

## Vulkanasche in der Luft – Geld zurück

Flugverkehr: Die Rechte der Reisenden

WIESBADEN. Oslo annulliert, Dublin annulliert, London annulliert: Die Abfluganzeigen der deutschen Flughäfen brachten das Ausmaß der Flugverbote in Nord- und Westeuropa am Donnerstag auf den Punkt. Viele Maschinen nach Skandinavien und zu den britischen Inseln konnten nicht starten, weil Vulkanasche in der Luft dort für die Schließung des Luftraums sorgte. Die Aschenwolke stammt von dem auf Island ausgebrochenen Vulkan am Eyjafjalla-Gletscher. Wer deswegen nicht wegkam, kann nun von seiner Fluggesellschaft den Ticketpreis zurückfordern. Sollte es auch in den kommenden Tagen Probleme geben, bietet sich unter Umständen ein Wechsel vom Flieger zur Bahn an. Reisende sollten dafür aber auf vielen Strecken viel Zeit einplanen.

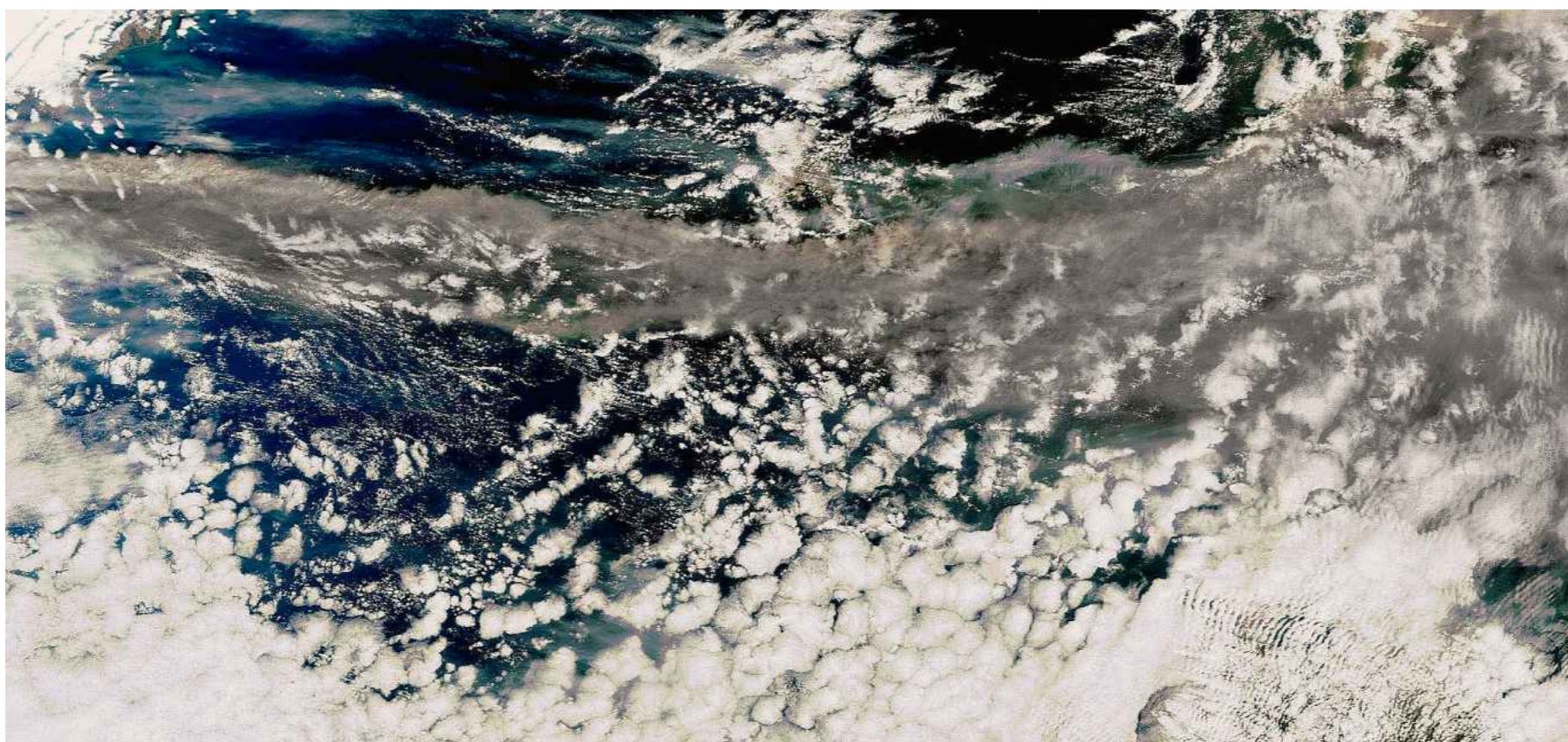
Die Fluggesellschaften müssten betroffenen Passagieren auf ihren Wunsch hin den kompletten Ticketpreis inklusive Steuern und Gebühren zurückzahlen, erläuterte der Reise-rechtler Holger Hopperditzel. Alternativ besteht ein Anspruch darauf, kostenlos auf einen anderen Flugtermin umgebucht zu werden.

