

Sust: Weniger Flugunfallanalysen wegen begrenzter Mittel

 16.02.2026 Head Topics Switzerland

Die Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle Sust wird aufgrund begrenzter Ressourcen künftig weniger Flugunfälle und -vorfälle vertieft analysieren. Pilotenverbände und Politik zeigen Verständnis, mahnen aber, dass dies nicht zu einer Reduzierung der Sicherheit führen dürfe. Die Entscheidung wurde kurz vor Weihnachten bekannt gegeben, was für Kritik sorgte.

Jährlich analysiert die Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle **Sust** rund 60 bis 70 Vorfälle. Wegen begrenzter Mittel sollen künftig nicht mehr alle vertieft analysiert werden. Pilotenverbände und **Politik** zeigen Verständnis – warnen aber: Weniger **Analyse** n dürfen nicht zu weniger Sicherheit führen.

Das Datum ist ziemlich ungewöhnlich. Am 24. Dezember und damit wenige Stunden vor Heiligabend und damit an einem Tag, an dem die meisten Redaktionen bereits stark ausgedünnt sind, verschickte die Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle Sust eine Pressemitteilung. «Faktenberichte und Einstellungen von Sicherheitsuntersuchungen Aviatik» lautete ihr unauffälliger Titel. Der Inhalt war jedoch durchaus brisant. Man werde künftig eine ausgeprägte Gewichtung bei den Untersuchungen von Zwischenfällen in der Luftfahrt vornehmen, erklärte die Sust. Das zu erwartende Präventionspotenzial sei dabei das zentrale Kriterium. Es werde über den Umfang einer Untersuchung und eines Berichts entscheiden. Für mehr reichten die Ressourcen einfach nicht aus. Zwei Gründe hätten zu dieser Entscheidung geführt, erklärt Daniel Knecht, der den Luftfahrtbereich der Sust leitet, gegenüber aeroTELEGRAPH. Die Aufarbeitung des Absturzes der Junkers Ju-52 im Jahr 2018 habe «sehr viele Ressourcen gebunden». Danach sei viel anderes liegen geblieben. Darauf habe man mit Optimierungsmaßnahmen reagiert. Das habe zwar kurzfristig gewirkt, aber «es war abzusehen, dass dies nur eine kurzfristige Entlastung erbringen würde». Zudem würden die Untersuchungen immer aufwändiger. «Komplexere und neue Technologien, erhöhte Unterstützungsverpflichtungen ausländischer Sicherheitsuntersuchungsstellen sowie eingeschränkte Verfügbarkeit von Dienstleistern im In- und Ausland», nennt Knecht als Gründe. Deshalb habe die Sust beschlossen, eine langfristige Neuorientierung «bezüglich eines möglichst optimalen Einsatzes der zur Verfügung stehenden Ressourcen des Bereiches Aviatik unter Einhaltung der gesetzlichen nationalen und internationalen Rahmenbedingungen anzustreben», so Knecht. Man werde weiterhin alle nationalen und internationalen gesetzlichen Vorgaben einhalten, hält der Chef der Sust fest. Alle Unfälle und schweren Vorfälle würden weiterhin analysiert. Dabei gebe es mindestens eine

