

Teegen Verlags GmbH • Regensburger Str. 61 • 94315 Straubing

Süddeutsche Zeitung
Redaktion Außenpolitik
Sendlinger Str. 8
80331 München

Herrn Lenz Jacobsen

Herrn Helmut Martin-Jung

per E-Mail: aussenpolitik-online@sueddeutsche.de

per E-Mail: leserbriefe@sueddeutsche.de

per Fax: +49 89 2183 787

per Fax: +49 89 2183 8586

2006-10-15

Ihr Artikel: „Absturz in New York - Gefährliches Gewusel am Himmel“

Sehr geehrter Herr Jacobsen,
sehr geehrte Redaktionskollegen,

In Ihrem Online-Text vom 12.10.2006 „Gefährliches Gewusel am Himmel“ machen Sie zahlreiche unrichtige Aussagen. Sie vermischen darüber hinaus Fakten, Vermutungen, und persönliche Ansichten in einem Grad, der von Deutschlands größtem kritischen Luftfahrtmagazin für aktive Berufs- und Privatpiloten nicht unwidersprochen hingenommen werden kann.

Zitat: "Gegen Anschläge mit Kleinflugzeugen wären die Behörden machtlos. Trotz Terrorabwehr konnten kleine Maschinen bisher ungestört über Manhattan kreisen"

Das ist unrichtig. Die Insel Manhattan selbst ist von Luftraum der ICAO-Klassifizierung B umgeben. Dieser darf von Flugzeugen gleich welcher Art und Größe nur mit Flugverkehrsfreigabe durch die Flugsicherung beflogen werden.

Zitat: "Ob Unfall oder Selbstmord: Der Sturz des Kleinflugzeugs in ein New Yorker Hochhaus lässt die Diskussion um die Luftsicherheit wieder aufflammen. Die Maschine hätte auch von einem Terroristen gesteuert und mit Sprengstoff beladen sein können."

Ihre Spekulation "Unfall oder Selbstmord" impliziert die Möglichkeit einer absichtlichen Gefährdung von Leben und Eigentum der Bewohner Mannhattans durch die Besatzung der verunfallten Cirrus SR20. Für eine solche absichtliche Gefährdung

durch Selbstmord gibt es nach dem Erkenntnisstand der untersuchenden NTSB keinerlei Anzeichen.

Die Unterstellung einer solchen absichtlichen Gefährdung ist ungeheuerlich. Wir haben uns daher die Mühe gemacht Ihren Text ins Englische zu übersetzen und zwecks Prüfung presserechtlicher Schritte an die Interessensvertreter des verunglückten Corey Lidle zu übermitteln.

Zitat: "Seit dem 11. September 2001 haben Regierungen in aller Welt Milliardenbeträge für die Flugsicherheit ausgegeben. Doch dabei konzentrieren sie sich bisher hauptsächlich auf größere Flugzeuge."

Das ist richtig und ergibt Sinn, da von großen Flugzeugen der Verkehrsluftfahrt allein aus physikalischen Gründen eine sehr viel größeres Zerstörungspotential ausgeht als von kleinen Flugzeugen der Allgemeinen Luftfahrt.

Mit Terrorabwehr betraute Behörden, von der FAA bis zur TSA, sind sich in der Einschätzung einig, dass von kleinen Flugzeugen der allgemeinen Luftfahrt kein größeres Gefährdungspotential ausgeht als von PKW oder Lieferwagen im Straßenverkehr.

Zitat: "So dürfen in New York Kleinflugzeuge und Hubschrauber ohne besondere Genehmigung über den East River und den Hudson River fliegen, zwischen deren Mündungen Manhattan liegt"

Das ist richtig. Ihre Formulierung impliziert jedoch, dass eine "besondere Genehmigung" (meinen Sie eine Freigabe durch die Flugsicherung?) eine Erhöhung der Sicherheit zur Folge hätte. Dies ist nicht der Fall. Die Flugsicherung kann die Absicht eines Flugzeuges weder erraten noch prüfen.