Einen noch darüber hinaus gehenden Schadenersatz, wie er in der EU-Fluggastreueverordnung 261/2004 bei Annullierungen vorgesehen ist, gebe es für Reisende dagegen in diesem Fall nicht: Bei einer Schließung von Flughäfen oder sogar des gesamten Luftraums könne sich eine Fluggesellschaft von ihrer Schadenersatzpflicht entlasten, sagte der Reiserechts-Experte. Vulkanasche in der Luft gilt als gefährlich für die Düsentriebwerke von Flugzeugen.

### Ausweichflughäfen

Wenn ein Reiseziel auf anderem Weg erreichbar ist, bestehe für die Fluggesellschaften dagegen kein Grund, Flüge zu annullieren, erklärte Hopperditzel. Wenn zum Beispiel Verbindungen von Deutschland nach Nordamerika statt über Großbritannien und Island auch über südlichere Routen über den Atlantik geführt werden können, »dann muss die Airline das auch tun«. Bei der Lufthansa hieß es dazu, dass für die Maschinen nach Kanada und in die USA am Donnerstag Routen südlich der britischen Inseln gewählt wurden. Es sei mit Verspätungen zu rechnen, die »im Minutenbereich« bleiben sollten, sagte Sprecher Thomas Jachnow. Wie lange die Probleme dauern, lasse sich noch nicht sagen. Mehrere Fluggesellschaften riefen ihre Passagiere auf, sich auf den Firmenwebseiten über ihre Flüge auf dem Laufenden zu halten.

Christian Röwekamp (dpa)



Die Satellitenaufnahme zeigt, wie die dunkle Vulkanasche von Island (links) ostwärts über Großbritannien zieht.

Foto: dpa

## Gefährliche Wolken

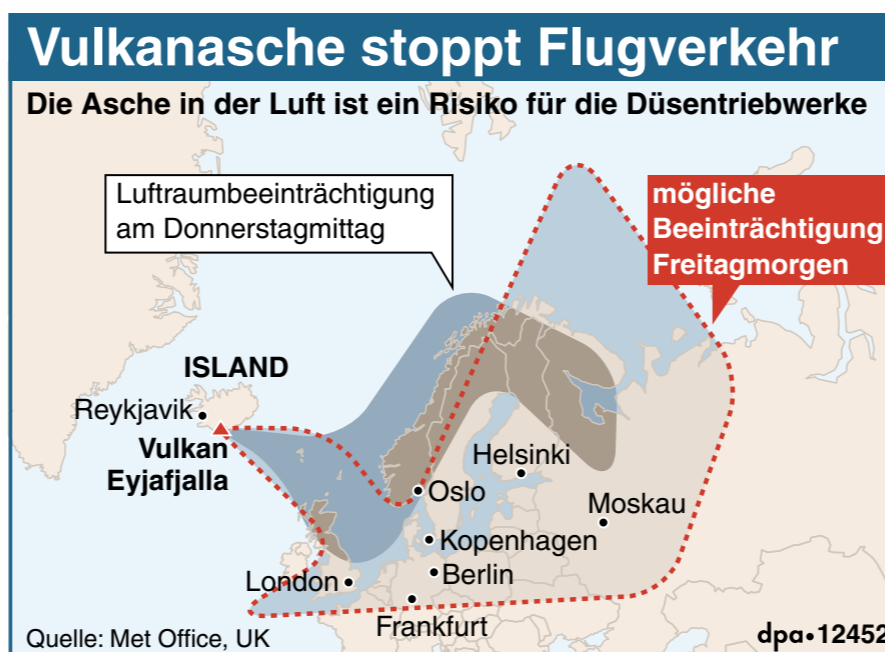
Luftfahrt: Vulkanausbrüche sind von Piloten gefürchtet – Feine Asche kann Triebwerke und High-Tech-Gerät beschädigen

