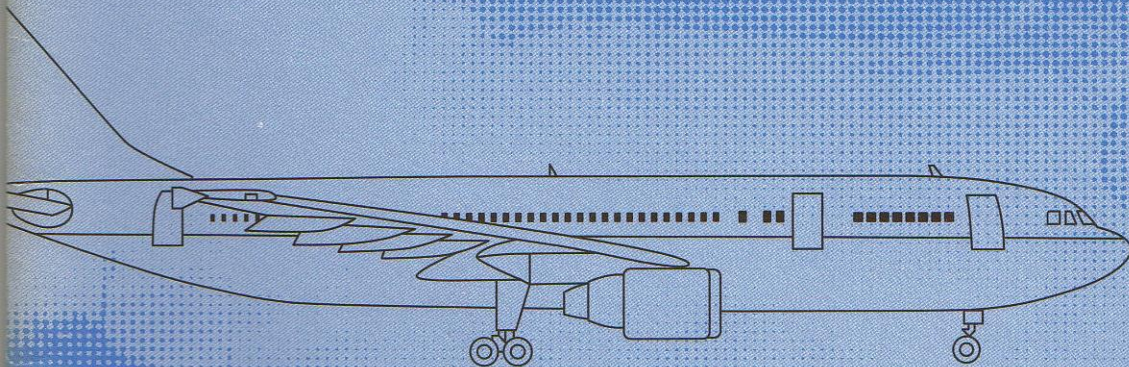


**Die
schweizerische
Zivilluftfahrt
2003**



**Bundesamt für
Zivilluftfahrt**

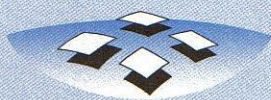


Inhalt

Editorial	4
Topas – die Herausforderung, ein neues BAZL zu schaffen	5
Topas im Alltag der BAZL-Mitarbeitenden	12
Kerngeschäft Sicherheitsaufsicht als gelebte Topas-Praxis	14
Das BAZL und die Zivilluftfahrt im Jahr 2003	16
Zahlen und Fakten	18
Organigramm des BAZL	22

Impressum

Herausgeber:
Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)
Maulbeerstrasse 9, 3003 Bern
Internet: <http://www.aviation.admin.ch>



Texte: Hanns Fuchs, Journalist, 6002 Luzern (Seiten
5 bis 15) und Information BAZL (Seiten 16/17)
Gestaltung: Roland Hirter, Grafiker, 3012 Bern

Auskünfte:
Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)
Statistik
Telefon 031 325 91 75, Fax 031 325 80 59
Bezug: BBL, Vertrieb Publikationen, 3003 Bern
ISSN: 1424-5094



Das Jahr 2003 war für das BAZL erneut ein turbulentes Jahr. Hatte im Jahr 2002 noch der Start der Swiss als neue Schweizer Fluggesellschaft im Vordergrund gestanden, so rückte jetzt die Sicherheit der schweizerischen Zivilluftfahrt ins Zentrum des öffentlichen Interesses.

Der vom UVEK beim holländischen Luftfahrtinstitut NLR in Auftrag gegebene Bericht über das Sicherheitssystem in der helvetischen Luftfahrt wurde im Sommer fristgerecht fertig gestellt. NLR kam zum Schluss, dass das Sicherheitsniveau zwar nach wie vor «adäquat», in den letzten Jahren aber gesunken ist. Das BAZL hat daher unter dem Namen Topas (Topping Aviation Safety) ein Projekt erarbeitet,

um die Empfehlungen aus dem NLR-Bericht umzusetzen. Dazu gehört insbesondere die Reorganisation des Amtes mit der Trennung der beiden Aufgabenbereiche Luftfahrtpolitik und Sicherheitsaufsicht.

Am 29. August 2003 gab Bundesrat Moritz Leuenberger bekannt, dass der bisherige Direktor André Auer sein Amt per sofort zur Verfügung stellt und die geplante Reorganisation von einer neuen Führung an die Hand genommen wird. Ab dem 1. September habe ich daher auf Wunsch des Departementschefs – neben meiner Kernaufgabe als Direktor des BAV – zusätzlich die Leitung des BAZL übernommen.

Ein Flugzeug zu übernehmen und nicht nur zu fliegen, sondern auch am fliegenden Flugzeug Wartungsarbeiten durchzuführen, ist eine schwierige Aufgabe. Dennoch ist es in den letzten Monaten gelungen, aktuelle Probleme zum Beispiel im Zusammenhang mit dem Anflugregime auf Lugano-Agno, mit Flugverboten oder mit der Einführung der Südanflüge in Zürich zu lösen oder zu versachlichen. Vor allem haben wir erreicht, einen grundsoliden Rohbau für das «neue BAZL» zu erstellen.

Am 1. Mai 2004 wird der vom Bundesrat gewählte Direktor Raymond Cron die Leitung des BAZL übernehmen. Er wird das Projekt Topas weiterführen. Die Bewilligung der hierfür nötigen zusätzlichen Stellen ist nach intensiven Vorarbeiten und trotz der Finanzlage des Bundes auf gutem Weg. Die Voraussetzungen sind geschaffen, dass das BAZL mit Topas einen wesentlichen Beitrag dazu leisten kann, um die Sicherheit in der schweizerischen Zivilluftfahrt wieder auf ein Top-Niveau zu bringen.

Ich wünsche dem neuen Direktor viel Erfolg und danke dem BAZL-Team für die Zusammenarbeit in bewegten Zeiten.

Dr. Max Friedli
Direktor a. i. Bundesamt für Zivilluftfahrt

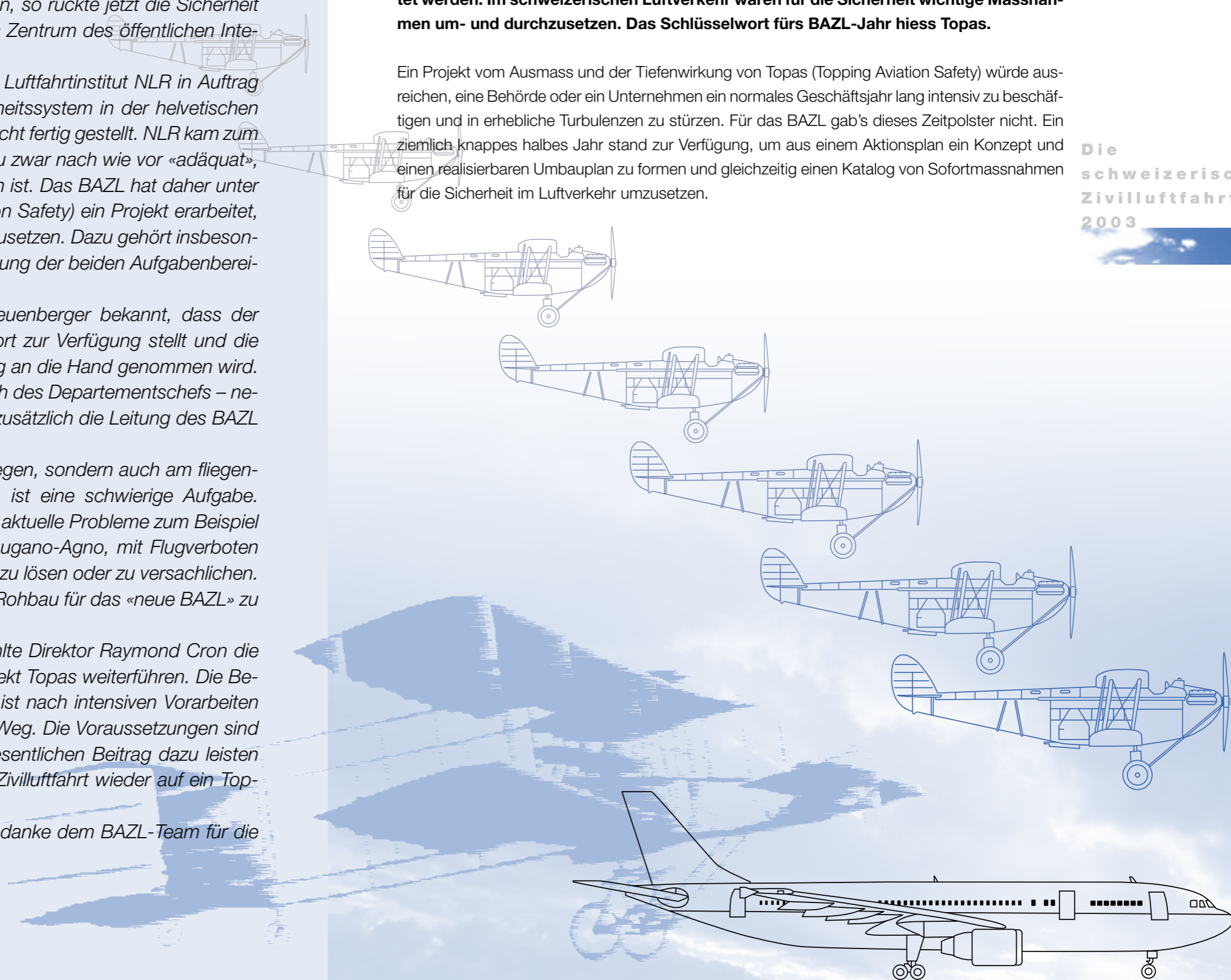
Topas – die Herausforderung, ein neues

fürs neue Amt steht

BAZL zu schaffen

Ein Jahr wie 2003 hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) noch nie erlebt. Neben dem laufenden, komplexen Tagesgeschäft musste der Totalumbau des Amtes vorbereitet werden. Im schweizerischen Luftverkehr waren für die Sicherheit wichtige Massnahmen um- und durchzusetzen. Das Schlüsselwort fürs BAZL-Jahr hiess Topas.

