

Ausgabe
4/2021



RUNDSCHAU

Magazin der Pilotenverbände **AEROPERS** und **SwissALPA**



Ein Blick hinter die Kulissen der AEROPERS • Der Spirit zählt •

Zusammen an einem Strang ziehen • Klimapolitik – quo vadis? •

Unruly Passengers – die Hooligans der Lüfte

Inhalt



3 The President's Voice

Es war damit zu rechnen, dass die SWISS und Edelweiss andere Wege zur Bewältigung der Corona-Krise einschlagen würden. Dass die SWISS die Zugeständnisse der Mitarbeitenden nicht als Beitrag zur Krisenbewältigung ansieht, weitere Forderungen stellt und den Vertragspartner als kompliziert und nicht kooperativ bezeichnet, legt ein schiefes Licht auf den Charakter der Firma. Dabei sei viel Potenzial für einen zukunftsfähigen Vertrag vorhanden, meint AEROPERS-Präsident Kopetz.

4 Editorial/Impressum

5 Ein Blick hinter die Kulissen der AEROPERS

Der Verhandlungsmotor der AEROPERS läuft momentan auf Hochtouren. Er wird auch zwischen den GAV-Verhandlungsrunden nie vollständig heruntergefahren. Dennoch dürfen das Tagesgeschäft und der so wichtige Blick über den eigenen Tellerrand hinaus nicht vernachlässigt werden.

8 Zusammen an einem Strang ziehen

«WIR sind AEROPERS»: Mit mehr als 1300 Aktiv- und 800 Passivmitgliedern geht das Zusammengehörigkeitsgefühl heute über die blosse Interessenvertretung hinaus. Warum wir auf Eure Solidarität angewiesen sind.

10 Der Spirit zählt

Während sich der Ausbruch der Corona-Pandemie bald zum zweiten Mal jährt, berichten Head of Network Management Benedikt Escher und Head of Operations Planning & Steering Martin Apsel-von zur Gathen von zurückliegenden Ereignissen während und künftigen Herausforderungen nach der Krise bei der SWISS.

14 Klimapolitik – quo vadis?

Die Wissenschaft hat die Fakten geliefert, und es ist bekannt, welche Folgen ein ungebremster Klimawandel auf das Leben auf unserem Planeten haben würde. Es liegt an der Politik, den Rahmen und die entsprechenden Massnahmen festzulegen. Da die Luftfahrt im gesellschaftlichen und medialen Fokus steht, wird dies auch grosse Auswirkungen auf unsere Branche und unsere Arbeitsplätze haben.

18 Die Hooligans der Lüfte

Wer sich den Luxus eines Privatjets nicht leisten kann oder möchte, unterliegt an Bord eines Flugzeugs gewissen Regeln. Dennoch nehmen Alkoholmissbrauch, Missachtungen der Anweisungen der Besatzung, Verstösse gegen das Rauchverbot an Bord und tätliche Angriffe gegen Besatzungsmitglieder derzeit in vielen Ländern deutlich zu. Weil klare gesetzliche Richtlinien vielerorts noch fehlen, versucht die Luftfahrtindustrie eigene Wege im Umgang mit Randalierern zu finden. Wir werfen einen Blick auf die Entwicklung der letzten Jahre und die Versuche, die Unruhestifter in den Griff zu bekommen.

22 Rückspiegel

In dieser Rubrik wird eine Auswahl von Kommentaren über Luftverkehr und Flughäfen präsentiert.

24 Zeitreise

26 On The Air ...

Aktuelles aus der Fliegerei.
Ein Rückblick über wichtige, erheiternde oder auch banale Facts aus 100 Jahren Luftfahrtgeschichte.

28 Pensionierungen

30 Eintritte

31 Gelesen

Henry Lüscher gibt Buchtipps.

32 SwissALPA – Cross-Check

Die Verbände der SwissALPA berichten in regelmässigen Abständen über ihre aktuelle Situation. Ein Cross-Check der Lage innerhalb der Schweiz.

33 Gelesen

Viktor Sturzenegger gibt Buchtipps.

36 Wir trauern, Termine & Mitteilungen

37 Nachhaltige Piloten braucht das Land!

38 Shooter's Corner

Für diejenigen, die sich neben dem Smartphone letztlich doch für eine «richtige» Kamera entscheiden, beginnt die Qual der Wahl schon beim Format. Während früher Vollformatsysteme aus Preisgründen noch Profis vorbehalten waren, sind sie heute zunehmend erschwinglich. Doch lohnt sich das volle Format?

The President's Voice



«In der Krise beweist sich der Charakter», soll der deutsche Altbundeskanzler Helmut Schmidt einst gesagt haben.

Was können wir also nach über eineinhalb Jahren Krise über den Charakter unserer beiden Sozialpartner Edelweiss und SWISS sagen?

Da wäre auf der einen Seite ein Flugunternehmen, das uns klar aufzeigen konnte, wo die Probleme und Herausforderungen für die Zeit während und unmittelbar nach der Krise liegen. Nach wenigen Verhandlungsrunden konnte eine temporäre Vereinbarung erzielt werden, die seit März 2021 in Kraft ist.

Einige Themen bereiten uns immer noch Probleme, aber grundsätzlich hat die Zusammenarbeit zwischen Arbeitgeberin und Arbeitnehmervertretung in Krisenzeiten bislang gut funktioniert.

Auf der anderen Seite steht ein Flugunternehmen, das mitten in der Krise, zum frühestmöglichen Zeitpunkt den geltenden GAV gekündigt hat. Ein Unternehmen, mit dem es nicht möglich war, eine temporäre Krisenvereinbarung zu erzielen. Eine Firma, welche die Lohnreduktion durch Kurzarbeit nicht als Beitrag der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zur Krisenbewältigung ansieht – Kurzarbeit notabene, zu der die Mitarbeitenden ihre Zustimmung gegeben haben. Ich möchte mir in den folgenden Zeilen ein paar Gedanken zu dieser SWISS machen:

Statt dankbar zu sein, dass über 100 Kolleginnen und Kollegen – im teuersten Salärbereich – sich für die freiwillige Frühpensionierung entschieden haben, klagt die SWISS über die hohen Kosten der Abfindung.

Statt sich klar zu den eigenen Angestellten zu bekennen, wird munter weiter Wet-Lease von Dritt-Airlines eingekauft. Statt anzuerkennen, dass der Verband vom ersten Tag der Krise offen war für Lösungen, hackt die SWISS auf der AEROPERS herum und stempelt uns als nicht kooperativ und kompliziert ab.

Wurde dieses Flugunternehmen nicht einst als «Great Place to Work» ausgezeichnet? Sollte da nicht ein Anspruch selbstverständlich sein, auch während der Krise «great» zu bleiben? Aktuell habe ich eher das Gefühl, es wird Dankbarkeit erwartet, dass man überhaupt noch «work» hat. Dabei ist das nicht allein das Verdienst der Betriebsleitung, sondern ein Resultat des GAV, des Verbands, der Mitarbeitenden, die in der Krise Hand geboten haben, und der sozialen Rahmenbedingungen in diesem Land.

Die vergangenen Monate waren anspruchsvoll und haben an unseren Kräften gezehrt. Die nächste Zeit wird wohl ähnlich werden. Ich denke, wir Pilotinnen und Piloten sehen die Herausforderungen, die auf die Branche und die Flugbetriebe zukommen. Die Motivation mitzuhelfen sinkt aber, wenn wir uns nicht als Mitarbeiter, sondern als Kostenfaktor behandelt fühlen. Und wie fühlt es sich für unsere jungen Kolleginnen und Kollegen an, wenn es heisst, dass die Ansprüche der Millennials zu höheren Kosten und weniger Stabilität führen? Die Motivation sinkt weiter, wenn wir uns anhören müssen, dass wir uns an angeblichen «Pfründen» und «überholten Mechanismen» festklammern.

Aber wenn wir schon beim Aufräumen mit überholten Mechanismen sind: Wie sieht es mit einem modernen, nachvollziehbaren Feriensystem aus? Einem Anstellungsmodell, bei dem es möglich ist, dass auch der Partner oder die Partnerin arbeiten und sich die Kinderbetreuung aufteilen lässt? Wie sieht es mit einem modernen, von der Arbeitgeberin bezahlten Vaterschaftsurlaub aus? All diesen Sachen eben, die eine moderne Arbeitgeberin ausmachen?

Stimmt, das kostet alles etwas. Aber es zahlt sich aus in Form zufriedener Mitarbeitenden und einem positiven Image als guter Arbeitgeber in der Öffentlichkeit.

Für die anstehenden Herausforderungen wäre so viel Potenzial vorhanden: ein trotz aller Widrigkeiten immer noch motiviertes und vor allem durch Frühpensionierungen verjüngtes Korps; ein GAV, der grundsätzlich gut akzeptiert ist und uns sowohl durch die besten als auch die schlechtesten Jahre begleitet hat, und ein spürbarer Aufwärtstrend in der Branche seit dem Sommer.

Daher ärgert es mich, dass durch kurzfristiges Denken so viel mögliches Potenzial vergeben wird.

Es wird zwar häufig gesagt, dass Piloten nichts anderes können, als Flugzeuge zu fliegen. Das stimmt jedoch bei Weitem nicht. Viele Kolleginnen und Kollegen haben vor oder während der Krise eine zusätzliche Ausbildung oder Weiterbildung absolviert. Es gibt Optionen ausserhalb der Fliegerei. Irgendwann ist der Punkt erreicht, an dem die Alternativen plötzlich attraktiv werden. Zudem:

Wurden nicht vor zwei Jahren noch mittels aufwendiger Werbekampagnen neue Flugschülerinnen und Flugschüler gesucht? Mit jeder Verschlechterung der Arbeitsbedingungen wird es in Zukunft schwieriger werden, als Arbeitgeberin noch für jene Zielgruppe attraktiv zu bleiben, die man eigentlich sucht.

Anstatt jetzt also Kahlschlag zu betreiben und uns 15 Jahre in die Vergangenheit – Stichwort «GAV 2006» – zu befördern, wäre jetzt der Moment gekommen, an einem wirklich zukunftsfähigen Vertrag zu arbeiten – zukunftsfähig für beide Seiten. Ich kann hier nur für den Verband sprechen: Der Wille dazu ist da! Dass wir Hand bieten, haben wir in den vergangenen Monaten mehrmals bewiesen.

Wir stehen an einer Weggabelung: Der Ausgang der GAV-Verhandlungen wird für die Stimmung und Motivation im Korps der nächsten Jahre wegweisend sein. Werden wir als wertgeschätzte Mitarbeitende behandelt oder als Kostenstelle, die es zu optimieren gilt?

Clemens Kopetz, Präsident



Editorial



Was war zuerst da: das Huhn oder das Ei? Wieso braucht es die AEROPERS überhaupt? Würden die Arbeitgeber ohne die nörgelnden Berufsverbände nicht selbst nur das Beste für ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wollen? Soziale Verantwortung nennt sich das im Fachjargon. Bei der SWISS wird diese Absicht wie folgt formuliert: «SWISS übernimmt ihre Arbeitgeberverantwortung und setzt sich mit fortschrittlichen Arbeitsbedingungen und einem attraktiven Arbeitsumfeld für ihre Mitarbeitenden ein.»

Bei der Edelweiss werden gesunde und zufriedene Mitarbeiter als höchstes Gut eines Unternehmens angepriesen. Diese Absichten scheinen sich doch geradezu mit der Mission der AEROPERS, dem langfristigen Wohl ihrer Mitglieder am Arbeitsplatz, zu überschneiden. Die aktuell laufenden Verhandlungen für einen neuen Gesamtarbeitsvertrag mit dem Sozialpartner SWISS müssten also beinahe Formsache sein.

Auch diesmal sind Verhandlungsunterbrüche und High-Level-Gespräche jedoch bereits Tatsache. Beide Seiten wollen sich für das sagemuwobene «New Normal» vorbereiten. Die einen bezeichnen dieses zukunftsorientiert als «Line-Up 22». Auf der anderen Tischseite sieht man höchstens einen fernen Lichtstreifen am sehr dunklen Horizont. Die vermeintlich absehbaren Schwierigkeiten nach der Krise untermauert man mit nicht sehr optimistischen Einschätzungen verschiedener Wirtschaftsinstitutionen wie McKinsey oder Bloomberg. Die gleichen Institutionen haben jedoch jüngst auch Berichte veröffentlicht, welche die Probleme des Ramp-ups an ganz anderen Orten sehen. So könnte schon bald nicht mehr die Frage sein, ob sich die Luftfahrt von der Pandemie erholt. Entscheidend über den Erfolg wird viel mehr die Fähigkeit sein, die steigende Nachfrage bedienen zu können. Ein wichtiger Faktor dabei: die Verfügbarkeit von qualifiziertem Personal (Quelle: McKinsey Aerospace and

Defense Report, 20.10.2021). Werden wir also an den Bahnhöfen der Schweiz schon bald wieder Werbeplakate für den Pilotenberuf zu sehen bekommen?

Grosse Herausforderungen hat es in unserer Branche schon immer gegeben. Die Klimabewegung als auch die Digitalisierung waren schon vor der Pandemie wichtige Entwicklungen. Mit dem Set-Up der Vorkrisenjahre konnten wir dennoch Jahr für Jahr neue Rekordgewinne erwirtschaften. Es bleibt zu hoffen, dass wir dies auch in Zukunft mit einem neuen, zukunftsorientierten und sozialpartnerschaftlichen Gesamtarbeitsvertrag schaffen werden. Denn ohne eine erfolgreiche Unternehmung gibt es auch nichts zu verhandeln. Aber ohne motivierte und zufriedene Mitarbeiter auch keine erfolgreiche Unternehmung.

Und was ist jetzt eigentlich mit dem Huhn und dem Ei? Versuchen wir uns auch hier an den Fakten zu orientieren. Das heutige Hühnerei entwickelte sich aus dem Landgang von Süsswasserfischen, die sich mittels Laich vermehrten. In einer Zwischenform gab es dann Lebendgeburten in einer Plazenta. Nach Millionen von Jahren der Weiterentwicklung bildeten sich um die Plazenta Melanin-Häute, die Vorläufer der heutigen Eierschale. Die korrekte Fragestellung müsste also lauten: Was war zuerst: der Fisch oder der Laich? So kann man weiter zurückgehen, bis hin zu den molekularen Vorgängen, auf denen das heutige Leben beruht: den Proteinen und der Ribonukleinsäure – kurz RNA. Jetzt fehlt noch ein Buchstabe, und ich rutsche in eine ganz andere, nicht weniger aktuelle Thematik ab. Da lasse ich Euch doch lieber die spannenden Artikel dieser Ausgabe lesen!

Roman Boller, Redaktor

Impressum

Herausgeber

AEROPERS
Ewiges Wegli 10 | 8302 Kloten
Telefon +41 44 816 90 70 | Fax +41 44 816 90 75
info@aeropers.ch | www.aeropers.ch

Redaktion

rundschau@aeropers.ch
André Ruth, Redaktionsleiter, Captain A330/340
Jürg Ledermann, Lektor, Captain A330/340
Roman Boller, Redaktor, F/O A320
Kevin Fuchs, Redaktor, F/O B777
Dominik Haug, Redaktor, F/O A330/340
Patrick Herr, Redaktor, F/O A330/340

Ständige Mitarbeiter

Zbigniew Bankowski («On The Air ...»), Captain A330/340
Henry Lüscher («Gelesen»), pens. Captain
Oliver Reist («Zeitreise»), F/O B777
Viktor Sturzenegger («Gelesen»), pens. Captain
Dominique Wirz («Shooter's Corner»), Captain A320

Layout

André Ruth

Druck

Akeret Druck AG, 8600 Dübendorf

Auflage

1700 Druck-Exemplare, > 3000 Downloads in App und aus Website

Erscheinungsweise

Viermal pro Jahr. Cover vierfarbig, Innenseiten schwarz/rot (Pantone 187)

Inseratenannahme

AEROPERS-«Rundschau»
Ewiges Wegli 10 | 8302 Kloten
Telefon +41 44 816 90 70 | Mobile +41 79 261 31 64
rundschau@aeropers.ch | www.aeropers.ch

Copyright

Sämtliche Texte und Fotos sind urheberrechtlich geschützt. Der Abdruck, auch auszugsweise, ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Redaktion erlaubt.

Titelbild: © Sales Wick, Captain A220

Redaktionsschluss «Rundschau» 1/2022: 2. Februar 2022

Ein Blick hinter die Kulissen der AEROPERS

Der Verhandlungsmotor der AEROPERS läuft momentan auf Hochtouren. Er wird auch zwischen den GAV-Verhandlungsrunden nie vollständig heruntergefahren. Dennoch dürfen das Tagesgeschäft und der so wichtige Blick über den eigenen Tellerrand hinaus nicht vernachlässigt werden.

Text: Roman Boller

Durchsteigt man nach dem Start das Flightlevel 100, endet im Cockpit die «sterile cockpit phase», in der möglichst nur über unmittelbar flugrelevante Themen gesprochen werden soll. Wie an anderen Arbeitsplätzen wird danach auch im Cockpit über diverse Themen diskutiert. Verständlicherweise wird dabei die eigene Situation als Pilot bei SWISS oder Edelweiss regelmässig thematisiert. Verbesserungspotenzial gibt es immer, und viele, so hat man zeitweise das Gefühl, würden diverse Sachen besser handhaben. Verabschiedet man sich am Ende einer Rotation im Operation Center am Flughafen Zürich, hat sich dennoch nichts geändert. Im besten Fall wird ein konstruktives E-Mail an den Verband oder das Unternehmen verfasst. An dieser Tatsache störte sich auch Sebastian Lechtenböhrer. Bald entschied er sich, seine Energie in aktive Gestaltung zu investieren.

International vernetzt

Nach dem Abitur hat es Sebastian schnell ins Cockpit gezogen. 2019 wurde er dann direkt in den Vorstand der AEROPERS gewählt und hat sich dort in seiner Funktion weitergebildet. Als Vorstandsmitglied befasst er sich seither mit der Strategie der AEROPERS. Der Fokus liegt dabei oft auf der mittel- bis langfristigen Zukunft des Verbands und seiner Mitglieder. Es geht darum, strategische Projekte zu identifizieren und voranzutreiben. Aktuelles Beispiel dafür sind die «future working models», die in enger Zusammenarbeit mit der SWISS und den Mitgliedern auf die aktuellen Verhandlungen hin erarbeitet wurden.

Solche Themen im sozialverträglichen Bereich haben auch Cornelius Schwanhäuser dazu bewogen, sich für die AEROPERS zu engagieren. Der momentan nur schwer möglichen Vereinbarkeit von Beruf und Familie misst er grosse Bedeutung zu. Ausserdem bemängelt er, dass sich die massive Entwicklung der Leistung von Software in der Einsatzplanung in keiner Weise niedergeschlagen hat. In solchen und vielen anderen Themen ist der Blick über den eigenen Tellerrand von grosser Bedeutung. Kontinuierliches Benchmarking mit den Partnerverbänden gehört entsprechend zu den wichtigsten Tätigkeiten im Ressort Strategie und Finanzen. Dabei wird eruiert, wo Unterschiede und potenzielle Verbesserungsmöglichkeiten im Vergleich mit anderen Pilotenkörpern bestehen. Auch bei der Erarbeitung des diesjährigen Frühpensionierungsangebots für SWISS-

Pilotinnen und -Piloten ist dieses Benchmarking zum Zuge gekommen. Obwohl dieses Angebot grundsätzlich vom Unternehmen kommt und keiner Verhandlung mit dem Verband bedarf, konnte die AEROPERS aufzeigen, was branchenübliche Eckwerte für solche Offerten sind. So konnte der Verband Einfluss auf die Ausarbeitung des Angebots nehmen.

Solche Möglichkeiten ergeben sich nur durch die Zusammenarbeit, die über den eigenen Verband hinausgeht. Für diese Aussenbeziehungen ist Christian Galliker verantwortlich. Als Director der Swiss Airline Pilots Association (SwissALPA) und deren Vertreter in der European Cockpit Association (ECA) vernetzt er die AEROPERS in ganz Europa. Die SwissALPA vereint die AEROPERS, die Easyjet Switzerland Pilots Association

(ESPA), die Swiss Independent Pilot Association (SIPA), die Helvetica und die Vertreter der Fluglotsen unter einem Dach. Dieser Dachverband wiederum entsendet einen Vertreter an die ECA, die auf europäischer Ebene über 40 000 Piloten vertritt. Hier werden aktuelle Themen wie Impfbefreiungen sowie strategische Themen wie Single Pilot Operation oder Trans-national Airlines besprochen. Diese internationale Vernetzung mit Verbänden aus ganz Europa hat Christian 2015 motiviert, sich bei der AEROPERS zu engagieren. Nebst ihm sitzen noch diverse weitere Spezialisten, abhängig von ihrem Fachbereich, in verschiedenen Arbeitsgruppen der ECA.

Kernkompetenz Verhandeln

Streikphase, Verhandlungen der Vereinigung Cockpit, Einstellungsstopp. Mit diesem Einstieg in die Aviatik hat Martin Geiger-Rathgeb bereits früh gemerkt, dass man viel erreichen kann, wenn man sich gemeinsam organisiert. Damals noch als Flugschüler, heute als Mitglied des Vorstands der AEROPERS. Als First Officer der Edelweiss kümmert er sich im Ressort Flight Operations um diejenige Themen, die seine Unternehmung betreffen. Nach der erfolgreichen Vereinbarung zur Bewältigung der Corona-Krise und einem GAV, der noch bis ins Jahr 2024 läuft, stehen vorerst keine neuen Verhandlungen an. Der Fokus liegt somit auf der praktischen Umsetzung der vereinbarten Themen. Im Ferienreglement zeigte sich diesbezüglich grosser Handlungsbedarf. Es hat sich nach der Vereinbarung zum GAV 2019 in der Praxis nicht als praktikabel erwiesen und wurde daraufhin mehrmals überarbeitet. Die Problematik des Unterbestands, die wesentlich zum Problem beigetragen hat, wurde durch

«Letzten Endes hängt der Erfolg der AEROPERS von ihren Mitgliedern ab.»



Der Erfolg der AEROPERS hängt massgeblich vom Engagement ihrer Mitglieder ab.

die aktuelle Krise vorerst entschärft. In der neuen Situation hat sich jedoch auch die Operation der Edelweiss wesentlich verändert. Während man sich früher mit Themen wie dem Prozess für Direct-entry-Commander beschäftigt hat, kümmert man sich heute vermehrt um Dreiecksflüge, die teilweise nach EASA FTL geflogen werden. Die Durchführung und Notwendigkeit solcher Flüge muss auch bei der SWISS beobachtet und kontrolliert werden.

Als zweiter Ressortleiter der Flight Operation kümmert sich Daniel Bitter um die Themen, die die SWISS betreffen. Selbst Captain auf der A220, beschäftigte er sich ab 2017 zuerst mit den Aussenbeziehungen der AEROPERS, bevor er im Sommer 2020 die Co-Leitung der Flight Operation übernommen hat. Dass der Fokus momentan auf den aktuellen GAV-Verhandlungen liegt, ist selbsterklärend. Nach monatelangen Vorbereitungen gilt es nun während den Verhandlungen, das Backoffice zu führen. Im Ressort Flight Operation werden hierfür alle nicht monetären Themen behandelt. Dabei geht es hauptsächlich um alles, was die Arbeitsbedingungen tangiert. Die Arbeitsbelastung, Einfluss auf den eigenen Einsatzplan sowie die Möglichkeit, moderne Teilzeitverträge wahrzunehmen oder unbezahlten Urlaub zu bekommen, haben für die Mitglieder der AEROPERS an Bedeutung gewonnen. Dies entspricht der allgemeinen Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt und wurde durch diverse Befragungen der AEROPERS im Korps bestätigt. Vor und während

der Verhandlungen gilt es nun, diese Themen aufzuarbeiten. Es werden Vorschläge zur Umsetzung gemacht, und zugleich wird analysiert, wie das Kosten-Nutzen-Verhältnis ausfallen würde. Ausserdem werden zu diversen Themen Daten und Modelle aufbereitet und ausgewertet, die Verhandlungstaktik besprochen und dem Verhandlungsteam zugearbeitet. Das Verhandeln ist eine Kernkompetenz der AEROPERS. Diese kommt nicht nur für die grossen GAV-Verhandlungen zum Einsatz. Wie Daniel Bitter erklärt, bricht die Zeit der Verhandlungen nie ganz ab. Auch während der Laufzeit eines ausgehandelten Vertrags können sich immer neue Problemfelder auftun. Die faire Verteilung der Freitage (LTFD/STFD) an den Wochenenden stellt eine solche Problematik dar, an der bereits viel gearbeitet wurde. Verhandelt wurde auch über die Möglichkeit des Jobsharings, das Anfang 2020 erfolgreich eingeführt werden konnte.