Zitat: "Die Hochhäuser sind nur wenige hundert Meter entfernt. Wenn eines dieser Flugzeuge Kurs auf die Stadt nähme, käme jeder Abfangjäger zu spät."

Was wollen Sie mir einem Abfangjäger über Manhattan anfangen? Mit den Sprengeschossen der Bordkanone die Madison Avenue bearbeiten? Recherchieren Sie doch einmal bei der Bundesluftwaffe und fragen Sie nach Waffensystemen die sich für den Einsatz über bewohntem Gebiet eignen. Die Antwort wird Sie überraschen: Es gibt keine. Es kann keine geben, denn was passiert mit dem Ihrer Forderung gemäß abgeschossenen Luftfahrzeug nach der Zerstörung?

Zitat: "Die kleinen Maschinen dürfen nicht höher als 1.100 Fuß (335 Meter) fliegen, um nicht in den Verkehr der großen Maschinen zu geraten."

Das ist gleich in zwei Aspekten unrichtig:

1. Selbstverständlich dürfen Flugzeuge jeglicher Größe und Art den Luftraum über der East River und Hudson River Exklusion Zone befliegen. Und zwar sowohl nach Sichtflugregeln, wie nach Instrumentenflugregeln. Sie benötigen

dazu eine Freigabe durch die Flugsicherung (siehe Seite 1, 2. Absatz). Diese Freigabe ist eine Dienstleistung zur Staffelung von anderem Verkehr und darf keinesfalls mit einer irgendwie gearteten polizeilichen Erlaubnis verwechselt werden.

2. Die Größe eines Luftfahrzeuges hat mit der Frage wo es fliegen darf nichts zu tun. Der hier von Ihnen hergestellte Zusammenhang entbehrt jeglicher Grundlage.

Zitat: "Außerdem gelten für sie die so genannten „Visual Flight Rules“: Die Flieger stehen nicht in Kontakt mit den Tower der Flughäfen, sondern müssen die Verkehrslage in der Luft selbst überblicken.

Warum Sie den Ausdruck Sichtflugregeln (Visual Flight Rules oder kurz VFR) hier paraphrasieren verstehe ich nicht. Offenbar haben Sie dessen Bedeutung aber auch nicht verstanden.

Die von Ihnen hier implizierte Aussage, dass es sich dabei irgendwie um ein "Gewusel" handelt ist falsch. Sichtflugregeln und Instrumentenflugregeln existieren im zivilen Luftverkehr gleichberechtigt nebeneinander. Flugzeuge, die beispielsweise nach Instrumentenflugregeln im ICAO-Luftraum der Klasse E unterwegs sind müssen die Verkehrslage ebenfalls selbst überschauen, wie der von Ihnen hier zitierte VFR-Verkehr im Luftraum über den Flüssen des New Yorker Hafens.

Zitat: "Die Piloten sind nicht einmal dazu verpflichtet, vor dem Start einen Flugplan ausfüllen, in dem sie ihre genaue Route festlegen müssten."

Warum sollten Sie auch? Die Bewegung im Luftraum ist unter den geltenden Luftverkehrsregeln für die Bürger eines Landes ebenso frei wie die Bewegung auf der Straße oder auf dem Wasser.

Sie müssen ja auch keinen "Fahrplan" bei Ihrer Polizeidienststelle aufgeben, wenn Sie mit dem Auto zur Arbeit fahren.

Ich weiß nicht welche Luftfahrtexperten Ihnen bei der Recherche zu diesem Artikel geholfen haben, ich schlage aber vor, dass Sie diese zukünftig nicht mehr zu Rate ziehen.

Zitat: "Am Himmel über New York wuseln einmotorige Flugzeuge, Hobbypiloten drehen Spritztouren über den Flüssen von Manhattan."

