger zu melden und sich freiwillig die Nächte in einem Flugzeug um die Ohren zu schlagen? Nach wie vor sind die, wenn auch oft sehr kurzen, Aufenthalte an den verschiedensten Destinationen eine aufregende Abwechslung im Berufsalltag. Für mich persönlich ebenso wertvoll waren die vielen interessanten Menschen, denen ich in den zwei Monaten begegnete. Ich genoss es sehr, mich in den oft unbekanntem Städten einer Crew anzuhängen und von den guten Tipps profitieren zu können. Schon alleine deshalb würde ich sofort nochmals um zwei Monate verlängern.

Speziell bedanken möchte ich mich bei den zahlreichen Cockpit-Besatzungen, welche mir mit viel Engagement ihren Arbeitsplatz erklärt haben und so einen nicht alltäglichen Einblick in den Pilotenberuf ermöglichen.

Dafür möchte ich mich revanchieren! Es würde mich freuen, den Mitgliedern der AEROPERS die Wasserschutzpolizei der Stadt Zürich in einer Besichtigung etwas näher bringen zu können. Alle sind herzlich eingeladen. ■

Die Führungen mit Philipp Brauchli für AEROPERS-Mitglieder und ihre Angehörigen sind an den unten aufgeführten Daten geplant. Dauer ungefähr 1 ½ Stunden.

Donnerstag, 24. Juni, 17.00 Uhr **Freitag, 23. Juli, 17.00 Uhr**
Freitag, 13. August, 16.00 Uhr

Interessenten senden eine E-Mail mit Angabe des bevorzugten Datums und der Anzahl Personen an folgende Adresse: **rundschau@aeropers.ch**

Die Anmeldung ist unverbindlich. Bei ungenügender Zahl der Anmeldungen werden die entsprechenden Führungen annulliert. Die definitive Benachrichtigung der Interessenten erfolgt via E-Mail.



Der Landgasthof zur Birke ist das älteste noch existierende Gasthaus im Luftkurort Birkendorf auf 800 m ü.M.

Birkendorf ist meistens nebelfrei.

Unser Landgasthof ist in nur **60 Minuten bequem von Kloten** zu erreichen.

Langlaufloipen sind 200 m entfernt.

Alle unsere komfortablen Zimmer sind mit Dusche oder Bad/WC, Föhn und Sat-TV ausgestattet.

Finnische Sauna und Solarium im Haus. Kommen Sie und fühlen Sie sich bei uns wie in Mamas guter Stube. Bei viel Ambiance, einem frisch gezapften Bier, einem guten Tropfen Wein verwöhnt Sie unsere Küche mit heimischen und exotischen Gerichten.

Unser Birken-Stadl eignet sich hervorragend für Familienfeiern in ganz speziellem Rahmen, Workshops und andere Anlässe. Lassen Sie sich beraten.

Gönnen Sie sich ein paar schöne Stunden.

Schwarzwaldstrasse 35
 D-79777 Ühlingen - **Birkendorf**
 Telefon 0049 7743 5141
 Telefax 0049 7743 5937
 E-Mail

familie.scharp@landgasthof-zur-birke.de

www.landgasthof-zur-birke.de

Dienstag Ruhetag

Der Hotelbetrieb, inkl. Halbpension, hat **keinen** Ruhetag.



Neu!

Unsere Gästekarte

jede 10. Übernachtung geht auf Kosten des Hauses

ab Mai 2004

Unser neues Waldhaus mit **Biergarten**

Thai- und Ayurveda Menü auf Vorbestellung ab 4 Personen

Spezielle Angebote für

Single mit Kind

all-included-Preise
 Fr-So ab € 199,00

Spargelsaison

frischer Spargel aus dem Markgräfler Land traditionelle und asiatische Spargelgerichte

Motto

Gemeinsam erleben, Zeit füreinander haben, andere kennen lernen
 In- und Outdoor-Programm

Wie wärs? Wir freuen uns auf Sie.

Ihr Ernst Scharp

«Alt - Kapitän» Swissair
 und das charmante «**Birken**» - Team

Kaleidoskop

Gründer der Emirates Airways geehrt

Flight International hat Maurice Flanagan als «Personality of the year» ausgezeichnet.

