

# Mehr Regeln, weniger Sicherheit

Die Schweiz hat im Rahmen des Luftverkehrsabkommens 2006 den Schritt zur automatischen Übernahme von EU-Recht gemacht. Was der Bundesrat als logischen Schritt zum Erhalt des Marktzugangs anpries, hat sich zum bürokratischen Albtraum entwickelt. *Von Martin Stucki*

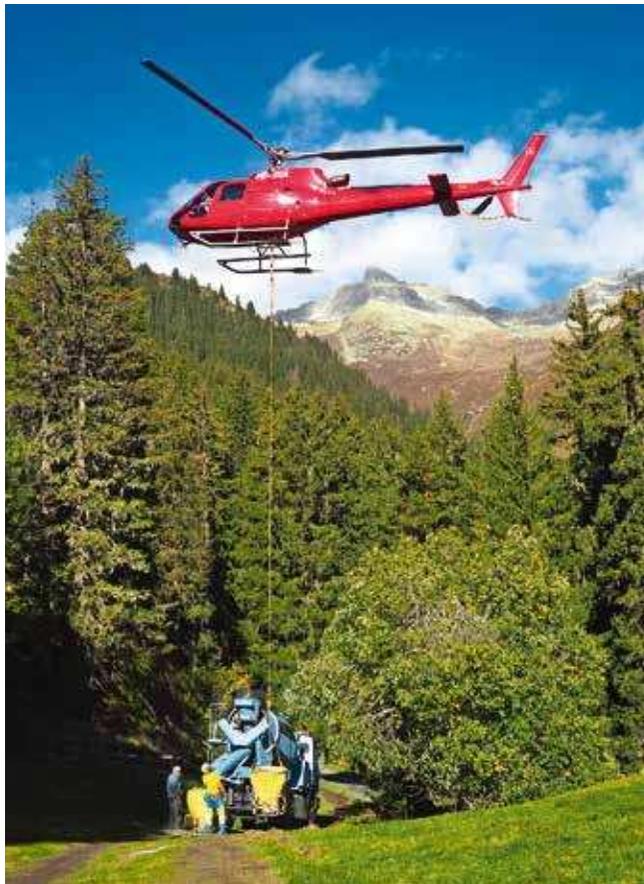
Das bilaterale Luftverkehrsabkommen von 1999 mit der EU soll Schweizer Luftfahrtunternehmen den Konkurrenten in der EU weitgehend gleichstellen. In diesem Rahmen ist die Schweiz 2006 der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) beigetreten, die für Zulassung und Aufsicht im technischen Bereich, in Flugausbildung sowie Flugbetrieb zuständig ist. Damit machte die Schweiz den Schritt zur automatischen Übernahme von EU-Recht in der Luftfahrtbranche. Sie erhielt Einsitz ohne formelles Stimmrecht und ging die Verpflichtung ein, nicht nur die bestehenden, sondern auch künftige neue Regelungen der EASA zu übernehmen.

Was sind die Folgen? Vor dem Beitritt zur EASA galt das Schweizer Luftfahrtgesetz, das zusammen mit allen Verordnungen auf 550 A5-Seiten den gesamten hiesigen Luftverkehr regelte. Eine Helikopterfirma dokumentierte ihre spezifische Operation in einem sogenannten Flight Operations Manual (FOM), das einige Dutzend Seiten umfasste. Nun gelten die EASA-Vorschriften, die allein für die Operation von Luftfahrzeugen über 6000 A4-Seiten umfassen. Doppelseitig ausgedruckt, würden diese etwa sechs Bundesordner füllen.

## Mindestens drei Bundesordner

Anstelle des früheren FOM verfügt eine Helikopterfirma über ein AOC (Air Operator Certificate), das von Dokumentationen für spezialisierte Operationen und von Vorgaben für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit begleitet wird. Die firmenspezifische Dokumentation eines Helikopter-Operators umfasst heute über 1300 Seiten ohne Anhänge, oder mit Anhängen mindestens drei Bundesordner an doppelseitig bedrucktem Papier. Wenn eine solche Firma einen neuen Helikopter einsetzt, benötigt sie dafür rund ein Dutzend teilweise mehrseitige Formulare, um diesen für Operation und Wartung in Betrieb zu nehmen. Daneben sind Mitarbeiter einer Firma und mit ihnen ein wachsendes Heer an spezialisierten hoheitlichen Administratoren immer mehr damit beschäftigt, all den Verwaltungsaufwand für die Aufrechterhaltung des Flugbetriebes zu erledigen.

