

Nach MH17-Tragödie: Strengere Regeln für Überflug von Kriegsgebieten



Unsichtbare Gefahr: Auch die Swiss fliegt regelmässig über Krisengebiete.

A Swiss International airliner takes off from Cointrin airport in Geneva June 10, 2008.

REUTERS/Denis Balibouse (SWITZERLAND)

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt rechnet damit, dass Airlines künftig gewisse Kriegsgebiete ganz umfliegen müssen. Daten von Flightradar24 zeigen: Die Swiss überquert täglich Risiko-Regionen.

von Lorenz Honegger, bz Nordwestschweiz, 22. Juli 2014

Regelmässige Passagiere der Swiss wissen es: Die Airline fliegt (wie viele ihrer Konkurrentinnen) täglich über Kriegs- und Krisengebiete. Vor weniger als einer Woche, am 16. Juli, überquerte die Swiss letztmals ostukrainischen Luftraum. Es war ein Airbus A340-300 auf dem Weg von Bangkok nach Zürich. Einen Tag später schossen mutmasslich prorussische Rebellen in der gleichen Region eine Boeing 777 der Malaysia Airlines mit einer Boden-Luft-Rakete vom Himmel. 298 Menschen starben.

Die Tragödie hat eine neue Debatte über die Sicherheit in der Passagierfliegerei entfacht. Doch wer wissen will, welche Flüge der Swiss weiterhin über Risiko-Regionen verkehren, bekommt von den Verantwortlichen keine Antwort. Die «Nordwestschweiz» hat nun anhand von Daten des Online-Dienstes

Flightradar24.com jene Verbindungen der Airline ermittelt, die laut der amerikanischen Luftfahrtbehörde FAA über potenziell gefährliche Gebiete führen.

- Auf der Strecke Dubai–Zürich halten sich Swiss-Flugzeuge während gut 1 000 Kilometern über dem Irak auf. Sie überfliegen die Metropole Mossul, die im Juni von der Terrormiliz Islamischer Staat erobert wurde. An einem anderen Punkt nähern sich die Jets mit dem Schweizer Emblem bis auf 30 Kilometer der syrischen Grenze an.
- Swiss-Flüge von Zürich in die indische Hauptstadt Neu-Delhi verkehren über Afghanistan. Je nach Flughöhe kann das sehr gefährlich sein. Die Luftfahrtbehörde FAA warnt amerikanische Fluggesellschaften eindringlich vor Angriffen mit Kleinwaffen und tragbaren Luftabwehrraketen.
- Über Libyen gilt für US-Airlines ein komplettes Flugverbot. Swiss-Flugzeuge überqueren das Land laut Flightradar24 dennoch. Zum Beispiel am Samstag, 5. Juli, auf dem Weg von Zürich nach Johannesburg, Südafrika.

Neuer Umgang mit Kriegsgebieten

Die erwähnten Routen galten bis zum letzten Donnerstag als unproblematisch. Nun mehren sich Zweifel: Denn die Piloten von Flug MH17 hatten die im ostukrainischen Luftraum gültige Mindestflughöhe von 9750 Metern eingehalten und sogar um 300 Meter überschritten. Trotzdem kamen sie und mit ihnen alle Passagiere ums Leben. Niemand rechnete damit, dass eine Rebellengruppe einen modernen Passagierjet auf Reiseflughöhe abschiessen könnte.

Für das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) im bernischen Ittigen ist klar: Es muss sich etwas ändern. «Die zentrale Frage lautet, wie man künftig mit Kriegsgebieten umgeht», erklärt Kommunikationschef Urs Holderegger. Bis jetzt seien die Airlines davon ausgegangen, dass Passagierflieger ab einer gewissen Höhe sicher seien. Diese Annahme sei nun infrage gestellt. «Eine Verschärfung der internationalen Bestimmungen ist wahrscheinlich.

Luftraumbeschränkungen bis zu einer gewissen Höhe dürften bei bestimmten Kriegsgebieten nicht mehr ausreichen.» Die neuen Sicherheitsempfehlungen sollen in der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) ausgearbeitet werden. Die Schweiz ist laut Holderegger an mehreren Panels der ICAO beteiligt.

Sofortmassnahmen auf nationaler Ebene lehnt das Bundesamt jedoch ab.

Holderegger: «Es macht keinen Sinn, wenn jedes Land auf eigene Faust versucht, etwas zu unternehmen. Es braucht eine internationale Koordination.»

Swiss-Pilot Hurter berichtet von Überflügen

Auch der Schaffhauser Swiss-Pilot und Nationalrat Thomas Hurter (SVP) sieht keinen sofortigen Handlungsbedarf für seine Arbeitgeberin. Wenn eine Fluggesellschaft überleben wolle, könne sie bei der Sicherheit ohnehin keine Abstriche machen, geschweige denn ein Unglück in Kauf nehmen. Er räumt freilich ein, dass Flüge über Kriegsgebieten Kapitän und Co-Pilot sehr viel Aufmerksamkeit abverlangen: «In solchen Situationen überlegt man sich natürlich, welche Optionen man hat, wenn technische Probleme auftreten oder ein Passagier wegen gesundheitlicher Probleme so schnell wie möglich in ein Spital muss.»

(Nordwestschweiz)