

„Die Entwicklung der zivilen Luftfahrt“

Von Hans- Martin Messow, Uwe Jonas, Christian Schlägel und Dominik Richter

Klasse 10e

Mariengymnasium Jever

Diese Geschichte wird aus der Sicht des Herrn Meyer erzählt und handelt von der Entwicklung der zivilen Luftfahrt. Herr Meyer ist der Leiter eines Flughafenkontrollteams. Seine Aufgabe besteht darin, die großen Flughäfen in Europa auf die vor relativ kurzer Zeit neu eingeführten europaweiten Standards zu überprüfen. Diese gilt es hinsichtlich des unaufhörlich steigenden Flugbetriebes und der damit steigenden Gefahr von (Flug-) Unfällen strengstens auf eine gewissenhafte Einhaltung zu kontrollieren. Dieses erscheint vor allem notwendig in Anbetracht der steigenden Anzahl an Personen, die in einem einzigen Verkehrsflugzeug transportiert werden können, da so bei Unfällen stets mehr Tote zu beklagen sind. Diese Tatsache führte zu einer erschreckend stark steigenden Menge an Flugunfallopfern in den letzten zehn Jahren, sodass die Europäische Union die **ESFASAIF** also die „**E**uropean **S**tandards **F**or **A** **S**afety **A**viation **I**n **F**uture „ im Europäischen Parlament beschloss.

Damit solche Standards eingehalten werden, fliegt Herr Meyer im Augenblick zum „London International Airport“, um dort eventuelle Ungesetzlichkeiten aufzudecken und zu beseitigen. Gerade unterhält er sich mit einem jungen Helfer aus dem Team, der sich noch in der Ausbildung befindet.

Der junge Helfer meint: „Bald muss ich mir aufs Neue die Unterlagen für den internationalen Flughafen in London ansehen. Es ist noch sehr schwierig für mich einen Überblick und richtige Analysen zu schaffen bei dieser Informationsflut... aber ich tue es ja für das Recht und die Ordnung. Herr Meyer ergänzt ihn: „... und nicht zu vergessen: für das Leben vieler Flugpassagiere. Schließlich sah es für diese in den letzten Jahren gar nicht gut aus. Die extrem steigende Anzahl an transportierten Passagieren folgte eine starke Überlastung der Luftraumüberwachung. In den Gebieten Europas mit sehr hoher Flugverkehrsdichte war kein Fluglotse den Anforderungen mehr gewachsen. Die natürliche Konsequenz war eine hohe Unfallsrate; es gab schnell mehr Flugunfallopfer als in den letzten 30 Jahren zusammen in ganz Europa. Der Helfer wundert sich: „Wieso kam es dann überhaupt dazu, dass sich die Luftfahrtindustrie derart weiterentwickeln konnte?“ Darauf Herr Meyer: „Die Luftfahrtindustrie blühte zu dieser