Ein Projekt vom Ausmass und der Tiefenwirkung von Topas (Topping Aviation Safety) würde ausreichen, eine Behörde oder ein Unternehmen ein normales Geschäftsjahr lang intensiv zu beschäftigen und in erhebliche Turbulenzen zu stürzen. Für das BAZL gab's dieses Zeitpolster nicht. Ein ziemlich knappes halbes Jahr stand zur Verfügung, um aus einem Aktionsplan ein Konzept und einen realisierbaren Umbauplan zu formen und gleichzeitig einen Katalog von Sofortmassnahmen für die Sicherheit im Luftverkehr umzusetzen.



Topas – die Herausforderung, ein neues BAZL zu schaffen

Topas hat eine aufwühlende Vorgeschichte. Die schweizerische Zivilluftfahrt wurde seit 1998 von einer schwarzen Serie erschüttert: Absturz einer Swissair-Maschine bei Halifax, Absturz je einer Crossair-Maschine bei Nassenwil und Bassersdorf, Zusammenstoss zweier Maschinen bei Überlingen, Swissair-Krise und -Zusammenbruch. Die Frage, wie es um die Sicherheitsaufsicht in der schweizerischen Zivilluftfahrt und um die Qualität der Luftfahrtpolitik stehe, drängte sich auf. Die Antwort gab eine vom UVEK beim renommierten holländischen «Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR)» in Auftrag gegebene Studie.

Auftrag: Entflechten und stärken

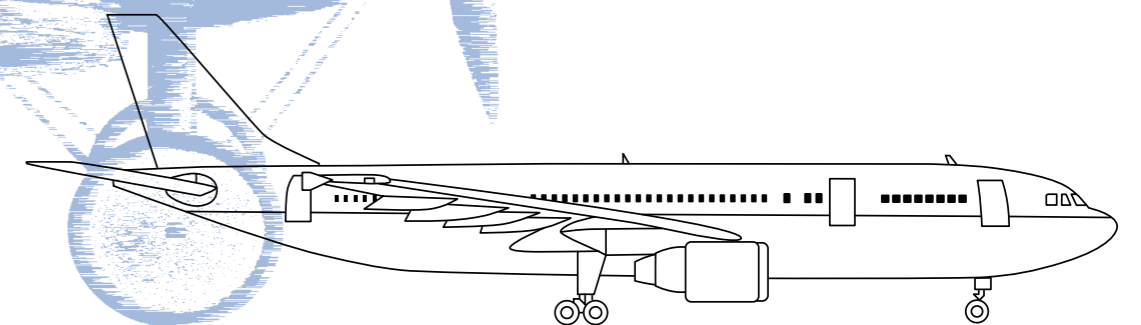
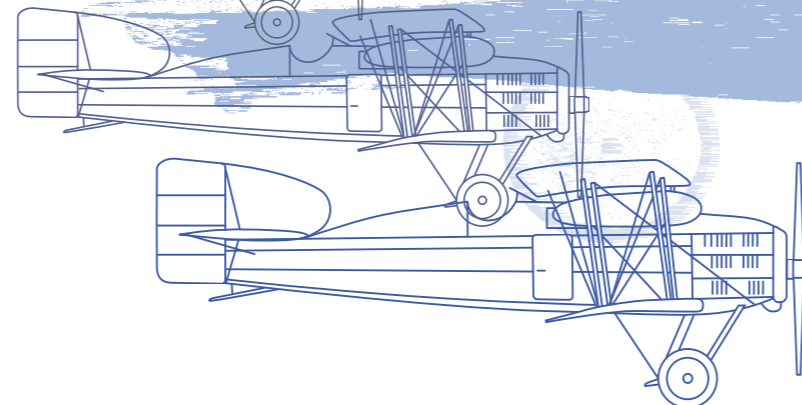
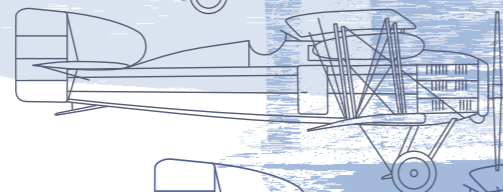
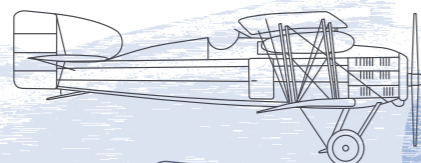
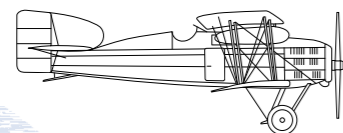
Am 1. Juli 2003 wurde das umfangreiche Gutachten von Bundesrat Moritz Leuenberger der Öffentlichkeit vorgestellt. Die Kernaussagen: Die staatliche Aufsicht über die Sicherheit der Zivilluftfahrt hat in der Schweiz mit den Entwicklungen seit 1990 nicht Schritt halten können; das Sicherheitsniveau ist zwar noch immer überdurchschnittlich gut, aber in den letzten Jahren gesunken; beim Sicherheitsmanagement besteht Nachholbedarf. Die Verfasser der NLR-Studie mussten nicht nur eine Analyse des Ist-Zustandes abgeben. Teil zwei des Auftrags war, Empfehlungen abzuliefern, wie die staatliche Sicherheitsaufsicht im Luftverkehr zeitgemäss organisiert werden könnte.

Für das BAZL waren zwei Erkenntnisse der Experten aus Holland entscheidend: 1. Die Bereiche «Luftfahrtpolitik» und «Sicherheitsaufsicht» seien im schweizerischen System strukturell und personell verschränkt – «entflechten» empfahl das NLR-Gutachten. 2. Die Stellung und die Arbeit des BAZL als Aufsichts- und Regulationsbehörde seien zu stärken und seine Durchsetzungskraft müsse erhöht werden. Die Konsequenzen für das BAZL waren klar: Das Amt muss umgebaut werden. Der von Bundesrat Leuenberger eingesetzte Sicherheitsdelegierte Markus Mohler legte Mitte August den Aktionsplan für den Aufbau einer zeitgemässen Sicherheitsaufsicht in der Luftfahrt vor. Das war die Geburtsstunde von Topas. Mit dem im Amt in hoher Kadenz entwickelten Projekt «Topping Aviation Safety» sollen die NLR-Empfehlungen umgesetzt werden. Dabei fährt Topas auf zwei Schienen: Topas Outbound beschäftigt sich mit den Empfehlungen an die Industrie (Skyguide, Fluggesellschaften, Landesflughäfen), Topas Inbound setzt die Empfehlungen ans Amt um.

Dringlich: Straffen und zuordnen

Erste Dringlichkeit erhielten die «internen» Angelegenheiten. Unter Leitung von Claudio Pacozzi ging das Projektteam im September 2003 an die Arbeit. In einem ersten Schritt wurde mit einer detaillierten Befragung in allen Organisationseinheiten der Leistungskatalog des BAZL erfasst und auf seine Zweckmässigkeit überprüft. Zwei Monate später lag das Ergebnis vor: 600 BAZL-Dienstleistungen waren identifiziert worden. Die Analyse zeigte, dass durch Koordination und Kooperation der Katalog auf knapp ein Drittel verdichtet werden kann.

Mit der Erfassung und der Analyse des Leistungskatalogs wurde es möglich, die Dienstleistungen des Amtes zu typisieren, zu sachverwandten Gruppen zusammenzufassen und schliesslich den beiden Bereichen «Safety» (Sicherheitsaufsicht) und «Policy» (Politik) zuzuordnen. Die Analyse der breiten Dienstleistungspalette erlaubte es auch, den einzelnen Leistungstypen die personellen Ressourcen zuzuordnen und präzise Aussagen für den Ressourcenbedarf des «neuen BAZL» zu machen. Das Projekt Topas stellte damit auftragsgemäss und termingenau die Grundlagen für die Reorganisation des Amtes bereit.



