

Billig heisst nicht einfach unsicher

Billigflieger haben keine schlechteren Noten als renommierte Fluggesellschaften

STEFAN SCHUPPLI

Wird ein komplexer Sachverhalt – und bei der Flugsicherheit handelt es sich um einen solchen – mit einer Gleichung abgehandelt, kommt es mit Sicherheit falsch heraus.

So muss teuer nicht unbedingt gut sein und billig nicht schlecht. Das bestätigte an einem Podium der Vereinigung Aerosuisse, Dachverband der Schweizer Luftfahrt, Raymond Cron, Chef des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (Bazl). Sepp Moser, Aviatikjournalist und Verfasser zweier Bücher über Sicherheit im Luftverkehr, bestätigt: Die sogenannten Billigfluggesellschaften haben ein sehr gutes Unfallrating. Trotz Kostendruck sei in den letzten Jahren die Unfallhäufigkeit zurückgegangen, beziehungsweise die Flugsicherheit deutlich verbessert worden.

Natürlich steht heute die ganze Branche unter grossem Spardruck. Aber Einsparungen erzielten die «Lowcost»-Fluggesellschaften vor allem im Bereich der Administration, Löhne, Bordverpflegung und Produktstandardisierung. «Es ist nicht anzunehmen, dass das Risiko, beispielsweise Salmonellen zu erwischen, bei McDonald's höher ist als in einem Luxusrestaurant», wagt Moser den Vergleich.

Für Wolfgang Kurth, Chef der Billig-Airline Lloyd Express und Präsident der European Low fares Association, ist eine der grössten

Bedrohungen der Sicherheit das unkontrollierte Wachstum einer Gesellschaft. 20 bis 25% seien das Limit, habe auch kürzlich Ryanair-Chef Michael O'Leary betont.

Dann stellt sich auch die Frage, wie sich die Branche selbst organisiert. Der Datenaustausch mit der Konkurrenz sei überaus wichtig, sagte der Safety-Pilot von AUA, Dieter Reisinger. Das bedinge ein anonymes Meldesystem. «Flugdatenauswertung soll gesetzlicher Standard werden», findet er. Innerhalb des Flugnetzwerkes «Star Alliance» würden sich die Piloten gegenseitig prüfen.

Branchenverbände und Organisationen wie Iata und Icao stellen sich auch immer wieder die Frage, wie die Ressourcen für Sicherheit verteilt werden sollen. Es geht darum, die nicht unbeschränkten Mittel wirkungsvoll einzusetzen: Wassersprühanlagen an Bord sind weniger effektiv als die Vermeidung von Kollisionen auf der Piste, sagt Moser.

Auch die Aufsichtsbehörden sind gefordert, wie Cron bestätigt, und die Politik habe das erkannt. Erst eben wurde dem Bazl die Aufstockung des Personals um 15 auf 60 Stellen bewilligt. In gewissen Spezialbereichen des Flugzeugtypenratings strebe das Bazl jetzt eine Zusammenarbeit mit der Britischen Zivilluftfahrtsbehörde an.

