

Ungleiche Spiesse erzürnen Schweizer Aviatik-Firmen

Andere Länder lassen sich mit neuen Aviatik-Vorschriften viel mehr Zeit.

In Aviatik-Kreisen spricht man von «vorausgaloppierendem Gehorsam», weil die Schweiz neue europäische Vorschriften sofort übernimmt. Ein immenser Papierkrieg bringe nicht mehr Sicherheit.

VON ISO AMBÜHL

Oldtimer-Flüge mit JU-52-Maschinen unternimmt Kurt Waldmeier mit seiner JU-Air seit 1982. Er hatte auch schon mehr Freude daran. «Seit 1997 mussten wir bereits fünf Mal neue Vorschriften implementieren und die Handbücher umschreiben», sagt Waldmeier. Der Betrieb der aus dem Jahr 1939 stammenden JU-52 wird heute nach europäischen Vorschriften der Joint Aviation Requirements (JAR) wie bei einem modernen Airbus geregelt. Die Regelschwemme brachte es mit sich, dass für die JU-52 gar ein Enteisungsprozess entwickelt werden musste, obwohl das Flugzeug nur im Sichtflug geflogen wird und bei Wetter mit Vereisungsgefahr gar nicht fliegt, erklärt Waldmeier.

Seit diesem Frühling muss Waldmeier jeweils die örtliche Feuerwehr an den Flugplatz Saanen BE beordern, wenn er dort landen will, weil neuerdings deutlich mehr Löschwasser vorhanden sein muss. «Die JU-52 der Lufthansa könnte in Saanen landen, weil in Deutschland andere Vorschriften gelten», sagt er.

Doch nicht nur Oldtimer-Pilot Waldmeier beschwert sich über die hohe Regulierungsdichte: Auch die Geschäftsfliergerei, welche in der

Schweiz mit über 140 Business Jets immerhin weltweit an achter Stelle steht, stimmt in das Klagelied ein. Im Zentrum der Kritik: das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl). Es spiele sich als europäischer Musterknabe auf und setze die Vorschriften der Joint Aviation Authorities (JAA) um Jahre früher als andere Länder wie Deutschland, Frankreich, Italien oder Österreich um. «So geht der Niedergang der Schweizer Aviatik stetig weiter, wenn wir gegenüber dem Ausland nicht gleich lange Spiesse haben», sagt ein Vertreter einer Airline. Kunden würden in andere Länder ausweichen.

Selbst ein Mann des Ausgleichs wie Paul Kurrus, Präsident von Aerosuisse, dem Dachverband der schweizerischen Luftfahrt, kritisiert: «Wenn Vorschriften übereilt implementiert werden, führt dies zu einem Wettbewerbsnachteil für die Schweiz.» Hohe Sicherheitsstandards seien gut für das Image. «Sie sollten aber im Gleichschritt mit den Hauptkonkurrenten wie zum Beispiel Deutschland und Frankreich eingeführt werden», sagt er.

Das Bazl leide an einem vorausgaloppierenden Gehorsam, statt das Gespräch mit den Betroffenen zu suchen, sagte Bruno Dobler, Chef der Flugschule Horizon in Bülach.

Andere Gewährsleute regen sich über die «riesige Bürokratie» auf, welche im Bazl Einzug gehalten habe: Die Aviatik-Betriebe müssten unendlich viel Zeit für den Papierkrieg mit immer mehr Formularen aufwenden, was nicht im Interesse der Sicherheit sein könne. Trotzdem fehlt es offenbar an Fachwissen: So

liess Oscar Schwenk, CEO der Pilatus-Gruppe, kürzlich intern verlauten, dass «wichtige Fachstellen» beim Bazl unterbesetzt seien und gewisse Stellen ihr Fachwissen erst noch weiter aufbauen müssten.