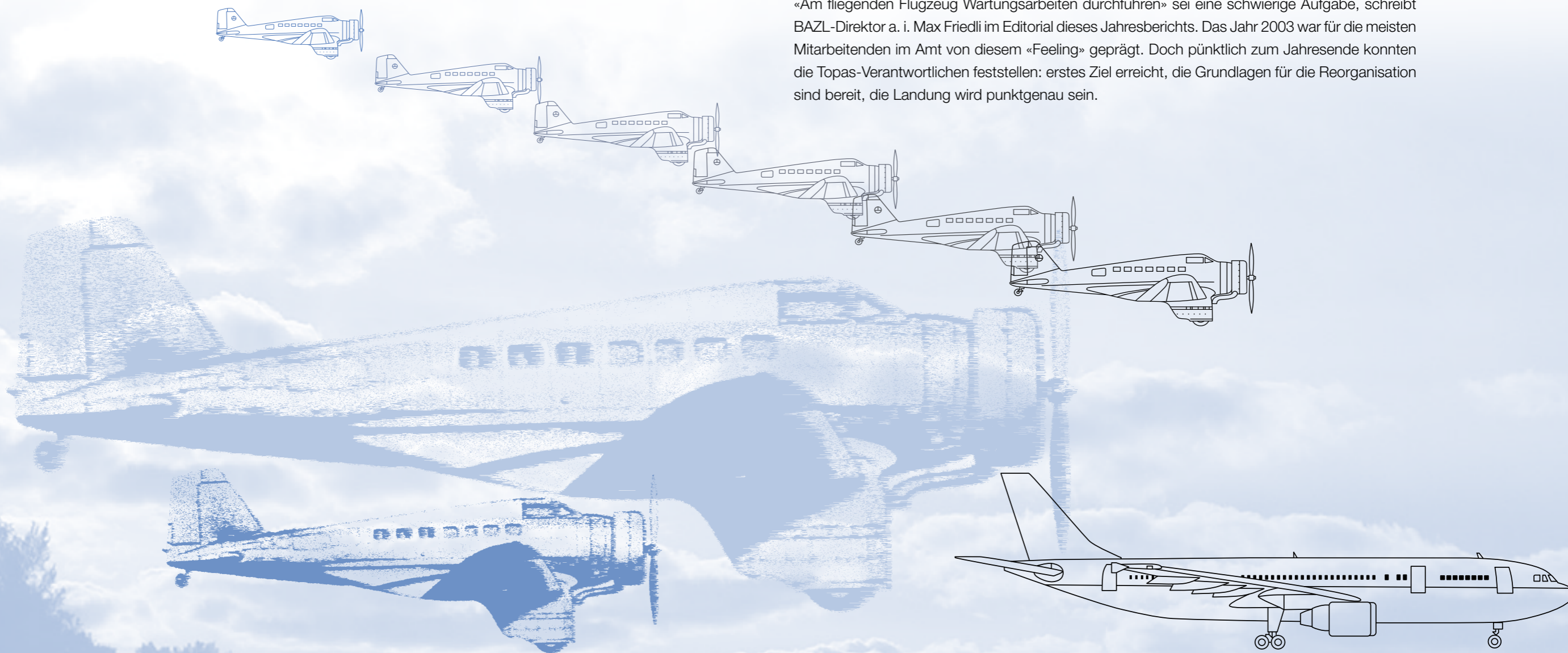
Topas – die Herausforderung, ein neues BAZL zu schaffen

Die Grobstruktur hatten schon die Empfehlungen in der NLR-Studie vorgezeichnet. Die Entflechtung der Bereiche Sicherheitsaufsicht und Luftfahrtpolitik führt unausweichlich zu zwei selbständigen Bereichen unter dem gemeinsamen Dach des «neuen BAZL». Die Trennung von «Safety» und «Policy» wurde als zwingende Voraussetzung für die Stärkung der Sicherheitsaufsicht erkannt und akzeptiert. Der Interims-Direktor Max Friedli, der nach dem Rücktritt von André Auer das BAZL-Steuer am 1. September übernommen hatte, machte schon bei seinem ersten Auftritt vor den Medien klar: Durch Topas «soll das Amt erhalten, was ihm heute fehlt: ein eigentliches Sicherheitsmanagement und die notwendigen Instrumente, um auf negative Trends im Bereich Sicherheit rasch reagieren zu können». Schon bei seiner «Antrittsrede» vor den Medien am 25. September hielt Interims-Direktor Max Friedli aber auch klar fest, dass mehr Sicherheits- und Aufsichtsleistung nicht ohne zusätzliche Mittel produziert werden kann: «Damit das BAZL seine zusätzlich verstärkte Aufsichtsfunktion auch wahrnehmen kann, braucht es zusätzliches Personal.»

Wichtig: Offenheit und Information

Im internen Topas-Prozess war der Kader-Workshop vom 19. und 20. November ein Meilenstein. In intensiven Diskussionen wurden Stärken und Schwächen, Chancen und Risiken der «alten» BAZL-Struktur identifiziert. Für die Kader und für alle Mitarbeitenden im BAZL war Topas nicht zuletzt eine mentale Herausforderung. Eben erst war die Strukturreform von 2001 an der Maulbeerstrasse 9 in Bern implementiert, und nun stand eine Reorganisation bevor, bei der kaum ein Stein auf dem andern bleiben würde. Die breite und offene Diskussion im Kader war ein nicht zu unterschätzender Beitrag für die interne Verankerung und Akzeptanz der unumgänglichen Reorganisation. Die Mitarbeitenden im Amt wurden über die einzelnen Schritte des Topas-Prozesses informiert. Im Amt selbst brachte Topas erhebliche Mehrarbeit. Denn die Forderung war durch die NLR-Studie und den Auftrag des Departements klar: Die Verstärkung der Sicherheitsaufsicht musste nicht nur durch die Reorganisation des Amtes, sondern im operativen Bereich wo nötig per sofort umgesetzt werden.

«Am fliegenden Flugzeug Wartungsarbeiten durchführen» sei eine schwierige Aufgabe, schreibt BAZL-Direktor a. i. Max Friedli im Editorial dieses Jahresberichts. Das Jahr 2003 war für die meisten Mitarbeitenden im Amt von diesem «Feeling» geprägt. Doch pünktlich zum Jahresende konnten die Topas-Verantwortlichen feststellen: erstes Ziel erreicht, die Grundlagen für die Reorganisation sind bereit, die Landung wird punktgenau sein.



im Sommer 2002 Bundesrat Leuenberger erteilt dem Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) in Amsterdam den Auftrag, zu untersuchen, «ob in der Schweiz die Sicherheitsaufsicht im Luftverkehr effizient und wirksam organisiert ist».

30. Juni 2003 Das NLR liefert seinen Bericht ab. Kernaussage: Das Sicherheitsniveau in der schweizerischen Luftfahrt ist nach wie vor überdurchschnittlich, aber in den letzten Jahren gesunken. Die Studie zeigt Handlungsbedarf im Bereich Sicherheitsmanagement. Sie schlägt Massnahmen vor, die sicherstellen sollen, dass die Schweiz in der zivilen Luftfahrt ein im internationalen Vergleich überdurchschnittliches Sicherheitsniveau halten kann.

30. Juni Bundesrat Leuenberger ernennt Markus Mohler zum direkt unterstellten Sicherheitsdelegierten im Departement mit Weisungsrecht gegenüber dem BAZL. Der Sicherheitsdelegierte erhält den Auftrag, einen Aktionsplan zur Umsetzung der NLR-Empfehlungen auszuarbeiten. Der Aktionsplan ist die Grundlage für den Umsetzungs-Auftrag ans BAZL.

11. August Der Aktionsplan Mohler wird genehmigt. Der Departementsvorsteher kündigt an, das Amt werde massiv umstrukturiert. Das Projekt Topas (Topping Aviation Safety) läuft im BAZL an.

24. September Die Mitarbeitenden werden aufgefordert, sicherheitsrelevante Tätigkeiten, Entscheide oder Unterlassungen selbstkritisch zu hinterfragen und zu melden, um möglichen Schwachstellen auf die Spur zu kommen.

24. September Bundesrat Moritz Leuenberger ernennt Andrea Norbert Muggli zum Luftfahrt-Sicherheitsbeauftragten. Seine Hauptaufgabe ist die Aufsicht über das BAZL im Bereich der Luftfahrtsicherheit.

25. September Das Projekt Topas wird der Öffentlichkeit vorgestellt. In der ersten Phase sollen die Lösungsvorschläge für die Reorganisation des BAZL erarbeitet werden. Vorgabe gemäss NLR-Empfehlungen: Das Amt soll in die unabhängigen Bereiche Sicherheit und Luftfahrtpolitik aufgeteilt werden. Max Friedli, BAZL-Direktor a. i., kündigt an, dass alle nicht sicherheitsrelevanten Geschäfte nach Dringlichkeit geordnet und danach ihre Bearbeitung allenfalls verschoben oder eingestellt werde.