Zeit durch die extrem hohe Nachfrage. Die Angestellten, deren Anzahl um das dreifache gestiegen war, konnten sich über eine der besten Bezahlungen im Vergleich zu anderen Industriezweigen freuen. Diese hervorragende Entwicklung wirkte sich auch positiv auf die Wirtschaft aus, sodass letztendlich viele von der boomenden Luftfahrtindustrie profitierten, aber auch abhängig waren. Die Luftverkehrsgesellschaften und Leasingfirmen und Banken als deren Kapitalgeber waren sehr eng miteinander verbunden. Besonders stark waren Firmen in den Vereinigten Staaten von Amerika in diese Industrie in Europa verknüpft. Es lag also vielen an einem Beibehalten dieser Verhältnisse und vielen großen Firmen sogar um einen hohen Preis; es wurde die Flugunfallstatistik - unter vielen anderen Propagandamaßnahmen - so erfolgreich gefälscht, dass erst nach Jahren die Öffentlichkeit das gesamte Ausmaß erkannte; zwar war allgemein bekannt, dass seit einigen Jahren von auffällig vielen Flugunfällen berichtet wurde, doch zeigte diese bekanntgewordene Fälschung, wie sehr es den Unternehmen an einer Verheimlichung lag und wie schamlos und rücksichtslos und auf Kosten vieler Toter der eigene Profit bedacht wurde. Vorher waren die Leute Europas in einer gewissen Weise an Unfälle und Risiken gewöhnt; dies wurde als ein unveränderbares Übel hingenommen, das man nicht verändern konnte. Außerdem dachte man, dass die Flugindustrie für Sicherheit tat. Dies verhielt sich aber nicht so. „Warum eigentlich? Die Flugindustrie hatte doch schließlich viel Geld.“ „Das kam so: Um die gesamte zivile Luftfahrt sicher zu gestalten, wären derart große, finanzielle Maßnahmen notwendig gewesen, die keiner bereit war aufzubringen. Es hätte ein Unternehmen bedeutet, das starke finanzielle Einbußen bedeutet hätte. In dieser boomenden Wirtschaft, herrschte jedoch ein Denken, das auf den maximalen Gewinn gerichtet war. Der Konkurrenzdruck der einzelnen Betriebe war riesig. Sich hier zu behaupten war so schon sehr schwierig; hätte man jedoch Geld für Sicherheit ausgegeben, so wäre es noch schwieriger für viele gewesen. Und wieso sollte man sich auch solch eine Last aufladen?? Es tat ja schließlich auch kein anderer. Man hätte so nur anderen Vorteile gegenüber einem selbst verschafft. „Aber warum hatte keiner je über diese Missstände aufgeklärt, der nicht von dieser Mentalität gefangen war??“ „Das wurde versucht. Vieles davon konnten die großen (aber auch kleinen) Unternehmen jedoch erfolgreich unterdrücken ... und das was durchkam wurde kaum wirklich zur Kenntnis genommen . Es konnte so kein Druck ausgeübt werden . Die Menschen nahmen es hin und störten sich nicht weiter daran ; sie waren geschäftlich auf das Fliegen angewiesen, oder wollten einfach weiterhin billig und bequem verreisen. Es gab viele Gründe, die die Leute zu diesem Verhalten veranlasste. Die Menschen hatten also im Grunde und in gewissem Maße selbst Schuld nichts von dem Missstand gewusst zu haben . Auch sie waren ähnlich wie

die Flugindustrie von einem rigorosen Profitdenken erfasst; dies erscheint paradox, aber so war es.“ „Wäre es bei der Zahl der Flugunfällen denn nicht besser gewesen in die Technik für die Sicherheit zu investieren?“ „Das wäre logisch gewesen, doch sie hofften stets auf eine Besserung der Verhältnisse. Bisweilen taten sie dieses sogar berechtigt, da der technische Standard immer weiter verbessert wurde und noch wird, da es nun das nötige Geld gab, weil sich viele von dem Investieren in die blühende Luftfahrt große Gewinne erhofften, was auch oft geschah. Diese Vorgehensweise war immer noch billiger, als solch ein riesiges Projekt zu bezahlen. Als nun doch die Verbrechen, der Flugindustrie bekannt wurden, kam es zu einem ganz Europa betreffenden Flugboykott, der sehr viele in der Luftfahrtindustrie Beteiligte die Existenz kostete. Die Wirtschaft in gesamt Europa brach ein; viele europäische Länder litten an einer starken Rezession. Aber auch die USA sahen sich in einem unaufhaltbaren konjunkturellen Abschwung. Es gab in einer gewissen Weise eine Weltwirtschaftskrise, die jedoch schnell wieder verflog. Und da die Leute immer noch aufs Fliegen angewiesen waren, viele neue Gesetze Flugverkehrssicherheit zu garantieren schienen und die Flugverkehrsbetriebe unter Beobachtung standen, war schon bald wieder die frühere Anzahl an Flugpassagieren zu verzeichnen, die weiterhin steigt.“

„Wir landen bald“, ist über Lautsprecher zu hören.

Nachdem Herr Meyer aus dem Flugzeug mit seiner Mannschaft ausgestiegen ist, sieht er sich zunächst auf dem Flughafen um und ihm wird mal wieder klar, wieso er seine Arbeit liebt. Er ist immer wieder schwer ergriffen von der rasanten Entwicklung der Luftfahrt: „Ich bin immer wieder beeindruckt von diesen Riesenvögeln - sie können locker 600 bis 1000 Passagiere aufnehmen. Dies ist auch nötig um der Luftraum zu entlasten und vor allem die Flughäfen.

Zum Helfer meint er erklärend: „Früher starteten und landeten die Flugzeuge in schneller Reihenfolge, was immer wieder durch die riesigen Wirbelschleppen, die vor allem die großen Flugzeuge erzeugten, zu schweren Unfällen führte. Glücklicherweise konnte diese Gefahr zumindest reduziert werden, dennoch müssen noch einige Minuten vergehen bis das nächste Flugzeug dem anderen folgen darf. Dies ist eine der Bestimmungen, die die **ESFASAIF** fordert und im Einzelne ausführt.