Weitere Verhandlungen wurden über die jüngste Einführung neuer Teilzeitmodelle geführt. Vier Modelle waren vonseiten der AEROPERS vorgeschlagen worden, wovon die SWISS schlussendlich nur eines übernahm. Nach der Unterschrift eines neuen GAV wird der Verhandlungsmotor am Ewigen Wegli also nie ganz heruntergefahren. Dessen Umsetzung in der Praxis wird kontrolliert, die Bedürfnisse der Mitglieder weiter analysiert und wo nötig neue Verhandlungen aufgenommen. Um diese Arbeit im Sinne der Mitglieder verrichten zu können, sind regelmässige Rückmeldungen aus dem Korps von höchster Wichtigkeit.

***Strategien entwickeln und
Verhandlungen führen
binden einen Grossteil der
Ressourcen aller Vorstände und
Spezialisten der AEROPERS.***

«Schreiben hilft», so Daniel Bitter. «Wir müssen wissen, was wir gut oder schlecht machen. Nur dann können wir die richtigen Hebel in Bewegung setzen.»

Das Tagesgeschäft

Strategien entwickeln und Verhandlungen führen binden einen Grossteil der Ressourcen aller Vorstände und Spezialisten der AEROPERS. Daneben darf das Tagesgeschäft jedoch nie vernachlässigt werden. Hierfür ist die Controlling-Abteilung unter der Leitung von Max-Bastian Horn zuständig. Ein Blick ins Organigramm zeigt nicht nur auf, dass hier die meisten Spezialisten beschäftigt sind. Auch die Breite der zu bearbeitenden Themen wird ersichtlich. Grundsätzlich wird hier kontrolliert, ob der vereinbarte GAV eingehalten wird. Dazu gehört unter anderem das Überwachen der Blockstundenlimite, die Auswertung der Wet-Lease-Quote, die Berechnung des Ferienvergleichskontos oder die Überprüfung der Publikation von Umschulungskursen. Darüber hinaus wird kontrolliert, ob die Ausführungsbestimmungen bei der Ferienvergabe eingehalten wurden, Rapporte werden durchgeschaut und offene Flüge nach der Planveröffentlichung beobachtet. Momentan wird ausserdem analysiert, ob nach EASA FTL geflogene Einsätze tatsächlich Corona-bedingt so operiert werden müssen, oder ob unter dem Deckmantel der Pandemie wirtschaftlich optimiert wird. Zu diesem Tagesgeschäft kommen täglich eingehende Mitgliederanfragen dazu, die bearbeitet und beantwortet werden müssen. Hierfür wird mit einem strukturierten System gearbeitet, indem eine Anfrage abhängig von deren Thematik an den richtigen Spezialisten zugewiesen und von diesem bearbeitet wird. Die Palette der Aufgaben der Controlling-Abteilung könnte noch beliebig fortgesetzt werden. Genau diese Breite der zu behandelnden Themen und die damit verbundene Erweiterung des eigenen Horizonts hat Bastian 2018 dazu bewogen, sich für eine Stelle im Controlling zu bewerben. Ausserdem hat er als Protokollführer auch Einsitz in den Monatsgremien der beiden Unternehmen SWISS und Edelweiss. Hier wird gemeinsam über Themen entschieden, deren Handhabung nicht im GAV verankert ist, davon abweicht, oder wenn ein Absatz besagt, dass gemeinsam entschieden werden soll.

Der Blick des Präsidenten

Bereits in seinem zweiten Dienstjahr bei der SWISS wurde Clemens Kopetz in den Vorstand der AEROPERS gewählt. Nach erfolgreicher Überzeugungsarbeit eines Captains, der heute die Leitung dieses Magazins innehat, übernahm Clemens 2013 das Ressort der Aussenbeziehungen. Heute, als Präsident der AEROPERS, ist er überzeugt davon, dass man für ein Engagement nicht zu jung sein kann. Der Verband profitiert von der grossen Bandbreite ihrer Vorstände und Spezialisten. Alle Kategorien und Altersgruppen sollen darin vertreten sein. Als Vorsitzender des elfköpfigen Gremiums leitet Clemens jeweils durch die Vorstandswochen und

hat die Aufsicht über alle Tätigkeiten in den einzelnen Ressorts. Die Führung der AEROPERS vergleicht er mit derjenigen eines KMU. Eine professionelle Struktur ist ihm äusserst wichtig. Die Vorstände und Spezialisten sollen nicht isoliert für sich arbeiten. Im Bewusstsein um die langfristigen Ziele richtet der Präsident das Handeln der Funktionäre auf deren Erreichung aus. Er stellt sicher, dass alle Ressourcen in die gleiche Richtung hin auf die gemeinsame Strategie arbeiten. Er behält die Übersicht über die grossen Themen und

«Der Einfluss auf den eigene Einsatzplan sowie die Möglichkeit, moderne Teilzeitverträge wahrzunehmen, haben für die Mitglieder der AEROPERS an Bedeutung gewonnen.»

bemerkt anerkennend: «Ich bin selber immer wieder erstaunt, wenn ich sehe, was die Spezialisten alles machen.»

Auch im Präsidium liegt der Fokus momentan auf den Verhandlungen für einen neuen GAV mit der SWISS. Gemeinsam mit dem Vorstand wurde in der Vorbereitung das Verhandlungsmandat

erstellt. Es legt den Spielraum fest, in dem sich das Verhandlungsteam bewegen kann. Sollte eine dieser Leitplanken während der Verhandlungen nicht mehr ausreichen, muss das Team jeweils mit dem Vorstand Rücksprache nehmen. Darüber hinaus wurde bereits vor den Verhandlungen ein klarer Kommunikationsplan erarbeitet. Gerade weil die möglichen Entwicklungen von Verhandlungen schwer vorherzusehen sind, ist man auf verschiedenste Szenarien vorbereitet. Nebst den Verhandlungen hat Clemens in den vergangenen Monaten auch die Thematik des Impfpflichterlasses beschäftigt. Dieses medizinisch und rechtlich komplexe Thema ist auch für die AEROPERS neu. Man will alle seine Mitglieder vertreten, was sich gerade in dieser äusserst umstrittenen Thematik als schwierige Aufgabe erweist. Doch gerade in solchen Themen ist es wichtig, solidarisch zusammenzustehen. Alle Interessen der über 1000 Mitglieder der AEROPERS abzudecken, ist nicht immer möglich. Sollte man mit einer Entscheidung einmal unzufrieden sein, soll das der Verband erfahren. Dennoch ist es wichtig, engagiert dabei zu bleiben. «Ein hoher Organisationsgrad ist matchentscheidend», so Clemens. Cornelius Schwanhäuser ergänzt passend: «Auch wenn eine Lösung für einen persönlich nicht perfekt wirkt, kann es sein, dass es eine im Gesamtkontext gute Lösung ist.» Das professionell organisierte und hochmotivierte Team am Ewigen Wegli in Kloten setzt sich jeden Tag für das langfristige Wohl seiner Mitglieder am Arbeitsplatz ein. Letzten Endes jedoch hängt der Erfolg der AEROPERS von ihren Mitgliedern ab. Die bahnbrechendsten Ideen und Visionen bringen uns nicht weiter, wenn sie nicht über das bilaterale Gespräch im Cockpit hinausgehen. Es führt nichts um ein aktives Engagement in Eurem Pilotenverband vorbei. Sei dies in Form einer kritischen oder positiven E-Mail, einer Funktion als Spezialist, im Vorstand oder gar als Präsident. Wie Sebastian Lechtenböhrer es passend ausdrückt, kann all dies nur positive Auswirkungen haben: «Entweder erreiche ich grösseres Verständnis, was zu mehr Zufriedenheit führt, oder ich kann etwas ändern und mitgestalten.» ■

Zusammen an einem Strang ziehen

Die Mission der AEROPERS ist das langfristige Wohl der Mitglieder am Arbeitsplatz. Mit mehr als 1300 Aktiv- und 800 Passivmitgliedern geht das Zusammengehörigkeitsgefühl heute über die bloße Interessenvertretung hinaus: «WIR sind AEROPERS, we are AEROPERS, nous sommes AEROPERS» – mit unserer Botschaft haben wir der SWISS-Geschäftsführung als Reaktion auf den Abbruch der Verhandlungen und Kündigung unseres GAV im Frühjahr bewiesen, dass wir als Einheit im Pilotenkorps funktionieren.

Text: Kevin Fuchs

Als «Gesinnung einer Gemeinschaft mit starker innerer Verbundenheit» beschrieb der Sozialpsychologe und Ethnologe Alfred Vierkandt vor knapp einhundert Jahren den Begriff der Solidarität. Doch schon im 19. Jahrhundert kam das Gespür für die grosse Bedeutung der Solidarität auf: Gruppen von Arbeitern schlossen sich zusammen und kämpften gemeinsam für bessere Arbeitsbedingungen. Das, was viele unmittelbar als Form des Zusammenhalts definieren, ist auch seit Vierkandts Erwähnung nicht aus dem Alltag verschwunden. Im Zeitalter der Digitalisierung, das nicht nur die Automatisierung vieler Prozesse, sondern nicht selten auch die Verzerrung der Form von sozialen Kontakten mit sich bringt, mag die Überzeugung von Solidarität in unserer Gesellschaft womöglich ein wenig verblasst sein. Neu im Fokus stehen Online-Treffen in einer virtuellen Zusammenkunft, oberflächlichere Gespräche und weniger Gebundenheit. Nicht selten scheint der perfekte Filter für das geschossene Selfie im optimalen Licht mehr Stellenwert zu erhalten, als einen alten Mann überhaupt wahrzunehmen, der bei der Strassenüberquerung Hilfe benötigt.

Doch was genau macht ein solidarisches Verhalten aus?

Mediales Echo

Durchschnittlich 17 000 Suchanfragen gab es im März 2021 (Quelle: DGB.de) in unseren europäischen Nachbarländern über Internetsuchmaschinen nach dem Begriff der Solidarität. Die Statistik führen die Franzosen mit rund 22 000 Anfragen an. Weltweit führen die USA und Mexiko mit knapp vier Mal so vielen Suchen nach Solidarität. Kann diese stolze Anzahl durch das weltweite Bedürfnis nach mehr Wissen über solidarisches Verhalten erklärt werden? Was waren die Beweggründe für die jeweiligen Suchen? Die Antwort auf diese Frage beinhaltet die Statistik nicht.

Dennoch kann man versuchen, eine Erklärung über die Verbindung zur Aktualität zu wagen: Zusammenhalt ist in der Corona-Krise gefragter denn je. Unter dem Hashtag «We are in this together» publizierte die Lufthansa zu Beginn der Pandemie Kurzvideos und aufmunternde Nachrichten an alle Reisenden, die gezwungenermassen ihren Urlaub zu Hause verbringen mussten. In dieser aussergewöhnlichen Zeit, die für SWISS-Pilotinnen und -Piloten eine GAV-Kündigung mit sich brachte, haben auch wir als AEROPERS-Mitglieder bewiesen, dass wir solidarisch sind, wenn es darauf ankommt. Durch

unsere Videobotschaft mit über 1000 Beteiligungen, die wir im Frühjahr der SWISS-Geschäftsleitung überreicht haben, haben wir überzeugt und unsere Stärke im Verband demonstriert. Ebenso haben etliche Mitglieder ihre Verbundenheit gegenüber dem Verband durch den AEROPERS-Rahmen in ihrem Profilbild in sozialen Medien zur Geltung gebracht.

Ein Zeichen setzen

«Solidarność», antwortete mir ein Captain zuletzt, als ich ihn auf einem Flug fragte, was ihm als Erstes in den Sinn komme, wenn er an Solidarität denkt. Die in den 1980er Jahren in Polen entstandene Bewegung, die sich aus einer Streikmotivation von Arbeitern bildete, wurde unter anderem durch die katholische Kirche mit Papst Johannes Paul II. unterstützt. Ausgangspunkt und Anlass für die Bewegung waren zunächst Preiserhöhungen für Fleisch. Unter der Führung von Lech Walesa, polnischer Politiker und Friedensnobelpreisträger, entschloss man sich den zunächst zeitlich begrenzten Streik aufrechtzuerhalten, um «bleibende Ereignisse» zu erreichen (Quelle: wikipedia.de). Heute ist Solidarność Mitglied des Internationalen (IGB) und Europäischen (EGB) Gewerkschaftsbundes und zählt über eine halbe Million Mitglieder. Der Beweis dafür, wie sich aus einer kleinen Bewegung Grosses ergeben kann.

Gemeinsam im Verband

«In Deutschland einen neuen Aufbruch organisieren», nannte FDP-Chef Christian Lindner jüngst die akute Aufgabe seiner Partei in den Sondierungsgesprächen zur neuen Regierungsbildung nach der Ära Merkel. Als eine Ära lässt sich unser aktueller GAV wahrscheinlich nicht bezeichnen, als Aufbruch jedoch sicher schon. Es zeigen sich zahlreiche Parallelen in der Aufgabe zur Bildung einer neuen Regierung und den bereits begonnenen Verhandlungen zwischen SWISS und AEROPERS: Von A wie «aller Anfang ist schwer»

über K wie «Kompromisse eingehen» bis zum Z des Ziels den Mitgliedern einen neuen GAV zur Abstimmung vorzulegen. Der Weg dorthin ist lang. Sowohl Inhalt und Verlauf wie auch das Ergebnis sind zum jetzigen Zeitpunkt nicht klar erkennbar.

In Zeiten von Kurzarbeit, restriktiven Überbestand-Rahmenbedingungen und Lohneinbussen wissen wir, dass unsere Kompromissbereitschaft künftig stärker denn je gefordert sein wird. Auch SWISS formuliert dies klar und weist darauf hin, dass der Weg aus der Krise kurz- bis mittelfristig kein leichter wird. Natürlich soll

«Durch die Videobotschaft mit über 1000 Beteiligungen haben wir überzeugt und unsere Stärke im Verband demonstriert.»



Mit solidarischem Verhalten im Team zum Ziel.

das Ergebnis für beide Parteien möglichst befriedigend sein. Im Pilotenkorps wird derzeit zunehmend darüber diskutiert, in welchen Bereichen man sich Abstriche im Vergleich zum GAV2018 vorstellen kann und welche Bestandteile hingegen nicht verhandelbar sind. Wie jüngst in einer internen Kommunikation vom Head of Flight Operations SWISS dargestellt, scheint die Firma überzeugt, dass unsere Generation viel mehr Wert auf nicht-monetäre Aspekte in einem Anstellungsverhältnis als noch die unserer Eltern und Grosseltern legt. Das mag zwar für einen Teil unserer Mitglieder stimmen, wobei sich die SWISS deutlich auf eine Mehrheit beruft. Das Thema der Solidarität folgt uns in dieser Diskussion zentral und als ein ständiger Schatten: Sie umgibt und verbindet uns zugleich, ist dabei ein Teil von uns und stellt die Grundvoraussetzung für das sozialpartnerschaftliche Miteinander in unserem gewerkschaftlichen Pilotenverband dar.

Stark in die Zukunft

Wir sind uns einig: Die Edelweiss und die SWISS müssen weiterhin profitabel bleiben, um als Airlines

der Schweiz den hiesigen Markt zu sichern und anzuführen. Darüber steht das langfristige Wohl unserer Arbeitsplätze. Im Sinne der Solidarität haben wir vor kurzem bereits einen Meilenstein erreicht:

**«Unsere Zugeständnisse
haben dafür gesorgt, dass
alle Flight Crew Members
der SWISS ihren Arbeitsplatz
behalten können.»**

Unsere Zugeständnisse haben dafür gesorgt, dass alle Flight Crew Members der SWISS ihren Arbeitsplatz behalten können. Dies widerspiegelt den enormen Teamgeist - und eben die Solidarität -, die wir im Verband verspüren. Es ist keine Schwäche, individuelle Interessen nicht durchzusetzen, sondern eine Stärke, in Zeiten, die es erfordern, für den anderen zurückzustellen. Wir haben bewiesen, dass wir in der Lage sind, genau das zu tun, und haben zum Beispiel mit temporären Vereinbarungen Pilotinnen und Piloten vorübergehend stillgelegter Flotten im System halten können. Jetzt ist die Zeit, in der es gilt, gemeinsam an einem Strang zu ziehen.

Also lasst es uns weiterhin gemeinsam angehen: Nur wenn wir als AEROPERS einheitlich zusammenstehen, werden wir langfristig unsere Interessen gegenüber der SWISS und Edelweiss durchsetzen und das Wohl unserer Arbeitsplätze beibehalten können. ■

Der Spirit zählt

Der Ausbruch der Corona-Pandemie jährt sich in wenigen Wochen zum zweiten Mal. Nachdem die Luftfahrt weltweit zunächst mit einem unerwarteten Stillstand konfrontiert gewesen ist, hat man als Airline bis dato neue Konzepte entwickeln müssen, um kurzfristig und dann im New Normal überleben zu lernen. Dies stellt die Netzwerkplanung der SWISS vor grosse Herausforderungen.

Text: Kevin Fuchs

Ein Netzwerk wird im Duden als Gesamtheit netzartig verbundener Leitungen und Linien definiert. Das Grundgerüst jeder Airline sollte von einem soliden Netzwerk geprägt sein. In Zeiten der Hochkonjunktur ist das Flugangebot bei Airlines von Stabilität und Kontinuität geprägt. Durch den abrupten Wegfall jeglicher Planbarkeit in der Corona-Krise geriet das Rückgrat, das dieses Gerüst bildete, aus dem Gleichgewicht. Ein schnelles Umdenken und grosse Flexibilität in einer überaus volatilen Zeit wurden unmittelbar gefordert. Heute werden Passagiere der SWISS und Edelweiss auf einer interaktiven Weltkarte über aktuell geltende Einreise- und Quarantänebestimmungen der Länder informiert. Zusätzlich werden aktuell bediente Strecken abgebildet, um eine grösstmögliche Übersicht in Zeiten von Ungewissheit zu bieten.

Im Gespräch mit Benedikt Escher, Head of Network Management, wollen wir neue Routinen und geänderte Arbeitsabläufe in der Netzwerk-Abteilung der SWISS beleuchten und Verständnis für die Dynamik der Änderungen entwickeln.

«Rundschau»: Benedikt, wann konntet ihr während der vergangenen Monate die Netzwerk-Planung für den jeweiligen Folgemonat fertigstellen?

Benedikt Escher: Wir nahmen zunächst jeweils eine grobe saisonale Vorausplanung vor. Das geschah anhand der Informationen, die uns zum gegenwärtigen Zeitpunkt vorlagen. Danach folgten laufend Anpassungen, die sich aufgrund von Einreisebestimmungen und zahlreichen zusätzlichen Faktoren ergaben. Den finalen Flugplan für den Folgemonat überreichten wir wie in «normalen Zeiten», das heisst jeweils Mitte des Vormonats, an die Crewplanung.

Habt ihr vor Ausbruch der Pandemie anders geplant?

Am Zeitpunkt der Fertigstellung des von uns erstellten Flugplans für den Folgemonat (für fliegende Kolleginnen und Kollegen im Interbids ersichtlich) hat sich nichts geändert. Jedoch konnten wir vor der Pandemie die saisonalen Flugpläne aus den Vorjahren zu 95 Prozent übernehmen und mussten an diesen nur kleinere Anpassungen vornehmen. Das ist seither nicht mehr möglich.

Wie blickt ihr im Netzwerk bisher auf das Jahr 2021 zurück?

Nach etlichen Annullationen im Frühjahr dieses Jahres konnten wir im Sommer das Hauptaugenmerk auf den Wiederaufbau unseres Netzwerks insbesondere in den Segmenten VFR (visiting friends and relatives) und Touristik legen. Der Slot Waiver (Anm. d. Redaktion: Aussetzung der normalerweise herrschenden Pflicht

zur Slotnutzung) hat uns dabei ein wenig mehr Luft zum Atmen verschafft. Während der Sommer im Rahmen der Erwartungen relativ gut verlief, sind wir mit dem aktuellen Herbstgeschäft sehr zufrieden. In den verschiedenen Marktsegmenten kehren die für die SWISS so wichtigen Geschäftsreisenden allerdings weiterhin eher zögerlich zurück. Den Wintermonaten mit allgemein weniger Nachfrage sehen wir noch deutlich verhaltener entgegen, auch wenn glücklicherweise die Öffnung der USA für geimpfte Passagiere aus Europa zur rechten Zeit verkündet wurde.

Wenn du heute Fazit ziehst: Wie hast du persönlich die vergangenen 21 Monate erlebt?

Niemand hat mit einem solchen Einbruch des globalen Luftverkehrs gerechnet. Zu Beginn wurden wir recht ins kalte Wasser geschmissen. In unserem Geschäftsfeld und als Fluggesellschaft der Schweiz sahen wir uns im Frühjahr 2020 stark verwundet. Ich muss sagen, dass wir daraufhin schnell in einen dynamischen Modus gefunden haben, der bis heute teilweise fortbesteht. Jetzt ist unser Ziel jedoch, schnellstmöglich – wo immer möglich – wieder in standardisierte Prozesse zu gelangen und die Planbarkeit für alle Stakeholder zu erhöhen.

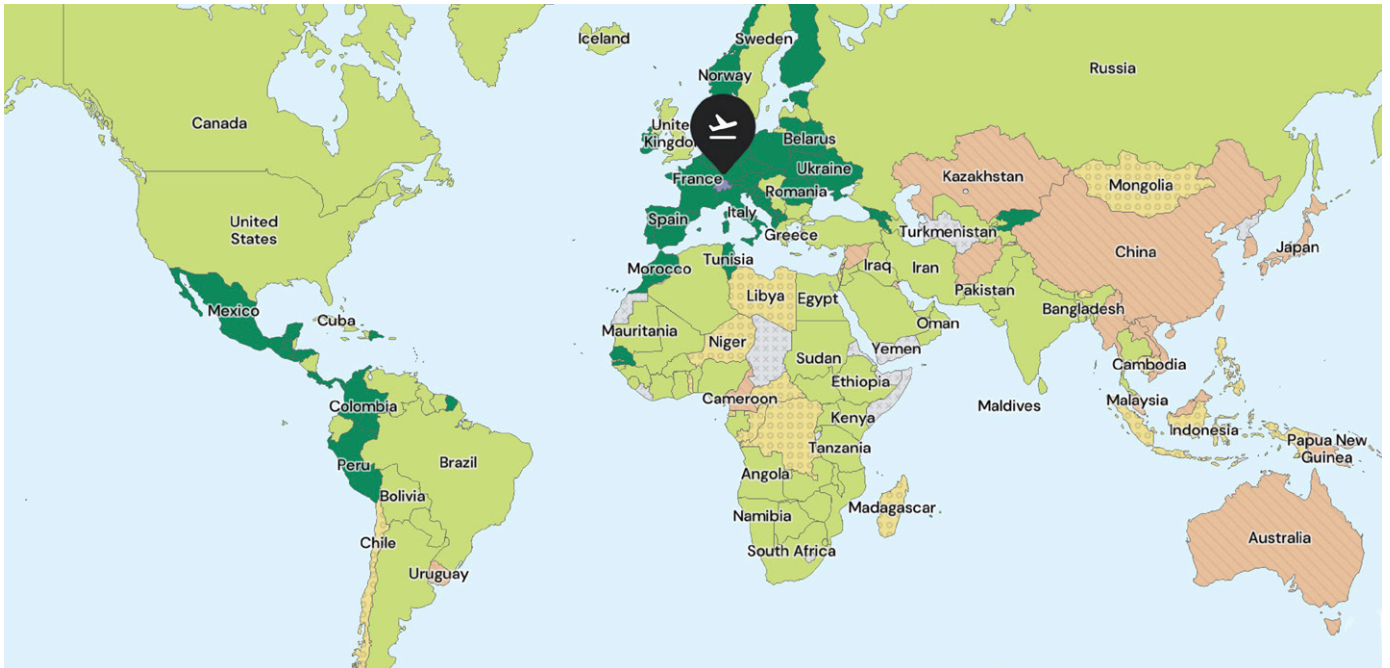
Was sind klare Veränderungen, die diese Zeit mit sich gebracht hat?