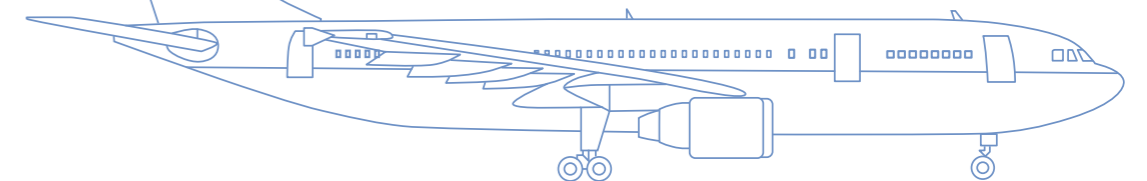
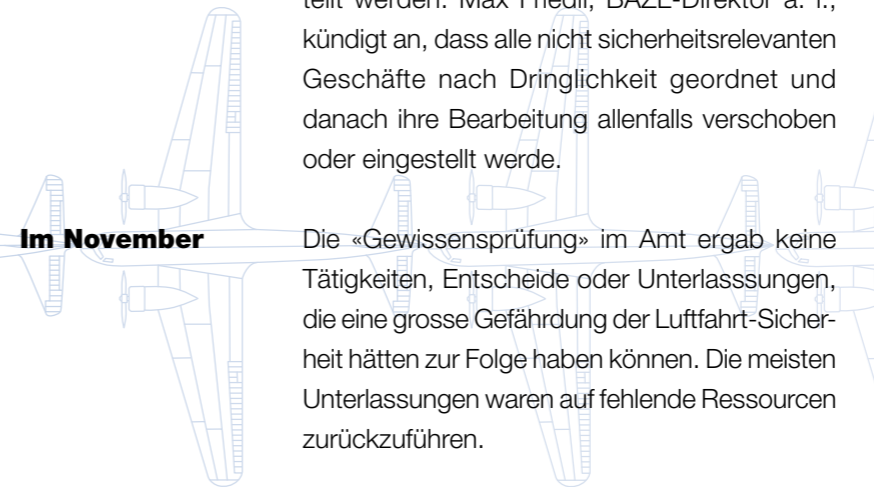
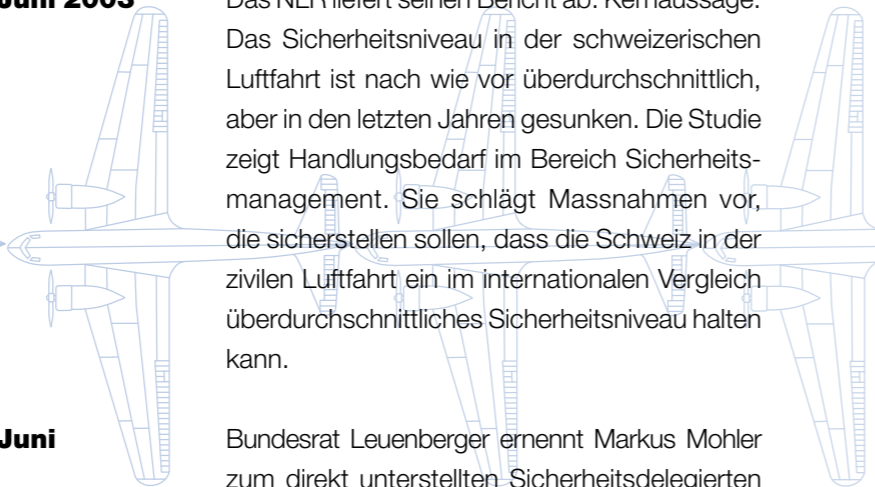
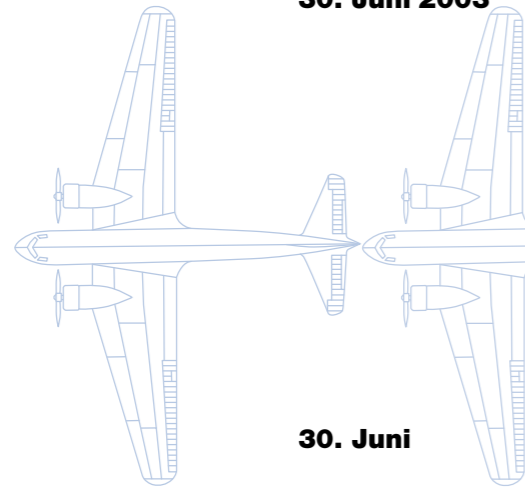
Im November Die «Gewissensprüfung» im Amt ergab keine Tätigkeiten, Entscheide oder Unterlassungen, die eine grosse Gefährdung der Luftfahrt-Sicherheit hätten zur Folge haben können. Die meisten Unterlassungen waren auf fehlende Ressourcen zurückzuführen.

14. November Die Planung für die Sicherheitsaufsicht im Tagsgeschäft und für die Abwicklung von Topas ist erstellt.

19./20. November Im Kader wird das Projekt Topas und die damit eingeleitete Strukturreform intensiv diskutiert. Erste Varianten für die Aufteilung des BAZL in die Bereiche Sicherheitsaufsicht und Luftfahrtpolitik werden skizziert und bewertet.

15. Dezember Der Leistungskatalog des BAZL ist überprüft, die Leistungsanalyse durchgeführt.

31. Dezember Die Varianten für die neue Organisationsstruktur des BAZL liegen entscheidungsreif vor. Der Ressourcenbedarf für das «neue BAZL» ist ermittelt. Das Topas-Projektteam hat das erste Ziel termingerecht erreicht.



Topas (Topping Aviation Safety) hat die Mitarbeitenden im Amt mit Fragen konfrontiert, die in dieser Art noch nie vorher gestellt wurden. «Haben Sie Fehler gemacht?», wollte die Aktion «Altlasten-Erhebung» wissen.

Liberalisierte Märkte, schnell wachsender Luftverkehr, harter Wettbewerb, Preisdruck – seit 1990 hat sich das Umfeld, in dem das BAZL tätig ist, radikal verändert. Die Strukturen der Sicherheitsaufsicht jedoch sind die gleichen geblieben. Die Studie der NLR-Experten deckte die Schwachstellen auf. Eine davon war die institutionelle Verflechtung von Sicherheitsaufsicht und Luftfahrtpolitik im BAZL. Die Nähe zwischen Amt und Industrie könnte zu sicherheitsrelevanten Fehlentscheidungen geführt haben. Solche Altlasten wollte die Geschäftsleitung erkennen und Lehren daraus ziehen.

Kulturwechsel

Sicherheit in der Luftfahrt stützt sich auf internationale Vorgaben, auf gesetzliche Vorschriften, auf professionelle Standards – und auf Vertrauen. In einem weitgehend geregelten Markt ist «Vertrauen» eine starke Säule im Umgang zwischen Kontrollierenden und Kontrollierten. In einem hart umkämpften Wettbewerbsmarkt hingegen braucht es andere Spielregeln: Vertrauen ist gut – Kontrolle ist besser.

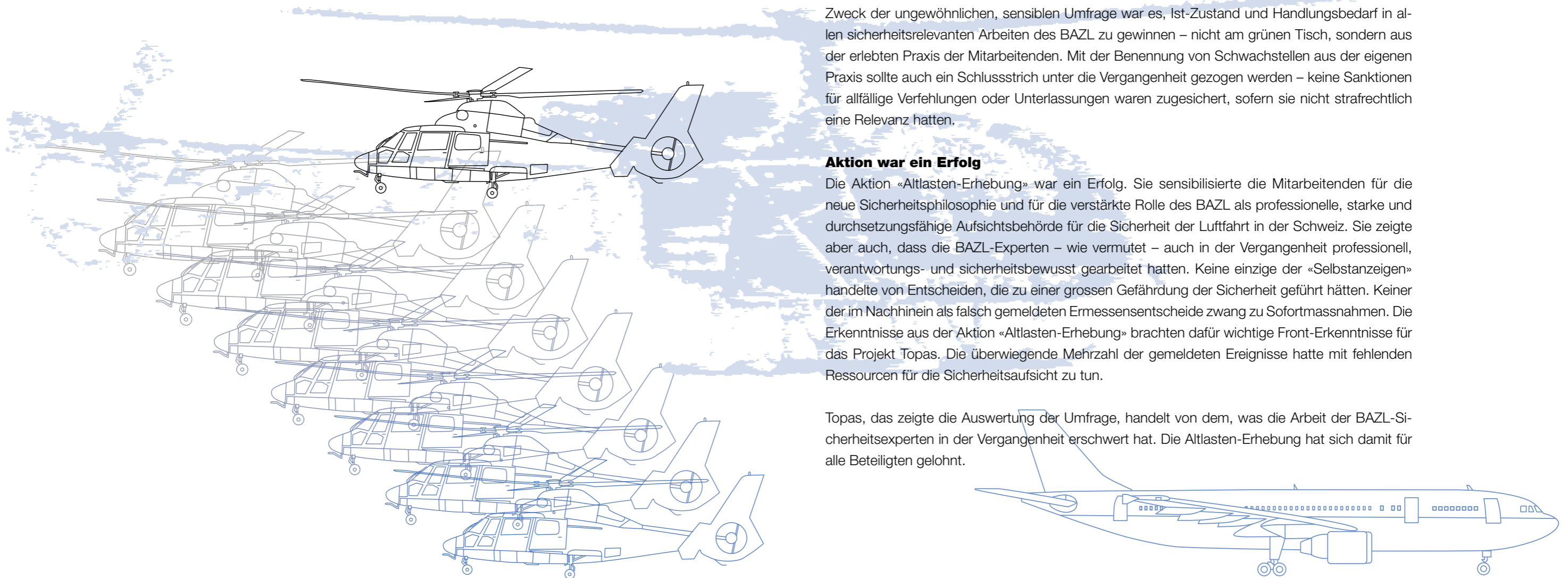
Für die BAZL-Mitarbeitenden «an der Front» brachte Topas einen Kulturwechsel. Die Nähe zu beaufsichtigten Unternehmen, die früher ein Vorteil war, kehrte sich unter den neuen Bedingungen im internationalen Luftverkehrsmarkt zum – sicherheitsrelevanten – Nachteil. Möglicherweise waren in der «alten BAZL-Kultur» Fehlentscheidungen gefällt worden. Mit einer Umfrage forderte die Geschäftsleitung die Mitarbeitenden zur Gewissensprüfung auf: «Lassen Sie zurückliegende Entscheidungen noch einmal Revue passieren und überlegen Sie, ob Sie heute – vor dem Hintergrund einer intensivierten Sicherheitsaufsicht – gleich entscheiden würden. Scheuen Sie sich nicht, auch nur vermutete sicherheitsrelevante Schwachstellen zu nennen.»

