



PETER LANG  
EDITION

Martina Sahliger

# *Did you acknowledge my last transmission?*

Sprechfunkverkehr in der Luftfahrt

**FTSK**

Publikationen des Fachbereichs  
Translations-, Sprach- und Kulturwissenschaft  
der Johannes Gutenberg-Universität Mainz  
in Germersheim

Reihe A - Abhandlungen und Sammelbände

63



## 0 Rahmenkonzept und theoretische Grundlagen

Die Luftfahrt ist ein spannendes Metier, zu dem man bei Interesse auf verschiedenen Wegen Zugang finden kann. Eine Möglichkeit besteht darin, einfach aus purem Interesse an einem Sprechfunkseminar teilzunehmen und sich mithilfe der ICAO-Phraseologie in die Welt der Flugzeuge, der Piloten und der Lotsen einführen zu lassen. Allerdings wird man gleich zu Beginn darauf hingewiesen, dass der Schritt in die Praxis ein völlig anderes Erlebnis darstellt, als jene Theorie, welche in den vom Gesetzgeber vorgeschriebenen Seminaren vermittelt wird.

Dieser Schritt allerdings bleibt in der Regel denen vorbehalten, die irgendwann als potenzieller Flugzeugführer oder angehender Lotse dieses Metier zu ihrem Beruf oder vielleicht zu ihrem Hobby machen möchten – ein gewaltiges Privileg.

Für einen interessierten Laien gibt es kaum legale Möglichkeiten, auf deutschem Boden den Sprechfunkkontakt zwischen Flugsicherung und Crews mitzuerfolgen und sich auf diese Weise ein Bild vom Luftverkehr im deutschen Luftraum zu machen. In Deutschland herrschen strenge Bestimmungen hinsichtlich des Besitzes und des Einsatzes von Funkscannern. Das Abhören und das Aufzeichnen bestimmter Funkfrequenzen stehen unter Strafe. Das ist auch einer der Gründe, warum bislang so wenig Arbeiten zu diesem Thema in der Forschungsliteratur zu finden sind. Jedoch ist es seit 2003 technisch möglich, über Internet diejenigen Frequenzen abzuhören, deren Nationen das gestattet haben, und deren Bewohner rund um die Flughäfen den Sprechfunkkontakt zwischen Flugsicherung und Crew aufzeichnen und ins Internet einspeisen. Dabei wird sogar darauf geachtet, dass diese Daten quasi „live“ erhoben werden, mit ca. 1 bis 1 ½ sek Zeitverzögerung. So ist es auch Personen möglich, diese Form der Kommunikation mitzuerfolgen, die nicht täglich in einem Cockpit oder an einem Arbeitsplatz der Flugsicherung zu finden sind.

Nach Bestehen eines solchen Sprechfunkseminars ist der Neuling dann recht erstaunt, wenn er feststellt, dass die vormals sorgfältig gelernten Phrasen in der Praxis kaum wiederzuerkennen sind. Eine von Eurocontrol<sup>1</sup> durchgeführte Studie kam zum Ergebnis, dass es bei 80% aller Sprechfunkkontakte zwischen Flugsicherung und Crew zu Abweichungen von der von der Internationalen Zivilluftfahrt Organisation (ICAO) entwickelten Standardphraseologie kam. Laut Eurocontrol wird der höchste prozentuale Anteil der vom Standard abweichenden Kommunikation im Umfeld eines Flughafens verzeichnet.

---

1 Eurocontrol: European Organisation for the Safety of Air Navigation

Dieses Ausmaß kommt für Sachkundige unerwartet. Nach diesen einführenden Sätzen könnte ein Laie also bereits zu der Schlussfolgerung gelangen, dass ein Abweichen von der Standardphraseologie ganz einfach verschärfte Kontrollen und empfindliche Strafen nach sich ziehen sollte, wenn festgestellt wird, dass Lotsen oder auch Piloten sich nicht an die vorgeschriebenen Regeln halten. Die logische Konsequenz solcher Fakten impliziert ja geradezu, strikt darauf zu achten, dass die Abweichungen von der Standard-Phraseologie so gering wie möglich ausfallen, ja, dass das Sprechverhalten im operativen Bereich streng normiert wird.