Im Verlauf der Pandemie war die Nachfrage über die verschiedenen Saisons, Wochentage und Tageszeiten deutlich weniger ausgeglichen. So kam es, trotz der gesamthaft deutlich tieferen Produktion, zu operationellen Peaks, beispielsweise an den Sommerwochenenden. Diese haben allen Beteiligten in der Operation einiges abverlangt. Mittelfristig wird uns die langsamere Rückkehr der Geschäftsreisenden im Vergleich



Benedikt Escher ist 37 Jahre alt, verheiratet und kommt gebürtig aus Hamburg. Nach dem Abschluss seiner Master-Studiengänge in International Affairs & Governance an der Universität St. Gallen sowie in Entrepreneurship and New Business Venturing an der Rotterdam

School of Management war er zunächst während fünf Jahren in der Netzwerkplanung der Edelweiss Air tätig. Bei SWISS stieg Benedikt Anfang 2019 als Head of Scheduling & Slot Management ein und war in dieser Rolle unter anderem für die Optimierung und Effizienz des Flugplans verantwortlich. Im Februar 2021 übernahm er die Position als Head of Network Management.



Einreisebestimmungen auf einen Blick: Die SWISS bietet auf ihrer interaktiven Weltkarte Übersicht für Reisende.

Quelle: swiss.com

mit den anderen Kundensegmenten beschäftigen. Ich bin langfristig optimistisch, wenn wir als Unternehmen SWISS die richtigen Rückschlüsse aus der Krise ziehen und uns wettbewerbsfähig aufstellen können. Dazu gehören auch Erkenntnisse aus der Corona-Zeit, die uns abteilungsübergreifend als Team zusammenschweisst haben.

Arbeiten Sie im Network Management in Kurzarbeit?

Je nach Aufgabengebiet sind meine Teammitglieder bis zu 100 Prozent im Einsatz. Das erfordert die dynamische Situation. Viel häufiger erfordern diverse Prozesse nun manuelle Eingriffe. Vieles, was früher vorausplanbar war, muss heute kurzfristig nachjustiert werden.

Was kannst du zu Meldungen über annullierte Flüge aufgrund von Crew Shortages im Sommer 2021 sagen?

Soweit ich informiert bin, wurden wenige bis keine Flüge aufgrund von Besatzungsengpässen annulliert. Die Beteiligten aus den verschiedenen Abteilungen, auf dem Apron, aus der Maintenance und die Crews an Bord unserer Flugzeuge haben alle hervorragende Arbeit geleistet.

Stimmt es, dass manche Flüge im Planungsprozess bewusst nicht ins System eingespeist werden?

Alle Flüge, die wir durchführen wollen, werden entsprechend aufgelegt – dazu gehört auch die Zuteilung einer Besatzung durch die Crewplanung. Nach einem sogenannten Freeze der Planung erfolgt der Hand-over an Crew Control. In den letzten sieben Tagen des Vormonats können von NOC in Zusammenarbeit mit Crew Control noch Anpassungen vorgenommen werden, die zum Beispiel durch Maintenance-Standzeiten von Flugzeugen nötig werden. In der dynamischen Corona-Zeit wurden teilweise auch noch kurzfristig in dem sogenannten Crew Control Range aus kommerziellen Gründen zusätzliche Flüge nachpubliziert oder andere gestrichen.

Wird noch immer jeder durchzuführende Flug einzeln betrachtet und entschieden, ob er durchgeführt wird?

Wir haben den sogenannten zweiwöchigen «Short Term Cancellation Prozess». Flüge, die aus wirtschaftlichen Gründen gestrichen werden, werden also möglichst bereits 14 Tage vorher aus dem System genommen. Generell sind wir heute auf der Kurzstrecke ein wenig flexibler als bei der Langstreckenplanung. Unser Ziel ist ganz klar die Flugplanstabilität, um unseren Kunden ein zuverlässiges Produkt bieten zu können. In diesem Bereich haben wir im Vergleich zum Beginn der Pandemie enorme Fortschritte gemacht und streichen derzeit kaum Flüge.

Was genau sind denn Gründe für eine Annullierung?

Ein SWISS-Flugzeug, das fliegt, sollte auch Geld verdienen. Nur dann fliegen wir. Wenn das bei einzelnen Flügen voraussichtlich nicht der Fall ist, prüfen wir Alternativen für die von einer Annullierung betroffenen Kunden. Auch die Effekte auf die Stabilität unseres Netzwerks durch die notwendigen Feeder-Flüge werden betrachtet.

Man sagt, jede Krise bringt auch etwas Gutes. Wie stehen Sie dazu?

Hier denke ich sofort an den Team-Spirit bei uns. Eine Entwicklung ist, dass Entscheidungen in besonderen Situationen, zum Beispiel im Krisenstab, in einer nie dagewesenen Schnelligkeit und zudem viel unbürokratischer als zu «normalen» Zeiten getroffen werden können. Dabei steht das Gesamtziel, nämlich den Flugbetrieb und das Unternehmen am Laufen zu halten, über den Interessen einzelner Abteilungen. Das schätze ich sehr.

Sei es wegen des Abbaus der beiden A330, der jüngsten Streckenübernahmen oder den Übernahmeangeboten für gekündigte Crewmitglieder: Die Tochter Edelweiss Air steht immer wieder im Fokus der Gespräche. Welche Neuigkeiten zu Edelweiss aus dem Netzwerk hast du?

Zunächst möchte ich klarstellen, dass die zwei A330, die Edelweiss zur Eurowings Discover verlassen haben, nicht dazu dienen sollten, die Produktion gezielt nach Deutsch-



Die Netzwerkplanung jeder Airline birgt ein komplexes Konstrukt.

land zu verlagern. In der Krise war bei Edelweiss eine Reduktion der Langstreckenkapazität notwendig, während Eurowings Discover – wie schon vor der Krise geplant – gerade aufgebaut wurde. Anstatt Flugzeuge vom externen Markt teuer einzufлотten, wurde auf die konzernintern verfügbaren Maschinen von Edelweiss zurückgegriffen. Edelweiss operiert sehr erfolgreich mit ihren A340, die sie im Sommer 2021 bereits wieder produktiv einsetzen konnte. Dazu zählen auch diverse Einsätze im Kurzstreckenportfolio.

Aktuell wurde die Streckenübernahme von Tirana durch die SWISS entschieden: Da auf diesen Flügen vor allem Umsteigepassagiere von und in die Vereinigten Staaten reisen, ergab die Rechnung, dass der grösste Gesamtumsatz erzielt wird, wenn wir den Flug bei SWISS selbst durchführen. Edelweiss mit ihrem Fokus auf dem Punkt-zu-Punkt-Verkehr müsste wegen des geringeren Umsatzanteils der Zubringerpassagiere auf dem kürzeren Segment TIA-ZRH ausserhalb der Hauptsaison aufgrund mangelnder Profitabilität viele Flüge streichen. Bei SWISS ist durch den Netzwerkfokus der Zubringerflug ein Teil der Gesamtbetrachtung. Buenos Aires (EZE) werden wir im Winterflugplan weiterhin als gemischten Fracht-/Passagierflug bedienen. Das reine Passagiergeschäft reicht hier (noch) nicht aus, um eine profitable Direktverbindung anbieten zu können. Weiter wird Edelweiss voraussichtlich im Sommer 2022 für uns die Verbindung nach Bergen in Norwegen übernehmen.

Es wird laufend geprüft, wie wir das beste Ergebnis für das Gesamtkonstrukt aus SWISS und Edelweiss herausholen können. Nur das macht uns am Standort Zürich gemeinsam stark und zukunftsfähig.

Welche Herausforderungen in naher Zukunft siehst du?

Im Winter werden wir mit einem weiterhin reduzierten Flugprogramm unterwegs sein. Vor allem die touristische Nachfrage ist Grund dafür: Mit Ausnahme der Wochen um Weihnachten und Neujahr fällt sie deutlich geringer als im Sommer aus. Im Wettbewerbsumfeld sind es die Low-cost-Carrier, die ich langfristig

als Bedrohung wahrnehme. Sie sind wie Geier, die um die etablierten Netzwerk-Airlines herumkreisen, nur um sich im günstigsten Moment das eine oder andere Geschäft abzugreifen. Hier bleiben wir wachsam. Die Redimensionierung der Lufthansa Group stärkt uns als Konzern und stellt uns gut gerüstet für die Zukunft auf. Dank der guten Zusammenarbeit und der Solidarität jeder einzelnen Mitarbeiterin und jedes einzelnen Mitarbeiters sind wir bereit, um bald zur alten Stärke zurückzufinden.

Benedikt, wir danken dir herzlichst für das informative Gespräch.



Martin ApseL-von zur Gathen ist 36 Jahre alt und in Siegburg (D) geboren. Parallel zu seinem Studium in Aviation Management an der International University Bad Honnef-Bonn arbeitete er im Air Fleet Management bei DHL Express in Brüssel und Bonn. Im Lufthansa-Konzern ist

Martin seit 2006 tätig, zunächst in der Netz- und Flottenstrategie der Lufthansa-Gruppe, bevor er 2009 zu SWISS in die Netzwerkplanung wechselte. 2013 übernahm er die Leitung der Flottenplanung und hatte zuletzt bis Ende 2018 als Head of Network Management die Gesamtverantwortung für den Bereich inne. Anschliessend wechselte er in eine Gruppenrolle als Head of Product Management Customer Service für die Hub Airlines der LHG. Während dieser Zeit absolvierte er das Advanced Management Program an der Columbia University in New York. Seit August 2021 ist Martin als Head of Operations Planning & Steering zurück bei der SWISS. Er ist verheiratet, Vater von zwei Söhnen und lebt in Eglisau.

Auf dem Gerüst der kommerziellen Planung, wie wir das Netzwerk eingangs definieren konnten, baut die operative Planung auf. Martin ApseL-von zur Gathen, Head of Operations Planning & Steering bei SWISS, ist mit seiner Organisation für die Kapazitäts- und Einsatzplanung sowie die operative Steuerung und Planung (OCC, Dispatch etc.) verantwortlich. Er hat uns geschildert, was seine Abteilung zurzeit beschäftigt, woran es mangelt und wie man damit umgeht.

«Rundschau»: Martin, was sind für dich in der operativen Planung aktuell die grössten Herausforderungen?

Martin ApseL-von zur Gathen: Die grösste Herausforderung seit Covid-19 ist die extreme Dynamik, die auch nach nunmehr eineinhalb Jahren nicht nachgelassen hat. Dabei spielt die fehlende stabile Grundlage für uns in der operativen Planung eine entscheidende Rolle. Ohne ein solides Produktionsprogramm beziehungsweise einen Flugplan fehlt die Basis für eine zuverlässige und stabile Kapazitäts- und Einsatzplanung. Um dieser Instabilität entgegenzuwirken, haben wir die monatliche Einsatzplanung der Crews so spät wie möglich begonnen. Das gibt uns momentan die grösstmögliche Sicherheit, auf dem Schirm zu haben, welche Flüge dann wirklich geflogen werden. Dabei ist es unser Ziel, möglichst den Flugplan in die Einsatzplanung einfließen zu lassen, der am aktuellsten ist. Bis heute existieren grosse Unsicherheiten im Markt, zum Beispiel bei Einreisebestimmungen und vielen weiteren Restriktionen, die sich täglich ändern können. Diese wiederum ziehen oft Flugplananpassungen nach sich. Letztendlich war das Crew Control seit Beginn der Pandemie mit einer noch nie erlebten Anzahl an Änderungen konfrontiert.

Welche Änderungen meinst du konkret?

Crew Control muss vor allem bei Zusatzproduktionen und kurzfristigem Abtausch von Flugzeugtypen rasch reagieren können. Dazu kommen die sich laufend ändernden Einreisebestimmungen für die Besatzungen und die damit verbundenen Anpassungen. Als Hong Kong entschied, fortan nur noch geimpfte Crewmitglieder einreisen zu lassen, bedeutete das für uns einen grossen Einschnitt. An dieser Stelle (Stand Redaktionsschluss) ist noch offen, welche Länder diesem Beispiel folgen. Explizit danke ich hier dem gesamten Team für die geleistete Arbeit, während der immer noch herausfordernden Zeit!

Gibt es weitere «Problemfelder», die dich derzeit beschäftigen?

In Bezug auf die Planung unserer Crews ist nach wie vor insbesondere die Aufrechterhaltung der Recency bei unseren Cockpitbesatzungen ein akutes Thema. Die im Vergleich zum Vorkrisenniveau noch wenigen Flüge wirken dabei nicht gerade hilfreich. Zudem ist im Vergleich zum Normalbetrieb während der Krise die Produktion tiefer, der Anteil an «nicht routine»-Tätigkeit aber ausserordentlich hoch.

Wie wirkte sich der Überbestand in den zurückliegenden Sommermonaten auf die Crewplanung aus?

Die Unterschiede des Überbestands zwischen den Flotten sind ziemlich gross. B777-Besatzungen wurden bekanntlich, vor allem auch dank des Frachtgeschäfts, stark eingesetzt. Auch die A220-Flotte war aufgrund ihrer kleinen «Röhre» oftmals das richtige Fluggerät auf

der Kurz- und Mittelstrecke. Auf der anderen Seite hatten wir sowohl auf der A320 als auch auf der Airbus-Langstreckenflotte grosse Überkapazitäten.

Gab es nicht neulich erst Momente, in denen es zu Bereederungs-Engpässen kam?

Bis anhin hatten wir keine wirklichen Engpässe auf der Cockpitseite. Die grösste Herausforderung in Bezug auf Pilotenkapazitäten sehen wir auf der B777-Flotte, bedingt durch eine Kombination der zuvor erwähnten vergleichsweise hohen Produktion, bei gleichzeitiger Reduktion des Bestands aufgrund von (Früh-)Pensionierungen. 2021 werden wir mehr als doppelt so viele Kolleginnen und Kollegen aus dem Cockpit in den Ruhestand verabschieden als in den Jahren zuvor. Was man jedoch auch beachten sollte: Bei einem Vergleich mit 2019, als letztes «normales» Jahr, das wir wie die meisten anderen Airlines zum Vergleich benutzen, ist es in den Jahren 2020 und 2021 zu deutlich weniger Duty Days für die Flight Crew Members gekommen. Das betrifft alle Flotten, sowohl die Captains als auch die First Officers.

Auch dir ganz herzlichen Dank für den Einblick, Martin. ■

Anzeige



DR. ANDREA GHIRARDINI
STEUERBERATERIN

Fachberaterin für Internationales Steuerrecht

Einkommensteuer
Erbschaft- und Schenkungsteuer
Nacherklärungen und Selbstanzeigen

Spezialisierung auf fliegendes Personal

Termine
an den Flughäfen München und Frankfurt

Bavariaring 26 • 80336 München
Tel. + 49 89 38 666 320 • Fax + 49 89 38 666 321
Mobil + 49 151 191 888 77
kanzlei@ghirardini.de • www.ghirardini.de

Klimapolitik – quo vadis?

Die Wissenschaft hat die Fakten geliefert, und es ist bekannt, welche Folgen ein ungebremsster Klimawandel auf das Leben auf unserem Planeten haben wird. Es liegt an der Politik, den Rahmen und die entsprechenden Massnahmen festzulegen. Da die Luftfahrt im gesellschaftlichen und medialen Fokus steht, wird dies auch grosse Auswirkungen auf unsere Branche und unsere Arbeitsplätze haben.

Text: Dominik Haug

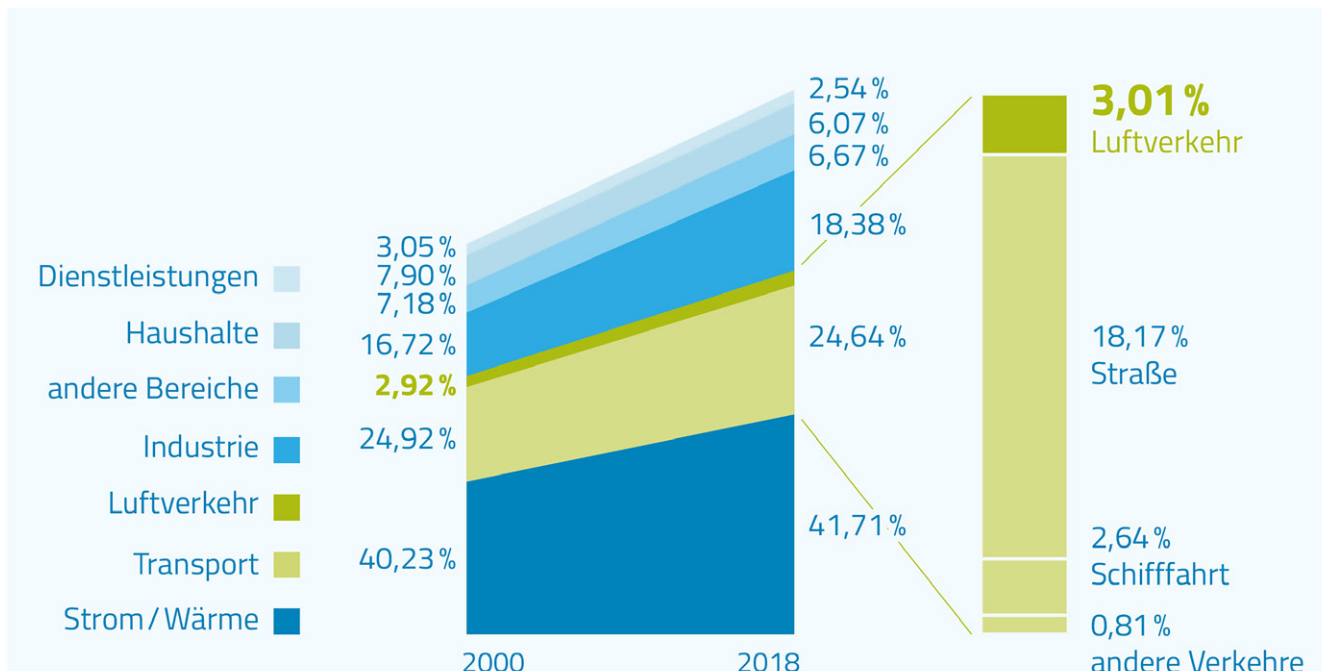
Viele Wege führen nach Rom, sagten schon die alten Römer. Viele Wege führen auch zur Reduzierung der Treibhausgase in der Atmosphäre. Man muss diese Wege aber auch gehen, sonst sind sie nutzlos. Die Luftfahrt ist im medialen Fokus, und eine wenig umweltbewusste Ausrichtung von Fluggesellschaften könnte existenzbedrohend werden. Es kommt aber nicht nur auf die CO₂-Emissionen an.

Anfang November trafen sich in Glasgow die Staats- und Regierungschefs von über 100 Ländern. Die Staatschefs von Russland und China fehlten. Die Länder versprachen unterschiedliche Zeithorizonte, in denen sie eine Klimaneutralität erreichen wollen. Deutschland nennt das Jahr 2045 als Ziel, die Schweiz 2050 und Indien 2070. Zuvor beim G20-Gipfel konnten sich die Staats- und Regierungschefs nur darauf einigen, die «Erderwärmung möglichst auf 1,5 Grad zu begrenzen». Dabei wurden weder ein Datum noch genaue Handlungsabsichten genannt.

Luftfahrt als Sündenbock

In der medialen Berichterstattung bekommt die Luftfahrt viel Aufmerksamkeit, sobald es um Klimawandel und Klimaschutz geht. Nach einer Studie des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) trägt der Luftverkehr nur zu drei Prozent zum gesamten menschengemachten Klimawandel bei. Im Vergleich zum Strassenverkehr ein sehr geringer Anteil. Die CO₂-Emissionen betragen 3,01 Prozent und sind seit dem Jahr 2000 um lediglich 0,09 Prozent gestiegen, während der Luftverkehr in diesem Zeitraum massiv zugenommen hat. Insgesamt entfallen auf die Transportbranche rund 24 Prozent der gesamten Emissionen. Nicht nur weil die Branche im öffentlichen Fokus steht, müssen zeitnah Massnahmen erfolgen, mit denen die Auswirkungen des Flugverkehrs auf den Klimawandel reduziert und am besten neutralisiert werden können. Es kann auch nicht die Lösung sein, wenig gegen den Klimawandel zu tun, nur weil andere Branchen oder Länder grössere Verursacher sind oder noch weniger unternehmen. Mit

ENTWICKLUNG DER WELTWEITEN CO₂-EMISSIONEN*



* Gemessen an den CO₂-Emissionen aus der Verbrennung fossiler Brennstoffe

Quelle: Internationale Energieagentur (IEA) 2020, Daten für 2018

Klimaschutz-Portal.aero

Obwohl der Luftverkehr nur drei Prozent der weltweiten CO₂-Emissionen verursacht, ist er im medialen und gesellschaftlichen Fokus.



Nach dem Verbrennen von fossilem Kerosin kann das entstandene CO₂ der Atmosphäre wieder entzogen werden.

dem Finger auf andere zu zeigen und im Nichtstun zu verharren, waren nie die richtige Lösung. Nach der gleichen Studie des DLR kann die Luftfahrt trotz eines grossen prognostizierten Wachstums bis 2050 klimaneutral werden.

Verbranntes Kerosin kompensieren

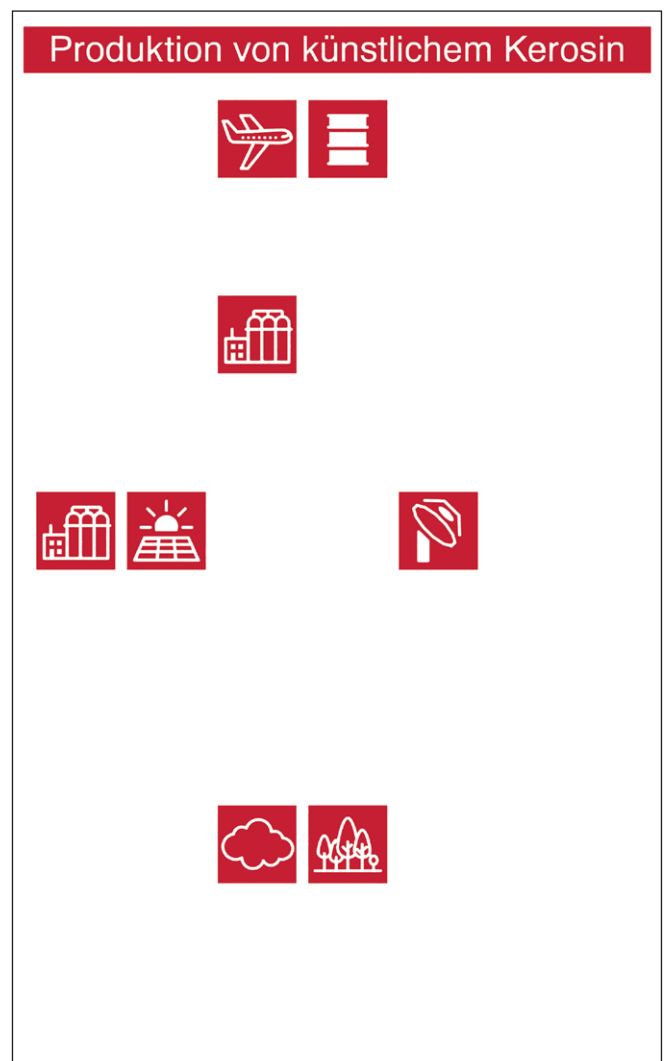
Ein erster naheliegender Ansatz erscheint auf den ersten Blick überraschend: Das bei der Verbrennung von Kerosin entstandene CO₂ wird der Atmosphäre wieder entzogen. Auch wenn Flugzeuge weiterhin Kerosin als Treibstoff verwenden, können Flugreisen so CO₂-neutral werden. Aus der Sicht einer Studie der ETH Zürich wäre das die günstigste und am schnellsten verfügbare Lösung. Das CO₂ würde in einer ersten Phase hochkonzentriert in Biomassekraftwerken und Kehrichtverbrennungsanlagen eingefangen und im Untergrund eingelagert werden. Viola Becattini von der ETH Zürich stellt fest, dass man aktuell «aus Schweizer Kehrichtverbrennungsanlagen rund 40 Prozent der Emissionen der Schweizer Luftfahrt ausgleichen könnte». Auch wenn es offensichtlich nicht genug ist, um die Schweizer Luftfahrt emissionsneutral zu betreiben, sollte das Potenzial genutzt werden. Nach den Studienautoren wäre dieser Weg heute schon kostenmässig konkurrenzfähig, wenn es eine CO₂-Steuer in Höhe von 60 Euro pro Tonne geben würde. Ohne eine Steuer gibt es keinen Anreiz, die CO₂-Menge in der Atmosphäre zu reduzieren.