Er erhielt im Jahr 1985 von der Regierung des Emirates 10 Millionen Dollar und zwei Boeing 727 sowie ein Gebäude (das heutige Trainingscenter) und den Bescheid: «Das ist alles, was es gibt für den Start-up von Emirates, und komm ja nicht zurück für mehr...» Natürlich war damals der Dollar noch 3,50 Franken Wert und die Boeing 727 relativ neu (die Produktion lief 1984 aus), und so darf dieses Polster durchaus als relativ komfortabel angesehen werden.

Der heute 75-Jährige begann in der RAF als Navigator, ging zur BOAC als Vertreter in Thailand und Nigeria und wurde nach der Umformung von BOAC und BEA zur BA 1978 nach Dubai beordert. Heute, im hohen Alter, ist er immer noch Präsident und Vice Chairman der Emirates und konnte letztes Jahr eine Verdoppelung des Gewinnes auf 247 Millionen Dollar vermelden (wohl dank der Expansion). Emirates wuchs von 1998 bis heute von 26 auf 46 Flugzeuge und plant, 2010 eine Flotte von 120 Flugzeugen zu bewegen, die 29 Millionen Passagiere befördern soll (1998: 4,2 Mio.). Emirates setzt weiterhin voll auf Expansionskurs und hat nicht weniger als 45 Airbus A380 bestellt, inbegriffen einige Frachter!

Regional-Airlines: Eine aussterbende Rasse?

Diese Worte wurden an der Konferenz der European Regional Airlines Association (ERA) im März in Barcelona aufgeschnappt. Experten befürchten in der Tat, dass einige der Mitglieder in den nächsten Jahren durch die harte Konkurrenz der Billig-Airlines aufgegeben werden. Die grossen Fluggesellschaften stellen sich mit tieferen Tarifen und Delegieren von immer mehr Strecken an ihre Regionalgesellschaften der Billig-Konkurrenz. Doch diese sind mit den Kostenstrukturen, Sitzabständen und Umschlagszeiten immer einen Schritt voraus.

Der Manager von KLM Cityhopper ist überzeugt, dass die Kosten noch weiter und in einem ständigen Prozess gesenkt werden müssen. Lufthansa Regional arbeitet zu 75 Prozent als Feeder auf die Hubs, aber der Rest sind Punkt-Punkt-Verbindungen, die zum Teil in direkter Konkurrenz zu den Billigen befliegen werden. Und da können sie finanziell nicht mithalten, bedauert Werner Knorr, Senior Vizepräsident, weil die Regionaljets mit der gleichen Kostenstruktur nur die Hälfte Passagiere aufnehmen können. Damit die Flotte von 160

unter Vertrag stehenden Flugzeugen auch weiter betrieben werden kann, müssen rund 100 Millionen eingespart werden, 50 Prozent auf der Kostenseite und 50 Prozent durch Ertragssteigerungen. Denn sie Slots der Muttergesellschaften könnten eine entscheidende Rolle im Verkehrsaufkommen spielen. Knorr ist fast froh, dass Dornier im Jahr 2002 Konkurs gegangen ist und sich die Bestellung von 120 Dornier 728 in Luft aufgelöst hat. So kann jetzt im Verbund mit anderen Star-Alliance-Mitgliedern ein einheitlicher Typ evaluiert und in grossen Stückzahlen bestellt werden.

Da werden wohl auch Regionalangestellte noch lange auf bessere Löhne warten müssen...

GlobalFlyer macht Erstflug

Das eigenwillige, von Richard Branson im Auftrag gegebene Experimentalflugzeug Virgin Atlantic GlobalFlyer (siehe «Rund-



So wird Steve Fossett nach seinem Solo-Welt-rundflug im Herbst 2004 am Ausgangspunkt hoffentlich wieder zur sicheren Landung ansetzen.

schau» 1/2004) konnte programmgemäss am 5. März zum ersten Mal abheben. Der Flug dauerte anderthalb Stunden und führte bis auf 12 000 ft, während der Geschwindigkeitsbereich von 100 (Strömungsabriss) bis 200 km/h sowie die Fahrwerksfunktion erprobt wurde. Als eine einzuleitende Massnahme hat sich herauskristallisiert, dass das Cockpit besser vor dem Lärm der Williams-Turbine geschützt werden muss... Die Bremsfallschirme werden bereits im Lande- und Endanflug aktiviert, damit eine stabile, sauber gezielte Landung ausgeführt werden kann. Der Auftrieb der 34-Meter-Flügel wäre beim Landegewicht von 1800 kg anders (und leichter) nicht zu kompensieren.