Bezüglich einer Normierung menschlichen Sprechens muss aber gesagt werden, dass es fast unmöglich ist, von einem Menschen dauerhaft zu verlangen, sich in normierten Phrasen zu äußern. Kontrollen und Strafen werden ein Abweichen von der Standardphraseologie also nicht verhindern. Dem Sachkundigen muss gesagt werden, dass Abweichungen vom Standard aufgrund von Erziehung und des physiologischen menschlichen Sprechverhaltens sehr häufig und vollkommen normal sind. Zum Thema „Standard und Abweichung“ äußerten sich Sager et al.<sup>2</sup> schon 1980 dahin gehend, dass der Standard zwar korrekt unterrichtet werde, die Sprecher jedoch spätestens dann vom Standard abweichen, wenn sie eine gewisse Sprachkompetenz erreicht hatten. Sager et al. beziehen sich hier auf das Standard-Englisch, jedoch können ihre Ergebnisse auch auf die Fachsprache übertragen werden.

Die Deutsche Flugsicherung behauptet, dass trotz bestehender Abweichungen die Kommunikation in gut 99,9% aller Fälle glückt<sup>3</sup>. Und hier kann gefragt werden, warum das so ist. Soziologen und Sprachwissenschaftler geben hier unterschiedliche Antworten. Während Hollnagel<sup>4</sup> darauf verweist, dass es die Umstände sind, die eine solche Situation glücken lassen, verweist Searle (1971) darauf, dass es „Glückensbedingungen“ gibt, die zum Erfolg oder zum Scheitern einer Kommunikation beitragen.<sup>5</sup>

Die Forderung, sich einfach nur an die Standard-Phraseologie zu halten, wird also dem hier beschriebenen Problem nicht gerecht. Erfahrene Lotsen werden außerdem einwenden, dass es Situationen gibt, in denen die Phraseologien nach ICAO sogar zur Ursache für Mehrdeutigkeiten und folglich für Missverständnisse werden können, und dann eine für alle Beteiligten befriedigende Lösung gefunden werden muss.

---

2 vgl. Sager et al. (1980): S. 330

3 Zitat Jörg Leonhardt anlässlich der Internationalen Konferenz in Germersheim im November 2010.

4 vgl. dazu Hollnagel (2009)

5 vgl. Meibauer (2008): S. 19

Die Vorstellung von einer strikt normierten Kommunikation entspricht also einer Einstellung, die aus den 50er Jahren des 20. Jhd. stammt, als man versuchte, das Gehirn als eine Art Computer zu beschreiben, deren Besitzer demzufolge Prozessoren sind, die logische Befehle erteilen und dafür sorgen, dass sie auch so ausgeführt werden. Es handelte sich dabei um Ansätze aus der Entscheidungspsychologie, die mit wirtschaftlichem Denken kombiniert wurden.<sup>6</sup> Hollnagel spricht in diesem Zusammenhang vom rationalen Menschen oder auch vom „Homo oeconomicus“. Die Anforderungen an ein solches Denken sind folgende:

- Der Entscheider muss im Besitz vollständiger Information sein. Das bedeutet, dass er auch über Alternativmöglichkeiten informiert und sich der Folgen seiner Entscheidung bewusst ist.
- Der Entscheider muss zwischen Alternativen abwägen können. Er muss für eventuell bestehende Unterschiede der Wahloptionen ein Gespür entwickeln.
- Er muss in der Lage sein, eine Rangfolge erstellen zu können, um eine Maximierung hinsichtlich seiner Interessen zu erzielen.