PARIS. In der Luftfahrt sind Vulkanausbrüche gefürchtet. Die feine Asche kann den Triebwerken schaden, die High-Tech-Sonden der modernen Bordelektronik verstopfen und die Frontscheibe eines Flugzeuges so zerkratzen, dass die Piloten aus der Kanzel keine Sicht mehr haben. Aus den vergangenen 20 Jahren sind 80 Vorfälle belegt, bei denen Flugzeuge durch Vulkanasche beeinträchtigt wurden. Zwei Boeings 747 mit jeweils fast 500 Menschen an Bord wären dabei nach Angaben von Experten fast abgestürzt, 20 weitere Flugzeuge erlitten Schäden mit Reparaturkosten von Hunderten von Millionen Euro.

### Ausfall der Turbinen

Vulkanasche in der Atmosphäre, in der Düsenmaschinen fliegen, könne zum Ausfall der Triebwerke führen, »die Turbinenblätter und Staudruckrohre beschädigen, und letztendlich zum Absturz des Flugzeuges mit vielen Toten führen«, hieß es in der Fachzeitschrift »Natural Hazards« im vergangenen Jahr. Die Steigerung im Passagierverkehr um weltweit fünf Prozent pro Jahr, gepaart mit der Unvorhersehbarkeit von Vulkanausbrüchen machten die vulkanische Gefahr »zu einer bedeutenden Bedrohung der Gesellschaft«, warnte das Magazin.

1982 machte das Phänomen erstmals Schlagzeilen beim »Vorfall von Jakarta«. Ein Jumbojet der British Airways flog auf dem Weg von London nach



Auckland in Neuseeland in 11000 Meter Höhe in eine Aschenwolke des Vulkans Galunggang. Alle vier Triebwerke fielen aus, der Jet segelte zum Entsetzen der Passagiere Richtung Absturz. Erst in 4100 Meter Flughöhe gelang es der Besatzung, die Motoren wieder zu starten. Per Hand manövrierte die Crew das Flugzeug auf einem grob berechneten Gleitstrahl zu einer Notlandung in Jakarta. Weil die Asche die Frontscheibe förmlich sandgestrahlt hatte, flogen die Piloten ohne Sicht.

1989 trudelte eine 747-Maschine der niederländischen Fluglinie KLM auf

dem Flug nach Anchorage im US-Bundesstaat Alaska fünf lange Minuten mit 231 Passagieren an Bord ohnmächtig nach unten: Sie war in eine Aschenwolke des Redoubt-Vulkans geraten, der zehn Stunden zuvor in 177 Kilometer Entfernung ausgebrochen war. Nach dem Neustart der Maschinen konnte das Flugzeug sicher in Anchorage landen. Die Reparaturkosten beliefen sich auf knapp 60 Millionen Euro, da alle vier Maschinen ersetzt werden mussten.

»Die Bedrohung der Luftfahrt ist offensichtlich«, sagt Kjetil Toersth, Di-

rektor für regionale und globale Verschmutzung am Norwegian Institute for Air Research. »Der Staub kann die Maschinen stoppen, aber er kann die Maschinen auch derart beschädigen, dass eine komplette Überholung fällig ist.« Wegen der Kosten vermeiden die Fluglinien Aschenwolken unter allen Umständen, berichtet Toersth.