Es wird wieder geschraubt

Am 5. Februar musste eine Austrian Fokker 70 vier Kilometer vor der Piste in Mün-

chen Notlanden. Der Grund wurde relativ rasch gefunden: Als Schutz der Triebwerke vor Beschädigung durch Eisstücke sind im Lufteinlass der Rolls-Royce-Tay spezielle Verschalungsplatten aufgeleimt. Höherer Zufall war, dass gleich in beiden Triebwerken einige dieser Platten weggerissen wurden und den By-pass teilweise verstopften, was zu einem markanten Leistungsabfall führte.

Rolls Royce hat jetzt damit begonnen, diese Platten besser zu befestigen und setzt heute auf die guten alten Schrauben. 600 Triebwerke müssen modifiziert werden, und das dauert bis im August.

Airbus gegen Boeing: Krieg der Worte

Da Airbus offenbar lustvoll verbreitet, dass die Boeing 747 mit dem Eintreffen der A380 gestorben sei, kontert Boeing mit der Meldung, dass die laufenden Arbeiten zeigten, die A380 komme 4,5 Tonnen zu schwer daher. Das wird von Airbus natürlich vehement korrigiert und an den versprochenen 281 000 kg Leergewicht festge-

halten. Boeing beharrt darauf, dass ursprünglich 276 000 kg genannt worden seien, und in zwei Schritten hätten die Kunden während der Produktion die Erhöhungen hinnehmen müssen. Falsch, gibt Airbus zurück: Die kundenspezifischen Wünsche der Launch Customer seien der Anstoss gewesen, das «spezifische Leergewicht» sei immer noch nahe bei dieser Zahl, das zeige sich jetzt beim Zusammenbau der ersten Maschine. Die Airlines seien jedenfalls «sehr zufrieden mit Airbus».

Auch bezüglich der Boeing 7E7 werden Leistungsdaten angezweifelt, diesmal natürlich mit vertauschten Rollen. So nimmt Airbus die von Boeing verbreiteten Zahlen über Vergleichswerte im spezifischen Kraftstoffverbrauch und den direkten Operationskosten (DOC) unter die Lupe. Keinesfalls seien diese in den erwähnten Prozentbereichen zu suchen, und Boeing ver-

Fliegerfans aufgepasst!

Die Firma Schild AG verfügt über Restposten an ehemaligen Swissair-Brustabzeichen (gold).

Interessenten melden sich bitte bei:
Herrn Fellmann
Schild AG
Libellenrain 17
6002 Luzern
Tel. 041 429 57 00

gleiche die 7E7 mit der 767 und der A330, ohne aber auf die einzelnen Muster einzugehen. Ausserdem seien die Streckenabschnitte so gewählt, dass die A330 nicht optimal hineinpasste. Statt 10 Prozent DOC-Vorteil für die 7E7 berechnet Airbus ein Minus von 1 Prozent. Die höheren Wartungskosten für Triebwerke und Kunststoffe würden den Treibstoffvorteil von generösen 20 Prozent wieder auffressen. Und bis die 7E7 in Dienst gestellt werde, seien an den A330 und A340 auch wieder Verbesserungen umgesetzt worden.

Auf die Frage, ob er über die 7E7 beunruhigt sei, soll der Airbus Manager John Leahy geantwortet haben: «I am about as worried about the 7E7 as I was with the Sonic Cruiser...»

Airbus gegen Boeing: Krieg der Preise

Obwohl Boeing die 20 Prozent Treibstoffeinsparung gegenüber der 767 und A330 als grosses Plus für die Airlines herausstreicht, wird diese Einsparung nicht durch einen höheren Preis kompensiert, wie allgemein erwartet worden ist. Im Gegenteil, der Listenpreis für die «baseline» 7E7 für 200–250 Passagiere und mit 14 500 km Reichweite soll bei 115 bis 127 Millionen Dollar liegen. Dies ist praktisch gleich viel wie, die 767 kostet und fast 20 Million Dollar billiger als die – etwas grössere – A330-200. Die erste 7E7 soll 2008 in Dienst gestellt werden.

