Der Himmel über Sachsen

Es gibt Tageszeiten, zu denen sich bei freier Sicht ein regelrechtes Netz von Kondensstreifen am Himmel über dem Freistaat zeigt. Es sind die Spuren von Flugzeugen die Mitteldeutschland kreuzen. Und es werden ständig mehr.

VON ANDREAS DUNTE

FOTOS: VARIO IMAGES, A. DMECOV & S. FLAD/FOTOLIA
MONTAGEN: U. KLATT, C. JACOBS & R. ROZUM/FP

LEIPZIG – Die Kondensstreifen an den Triebwerken entstehen in einer Höhe von über acht Kilometern. Die ausgestoßenen Abgase gefrieren in der kalten Luft und werden zu sichtbaren Wolkenstreifen.

Da Deutschland geografisch im Zentrum Europas liegt, fliegen Tag für Tag Tausende Flugzeuge durch den Luftraum zwischen Ostsee und den Alpen. „Die Luftstraßen am Himmel bilden ein erheblich dichteres Netz als zum Beispiel die Autobahnen“, meint Kristina Kelek, Sprecherin der Deutschen Flugsicherung (DFS). Die DFS koordiniert und plant den Flugverkehr.

Wer genau wissen will, welches Flugzeug sich gerade über Sachsen, Thüringen und Sachsen-Anhalt bewegt, schaut sich die Internetseite flightradar24.com an, wo er ein Meer von Flugzeugen entdecken wird. Die gelb dargestellten Flieger, die fast im Sekundentakt ihre Position verändern, bilden besonders in Frankfurt/Main, Prag, Paris, London oder München regelrechte Farbkleckse. Was nicht verwundert, denn dies sind die wichtigsten Drehkreuze für den Flugverkehr in Europa. Wer eines der Flugzeuge auf flightradar24. com anklickt, erfährt Abflugsort, Ziel, Maschinen-Typ, Höhe, Flugzeit, Geschwindigkeit und einiges mehr. Bei unserem Test im Zeitraum zwischen 12 und 18 Uhr ist auffällig, dass große Maschinen aus Asien auf ihrem Weg nach Frankfurt/Main, London oder Paris den sächsischen Raum passieren. So kreuzt in nur wenigen Minuten ein Airbus 380 auf seinem Weg von London-Heathrow nach Singapur den sächsischen Flugraum, ebenso ein A380 der Lufthansa (DLH) von Tokio via Frankfurt. Es fliegen Maschinen von Amsterdam nach Dubai, von Manchester nach Doha, von London nach Budapest, von Zürich nach Moskau. Während über Leipzig zahlreiche Flieger aus Asien westeuropäische Flughäfen, insbesondere Frankfurt/Main, ansteuern, kreuzen den Dresdner Luftraum Maschinen via Wien, Hannover, Berlin und Prag.

> Die Luftstraßen am Himmel bilden ein erheblich dichteres Netz als zum Beispiel die Autobahnen.
>
> **Kristina Kelek** DFS-Sprecherin

2010 wurden in Europa 9,49 Millionen Flüge registriert – 0,8 Prozent mehr als im Jahr davor. Jede dritte Verbindung hat keinen deutschen Flughafen zum Ziel, sondern führt durch den deutschen Luftraum. Und gerade einmal eines von neun in Deutschland gestarteten Flugzeugen ist zu einem innerdeutschen Ziel unterwegs, sagt Kelek von der DFS. In ihrer im Februar 2011 vorgelegten Mittelfrist-Prognose sagt die europäische Flugsicherheitsbehörde Eurocontrol voraus, dass der Flugverkehr in Europa bis 2017 auf 11,6 Millionen Flugbewegungen zunimmt. Für Deutschland wird ein Anstieg um 22 Prozent auf 3,64 Millionen erwartet. Zum Vergleich: 1975 betrug die Zahl der Flugbewegungen 0,74 Millionen.

Gerade in den letzten Jahren glich die Verkehrsentwicklung aber alles anderem als einer steilen Kurve gen Himmel, was nicht nur auf die Terroranschläge im September 2001 in den USA oder die weltweite Finanz- und Wirtschaftskrise zurückzuführen ist. So verzeichnete Deutschland 2010 bei Passagieren und Luftfracht zwar neue Rekordwerte, bei den Flugbewegungen aber nur ein geringes Wachstum – für diesen scheinbaren Widerspruch gibt es zwei Erklärungen. Zum einen ist die Verlagerung des Verkehrs auf größere Flugzeuge zu beobachten. Kelek: „Langfristig ist ein Trend zu einer immer besseren Auslastung der Flugzeuge zu erkennen.“ Zum anderen zeigt sich, dass der Konkurrenzdruck unter den Airlines stark zugenommen hat.

