

Schweiz

Jedes kleinste Trümmerteil wird dokumentiert

In mühevoller Detailarbeit sammeln Unfallexperten die Überreste der abgestürzten F/A-18 ein. Für Diskussionen sorgt derweil die Anzahl Flugstunden, die den F/A-18-Piloten zur Verfügung steht - und die kleiner ist als bei ausländischen Luftwaffen.

Von Pia Wertheimer, Alpnachstad, Daniel Foppa und Felix Schindler

Seit gestern Nachmittag herrscht traurige Gewissheit: Keiner der beiden Insassen der am Mittwoch bei Alpnachstad OW verunglückten F/A-18 hat den Absturz überlebt. Noch am Abend des Unfalltags wurde der 38-jährige Berufspilot geborgen, gestern der Passagier. Laut Angaben der Militärjustiz handelt es sich dabei um einen 54-jährigen Arzt des Fliegerärztlichen Instituts der Luftwaffe. Dieses ist der Armee angeschlossen und überprüft die Piloten der Armee und der Zivillaviatik auf ihre Flugtauglichkeit. Der stellvertretende Leiter Flugmedizin des Fliegerärztlichen Instituts hat offenbar am Flug teilgenommen, um mehr Erfahrungen über die Belastungen in einem Jet zu sammeln.

Bevor mit der Bergung der Wrackteile begonnen werden kann, muss erst die Dokumentation der Absturzstelle abge-

Der Pilot hatte keine Funksprüche abgesetzt, die zeigen würden, dass er das nahende Unglück erkannt hätte.

schlossen sein. Das kann mehrere Tage dauern. Unfallermittler suchen jedes noch so kleine Trümmerteil am unwegsamen Unfallort und dokumentieren sowohl seine Position als auch seinen Zustand. Beim ersten F/A-18-Absturz 1998 war die Maschine in über 100 000 Trümmer zersplittert und in einem Umkreis von 500 Metern verteilt worden.

Aufwendige Laboruntersuchung

Der aufwendige Teil der Untersuchung findet anschliessend in den Labors statt, wo sämtliche Daten über den Flug ausgewertet werden. Dazu gehören Informationen aus Aufzeichnungen von Radaranlagen, Funksprüchen und Geräten an Bord. Besondere Aufmerksamkeit kommt dem Flugdatenschreiber zu, der inzwischen geborgen werden konnte. Er enthält Daten über Fluglage und Beschleunigung sowie Informationen der Triebwerke - bei neueren Flugzeugen können aus der sogenannten Blackbox 2000 bis 3000 verschiedene Parameter herausgelesen werden.

Von Interesse ist auch der Cockpit Voice Recorder. Dieser zeichnet nicht nur die Gespräche im Cockpit und Funksprüche auf, sondern auch weitere Geräusche in der Umgebung des Flugzeugs. Die Ermittler können hören, ob der Pilot Knöpfe und Schalter betätigte. Mit aufwendigen Verfahren kann sogar festgestellt werden, welche es waren.



Spezialisten der Schweizer Armee und Polizeiforensiker untersuchen den Unfallort am Lopper bei Alpnachstad. Foto: Urs Flüeler (Keystone)

Offenbar hatte der Pilot keine Funksprüche abgesetzt, die zeigen würden, dass er das nahende Unglück erkannt hätte. Weiterhin unbekannt ist, ob die Schleudersitze betätigt worden sind. Der zwischenzeitlich ausgesetzte Flugbetrieb der Luftwaffe ist unterdessen wieder aufgenommen worden.

Bilder: Der Unfallhergang
www.f18.tagesanzeiger.ch

Für Diskussionen sorgt derweil die Anzahl Flugstunden für F/A-18-Piloten. Letztes Jahr wollte Armeechef André Blattmann laut gut informierten Kreisen die Flugstunden aus Spargründen für die gesamte F/A-18-Flotte von 5700 Stunden pro Jahr auf 5000 Stunden senken.

Nach energischen Protesten der Piloten und einer Krisensitzung im Mai 2013, an der auch der frühere Armeechef und Ex-Pilot Christophe Keckis teilnahm, kam die Armee auf den Entscheid zurück - und erhöhte die Anzahl schrittweise auf heute 5900 Stunden pro Jahr.

«Vorgaben der Politik»

Wie die Luftwaffe auf Anfrage erklärt, habe man im Mai eine Lösung erzielt, «die auch dem Sicherheitsaspekt gebührend Rechnung trägt». Sie beinhaltet insbesondere eine genügende Zahl von Flugstunden für Jung- und Staffelpiloten. So sei sichergestellt, dass diese «einen adäquaten Trainingsstand erreichen und halten können». Für die Jahre 2014 bis 2016 liegt das Flugstundenbud-

get der F/A-18-Flotte bei 6200 Stunden, 2017 sollen es 6000 Stunden sein. Gemäss der Luftwaffe widerspiegeln diese Budgets die Schwankungen der Anzahl F/A-18-Piloten. «Mit diesen Zahlen entsprach der Chef der Armee vollumfänglich dem Wunsch und dem Bedürfnis der Luftwaffe», sagt Luftwaffen-Sprecher Jürg Nussbaum.

Wie Luftwaffen-Kommandant Aldo Schellenberg gegenüber der Sendung «10 vor 10» erklärte, absolviert ein F/A-18-Pilot heute 120 Flugstunden pro Jahr sowie 40 Stunden im Simulator. Vor 15 Jahren waren es noch 180 Flugstunden und praktisch keine Stunden im Simulator gewesen. Die heutige Flugzahl ist kleiner, als es bei F/A-18-Piloten von ausländischen Luftwaffen üblich ist. Die

Luftwaffe begründet dies damit, dass im Ausland durch die viel grösseren Anflugwege in die Trainingsräume sehr viel Zeit verloren gehe. Zudem müssten Schweizer Piloten nur die Luftverteidigung trainieren - und keine Angriffsflüge.