Eines der problematischsten Gebiete ist nach Angaben von Toersth der berühmte Vulkangürtel im Pazifik, der »Ring of Fire« mit den aktivsten Vulkanen weltweit. In der größten Eruption der vergangenen Jahrzehnte spuckte der Mount Pinatubo auf den Philippinen am 15. Juni 1991 eine Aschenwolke aus, die nach Angaben der US-Forschungsorganisation Geological Survey (USGS) in knapp drei Tagen über 8000 Kilometer zur Ostküste Afrikas zurücklegte. »Diese Aschenwolke beschädigte mehr als 20 Flugzeuge, von denen die meisten über 1000 Kilometer vom Vulkan entfernt waren«, heißt es in einem USGS-Bericht.

Seit dem KLM-Fall werden Vulkanwolken weltweit verfolgt, um die Luftfahrt vor der Gefahr zu warnen. Es gibt neun »Volcanic Ash Advisory Centres« weltweit, die über die Lage und Bewegung von Vulkanaschewolken informieren.

Seit 1991 wurden zwei internationale Konferenzen abgehalten, und in Fachzeitschriften wird das Phänomen unter Wissenschaftlern lebhaft diskutiert. Richard Ingham (AFP)

## Einen zweiten »Intrigantenstadl« soll es nicht geben

Freie Wähler Unterfranken: Landtagsabgeordnete Fahn und Felbinger wollen sich Spitzenämter teilen – Mit heutigen Neuwahlen soll Ruhe einkehren

ASCHAFFENBURG/SCHWEINFURT. Eine neue Steilvorlage wollen Unterfrankens Freie Wähler (FW) der CSU-Postille »Bayernkurier« nicht nochmals liefern. Die hatte nach einer turbulenten Jahresversammlung mit Neuwahlen im vergangenen November von einem »Intrigantenstadl« geschrieben.

Heute soll der mehrmonatige Streit mit erneuten Wahlen beendet werden – das wünschen sich zumindest viele FW-Anhänger und vor allem ihre beiden Alphatäre Hans Jürgen Fahn

»Ich hoffe auf eine einvernehmliche Lösung.«

Hans Jürgen Fahn

(Erlenbach am Main) und Günther Felbinger (Gemünden). Sie wollen bei der außerordentlichen Delegiertenversammlung beide antreten und sich die Spitzenämter teilen.

Die Vorgeschichte: Die Freien Wähler in Bayern waren bei den Wahlen im September 2009 mit großem Erfolg in den Landtag eingezogen – mit insgesamt 20 Abgeordneten. Mit Fahn und Felbinger kommen zwei Parlamentarier aus Unterfranken, das als Kernregion der FW gilt.

Hans Jürgen Fahn, promovierter Gymnasiallehrer für Erdkunde, Sozialkunde und Wirtschaft, ist bekannt als

eifriger – manche sagen eigensinniger – Kämpfer für seine Sache und damit für die (Untermain-)FW, die er zu beachtlichen Erfolgen geführt hat. Der 57-Jährige steht gewissermaßen für das Lager der altgedienten FW-Kommunalpolitiker – der Wählergemeinschaft gehört er schon seit 1988 an.

Den neuen Typus der FW verkörpert der 47-jährige Diplom-Sportlehrer Günther Felbinger, der vielen als der große Aufsteiger der FW gilt. Trat er doch erst 2005 den Freien bei. Anfang 2008 schaffte er dann den Einzug in den Gemündener Stadtrat und kurz darauf den ganz großen Sprung – in den Landtag. Solch eine Karriere schafft Respekt, aber auch Neider. Seine Anhängerschaft hat er vor allem in den Kreisen Main-Spessart und Kitzingen, wo die Freien Wähler Landrat und Landrätin stellen.

Doch das neue Unterfranken-Duo startete wenig harmonisch in die gemeinsame Abgeordnetenzeit: Statt sich vereint die politische Konkurrenz vorzuknüpfen, entbrannte schon bald ein hässlicher interner Streit, über den der langjährige Bundesvorsitzende Armin Grein urteilte: »Das Ganze ist nur sehr schwer zu ertragen für mich.«

Bei der Versammlung in Bergtheim (Kreis Schweinfurt) war zur Überraschung (wie auch zur Verärgerung) vieler altgedienter FW-Delegierten



FW-Urgestein und -Aufsteiger: Hans Jürgen Fahn (li.) und Günther Felbinger. Fotos: Archiv

Fahn nicht im Amt des Bezirksvorsitzenden bestätigt, dafür Felbinger mit 45 zu 34 Stimmen auf den Schild gehoben worden. Das Brisante: Bei der Abstimmung sollen nach Aussage Fahns mehrere Delegierte nicht stimmberechtigt gewesen sein, darunter auch Felbinger.