Künstliches Kerosin als Treibstoff

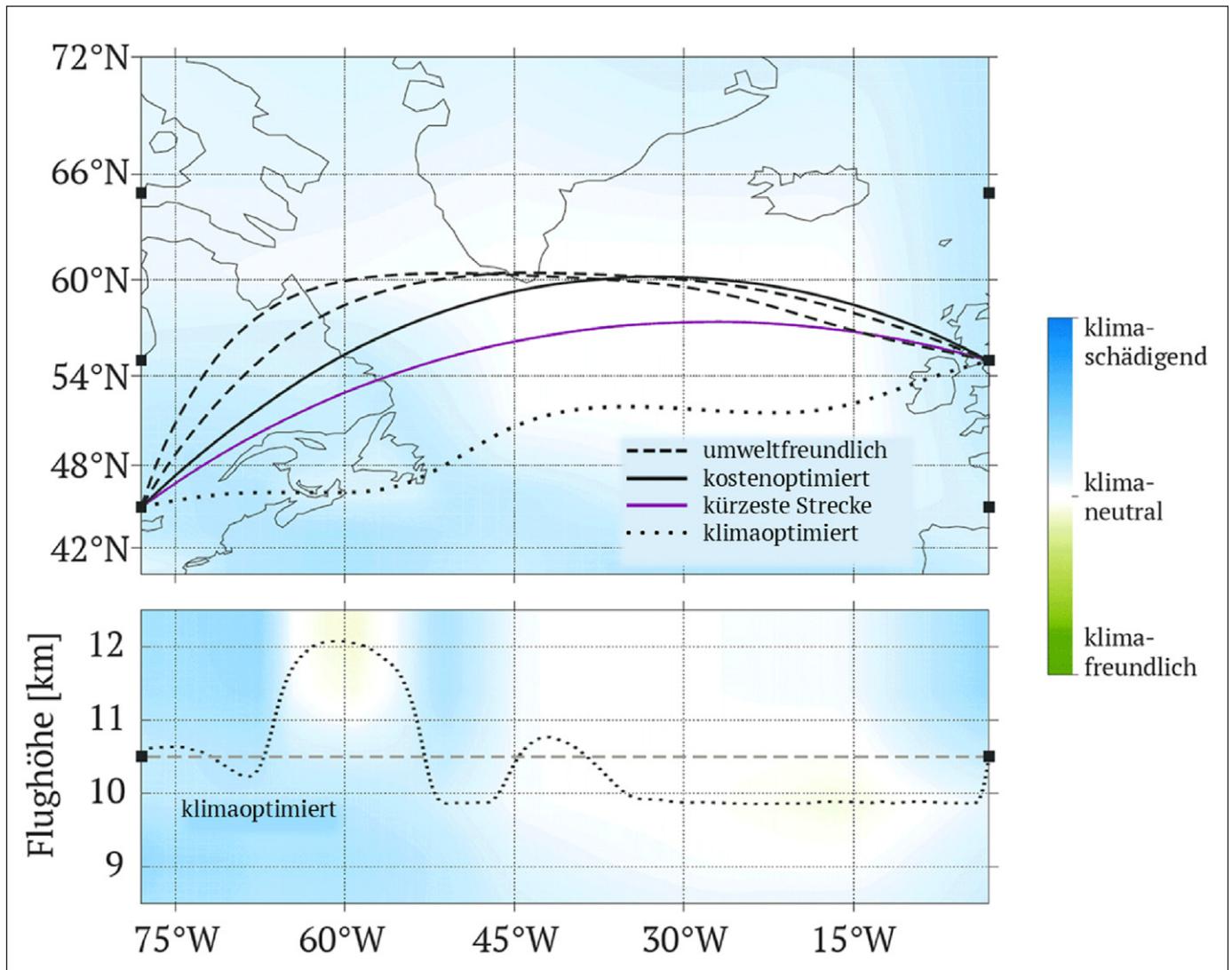
In derselben Studie der ETH Zürich stellen die Autoren fest, dass die künstlichen Treibstoffe als grosser Hoffnungsträger gesehen werden. Allerdings sind die Kosten momentan noch sehr hoch, da für die Herstellung sehr viel saubere Energie benötigt wird. Ebenso wie das DLR hält Anthony Patt vom Institut für Umweltentscheidungen der ETH Zürich den Weg zu synthetischem

Kerosin für vielversprechend. Momentan ist synthetisches Kerosin noch fünf- bis zehnmals teurer als fossiles Kerosin. Dies liegt an der energieintensiven Herstellung. Laut Patt besteht aber «Grund zur Hoffnung, dass sie künftig trotz des hohen Energiebedarfs deutlich günstiger wird». An den sonnigen Orten auf der Welt wie beispielsweise der arabischen Halbinsel kostet die Kilowattstunde Strom aus Photovoltaik nur noch zwei Cent. «Bei einem Preis von einem Cent werden synthetische Kraftstoffe gleich teuer wie heutiges fossiles Kerosin», so Patt weiter. Trotz der vielen Herausforderungen ist er optimistisch. Es sei entscheidend, wie schnell die nötigen Anlagen zur Synthese von Kerosin in grossen Mengen realisiert werden. Er berechnet, dass es möglich ist, im Jahr 2050 zu 100 Prozent mit synthetischem Treibstoff zu fliegen, selbst wenn dem Szenario ein Wachstum der Branche von 20 Prozent zugrunde gelegt wird. 100 Prozent sind jedoch gar nicht nötig, da mit dem Einfangen von CO₂ aus der Luft auch bei einer niedrigeren Quote eine CO₂-Neutralität erreicht werden kann.

Das ETH-Start-up Synhelion beschreibt einen neuen Weg in der Herstellung und ist damit rund 30 Prozent effizienter. Ein Solarreaktor erzeugt mithilfe von Sonnenlicht aus Wasser und CO₂ ein Synthesegas aus Kohlenmonoxid und Wasserstoff, aus dem dann Kerosin synthetisiert werden kann. Aktuell ist dieser Ansatz aber noch sehr kostenintensiv. Allerdings wird er auch



Es gibt zwei verschiedene Technologien, um synthetisches Kerosin herzustellen.



Die klimaoptimierte Flugroute weicht von der schnellsten Route ab, verursacht aber kaum mehr Kosten.

von einigen Firmen aus Deutschland und ganz Europa verfolgt. Das deutsche Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) fördert das Programm nun mit 3,92 Millionen Euro. Das Geld fließt in den Bau der weltweit ersten Produktionsanlage für Solartreibstoff im Brainergy Park Jülich in Nordrhein-Westfalen.

Klimakonforme Wahl der Routen

Auch ohne weiteren Anreiz versuchen alle Fluggesellschaften jetzt schon, möglichst die schnellsten Routen für ihre Flüge zu planen. Sie halten den Treibstoffverbrauch aber aus Kostengründen auf einem Minimum, und tun dies nicht in erster Linie aus Klimaschutzgründen. Es ist offensichtlich, dass weniger Kerosin verbrannt wird und damit auch weniger Treibhausgase entstehen, je kürzer ein Flugzeug in der Luft ist. Dass dies Hand in Hand geht, ist ein schöner Zusammenhang. Christian Voigt ist Wissenschaftler am Institut für Physik des DLR. Die Klimawirkung des Luftverkehrs, direkt verursacht durch den CO₂-Austoss der Flugzeuge, beträgt seiner Ansicht nach weniger als ein Drittel. «Mehr als die Hälfte geht auf das Konto von Kondensstreifen», so Voigt. Diese Aussage gilt nur für fossiles Kerosin. Synthetisches Kerosin verursacht deutlich weniger Kondensstreifen, wie eine Studie des DLR gezeigt hat.

Die Emission von Stickoxiden und Wasserdampf in grosser Höhe verursacht Ozon und Kondensstreifen.

Sowohl Ozon als auch Kondensstreifen bremsen die Wärmeabstrahlung von der Erde und tragen damit zur Klimaerwärmung bei. Die Bildung von Kondensstreifen ist unter anderem abhängig von Ort, Zeitpunkt, Sonneneinstrahlung, Temperatur und Wind. Bisher werden die Wetterdaten bei Planung von Flugrouten wegen Sicherheitsaspekten bei Gewittern und Tropenstürmen und zur Optimierung der Flugdauer und des Treibstoffverbrauchs verwendet. Durch eine geschickte Wahl der Flugrouten lässt sich einiges erreichen. Es gibt klimasensitive Regionen, in denen Kondensstreifen bevorzugt entstehen. Rund 80 Prozent der Kondensstreifen kommen von rund zehn Prozent der Flugrouten und entstehen hauptsächlich in kalten und feuchten Gebieten. Kondensstreifen können sich sofort wieder auflösen oder auch über mehrere Stunden bestehen bleiben. Wenn man diese Gebiete umfliegen würde, müsste man etwas mehr Kerosin verbrennen und damit CO₂ freisetzen. Die gesamte Klimawirkung des Flugs könnte aber enorm gesenkt werden. Nach Aussage von Voigt sind die Technologien hierfür vorhanden und die operationellen Abläufe bekannt.

Forschungsprojekte wie REACT4C (reducing emissions from aviation by changing trajectories for the benefit of climate) und WeCare des DLR untersuchen, wie durch Berücksichtigung des aktuellen Wetters klimaoptimiert geflogen werden kann.

REACT4C

Der Name macht das Ziel des Projekts deutlich: Senkung der Emissionen des Flugverkehrs im Sinn des Klimas durch angepasste Flugrouten. Im Fokus des Forschungsprojekts sind die Routen über den Nordatlantik. Neben den reinen witterungsbedingten Klimafolgen hat das Projekt aber auch den Kraftstoffverbrauch im Blick. Je geringer der Kraftstoffverbrauch ist, desto weniger Emissionen entstehen in der Folge. Das Wetter über dem Nordatlantik wurde in verschiedene Kategorien eingeteilt, die Windrichtung und -stärke analysiert und die geplante Flugroute untersucht. Anhand der Wettermuster wird dann projiziert, wie hoch die Klimawirkung des Flugs sein wird. Die Beobachtung dient zur Erstellung einer Datenbank, um in Zukunft mit diesen Daten eine optimale Flugroute zu berechnen und zu vergleichen, wie gross die Einsparpotenziale im Vergleich zur klassischen Flugplanung sind. Die Wissenschaftler kamen zu dem Ergebnis, dass mit nur kleinen Änderungen in der Streckenführung und Flughöhe die potenzielle Klimawirkung des Luftverkehrs um rund 25 Prozent reduziert werden kann. Die geringfügigen Änderungen in der Route hatten nur eine Steigerung des Kraftstoffbedarfs und der Betriebskosten von 0,5 Prozent zur Folge. Die Theorie muss in der Praxis aber auch umsetzbar sein. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens sind manche Flugrouten oder häufige Wechsel der Flughöhe nicht verfügbar. Die theoretisch möglichen 25 Prozent Einsparung sind in der Praxis daher nicht zu erreichen. Dennoch zeigt das Projekt, dass massive Einsparmöglichkeiten mit sehr geringem Aufwand möglich sind.

WeCare

Das Forschungsprojekt WeCare baut auf den Ergebnissen von REACT4C auf. Der Ansatz ist identisch zum vorherigen Forschungsprojekt. Allerdings begrenzt sich WeCare nicht auf den Nordatlantik, sondern es wurde ein möglichst globales und realistisches Modell in der Untersuchung verfolgt. Neben der reinen theoretischen Berechnung der klimaoptimalen Flugroute wurde in einem Schnellzeitsimulator überprüft, ob die Route so im echten Flugbetrieb durchführbar gewesen wäre. Auf Grundlage der Forschungsergebnisse sollen später neben neuen Strategien zur Vermeidung von klimaschädlichen Gebieten auch neue und klimafreundlichere Flugzeugkonfigurationen entwickelt werden.

Moderne Technik

Genauso wie im Automarkt sind auch die neueren Flugzeuge deutlich treibstoffsparender als ältere Modelle. Das DLR rechnet damit, dass der Treibstoffverbrauch bis 2050 nochmals halbiert werden kann. Auch wenn die Preise für Treibstoffe in letzter Zeit stark gestiegen sind, macht der geringere Verbrauch den Kostenanstieg zum Grossteil wieder wett. Die Flugzeuge der neuesten Generation benötigen nur noch 1,5 bis 2,5 Liter pro Passagier und 100 Kilometer. Ein vollbesetztes Flugzeug kann inzwischen mit einem vollbesetzten Auto mithalten. Daher müsste auch die Auslastung der Flugzeuge in die Klimawertung einfließen. Ein recht leeres Flugzeug verbraucht natürlich deutlich mehr Treibstoff pro Passagier als ein vollbesetztes.

Die nötigen Anreize

Die Fluggesellschaften stehen unter einem enormen Kostendruck, und gerade die Treibstoffkosten nehmen einen sehr grossen Punkt ein. Eine Fluggesellschaft kann es sich schlichtweg nicht erlauben, mehr Kerosin zu verbrennen als absolut notwendig, wenn sie wirtschaftlich erfolgreich sein will. Es liegt daher an der Politik, die entsprechenden Anreize zu setzen, um zugunsten des Klimaschutzes höhere Kosten zu tragen. Fakt ist aber auch, dass sich kaum eine Branche derart ambitionierte Ziele gesteckt hat wie der Luftverkehr. Bereits 2009 haben sich Fluggesellschaften, Flugzeughersteller, die Flugsicherung und Flughäfen weltweit auf eine Klimaschutzstrategie verständigt. Es war der Plan, bereits ab dem Jahr 2020 CO₂-neutral zu wachsen. Das bedeutet, dass das Flugverkehrswachstum nicht mehr zu einer Erhöhung der CO₂-Emissionen führen darf. Um dies zu erreichen, müssen die Fluggesellschaften CO₂-Zertifikate von Klimaschutzprojekten kaufen, welche die entsprechende Menge CO₂ an anderer Stelle einsparen.

Dennoch ist in der öffentlichen Wahrnehmung die Luftfahrt einer der grössten Sündenböcke für die Erderwärmung. Die Wirkung einer reinen CO₂-Steuer geht hier aber genau in die falsche Richtung. Sinnvoller für das Klima wäre eine Steuer auf klimaunfreundliches Fliegen, bei dem dann alle Faktoren einfließen würden. Eine Steuer, die den Treibstoffverbrauch, die Routenwahl, die Sitzplatzauslastung, das Flottenalter und so weiter berücksichtigt. Das wäre zwar deutlich aufwendiger, aber dafür viel sinnvoller als eine reine CO₂-Steuer.

Auch Patt von der ETH Zürich ist gegen eine CO₂-Steuer. Er bevorzugt eine Einmischquote und fordert: «Die Kerosinbereitsteller an den Flughäfen müssen bei diesem Ansatz garantieren, dass ein gewisser Anteil des Kerosins synthetisch ist. Der Anteil beginnt tief und steigt dann um 20 bis 25 Prozent pro Jahr.» Nach seiner Angabe würde dieser Ansatz zu keiner nennenswerten Verteuerung des Fliegens führen, da der Anteil zu Beginn verschwindend gering sei. Auch ein Wachstum um 25 Prozent pro Jahr führt bei einem niedrigen Ansatz relativ lange zu keiner grossen absoluten Zunahme.

Grundsätzlich gilt bei allen Klimafragen aber, dass ein nationaler Alleingang nicht zielführend sein kann. Im Gegenteil: Ein nationaler Alleingang kann sogar negative Auswirkungen auf den Klimawandel haben. Wenn die Schweiz mit einer sehr hohen CO₂-Steuer voranprescht, werden Flüge aus der Schweiz übermässig teuer. Die Passagiere wählen dann anstelle des Direktflugs aus Zürich eine Umsteigeverbindung und sind länger in der Luft. Dabei entstehen mehr Emissionen als beim Direktflug aus der Schweiz, und der Effekt für das Klima ist negativ. Zumindest eine europäische, im Idealfall eine weltumspannende Lösung muss gefunden werden. Dass dies möglich sein kann, muss die Politik beweisen. Die Forscher sind sich weltweit einig, dass die Folgen eines ungebremsten Klimawandels deutlich teurer werden als die Kosten, ihn im Vorfeld zu minimieren. Wie erfolgreich die Politik jedoch auf die Wissenschaft hört, konnten wir alle in der Corona-Pandemie bezeugen. Vielleicht hat die Politik aber auch dazugelernt. ■

«Die Wirkung einer reinen CO₂-Steuer geht genau in die falsche Richtung!»

Die Hooligans der Lüfte

Wer sich den Luxus eines Privatjets nicht leisten kann oder möchte, unterliegt an Bord eines Flugzeugs gewissen Regeln. Dennoch nehmen Alkoholmissbrauch, Missachtungen der Anweisungen der Besatzung, Verstösse gegen das Rauchverbot an Bord und tätliche Angriffe gegen Besatzungsmitglieder derzeit in vielen Ländern deutlich zu. Weil klare gesetzliche Richtlinien vielerorts noch fehlen, versucht die Luftfahrtindustrie eigene Wege im Umgang mit Randalierern zu finden. Wir werfen einen Blick auf die Entwicklung der letzten Jahre und die Versuche, die Unruhestifter in den Griff zu bekommen.

Text: Patrick Herr

Meistens liegt es an einem kleinen Stückchen Stoff, das eigentlich über Mund und Nase gehört. Was für vernunftbegabte Erwachsene nicht allzu schwierig sein sollte, reicht bei manchen Passagieren aus, um dafür empfindliche Geldstrafen und sogar Strafverfolgung in Kauf zu nehmen. Allein bis Oktober 2021 zählte die US-amerikanische Luftfahrtbehörde FAA bereits über 4800 Vorfälle mit Passagieren, die sich den Anweisungen der Besatzung widersetzen. Eine überwältigende Mehrheit von 72 Prozent entfällt dabei auf Maskenverweigerer. Renitente Passagiere, in der Fachsprache «unruly passengers» genannt, werden zunehmend zum Problem.

Der Kreativität sind kaum Grenzen gesetzt, möchte man als «unruly passenger» in die Statistik der Fliegelei eingehen. Die Bandbreite reicht von Beleidigungen, Rauchen an Bord, sexueller Belästigung, Maskenverweigerung bis hin zu körperlicher Gewalt. Verfolgt man die Nachrichten zu renitenten Passagieren, drängt sich der Eindruck auf, der Ton an Bord von Flugzeugen könnte rauer geworden und die Hemmschwelle mancher Zeitgenossen deutlich gesunken sein.

Global gültige Rechtsmittel

Problematisch ist nicht zuletzt das Fehlen der Abschreckung. Einerseits vergisst die Öffentlichkeit

sehr schnell. Andererseits werden ohnehin nur etwa 40 Prozent aller Fälle weiterverfolgt, 60 Prozent bleiben für den Verursacher folgenlos. Schuld daran sind unter anderem die komplexen gesetzlichen Grundlagen. Eigentlich unterliegt gemäss Tokio-Konvention ein Flugzeug und alles, was darin vor sich geht, der Rechtsprechung des Herkunftslandes. Das wird spätestens dann zum Problem, wenn ein sich ungebührlich benehmender Passagier am Zielort den Behörden überstellt wird. In manchen Ländern existieren die nötigen Rechtsmittel für die Verfolgung dieser Spezialfälle gar nicht – vom fehlenden Interesse am bürokratischen Aufwand ganz zu schweigen. Um dieses Dilemma anzugehen, rief der Branchenverband IATA 2014 das Montreal-Protokoll ins Leben. Darin wurden diverse Mechanismen festgelegt, welche die juristischen Zuständigkeiten und Befugnisse in den teilnehmenden Ländern klarer regeln sollen. Einzig an der Umsetzung hapert es noch etwas. Unter den grossen Industrienationen fehlt die Umsetzung noch immer in Kanada, dem Vereinigten Königreich und in den USA. Gerade in den Vereinigten Staaten setzt man traditionell sowieso eher auf einen eigenen Weg.

Eigene Wege mit harten Massnahmen

Die US-amerikanische Luftfahrtbehörde FAA verschärfte jüngst ihre eigene Haltung gegenüber «unruly passengers» drastisch. Im Januar 2021 wurde eine



Blamier' mich nicht – Teil der FAA-Kampagne.

Quelle: faa.gov



Masken erregen bisweilen die Gemüter an Bord.

Richtlinie verabschiedet, die eine harte Null-Toleranz-Politik gegenüber sämtlichen mutwilligen Störungen der Sicherheit an Bord vorsieht. Zuvor wurde der grösste Teil der Fälle juristisch überhaupt nicht weiterverfolgt, nicht wenige Störenfriede kamen mit einer Verwarnung davon. Alkoholisierte Täter konnten zudem darauf hoffen, statt mit einer Strafe lediglich mit einem freiwilligen Therapieangebot konfrontiert zu werden. Seit Januar ist damit nun Schluss - um die steigende Zahl der Vorfälle in den Griff zu bekommen, wird jetzt ausnahmslos jeder Vorfall untersucht und der Unruhestifter bei ausreichender Beweislage mitunter hart bestraft.

Die USA sind nur ein Land unter vielen, das angesichts der Uneinigkeit über eine gemeinsame Gangart einen eigenen Weg beschreitet. Russland beispielsweise vervierfachte erst kürzlich die Strafzahlungen für Passagiere, die sich nicht an die Anweisungen der Besatzung halten. Ein Gesetzesentwurf sieht ausserdem eine Haftstrafe von bis zu 15 Tagen für besonders schwere Zwischenfälle vor. Indien führte nach einem drastischen Anstieg gewalttätiger Übergriffe auf Besatzungsmitglieder eine landesweite Flugverbotsliste ein, auf der Randalierer für jeden einsehbar aufgeführt werden.

Haftung für Folgekosten

Für die Airlines sind randalierende Passagiere unter Umständen eine juristische Zeitbombe. Das gilt vor allem dann, wenn ein Flug ungeplant zwischenlanden muss, da dann automatisch grössere Verspätungen auftreten. Grundsätzlich wird die Airline dann den anderen Passagieren gegenüber schadenersatzpflichtig. Ein auffälliger Passagier kann zwar als nicht vorherseh-

bares Ereignis geltend gemacht werden, wodurch die Schadenersatzpflicht entfällt. Das gilt aber nicht, wenn das auffällige Verhalten schon vor Reiseantritt sichtbar war - also etwa dann, wenn ein Passagier schon deutlich angetrunken in den Flieger steigt.

Konkret urteilte der Europäische Gerichtshof (EuGH) im Juni 2020 zugunsten der Airlines. Ein Passagier hatte auf Schadenersatz geklagt, weil er infolge einer durch einen Randalierer ausgelösten Zwischenlandung seinen Anschlussflug verpasste. Der EuGH stellte fest, dass die Airline keinen Einfluss auf diese Vorkommnisse hatte und entschied, dass daher kein Anspruch auf eine Entschädigung bestehe. Allerdings, so die Richter, liege der Fall ganz anders, wenn es schon vor Flugbeginn Anzeichen für auffälliges Verhalten gebe. Dann müssten die Airlines für die Folgen von Randalen an Bord haften. Das frühzeitige Erkennen von auffälligen Passagieren liegt spätestens seit diesem Urteil also im ureigenen Interesse der Airline.