Zweck der ungewöhnlichen, sensiblen Umfrage war es, Ist-Zustand und Handlungsbedarf in allen sicherheitsrelevanten Arbeiten des BAZL zu gewinnen – nicht am grünen Tisch, sondern aus der erlebten Praxis der Mitarbeitenden. Mit der Benennung von Schwachstellen aus der eigenen Praxis sollte auch ein Schlussstrich unter die Vergangenheit gezogen werden – keine Sanktionen für allfällige Verfehlungen oder Unterlassungen waren zugesichert, sofern sie nicht strafrechtlich eine Relevanz hatten.

Aktion war ein Erfolg

Die Aktion «Altlasten-Erhebung» war ein Erfolg. Sie sensibilisierte die Mitarbeitenden für die neue Sicherheitsphilosophie und für die verstärkte Rolle des BAZL als professionelle, starke und durchsetzungsfähige Aufsichtsbehörde für die Sicherheit der Luftfahrt in der Schweiz. Sie zeigte aber auch, dass die BAZL-Experten – wie vermutet – auch in der Vergangenheit professionell, verantwortungs- und sicherheitsbewusst gearbeitet hatten. Keine einzige der «Selbstanzeigen» handelte von Entscheidungen, die zu einer grossen Gefährdung der Sicherheit geführt hätten. Keiner der im Nachhinein als falsch gemeldeten Ermessensentscheidungen zwang zu Sofortmassnahmen. Die Erkenntnisse aus der Aktion «Altlasten-Erhebung» brachten dafür wichtige Front-Erkenntnisse für das Projekt Topas. Die überwiegende Mehrzahl der gemeldeten Ereignisse hatte mit fehlenden Ressourcen für die Sicherheitsaufsicht zu tun.

Topas, das zeigte die Auswertung der Umfrage, handelt von dem, was die Arbeit der BAZL-Sicherheitsexperten in der Vergangenheit erschwert hat. Die Altlasten-Erhebung hat sich damit für alle Beteiligten gelohnt.



Überwachen –
Kerngeschäft
prüfen –
Sicherheitsaufsicht als
durchsetzen
gelebte Topas-Praxis

Mit Topas werden die Grundlagen für das «neue BAZL» geschaffen. Ein Auftrag lautete 2003 aber auch: Die Sicherheitsaufsicht ist wo nötig sofort zu verstärken. An der «Front» wurde der Auftrag umgesetzt – mit mehr Audits und mehr Inspektionen.

Das Projekt Topas hat 2003 der Arbeit im Amt den Stempel aufgedrückt. Doch darunter durfte das Tagesgeschäft im Kernbereich Sicherheitsaufsicht nicht leiden. Im Gegenteil: Die Aufsichtsfunktion wurde schon vor und dann auch während den Arbeiten am Projekt Topas verstärkt. Das zeigen ein paar trockene Zahlen aus den Arbeitsheften der BAZL-Mitarbeitenden an der «Front». Die Audits in schweizerischen Flugbetrieben wurden 2003 verdoppelt – von 16 auf 32. Die Audits bei Flugschulen stiegen von fünf auf neun, bei Unterhaltsbetrieben von 163 auf 173. Zwei weitere Zahlen noch zu diesem Thema: In einer einzigen Woche Mitte September haben BAZL-Inspektoren 48 Inspektionen, Audits und Zertifizierungen durchgeführt – mit einem «Ressourceneinsatz» von 120 Arbeitstagen. Ein Blick auf einige Arbeitsfelder der Sicherheitsinspektoren in dieser einen Woche zeigt, wie weit gefächert das Kerngeschäft Sicherheitsaufsicht ist: ein Flugsimulator war zu zertifizieren; Exportprüfungen von Linienflugzeugen stand in der Agenda; Fluglehrerprüfungen waren zu überwachen; auf einem Flugplatz wurde die Notfallübung inspiziert.

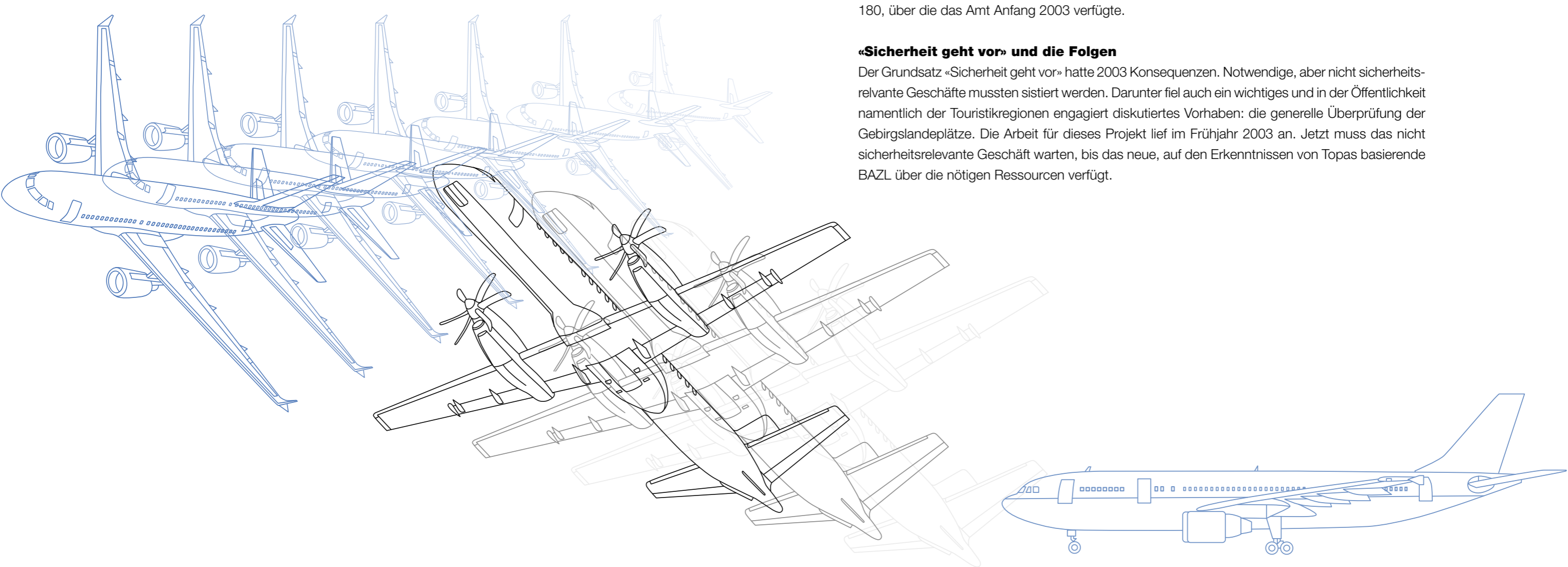
Mit den Ressourcen am Anschlag

Neben diesem Alltagsgeschäft beschäftigten auch zwei ausserordentliche, mit grosser öffentlicher Anteilnahme verfolgte Geschäfte des schweizerischen Luftverkehrsjahres die Sicherheitsprofis im Amt intensiv. Die Südanflüge auf Piste 34 in Zürich wurden auf ihre Sicherheit überprüft – und freigegeben. Die Arbeit des BAZL hielt auch der kritischen Überprüfung durch eine britische Spezialfirma stand. Das zweite grosse und mit viel publizistischer und politischer Aufmerksamkeit begleitete Geschäft betraf Lugano. Bei der vertieften Abklärung des Instrumentenanflug-Verfahrens stiess das Amt auf Probleme auf dem Tessiner Flughafen. Das Ergebnis der Sicherheitsüberprüfung führte zur Verfügung, dass das ganze Anflugverfahren in Lugano von Grund auf saniert werden muss.

Die ausserordentlich aufwändigen Fälle Zürich und Lugano, die verstärkte Sicherheitsüberprüfung aufgrund der NLR-Empfehlungen und die intensive Arbeit am Projekt Topas brachten die Mitarbeitenden im Amt an die Grenze der Belastbarkeit, und es wurde die Leistungsgrenze des «alten BAZL» deutlich aufgezeigt. Eine Erkenntnis, die nicht neu ist, aber in diesem Jahr eindrücklich bestätigt wurde: Sicherheit ist nicht zum Nulltarif zu haben. Die Ressourcenerhebung im Rahmen von Topas zeigte den Personalbedarf für das «neue BAZL»: Rund 260 Stellen anstatt deren knapp 180, über die das Amt Anfang 2003 verfügte.

