

Kritik

Aufsichtsbehörde mit «Beisshemmungen»

K-Tipp 02/2019 vom 29. Januar 2019

von Gery Schwager, Redaktion K-Tipp

Ein Ex-Mitarbeiter übt Kritik am Bundesamt für Zivilluftfahrt – wegen «problematischer Nähe» zur Flugbranche. Kompromisse sind fehl am Platz, wenn es um die Flugsicherheit geht. Doch nicht nur die - Reaktion auf den Absturz der Ju-52 lässt befürchten: Dem Bundesamt für Zivilluftfahrt mangelt es am Willen, der Luftfahrtbranche die Stirn zu bieten.



Risse und Rost: Ein Ermittler der Untersuchungsbehörde prüft ein Wrackteil der abgestürzten Ju-52 (Bild: KEYSTONE)

Am vergangenen 4. August stürzte eine Ju-52 am Piz Segnas oberhalb von Flims GR ab. Das Oldtimer-Flugzeug mit der Kennzeichnung HB-HOT prallte senkrecht auf den Boden. Alle zwanzig Insassen kamen ums Leben.

Nur knapp zwei Wochen später nahm die Dübendorfer Ju-Air den Flugbetrieb wieder auf. Der K-Tipp kritisierte allein auf weiter Flur, dass das Bundesamt für Zivilluftfahrt dies zulies, obwohl keinerlei Erkenntnisse zur Unglücksursache vorlagen ([K-Tipp 13/18](#)). Urs Holderegger, Medienchef und Mitglied der Amtsleitung, argumentierte damals wie heute, es habe unmittelbar nach dem Absturz der Ju-52 keinen Hinweis auf ein generelles technisches Problem dieses Flugzeugtyps oder auf schwere Strukturschäden am Flugzeug gegeben.

Die Ju-Air hatte drei simple Auflagen des Bundesamts zu erfüllen, um ihre beiden verbliebenen Oldtimer erneut mit Passagieren in die Luft schicken zu dürfen: Das Amt verlangte, dass die Maschinen eine grössere Minimalflughöhe einhalten als vorgeschrieben, dass sie ein GPS-Datenaufzeichnungsgerät mitführen und dass die Passagiere während des Flugs angeschnallt bleiben. In einer Mitteilung hielt die Ju-Air dazu fest: «Die Auflagen basieren zu einem grossen Teil auf Vorschlägen, welche die Ju-Air selbst dem Bundesamt gemacht hat.» Tatsächlich? Holderegger widerspricht: «Das trifft so nicht zu. Die Ju-Air hat unsere Auflagen aber positiv aufgenommen.»

Ktipp

Altersschäden an den Treibstoffschläuchen

Inzwischen müssen die Maschinen wieder am Boden bleiben. Grund: Die Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle hatte am 20. November in einem Zwischenbericht zur Unfalluntersuchung von schwerwiegenden Strukturschäden und weiteren Defekten am Unglücksflieger berichtet – etwa von Rissen und Rost an Flügelholmen und von Altersschäden an Öl- und Treibstoffschläuchen.

Die Schäden waren schon vor dem Absturz vorhanden. Sie stehen laut der Untersuchungsstelle «nicht mit dem Unfall in Zusammenhang». Dass sie so lange unentdeckt blieben, wirft ein schiefes Licht auf die Qualität der Wartungsarbeiten – und auf die Inspektionen des Bundesamts. Es hatte der Unglücksmaschine rund vier Monate vor dem Absturz ein Lufttüchtigkeitszeugnis ausgestellt.

Holderegger sagt dazu: «Was nach dem Unfall ans Licht kam, hat uns auch erstaunt.» Man habe die Schäden im Zuge normaler Inspektionen jedoch nicht entdecken können. Die Inspektionen basieren laut Holderegger nur auf Stichproben – ähnlich wie bei der Motorfahrzeugkontrolle. «Und es ist festzuhalten, dass in erster Linie der Betreiber für die korrekte Instandhaltung verantwortlich ist.»

Immerhin: Die Betreiber von Oldtimer-Flugzeugen werden stärker in die Pflicht genommen. Sie müssen spezifische Prüfprogramme ausarbeiten, um die Instandhaltung ihrer Maschinen zu verbessern. So will es das «Aging Aircraft Program», welches das Bundesamt schon vor dem Ju-Unglück lancierte. Auch das Amt selber verspricht, genauer hinzuschauen. Holderegger: «Weil es mit der Ju-Air vor dem Absturz kaum Probleme gab, galt ein Prüfrhythmus von zwei Jahren. Aufgrund der neuesten Erkenntnisse haben wir diesen Rhythmus auf ein Jahr reduziert.»

