

Schweizer  
Zivilluftfahrt 2005



Dynamik zwischen Himmel und Erde

Schweizer Zivilluftfahrt 2005

Dynamik zwischen Himmel und Erde



<b>Editorial</b>	<b>3</b>
Das «neue» BAZL hat abgehoben	
<b>Politischer Auftrag</b>	<b>4</b>
Sicherheit, Erreichbarkeit und internationale Vernetzung	
<b>Neue Struktur und neue Prozesse im BAZL</b>	<b>6</b>
Ready for take-off – in eine erfolgreiche Zukunft	
<b>«Safety first»</b>	<b>8</b>
Sicherheitsmanagement für eine proaktive Luftfahrtaufsicht	
<b>Bericht des Bundesrates über die Luftfahrtpolitik</b>	<b>10</b>
Weltweite und nachhaltige Verkehrsanbindung	
<b>Die Schweizer Luftfahrt und die EU</b>	<b>12</b>
Herausforderungen in der Politik und im Markt	
<b>Rückblick 2004</b>	<b>14</b>
«Safety first» im «neuen» BAZL	
<b>Zahlen und Fakten</b>	<b>16</b>
<b>Organigramm BAZL</b>	<b>20</b>





### **Das «neue» BAZL hat abgehoben**

Der 3. Januar 2005 war ein historischer Tag nicht nur für das BAZL, sondern für die gesamte Zivilluftfahrt in der Schweiz. An jenem Montag nahm das Amt die Arbeit in den neuen Strukturen auf. Nach rund einjähriger «Generalüberholung» in Form einer umfassenden Reorganisation präsentierte sich das BAZL in einer zukunftstauglichen und europakompatiblen Form mit klar getrennten Bereichen für Sicherheit und Luftfahrtentwicklung.

Mit der neuen Struktur haben wir einerseits den Empfehlungen aus dem Bericht des holländischen Instituts für Luft- und Raumfahrt NLR Rechnung getragen, andererseits haben wir während der Reorganisation alle Prozesse überprüft und im Rahmen eines prozessorientierten Managementsystems neu definiert. Sämtliche Amtshandlungen von der Erteilung einer Pilotenlizenz über den Eintrag eines Luftfahrzeuges ins Schweizer Register bis hin zur Inspektion der Zusammenarbeit einer Cockpit-Crew erfolgen jetzt nach einheitlichen und standardisierten Abläufen.

Dank diesen Instrumentarien kann das BAZL seine Rolle effizienter und effektiver wahrnehmen. Eine Rolle, die eine dreiteilige ist: Erstens ist das BAZL Aufsichtsbehörde über die Akteure der schweizerischen Zivilluftfahrt, zweitens gestaltet es die nationale

Luftfahrtpolitik mit, und drittens wirkt das Amt als Regulator sowohl im Sicherheits- wie auch im Bereich Luftfahrtpolitik. Unter Regulator verstehen wir dabei einerseits die Umsetzung von internationalen Normen in konkrete national gültige Vorgaben sowie andererseits die Ausgestaltung des schweizerischen Luftfahrtsrechts.

Noch nicht abgeschlossen ist mit der angepassten Struktur und den neuen Prozessen der kulturelle Wandel. Die strikte Trennung von Sicherheit und Luftfahrtpolitik, die Güterabwägung zwischen Sicherheit und wirtschaftlichen Aspekten nach dem Motto «Safety first» – all dies muss sich in den Köpfen und vor allem den Herzen der Mitarbeitenden des BAZL, aber auch bei den Akteuren in der Industrie erst noch festigen.

Das «neue» BAZL hat abgehoben und befindet sich im Steigflug. Ich bin überzeugt, dass wir bald die Reiseflughöhe erreicht haben werden. Dies wird dann der Fall sein, wenn wir sowohl in der Industrie wie auch in der Politik und der Öffentlichkeit durch unser Tun und Wirken als unabhängige, berechenbare und kompetente Behörde anerkannt werden.

Raymond Cron, Direktor BAZL



Die Aufsicht über die Luftfahrt ist in der Schweiz Bundessache. Der Bundesrat hat die Ausübung dieser Aufgabe via entsprechende gesetzliche Grundlagen dem BAZL übertragen. In Umsetzung dieses Auftrages strebt das BAZL einen im europäischen Vergleich hoch stehenden Sicherheitsstandard und eine nachhaltige Entwicklung der schweizerischen Luftfahrt an. Das Amt hat also quasi zwei «Hüte» auf: jenen der Aufsichtsbehörde im Sicherheitsbereich und jenen der luftfahrtpolitischen Fachbehörde. In beiden Bereichen übt das Amt auch die Funktion des Regulators aus.