Die 7E7 wird zu einem überwiegenden Teil aus Kunststoffen gefertigt, inklusive Flügel und Rumpf. Die Kabine soll trendige Features offerieren und Abwechslung ins Reisen bringen. All das sind kostspielige und aufwändig zu produzierende Gadgets, und so ist der vorgeschlagene Preis – auch wenn er von Boeings Board abgesegnet worden ist – wohl etwas optimistisch tief.

Boeing hat aus drei Offerten zwei Triebwerkhersteller ausgewählt, die für den Antrieb der 7E7 sorgen dürfen. Es sind dies General Electric und Rolls Royce.

Low-level Jumbo

Evergreen International Aviation macht einen Quantensprung bei der Feuerbekämpfung aus der Luft. Nach den verheerenden Waldbränden im Sommer 2002 hat das US-Innenministerium nach Lösungen gesucht, wie die Feuer im unwegsamen Gebiet besser bekämpft werden können. Evergreen wurde aktiv und baute einen ihrer zehn Boeing 747-200F so um, dass im Rumpf 91 000 Liter Wasser, respektive Feuerunterdrückungsmittel, Platz haben, die über vier Düsen unter dem Rumpf versprüht werden können. Die Betankung soll nur sieben Minuten Zeit in Anspruch nehmen. Aus einer Höhe von 500 bis 800 Fuss wird bei einer Fluggeschwindigkeit von 130 bis 140 kt die Flüssigkeit innert 10 Sekunden versprüht.

United in der Verlängerung

Seit den 9/11-Ereignissen hat United die Flotte um 24 Prozent reduziert und die Belegschaft von 100 000 auf 72 000. Die Staatshilfe von 1,6 Milliarden Dollar wurde nicht ausbezahlt, da die Kommission be-

hen von 2 Milliarden Dollar, darin eingeschlossen die immer noch blockierten Bundesgelder von 1,6 Milliarden Dollar.

Luxair muss Piloten wieder einstellen

Eine Intervention der Regierung hat fünf der sechs Managementpiloten gerettet, die im Nachgang des Fokker-50-Unfalles in Luxemburg entlassen worden waren (siehe «Rundschau» 1/2004) Der Unglückskapitän hingegen bleibt draussen. Die Gewerkschaft hat erfolgreich gegen die ihrer Meinung nach unfairen Entlassungen prozessiert. Im Fall des Sicherheitspiloten Jean Marie Schreiner, einem hochrangigen Gewerkschaftsmitglied, wurde Luxair mit 100 000 gebüsst.

Maintenance in zweiter Priorität

Das Einhalten der Unterhaltszyklen hätte vielleicht das Unglück vom 22. Mai 2002 verhindert, als eine Boeing 747-200 der China Airlines auf dem Flug von Taipei nach Hong Kong in vier Teile zerbrach und alle 225 Leute an Bord mit in das Chinesische Meer riss.



Die Unglücksmaschine in Hong Kong, fünf Tage vor dem Absturz.

fand, United sei noch nicht fit genug, den Herausforderungen der aviatischen Zukunft zu begegnen. Also blieb im Dezember 2002, mit Aussicht auf ein 875-Millionen-Dollar-Defizit als einziger Ausweg der Gang ins Konkurs-Chapter 11.

Nach einer ersten Verlängerung musste United im März erneut den Gang zum Konkursrichter antreten und um eine nochmalige Verlängerung bitten. Pensions- und Krankenkassenzahlungen, Flottenrestrukturierungen, diverse Klagen, Vertragsklauseln und Leasinggebühren tragen immer noch ungebührlich zum Mittelabfluss bei. Fortschritte seien hingegen bei besseren Leasingverträgen für 175 Flugzeuge zu verzeichnen. Erwogen wird der Verkauf der ganzen 767-200-Flotte. United verhandelt mit Banken und Investoren um ein Darle-

Die Taiwanische Untersuchungsbehörde hat festgestellt, dass Inspektionen nicht oder viel zu spät gemacht wurden. Diejenige vom November 1997 wurde ein Jahr später ausgeführt, und die zweite wäre eigentlich ein Jahr und sieben Monate vor dem Absturz geplant gewesen, fand aber nie statt. Es gibt Fotos, die zeigen, dass Spuren, die die Kabinenluft an der Rumpfaussenseite hinterlassen hatte, auf ein Leck im hinteren Druckdom hinwiesen.