Fingerspitzengefühl bei Kabinenbesatzung

Was bringt einen erwachsenen Menschen dazu, an Bord dermassen renitent zu werden, dass die Behörden einschreiten müssen? Psychologen und Soziologen haben dafür mehrere Erklärungen. Naheliegende und gleichzeitig (zumindest bis zur Einführung der Maskenpflicht) häufigste Ursache ist übermässiger Alkoholkonsum. Die IATA versucht neuerdings, dieses Problem gezielt anzugehen. So werden beispielsweise auch Duty-Free-Verkäufer und Restaurantmitarbeiter an Flughäfen angehalten, verhaltensauffällige Personen zu melden. Idealerweise kann die Situation dann schon am Boden erkannt und entschärft werden.

Eine besondere Bedeutung kommt dann auch der richtigen Einschätzung der Kabinenbesatzung zu. Mediziner sind sich einig über die stärkere Wirkung alkoholischer Getränke an Bord von Flugzeugen. Durch den geringen Luftdruck in der Kabine wirkt Alkohol bis zu doppelt so stark wie am Boden – ein bekannter Effekt beim Après-Ski auf einer Berghütte. Seitens der Kabinenbesatzung ist dann viel Fingerspitzengefühl gefragt. Wirkt ein Passagier schon ein bisschen angetrunken, könnte er auf Alkoholentzug empfindlich reagieren und dann erst so richtig zum Problem werden. Dann, so ist aus Kabinenkreisen zu hören, sei es oft einfacher, ihm einfach noch mehr zu geben. Vielleicht schläft der Passagier ja auch einfach irgendwann ein. Oft scheitern die Bemühungen der Crew aber an der Kreativität der Passagiere. Flugbegleiterinnen berichten von Beschaffungsspaziergängen durchs ganze Flugzeug, über das Betteln bei der ganzen Besatzung bis hin zum eigenständigen Öffnen der Trolleys.

Wachsende Egos führen zu mehr Fällen

Einen weiteren Faktor sehen Experten in einem tiefgreifenden gesellschaftlichen Wandel, der das Wertesystem der Menschen verschiebt. Wenn die individuelle Freiheit immer höher gewichtet wird, sinkt automatisch die Akzeptanz für Regeln. Bei manchen reicht diese steigende Egozentrierung dann offenbar aus, um den Schalter umzulegen. Unterstützt wurde diese Entwicklung ausserdem durch die Einschränkung der letzten Monate. Wer zwangsweise mehr Zeit zu Hause verbringt, entzieht sich automatisch ein Stück weit den regelnden Einflüssen seines Umfeldes. Wer isolierter lebt, wird ganz automatisch ein bisschen egoistischer und stellt seine Bedürfnisse höher als die seiner Mitmenschen. Zusammen mit einem vergifteten Diskussionsklima, einem subjektiven Gefühl des Eingesperrtseins und willkürlicher Gängelung führt das bei manchen Menschen zu einer sehr kurzen Zündschnur.

Die steigenden Fallzahlen gänzlich auf die Corona-Situation zu schieben, wäre indes falsch. Schon seit Jahren ist auch in der Schweiz ein mehr oder weniger kontinuierlicher Anstieg der Fälle von Beleidigungen und Tätlichkeiten an Bord zu erkennen. Dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) wurden bereits 2019 etwa 900 Fälle gemeldet, etwa 100 mehr als noch 2018. Auf die Zahl der gesamt transportierten Passagiere gerechnet, blieb die Zahl der Störenfriede bis 2018 in etwa konstant, da auch die Passagierzahlen kontinuierlich gestiegen sind. Seitdem ist eine leichte Zunahme zu verzeichnen. Für die Corona-Jahre 2020 und 2021 steht eine detaillierte Auswertung noch aus, Experten gehen aber von einer weiteren Zunahme der Fälle im Verhältnis zu den Passagierzahlen aus.

Zurück in Zürich nach vier Stunden Flug

Wenn das Problem nicht vor dem Boarding gelöst werden kann, liegt es an der Besatzung, es zu lösen. Wichtigstes Element im Training der Crew ist dabei die Deeskalation. Etwa 65 Prozent aller Zwischenfälle sind eher harmlos. Das sind meistens kleinere Streitereien, die gar nicht erst in der Statistik auftauchen. Diese können mittels Deeskalation gelöst werden. Für den Rest existieren verschiedene Verfahren und Eskalationsstufen. Letztes Mittel für die Besatzung ist das Fesseln des Passagiers.

In der Schweiz wurde vor allem der Fall zweier sich prügelnder Passagiere aus dem Jahr 2012 bekannt. Zwei (stark alkoholisierte) chinesische Fluggäste waren auf dem Flug von Zürich nach Peking über die Einstellung einer Rückenlehne so heftig aneinandergeraten, dass der Streit in einer wüsten Schlägerei endete, wobei auch der Kabinenchef angegriffen wurde. Die Crew entschied sich damals zur Rückkehr nach Zürich. Da weder die beiden Streithähne noch der Kabinenchef Anzeige erstatteten, wurde das Verfahren schnell abgeschlossen. Lediglich einer der beiden Passagiere wurde zu einer Geldstrafe von 90 Tagessätzen wegen Störung des öffentlichen Verkehrs verurteilt.

In diesem Fall wurden Fragen laut, warum das Flugzeug nach vier Stunden Flugzeit wieder zurück zum Ausgangsflughafen kehrte und warum man überhaupt ausserplanmässig landen müsste, wenn die Situation doch unter Kontrolle sei. Das Problem: Niemand kann mit Sicherheit sagen, ob eine solche Situation tatsächlich zu kontrollieren ist und bleibt. Selbst wenn ein Randalierer gefesselt ist, kann er immer noch für Störungen sorgen. Mitreisende könnten sich mit ihm solidarisieren. Der Stress, der von einem pöbelnden Passagier ausgeht, stellt eine enorme psychische Belastung für die Besatzung dar. Hinzu kamen im konkreten Fall operationelle Überlegungen, da eine Zwischenlandung meistens die maximal zulässige Arbeitszeit der Besatzung sprengen dürfte.

Alkohol, Drogen und Hygienemasken

Allgemein hält die SWISS sich bedeckt, was konkrete Zahlen zu dieser Thematik angeht. Allerdings bestätigt sich auch bei uns der Trend, nach dem die Anzahl renitenter Passagiere pro 100 000 Passagiere in den letzten fünf Jahren kontinuierlich leicht zunimmt. Eine Veränderung ist nach SWISS-Informationen bei den häufigsten Ursachen zu finden. Waren in der Vergangenheit hauptsächlich Alkohol oder Drogen für Zwischenfälle verantwortlich, wurde bereits vor der Corona-Krise das Nichtbefolgen von Anweisungen der Besatzung neuer Hauptgrund für Streitereien an Bord. Seit Beginn der Pandemie rutschte dann die Nichteinhaltung von Covid-19-Regeln auf Platz 1. Ohnehin ist die Einordnung schwierig, da mitunter nicht jeder Zwischenfall auf nur einen einzigen Vorfall zurückzuführen ist. Ein Dauerbrenner ist auch bei der SWISS nach wie vor das Rauchen an Bord. Immer wieder glauben auch heute noch einige Gäste, dass das Rauchen in der Toilette unentdeckt bleiben würde.

Bei der SWISS wird im Fall von grösseren Konsequenzen wie der Umleitung oder Annullation eines Flugs eine Erhebung zu den entstandenen Kosten durchgeführt. Diese werden dann unter Umständen dem Verursacher in Rechnung gestellt. In jedem Fall aber wird auch bei der SWISS jeder Verursacher registriert und an das Bundesamt für Zivilluftfahrt gemeldet, was unter Umständen dann zu Bussgeldern oder einem Strafverfahren führen kann. SWISS-intern wird derzeit an der Optimierung von Prozessen gearbeitet, um das Problem anzugehen.

Der Blick über den Teich

Im Zuständigkeitsbereich der FAA dürfte die Marke von 5000 Fällen von Unruly Passengers in einem Kalenderjahr noch vor Weihnachten geknackt werden. Ebenfalls stark angestiegen sind die eingeleiteten Untersuchungen, die je nach Situation auch zu einer Strafanzeige führen können. In den Jahren 2005 bis 2019 waren es



Null Toleranz gegen Störungen an Bord.

Quelle: faa.gov

etwa 100 bis 150 Untersuchungen pro Jahr. In diesem Jahr sind es mit Stand Oktober schon 906 Fälle. Für die Randalierer kann das dann recht unangenehme Konsequenzen haben. Schon die FAA selbst kann mittlerweile Strafen von über 40 000 US-Dollar pro Verstoss gegen die Regeln verhängen. Verstösst ein Passagier gleich gegen mehrere Regeln auf einmal, können diese Verstösse und damit die Strafen auch addiert werden. Für die FAA ist das ein einträgliches Geschäft. Bereits jetzt liegen die Bussgelder für 2021 bei über einer Million Dollar.

Für den Passagier ist damit allerdings nicht unbedingt Schluss. Dazu kommen mögliche Schadensersatzforderungen der jeweiligen Airline und eventuell Strafanzeigen von Besatzungsmitgliedern oder anderen Passagieren. Sprich – es kann richtig teuer werden. Das bekommt jetzt ein Passagier zu spüren, der im Mai dieses Jahrs mit Jetblue Airways von New York City nach Orlando fliegen wollte. Nachdem er sein Handgepäck nach anderen Passagieren geworfen hatte, legte der Mann sich in den Gang und weigerte sich, aufzustehen. Als eine Flugbegleiterin ihn zum Aufstehen bewegen wollte, packte er sie bei den Knöcheln und steckte seinen Kopf unter ihren Rock. Der Flug landete letztlich ausserplanmässig in Virginia, die FAA verhängte eine Strafe von 45 000 US-Dollar. Das angekündigte Strafverfahren dürfte noch teurer ausfallen.

«No-fly» bei schweren Vergehen

Besonders Gewerkschaftsvertreter sehen bei Zwischenfällen mit Passagieren eine zunehmende Gewaltbereitschaft, so etwa Paul Hartson von der Association of Professional Flight Attendants. Die Vereinigung vertritt mehr als 26 000 Flugbegleiter von American Airlines. Erst Mitte Oktober kam es bei einem American Airlines-Flug von New York City nach Santa Ana zu einem derart brutalen Angriff auf eine Flugbegleiterin, dass das Flugzeug in Denver zwischenlanden musste. Ein Passagier hatte nach ersten Erkenntnissen völlig unprovokiert einer Flugbegleiterin mindestens zweimal

ins Gesicht geschlagen und ihr dabei die Nase gebrochen. In einer ersten Massnahme verhängte American Airlines (AA) ein lebenslanges Flugverbot gegen den Passagier. In einer Videobotschaft sagte AA-Chef Parker, es handle sich um «eine der schlimmsten Zurschaustellungen von ausfallendem Verhalten, das wir je erlebt haben». Ausserdem unternehme AA alles in ihrer Macht stehende, um sicherzustellen, dass der Täter so hart wie möglich bestraft werde. Nach dem Zwischenfall regt nun US-Transportminister Buttigieg an, in den USA eine nationale No-fly-Liste einzuführen. Bislang bleibt es den einzelnen Airlines überlassen, eine eigene solche Liste zu führen und gegebenenfalls bekannten Querulanten die Beförderung zu verweigern. Mit einer nationalen (oder idealerweise auch internationalen) Liste wäre es möglich, bei besonders schweren Vergehen ein generelles Flugverbot zu anzuordnen.

Abschreckung durch hohe Bussen

Wie derartige Zwischenfälle verhindert oder wenigstens reduziert werden können, beschäftigt Airlinemanager und Gewerkschaftsvertreter gleichermaßen. Neben der Angst vor juristischen Folgekosten und der Störung des Flugbetriebs geht es nicht zuletzt um den Schutz der Mitarbeiter am Arbeitsplatz. Der Kampf gegen Unruly Passengers betrifft damit in höchstem Masse die Fürsorgepflicht der Arbeitgeber, also der Airlines.

Wünschenswert und sehr utopisch wäre ein Wandel in den Köpfen der Störenfriede, hin zu mehr Respekt und Empathie für die Mitmenschen und das Personal.

Ein realistischeres Mittel ist die Abschreckung. Bussen für übergriffiges und ungebührliches Verhalten an Bord eines Flugzeugs müssen so teuer werden, dass es richtig wehtut. Flugverbote reichen offenbar als Abschreckung nicht mehr aus. Und eine uralte Weisheit besagt, dass die meisten Menschen am besten über ihr Portemonnaie erzogen werden. Das sind wir nicht zuletzt auch unserem Kabinenpersonal schuldig, das in den allermeisten Fällen an vorderster Front steht. ■



Rückspiegel

In dieser Rubrik wird eine Auswahl von Kommentaren über Luftverkehr und Flughäfen präsentiert.

Text: Andreas Schürer, Geschäftsführer Komitee «Weltoffenes Zürich»

Richtiger Fokus auf die Dreifachnutzung

1.9.2021

Die vom Regierungsrat eingesetzte Taskforce hat ihren Synthesebericht zum Flugplatzareal Dübendorf vorgelegt. Die Ziele sind ambitioniert formuliert. Das ist erfrischend, denn unser Wohlstand ist nicht gottgegeben, sondern muss durch Unternehmergeist täglich «neu erfunden» werden. Richtig ist zudem, auf eine Dreifachnutzung des Flugplatzareals zu setzen: auf Innovationspark, Flugplatz und militärische Nutzung. Dass die Latte hochgelegt wird, verdient Anerkennung. Der Flugplatz soll zu einem international führenden Standort werden für die Entwicklung und Erprobung von CO₂-neutralen Mobilitätslösungen am Boden und in der Luft. Das bleibt ein Megathema. Die Luftfahrt muss ökologischer werden. Nachhaltige Treibstoffe und günstigere Produktionskosten sind der Weg dazu; nicht Verbote oder nationale Abgaben. Nicht vergessen werden darf indes die Geschäftsfliegerei. Sie ist kein Hobby von Superreichen, sondern wichtig für den Wirtschaftsstandort Zürich. Das Projekt in Dübendorf muss so angelegt werden, dass langfristig keine Türen geschlossen werden, um Business Aviation zu ermöglichen.



Positive Entwicklungen nach dem Swissair-Grounding

1.10.2021

Im Oktober jährte sich das Swissair-Grounding zum 20. Mal. Vieles wurde geschrieben über die Tage und Stunden vor und nach dem 2. Oktober 2001, um 16.15 Uhr, als am Flughafen Zürich die Ansage ertönte: «Meine Damen und Herren, liebe Fluggäste. Aus finanziellen Gründen ist die Swissair nicht mehr in der Lage, ihre Flüge durchzuführen.» Zu betonen sind aber auch Themen, die sich seither zum Positiven verändert haben. Zum einen ist beeindruckend, wie robust das System der Schweizer Luftfahrt in der aktuellen Krise ist. Der zweite Punkt: Kurz vor dem Grounding reichte



Paul Kurrus, damaliger FDP-Nationalrat und Präsident der parlamentarischen Gruppe Luftfahrt, ein Postulat ein. Darin forderte er den Bundesrat auf, einen Bericht zur Verwirklichung einer prospektiven Schweizer Luftfahrtpolitik vorzulegen. Das vom Parlament befürwortete Postulat geriet dann in die Wirren des Groundings – 2004 legte der Gesamtbundesrat dann aber seinen Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz (Lupo) vor. Er legt darin strategische Kernziele vor, in dessen Rahmen sich die Politik und zuständige Departemente zu bewegen haben. So schreibt der Gesamtbundesrat allen ins Stammbuch: «Die Zivilluftfahrt ist für den Standort Schweiz von herausragender Bedeutung. Sie stellt die Anbindung der Schweiz an Europa und an die Welt sicher.» Der Bericht weist aus, dass annähernd 200 000 Arbeitsstellen respektive eine Wertschöpfung von über 30 Milliarden Franken mit der Luftfahrt im Zusammenhang stehen. Die Bedeutung des Lupo ist nicht hoch genug einzuschätzen. Die Schweiz ist seit 2004 nicht mehr im luftfahrtpolitischen Blindflug. Wichtig ist, dass der Lupo nicht in Vergessenheit gerät, sondern immer präsent im «Cockpit» der Entscheidungsträger auffliegt.

Die Luftfracht belegt ihre Wichtigkeit

12.11.2021

Häufig fliegt die Luftfracht unter dem Radar der öffentlichen Wahrnehmung. Dabei verdient sie sehr wohl Beachtung. Wie wichtig sie für die Versorgung des Landes ist, verdeutlicht die Corona-Pandemie. Während etliche Lieferketten ins Stocken geraten sind, zeichnet sich die Luftfracht durch hohe Verlässlichkeit aus. Das spiegelt sich auch in den aktuellen Zahlen. Im Oktober 2021 ist mehr Fracht über den Flughafen Zürich abgewickelt worden als im Oktober 2019 – zu verzeichnen ist ein Plus von 1,3 Prozent. Für die Schweizer Volkswirtschaft ist eminent wichtig, dass die Luftfracht reibungslos abgewickelt wird. Die Luftfrachtlogistik-Studie Schweiz 2020 von Ludwig Häberle und Prof. Dr. Wolfgang Stölzle von der Universität St. Gallen zeigte auf, dass im Jahr 2019 nach Wert 50 Prozent aller Exporte



die Schweiz per Luftfracht verliessen – Güter im Wert von rund 157 Milliarden Franken. Im zunehmend wichtigen Interkontinental-Transport machte der Wertanteil der Luftfracht sogar 82 Prozent aus. In Erinnerung gerufen sei deshalb das Vorwort von Bundesrat Guy Parmelin zu der erwähnten Studie: «Luftfahrt und Luftfracht sind wichtige Wettbewerbsfaktoren für die Schweiz und tragen massgeblich zur Sicherung von Entwicklung und Wohlstand in unserem Land bei.»

Klima und Standortqualität fördern

12.11.2021

Die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt muss erhalten bleiben. Gleichzeitig muss die Luftfahrt ihren Teil zum Klimaschutz beitragen. Auf dem Weg zur Ökologisierung sind also Lösungen gefragt, die beide Ziele im Auge haben: den Klimaschutz und den Erhalt der guten Verkehrsanbindung der Schweiz. Fokussiert werden muss auf die Schnittmenge – auf Massnahmen, die beiden Zielen gerecht werden. Bekämpft werden muss der CO₂-Ausstoss, nicht die Luftfahrt an sich. Im Vordergrund stehen international koordinierte Massnahmen; Wettbewerbsverzerrungen sind zu minimieren. Die Technologie zur Herstellung synthetischer Treibstoffe wird für die Ablösung von herkömmlichem Kerosin durch Sustainable Aviation Fuels (SAF) eine Schlüsselrolle einnehmen. Um sie zu fördern, sind direkte Förderungen und eine Beimischpflicht analog zu den EU-Plänen zu begrüssen.

komitee

weltoffenes zürich

Das Komitee «Weltoffenes Zürich» vertritt Wirtschaftsinteressen. Die Pflege der internationalen Verkehrsanbindung der Schweiz, namentlich die Stärkung der Konkurrenzfähigkeit des Hubs Zürich, steht im Zentrum der Arbeit. Medien- und Öffentlichkeitsarbeit sowie systematische Interessenvertretung gegenüber Politik und Verwaltung definieren das Tätigkeitsspektrum auf kantonaler und nationaler Ebene.

Andreas Schürer, Männedorf, ist Geschäftsführer des Komitees «Weltoffenes Zürich». Zudem ist er Inhaber einer Kommunikationsagentur in Männedorf.

Die Beiträge auf diesen Seiten wurden erstmals auf Facebook publiziert. Für den direkten Link den Bildcode per Smartphone mit einer entsprechenden QR-App scannen!

Weitere Informationen: www.weltoffenes-zuerich.ch



Die Beimischpflicht ist so auszugestalten, dass der Einsatz von SAF gestützt auf einen definierten Entwicklungspfad stetig zunimmt und somit Verfügbarkeit und Preisgestaltung berechenbar sind. Stehen dereinst synthetische SAF ausreichend zur Verfügung, können sie das fossile Kerosin bis zu 100 Prozent ersetzen. Für den Standort Zürich und die Schweiz bietet sich die Chance, das Megathema der alternativen Treibstoffe zu besetzen und der Technologie zum Durchbruch zu verhelfen. ■



Zeitreise

Ein Rückblick über wichtige, erheiternde oder auch banale Facts aus 100 Jahren Luftfahrtgeschichte. Von September bis Dezember ...

Text: Oliver Reist

... vor 30 Jahren

Am 25. Oktober 1991 hob der Airbus-340-Prototyp zum ersten Mal ab. Der problemlose Testflug dauerte knapp fünf Stunden. Nach 750 unfallfreien Erprobungsflügen erfolgte im Dezember 1992 die Zulassung durch die europäische Luftfahrtbehörde JAA. Der vierstrahlige Jet wurde für Langstreckenflüge konzipiert, auf denen das Passagieraufkommen den Einsatz des Jumbo-Jets nicht rechtfertigte. Trotz technischer Fortschritte waren Düsentriebwerke Anfang der 1980er Jahre immer noch störungsanfällig. Deshalb verlangten die Luftfahrtbehörden (ICAO, FAA), dass zweimotorige Flugzeuge sich nie weiter als eine Flugstunde entfernt von einem Ausweichflughafen befinden dürfen. Die viermotorige A340 konnte ohne diese Beschränkung operieren. Dies führte besonders auf ozeanischen Flugrouten zu einer konkurrenzlosen Zeitersparnis. In den Anfangsjahren verkaufte sich die A340 sehr gut. Doch nach der Jahrtausendwende fielen die Verkaufszahlen. 2005 verkaufte Airbus nur noch 15 A340. Trotz innovativer Weiterentwicklungen wurde die Produktion fünf Jahre später eingestellt. Von der parallel entwickelten A330, die weiterhin produziert wird, wurden bis heute über 1500 Exemplare ausgeliefert. Hatten die Marktanalysten von Airbus das Potenzial ihres Vierstrahlers überschätzt?

