

## BFAL wehrt sich gegen „unfaire Attacken“

LAHR. Als unfaire Attacke auf Regionalflughäfen wertet Hans-Günter Welke die Kritik der Pilotenvereinigung Cockpit unter anderem am Black Forest Airport Lahr (BFAL). Welke, in Lahr für das Qualitätsmanagement im Bereich Flugbetrieb und Flugsicherungsbetrieb zuständig, unterstreicht, dass der



BFAL alle gesetzlich vorgeschriebenen Ansprüche an den Flugbetrieb erfüllt.

Was in Lahr möglich wäre, wurde während des Nato-Gipfels deutlich. | Foto: BZ

"Die von Cockpit vorgelegte Mängelliste ist hoffnungslos überzeichnet", sagt Welke. Die Einschätzung teilt er mit dem Geschäftsführer der Interessengemeinschaft der regionalen Flughäfen, Thomas Mayer. Er warf der Pilotengewerkschaft "unmoralisches Handeln" vor: "Sicherheitsmängel zu unterstellen, nur weil die Piloten nicht überall alles und von allem das Beste erwarten können, ist unredlich. Bei allem Verständnis für einen langen und gut gemeinten Wunschzettel darf man unerfüllte Idealvorstellungen nicht als Sicherheitsrisiko bezeichnen."

Welke: "Die Cockpit-Mängelliste geht an der Realität vorbei."

Um die einzelnen Kritikpunkte auch für Laien verständlich zu machen, greift Hans-Günter Welke zu einem Bild: "Man kann vor jeder Schule versenkbare Eisengitter anbringen, die jedesmal hochgefahren werden, wenn Schüler die Straße überqueren. Man kann aber auch erwarten, dass Autofahrer bei Rot anhalten." Die von Cockpit für den BFAL erstellte Mängelliste gehe an der Realität vorbei, weil sie weder die Besonderheiten des Flughafens, noch die aktuelle Auslastung berücksichtigten.

### Vorwurf Nr. 1:

In Lahr gibt es weder "Runway Centerline Lights" (Mittellinienbefeuerung) noch "Runway Guard Lights" (seitliche Befeuerung). Welke verweist darauf, dass Mittellinienbefeuerungen nur bei Starts mit einer Sichtweite unter 250 Meter vorgeschrieben sind. Beim BFAL gebe es aber nur eine Genehmigung für Starts bei mindestens 400 Meter Sichtweite und Landungen bei mindestens 550 Meter Sichtweite.

### Vorwurf Nr.2:

Der BFAL ist nicht mit "Stopbars" (Haltsignalen) ausgestattet. Welke: Lahr habe deutlich gekennzeichnete Rollhalteorte mit einer Bodenbemalung. Stopbars, in den Boden eingelassene rote Lichter sind bei stärker frequentierten Flughäfen vorgeschrieben.

**Vorwurf Nr. 3:**

Es fehlt das Grooving, Rillen in der Piste, damit das Regenwasser schneller ablaufen kann. Welke verweist darauf, dass diese Forderung auf Flughäfen mit kurzen Landebahnen sinnvoll sei, nicht aber bei Lahr mit einer Piste von drei Kilometern Länge.

**Vorwurf Nr. 4:**

Die Piste ist nicht mit Anti-Skid ausgerüstet, einem Belag, der beim Bremsen eine höhere Wirkung entfaltet. Auch hier verweist Welke auf die großzügig dimensionierte Länge der Landebahn, die zu den längsten in Deutschland gehört.

**Vorwurf Nr. 5:**

Der Tower ist nicht mit Atis ausgerüstet, einer Anlage, die automatisch alle 30 Minuten eine aktualisierte Wettermeldung ins Cockpit der Flugzeuge sendet. Was auf Flugplätzen mit hohem Verkehrsaufkommen sinnvoll ist, ist derzeit in Lahr nach Welkes Überzeugung überflüssig. Hier werden die Daten den Piloten vom Tower aus direkt mitgeteilt. Das hat den Vorteil, dass den Piloten die aktuellsten Daten vorliegen.

Welkes Fazit: "Fordern kann man alles, auch das was in Lahr gar nicht nötig ist." Für ihn steht außer Zweifel, dass beim BFAL gegen keine gesetzliche Regelung verstoßen wird. Bleibt die Frage, warum dann die Pilotenvereinigung derart scharf mit den Regionalflughäfen ins Gericht geht? Da kann auch Hans-Günter Welke nur Mutmaßungen anstellen. "Forderungen nach mehr Sicherheit sind immer sinnvoll." Wenn man, wie im Fall Lahrs, übers Ziel hinaus schieße, könnten auch andere Motive eine Rolle spielen. Weiter wollte er nicht spekulieren, verwies aber darauf, dass Lufthansa-Piloten weltweit Flughäfen ansteuerten, die in ihren Sicherheitsstandards deutlich unter den hierzulande kritisierten lägen.

Vielleicht gibt eine Pressemitteilung der Interessengemeinschaft der regionalen Flughäfen einen kleinen Hinweis. In der Vereinigung Cockpit, heißt es da, seien vor allem Piloten der Fluggesellschaften Lufthansa und Germanwings organisiert, die in ihrem Lohnniveau spürbar über den Kollegen bei Airlines liegen, die gemeinhin die kleineren Regionalflughäfen liegen.

Autor: Manfred Dürbeck

Veröffentlicht am 27. Juni 2009 in der gedruckten Ausgabe der Badischen Zeitung.