### Zwiespältiges im Internet

In der Folge kam es zu Anfechtungen von Freien Wählern aus Kleinostheim, Laudenbach und Würzburg – und zu einem Kuriosum: Je nachdem, welche Internetseite der FW-Unterfranken man ansteuerte, wurde einmal Fahn, einmal Felbinger als Chef präsentiert. Zumindest im Internet haben die Freien im Bezirk inzwischen nur noch einen Chef: Felbinger. Und auch die An-

fechtungen seien zurückgezogen, so der Vorsitzende.

Der räumte nach seiner Wahl ein, dass es über den Versammlungsablauf und die Delegiertenliste »unterschiedliche Meinungen« gegeben habe. Das ist eine flockige Umschreibung. Ganz anders klang das in Leserbriefen empörter FW-Mitglieder, die Fahn unterstützen. Seine Abwahl wurde als »nicht nachzuvollziehende Unverschämtheit« geißelt, vor allem weil »er 15 Jahre lang wie ein Pferd« für die Freien Wähler gearbeitet habe.

Felbinger wiederum musste von sich lesen, dass er sich zur »Marionette einiger Machtbesessener« habe machen lassen. Der Begriff vom »Königsmörder« wurde gar in die Debatte geworfen. Aber auch Felbinger hat seine Fürsprecher auf den Leserbriefseiten: Nicht der Gemündener sei – wie vielfach vorgeworfen – »postengeil«. Vielmehr fürchte der Erlenbacher mit dem Verlust des Bezirksvorsitzes um seinen Top-Listenplatz bei der Landtagswahl, der ihm den Einzug erst möglich gemacht habe.

Tatsächlich dürfte schon jetzt der Kampf um die alles entscheidenden Listenplätze bei künftigen Wahlen begonnen haben. Wer hat Schlüsselposten inne, ist die entscheidende Frage. Felbinger jedenfalls will nach eigenem Bekunden künftig darauf achten, dass

alle Regionen im Vorstand vertreten sind. Daher wird heute zunächst über eine neue Satzung abgestimmt, die statt zwei künftig vier Stellvertreter vorsieht. Für den Vorsitz werde er kandidieren, Fahn für einen der Vizeposten, so der Gemündener. Fahn wiederum soll die »Wählergruppe Freie Wähler« führen. Das ist eine Art juristisches Konstrukt, die es erst ermöglicht, dass man bei den Landtagswahlen antreten kann.

### Sorgsame Formulierungen

Nach so viel Querelen will man in Schweinfurt also zu Harmonie und Sachlichkeit zurückfinden. Hans Jürgen Fahn hofft auf eine »einvernehmliche Lösung«, wie er auf Anfrage sagt. Dabei müht er sich mit jedem Satz, kein Salz in offene Wunden zu streuen: »Wir müssen nach vorne sehen«. Auch weil man der Konkurrenz keinen weiteren Anlass für Hohn und Spott geben wolle.

Günther Felbinger wählt seine Formulierungen ebenso sorgsam und greift zu wohlmoderiertem Politikerdeutsch: »Unsere Zielsetzung ist es, die ganze Bandbreite von Traditionalisten und neuer Generation in ein Boot zu holen.« Heute kann der Kapitän zeigen, ob er den FW-Kahn unbeschadet durch die stürmische See steuern kann.

André Breitenbach

## Die Truppe ist zu verwundbar

Afghanistan: Guttenberg will Ausrüstung verbessern

BERLIN. Franz Josef Jung reagiert sichtlich genervt. Wann auch immer es in der Vergangenheit Kritik an der unzureichenden oder mangelhaften Ausrüstung der Bundeswehr-Soldaten in Afghanistan gab, wies der frühere Verteidigungsminister von der CDU die Vorwürfe pauschal zurück.