**Drei Hauptaufgaben**

Gestützt auf den gesetzlichen und den politischen Auftrag hat sich das BAZL eine Strategie gegeben, die sich schwergewichtig an drei Zielen orientiert:

Erstens sorgt es als unabhängige Aufsichtsbehörde für einen im europäischen Vergleich hoch stehenden Sicherheitsstandard in der schweizerischen Zivilluftfahrt. Zweitens fördert das Amt die hiesige Zivilluftfahrt unter Berücksichtigung der drei Aspekte der Nachhaltigkeit (ökonomisch, ökologisch und sozial). Durch die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der schweizerischen Luftfahrt trägt das BAZL zu einem attraktiven, bedarfsgerechten Angebot dieses Wirtschaftssektors bei. Drittens nimmt das Amt eine aktive Rolle in den internationalen Luftfahrtorganisationen ein

und sorgt so dafür, dass die nationalen Interessen der Schweiz dort angemessen Berücksichtigung finden.

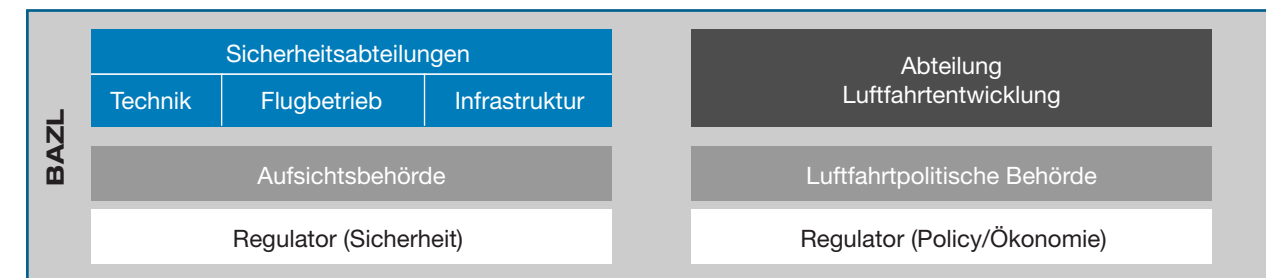
Um diese Ziele effektiv verfolgen zu können, gestaltet das BAZL die Rahmenbedingungen für die schweizerische Zivilluftfahrt mit und bereitet die luftfahrtpolitischen Entscheidungen vor. Es bewilligt und beaufsichtigt Infrastrukturanlagen, Luftfahrtunternehmen, Luftfahrtpersonal und Luftfahrtmaterial der Zivilluftfahrt. Um Verkehrsrechte im internationalen Luftverkehr zu sichern, handelt es mit anderen Staaten bilaterale Luftverkehrsabkommen aus und wendet sie im täglichen Umgang mit ausländischen Fluggesellschaften an. Zudem ordnet das Amt, eng abgestimmt mit anderen europäischen Behörden, Massnahmen zum Schutz der Luftfahrt vor kriminellen Übergriffen an und überwacht sie.

Auf die Strategie und die Ziele abgestimmt, verfügen die Abteilungen und Sektionen des Amtes über eigene, auf ihre spezifische Aufgabe zugeschnittene Strategien sowie Aufträge. Ob die Sektion Wirtschaftsfragen in der Abteilung Luftfahrtentwicklung, die Sektion Entwicklung und Herstellung in der Abteilung Sicherheit Flugtechnik, die Sektion Aufsicht Flugbetrieb in der Abteilung Sicherheit Flugbetrieb, die Sektion Flugsicherung in der Abteilung Sicherheit Infrastruktur oder der Direktionsstab – jede Organisationseinheit des BAZL hat klar umschriebene Verantwortlichkeiten. (Näheres dazu findet sich im Organigramm auf der BAZL-Website: [www.aviation.admin.ch](http://www.aviation.admin.ch)) Durch eine umfassende, rollende strategische Planung ist das Amt weiter in der Lage, sich rechtzeitig auf künftige Entwicklungen einzurichten und den Einsatz seiner Mittel beziehungsweise personellen Ressourcen optimal zu steuern.

«Der Bundesrat hat die Aufsicht über die Luftfahrt im gesamten Gebiet der Schweizerischen Eidgenossenschaft. Er übt sie durch das UVEK aus.»  
 «Für die unmittelbare Aufsicht wird beim Departement eine besondere Abteilung, das Bundesamt, gebildet.»