Insgesamt wurden 16 Detail-Inspektionen an Rumpf, Flügel, Kabine und Druckdom nicht ausgeführt, acht wären nach Vorschrift bereits im November 1999 fällig gewesen.

Liniate-Unfall: Flughafen kritisiert

Obwohl die Crew der den Zusammen-

stoss mit einer MD-87 der SAS auslösenden Cessna Citation wegen des herrschenden Wetters (Cat III) gar nicht hätte in Linate landen dürfen, war sie nicht alleine Schuld. Die nur für Cat I zugelassene Cessna-Crew landete an jenem 8. Oktober

(UTAG) startete am Weihnachtstag 2003 in Cotonou mit rund 10 Tonnen Übergewicht. Laut den französischen Unfalluntersuchungsbehörden war aber nicht dies der einzige Grund des Absturzes kurz nach dem versuchten Abheben der Maschine,

vor es das Dach eines Gebäudes am Ende der 2400 Meter langen Piste streifte.

140 der 160 Menschen an Bord kamen ums Leben. Mehrheitlich waren Libanesen an Bord, die nach Beirut in die Weihnachtsferien wollten. Gerüchte über Diamantenschmuggel und andere unsaubere Geschäfte kamen auf, ein Teil der Überlebenden verschwand vom Unfallplatz. Die 727 begann ihr kommerzielles Leben bei American Airlines, wurde dann in die Wüste gestellt und später in Afghanistan und Swaziland eingesetzt, bevor sie zu UTAG kam, deren Homebase in Conakry, Guinea, liegt.

Luxor Air mit Landeverbot in Frankreich

Am 21. März um 2.30 Uhr in der Nacht brachte eine MD-83 der Luxor Air Feriengäste von Ägypten heim nach Nantes. Dort herrschten für den VOR-Anflug nicht gerade ideale Bedingungen: Regen, 30 kt Wind, und die Wolkenuntergrenze lag bei 450 ft. Obwohl die Crew von der ATC informiert wurde, zwei Kilometer neben der Mittellinie zu sein, setzte diese ihren Anflug fort und sank bis unter eine Höhe von 200 Metern über der Stadt ab, bevor ein Durchstart eingeleitet wurde. Der zweite Anflug glückte dann. Weil aber besorgte Anwohner telefoniert hatten, untersuchten die Behörden den Vorfall und verbannten die Airline kurz-erhand vom französischen Luftraum. ■



Die Boeing 727-200 der UTAG in Sharja vor dem letzten Heimflug auf die Homebase in Conakry am 17. Dezember 2003.