«Sicherheit geht vor» und die Folgen

Der Grundsatz «Sicherheit geht vor» hatte 2003 Konsequenzen. Notwendige, aber nicht sicherheitsrelevante Geschäfte mussten sistiert werden. Darunter fiel auch ein wichtiges und in der Öffentlichkeit namentlich der Touristikregionen engagiert diskutiertes Vorhaben: die generelle Überprüfung der Gebirgslandeplätze. Die Arbeit für dieses Projekt lief im Frühjahr 2003 an. Jetzt muss das nicht sicherheitsrelevante Geschäft warten, bis das neue, auf den Erkenntnissen von Topas basierende BAZL über die nötigen Ressourcen verfügt.



Das BAZL und die Zivilluftfahrt im Jahr

2003

Januar

Das BAZL schreitet nicht ein gegen die vom Flughafen Zürich angekündigte Erhöhung der Passagiergebühren um 11,5 auf 36 Franken für Lokal- und um 4,5 auf 20 Franken für Transferpassagiere. Das Amt verlangt jedoch, dass der Flughafen die per Anfang April geplante Anhebung der Tarife verschiebt bis zur Inbetriebnahme des «Dock Midfield» im Herbst.

Februar

Es gibt keine Nachverhandlungen zwischen der Schweiz und Deutschland zum Luftverkehrs-Staatsvertrag. Die beiden Verkehrsminister Leuenberger und Stolpe finden an einem Sondierungsgespräch keine Annäherung ihrer Standpunkte.

März

Nachdem er in der Wintersession 2002 das Geschäft für zusätzliche Abklärungen an seine Kommission für Verkehr- und Fernmeldewesen zurückgewiesen hatte, lehnt der Ständerat den Staatsvertrag mit 30:13 Stimmen ab. Der Bundesrat muss damit Deutschland das Nichtzustandekommen des Vertrages notifizieren.

Die kanadische Flugunfalluntersuchungsbehörde veröffentlicht den Schlussbericht zum Absturz des Swissair-Fluges SR 111 vom September 1998 bei Halifax. Trotz akribischer Untersuchungen konnte die Ursache für das hinter dem Cockpit ausgebrochene Feuer nicht mit letzter Gewissheit ermittelt werden. Das BAZL hat rund 50 im Verlauf der Untersuchung und mit Bezug auf das Unglücksmodell, eine McDonnell Douglas MD-11, erlassene Sicherheitsempfehlungen übernommen, wodurch sie für Swissair beziehungsweise Swiss verbindlich wurden.

April

Deutschland reagiert auf das Nein der Schweiz zum Staatsvertrag: Das Verkehrsministerium

erlässt eine verschärfte Verordnung, die eine um zwei Stunden ausgedehnte Nachtruhe vorsieht. Neu dürfen zwischen 21 und 7 Uhr unter der Woche keine Anflüge auf Zürich mehr über süddeutsches Gebiet führen. Um einen Betriebsunterbruch während diesen zwei Stunden zu vermeiden, beantragt der Flughafen eine provisorische Änderung des Betriebsreglements, die das BAZL nach kurzer Konsultation der betroffenen Kantone genehmigt. Die Anflüge können von Osten her abgewickelt werden. Gleichzeitig kündigt Deutschland eine eingeschränkte Ausnahmeklausel auf Juli an.

Mai

Der Bundesrat ruft wegen den einschränkenden Massnahmen Deutschlands für den Flughafen Zürich die EU-Kommission an, da die neue Situation für die Schweiz wesentlich ungünstiger ist als der Staatsvertrag. Im Hinblick auf die Verschärfung der Ausnahmeregelung beantragt der Flughafen beim BAZL die Freigabe von Südanflügen, wiederum um zu bestimmten Zeiten nicht Betriebsunterbrüche zu riskieren.

Juni

Das BAZL heisst die Einführung der Südanflüge auf dem Flughafen Zürich gut, da Alternativen für einen Betrieb ohne Einschränkungen fehlen. Aus technischen Gründen werden die Südanflüge allerdings erst ab Oktober 2003 möglich sein. In Verhandlungen auf Ministerebene gelingt es, Deutschland von der Verschärfung der Ausnahmeregelung bereits per Mitte Juli abzubringen. Sie wird nun wirksam mit der Einführung der Südanflüge Ende Oktober. Die Schweiz verpflichtet sich im Gegenzug zu einem Terminplan, der bis Oktober 2004 die etappenweise Installation eines Instrumentenlandesystems (ILS) auf der Südpiste 34 vorsieht. Deutschland kündigt weiter an, die Warteräume Ekrit und Saffa, die teilweise über seinem Hoheitsgebiet liegen, per Februar 2005 aufzuheben.

Juli

Die USA verlangen als Folge der Terroranschläge vom 11. September 2001 von Fluggesellschaften freien und automatisierten Zugriff auf Passagierdaten. Zur Regelung eines möglichen Zugriffs auf Daten von Schweizer Fluggesellschaften finden erste Konsultationen zwischen den Schweizer und den US-Behörden statt. Die Schweizer Gesellschaften müssen weiterhin keine Daten liefern.

August

Eine Überprüfung des Anflugverfahrens auf den Flughafen Lugano hat ergeben, dass Anflüge ausserhalb der internationalen Normen erfolgen. Das BAZL präsentiert eine Reihe von Massnahmen, mit denen das Verfahren wieder mit den Vorgaben konform werden soll. Dies hat zur Folge, dass diverse Flugzeugtypen nicht mehr in Lugano landen können.

Nach Absprache mit dem UVEK stellt André Auer seinen Posten als BAZL-Direktor zur Verfügung. Interimistisch übernimmt Max Friedli, Direktor des Bundesamtes für Verkehr (BAV), die Leitung des BAZL.

September

Um konsensfähige Vorschläge für ein künftiges Betriebskonzept des Flughafens Zürich zu finden, initiiert das UVEK ein Mediationsverfahren. Darin einbezogen werden sollen Vertreter des Bundes, der Kantone, des Flughafens Zürich, von Swiss und Skyguide. Bis zum Abschluss der Mediation wird es kein definitives neues Betriebsreglement für den Flughafen geben.

Oktober

Das BAZL ordnet die Anpassungen des Anflugverfahrens für Lugano in zwei Etappen an. Die eine wird auf Anfang November 2003 wirksam und reduziert die Abweichungen von den internationalen Normen. Die zweite tritt zwei Jahre

später in Kraft und behebt die Differenzen zu den Normen vollständig. Dieses Vorgehen trägt der Sicherheit wie auch der wirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens für das Tessin Rechnung.

Das BAZL gibt nach einer umfangreichen Sicherheitsüberprüfung die Südanflüge auf den Flughafen Zürich frei.

November

Das BAZL und das deutsche Verkehrsministerium präzisieren die Anwendung der Ausnahmeklausel aus der deutschen Verordnung für Anflüge auf Zürich. Dadurch lassen sich häufige Konzeptwechsel während den deutschen Sperrzeiten vermeiden.

Dezember

Das BFU veröffentlicht den Untersuchungsbericht des Absturzes einer Crossair-Maschine vom Januar 2000 bei Nassenwil. Das BAZL hat die meisten der erlassenen Sicherheitsempfehlungen umgesetzt.

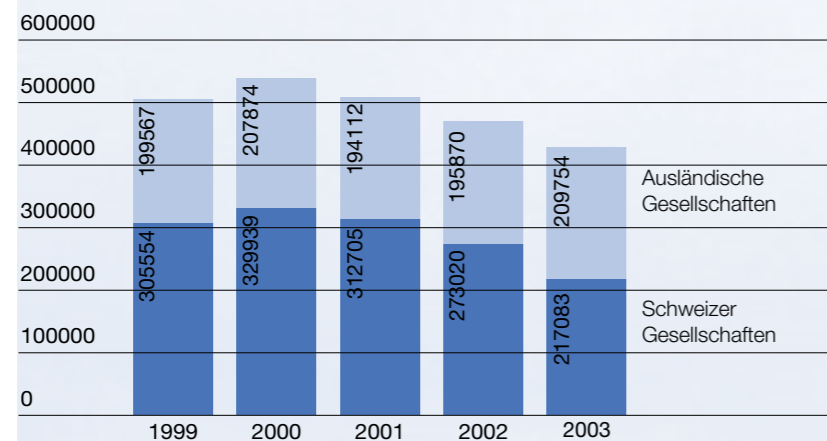
Die EU lehnt die Klage der Schweiz gegen die deutschen Beschränkungen der Anflüge auf den Flughafen Zürich ab. Die Landesregierung zieht den Entscheid an den Europäischen Gerichtshof weiter. Sie ist unverändert der Meinung, dass die deutsche Verordnung unverhältnismässig und diskriminierend ist.

Der Bundesrat wählt den Basler Bauingenieur Raymond Cron zum neuen Direktor des BAZL. Er wird seine Stelle im Frühling 2004 antreten.