Schweizerisches Luftfahrtgesetz Art. 3

**Funktionsmodell**





## Chance für eine Neuorganisation genutzt

Der im Jahr 2003 veröffentlichte NLR-Bericht riet der Schweiz, der Sicherheit des Luftverkehrs eine höhere Priorität beizumessen, das heisst, die Aufsicht über die Protagonisten zu intensivieren und zu systematisieren. Als Folge davon führte das in erster Linie zuständige BAZL eine umfassende Reorganisation durch. Dabei wurden die Bereiche Sicherheit und Luftfahrtpolitik kon-

sequent voneinander getrennt. Entstanden sind eine Abteilung für Luftfahrtentwicklung und je eine Sicherheitsabteilung für Flugtechnik, Flugbetrieb und Infrastruktur (siehe auch Organigramm auf Seite 20). Die Herausforderung der Reorganisation nutzte das Amt unter seinem neuen Direktor Raymond Cron zugleich als Chance, um auch seine betrieblichen Abläufe neu zu gestalten. Mit einer klaren Strategie, effi-

zienten, einheitlichen und messbaren Prozessen sowie einfachen Schnittstellen und einer starken Sicherheitskultur will das Amt seine Effizienz und Effektivität verbessern. Dank seinem berechenbaren, kompetenten und unabhängigen Handeln soll das BAZL zudem in Zukunft bei den Anspruchsgruppen, der Politik und in der Öffentlichkeit eine hohe Akzeptanz als Behörde geniessen.

## Definition und Erbringung von Leistungen getrennt

Für das ganze Amt wurde die Dienstleistungsarchitektur gänzlich neu festgesetzt. Sie basiert auf den relevanten nationalen und internationalen Normen und definiert die Aktivitäten für alle Leistungsempfänger des BAZL in der Aviatik. Die notwendigen Prozesse, um die Leistungen gemäss Auftrag optimal zu gewährleisten, sind zudem klar voneinander getrennt: Die leistungsdefinierenden Prozesse umfassen die Aufgaben des Regulators, die Entwicklung der Rechtsgrundlagen sowie die kontinuierliche Verbesserung des Managementsystems. Leistungserbringende Prozesse sind hingegen die Teilaufgaben und Einzelschritte, die in ihrer Gesamtheit die Zulassungen zur Luftfahrt ermöglichen (Lizenzen und Bewilligungen) und die Aufsicht über die Akteure der Luftfahrt sicherstellen (Inspektionen und Audits).

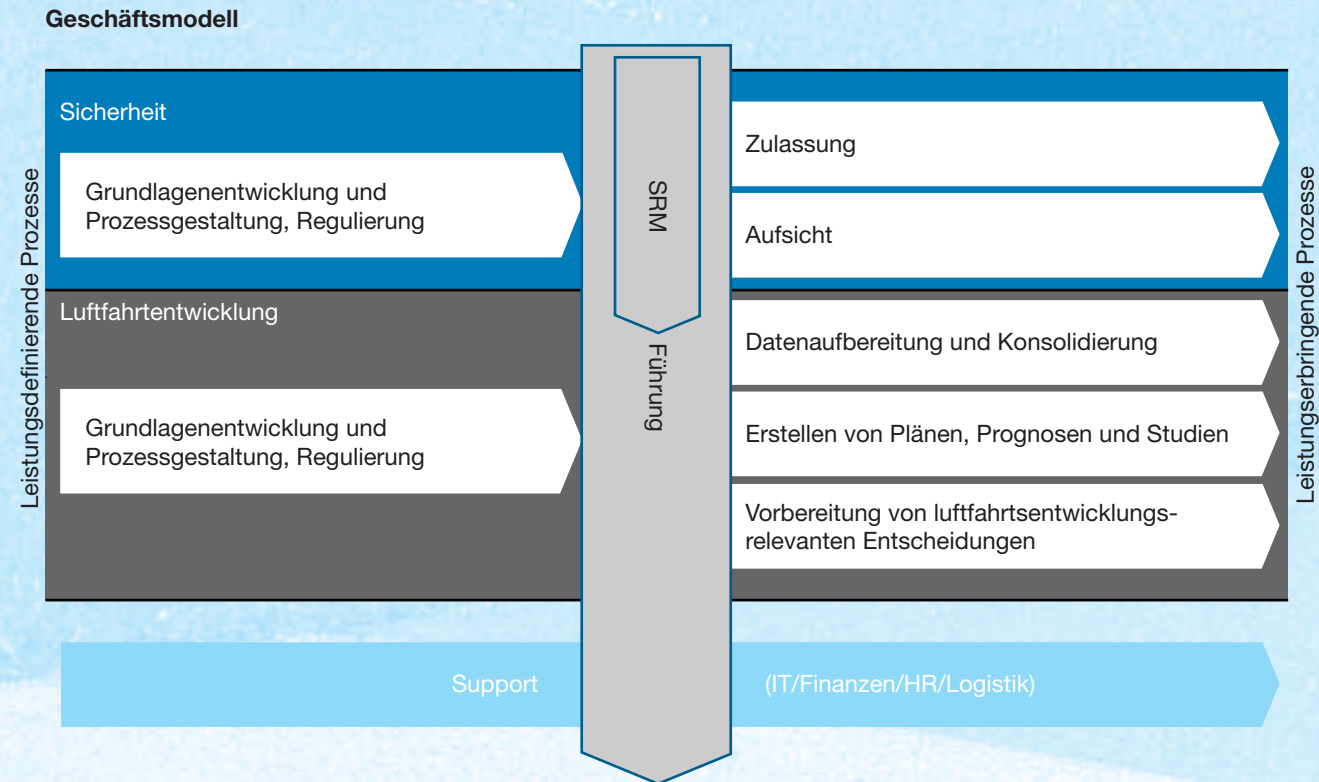
Jeder Schritt in der Prozesskette ist dabei einer oder mehreren Fachkompetenzen fest zugeordnet. Innerhalb der Prozesskette sind zudem Meilensteine gesetzt, die erreicht werden müssen, bevor die nächsten Schritte eingeleitet werden können. Platz gefunden in der neuen Prozesslandschaft des BAZL hat aber auch die Regulator-Funktion des Amtes, das heisst die Definition jener Spielräume, welche eine Aufsichtsbehörde bei der Umsetzung der verschiedenen internationalen Normen in nationale Spielregeln hat.