Diese «Verschärfung» kommt für den ehemaligen Bundesamt-Mitarbeiter Peter Huber (Name geändert) reichlich spät. Er kritisiert: «Das Amt kommt Sonderinteressen aus der Flugbranche viel zu oft entgegen. Da gibt es eine problematische Nähe – mit gefährlichen Folgen für die Flugsicherheit.» Huber erinnert an einen Vorfall, der sich am 11. August 2012 nahe beim Flughafen Zürich zutrug. Damals kreuzte ein Segelflugzeug ohne Freigabe den Luftkorridor für den Landeanflug eines Airbus A340 der Swiss. Eine Kollision konnte knapp vermieden werden, weil der Co-Pilot des Airbus beim Blick aus dem Fenster das Segelflugzeug entdeckt hatte. Es war ohne sogenannten Transponder unterwegs. Deshalb liess es sich weder vom Warnsystem des Airbus noch von der Flugsicherung orten.

Inspektor verhinderte mehr Sicherheit

Die Untersuchungsstelle empfahl dem Bundesamt 2014 im Schlussbericht zu dieser Fast-Kollision, um die Schweizer Flughäfen herum spezielle Lufträume festzulegen. Darin sollten sich «ausschliesslich Luftfahrzeuge bewegen dürfen, die mit einem

funktionsfähigen und eingeschalteten Transponder ausgerüstet sind». Das Amt wollte die Empfehlung zunächst umsetzen – dann plötzlich nicht mehr. Laut Huber hatte ein Inspektor des Bundesamts – selbst Pilot und Mitglied einer Segelfluggruppe – bei der Amtsleitung interveniert. «Wegen der Kosten und des Gewichts dieser Geräte waren die Segelflieger entschieden gegen die Transponderpflicht», sagt Huber.

Der erwähnte Inspektor erntete bei seinen Segelflugkollegen viel Lob: An der Generalversammlung des Segelflugverbandes im März 2015 wurde ihm laut Protokoll attestiert, dass er «erfolgreich mitgeholfen hat, die Transponderpflicht zu verhindern».

Die Untersuchungsstelle hingegen konstatierte vergangenen November, dass das Sicherheitsdefizit der Flugzeuge ohne Transponder nach wie vor existiere. Das hatte ein schwerer Vorfall im Sommer gezeigt: Am 22. Juni waren sich nordwestlich des Zürcher Flughafens ein Ambulanzflugzeug und ein Segelflugzeug gefährlich nahegekommen. Letzteres war ohne Transponder unterwegs.

Beim Bundesamt für Zivilluftfahrt scheint jetzt ein Umdenken eingesetzt zu haben. Laut Sprecher Urs Holderegger wird das Transponder-Obligatorium «wohl bald aufgelegt». Der Widerstand sei geschmolzen.

Für Peter Huber zeigt die Transpondergeschichte exemplarisch: «Das Bundesamt hat Beisshemmungen, es will in der Flugbranche möglichst niemandem wehtun.» Die Branche sei im Amt bestens vertreten: «Viele seiner Inspektoren sind auch als Piloten für private Flugunternehmen aktiv.»

Holderegger entgegnet: «Wir brauchen keine Theoretiker als Inspektoren, sondern Profis, die mit der Fliegerei vertraut sind.» Zudem gelte: «Inspektoren, die bei anderen Unternehmen Flugdienst absolvieren, werden von uns bezahlt und dürfen ihren Flugdienst nicht selber inspizieren.»

Verbandelt bis ganz oben

Christian Hegner ist Direktor des Bundesamts für Zivilluftfahrt. Er leitet das Amt seit 2016. Hegner ist auch Mitglied der «Aircraft Owners and Pilots Association Switzerland». Der Verband vertritt nach eigenen Angaben «die Interessen von Privat- und Berufspiloten, Luftfahrtvereinen und Flugschulen sowie von Unternehmen im Bereich der General Aviation». Laut Urs Holderegger vom Luftfahrtsamt besitzt Hegner seit Jahrzehnten eine Pilotenlizenz. «Und er gehört, wie fast alle Piloten in der Schweiz, dem Aero-Club an», ergänzt Holderegger. «Das verunmöglicht es in keiner Weise, die Amts- und Aufsichtspflichten korrekt zu erfüllen.» Der Aero-Club der Schweiz kümmert sich unter anderem um die Vertretung aviatischer Anliegen und um «Lobbying bei Behörden, Verbänden, Verwaltung und Partnern».

5.4

Ktipp

Untersuchung läuft

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt ist zurzeit im Visier der Eidgenössischen Finanzkontrolle. Diese prüft die «Governance und Aufsicht über die Flugsicherungsorganisationen», wie sie auf Anfrage bestätigt. Dabei gehe es auch um «eine Beurteilung, ob das Aufsichtsamt eine kritische Distanz zum Beaufsichtigten wahr». Resultate sollen noch vor der Sommerpause vorliegen.