Ob Sie bei der Formulierung dieser Passage nun einem Angst- oder einem Neidkomplex erlegen sind, mag für Psychologen von Interesse sein.

Tatsache ist jedoch, dass Flugzeuge nicht "wuseln", sondern nach veröffentlichten Verkehrsregeln den Luftraum nutzen. Auch werden sie nicht von "Hobbypiloten" gesteuert, jedenfalls nicht mehr als PKW auf der Autobahn von "Hobbyfahrern" gelenkt werden.

Aber zu den Fakten:

Über zwei Drittel des Luftverkehrs in den East River- und Hudson River- Exclusion Zones besteht aus Helikoptern. Diese dienen dem Personentransport, diversen Rundflugunternehmen, der Polizei und den lokalen TV-Stationen. Um in Ihrer beleidigenden Diktion der "Hobbypiloten" zu bleiben handelt es sich also um Bonzen, Pauschalturis, Bullenschweine und Gaffer.

Zitat: "Geht es nach Gouverneur George E. Pataki, soll diese Regelung auch bestehen bleiben. Noch am Tag des Unglücks kündigte er "eine umfangreiche Überprüfung der Regelungen für den privaten Luftverkehr in New York und Umgebung"

Sie verschweigen Ihren Lesern, dass der Luftverkehr in den USA ausschließlich von der Bundesregierung durch die Federal Aviation Administration (FAA) geregelt wird. George Pataki hat auf die Luftraumgestaltung über New York genauso viel Einfluss wie der Bürgermeister von Straubing. Es handelt sich bei den Äußerungen von Pataki um puren Populismus, als Zeitung mit politischem Anspruch hätte Ihnen das nicht entgehen dürfen.

Zitat: "In der deutschen Hauptstadt sei ein Flugzeugunglück wie das in New York nicht möglich, versichert der Berliner Senat. Dafür Sorge das Flugverbot, dass seit gut einem Jahr für die Berliner Innenstadt gelte. „Das wird von der Flugsicherung rigide überwacht“, so ein Senatssprecher."

Sie übernehmen hier unkritisch eine offensichtlich widersprüchliche Behauptung des Senats. Denn über der Bundeshauptstadt ist zwar ein Gebiet mit Flugbeschränkungen eingerichtet worden, dieses hindert jedoch praktisch niemanden daran dort zu fliegen. Aus den bereits genannten Gründen ist eine Überwachung ebenso unmöglich, wie ein Abschuss sowohl illegal (vgl. BvG zum LuftSiG vom 15.2.2006) wie undurchführbar (vgl. gesunder Menschenverstand) wäre.

Fazit: Sie generieren vor allem unbegründete Angst vor einem Thema (Allgemeine Luftfahrt) das sie offensichtlich auch nicht ansatzweise verstehen. Sie informieren Ihre Leser unzureichend.

Noch nie hat es einen terroristischen Anschlag mit Flugzeugen der Allgemeinen Luftfahrt gegeben. Flugzeuge in der von Ihnen angesprochenen Gewichtsklasse haben weder die Zuladung noch die Zielgenauigkeit um mehr Schaden anzurichten als ein PKW. Die operationellen Schwierigkeiten beim gewerblichen oder privaten Betrieb dieser Flugzeuge machen sie als Waffe untauglich.

Sie überhöhen mit Ihrer tendenziösen Berichterstattung das Gefährdungspotential das von diesen Verkehrsmitteln ausgeht ins Absurde.