Bereits Ende der 1970er Jahre befasste sich Airbus mit der Möglichkeit zum Bau einer verlängerten Version der A300. Im Verlauf des Entwicklungsprozesses entstanden unter der Bezeichnung «TA-9» und «TA-11» zwei Erfolgs versprechende Konzepte. «TA» stand dabei für «twin aisle», also ein Flugzeug mit zwei Mittelgängen. Die zweimotorige TA-9 sollte als Ersatz der dreistrahligen DC-10 und TriStar auf aufkommenden Kurz- und Mittelstrecken zum Einsatz kommen. Die vierstrahlige TA-11 wurde als Nachfolgerin der DC-8 und der Boeing 707 für den Einsatz auf Ultralangstrecken mit geringem Passagieraufkommen, als Ergänzung zum Jumbo-Jet, konzipiert. Ursprünglich sollten



Virgin Atlantic-A340-600 «4 engines 4 long haul».

die beiden neuen Langstreckenjets unmittelbar auf die A310 folgen. Nach langen Überlegungen startete Airbus zuerst das A320-Projekt. Im Januar 1986 fiel der Startschuss: Der Airbus-Aufsichtsratsvorsitzende Franz Josef Strauss verkündete stolz, dass die Projektierung so weit fortgeschritten war, dass Airbus «jetzt die technische Definition der T-11, die von nun an offiziell A340 heisst, und der TA-9 mit dem Namen A330 mit potenziellen Erstkunden zu Ende führen und die Konditionen zu einem Kauf-Engagement diskutieren kann». Ein paar Monate später lagen bereits 130 Absichtserklärungen für den Kauf der neuen Flugzeuge vor. Nachdem auch die Finanzierung in Form rückzahlbarer Darlehen durch die Regierungen Deutschlands, Frankreichs und Grossbritanniens im Umfang von 4,25 Milliarden US-Dollar sichergestellt war, erfolgte der offizielle Start des Doppelprogramms A330/A340 am 5. Juni 1986. Einige Kunden hätten es gerne gesehen, wenn die beiden Flugzeuge etwas früher auf den Markt gekommen wären. Letztendlich profitierten die Langstreckenflugzeuge aber von neuen Technologien, die erstmals in der A320 zum Einsatz kamen (beispielsweise «fly by wire»). Durch die gleichzeitige Entwicklung zweier Flugzeuge wurden die Airbus-Ingenieure mit komplexen Herausforderungen konfrontiert. Das Doppelprogramm konnte nur kostensparend sein, wenn möglichst viele baugleiche Komponenten verwendet wurden. So ist die Tragfläche der A340, abgesehen von einigen kleineren Veränderungen am Treibstoffsystem und an den Triebwerksaufhängungen, baugleich mit derjenigen der A330. Die zweistrahlige Variante konnte wahlweise mit Turbinen von General Electric, Pratt & Whitney oder Rolls Royce bestellt werden. Da alle drei Hersteller Weiterentwicklungen bewährter Triebwerke anboten, verlief die Erprobung der neuen Antriebe grösstenteils problemlos. Airbus hatte wesentlich grössere Sorgen, eine geeignete Turbine für die A340 zu finden. Die beiden Herstellerkonsortien CFM International und Inter-



SWISS-A340-300 im Flower-Power-Look anlässlich der Eröffnung der Flugstrecke nach San Francisco.

national Aero Engines offerierten leistungsgesteigerte Varianten ihrer bewährten A320-Triebwerke (CFM56 und IAE V2500). Mit leichten Modifikationen konnte die Leistung der CFM56 so weit angehoben werden, dass der geforderte Schub von 28 000 Pfund knapp erreicht wurde. Die konkurrierende Turbine von IAE war mit einer maximalen Schubleistung von 27 500 Pfund etwas zu schwach. Doch bereits zwei Monate später präsentierte IAE der Airbus-Führung eine revolutionäre «Superfan»-Variante. Das Kerntriebwerk des V2500 sollte neu über ein Untersetzungsgetriebe einen fast doppelt so grossen Fan (geared turbo fan) antreiben. Das radikal neue Konzept versprach einen Schub von 30 000 Pfund bei einer Spritersparnis von 15 Prozent. Die Airbus-Leitung in Toulouse war begeistert. Dank weitreichenden Wachstumsreserven konnten in absehbarer Zeit schwerere A340-Versionen realisiert werden. IAE war optimistisch, dass das neue Triebwerk Anfang 1991 zum geplanten Erstflugtermin zur Verfügung stand. Nicht nur in Toulouse war man begeistert. Zuversichtlich bestellten Lufthansa und Northwest Airlines 35 A340 mit IAE-Triebwerken. Der «geared-fan-hype» sollte nicht lange dauern. Wegen unüberwindbarer Entwicklungsprobleme wurde das Projekt im April 1987 «indefinitely delayed». Glücklicherweise war das Potenzial des CFM56 weit grösser als ursprünglich angenommen. In der Version CFM56-5C2 lieferte es beim Erstflug eine Leistung von 31 200 Pfund. Damit die geforderte Reichweite ohne die erwartete Treibstoffersparnis erreicht werden konnte, musste die Spannweite von 50 auf 60,3 Meter verlängert werden. Die beiden Langstrecken-Jets wurden von Anfang an als Doppelprogramm konzipiert. Deshalb war die Arbeitsaufteilung der verschiedenen Hersteller an den einzelnen Airbus-Standorten bei der A330 und A340 identisch. Für die Endmontage wurde in Toulouse extra eine neue Fertigungshalle erstellt, die im Oktober 1990 feierlich eröffnet wurde. Praktisch zeitgleich absolvierte das designierte CFM56-C5-Triebwerk in der kalifornischen Mojave-Wüste unter dem Flügel einer Boeing 707 seinen ersten Testflug.



Erprobung des CFM56-5C unter dem linken Flügel einer Boeing 707-300.

Revolutionär im europäischen Flugzeugbau war die Automatisierung der Arbeitsabläufe. Bohrungen und Nietungen wurden vermehrt von Robotern gemacht. Gemäss Airbus ergab dies eine Zeitersparnis von fünf Prozent und zum Leidwesen der Arbeiter konnten dadurch die Arbeitskosten sogar um 20 Prozent redu-

ziert werden. Am 4. Oktober 1991 wurde das Flugzeug beim Roll-out der Öffentlichkeit vorgestellt.



Roll-out der A340.

Nach dem erfolgreichen Testflug offenbarten sich die ersten Probleme. Eine unerwartete Strömungsablösung an den äusseren Triebwerken führte zu Vibrationen, die nicht nur für ein unangenehmes Flugerlebnis sorgten. Durch den zusätzlichen Luftwiderstand erhöhte sich auch der Treibstoffverbrauch. Mit der Installation einer dreieckigen Verkleidung an der Innenseite der äusseren Triebwerke konnte der Strömungsfluss optimiert werden. Später wurde der Flügel an dieser Stelle modifiziert. Die erste A340-200 wurde im Mai 1993 an Lufthansa geliefert, einige Tage später erhielt Air France die etwas längere A340-300, die mehr Platz für Passagiere bot. Nach den ersten Erfolgsjahren verfinsterte sich jedoch der Himmel über den Verkaufsbüros von Airbus. Da die Triebwerke immer zuverlässiger wurden, erlaubten die Luftfahrtbehörden, dass der Höchstabstand zum nächsten Ausweichflughafen für zweimotorige Flugzeuge nach und nach vergrössert werden konnte (ETOPS-Regulation). Bereits im Herbst 1996 erhielt die Boeing 777-200 das «180-Minute ETOPS Approval». Somit konnte ein Ausweichflughafen entlang der Flugstrecke bis zu drei Stunden entfernt sein. Obwohl die Reichweite der ersten B777 noch weit unter derjenigen der A340 lag, war allen Betreibern klar, dass der Wettbewerbsvorteil der A340 nicht mehr lange anhalten sollte. In Toulouse blieb man nicht untätig. Die Tragfläche wurde komplett überarbeitet und um 20 Prozent vergrössert. In Kombination mit dem leicht verlängerten Rumpf der A340-300 entstand die A340-500. Durch das um 40 Prozent gesteigerte Treibstoffvolumen erhöhte sich die theoretische Reichweite bis auf 15 000 Kilometer. Die zweite Variante (A340-600) erhielt einen längeren Rumpf und sollte wegen ihrer vergrösserten Passagierkapazität ältere Boeing 747 (-100 bis -300) ersetzen können. Mit diesen neuen Modellen wollte man der Konkurrenz aus Seattle davonfliegen. Die Verkaufszahlen der A340-600 waren besonders ermutigend. Doch als Boeing ihre neuen Ultralangstrecken-Muster 777-200LR und -300ER präsentierte und damit einen deutlich geringeren Treibstoffverbrauch in Aussicht stellte, gingen die Bestellungen bei Airbus drastisch zurück. Auch Richard Bransons Loyalitätsbekenntnis «4 engines 4 long haul», das er auf die Triebwerke seiner Virgin Atlantic-A340-600-Flotte malte, half da nicht weiter. 2012 lief die letzte A340 vom Band. Nach 377 Flugzeugen stoppte Airbus den Zähler. ■

On The Air...

Text: Zbigniew Bankowski

Local News ...

LAT Switzerland hat kürzlich einen **Embraer 190-E2 Full Flight Simulator (FFS)** des Herstellers Flight Safety International übernommen. Es ist weltweit erst das dritte Trainingsgerät für die modernisierte Version des brasilianischen Regionaljets. Ein FFS in der Grössenordnung des E2 kostet zwischen zwölf und 14 Millionen US-Dollar, ein Betrag, den LAT Switzerland aber nicht aus der eigenen Tasche bezahlt hat, weil sie das Gerät für Flight Safety betreibt. Zu den Neuheiten im E2-Simulator gehören ein Visual-System mit richtigen Spiegeln, die den beiden Piloten auch aus unterschiedlichen Blickwinkeln eine identische Sicht ermöglichen, sowie Laserprojektionen. Ansonsten liegt der Hauptunterschied bei der Verwendung modernerer Software. Auch die Bildschirme im E2-Cockpit sind grösser. Die erste Nutzniesserin des neuen E2-Simulators ist Helvetic Airways, die über acht E190-E2 und vier grössere E195-E2 verfügt. Zum Trainingsangebot von LAT für die E2-Familie gehören auch ein Flight Training Device (FTD), das heisst ein simuliertes Cockpit mit Bildschirmen, doch ohne Hydraulik, sowie ein Door Trainer für die Kabinenbesatzungen.

World News ...

Der Flugzeughersteller Boeing geht davon aus, dass **Chinas** Fluggesellschaften in den nächsten 20 Jahren **8600 neue Flugzeuge** im Wert von 1,4 Billionen US-Dollar und kommerzielle Luftfahrtdienstleistungen im Wert von 1,7 Billionen US-Dollar kaufen werden. Nach Einschätzung der Boeing-Analytiker wird China in den kommenden Jahren zur führenden Nation im Luftverkehr aufsteigen. Gründe sind die schnell wachsende Mittelschicht, das dynamische Wirtschaftswachstum und die zunehmende Urbanisierung. Seit dem Jahr 2000 hat sich die chinesische Verkehrsflugzeugflotte bereits versiebenfacht. Etwa 25 Prozent des weltweiten Luftverkehrswachstums im vergangenen Jahrzehnt kam aus China. Boeing prognostiziert, dass dieser Trend sich in den nächsten 20 Jahren fortsetzen wird.

United Airlines and its regional affiliate Mesa Airlines conditionally agreed to order 200 19-passenger electric airliners from **Heart Aerospace** as part of a deal that includes investing in the Swedish start-up. The battery-powered ES-19 is expected to enter service in 2026. The funding will enable Heart to select suppliers, build the ground demonstrator and take the ES-19 through its preliminary design review, scheduled for 2022. It will also enable Heart to build up its team, which totals 40 to 45 people and has been boosted recently with the hiring of personnel from stalled regional jet developer Mitsubishi Aircraft and defunct supersonic start-up Aerion. Heart was founded in 2018 as a spinoff from a Swedish-funded electric aircraft project. In 2020, the start-up demonstrated the first iteration of its electric propulsion system, comprising a 400-kW motor and a lithium-ion battery pack with an integrated battery management system. The ES-19 is a conventional aluminium-airframe aircraft powered

by four electric propulsion systems packaged into four underwing nacelles. In the 1990s, before regional turboprops were deemed uneconomical and retired, Mesa was the world's largest operator of the 19-seaters. United just placed a big order for 200 additional Boeing 737 MAXs and 70 Airbus 321neos while also announcing that it would retire about 200 50-seats regional jets. United also signed a purchase agreement with Boom for 15 Overture supersonic aircraft, flying at Mach 1.7 and scheduled for delivery in 2029.



United Airlines forecasts around 100 routes for the Heart ES-19.

Deux ans après le dévoilement du prototype d'un avion entièrement électrique lors du Salon de l'aviation de Paris, la compagnie israélo-américaine **Eviation Aircraft** se prépare pour le premier vol d'essai qui devrait avoir lieu avant la fin de l'année. L'assemblage de l'appareil, dénommé **Alice**, dont c'est la cinquième version, est en cours de finalisation au siège d'Eviation à Arlington, dans l'État de Washington, juste au nord de Seattle. La firme est enthousiasmée par la perspective de ce vol qui permettra à Alice de lancer son processus d'approbation par les régulateurs. La mise en service pourrait avoir lieu, avec un peu de chance, en 2024. L'Alice a été conçu comme un petit avion totalement électrique et pouvant transporter neuf passagers - un appareil qui rendrait les déplacements régionaux par avion aussi faciles que les voyages en train, mais à un coût inférieur, a fait savoir l'entreprise. Avec une charge utile de 1,1 tonne et une capacité de déplacement en autonomie de 815 kilomètres, la batterie ion-lithium de l'avion nécessite un chargement de 30 minutes par heure de vol. L'objectif poursuivi par l'entreprise est de faire de l'aviation électrique à zéro émission une réponse concurrentielle et durable à la mobilité sur demande. Eviation avait remporté son premier client, le transporteur aérien régional Cape Air, basé dans le Massachusetts, en 2019. Cape Air, qui exploite 95 appareils avait fait une commande d'appareils Alice à double chiffre. Le prix de l'avion est estimé à 4 millions de dollars. Eviation avait ensuite annoncé que deux compagnies américaines connues, mais non identifiées, avaient également commandé des Alice. En août de cette année, DHL en commandait également douze en version cargo. Le nombre total des commandes serait actuellement de 150 appareils.



DHL a commandé douze avions Alice, entièrement électriques.

Crash News ...

46 Dienstjahre hatte die **Boeing 737-200C** der **Rhoades Aviation**, die unter dem Namen **Transair Cargo** Fracht innerhalb Hawaiis transportierte, auf dem Buckel, als sie in Honolulu zu einem Flug nach Kahului startete. Bereits eine Minute später funkten die Piloten, sie müssten aufgrund eines Triebwerkprob-



Die B737-200C der Transair Cargo, die südlich von Honolulu wassern musste.

lems zum Flughafen zurückkehren. Die Lage spitzte sich zu, nachdem die Crew ein Triebwerk stillgelegt hatte. Das zweite bereitete dann ebenfalls Probleme. Eine Notlandung auf dem in der Nähe gelegenen Flugfeld von Kalaeloa war nicht mehr möglich. Die Piloten wagten also eine dramatische Wasserlandung bei Nacht, etwa zehn Kilometer südwestlich von Honolulu. Dabei brach der Rumpf in zwei Teile. Nach Angaben der Küstenwache war das Trümmerfeld etwa zweieinhalb Kilometer lang. Einer der Piloten stand auf dem Heck des Flugzeugs, das dann unterging. Der andere klammerte sich an einen schwimmenden Frachtcontainer. Dank schnell eintreffender Rettungskräfte konnten beide Piloten schwer verletzt geborgen werden. Ein MH-65-Dolphin-Hubschrauber der US-Küstenwache konnte eine der Personen an Bord nehmen, während das Rettungsboot des Honolulu Fire Department die andere Person barg. Jetzt hat die Luftfahrtbehörde der USA bekannt gegeben, dass der Unfall Konsequenzen für die Betreiberin hat. Die Federal Aviation Administ-

ration FAA hat Transair ein Flugverbot erteilt. Die Wartung und Sicherheitskultur der Mutterfirma Rhoades Aviation wird bereits seit vergangener Herbst untersucht. Die Untersuchungsbehörde National Transportation Safety Board (NTSB) erklärte, dass das Wrack so tief auf dem Meeresgrund liege, dass man keine Taucher einsetzen könne, um die Flugschreiber zu bergen.

Short News ...

Joot Aviation Project wurde im vergangenen Herbst in Köln gegründet und hat im Sommer bereits einen ersten Airbus 320 gemietet, der auf Charterflügen ab Paderborn eingesetzt werden soll.

LOT Polish Airlines steht mit Boeing und involvierten Leasinggebern über die Stornierung von drei bereits produzierten Boeing 737-8max und zwei Boeing 787-9 in Verhandlungen.

Norwegian Air Shuttle AOC wurde als weitere Tochter der Gruppe ins Leben gerufen und übernimmt alle 16 auf dem irischen Register verbliebenen Boeing 737-800 der Norwegian Air International, die aufgelöst wird.

Condor hat sich für den **Airbus 330-900** als Ersatz für ihre Boeing-767-300-Flotte entschieden, von der ab August 2022 sieben Flugzeuge übernommen werden. Zuvor werden Condor von Avolon zwei ehemalige Etihad Airways-A330-200 gestellt, die aktuell in Ciudad Real (Spanien) abgestellt sind.

Lufthansa mietet vier wegen der Folgen der Pandemie von Philippines Airlines nicht mehr benötigte **Airbus 350-900**, die an SMBC Aviation Capital zurückgegeben wurden und jetzt langfristig zur Verfügung stehen.

Jet2 evaluiert eine Bestellung von bis zu 75 **Airbus 320/321neo**, um die älteren Boeing 757-200 und die B737-300/-800 zu ersetzen.

Emerald Airlines (Irland) wurde kurzfristig in Dublin gegründet, um mit drei ATR 72 aus zweiter Hand als Aer Lingus Commuter in die Fussstapfen der Stobart Air zu steigen.

Bakkafrost, grösster Lachszüchter der Färöer-Inseln, zusammen mit ihrem Schwesterunternehmen Scottish Salmon Company, einem der weltweit grössten Lachsproduzenten, bereitet die Gründung einer eigenen Frachtfluggesellschaft mit zwei Boeing 767-200 vor. Flüge nach Nordamerika und China stehen auf dem Plan.

Rossiya Airlines wird nach Angaben des Herstellers im kommenden Jahr als Erstbetreiber die ersten sechs **Irkut MC-21** übernehmen.

Porter Airlines (Kanada) ersetzte ihren Auftrag über 30 **Airbus Canada 220-300** durch eine gleiche Anzahl Embraer 195-E2.

Allegiant Air, der amerikanische ULCC (Ultra-low-cost Carrier), sichert sich weitere zehn Airbus 320, diesmal aus Beständen der Alaska Airlines. Damit wächst die Flotte auf 100 A320 und 37 A319.

Delta Air Lines mietet von AeroCap sieben Airbus 350-900, die von der LATAM-Gruppe mangels Bedarf zurückgegeben worden waren und bereits bis Jahreswechsel in den Einsatz gehen.

Die indische Neugründung **Akasa Air** hat die ersten Hürden zur Erteilung einer Betriebsgenehmigung überwunden und steht jetzt mit Boeing über vakante **Boeing 737-8max** in Verhandlungen, um den Flug-

betrieb im kommenden Jahr aufnehmen zu können. Dazu muss das Flugzeugmuster in Indien erneut zertifiziert werden, nachdem ihm die Zulassung entzogen worden war.

Mit der Einreichung verschiedener Unterlagen zur geplanten Aufnahme des Flugbetriebs noch vor Jahresende hat **Nella Linhas Aereas** (Brasilien) auch die reservierten Zulassungen für die ersten fünf Airbus 320 eingereicht, die über Vorverträge im Portfolio der GECAS reserviert wurden.

Fly Galapagos (Ecuador) wurde als weitere Neugründung bekannt und will zwei Airbus 321 zum Festland und zwischen den Inseln San Cristobal, Baltra und Isabela mehrere kleinere Britten-Norman Islander einsetzen.

Die Neugründung **Fly Peru Airlines** hat ihr Flugbetreiberzeugnis erhalten und kann damit den Zertifizierungsprozess binnen sechs Monaten auf den Weg schicken, um wie geplant den Linienflugbetrieb rund um den Jahreswechsel zu 24 Zielen im Inland aufzunehmen.

Super Air Jet (Indonesien) wurde mit Unterstützung der Mitbegründer der Lion Air-Gruppe ins Leben gerufen und will binnen drei Jahren 20 **Airbus 320** aus zweiter Hand betreiben, wobei die Fluggesellschaft geschäftlich keinerlei Verbindung zur Lion Air-Gruppe pflegen wird.

All Nippon Airways (Japan) hat ihre beiden **Airbus 380** nach 18-monatiger Unterbrechung wieder in Dienst gestellt und ist damit nach Emirates und China Southern der dritte Betreiber, der die Giganten reakti-

viert hat. ANA hat noch Mitte Oktober ihre dritte und letzte A380 übernommen.

Das **A321P2F**-Umbauprogramm (P2F = Passenger to Freighter) läuft auf Hochtouren: Die **SmartLynx Airlines**-Gruppe (Lettland) stockt ihre Flotte um weitere vier A321-Frachter auf. **Lufthansa Cargo** setzt ab Frühjahr nächsten Jahres zwei von Eurowings transferierte A321 ein, die aber nach dem Umbau als Frachter von Lufthansa CityLine ab Frankfurt betrieben werden. Die **ATSG Air Transport Services Group**, an der Amazon knapp 20 Prozent der Anteile hält, hat sich bei Pemco 20 Slots für A321P2F gesichert – und noch weitere 20 für Airbus-330-300-Frachter. **BBAM Aircraft Leasing** gab bis 2025 pro Jahr fünf Airbus 321P2F in Auftrag sowie weitere Optionen für die Folgejahre, die auch in Aufträge für A320P2F umgewandelt werden können.



Die erste umgebaute A321P2F fliegt für Qantas. ■

Pensionierungen

Peter Tilly



Eintritt: 3.2.1992

Pensionierung: 30.9.2021

Total Flugstunden: Das interessiert niemanden ...

Karriere

Auch dies ist von kleinem Interesse ...

«Was machst du?»

«Ich fülle das Formular für die «Rundschau» aus.»

«Was schreibst du?»

«Der André meint, ich solle schreiben, was ich schon immer mal sagen wollte.»

«MACH DAS AUF GAR KEINEN FALL!»

«Irgend etwas Prägnantes solltest du schon zu Papier bringen, das fiel dir in der Vergangenheit auch nicht schwer.»

«Wie wäre es mit: «Es hat mir zu viele Doppelpunkte, darum mache ich jetzt einen Punkt?»»

«Nicht schlecht, aber im Moment zu heikel...»

«Ich habe in den letzten 29 Jahren so viel erlebt, das kann man unmöglich in 800 Zeichen verpacken.»

«Dann mache es kürzer. Am besten in einem Wort.»

«Danke!»

Alles Gute für d'Zukunft!



Liebe Grüsse, Peter

Urs Lienhard



Eintritt: 1.4.1984
Austritt: 31.7.2021
Total Flugstunden: 16 227

Karriere

F/E: DC10
F/O: MD80, MD11, A320
CMD: A320, A330/340

Glücklich darf ich auf meine 37 Jahre Swissair/SWISS zurückschauen, und kann dank den unzähligen super positiven Erinnerungen mit Euch allen zufrieden und entspannt in meine Pension gehen.

Ich freue mich, in Zukunft mit meiner «Greenhorn» mehr Zeit auf dem Wasser zu verbringen. Der ganzen SWISS-Familie wünsche ich viel Erfolg und Zufriedenheit für das «New Normal»! Herzlichsten Dank Euch allen, die mir in meiner schönen und erfüllenden Karriere über den Weg gelaufen sind und mich immer respektvoll und grosszügig unterstützt haben. Ich freue mich, Euch irgendwo, irgendwann wieder zusehen.

Tschau zäme und hebed Sorg, Urs (alias Zinus d.I.)

Markus Hasler



Eintritt: 1.10.1993
Austritt: 30.9.2021
Total Flugstunden: 17 660

Karriere

F/O: F100, MD11, A330/340
CMD: A320, A330/340

*Alles Gueti
für d'Zuekunft!*



Der «Fliegerfamilie» habe ich viel zu verdanken, sei es zu früheren Zeiten auf dem Flugplatz Bern-Belpmoos, im einzigartigen Pilotenkurs 2/92-114 und der unvergessenen Swissair und SWISS. Ein besonderes Dankeschön gehört meiner Familie und dem Freundeskreis, die mich – mit einem Beruf, der gewisse Eigenheiten mit sich bringt – unterstützt haben!

Viele schöne, lustige und auch traurige Erinnerungen bleiben mir erhalten. Es isch schön gsi.

Euch aune wünsch i alles Guete und e gfreuti Zuekunft!

Machets guet und liebi Grüess, Markus

Roberto Battaglioni



Eintritt: 1.1.1988
Austritt: 30.11.2021
Total Flugstunden: ca. 20 000

Karriere

PIL-F/E: DC10
F/O: MD80, MD11
CMD: A320, A330/340, B777

I came to aviation almost by chance, because in my teenage years there was little talk of aviation for young people in Ticino. Thanks to the IAP courses (FVS), a whole world opened up to me and since then I haven't stopped. I've had a lot of satisfaction flying military and civil aircraft for the legendary Swissair, later SWISS. I always thought I was privileged because I did a job I loved.

Of all the best memories, the most exciting was the OEI landing at Iqaluit on 1st February 2017 with the B777. I will cherish fond memories of all the colleagues with whom I shared these 34 years of my career.

Hi, Roberto

Renato Dittli



Eintritt: 1.10.1988
Austritt: 30.9.2021
Total Flugstunden: 20 800

Karriere

PIL-F/E: DC10
F/O: MD80, MD11
CMD: A320, A330/340

Ganz herzlich bedanke ich mich bei allen, mit denen ich die letzten 33 Jahre viele schöne Momente erleben durfte und die mir ein unfallfreies und interessantes «Fliegerleben» ermöglichten. Es ist Zeit, den schönsten Arbeitsplatz der Welt zu räumen. Ich tue das mit zwei lachenden Augen und freue mich auf meine Frühpensionierung. Euch allen wünsche ich, dass schon bald wieder bessere Zeiten kommen und der Pilotenberuf einfach wieder Spass machen wird.