Die Theorien der modernen Entscheidungspsychologie sehen jedoch ein erhebliches Problem in der Tatsache, dass der Entscheider zwar weiß, was er tun soll, sich jedoch im Augenblick der Entscheidung vollkommen anders verhält.<sup>7</sup> Um sich permanent rationell zu entscheiden, wird ein Höchstmaß an Abwägung und Nachdenken erfordert, das weit über das hinausgeht, was ein normaler Mensch leisten kann. Ein weiteres Problem hinsichtlich korrekter Entscheidung ist außerdem der Faktor Zeit. Gerade in der Flugsicherung spielt er eine maßgebliche Rolle, besonders die Tatsache, dass immer zu wenig davon da zu sein scheint. Um auf ein externes Ereignis adäquat reagieren zu können, ist es zunächst notwendig, die Situation zu bewerten, die richtige Entscheidung zu finden und anschließend auszuführen. Das gilt auch für den Sprechfunkverkehr der Luftfahrt. Es ist jedoch häufig so, dass für eine korrekte Entscheidung mehr Zeit gebraucht wird, als vorhanden ist. Um dennoch reagieren zu können, muss also während eines oder mehrerer Stadien Zeit „gespart“ werden. Oftmals ist die benötigte Zeit für die Ausführung einer getroffenen Entscheidung auch unbekannt. Es ist also sinnvoll, die benötigte Zeit im Bewertungsprozess der eingetretenen Situation soweit zu verkürzen, dass für die Handlung noch genügend Spielraum bleibt.<sup>8</sup> Entscheidungen werden also unter einem gewissen Druck getroffen. Dabei verlässt sich der Entscheider teilweise auf die bereits bekannte Situation und

---

6 Hollnagel (2009): S. 23

7 vgl. dazu auch Giddens (1992): S. 55 ff.

8 vgl. Hollnagel (2009): S. 27

deren ebenso bekannte Alternativen. Dieses Dilemma zwischen Denkzeit und Handlung wird von Hollnagel als das ETTO-Prinzip bezeichnet: „Efficiency – Thoroughness Trade-off“ Principle. Es handelt sich also um ein Abwägen zwischen Gründlichkeit – was eine langsamere Reaktion zur Folge hat – und Handlungseffizienz, in der Hoffnung, dass die Einschätzung der aktuellen Situation richtig gewesen sein möge.<sup>9</sup>

Ein weiterer Faktor, der für Abweichungen vom Standard sorgt, ist die Tatsache, dass der Mensch ein soziales Wesen ist und während seiner Kommunikation immer mit den Gesprächspartnern interagiert. Rollen werden im Gespräch ausgehandelt, es wird darauf geachtet, dass der Kontakt für beide Seiten spannungsfrei gestaltet wird. Das bedeutet aber, dass auch die gängigsten Höflichkeitsmaximen zum Einsatz kommen, obwohl gerade diese seitens der ICAO untersagt wurden. Sachiko Idel Chikako Sakurai<sup>10</sup> verweist in ihrem Aufsatz explizit darauf, dass der Ausdruck „Thank you“ ein gängiges Mittel ist, um Höflichkeit im Diskurs zu erzeugen. Die beobachteten Daten belegen, dass diese Floskel auch im Sprechfunkverkehr der Luftfahrt häufig zu finden ist.

Diese Arbeit soll zeigen, dass man sich in der Diskussion um das Thema „Abweichungen vom ICAO-Standard“ nicht generell auf einfach erscheinende Lösungen (wie beispielsweise „sich einfach an die Vorschriften halten und diese mittels Kontrollen und Sanktionen sicherzustellen“) zurückziehen kann. Befragt man Lotsen wie Piloten, die im aktiven Dienst stehen, ob sie sich an die Standardphraseologie während ihres Dienstes halten, wird man von der Mehrzahl aller befragten Personen eine nachdrücklich bejahende Antwort erhalten. Das bedeutet weiter, dass die eigenen Abweichungen vom Standard nicht als solche wahrgenommen werden. Es bleibt also zu fragen, woran das liegt.

So sind also zunächst folgende Fragen zu klären:

– Weshalb kommt es zu Abweichungen vom ICAO-Standard?

Und man kann weiter fragen:

– Welche Formen von Abweichungen sind überhaupt zu verzeichnen und wie häufig treten sie auf?

Diese einführenden Sätze machen bereits deutlich, welche Zielsetzung diese Arbeit hat. Sie versucht einerseits, eine Antwort auf praktische linguistische Probleme zu finden, die sich im Grenzgebiet zwischen Technik, Kommunikation und Psychologie abspielen, andererseits aber auch die außersprachlichen Bereiche zu berücksichtigen, die für die Deskription des Sprechfunkverkehrs der Luftfahrt von zentraler Bedeutung sind. Ziel der Arbeit ist es, sich der Fragestellung aus einer soziolinguistischen Perspektive zu nähern und zu versuchen, Al-

---

9 vgl. Hollnagel (2009): S. 28

10 Sachiko Idel Chikako Sakurai (2004): S. 605

ternativen aufzuzeigen. Dabei wird gerade nicht die „Theoretische Linguistik“ adressiert, sondern es wird ein Ansatz im Bereich der „Angewandten Linguistik“ versucht.