Die happigen Vorwürfe sind erstaunlich: Nach drei Flugzeugunfällen und viel Kritik über das behäbige Bundesamt hatte Bundesrat Moritz Leuenberger die Notbremse gezogen: Bazl-Direktor André Auer musste vor zwei Jahren zurücktreten. Bauingenieur Raymond Cron ersetzte ihn. Mit dem Schlachtruf «safety first» ging der Generalstabsoberst seit letztem Jahr daran, das Amt klar in die Bereiche Sicherheit und Luftfahrtpolitik zu strukturieren.

Von Bürokratie will Bazl-Sprecher Daniel Göring nichts wissen. Das Bazl arbeite nach neu strukturierten und standardisierten Prozessen. «Dadurch sind die Leistungen vergleich- und messbar geworden, und der Wirkungsgrad des Amtes hat zugenommen», betont er. Dies habe nichts mit Angst vor Fehlern, sondern mit konsequentem Ressourceneinsatz und Effizienz zu tun.



Gegen fünf Experten läuft ein Bazl-Verfahren

Auch gegen die Kritik der Regelschwemme wehrt er sich. «Die Schweiz hat sich bei der Einführung der JAR für eine integrale Umsetzung ins Landesrecht entschieden», sagt Göring. Es stimme, dass andere europäische Länder bei der Übernahme der JAR weniger weit seien als die Schweiz. Das werde sich aber in absehbarer Zeit ändern, wenn die neue Sicherheitsagentur der EU, die EASA, die Regeln in Europa vereinheitliche. Gleicher Meinung ist der frühere Bazl-Chef André Auer, heute CEO der JAA: Bis anhin habe man keine Zwangsmittel gehab, um die JAR in den Ländern durchzusetzen. Dies werde sich aber mit der EASA ändern.

Die befragten Betroffenen bleiben dabei: Das Bazl spiele sich als Polizist mit Bussen auf, statt den Dia-

log zu suchen. Ein Beispiel sei, dass externe Experten zackig ein Verfahren am Hals hätten, wenn ihnen vorgeworfen werde, sie hätten eine Prüfung nicht korrekt abgenommen. Derzeit liefen fünf Verfahren gegen Experten, bestätigt Göring. Einer habe zum Beispiel eine Prüfung abgenommen, obwohl seine Berechtigung abgelaufen sei.

Waldmeier will mit seiner JU-Air trotz allen Widerständen weiterfliegen. Er könnte es einfacher haben: Der Grenchner Verein für Rundflüge mit einer Antonov An-2 (in Ungarn immatrikuliert) lässt nur die Personen mitliegen, die einen Mitgliederbeitrag von zehn Franken bezahlt haben. Die Antonov-Flüge als Vereinsanlässe sind dann nicht kommerziell, sondern privat, wie Göring bestätigt. Keine europäischen JAR-Regeln gelten – und für Privatflüge gibt es übrigens auch keine Altersgrenze für die Piloten.

STICHWORT

JAR

Die Joint Aviation Authorities (JAA) ist ein loser Zusammenschluss der zivilen Luftfahrtbehörden von 34 europäischen Ländern und gibt so genannte **Joint Aviation Requirements (JAR)** heraus. So will man zu harmonisierten Regelungen über den kommerziellen Luftverkehr und die Lizenzierung von Piloten in Europa kommen. Während die Schweiz die Regeln rasch umsetzt, lassen sich die übrigen Länder viel mehr Zeit dafür. Dies dürfte sich aber ändern, wenn die JAA bis Ende 2006 in die neue EU-Sicherheitsagentur EASA eingegliedert worden ist, die über mehr Kompetenzen verfügt. Auch die Schweiz soll EASA-Mitglied werden. 2006 soll das Parlament darüber entscheiden.

«Wir wenden «safety first» an und tun dies mit nötigem Augenmass.»

Bazl-Direktor Raymond Cron im Juli 2005



Die JU-52 ist ein Oldtimer-Flugzeug aus dem Jahr 1939, wird jetzt aber vom Bazl wie ein hochmoderner Airbus behandelt.