

FFAC/CFAC-Forum Risk, Safety and Liability in Aviation

Zusammenfassung

Das FFAC/CFAC-Forum «Risk, Safety and Liability in Aviation» fand am 27. November 2025 am Flughafen Zürich mit rund 60 Teilnehmenden aus Aviatik, Recht, Versicherungen und Behörden statt. Im Zentrum standen die steigenden sicherheitsrelevanten Herausforderungen im komplexen Schweizer Luftraum. Daniel Knecht (SUST) zeigte anhand mehrerer aktuellen Zwischenfälle und Unfälle, wie kritisch die Situation insbesondere in Mischlufträumen und an Hotspots ist. Fälle von Fastkollisionen – trotz Warnsystemen – belegten die Grenzen technischer Hilfsmittel und die zentrale Bedeutung von «situational awareness». Markus Kirchgeorg präsentierte konkrete Präventionsansätze wie konsequente Nutzung von Mode-S-Transpondern, FLARM in bestimmten Zonen, sorgfältige Funkkommunikation sowie die Aufgabe von ATC-Flugplänen zur Verbesserung der SAR-Prozesse.

Juristische Updates zu nationalen und internationalen Entwicklungen im Luftfahrtrecht gaben Philip Bärtschi und Raphael Widmer-Kaufmann. Am Nachmittag standen die Chancen und Risiken von Digitalisierung und KI im Fokus, etwa im Cockpit, in der Compliance oder bei betrieblichen Abläufen wie dem Turnaround am Flughafen Zürich. Den Abschluss bildete ein Ausblick von Skyguide zu den Herausforderungen der Luftraumbewirtschaftung im europäischen Kontext.



Themen und Referenten

- **Neuigkeiten aus Gesetzgebung und Judikatur auf nationaler Ebene**
Referent: lic.iur. Philip Bärtschi, Rechtsanwalt, Anwaltskanzlei Bärtschi, Luzern
- **Neuigkeiten aus Gesetzgebung und Judikatur auf internationaler Ebene**
Referent: Dr.iur. Raphael Widmer-Kaufmann, Rechtsanwalt, Stiftungsrat FFAC, St.Gallen
- **Mid-Air-Collisions aus Sicht der SUST**
Referent: Daniel Knecht, Bereichsleiter Aviatik Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle
- **Mid-Air-Collisions und mögliche Lösungsansätze**
Referent: Dr. Markus Kirchgeorg, Flight Safety Officer FFAC, St. Moritz
- **Mid-Air-Collisions und Versicherungsprobleme**
Referent: Aris M. Accola, Client Director, Howden Sky
- **Digitalisierung und Künstliche Intelligenz als Chance und Risiko für die Luftfahrt**
Referenten: Christian Müller, CEO NGFT GmbH / Philippe Müller, CEO Capzlog.aero AG
- **Digitalisierung und Künstliche Intelligenz bei der medizinischen Tauglichkeitsabklärung**
Referent: Michael Platen, CEO Aequivalent AG
- **KI in der Luftfahrt: Umgang mit Automatisierungs-Bias und Situationsbewusstsein bei Piloten**
Referent: Benjamin Hari, MSc Air Safety Management, CEO AviRail Consulting
- **Komplexität und Risiken in der Luftraumbewirtschaftung**
Peter Merz, CEO skyguide / Urs Lauener COO skyguide

Berichterstattung in den Medien

In den Fachmedien wurde ausführlich über das Forum 2025 berichtet. Nachstehend findet sich ein Auszug aus der AeroRevue 6/2025 und dem Cockpit 1/2026.

Die Auflistung von Daniel Knecht, Leiter Aviatik der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle SUST, ist beeindruckend und auch beängstigend. Von Fastkollisionen zwischen Zivil- und Militärflugzeugen bis hin zu tödlich verlaufenen Unfällen wie der Kollision zwischen einem Segelflugzeug und einer Robin beim Piz Nair – oftmals gefährliche Begegnungen, die zuletzt nur mit Glück nicht jedesmal mit Todesopfern endeten. Und der Vortrag von Daniel Knecht am FFAC-Forum auf dem Flughafen Zürich machte auch deutlich: See and Avoid allein reicht nicht aus, gerade wenn sich die Luftfahrzeuge schnell bewegen. Aber auch wenn Antikollisionswarngeräte eingebaut sind, muss richtig reagiert werden, wie eine Fastkollision zwischen zwei Leichtflugzeugen über Sursee zeigte. Der Pilot einer DA 42 bemerkte dank seinem TCAS eine gefährliche Annäherung, wich aber statt vertikal lateral aus, was die Situation verschlimmerte. Knecht zeigte aber auch, wie wichtig die Situational Awareness ist, wenn man in den Lufträumen G und E unterwegs ist. Dies betrifft vor allem bekannte Hot Spots wie Segler-routen über dem Jura oder dicht frequentierte Hängegleiterzonen in den Bergen. Wie eine Beinahe-kollision 2024 in der TMZ Nordostschweiz zeigte (siehe S. 26 und Kasten unten) kann man auch dann in gefährliche Situationen geraten, wenn man sich absolut regelkonform verhält. Nachdem Daniel Knecht die Problematik geschildert hatte, erläuterte Markus Kirchgeorg in seiner Eigenschaft als Safety Officer der FFAC, wie solche Vorfälle entschärft werden könnten. Im Fall der Kollision beim Piz Nair, die sich wie viele Fastkollisionen bei guten Sichtflugbedingungen ereigneten, kam es zu einer Summierung von nicht eingeschalteten bzw. fehlerhaften Transpondern, fehlendem Kontakt mit der FIS und fehlendem (nicht obligatorischen) Flugplan, der zu einer Verzögerung der SAR führte. Am alle zwei

Jahre stattfindenden Forum der CFAC/FFAC ging es aber nicht nur um Safety-Risiken. Die Gastgeber Roland Müller, Präsident FFAC, und Andreas Wittmer, Geschäftsführer CFAC, konnten den Gästen aus Aviatik, Juristik und Versicherungen diverse spannende Referate präsentieren. Die beiden Rechtsanwälte Philip Bärtschi und Raphael Widmer-Kaufmann zeigten die wichtigsten Fälle und Anpassungen im nationalen respektive internationalen Luftfahrtrecht auf. Am Nachmittag standen in mehreren Referaten Digitalisierung und KI in der Aviatik im Mittelpunkt. Anhand verschiedener Beispiele wurde aufgezeigt, dass der richtige und bewusste Einsatz von KI sowohl im Cockpit wie in der Compliance grosse Vorteile bringt. Skyguide-COO Urs Lauener zeigte im Schlussreferat eindrücklich die Herausforderungen der Schweizer Flugsicherung im europäischen Kontext auf.

Das Wachstum in der Luftfahrt geht ungebrochen weiter. Ein gutes Beispiel ist der Flughafen Zürich: Der von der Corona-Krise verursachte Einbruch bei den Passagierzahlen ist längst überwunden. Flughafen-Zürich-CEO Lukas Brosi lieferte dazu zu Beginn der FFAC-Tagung die aktuellsten Zahlen: 2025 dürften rund 32 Millionen Passagiere über den Zürcher Airport geflogen sein - ein neuer Rekord. Und Brosi berichtete auch, dass am Flughafen KI bei der Optimierung der Arbeitsabläufe beim Turnaround am Gate bereits zum Einsatz kommt. Zielvorstellung ist es, diesen auf maximal 25 Minuten reduzieren zu können.