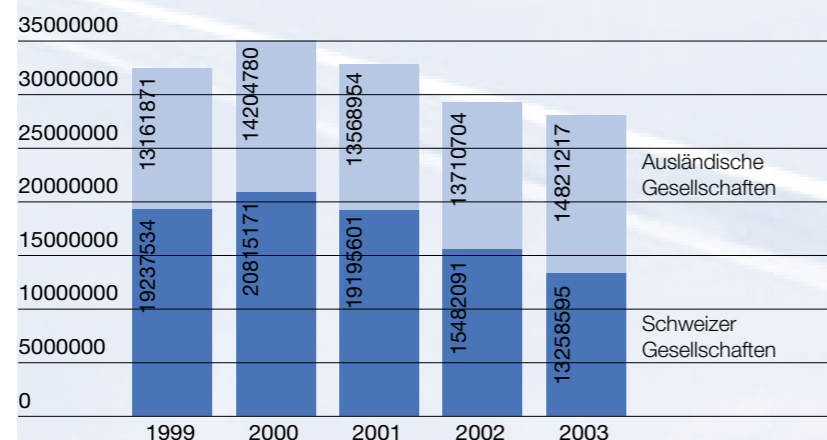
Der Flughafen Zürich reicht das Gesuch ein für ein vorläufiges Betriebsreglement. Es fasst die provisorischen Änderungen der letzten Jahre zusammen und soll bis zum Abschluss der Mediation gültig sein.

**Zahlen
Schweizer
und Fakten**
Luftverkehr 2003

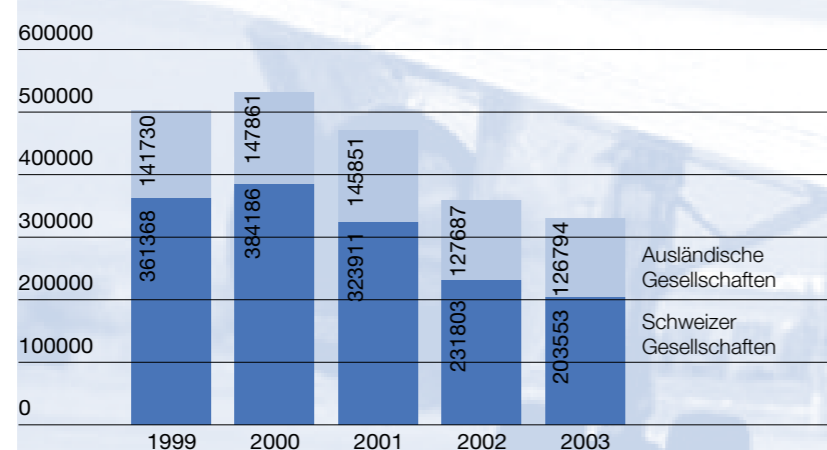
Flugbewegungen



Passagiere



Fracht und Post (t)



Flugplätze

	1999	2000	2001	2002	2003
Landesflughäfen	3	3	3	3	3
Regionalflughäfen	8	10	10	10	10
Flugplätze	39	44	44	44	44
Helikopterflugfelder	25	26	26	26	26

Unternehmungen

	1999	2000	2001	2002	2003
Linienfluggesellschaften	5	5	5	2	2
Nichtlinienfluggesellschaften	162	172	182	169	150
Unterhaltsbetriebe	92	94	91	89	87
Flugschulen	150	149	147	138	150

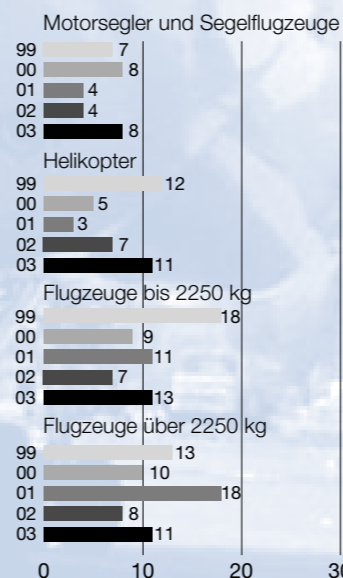
Luftfahrzeugregister

	1999	2000	2001	2002	2003
Flächenflugzeuge	2011	2014	2024	1992	1952
Helikopter	246	254	266	265	280
Motorsegelflugzeuge	232	246	252	260	259
Segelflugzeuge	1033	1024	1028	1016	1000
Ballone	493	504	492	490	474
Luftschiffe	6	6	5	7	7

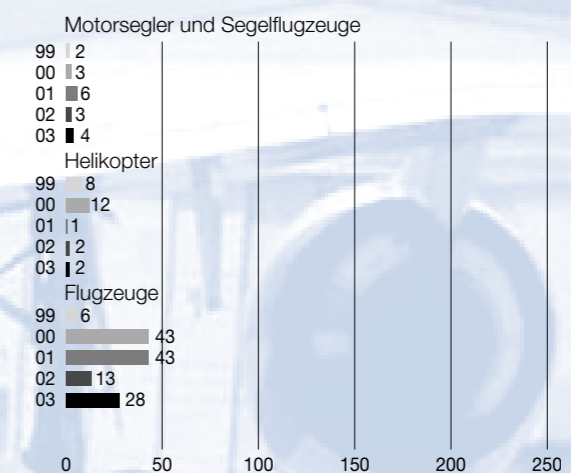
Anzahl gültige Ausweise

	1999	2000	2001	2002	2003
Privatpilot/in	6751	6792	6336	6294	6673
Berufspilot/in	1384	1421	1396	1399	1190
Linienpilot/in	2036	2223	2160	2185	2094
Helikopterpilot/in	1039	1008	951	950	980
Segelflugzeugpilot/in	3181	3145	3040	2977	2871
Ballonfahrer/in	456	449	451	427	394
Anerkennungen von ausländischen Ausweisen	560	420	287	196	80
Bordtechniker/in	42	14	14	16	11
Bordradiotelefonist/in	32	30	30	30	28

Flugunfälle



Tote durch Flugunfälle



Anzahl Passagiere auf Direktflügen aus der Schweiz nach Kontinenten

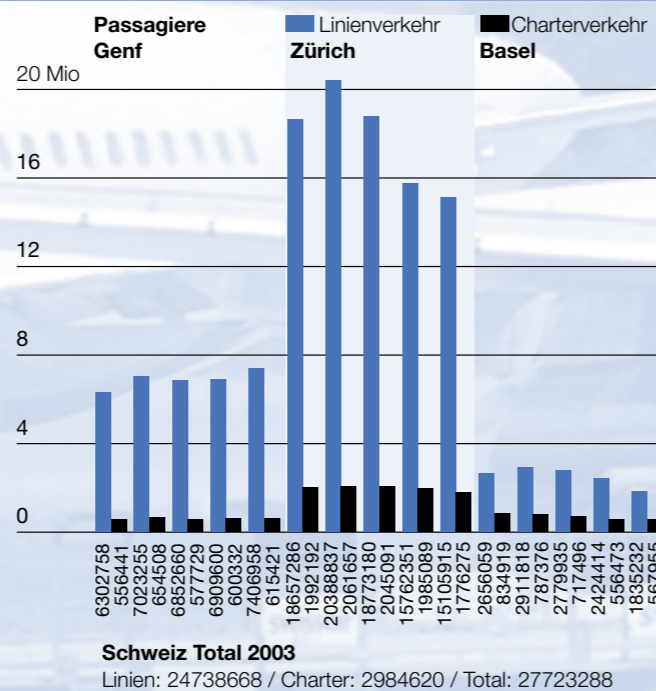
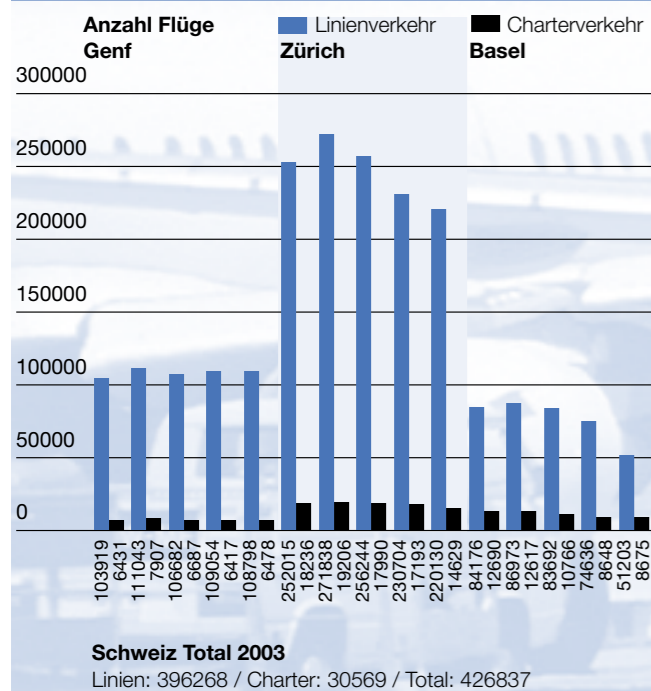