Oberst Fabian Ochsner, Präsident der Gesellschaft der Luftwaffenoffiziere, sagt dazu: «Klar hätten wir gerne mehr Flugstunden.» Der Pilot einer F/A-18 sei enormen Fliehkräften ausgesetzt. Im Simulator könne nicht nachgestellt werden, wie ein Pilot unter dieser Belastung seine Maschine beherrsche und ob er die richtigen Entscheide treffe. Die Luftwaffe habe jedoch auch ihren Spauftrag zu leisten. «Das sind die Vorgaben der Politik», sagt Ochsner.

Feilschen um die Jodtablettenabgabe

Neu sollen alle Haushalte im 50-km-Umkreis um ein AKW Jodtabletten erhalten. Die AKW-Betreiber wollen eine Abgabe an alle Schweizer Haushalte nicht bezahlen.

Von Felix Maisie

Für heute Freitag lädt das Bundesamt für Gesundheit (BAG) «die interessierten Kreise» zur «konferenziellen Anhörung» nach Bern: Dort sollen die neuen Regeln für die Abgabe von Jodtabletten an die Bevölkerung ausgehandelt werden. Das geschieht, weil eine der Lehren aus der AKW-Katastrophe von Fukushima war, dass die heute geltende Verordnung, die Tabletten nur in einem Umkreis von 20 km um ein AKW an die Haushalte zu verteilen, nicht genügt. Zwar lagern auch ausserhalb der 20-km-Kernzone in den Kantonen für den Notfall bereits Jodtabletten. Doch die rechtzeitige Feinverteilung an die Haushalte innert der dafür gesetzlich vorgeschriebenen zwölf Stunden würde im Katastrophenfall wohl nicht klappen, so die Einsicht.

Die Jodtabletteneinnahme ist eine der Notfallmassnahmen bei einem schweren Reaktorunfall. Werden die Tabletten rechtzeitig geschluckt, verhin-

dern sie, dass sich freigesetztes, radioaktives Jod in der Schilddrüse anreichert.

Das BAG schlug deshalb im Juni dieses Jahres vor, die Tabletten in der ganzen Schweiz an die Haushalte zu verteilen, und lud die interessierten Kreise ein, zum Vorschlag Stellung zu nehmen. Rasch zeigte sich, dass dabei vor allem die Kostenfrage umstritten ist: Bisher mussten die AKW-Betreiber bloss für die Tablettenverteilung in der 20-km-Zone um ein AKW alles bezahlen. Neu hätten sie die Verteilung in der ganzen Schweiz finanziell übernehmen müssen. Denn die Kantone wollten auch die Kosten der erweiterten Jod-Prophylaxe ganz den AKW-Betreibern aufbürden. Dazu verwiesen sie auf das im Strahlenschutz- und im Kernenergiegesetz festgehaltene Verursacherprinzip. Die Abgabe der Tabletten an alle Schweizer Haushalte sei grundsätzlich sinnvoll, fand die Schweizerische Konferenz der kantonalen Gesundheitsdirektoren (GDK).

Nach gutschweizerischem Prinzip suchte das Bundesamt umgehend einen Kompromiss und liess das ursprüngliche Ziel der flächendeckenden Versorgung der Haushalte fallen. Nach dem neuesten BAG-Vorschlag sollen die Tabletten jetzt nur noch an die Bewohner von 50-km-Zonen um die vier Schweizer AKW-

Standorte verteilt werden. Mit der neuen Regelung erhielten so statt 1,2 Millionen Personen wie bisher neu rund 4,34 Millionen Personen die Tabletten frei Haus geliefert.

Die AKW-Betreiber müssten mit Mehrkosten von rund 20 Millionen Franken rechnen, schätzt das BAG. Im Rest der Schweiz, etwa in den AKW-ferneren Kan-

tonen St. Gallen, Graubünden, Genf oder Tessin, sollen die Tabletten wie bisher bloss eingelagert, nicht aber verteilt werden. Die Kosten einer allfällig auch dort angeordneten Verteilung sollen sich Bund, Kantone und Gemeinden aufteilen. Dem Verursacherprinzip werde man dann nach dem Jahr 2020 Rechnung tragen, wenn die bereits eingela-

gerten Jodtabletten ersetzt werden müssen, verspricht das BAG in seinem Bericht zur Revision.

«Ein unwürdiger Deal»

«Bei den teilweise noch während der Anhörung geführten Diskussionen hat sich gezeigt, dass sich eine vorsorgliche Verteilung der Jodtabletten bis zu einem Umkreis von 50 km um die Kernkraftwerke begründen lässt», schreibt das Bundesamt in seiner Einladung zur heutigen Konferenz. Dabei seien auch «extreme Szenarien und unterschiedliche meteorologische Bedingungen» in Betracht gezogen worden. Die Konsequenz daraus lautet: «Die überarbeiteten Szenarien» des Eidgenössischen Nuklearsicherheitsinspektorats (Ensi) würden die Jod-Prophylaxe ausserhalb der 50-km-Zone «als wenig wahrscheinlich» erscheinen lassen, schreibt das BAG.

Peter Kälin, Arzt und Präsident der Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz (Aefu), hat dafür kein Verständnis: «Einmal mehr stellt das Ensi bei der Jodtabletteneinnahme die finanziellen Interessen der AKW-Betreiber anscheinend über den Schutz der Menschen.» Der neueste Deal sei einer Aufsichtsbehörde unwürdig, und das «Zurückkrebsen des BAG untergräbt auch dessen Glaubwürdigkeit», sagt Kälin.

Erweiterte Zonen für die Verteilung von Jodtabletten