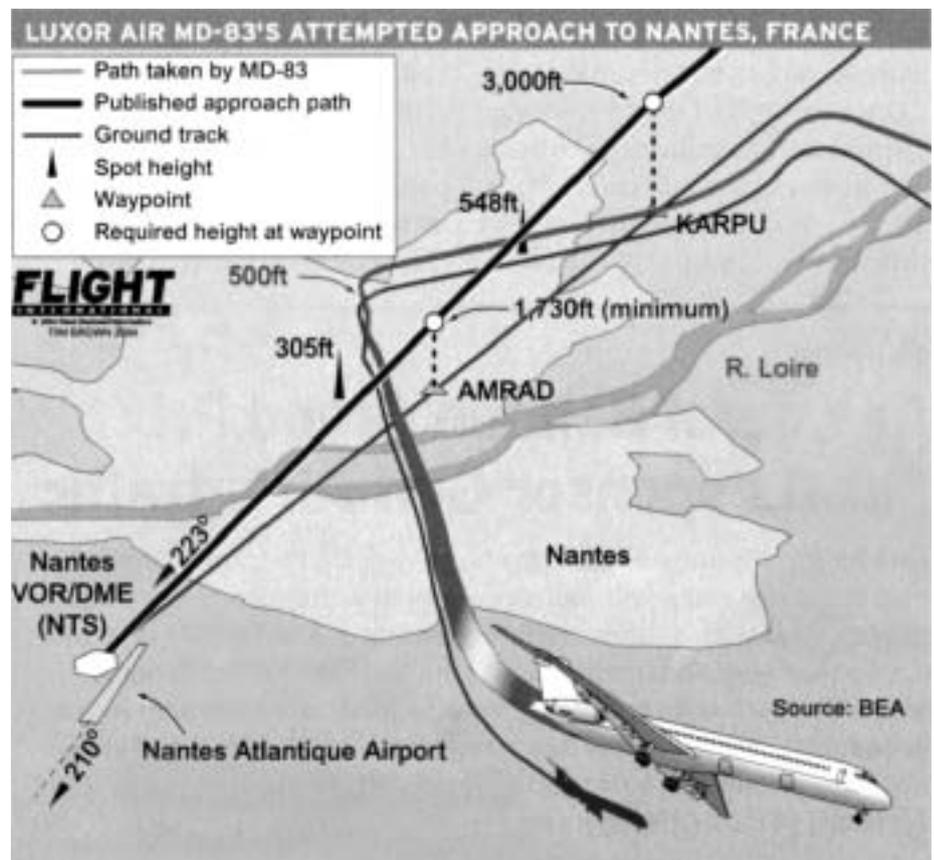
2001 bei Nebel mit Sichtweiten von 50 bis 100 Metern, wurde wieder für den Start bereitgemacht und verlangte Rollfreigabe zur Piste, wo sich die SAS MD-87 für den Start bereitmachte. Der Tower gab die Freigabe via Rollweg R5 Richtung Norden. Doch die Cessna-Crew machte sich auf den Weg auf R6 Richtung Südost. Zweimal sagte die Crew dem Towerbeamten auf Italienisch, dass sie sich dem Checkpoint S4 (dieser Wartepunkt ist nicht auf den Karten verzeichnet) näherten, der auf R6 liegt. Dieser reagierte nicht alarmiert, sondern wies sie an, weiterzurollen. Anschliessend passierte die Cessna eine weisse «Stop»-Markierung, eine Markierung, die die Pistenintersektion bezeichnete, eine Reihe roter Lichter und eine ICAO-konforme Pistenwarnung. Kein weiterer Funkspruch wurde abgegeben, bis die Cessna den grünen Lichtern bis auf die Piste folgte, wo die MD-87 mit 118 Menschen an Bord dahengerollt kam. Beide Flugzeuge gingen in Flammen auf.

die von drei Libyern pilotiert wurde. Der Schwerpunkt habe weit ausserhalb der Limiten gelegen, weshalb die Ruderkräfte nicht gereicht hätten, das Flugzeug mehr als ein paar Meter in die Luft zu bringen, be-

Die Untersuchung zeigte, dass in Linate kein Sicherheitsmanagement existierte, die ATC-Leute kein regelmässiges Training erhielten, keine Operationsmanual vorhanden waren und auch keine Unfallmeldungsverfahren, -verfahren und -formulare.

Übergewichtige Boeing 727

Die 26-jährige Boeing 727-200 der Union des Transports Africains de Guinee



Skizze des versuchten Anfluges der Luxor Air MD-83.

Mit allen Mitteln kämpfen

Ich glaube, jetzt hilft vermutlich nur noch, wenn Ihre Organisation mit allen möglichen Mitteln und innert kürzester Zeit so viel Druck aufsetzt, dass die SWISS einen dringend nötigen, komplett neuen Verwaltungsrat und ein neues Top-Management erhält, in welchem dann wirklich einige Leute sitzen, welche viel vom Airline-Business verstehen. Dies müssen beileibe keine Schweizer sein, da ich sowieso schon seit langem den Eindruck habe, dass es in unserem Land praktisch keine fähigen Manager mehr gibt (die Wirtschaft ist ja schliesslich global ausgerichtet). Was von Verantwortlichen in den Medien bereits wieder geäussert wurde, ist zum Teil hanebüchen.