Voruntersuchung und eine zeitnah veröffentlichte Sachverhaltsdarstellung. Jedes Jahr ergeben sich in der Schweiz zwischen 60 und 70 Unfälle und schwere Vorfälle. Dass eine staatliche Stelle ihre Mittel dort einsetzt, wo es am meisten bringt, ist durchaus vernünftig. Dennoch wirft das Vorgehen der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle Fragen auf. «Grundsätzlich begrüße ich diesen Ansatz. Eine Beurteilung betreffend Präventionspotential ist sicher vorteilhaft», sagt Thomas Hurter, Nationalrat und von Beruf Linienpilot. Doch auch er sieht Nachteile: «Allerdings frage ich mich, welche Kriterien für die Einschätzung des Präventionspotenzials angewendet werden. Oder anders gefragt: wie erkennt man, welcher Fall tatsächlich durch eine tiefergehende Untersuchung eine Verbesserung der Flugsicherheit erzielt und welcher nicht? Dies im Voraus zu erkennen, scheint mir schwierig», so der Schweizer Parlamentarier. Die Problematik sieht auch Knecht. «Diese Überlegung ist nachvollziehbar und hat auch uns beschäftigt», sagt der Leiter des Luftfahrtbereiches der Sust. Aber genau deshalb habe der Gesetzgeber eine Änderung vorgenommen, die mit der Revision der Verordnung über die Sicherheitsuntersuchung von Zwischenfällen im Verkehrswesen Anfang 2025 in Kraft getreten sei. Dort habe man die Aufteilung einer Sicherheitsuntersuchung in Voruntersuchung und Untersuchung vorgenommen. «Die Voruntersuchung stellt genau diese Form der Abklärung dar, die abklären soll, welches Lernpotenzial der jeweilige Zwischenfall aufweist. Damit wird eben gerade nicht im Vornherein eine Entscheidung gefällt, sondern erst wenn die Voruntersuchung den Fall genügend erhellt hat», so Knecht. Zeige die Voruntersuchung auf, dass es sich lohne, die Abklärungen weiterzuführen, dann werde eine Untersuchung eröffnet. «Falls dies nicht der Fall ist, werden die Ergebnisse der Voruntersuchung im Präventions-Bulletin als kurzer Bericht zeitnah veröffentlicht». Das findet auch der Aero Club der Schweiz vernünftig. «Bei begrenzten Ressourcen macht es Sinn, auf detaillierte Untersuchungen zu verzichten, die keinen präventiven Mehrwert ergeben», so ein Sprecher des Dachverbandes der Leichtaviatik und des Luftsports. Auch Aopa Schweiz sieht Vorteile. Die Dauer zwischen Unfall und Bericht habe manchmal mehrere Jahre betragen. «Das ist dem Lernwillen der Luftfahrtbeteiligten nicht zuträglich», so Roland Kaps-Becker, Präsident des Verbandes der Privatpilotinnen und -piloten. Solange sämtliche Fakten aufgeführt würden, könne auch ein summarischer Bericht dem «Zweck einer solchen Untersuchung mit überschaubarem Aufwand gerecht werden». Eine Angst hat er jedoch. «Wir hoffen, dass das erwähnte <zu erwartende Präventionspotential> nicht einzig in Korrelation zur Größe der involvierten Flugzeuge gesehen wird.» Dennoch bleibt eine Frage offen: Warum muss die Schweizer Unfalluntersuchungsbehörde überhaupt zu dieser Maßnahme greifen? «In diesem Zusammenhang gilt es auch zu prüfen, ob die Sust über die richtigen Rahmenbedingungen für ihre Untersuchungen verfügt: Stimmt die Arbeitsweise? Stimmt der Bedarf an Personal? Passen die gesetzlichen Vorschriften?», sagt Nationalrat Hurter. Das müsse das Ministerium beurteilen. Das sieht man auch beim Verband der Berufspilotinnen und -piloten Aeropers so. Die Fliegerei sei heute das sicherste Fortbewegungsmittel. Dies sei unter anderem der Tatsache zu verdanken, dass Vorfälle seit jeher konsequent untersucht würden, um daraus zu lernen. «Bei einer der wichtigsten Säulen der Flugsicherheit zu sparen, ist aus unserer Sicht nicht sinnvoll.» Die Nachricht der Sust wirke aber genau so, wie wenn man mangelnde Mittel beschönigen wolle. Auch Sust-Leiter Knecht

betont: «Würden uns mehr Ressourcen zur Verfügung stehen, könnten mehr Fälle einer ausgedehnten Sicherheitsuntersuchung, also Voruntersuchung und Untersuchung, unterzogen werden». Die Anzahl eröffneter ausgedehnter Untersuchungen sei «heute in der Tat nur auf einem tiefen Niveau möglich».