Ihrer Argumentation folgend müsste man:

- Alle Lieferwagen über 2,8 Tonnen aus den Innenstädten verbannen, denn diese wurden für die erste Attacke auf das World Trade Center eingesetzt, wobei sechs Menschen getötet und 1.042 Menschen verletzt wurden.
- Alle Kombis und Kleintransporter aus den Städten verbannen, denn ein solcher wurde von Timothy McVeigh für den Anschlag auf das Bürogebäude in Oklahoma City verwendet, bei dem 168 Menschen starben.
- Alle LKW aus bewohnten Gebieten verbannen, denn diese könnten Sprengladungen bis 30 Tonnen tragen.
- Alle Zeitungen in öffentlichen Verkehrsmitteln verbieten, denn darin wurde das Sarin-Gas beim Anschlag auf die U-Bahn in Tokio versteckt, bei dem 12 Menschen ums Leben kamen (sorry, wenn das schlecht für den Umsatz der SZ ist, aber es dient ja der Sicherheit).
- Alle Rucksäcke aus öffentlichen Verkehrsmitteln verbannen, denn so kamen die Bomben in die Londoner U-Bahn wodurch 52 Menschen starben.
- Alle Mobiltelefone im Öffentlichen Raum verbieten, denn mit deren Hilfe wurden die Bomben von Madrid gezündet. Folge: 191 Tote.
- Alle Segel- und Motorboote aus stadtnahen Gewässern verbannen, denn mit deren Hilfe wurde die USS Cole angegriffen, was 17 Todesopfer forderte.
- Alle dicken Jacken und Mäntel verbieten, denn dort verstecken Terroristen nahezu täglich Bomben, was tausende Menschenleben fordert.

Wie viele Menschen wurden bislang durch Anschläge mit Flugzeugen der Allgemeinen Luftfahrt getötet? Antwort: Null.

Wie viele Menschen wurden bislang durch Anschläge mit Flugzeugen der Allgemeinen Luftfahrt verletzt? Antwort: Null.

Wielcher Sachschaden wurde bislang durch Anschläge von Flugzeugen der Allgemeinen Luftfahrt angerichtet? Antwort: Keiner.

Mit freundlichen Grüßen,



Jan Brill

Berufsluftfahrzeugführer, Chefredakteur Pilot und Flugzeug

Pilot und Flugzeug ist mit einer Reichweite von 21.000 Lesern die wichtigste Fachzeitschrift für Piloten und Flugzeughalter in deutscher Sprache. Wir wenden uns an Privat- und Berufspiloten mit professionellem Anspruch an die Fliegerei. Unsere Redakteure sind sämtlich Piloten oder Berufsflugzeugführer, unsere fachliche Kompetenz ist unumstritten.

Seit 25 Jahren erscheint Pilot und Flugzeug monatlich. Mit Berichten über die fliegerische Praxis, mit Reiseberichten, mit Berichten über das Umfeld - Luftraumstruktur, Flugsicherung, Behörden.

Wir kritisieren, empfehlen und geben Tipps. Und zwar aus dem Cockpit heraus: Weltweit dürfte Pilot und Flugzeug die einzige Fachzeitschrift sein, die ein eigenes Flugzeug „beschäftigt“ - derzeit eine PA30 Turbo Twin Comanche, N7311Y. Und wir sind Macher - Beispiele:

- Wir änderten das Luftverkehrsgesetz durch unsere massive Kritik.*
- Wir drängten bundesweit die anmaßende örtliche „Luftaufsicht“ zurück.*
- Wir revidierten allein in den letzten Jahren 5 ergangene Bußgeldbescheide.*
- Wir sorgten dafür, dass Flight Safety deutscher Ausbildungsbetrieb wurde.*
- Wir wiesen nach, dass die Platzrunden an deutschen unkontrollierten Flugplätzen und sonstige „Regeln“ oft schlicht rechtswidrig sind.*
- Wir veranstalteten Safety-Lehrgänge und GPS-Kurse.*
- Wir veranstalteten seit 1994 neun Leserreisen, während derer bis 2005 (Ziel: China) unsere Leser rund 1,8 Millionen Nautische Meilen flogen - 3.334.000 Flugkilometer.*

- ganz sicher einmalig in der internationalen Szene der Flug-Fachzeitschriften.