Ich hoffe, dass Sie jetzt mit allen Mitteln kämpfen werden. Alle ihre eigenen Arbeitsplätze stehen auf dem Spiel sowie die von Tausenden von andern im Raume Zürich. Die Schweiz kann sich nochmals ein Debakel schlicht nicht leisten. Ich kann mir eigentlich nicht vorstellen, dass Sie tatenlos zusehen werden, wie Ihre Airline innert kurzer Zeit zum zweiten Mal durch unfähige Bosse kaputt gemacht wird.

Es ist entsetzlich, in diesem Land mitansehen zu müssen, wie offenbar kaum jemand die nötigen Lehren aus dem Swissair-Debakel gezogen hat.

Ich habe diese Gedanken ganz spontan geschrieben. Mein Herz hängt an der Fliegerei. Ich habe noch unter Prof. Ackeret an der ETH Aerodynamik studiert (später aber zur Nukleartechnik gewechselt). Seit 1960 bin ich beruflich und privat nahezu eine Million Meilen geflogen, davon zu zwei Dritteln mit der Swissair. Damit ist alles gesagt, danke ich.

Hans R. Burri

Der Traum vom sicheren Schweizer Himmel, «Rundschau» 1/2004

Als ehemaliger SWISS-Pilot und als Nichtmitglied der AEROPERS war ich überrascht wie der breiten Öffentlichkeit Ihre internen «Rundschau»-Artikel zugänglich gemacht werden. Die Art und Weise Ihrer Artikel schockiert mich sehr. Ich bin es nicht gewohnt, von Piloten Artikel zu lesen, deren Inhalt weit unter die Gürtellinie zielt. Ihre gewählte Sprache lässt zumindest vermuten, dass Sie Ihre Artikel ausschliesslich dazu missbrauchen, das Betriebsklima kräftig zu vergiften.

In der «Rundschau»-Ausgabe 1/2004

benützen Sie Schlagwörter wie «Der Traum vom sicheren Schweizer Himmel» oder «Wir wollen wieder in die Champions League». Mit Artikeln wie «Die Luftfahrt im trüben Fahrwasser der Tankerschiffahrt» denke ich aber, dürfte es für Sie nicht für die Champions League reichen, oder zumindest werden Sie nicht lange oben bleiben.

In diesem Artikel erwähnen Sie die Sicherheitskultur der ehemaligen Crossair und bezeichnen Herrn Moritz Suter als einen Menschen, der über Leichen geht. Sie heben hervor, dass Herr Suter geschaltet und gewaltet hat, wie er wollte. Ich bin mir nicht sicher, ob Sie das Wort «Kultur» auch wirklich verstehen. Ich bin gerne bereit, Ihnen bei Gelegenheit den Begriff «Kultur» und wie Menschen miteinander umgehen sollten, einmal zu erläutern. Ich kann Ihnen versichern, wenn Sie solche Artikel namentlich über mich auf einem Internet-Portal der Öffentlichkeit, den Medien etc. zugänglich machen, würde ich es auf keinen Fall unversucht lassen, rechtliche Schritte gegen Sie einzuleiten.

Vielleicht wäre es angebracht, sich etwas mehr um die eigene Sicherheitskultur zu kümmern, wenn man schon in die Champions League will.

Toni Lauber
Ex-Crossair/SWISS-Pilot

Herzliche Gratulation liebe Dodo «Rundschau» 1/2004

Wie Du siehst, bin ich immer noch ein zwar etwas «entfernter», aber nicht minder interessierter Leser der «Rundschau», die mit ihrer neuen «Piloten»-Redaktion (zu meiner grossen Freude!) wieder gewaltig an Qualität zurückgewonnen hat. In der letzten «Rundschau»-Ausgabe erfahre ich von deinem 15-jährigen Dienstjubiläum, zu dem ich dir herzlich gratulieren möchte. Erinnerungen kommen auf an unzählige Stunden des Zusammenseins: Begegnungen, Besprechungen, Bestürzungen, Blödeleien, Besinnungen, Beschwingungen, Besänftigungen, Berichtigungen, Be..... usw. Die letztlich einzige integrative Kraft am Ewigen Wegli, welche in der Lage war (und ist?), die unzähligen «Hahnenkämpfe» einigermassen «schlichtend» zu koordinieren, muss ja eine Frau sein, oder? Dodo, ich hoffe, dass es dir gut geht (was immer man auch darunter verstehen will) und dass du (nicht zuletzt auch im Sinne der AEROPERS und ihrer Mitglieder) noch weitere Jahre im «Einsatz» bleiben wirst, damit er-

hielte die jahrzehntelange «Win-Win-Erfolgsstory» ihre hoffentlich unbefristete Fortsetzung!