Die Fülle an Regulierungen, Formularen und Dokumenten führt dazu, dass niemand



*Die Überregulierung wird in die Höhe getrieben.*

mehr den Überblick hat, was überhaupt reguliert ist. Anstatt Sicherheit zu schaffen, führt dies für die Piloten und Mitarbeiter in einem Flugbetrieb dazu, dass jedermann andauernd mit der Frage beschäftigt ist, ob er wohl gerade gegen eine Regel verstösst oder noch im erlaubten Rahmen handelt. Bei der Fülle der Regeln ist es unmöglich, alle Regeln einzuhalten. Allein schon die dadurch verursachte und latent vorhandene Unsicherheit bei der Arbeit führt zu einer Verminderung der Sicherheit. Um die Einhaltung der umfangreichen Regeln zu kontrollieren, hat die EASA zusammen mit den jeweiligen nationalen Luftfahrtämtern einen engmaschigen Überwachungsapparat geschaffen. Mittels sogenannter Ramp-Checks im Flugbetrieb und durch ein dichtes Netz von Inspektoren und Audits wird die Einhaltung der Regeln überprüft. In der Schweiz fungiert das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) in dieser Hierarchie als Vollstrecker der in Brüssel beschlossenen Gesetze und Regeln.

Mit dem Argument, die Luftfahrt sicherer zu machen, hat die EASA alles geregelt, was möglich ist, statt zu regeln, was notwendig ist. Vor-

geschrieben wird nicht mehr in erster Linie, was erlaubt und nicht erlaubt ist, sondern es wird detailliert vorgegeben, wie etwas ausgeführt werden muss. Abweichungen sind im Sinne einer Harmonisierung der Luftfahrt praktisch ausgeschlossen. Das EASA-Regelwerk versucht unterschiedlichste Firmengrößen und unterschiedlichste Flugoperationen mit denselben Vorgaben abzudecken. Dies treibt die Überregulierung in die Höhe. Wenn EASA-Direktor Patrick Ky klagt, die USA hätten – bezogen auf die Anzahl geflogener Stunden – nur halb so viele Flugunfälle wie Europa, dann muss man gleich anfügen, dass die USA eine weit aus geringere Regulierungsdichte haben als die EU. Offensichtlich geht Überregulierung Hand in Hand mit verminderter Flugsicherheit.

Gemäss dem in Frankreich üblichen Ordnungsprinzip ist die EASA zentralistisch organisiert. Von Deutschland hat sie zudem das Konzept geerbt, dass der Staat alles regeln kann und regeln muss. In der Schweiz nun versuchen wir dies als «europäischer» Musterknabe mit helvetischer Präzision umzusetzen. Das Ergebnis ist katastrophal und verträgt

sich zudem nicht mit dem Schweizer Föderalismus und einer grundsätzlich liberalen Gesellschaftsordnung.

Als die Schweiz seinerzeit der EASA beigetreten ist, wurden keine Alternativen geprüft und diskutiert. Die Auswirkungen wurden als positiv beurteilt, und der Beitritt wurde als die einzige Lösung für den Erhalt der Konkurrenzfähigkeit der Schweizer Luftfahrt und des Zugangs zum Binnenmarkt gefeiert. Es waren praktisch die gleichen Argumente, die heute von den Befürwortern des Rahmenabkommens mit der EU vorgebracht werden. Dass so etwas ohne vorherige Evaluation der bisherigen Erfahrungen mit der automatischen Rechtsübernahme geschieht, ist leichtsinnig. Was sich die Schweiz mit der Anbindung in der Luftfahrt in einem Jahrzehnt an unwiderruflicher Überregulierung ins Land geholt hat, sollte den Politikern genug Anschauungsmaterial liefern.

Martin Stucki ist Inhaber der Firmen Marenco und Linth Air Service.