Mit liebem Gruss, Renato

Ines Villalaz-Frick



Eintritt: 1.4.1988
Austritt: 31.10.2021
Total Flugstunden: A whole lot...

Karriere

PIL-F/E: DC10
F/O: F100, MD11
CMD: A320

Nach 33 unvergesslichen Jahren Swissair und SWISS heisst es auch für mich: Abschied nehmen. Bleiben werden positive Erinnerungen an unzählig schöne Flüge und Momente, vor allem aber an bereichernde Begegnungen mit all den verschiedenen Menschen – sei es in der Luft oder am Boden!

Für die Zukunft wünsche ich Euch alles Gute! Hebed Sorg und bliibed gesund!

Herzliche Grüsse, Ines

Marc Graf



Eintritt: 1.7.1987
Austritt: 31.10.2021
Total Flugstunden: 16227

Karriere

PIL-F/E: DC10
F/O: MD80, MD11
CMD: A320, A330/340

«The only easy day was yesterday!» (Motto der US Navy Seals).

Geniesst jeden Moment, den ihr airborne seid (auch um 03.00 Uhr bei 30 west, zzz), denn es geht viel zu schnell vorbei. Es war eine wundervolle Zeit, und Ihr ward eine grossartige Truppe. It was a privilege being able to fly with you.

Danke und ein allerletztes «happy landing», Marc

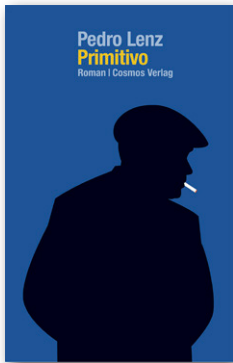
Eintritte

- Stephan Adamiec (EDW)
- Felix Weixlbaumer(EDW)

Wir heissen alle AEROPERS-Neumitglieder herzlich willkommen!

Text: Henry Lüscher

Es schöns bärdütsches Gschichtli



Wer spontan weiss, worum es geht, wenn «de Stift Schaaufafele usnaglet», wird die 184 Seiten relativ flüssig lesen können. Sonst empfiehlt sich ein Berndeutsch-Kurs oder ein Besuch einer der sehr empfehlenswerten Lesungen von Pedro Lenz. Item, die Lektüre lohnt sich auch, ohne flüssend Berndeutsch zu beherrschen.

Charly ist Maurer im ersten Lehrjahr. Wir schreiben das Jahr 1982, und der Roman hat autobiografische Züge, denn Pedro Lenz war ursprünglich Maurer. Deshalb kommen die Szenen auf der Baustelle, die Dialoge und Sticheleien unter den Arbeitern authentisch daher. Charly setzt sich unter der Woche auf der Baustelle tüchtig ein, aber am Samstagabend zieht es ihn mit seinen «Töfflibuebe» nach Herzogenbuchsee, wo mehr läuft als im heimischen Langenthal.

Die Nachricht vom Unfalltod Primitivos, des spanischen Maurers, der kurz vor der Pensionierung stand, ist für Charly ein Schock. Denn Primitivo hat Charly an vielen Samstagen zum spanischen Brunch in seine kleine Barackenwohnung eingeladen. In diesen Stunden hat Charly nicht nur Spannendes aus dem abenteuerlichen Leben Primitivos erfahren, sondern auch Lebensweisheiten des Weitgereisten vermittelt erhalten.

Da Charly eine spanische Mutter hat, bittet ihn der Polier, den bescheidenen Nachlass Primitivos durchzusehen, da keine Familie oder Verwandtschaft bekannt war. Wie ein Puzzle reihen sich Erinnerungen, Geschichten, Gespräche, Notizen und Aufzeichnungen aneinander, bis bekannt wird, wer die unter der Matratze gehorteten Dollars erhält und woher Primitivo die Goldmünzen hat.

Pedro Lenz ist ein liebenswürdiger, lesenswerter Roman gelungen, der die Sprache der Achtzigerjahre aufleben lässt und die Leute auf dem Bau herrlich detailliert beschreibt.

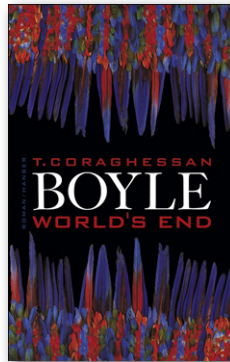
Ach ja – mit einer «Schaaufafele» oder «Schal(ungs)tafel» sind die meist gelben Holzelemente gemeint, die zum Einschalen der Wände und Decken dienen. Nachdem der Beton ausgehärtet ist, werden diese wieder demontiert – und da muss man «usnagle», die Nägel entfernen.

*Pedro Lenz: Primitivo.
Cosmos Verlag, Muri 2020
ISBN 978-3-305-00472-0*

Turbulente Geburt Amerikas

T. C. Boyle veröffentlicht jedes Jahr entweder einen Kurzgeschichtenband oder einen Roman. Mich interessierte das Schaffen des «jungen» Boyle, der 1979 mit «Decent of a Man» sein erstes Buch herausgegeben hat.

Ich griff den dritten Roman heraus, «World's End», für den Boyle 1987 den PEN-Award erhalten hat. Es ist eine Familien-Saga, die in zwei geschichtlichen Ebenen



im Hudson Valley nördlich von New York spielt. Im 17. Jahrhundert eroberten Holländer, Engländer und Franzosen den Nordosten von «Westindien». Sie besetzten das Land, auf dem verschiedene Indianerstämme wohnten. Die nachfolgenden Gutsherren, Schultheissen und Abgesandten der Königshäuser teilten das Land unter sich auf und verpflichteten die Indianer, «ihr» Land zu bestellen. Unter der

Voraussetzung, dass sie ihrem Gutsherrn im November die Pacht in Form von Lebensmitteln abliefern, durften sie «ihr» Land sogar zurückkaufen. Wie trickreich, perfid, brutal, hinterlistig und schamlos die van Warts und van Brunts nicht nur Indianer, sondern auch Einwanderer der unteren Kaste behandelten, wird vom jungen Boyle detailversessen beschrieben. Er muss jahrelang rund um seinen Geburtsort Peekskill im Hudson Valley recherchiert haben.

Ein Sprung in die Mitte des 20. Jahrhunderts bringt uns die 11. Generation von Wart und van Brunt näher, deren eine Hälfte etwas zivilisierter, aber immer noch wie oben beschrieben ihre Geschäfte betreibt, während andere Familienmitglieder aktiv die Peace-Bewegungen unterstützen. Jeremy Mohonk, «der letzte der Kitchawanken», hingegen fragt sich, was es noch bringt, Traditionen aufrechtzuhalten. Truman van Wart, Geheimdienstmitarbeiter, glühender Republikaner, Kommunistenhasser und Aufhetzer gegen friedliche Open-Air-Konzerte, ist verschwunden. Sein Sohn Walter macht sich auf die Suche, die ihn im Winter nach Barrows in Alaska führt, in die nördlichste und kälteste Stadt der USA. Die 1500-seitigen Aufzeichnungen seines Vaters sind eine Abrechnung mit allen und jedem, mit denen er zu tun hatte. Walter kehrt zurück ins Hudson Valley, um ihn zu rächen. Aber er richtet sich selber.

Boyle versteht es, Leute in blumigen Worten zu beschreiben, wie die Mutter von Mohonk, die durch die Sumpflandschaft wandert: «Vertrocknet wie ein vergessener Maiskolben, tief gebückt und wacklig, ein Gesicht wie eine Senkgrube, sah sie aus, als hätte man sie frisch aus einem Torfmoor ausgegraben oder in den Katakomben vom Haken genommen.» Oder der Hippie, den die Tochter von Warts nach Hause bringt: «Hinter ihr, mit hängenden Schultern und glänzender Haut, als hätte er sich mit Bratfett eingerieben, stand irgendein Kanacke mit einem Ohrring und den stumpfen, blöden Augen einer Kuh mit Magenkolik.» Oder auf Seite 600, als Walters Frau mit anderen Hippies auf ein Segelboot geht, beschreibt Boyle die Hippies so: «Sie erleben die Romantik des Sturms, die Romantik der Weltverbesserer und Sumpflilienbeschützer, der Langhaarigen und der Auch-die-andere-Wangen-Hinhalter, die Romantik von Frieden und Brüderlichkeit und Gleichheit...». Empfehlenswert!

*T.C.Boyle: World's End.
Carl Hanser Verlag, München 1995
ISBN 978-3-446-15149-9*



SwissALPA – Cross-Check

Die «Rundschau» ist auch eine Publikation der SwissALPA. Jedes Mitglied der Pilotenverbände, die im schweizerischen Dachverband organisiert sind, soll erfahren können, was die unterschiedlichen Verbände im Augenblick beschäftigt. Die Verbände der SwissALPA berichten in regelmässigen Abständen über ihre aktuelle Situation. Ein Cross-Check der Lage innerhalb der Schweiz.



info@swissalpa.ch

Im November treffen sich jeweils die Verbände der Swiss-ALPA zum zweimal jährlichen Networkmeeting. Nachdem das Meeting im Frühling kurzfristig ein weiteres Mal online stattfand, wird nun nach bald zwei Jahren wieder ein richtiges Treffen mit persönlichen Kontakten möglich sein. Es finden aktuell GAV-Verhandlungen in mehreren Mitgliederverbänden statt, was immer eine gute

Möglichkeit ergibt, Vergleiche im Umgang mit der Sozialpartnerschaft zu ziehen. Die Impfthematik ist ein weiterer Punkt auf der Traktandenliste, gibt es doch einige Differenzen, wie die verschiedenen Airlines in der Schweiz, aber auch weltweit, damit umgehen. Zusätzlich findet Ende November auch die zweite ECA-Konferenz des Jahres in Brüssel statt. Unter anderem steht das fertig ausgehandelte EU-Katar-Paket auf der Agenda. Anstelle vieler einzelner Abkommen der verschiedenen Länder der EU mit Katar ersetzt und vereint dieses neue Abkommen die bestehenden. Der Markt wird für beide Seiten praktisch komplett geöffnet, im Gegenzug sind Zugeständnisse seitens Katar in Bezug auf Sozialstandards und finanzieller Transparenz ausgehandelt worden. Weiter sind auch, wie bereits an der letzten Konferenz, die Themen der künstlichen Intelligenz im Cockpit sowie eMCO (Extended Minimum Crew Operations) Diskussionspunkte.



info@aeropers.ch

Die Ferienzeit und somit auch die intensivste Reisezeit des Jahres ist vorüber, und wir können Bilanz ziehen: Im Vergleich zum letzten Jahr ist der grosse erneute Einbruch aufgrund von Lock-downs glücklicherweise nicht eingetroffen, und gewisse Flotten arbeiten seit Monaten sogar am Limit. Speziell die Kurzstreckenflotte der Edelweiss war auf Flügen zu ihren touristischen Zielen sehr gut ausgelastet. Und auch auf der Langstrecke kommen bei Edelweiss ab dem November viele neue Destinationen hinzu.

Bei der SWISS ist die Produktion auf den verschiedenen Flotten immer noch unterschiedlich verteilt. Während die A220- und B777-Flugzeuge fast konstant in der Luft sind, sind die A320-, A330- und auch A340-Flotten

immer noch einiges von der bekannten Produktion entfernt. Es wurde nun aber eine Umschulungswelle gestartet, um den Personalbestand gleichmässiger auf die verschiedenen Flotten zu verteilen.

Die GAV-Verhandlungen zwischen der SWISS und AEROPERS sind in vollem Gang, um im Frühjahr nahtlos vom bisherigen in einen neuen GAV überzugehen. Nachdem die SWISS den GAV im letzten Jahr gekündigt hat, sind die Hoffnungen der Piloten gross, hier in Zukunft wieder klare Verhältnisse zu haben.



swissalpa@helvetica.aero

Die Sommermonate haben sich positiv auf das Geschehen am Himmel ausgewirkt. Die Verkehrszahlen waren auch für die Flugsicherung erfreulich. Es bleibt für die ganze Aviatikindustrie zu hoffen, dass nun nach der Ferienzeit der Rückgang nicht zu gross sein wird.

Mit dem Ende der Ferienzeit haben auch wieder die Verhandlungsrunden mit der Firma und Treffen mit verschiedenen Behördenvertretern begonnen. Am strategischen Ziel des Bundes hat sich nichts geändert. Bis Ende 2021 soll Skyguide zusammen mit den Sozialpartnern einen Plan vorlegen, wie das Rentenalter der Flugverkehrsleiter angehoben werden kann - verbunden mit einer langfristigen Kostenreduktion für das Unternehmen.

Die vergangenen Wochen haben immer klarer gezeigt, wie verstrickt und komplex das ganze Thema geworden ist. Mittlerweile wirken dermassen viele Faktoren mit ein, dass es für einen fast unmöglich geworden ist, den Gesamtüberblick halten zu können.

Die Positionen von Helvetica und Skyguide liegen nach wie vor relativ weit auseinander, und es bedarf wohl noch

vieler Gespräche, um das gemeinsame Ziel zu erreichen. Wir sehen aber auch, dass die Zeit drängt, und versuchen nach Kräften, mit angepassten Plänen und neu kalkulierten Finanzmodellen das Unterfangen doch noch irgendwie rechtzeitig zum Abschluss zu bringen.

Erfreulicherweise konnten wir uns mit der Firma darauf einigen, eine gemeinsame Studie durchführen zu lassen, die aufzeigen soll, wie sich das Altern auf die Fähigkeiten eines Flugverkehrsleiters auswirkt (z.B. physischer Art - Abbau kognitiver Fähigkeit). Dass die Studie auch zum Schluss gelangen kann, dass heutzutage problemlos länger gearbeitet werden kann, ist uns bewusst. Parallel dazu soll ein Konzept ausgearbeitet werden, das ermöglicht, dass all jene, die ab einem bestimmten Alter den Beruf als Flugverkehrsleiter nicht mehr ausüben können, eine andere Möglichkeit einer Erwerbstätigkeit innerhalb der Firma erhalten.

In Sachen Just Culture wird bald ein umfassendes Papier an die Arbeitsgruppe des Bundesamts für Justiz übergeben werden können. Dieses Dokument beinhaltet zahlreiche Vorschläge, welche Gesetze wie geändert werden sollten, um schlussendlich die Just Culture im Gesetz verankern zu können. Erst kürzlich hat das Bundesamt selbst eine Studie in Auftrag gegeben, die das Spannungsfeld zwischen Just Culture und Strafgesetz in der Schweiz näher beleuchten soll. Die Studie wird auch einen internationalen Vergleich der Gesetzeslandschaften beinhalten. Aus diesen Kanälen erhoffen wir uns zusätzliche, für eine gelebte Just Culture hilfreiche Erkenntnisse. ■

Gelesen

Text: Viktor Sturzenegger

Erinnerungen



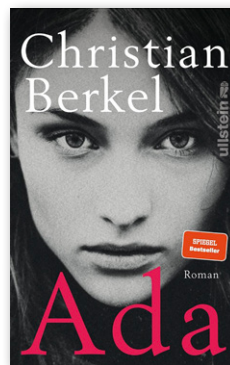
Erinnerungen sind so eine Sache. Manchmal trägt mich die eigene, manchmal ärgern mich die der anderen, aber so richtig kalt lassen sie mich selten.

Bei Christian Berkel, den ich als Schauspieler in deutschen Krimis kenne, lesen sich die Erinnerungen, die er in Gesprächen mit seiner Grossmutter zusammensucht, sehr einleuchtend, obschon sie eine Zeit beschreiben, die ich nicht persönlich erlebt habe, die aber oft verfilmt und über die viel geschrieben wurde.

Berkels Schreibstil kommt mir sehr entgegen: Er beschreibt die Situationen, als ob er selbst dabei gewesen wäre, auch wenn er sich dabei nur auf die Aussagen seiner zunehmend dementen Grossmutter und auf Erzählhappen seiner zugeknöpften Mutter stützen kann.

Es ist das Deutschland der Dreissigerjahre, und seine Grossmutter ist verliebt. «Zum Piiiiiepen», würde sie wohl sagen, wenn man sie darauf ansprache. Geduldig lässt Berkel der alten Dame Raum für

ihre Geschichte, die sich dennoch spannend lesen lässt. Sie führt uns von Berlin an die Ostfront und über Argentinien zurück nach Deutschland. Vieles ist bekannt, und doch lese ich es gerne nochmals, etwas anders eben, aus der Feder des Schauspielers.



Christian Berkel: Der Apfelbaum.

Ullstein Verlag, Berlin 2019
ISBN 978-3-548-06086-6

auch lesenswert im selben Zusammenhang: Berkels Erinnerungen seiner Mutter.

Christian Berkel: Ada.
Ullstein Verlag, Berlin 2020
ISBN 978-3-550-20046-5

Work Life Balance

Bei Marcello Fässlers Erinnerungen ist die Sache ganz anders.

In erster Linie schreibt er über Erfahrungen, die ich ähnlich im gleichen Umfeld auch machte. Er schreibt über die Jahre bei der besten Fluggesellschaft der Welt, der fliegenden Bank, der Swissair. Sie hat unser Leben lange Jahre geprägt, und die Erinnerung an diese Zeit beschäftigt viele von uns noch heute.



In seinem Buch beschreibt der Autor sein Leben auf einer Überholspur. Früh wird er gefördert, erst vom Pflegevater und in jungen Berufsjahren von seinem lebensfrohen Chef.

Reisend ist er in seinem Element und neugierig auf Erlebnisse im Unbekannten.

Sein Wunsch, bei der Swissair eine Stelle zu bekommen, war hoch gesteckt, er erkennt schnell, dass ihm die dazu nötige Ausbildungsgrundlage fehlt. Doch, entscheidungsfreudig wie er ist, macht er berufsbegleitend eine Ausbildung zum Betriebsökonom. So erreicht er sein Ziel und kann Mitte der 80er Jahre im Computershop der Swissair an der Beethovenstrasse in Zürich anfangen.

Es folgen unzählige Episoden mit teils überraschenden Wendungen, in denen er die damals in allen Grossbetrieben üblichen «lockeren Spesensitten» geniesst.

Weiter enthalten seine Ausführungen viel Interessantes aus der Entwicklung der Computersysteme bei der Swissair. Mir als Pilot und Nutzniesser waren diese Aktivitäten unserer IT-Leute, wie zum Beispiel ein Projekt namens «Salto», das die Steuerung der Flugzeugparkplätze laufend den eintreffenden Flügen anpasste, weniger bewusst. Allenfalls wurde anlässlich eines Ausbildungstags von einem Vertreter des jeweiligen Kadern ein kurzer Einblick in Marketing- und IT-Aktivitäten der Firma geboten.

Aber Arbeit bei einer Fluggesellschaft, und mag sie noch so renommiert sein, ist noch nicht fliegen (abgesehen von Dienstreisen in der Businessklasse). Selbst ein Flugzeug zu steuern, war immer das Ziel von Marcello. Deshalb – quasi «Marcello im Speck» – erarbeitet er sich nebenbei das PPL-Brevet in Fehraltorf.

Beförderungen in der Swissair führen ihn im Rahmen seiner IT-Tätigkeit bald in die USA. In Florida nimmt er Kurse für die Erlangung der Berufspilotenlizenz, und das dabei Erlebte findet seinen Niederschlag auf einigen Seiten des Buchs.

Beim Lesen kommen mir unweigerlich persönliche Erinnerungen an meine eigene Flugausbildung, was mich den etwas ausufernden Erzählungen gegenüber milder stimmt. «Faszination Fliegen» – Marcellos Begeisterung ist in jeder Zeile spürbar.

Was mich allerdings beschäftigt, ist die Frage, weshalb bei den Beschreibungen seiner diversen Take-offs immer Rückenwind vom Tower gemeldet wurde...

Die 90er Jahre brachten eine Ölkrise und damit verbunden eine Reduktion des Pilotenbedarfs bei der Swissair. So begrub Marcello seine Hoffnung auf eine Berufspilotenkarriere und ergriff die Chance zu einem Karrieresprung.

Seine neue Aufgabe als Fuel Purchasing Manager beschreibt er wiederum in zahlreichen Anekdoten, welche die komplexe Thematik allgemein verständlich behandeln.

Im Verlauf der Zeit und der vielen Reisen zeigen sich beim Autor Abnützungerscheinungen, und er geniesst zunehmend die ruhigeren Phasen. Auch hier gelingt es mir leicht, seine Entwicklung nachzuvollziehen.

Ein allgemein unterhaltsames Buch mit vielen (vor allem für in der Fliegerei der letzten 40 Jahre Beschäftigte) Erinnerungen weckenden Erzählungen. Damit Laien den Anschluss nicht verlieren, flicht Marcello nützliche Erläuterungen in seine Zeilen ein.

Marcello Fässler: Ein Leben auf der Ölspur. Im Eigenverlag 2012 (Bezugsquelle: ein-leben-auf-der-oelspur@bluewin.ch) ISBN 978-3-033-03488-4

Geheimnisse



Hulda Hermannsdóttir ist Kriminalbeamtin in Reykjavik. Zäh, ehrgeizig und einsam.

Ihre Tochter und ihr Mann sind tot, und sie lebt in kargen Verhältnissen, weil sie von ihrem Mann nur Schulden geerbt hat.

Ihre Karriere geht nur schleppend voran, obschon sie Überstunden nicht scheut und eine hohe Erfolgsrate in ihren Ermittlungen vorweisen kann.

Dieses Buch erzählt auch die Geschichte männlicher Überheblichkeit und über Leichen gehender Kompromisslosigkeit, wenn es um das Verfolgen persönlicher Karriereziele geht. Vorgesetzte massen sich Erfolge an, die eigentlich Hulda gehören würden. So werden auch jüngere männliche Kollegen beschleunigt an Hulda vorbei befördert.

Was sie mit der Zeit resignieren lässt. Aber nicht in der Arbeit an ihren Fällen, sogar wenn es sich um einen «cold case» handelt, bohrt sie dachsverbissen nach, bis sie auf ihre Fragen Antworten bekommt, die sorgfältig gehütete Geheimnisse ans Licht bringen.

Dabei erzählt Ragnar Jónasson ihre und die mit der wenigstens zur Kommissarin beförderten Hulda zusammenhängenden Geschichten in einer mitreissenden Intensität, dass ich beim Lesen ganz in die eigentümliche Atmosphäre Islands eintauche und



darüber die Zeit vergesse.

Die Handlung wickelt der Autor dabei zu einem gordischen Knoten, den er am Schluss des ersten Bandes auch nur mit Alexanders Notlösung trennen kann.

Doch selbst wenn das Ende des ersten Teils der Trilogie der Schluss ist, ist die Geschichte noch lange nicht vorbei.

Na? Auf den Geschmack gekommen?

Ragnar Jónasson: Dunkel. btb Random House, München 2020 ISBN 978-3-442-75860-9

Ragnar Jónasson: *Insel*.
btb Random House, München 2020
ISBN 978-3-442-75861-6

Ragnar Jónasson: *Nebel*.
btb Random House, München 2020
ISBN 978-3-442-75862-3

Altlasten



Serien haben Konjunktur. Auch ich bin, wie Sie sicher alle wissen, seit Jahren Serienkonsument. Angefangen habe ich in jungen Jahren mit Walt Disneys Heften und später Taschenbüchern, bevor ich mich nach Karl May den Krimis zuwandte. Meine Lieblingstante Ria gab mir wöchentlich ihre gelesenen Hefte weiter, und so lernte ich Jerry Cotton, Allan Wilton, Martin Beck, und wie sie alle heißen, kennen.



Dann habe ich mich während meines Literaturstudiums mit eher gewichtigeren Werken beschäftigt. Erst in der Fliegelei kam mit Henning Mankells Geschichten um Kurt Wallander wieder eine Serie in meine Lektüre. Etwas stolz bin ich auf meine Entdeckung von Stieg Larsson, die ich Ihnen in der «Rundschau»-Ausgabe 2/2007 eröffnete und wir so dem folgenden Hype vorausereilen konnten.