Linke grenzt die theoretische Sprachwissenschaft von der Angewandten Linguistik mit folgender Definition ab:

„Angewandte Linguistik sucht den Praxisbezug, die Überführung linguistischer Erkenntnisse in Bereiche wie Sprachunterricht, EDV, Übersetzung, Medien, Kommunikationstraining usw. Angewandte Linguistik ist ebenso vielfältig wie die Zielbereiche, denen sie sich zuwendet.“<sup>11</sup>

Man könnte Linke also dahin gehend interpretieren, dass sich die Angewandte Linguistik zum großen Teil mit der Vermittlung von Sprache und Sprechen beschäftigt, und dass dabei versucht wird, linguistische Theorien auf den Sprachunterricht anzuwenden. Dass dieser Ansatz bereits als veraltet gelten kann, führt Knapp in der Einleitung des Sammelbandes „Angewandte Linguistik“ aus. Knapp definiert Angewandte Linguistik folgendermaßen:

„Angewandte Linguistik ist heute generell zu definieren als eine Disziplin, die sich mit der Beschreibung, Erklärung und Lösung von lebens- und gesellschaftspraktischen Problemen in den Bereichen von Sprache und Kommunikation befasst. Diese Probleme halten sich nicht notwendig an disziplinäre Grenzen; für ihre Bearbeitung reichen vorhandene linguistische Erkenntnisse auch nicht immer aus. Das Streben nach Problemlösungen bringt es mit sich, dass die Angewandte Linguistik oft über den vorhandenen linguistischen Forschungsstand hinausgehen und gegenstandsbezogen neue Methoden und theoretische Konzepte entwickeln und dabei auch auf andere Disziplinen Bezug nehmen muss. Die Unterscheidung zwischen Theoretischer und Angewandter Linguistik wird damit obsolet.“<sup>12</sup>

Mit dieser Definition beschreibt Knapp bereits, worum es in dieser Arbeit gehen soll. Es sollen linguistische Fragen in einem Sachgebiet untersucht werden, die die Bereiche der Linguistik weit überschreiten. Die Angewandte Linguistik soll Antworten in Bereichen finden, die ein Verständnis für das jeweilige Sachgebiet erfordern, und die in der Lage sind, die vorhandenen Methoden dem jeweiligen Untersuchungsgegenstand anzupassen.

Verallgemeinernd könnte man sagen, dass sich die Angewandte Linguistik in erster Linie mit unterschiedlichen Formen der Kommunikation auseinandersetzt. Kommunizieren bedeutet aber zugleich „sprachliches Handeln“, denn hinter jeder Form der Kommunikation steckt eine bestimmte Absicht. Sprachliches Handeln wiederum fällt unter den Oberbegriff der „Pragmatik“. Die Pragmatik ist im Vergleich zur Systemlinguistik eine sehr junge Disziplin. Pragmatik beschäftigt sich also mit der Sprachverwendung und deckt damit den Bereich ab,

---

11 Linke (2001): S. 209

12 Knapp (2007): S. XX

den Ferdinand de Saussure die „parole“ genannt hat. Die Fragestellung der Pragmatik spielt sich zwischen Systemlinguistik einerseits und der Kommunikations- und Handlungstheorie andererseits ab. Pragmatik beschreibt das Verhältnis zwischen sprachlicher Äußerung und dem situativen Kontext. Handlung und Kommunikation berühren nicht nur die Linguistik, sondern vor allem auch die Soziologie, die Kommunikationswissenschaften und die Psychologie. Kernbereich der Pragmatik ist die Kommunikation. Das hier verhandelte Thema „Sprechfunkverkehr der Luftfahrt“ berührt alle aufgeführten Bereiche. Ein fachübergreifender Ansatz eröffnet neue Perspektiven und macht deutlich, dass ein rein systemtheoretischer Ansatz das Problem nicht adäquat zu beschreiben vermag und der Blickwinkel im Hinblick auf Lösungsstrategien erweitert werden muss.