Zugleich habe sich die Sicherheit des Luftverkehrs in Deutschland verbessert, so die DFS-Sprecherin. Laut der unabhängigen Expertengruppe Apeg, die sich aus Vertretern der Fluggesellschaften, der Allgemeinen Luftfahrt, der Luftwaffe und der Flugsicherung zusammensetzt, ist die Sicherheit sogar auf Rekordniveau. Die Apeg untersucht alle sogenannten Luftfahrzeug-Annäherungen. 2010 seien insgesamt 48 Vorkommnisse gemeldet worden (2009: 53 Fälle). Lediglich eine Luftfahrzeug-Annäherung stuften die Experten in die Kategorie A („unmittelbare Gefährdung“) ein. Ein weiterer Fall wurde in die Kategorie B („Sicherheit nicht gewährleistet“) eingeordnet.

Dies sei auch ein Verdienst der Fluglotsen der DFS. Laut deren Chef Dieter Kaden sorgten sie dafür, dass alle Flugzeuge, die nach Instrumentenflugregeln und damit unter ihrer Kontrolle fliegen, fest definierte Mindestabstände einhielten. Aus Sicht Kadens ist der deutsche Luftraum nicht nur sicher, sondern auch pünktlich. 93,6 Prozent aller Flüge erreichten ihr Ziel ohne flugsicherungsbedingte Verspätungen. Zudem unternehme die DFS alles, um Umwege zu vermeiden: 95 Prozent aller Flüge kämen auf direktem Wege und ohne Warteschleifen an ihr Ziel. Das spare Kerosin.

> Europa ist ein himmlischer Flickenteppich aus unterschiedlichen Vorschriften, Techniken und Funkfrequenzen.
>
> **Stephan Kühn** Grünen-Verkehrsexperte

So euphorisch sehen das nicht alle. Bundeskanzlerin Angela Merkel (CDU) forderte vor wenigen Tagen in Frankfurt (Main) die vollständige Umsetzung eines sogenannten Einheitlichen Europäischen Luftraums. Dieser würde für schnellere Flugzeiten sorgen, pünktlichere Flieger, weniger Abgase und weniger Kosten für die Fluggesellschaften, da sich die Flugrouten verkürzten.

Das Konzept eines einheitlichen Luftraums („Single European Sky“) ist seit Langem im Gespräch, bekam aber erst mit dem Ausbruch des isländischen Vulkans Eyjafjallajökull im vergangenen Jahr und damit verbundenen Millionen-Verlusten für die europäischen Airlines eine neue Dynamik. „Europa ist ein himmlischer Flickenteppich aus unterschiedlichen Vorschriften, Techniken und Funkfrequenzen“, sagt der sächsische Bundestagsabgeordnete der Grünen, Stephan Kühn. Mehr als zwei Dutzend Flugsicherungen und 60 verschiedene Kontrollzentren überwachten den Himmel über Europa, so der Verkehrsexperte. Beim Einflug in die Kontrollzentren müsse sich der Pilot jeweils melden, er bekomme Flugrichtung, Höhe und Geschwindigkeit zugewiesen, um sich beim Verlassen wieder abzumelden. Im nächsten Sektor beginne das Spiel von Neuem. Wie ein Blick auf flightradar24.com zeigt, fliegen die Piloten oftmals nicht die kürzeste Verbindung zwischen zwei Punkten, sondern müssen wegen nationaler Befindlichkeiten kostspielige und zeitraubende Umwege nehmen. Kühn spricht von Zickzackkursen. Die Grünen unterstützten deshalb eine einheitliche Luftüberwachung in Europa. Bei der EU heißt es, Single European Sky würde Treibstoffverbrauch und Kohlendioxidausstoß um mehr als zehn Prozent verringern.

Die Umsetzung des Vorhabens ist aber nicht leicht, auch wegen der zu erwartenden heftigen Proteste nationaler Fluglotsen-Verbände. Sie befürchten mit dem Abtritt der Souveränität an Brüssel den Verlust von Arbeitsplätzen.

Ein Anfang ist aber in Sicht. Und der heißt Fabec. Dahinter verbirgt sich die Flugsicherungsorganisation für die erste schnelle, Ländergrenzen ignorierende Direktverbindung Amsterdam- Ruhr-Frankfurt. Partner sind Belgien, Frankreich, Deutschland, Luxemburg, die Niederlande und die Schweiz. Acht weitere Luftraumblöcke und Direktverbindungen sind inzwischen in Vorbereitung. Dass das Netz aus Kondensstreifen dadurch am Himmel über Mitteldeutschland weniger dicht wird, ist aber auszuschließen. (lvz)

» www.flightradar24.com

Flucht in den Kapitalismus

Um der Not zu entfliehen, suchen Kubaner oft besser bezahlte Arbeitsgelegenheiten in Venezuela. Nicht selten kehren sie der Heimat gänzlich den Rücken.