Peter Clausen

Moral und Ethik, «Rundschau» 1/2004

Ich lese stets mit Interesse die «Rundschau». Nicht immer bin ich mit allem einverstanden oder sehe es gleich, aber das liegt in der Natur der Sache und Personen bzw. Funktionen. Ich schätze es, dass ich die «Rundschau» auch als Aussenstehender weiterhin erhalte.

In der Ausgabe 1/04 habe ich vor allem die Beiträge von Dieter Eppler und Christian Frauenfelder mit ganz spezieller Aufmerksamkeit gelesen. Es ist positiv, dass klare Worte gesprochen werden, und es ist zu hoffen, dass die Verantwortlichen auch mal wirklich zum Tragen der Verantwortungen kommen werden. Es ist schlimm, dass es einige gibt (heute noch bei SWISS), welche vieles wissen aber nicht sagen, was sie früher immer gesagt haben. Wo ist da Moral und Ethik?

Im Übrigen hoffe ich, dass sich der «Silberstreifen» von Christoph Flügel als echt und dauerhaft entpuppt.

Beat Schär, CEO Belair

Klartext, «Rundschau» 1/2004

Etwas spät, aber ich muss unbedingt noch etwas schreiben zum Artikel «Die Luftfahrt im trüben Fahrwasser...» von Christian Frauenfelder in der «Rundschau» 1/2004:

Herzliche Gratulation zu diesem fantastischen Artikel! Endlich Klartext, es hat einmal jemand ausgesprochen, was viele, viele Leute denken, andere wiederum zu wenig wissen und wieder andere nicht wahrhaben wollen. Und alles ist wirklich nichts als die Wahrheit.

Die AEROPERS-«Rundschau» ist allgemein sehr interessant und wertvoll. Nur hat dieser Artikel alte angestaute Wut etwas zu ebnet vermocht. Zu hoffen wäre, dass Klartext dieser Art auch vom Bundesrat und dem Parlament wahrgenommen würde.

Also nochmals herzliche Gratulation und meine volle (zumindest moralische) Unterstützung für diese Gangart.

Christof Steger, Ex-SWR CMD A320

Bei den hier veröffentlichten Leserbriefen handelt es sich um persönliche Ansichten der Absender und nicht um eine offizielle Verbandsmeinung. Die Redaktion behält sich vor, Manuskripte zu kürzen.

Folgende Aktiv- oder Passivmitglieder sind seit der letzten Ausgabe verstorben

Kurt Strickler

*10. April 1926

†10. März 2004

pensioniert am 30. April 1984

Er war ein engagierter Kämpfer im AEROPERS-Vorstand (1961–1965) und bis 1968 als Redaktor der «Rundschau» tätig.

und

Walter (Walo) Sigrist

* 19. Januar 1929

†09. April 2004

pensioniert am 31. Januar 1984

und

Rudolf Glutz

*09. September 1925

†10. April 2004

zuletzt im Einsatz als CMD B747

Wir werden den Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren.

TERMINE & MITTEILUNGEN

Pensionierten-Stamm

Daten: 25. Mai 2004

29. Juni 2004

27. Juli 2004

Zeit: ab 14.00 Uhr

Ort: Restaurant Kanzlei/Amtsstube/Hotel
Welcome-Inn, Kloten

Der Pensionierten-Stamm findet im Hotel Welcome-Inn in Kloten statt; wie üblich jeden letzten Dienstag des Monats ab 14 Uhr.

Termine Vorstandswochen

Amtsjahr 2003/2004

24.–28. Mai 2004

20.–25. Juni 2004 (Vorstandsseminar)

19.–23. Juli 2004

23.–27. August 2004

19.–24. September 2004 (Spezialistenseminar)

Öffnungszeiten airjob.ch

Täglich von 9 bis 12 Uhr

AEROPERS-GV

Donnerstag, 27. Mai 2004, 19.00 Uhr (Apéro ab 18.00 Uhr), Zentrum Schluefweg, Kloten