Anzahl Passagiere auf Direktflügen aus der Schweiz nach Ländern in Europa

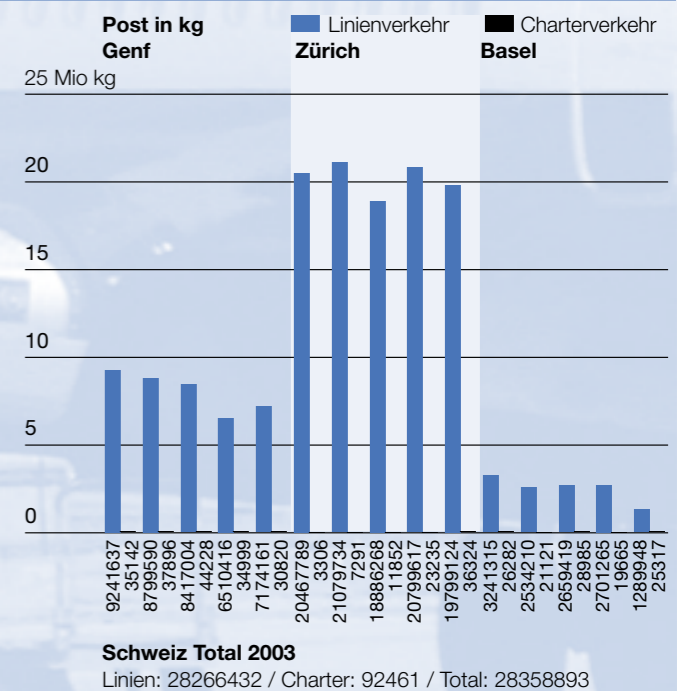
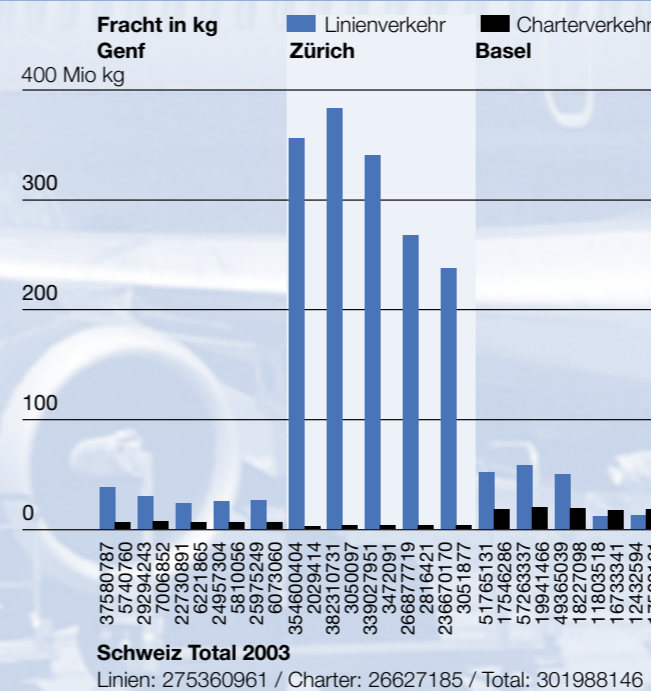
nach	1999	2000	2001	2002	2003
Albanien	24409	30835	27522	22604	4582
Belgien	331852	386482	374181	287164	290167
Bulgarien	24312	25394	26444	29123	28963
Dänemark	250330	270017	275378	260281	229581
Deutschland	1568564	1714305	1659146	1445372	1604625
Finnland	98305	102224	97886	69408	73419
Frankreich	1497611	1668152	1494941	1408758	1396830
Griechenland	400262	421106	387751	365260	347895
Grossbritannien	1816753	1959922	1912217	1987486	2067503
Holland	521654	600489	553360	536374	512137
Irland	69669	57294	37340	40572	59516
Island	4605	3502	3266	3012	3828
Italien	667367	765964	691099	539863	543310
Jugoslawien	24445	170910	241485	234902	1807
Kroatien	39021	38494	38436	31699	28334
Luxemburg	54149	62888	55667	43119	41558
Malta	52307	52285	50103	29927	30460
Mazedonien	169957	150382	72758	80538	70937
Norwegen	64924	73240	78461	51301	34494
Oesterreich	485685	501159	455543	397466	381069
Polen	82685	107227	101870	83164	75013
Portugal	336316	359585	329246	302481	276987
Rumänien	66884	66949	62643	59568	37664
Russische Föderation	117622	136195	141582	127489	146037
Schweden	216547	247814	212911	177354	153250
Schweiz	1576194	1539465	1383452	1000145	831148
Serbien/Montenegro					236775
Slowakei	1275	8	123	5311	8632
Slowenien	41043	38567	31745	23379	26121
Spanien	1309734	1412812	1328908	1188200	1087564
Tschechien	133493	133858	126717	100253	85025
Türkei	286113	356637	376315	364480	359693
Ukraine	32175	36532	34893	25032	26936
Ungarn	129145	138812	123727	93467	103815

Die
schweizerische
Zivilluftfahrt
2003

Linien- und Charterverkehr 1999–2003



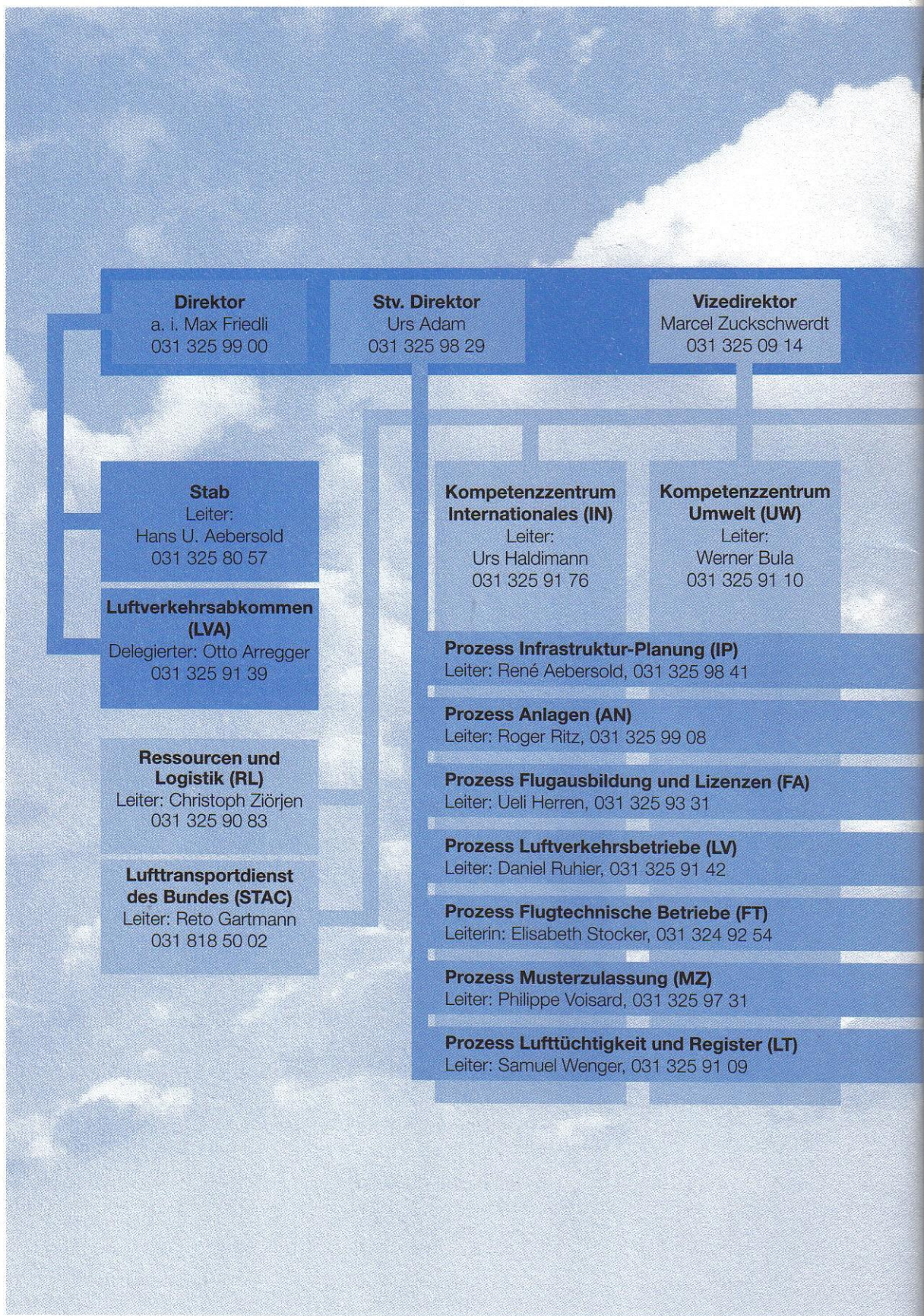
Linien- und Charterverkehr 1999–2003



Organigramm

des BAZL

22



Geschäftsleitung

Kompetenzzentrum Recht (RE)

Leiter:
Peter Krüger
031 325 90 92

Kompetenzzentrum Aviatic (AV)

Leiter:
Jean-Rodolphe Willi
031 325 91 84



Kunden