VON THOMAS WAGNER

BOGOTÁ – Um vier Uhr morgens, die Sonne war noch nicht aufgegangen, machte sich Roberta auf den Weg. Sie hatte sich in eine dicke Winterjacke gehüllt und Handschuhe übergestreift, um sich vor der Kälte der venezolanischen Anden zu schützen. Sie trug ihren kubanischen Pass bei sich und eine Wasserflasche. Viel mehr nahm sie nicht mit in ihr nächstes Leben. Sie wanderte auf Schleichwegen durch die Berge, von der Angst getrieben, ihre Flucht könnte auffliegen. In einem Dorf nahm sie einen Bus, stieg einmal um, dann noch einmal. Nach fünf Stunden erreichte sie schließlich den Treffpunkt. Ihr kolumbianischer Freund wartete bereits. Er brachte sie nach San Antonio de Tachira, eine venezolanische Grenzstadt. Sechs quälende Stunden dauerte die Fahrt. Sie überquerten die Brücke, die nach Kolumbien führt. Ein venezolanischer Nationalgardist winkte sie vorbei. Dann endlich atmete sie auf. „Jetzt fühle ich mich frei“, sagte sie ihrem Fluchthelfer.

Eine Woche später sitzt Roberta im Büro ihres neuen Arbeitgebers, eines Heilpraktikers in der kolumbianischen Hauptstadt Bogotá. Große goldfarbene Ohrringe betonen ihre dunkle Haut und ihr schön geschnittenes Gesicht. Sie wägt jedes Wort ab. Sie will nicht, dass ihr wahrer Name in der Zeitung auftaucht. Sie fürchtet Repressalien für ihre zwei Töchter, die sie auf Kuba zurückgelassen hat.

Die 42-jährige Krankenschwester aus Kuba arbeitete drei Jahre lang in einem „Centro Diagnostico Integral“, einem jener Vorzeigekrankenhäuser, die der venezolanische Präsident Hugo Chávez in Venezuelas Armensiedlungen errichten ließ. Kubanische Ärzte und Krankenschwestern behandeln dort mit einheimischen Kollegen kostenlos Venezolaner aus der Unterschicht.

Chávez und der kubanische Revolutionsführer Fidel Castro besiegelten die Zusammenarbeit im Oktober 2000. Venezuela liefert heute auf Basis des Abkommens täglich 96.000 Barrel Öl zu Vorzugsbedingungen. Der kommunistische Inselstaat bezahlt dafür indirekt: Er entsandte medizinisches Personal, aber auch Trainer, Landwirte, Ingenieure und Armeeberater. Die sozialistischen Regierungen in Caracas und Havanna beschwören gerne die Solidarität zwischen den beiden Brudervölkern. In der Realität lässt sich Kuba die Freundschaft teuer bezahlen. Für die Brüder Castro sind die Auslandshelfer eine wichtige Devisenquelle. 2010 arbeiteten nach Angaben des Parteiblattes „Granma“ 37.000 kubanische Ärzte in 77 Ländern. In kein Land hat Kuba so viele Ärzte ausgeschickt, kein Land überweist so viel Geld wie Venezuela.

Das Öl, das Venezuela auf die Insel verschifft, habe „aktuell einen Marktwert von jährlich mehr als drei Milliarden Dollar“, sagt Kuba-Experte Jorge Piño von der Florida International University. Verrechne man diese Summe mit den schätzungsweise 30.000 bis 40.000 Kubanern in Venezuela, käme da auf dem Papier ein für einen Kubaner geradezu „unglaublicher Jahreslohn“ zusammen, sagt Piño. Nutznießer ist die Regierung in Havanna, die ihre knappen Devisen nicht auf dem freien Markt für Öl ausgeben muss. Wirtschaftlich wäre sie ohne die Subventionen aus Caracas längst zusammengebrochen, sagt Piño. Die Gastarbeiter selbst erhalten nur ein monatliches Taschengeld von 964 Bolivares Fuertes (164 Euro), sagt Roberta. Die Auslandsmissionen sind unter Kubanern dennoch heiß begehrt. Sie können in den Gastländern Konsumgüter wie Fernseher und Kühlschränke kaufen, die es in der Mangelwirtschaft daheim nur in Spezialläden gegen harte Währung gibt. Für einige noch motivierender: Endlich dürfen sie den streng abgeschirmten Inselstaat verlassen. Die Chance, in die USA zu flüchten.

Kubanerinnen denken oft über eine Arbeitsgelegenheit in Venezuela nach, um dadurch ihr Heimatland verlassen zu können. FOTO: FRANKLIN REYES/DAPD