Schon 2006 begann sich der relativ hohe Luxus in den Maschinen, die für Langstreckenflüge eingesetzt wurden, schnell durchzusetzen. Dies war alles nur durch die hohe Nachfrage möglich.

Die ersten die solch ein Luxusflugzeug - den A380 - in Betrieb nahm, war die Singapore Airline (SIA). Auch Boeing setzte auf diese „Dreamliner“, nachdem die Verkaufszahlen erstmalig im Jahre 2004 sanken. Boeing konnte somit die Führungsrolle weiterhin ausbauen, da die Bedeutung an Komfort - worunter auch kein oder wenig Umsteigen

zu verstehen ist, sodass die Nonstop-Flüge nur durch die großen technischen Erneuerungen schneller und billiger möglich waren - immer größere Bedeutung bekam. Auch die größere Wirtschaftlichkeit der Flüge trug zum Erfolg bei. Inzwischen ist es für nahezu jeden erschwinglich solche Flüge zu bezahlen. Es sah jedoch nicht immer nach einer solchen Entwicklung aus. Vor allem vor etwa zehn Jahren wurden viele der Pläne verworfen; sie waren oft zu teuer und zu unrealistisch. Jedoch gelang es schließlich, dass die Entwürfe für den „7E7“ als durchsetzbar angesehen wurden.“ Herr Meyer zeigt auf eine zum Start rollende „7E7“ und fährt fort: „Vor allem wurde dieses Projekt in Angriff genommen und schließlich auch erfolgreich durchgesetzt, um den Konkurrenten Airbus mit seinem A330 zu übertreffen. Dies gelang; so verbrauchten die neuentwickelten Triebwerke 20 Prozent weniger Treibstoff, was in der Luftfahrt einer der großen Fortschritte war, da so erhebliche Kosten gespart werden konnten und noch können.

Aber auch den Passagieren wurde ein hoher Komfort geboten; so vermittelt die bogenförmige Verkleidung, die die Farben ändern kann ein Gefühl von Weite. Ferner sind die Fenster größer als in irgendeinem anderen Passagierflugzeug.“

Danach macht sich Herr Meyer an die Arbeit mit seinem Team und nach etlichen Stunden steht fest, dass die Erneuerungen an dem Flughafen für die größeren neuen Flugzeuge korrekt ausgeführt worden sind. Mit seiner Mannschaft geht er ein paar der Hauptpunkte durch:

„Einzelne Startbahnen wurden verlängert und verbreitert, damit den Flugzeugen genug Startfläche zur Verfügung steht, um genug Auftrieb für den Start zu erzeugen und ausreichend Ausrollfläche beim Landen vorhanden ist.

Außerdem wurden Andockpositionen für die doppelstöckigen Riesen geschaffen. Vorher waren die Gangways zu dicht beieinander und zu tief.

Auch die Rollwege wurden verändert; diese sind nun breiter und die Kurven sind größer. Nur so können sich diese großen Flugzeuge sicher auf dem Flugplatz bewegen. Außerdem mussten einige Wege verlegt werden.“

Wieder im Flugzeug auf dem Weg nach Hause sagt Herr Meyer:

„Das Reisen mit dem Flugzeug ist auf langen Strecken sehr komfortabel geworden. Bei Kurzstrecken hingegen ist es toll, wie billig man nun im Gegensatz zu vor zehn Jahren fliegen kann. Zwar muss man in Kauf nehmen, dass man steht und auf jeden anderen Luxus verzichten muss, aber so kostet diese Art zu reisen nur noch ein Bruchteil des vorherigen Preises. Auch für die Flughäfen sind diese Flugzeuge von Vorteil, da so mehr Passagiere mit einem Flugzeug fliegen können und die Flughäfen

auf diese Weise erheblich entlastet werden. Die Unfallgefahr ist somit geringer, da die Flugzeuge nicht mehr so stark gestaffelt werden müssen bei den Starts und Landungen.

Es ist einfach großartig heutzutage zu fliegen mit der **ESFASAIF**; man reist billiger, sicherer, bequemer und schneller sowohl innerhalb Europas als auch von Europa in andere Kontinente. Der Menschheit ist mit dieser Entwicklung sehr geholfen.“