

Wie sicher ist sicher genug?

JÜRIG WYSS Das vierte Forum der Luftfahrt, zu dem die Aerosuisse anlässlich der 36. Generalversammlung nach Basel einlud, war dem Thema Sicherheit gewidmet. Die illustre Gästeschar im gut gefüllten Auditorium erlebte ein engagiertes Panelgespräch. Fazit: Unkontrolliertes Wachstum birgt Gefahrenpotenzial, gefragt ist Sicherheit nach «best practice».

JWL

Die Einladung der Aerosuisse zum Forum der Luftfahrt 2004 verhiess eine spannende Podiumsdiskussion. Auf die Frage «Wettbewerb in der Luftfahrt – bleibt die Sicherheit auf der Strecke?» sollten die Teilnehmer am Panelgespräch eine Antwort finden. Wolfgang Kurth, CEO der Hapag-Lloyd Express und Präsident der European Low Fares Airline Association, ortete die Gefahr bezüglich der Sicherheit eher bei grossen, etablierten Fluggesellschaften, da in grossen Unternehmen das Mass an Selbstkritik kleiner sei. Kleinere Unternehmen hingegen legten mehr Wert auf das Lernen aus Fehlern.

Raymond Cron, Direktor des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, definierte die Rolle des Regulators: Die nationale Luftfahrtbehörde habe alles vorzukehren, dass der Schluss «Mehr Wettbewerb, weniger Sicherheit» nicht zutrefte. Dies fordere aber neue Denkweisen, da im Zuge der Deregulierung in den letzten Jahren ein eigentlicher Paradigmenwechsel stattgefunden habe: «Früher, während der Phase der regulierten Tarife, konnte sich jede Airline die Sicherheit leisten.» Heute herrsche in der Airline-industrie ein enormer Margendruck und Preiskrieg. In dieser Situation sei die Rollenverteilung zwischen der Industrie und der Aufsichtsbehörde neu zu überdenken.

Aviatikjournalist Sepp Moser wies jedoch darauf hin, dass sich schon früher peinliche Unfälle ereigneten. Andererseits könne man feststellen, dass es bisher fast keine Unfälle von Low-cost-Fluggesellschaften gegeben habe. Diese sparen in Bereichen, wo es keinen Einfluss auf die Sicherheit habe. Entscheidend sei die Kultur, die in einer Unternehmung herrsche.

Gefahr des unkontrollierten Wachstums

Eine grosse Gefahr ortete Wolfgang Kurth beim unkontrollierten Wachstum einer Fluggesellschaft. «Wenn die Firma nicht in der Lage ist, die Infrastruktur, und dazu gehören auch Ausbildungsmassnahmen, Instandhaltungsprogramme, Qualitätssiche-



Foto: JÜRIG WYSS

Die Teilnehmer der Podiumsdiskussion (von links): Sepp Moser, Gesprächsleiter Matthias Saxer, Raymond Cron, Direktor BAZL, Wolfgang Kurth, CEO Hapag-Lloyd Express und Dr. Dieter Reisinger, Sicherheitsbeauftragter der Austrian Airlines. Les participants à la conférence-débat (depuis la gauche): Sepp Moser, Matthias Saxer, meneur du débat, Raymond Cron, directeur de l'OFAC, Wolfgang Kurth, CEO de Hapag-Lloyd Express et le Dr. Dieter Reisinger, chargé de la sécurité chez Austrian Airlines.

rungsmassnahmen usw., parallel zur Kapazität aufzubauen, dann passieren Fehler.» Als Beispiel führte er auch die Anstellung von Piloten «von weiss Gott woher» ins Felde.

Auf die Frage, ob Airlines, die mehr für die Sicherheit machen, auch sicherer seien, antwortete Reisinger, dass es mit dem gesetzlichen Minimum nicht getan sei. Diese Meinung vertrat auch Cron: «Wir dürfen nicht auf dem Minimum der Sicherheit herumdümpeln, wir sollten «best practice» anstreben.» Um diese zu erreichen sei die Politik gefordert, bräuchte es doch dazu gesetzliche Grundlagen. Heute kann die Behörde allerdings nur das gesetzliche Minimum durchsetzen. Für mehr Sicherheit wäre an die Eigenverantwortung der Industrie zu appellieren.

Auf die Frage, wo die grössten Schwachstellen bei der Sicherheit liegen, wollte Cron noch keine Antwort geben. Er hielt jedoch

fest, dass die Behörden den Schwerpunkt dort legen müssten, wo das Gefährdungspotenzial am höchsten sei, und dies sei eindeutig in der kommerziellen Luftfahrt. Eine Feststellung gebe ihm allerdings zu denken: «Das Gedächtnis für Fragen der Safety ist sehr kurz.» ●

Aerosuisse fordert konkrete Massnahmen

An der 36. Generalversammlung des Dachverbandes der schweizerischen Luftfahrt konnte deren Präsident, Paul Kurrus, gleich 15 neue Mitglieder willkommen heissen. Dies kommt der grössten Mitgliederzunahme seit Bestehen der Aerosuisse gleich. In einer Mitteilung fordert der Verband, dass in der Botschaft des Bundesrates an das Parlament konkrete Aussagen gemacht werden, mit welchen Massnahmen die im Bericht zur Luftfahrtpolitik formulierten Ziele erreicht werden sollen.

Wy