Kaum im Amt, distanziert sich sein CSU-Nachfolger Karl-Theodor zu Guttenberg auch in diesem Punkt von seinem Vorgänger und leitet unter dem Eindruck der schweren Anschläge, bei denen innerhalb weniger Tage sieben Angehörige der Bundeswehr ums Leben gekommen sind, eine 180-Grad-Wende ein. Sein Versprechen, die im Norden Afghanistans stationierten Soldaten besser auszustatten, ist ein indirektes Eingeständnis, dass es erhebliche Defizite gibt. Vor allem bei den gepanzerten Fahrzeugen, die bei Patrouillenfahrten zum Einsatz kommen.

Im Eilverfahren will der Minister daher noch dieses Jahr 60 Fahrzeuge vom Typ »Eagle IV« der Schweizer Firma »Mowag« beschaffen, einer Tochter des US-Rüstungsgiganten »General Dynamics«, 2011 sollen noch einmal 90 Fahrzeuge folgen. Ein entsprechender Vertrag wurde gestern unterzeichnet. Die Kosten für die 60 Fahrzeuge belaufen sich samt Spezialausrüstung auf 61,5 Millionen Euro.

Tatsächlich ist die Lage für die betroffenen Soldaten schon seit längerem besorgniserregend. Der Bedarf an gepanzerten Fahrzeugen ist deutlich größer als der vorhandene Bestand, 20 Prozent der Fahrzeuge vom Typ »Dingo II« der Münchner Rüstungsschmiede »Krauss-Maffei Wegmann« (KMW) sind offenbar nicht einsatzbereit, weil es an Ersatzteilen mangelt, ebenso drei der zehn Schützenpanzer vom Typ »Marder«.

### Anschaffung hinausgezögert

Das Problem ist nicht neu. Schon in der vergangenen Legislaturperiode wollte das Verteidigungsministerium insgesamt 600 neue gepanzerte Fahrzeuge anschaffen, der »Eagle IV« aus der Schweiz galt als haushoher Favorit, Krauss-Maffei Wegmann konnte nicht mithalten, es fehlte an einem geeigneten Fahrzeug. Doch einer Allianz von Verteidigungspolitikern der CDU wie der SPD sowie von deutschen Rüstungslobbyisten gelang es, mit vereinten Kräften die Anschaffung des ausländischen Produkts zu verzögern und dafür zu sorgen, dass statt 600 nur 198 »Eagle« bestellt wurden, damit in einer späteren Ausschreibung auch der Münchner Konzern wieder zum Zuge kommen könne.

Guttenberg setzt sich nun über diesen Parlamentsbeschluss hinweg. Es komme nur der Schweizer Hersteller in Betracht, weil es an Alternativen fehle, so das Ministerium. »Um den Nachschub zu sichern, haben wir keine andere Wahl.« Zudem soll die Truppe in Afghanistan nach den Worten Guttenbergs »so schnell wie möglich« zwei Panzerhaubitzen, Panzerabwehrraketen sowie zusätzliche Schützenpanzer vom Typ »Marder« erhalten.

### Fehlende Hubschrauber

Ganz oben auf der Wunschliste der Soldaten stehen auch Hubschrauber, um die Soldaten auf ihren gefährlichen Patrouillen aus der Luft besser zu schützen. Das Problem: Die Truppe wartet seit Jahren vergeblich auf den neuen Transporthubschrauber »NH 90« und den Kampfhubschrauber »Tiger« und muss sich stattdessen mit sechs etwa 40 Jahre alten Hubschraubern vom Typ CH-53 begnügen, von denen immer zwei oder drei in Reparatur sind. Völlig offen, wann die Soldaten die dringend benötigten Hubschrauber erhalten: Der »NH 90«, ein deutsch-französisch-italienisch-niederländisches Gemeinschaftsprojekt, an dessen Produktion auch die EADS-Tochter »Eurocopter« beteiligt ist, gilt nach einem internen Bericht der Bundeswehr nur als »bedingt einsatztauglich« (»Wann immer möglich sind alternative Luftfahrzeuge zu nutzen«), der »Tiger«, ebenfalls von »Eurocopter« produziert, ist nach einem Vermerk des Verteidigungsministeriums für einen Einsatz in Afghanistan nicht geeignet, da er über ein Triebwerk verfügt, das nicht für die extremen Höhenunterschiede und die Temperaturschwankungen am Hindukusch ausgelegt sei. Martin Ferber