Ich blieb dem skandinavischen Kriminalroman einigermaßen treu und integrierte von Island (wie zum Beispiel neu Ragnar Jónasson) bis Finnland, was mir in die Hände geriet. Aktuell lese ich das neue Buch Anne Holts, deren Anwältin Selma Falck eine interessante neue Protagonistin für eine weitere Serie abgibt. Der aktuelle Fall dreht sich um Norwegens Aushängeschild, den Skilanglauf. Es geht dabei um Doping, Macht der Funktionäre und deren Missbrauch für den Eigennutz und gegen die Sportlerinnen und Sportler.

Ich habe an dieser Stelle schon einige Serientitel aus anderen Weltgegenden vorgestellt, die mir beim Lesen Freude bereitet haben. So auch die Geschichten aus dem Périgord, die der Schotte Martin Walker seit Jahren veröffentlicht. Um Bruno den Polizisten aus Saint-Denis rankt er in jeder Beziehung kulinarische Beschreibungen von Land und Leuten im südlichen

Zentralmassiv. So gesehen, entspanne ich mich also gerne in der Kulinariik einer dramatischen Erzählung und lasse Bert Brecht mit seiner Didaktik heute meist links liegen. Das heisst nicht, dass in den von mir erwähnten Büchern in dieser Rubrik keine gesellschaftspolitischen Themen zur Sprache kommen, wie auch die zwei noch folgenden Abschnitte aufzeigen mögen.

Anne Holt: *Ein Grab für Zwei*.
Atrium Verlag, Zürich 2021
ISBN 978-3-85535-121-3

Martin Walker: *Menu surprise*.
Diogenes, Zürich 2019
ISBN 978-3-257-07063-7

Kettenreaktionen



Die neuste Geschichte von Friedrich Ani, den ich an dieser Stelle wiederholt gewürdigt habe, fesselte mich mehr als einige zuvor.

Die Geschichte einer Kriminalkommissarin, Tochter aus einer gemischten Ehe zwischen einer Deutschen und einem Syrer, die im Beziehungslabyrinth einer verwirrenden Abfolge von Schicksalsbegegnungen während des ganzen Romans mit

Selbst- und anderen Gesprächen den Faden nicht zu verlieren versucht, ist von einer Unmittelbarkeit, die mich berührt.

Auch wenn ich es immer etwas schwierig finde, wenn Männer sich anmassen, aus der Sicht einer weiblichen Protagonistin zu schreiben, muss ich es Ani lassen, dass ihm dies in seinem neuesten Roman überzeugend gelungen ist.

Dabei werden für mich schon überstrapazierte Themen - Identität als Mensch in einer Gesellschaft von latent bis manifest rassistischen Männern; das enorm wichtige Ego der meisten männlichen Figuren im Roman und die sich um diese Egoisten windenden Frauen - sinnvoll in die verzwickte Geschichte eingeflochten.

Ein nachdenklich machendes Kammerspiel über Schuld und Sühne, Sex und Gewalt, Macht und Missbrauch.

Friedrich Ani: *Letzte Ehre*.
Suhrkamp, Berlin 2021
ISBN 978-3-518-42990-7



Nur eines ist vergnüglicher als abends im Bett, vor dem Einschlafen, noch ein Buch zu lesen - und das ist morgens, statt aufzustehen, noch ein Stündchen im Bett zu lesen.

Rose Macaulay

Wir trauern

Folgende Mitglieder sind seit der letzten Ausgabe verstorben:

Peter Teunisse 10.9.1939 – 9.8.2021
Captain MD80, ehemaliges Mitglied, pensioniert am 31.5.1993

Rolf Anliker 22.10.1928 – 16.8.2021
Captain B747, pensioniert am 28.2.1986

Daniel Leresche 27.9.1950 – 7.9.2021
Captain A340, pensioniert am 31.5.2006

Beat Balsiger 6.6.1934 – 8.9.2021
Captain DC10, pensioniert am 31.1.1991

Per Kongsted 7.12.1944 – 18.9.2021
Captain MD11, pensioniert am 31.12.1997

Fritz Schmutz 8.4.1934 – 18.9.2021
Captain DC8, ehemaliges Mitglied, pensioniert am 30.4.1989

de Regt Jacobus 20.3.1934 – 1.10.2021
Captain DC10, pensioniert am 31.3.1992

Rodolphe «Bübü» Burkhardt 5.4.1925 – 3.11.2021
Captain DC10, pensioniert am 30.4.1981

Wir werden den Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren.

Termine & Mitteilungen

Vorstandswochen	Diverses	Pensionierten-Stamm	ATC-Piloten-Stamm
20.-24.12.2021		fällt aus	14.12.2021
24.-28.1.2022		25.1.2022	25.1.2022
21.-25.2.2022		22.2.2022	22.2.2022

Der **Pensionierten-Stamm** findet jeweils am letzten Dienstag des Monats statt (ohne Dezember).
Ort: im **Restaurant des Fliegermuseums**, Überlandstrasse 255, 8600 Dübendorf. Zeit: ab 14 Uhr.

Der **Fluglotsen und Piloten-Stamm** findet im **Radisson Blu Hotel**, Angels' Wine Tower Bar ab 17 Uhr statt.

Nachhaltige Piloten braucht das Land!



Von 31. Oktober bis 12. November 2021 fand in Glasgow die UN-Klimakonferenz der «teilnehmenden Staaten» statt. Die COP26, wie die United Nations Framework Convention on Climate Change, 26th Conference of the Parties auch abgekürzt wird, wurde mit einem Tag Verspätung mit dem «Glasgow Climate Pact» abgeschlossen. Ziel ist es, durch Zurückfahren der Treibhausgasemissionen bis 2030 die Klimaerwärmung unter 1,5 Grad zu halten.

Am 8. November hat der CEO der Lufthansa-Gruppe sogar einen extra Webcast zum Thema Nachhaltigkeit veranstaltet: Da wird kompensiert, SAF gekauft (das steht für Sustainable Aviation Fuel), in neue Technologien investiert, entwickelt und gedacht, gewerkshopped und gemanagt. Ich war beim «Offen gesagt...» offen gesagt beeindruckt.

Auch bei den Piloten soll es endlich in Richtung Nachhaltigkeit gehen. Piloten sind nämlich wirklich nicht nachhaltig! Sie stossen konstant CO₂ aus, bei ausreichend verfügbaren Crewmeals auch Methan. Sie benötigen für ihren Betrieb bislang hoch energiereiche Nahrung, die sie anschliessend verbrennen. Ausser dem Autopiloten sind die klassischen Piloten nach wie vor nicht elektrisch betrieben, sieht man mal von den paar wenigen Hybrid-Piloten ab, die immerhin mit einem implantierten Defibrillator unterwegs sind.

Zur Kompensation für den Einsatz klassisch-menschlicher Piloten müssen die Firmen denselben sogar noch freie Tage gönnen und – was noch schlimmer wiegt – sogar ein Salär bezahlen. Die Lufthansa-Gruppe hat für Kompensationen das Portal «Compensaid» eingerichtet. Die SWISS tut sich da gerade noch schwer, denn eigentlich möchte sie die Piloten ja gar nicht mehr kompensieren, weil diese ja an «überholten Mechanismen und Pfründen» festhielten.

Das stimmt natürlich: Piloten arbeiten ja nichts und erhalten Pfründe. Das sind laut Duden «Einkommen aus einem Kirchenamt» oder auch scherzhaft ein Ausdruck für «müheloses Einkommen». Wenn man nach einem 12- bis 13-stündigen Flugeinsatz in Fernost einfach nur 14 Stunden Ruhezeit in einem Quarantäne-Hotel verbringen muss, dann ist das wirklich ein müheloses Einkommen. Und man bekommt gratis noch einen PCR-Test verpasst und die Nasennebenhöhlen durchstochen, das spart den Hals-Nasen-Ohren-Arzt. Welch ein Privileg! Der überholte Mechanismus, dass im Hotel komfortable Zimmer für eine Erholung zur Verfügung stehen, konnte zum Glück mithilfe der chinesischen Behörden mühelos gekappt werden.

Überholt ist auch der Mechanismus, für angebotene Stabilität, Loyalität und Zugeständnisse ein paar Sicherungsregelungen in einem GAV einzufordern. Das CO₂ muss bis 2030 halbiert werden, der GAV dementsprechend auch. Egal, wie sich das Klima dadurch eventuell auch verschlechtert, Hauptsache runter!

Es braucht jetzt dringend SSAP!

SSAP steht für «Sustainable Swiss Aviation Pilot». SSAPs sind synthetisch hergestellte, elektrische Piloten, deren CO₂-Fussabdruck lediglich Schuhgrösse 28 aufweist und damit umgehend 25 bis 30 Prozent Pedalfläche einspart.

Problematisch an den SSAP ist jedoch, dass ihre Batterien, ganz im Gegensatz zu den klassischen Verbrenner-Piloten, keine 13h+ im Zweimann- bzw. 21h+ im Dreimanncockpit durchhalten. Auch gibt sich bislang kein SSAP mit lediglich acht Stunden Ladezeit an der Ladestation zufrieden. Das bleibt ebenfalls ein noch entscheidender Vorteil des klassischen Pfründlers. Zumal die Pfrändler-Piloten 30 bis 35 Jahre halten und sich in der Regel selbst um ihre Wartung kümmern. Die SSAP halten bislang nur vier bis fünf Jahre durch, müssen ständig gewartet und dann teuer entsorgt werden.

Vielleicht braucht es eben doch noch 4, 5, 20 oder 30 Jahre, bis wir die klassischen Piloten durch SSAP ersetzen können.

Wenn Sie bis dahin an ausgeschlafenen Piloten interessiert sind, die im Hochrisiko-Umfeld Aviatik noch sicher unterwegs sind, können sie dafür unter **AEROPERS.ch** kompensieren. 9-Franken-Piloten sind eben ähnlich wenig nachhaltig wie 9-Franken-Tickets.



Haltet Augen und Ohren offen, Euer Ernest Hemmungslos

Shooter's Corner

Kamerawahl (Teil 2): Vollformat oder APS-C?

Für diejenigen, die sich neben dem Smartphone letztlich doch für eine «richtige» Kamera entscheiden, beginnt die Qual der Wahl schon beim Format. Während früher Vollformatsysteme aus Preisgründen noch Profis vorbehalten waren, sind sie heute zunehmend erschwinglich. Doch lohnt sich das volle Format?

Text: Dominique Wirz

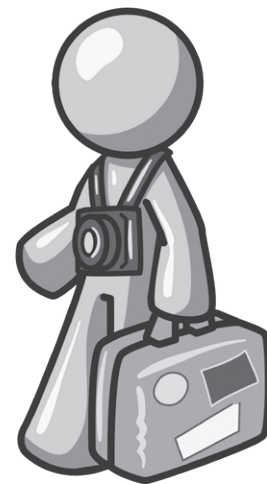
Als Vollformatkameras werden solche bezeichnet, die einen Bildsensor haben, der dem Kleinbildfilm entspricht (24 mm x 36 mm). Zu analogen Zeiten war diese Bildgrösse noch Standard. Aber mit dem Aufkommen digitaler Kameras wurden zunächst Sensoren mit kleineren Abmessungen verwendet, hauptsächlich weil grosse Sensoren noch sehr teuer waren. Deshalb waren die meisten früheren Spiegelreflexkameras – auch Profi-Modelle – mit einem APS-C-Sensor ausgestattet (ca. 16 mm x 24 mm). Dabei ist das Format je nach Hersteller leicht unterschiedlich, was in der Praxis aber keine Rolle spielt.

Der Crop-Faktor

Den ersten und damit grössten Unterschied stellt der Bildausschnitt dar. Wie bereits dargelegt, sind die Sensoren von Vollformat-Kameras deutlich grösser, was zur Folge hat, dass proportional ein grösserer Bildausschnitt erfasst wird. Dabei gibt der Crop-Faktor an, wie viel kleiner der Bildausschnitt bei einer APS-C-Kamera ist. Er beträgt bei Canon meist 1,6 und bei Nikon oder Sony 1,5. Das hat folgenden Effekt: Wenn man mit einer Vollformatkamera bei einer Brennweite von 50 mm fotografiert, würde man mit dem gleichen Objektiv an einer APS-C-Kamera einen Ausschnitt erhalten, der einer Brennweite von etwa 75 mm entspricht. Das ist durchaus relevant und wird vor allem von Tierfotografen geschätzt. Denn diese haben mit einem 300-mm-Objektiv wegen des Crop-Faktors faktisch eine Ansicht wie bei einem 450-mm-Objektiv auf Vollformat. Allerdings ist dieser «Trick» auch bei Vollformat-Kameras möglich, bei denen man manuell in den Crop-Modus wechseln kann. Setzt man ein APS-C-Objektiv an eine Vollformat-Kamera, stellt die Kamera automatisch um und nutzt nur einen Ausschnitt des Sensors. Dies bringt aber eine entsprechend geringere Bildauflösung mit sich.

Die Bildauflösung

Wegen der geringeren Sensorgrösse von APS-C-Kameras beträgt auch die Auflösung meist nicht mehr als 24 Megapixel. Da bietet der Vollformat-Sensor natürlich mehr Platz. Entsprechend gibt es heute Modelle, die mit einer Auflösung von bis zu 60 Megapixel ausgestattet sind. Allerdings haben die meisten Vollformat-Kameras im Einsteiger-Bereich nur 24 Megapixel. Wer mehr will, muss fast den doppelten Preis für die Kamera bezahlen. Bedenken sollte man dabei aber auch, dass mit mehr Bildauflösung auch die Bilddateien wesentlich grösser werden. Dies bedingt wiederum mehr Speicherplatz und leistungsstärkere Prozessoren für die Bildbearbeitung. Deshalb muss mit der Anschaffung einer hochauflösen-



den Kamera oft auch ein neuer Computer gekauft werden.

Das Rauschverhalten

Wie auch schon im Teil 1 erklärt, ist das Rauschverhalten des Sensors stark von seiner Grösse abhängig. Hier punktet das Vollformat. Das Sensorrauschen stört hier im Vergleich zu APS-C erst viel später, also bei vergleichsweise höheren ISO-Werten. Dadurch werden qualitativ gute und rauscharme Bilder auch bei wenig Licht möglich. Ein entscheidender Vorteil für jene, die gerne bei Dämmerung oder in der Nacht fotografieren. Aber nicht nur Astrofotografinnen und -fotografen setzen deshalb aufs Vollformat, sondern auch Profis, die indoor, auf Bühnen oder an Hochzeiten fotografieren. Fotografiert man häufig bei wenig Licht, kann eine Vollformatkamera daher sehr sinnvoll sein.

Der Preis

APS-C-Kameras sind zwar immer noch deutlich günstiger. Aber die Vollformat-Modelle sind heute im Vergleich zu früher viel erschwinglicher geworden. Die Verlockung umzusteigen ist deshalb gross. Doch was viele nicht einkalkulieren, sind die Objektive. Diese sind bei Vollformat-Systemen manchmal doppelt so teuer. Daher muss man sich im Vorfeld überlegen, welche Objektive nötig sind und wie gross die Preisunterschiede sind. Man erhält mit einer APS-C-Kamera sehr gute Objektive für viel weniger Geld und kann sich mit Linsen aus allen praxisrelevanten Brennweitenbereichen eindecken.

Das Gewicht

Die genannten Vorteile, die eine «Vollformat» mit sich bringt, schlagen sich zum Teil im Gesamtgewicht nieder. So haben sowohl die Kamera als auch die zugehörigen Objektive in der Regel ein höheres Gewicht im Vergleich zu APS-C. Besonders auffällig ist dies bei Spiegelreflexkameras. Bei Systemkameras sind die Gehäuse mittlerweile so kompakt, dass der Unterschied beim Kamera-Body fast nicht mehr relevant ist. Doch auch hier machen die Objektive den Unterschied. Ein grosser Sensor bedingt einen grösseren Bildkreis und entsprechend mehr Glas und somit grössere und schwerere Objektive. Wichtig zu bedenken ist das gerade für diejenigen, die oft auf längere Wandertouren gehen oder viel in den Bergen unterwegs sind.

Die Schärfentiefe

Mit einer Vollformat-Kamera hat man aus optischen Gründen bei gleicher Brennweite und Blendeneinstellung eine geringere Schärfentiefe. Das ermöglicht mehr gestalterischen Spielraum, weil man sein Motiv durch

Schärfe betonen kann, indem man es vor einem bewusst unscharf gehaltenen Hintergrund abbildet. Dies schätzen zum Beispiel People- und Porträt-Fotografinnen und -Fotografen oder all jene, die gerne ihr Motiv bewusst gestalten und die Möglichkeiten der Fotografie ausschöpfen wollen.

Die Bildqualität

Heutige Kameras sind in Sachen Bildqualität sehr ausgereift. Bei guten Lichtverhältnissen sind daher im Alltag kaum Unterschiede auszumachen. Bei schwierigeren kontrastreichen Lichtverhältnissen sind allerdings Vollformat-Kameras wegen des besseren Dynamikumfangs im Vorteil. Sie können nämlich gut ausbalancierte Rohformat-Bilder erzeugen, die man nachher am Computer noch optimieren kann. Während es beim geringeren Dynamikumfang von APS-C-Sensoren schneller vorkommen kann, dass beispielsweise «ausgebrannte» Bildbereiche entstehen. Man müsste in speziellen Fällen also Belichtungsreihen machen und die Bilder am Computer zusammensetzen.

Fazit

Beide Formate haben Vorteile. Schliesslich muss jeder für sich entscheiden, welche Aspekte für die eigene Fotografie ausschlaggebend sind. APS-C-Systeme sind nicht nur günstiger, leichter und kleiner, sondern sind wegen des Crop-Faktors auch bei Tieraufnahmen nützlich. Ebenso bei Produkt-, Makro- und Landschaftsaufnahmen, wenn sowieso eine grössere Schärfentiefe gewünscht ist. Wer allerdings lieber mit geringer Schärfentiefe oder bei schwierigen Lichtverhältnissen fotografiert sowie Preis und Gewicht keine Rolle spielen, sollte zum Vollformat greifen. Dann profitiert man ausserdem von einer höheren Bildqualität und meist höherer Auflösung. Aber Achtung! Das heisst noch nicht, dass man mit einer Vollformat-Ausrüstung ein besserer Fotograf wird!

Aktuelle Fotokurse (auch «Lightroom Classic») auf fotowerkstatt-kreativ.ch

Weitere Fototipps auf dominique-wirz.ch/blog ■



1. Das Vollformat ermöglicht eine sehr geringe Schärfentiefe, die hier wegen des recht unruhigen Hintergrunds entscheidend ist: Mädelsparty, 50 mm Vollformat, f 1.8, 1/125 Sek., ISO 1000. Trotz aller technischer Diskussionen. Schliesslich entscheiden die fotografischen Fertigkeiten und das gestalterische Auge, ob ein Bild gelingt:
2. The red line, 32 mm Vollformat, f 16, 1/125 Sek., ISO 100.
3. Spielplatz, 25 mm Vollformat, f 11, 1/30 Sek., ISO 100.
4. Perspektive des Riesen-Rhabarbers, 16 mm Fisheye Vollformat, f 16, 1/320 Sek., ISO 200.

EXKLUSIVES RECHTSSCHUTZANGEBOT FÜR MITGLIEDER DER SWISSALPA

cap.ch

2021

Ist man in einen Streitfall verwickelt, ist guter Rat sprichwörtlich teuer.

So übersteigen schon allein die Kosten für Gericht und Expertisen schnell einmal die im Raum stehende Streitsumme, und die Anwalts-honorare (pro Stunde durchschnittlich CHF 300.–) bereiten Sorge – es sei denn, man hat mit einer Rechtsschutzversicherung vorgesorgt! Die Zeiten ändern sich – wir ändern uns mit ihnen. Bleiben auch Sie am Puls der Zeit und erweitern Sie Ihren Privat- und

Verkehrs-Rechtsschutz privaLex® mit dem Multi Risk Rechtsschutz durch interessante Zusatzrisiken wie Cyber Risk, Inkasso-Rechtsschutz, Bauherren-Rechtsschutz, Schulrecht, Todesfall-Rechtsschutz, Kindes- und Erwachsenenenschutzrecht. Mit der CAP haben Sie ausgewiesene Spezialisten an Ihrer Seite, die Ihnen schnell und effizient helfen.

ZUDEM TRÄGT DIE CAP DIE FOLGENDEN KOSTEN:

- Anwaltshonorare
- Prozessentschädigungen
- Gerichts- und Untersuchungskosten
- Strafkautionen
- Kosten für Expertisen
- Mediationskosten
- Anreisekosten bei Gerichtsverhandlungen
- Übersetzungskosten

ANMELDUNG PRIVAT- UND VERKEHRS-RECHTSSCHUTZ privaLex®

Einpersonenversicherung

<input type="checkbox"/> Mieter	CHF 173.30 statt 346.50/Jahr	<input type="checkbox"/> ohne Multi Risk CHF 155.40/Jahr	IHRE VORTEILE ✓ Günstige Prämien: bis 50% Spezialrabatt ✓ Geldleistungen bis CHF 600 000.– pro Schadenfall ✓ Weltweite Deckung
<input type="checkbox"/> Eigentümer einer selbstbewohnten Liegenschaft an der Wohnadresse*	CHF 211.10 statt 393.80/Jahr	<input type="checkbox"/> ohne Multi Risk CHF 193.20/Jahr	
<input type="checkbox"/> Mieter	CHF 206.90 statt 413.70/Jahr	<input type="checkbox"/> ohne Multi Risk CHF 184.50/Jahr	
<input type="checkbox"/> Eigentümer einer selbstbewohnten Liegenschaft an der Wohnadresse*	CHF 244.70 statt 461.00/Jahr	<input type="checkbox"/> ohne Multi Risk CHF 222.30/Jahr	

*Sie sind Eigentümer weiterer Liegenschaften (z.B. Ferienhaus, Zweitwohnung, nicht selbstbewohnte Liegenschaft)? Dann melden Sie sich bitte direkt bei der CAP Rechtsschutz (Telefon: 058 358 09 00, underwriting@cap.ch), damit wir Ihnen ein entsprechendes Angebot unterbreiten können.

Vertragsdauer: 1 Jahr, mit jährlicher, stillschweigender Erneuerung, wenn nicht 3 Monate vor Verfall gekündigt wird
Zahlbar: Jährlich im Voraus

0000238

Gültig ab _____ (frühestens 1 Tag nach Posteingang bei der CAP) Mitgliedschafts-Nr. _____
Name/Vorname _____ Geburtsdatum _____
Strasse/Nr. _____ PLZ/Ort _____
Telefon/Mobil _____ E-Mail _____

Ich bin Mitglied der Pilotenvereinigung SwissALPA und habe die Allgemeinen Bedingungen (AB) privaLex® Rechtsschutz für Privatpersonen, Selbständig-erwerbende und Kleinunternehmer, die Allgemeinen Bedingungen Immobilienrechtsschutz sowie die entsprechenden Kundeninformationen auf cap.ch oder swissalpa.net gelesen.

Es gelten die AB privaLex® Rechtsschutz für Privatpersonen, Selbständigerwerbende und Kleinunternehmer, Ausgabe 09.2021, sowie die AB Immobilienrechtsschutz, Ausgabe 09.2021. Der Rechtsschutz im Zusammenhang mit der statutarischen Tätigkeit der SwissALPA wirdausschliesslich über die Berufsrechtsschutzdeckung der bei der CAP versicherten Pilotenvereinigung gewährt. Ihre Daten werden absolut vertraulich behandelt. Bei der Bearbeitung und Aufbewahrung von Personendaten beachten wir die Vorschriften des Bundesgesetzes über den Datenschutz (DSG) und seiner Verordnung. Die Daten werden nur für die gewünschten Zwecke genutzt (z.B. Erstellen einer Offerte/Police oder Zustellung von Unterlagen) und nicht an Dritte weitergegeben. Wir behalten uns aber vor, Ihre Daten im Zusammenhang mit Produkteoptimierungen und für interne Marketingzwecke zu bearbeiten. Sie haben ein Recht auf Auskunft sowie unter bestimmten Voraussetzungen ein Recht auf Berichtigung, Sperrung oder Löschung Ihrer elektronisch gespeicherten Daten.

Ort/Datum _____ Unterschrift _____

Einsenden an: CAP Rechtsschutz, Postfach, 8010 Zürich **Kontakt:** Tel. 058 358 09 00, underwriting@cap.ch