## Prozesse von klaren Prinzipien bestimmt

Klare Prinzipien bestimmen und leiten sämtliche Prozesse, welche die Dienstleistungen sowohl in der Sicherheit als auch in der Luftfahrtentwicklung ermöglichen. Es sind dies

- die Trennung von Führungs-, leistungsdefinierenden, leistungserbringenden und Supportprozessen (siehe Grafik Seite 6),
- die Einheitlichkeit und Messbarkeit der Prozesse,
- die durchgängige Verantwortung von der Annahme bis zur Erfüllung der Dienstleistung,
- die Nutzung von Synergien durch Kompetenzbündelung,
- die Entflechtung der Aufgaben von Spezialisten und von Generalisten.

Mit diesen Grundlagen ist das BAZL nicht nur organisatorisch, sondern auch instrumentell vorbereitet, um die vielfältigen und teilweise komplexen Herausforderungen der Zukunft angehen zu können.







**«Safety first» im Denken und im Handeln**

Diese Massnahmen sind eingebettet in eine neue Sicherheitskultur, die das BAZL fortschreitend durchdringen und dessen Tätigkeit nachhaltig prägen wird. «Safety first» – Sicherheit vor allem anderen, lautet die Devise. Sie entspricht sowohl dem Auftrag von Seiten der Politik als auch der berechtigten Erwartung der Öffentlichkeit.

Ausdruck dieser Sicherheitskultur sind der Wandel des Amtes vom analysierenden, eher statischen Kontrollorgan hin zur vorausschauenden, proaktiven Aufsichtsbehörde in der Schweizer Luftfahrt sowie der Aufbau eines umfassenden Sicherheits- und Risikomanagements im BAZL. Das Amt muss in sämtlichen Bereichen, in denen es als Aufsichtsbehörde tätig ist, über fachliche Kompetenz sowie Unabhängigkeit von den Akteuren in der Aviatik verfügen. Und es muss schleichende Risiken und Tendenzen, die das Sicherheitsniveau verschlechtern könnten, rechtzeitig erkennen und geeignete Gegenmassnahmen ergreifen. Ein so verstandenes Sicherheits- und Risikomanagement wird zu einem zentralen Steuerungs- und Kontrollinstrument, damit künftig die grösstmögliche Sicherheit ganzheitlich, über die Bereiche Flugtechnik, Flugbetrieb und Infrastruktur hinweg, erhalten werden kann.

**Handlungsbedarf aufgedeckt**

Infolge verschiedener Unfälle hatte das UVEK im Juli 2002 das holländische Luft- und Raumfahrtinstitut NLR damit beauftragt, einen Bericht über das Sicherheitssystem in der schweizerischen Zivilluftfahrt zu erstellen. Der Bericht zeigte bezüglich der Sicherheit im Luftfahrtsystem Schweiz Handlungsbedarf sowohl bei den Behörden wie auch bei der Industrie auf. Eine Reihe von Empfehlungen zielte darauf ab, dass die Schweizer Luftfahrt einen im europäischen Vergleich hoch stehenden Sicherheitsstandard wieder erreichen und erhalten kann. Die Projekte, die aus diesen Empfehlungen hervorgegangen sind, werden tatkräftig und sukzessive vorangetrieben. Erste Massnahmen, so die Reorganisation des BAZL und die Neudefinition der Dienstleistungen und Abläufe, wurden bereits in die Tat umgesetzt.

Dem Motto «Safety first» verschafft das BAZL dadurch Nachachtung, dass es die internationalen Sicherheitsstandards in der Praxis konsequent durchsetzt. Bei diesen Standards handelt es sich um die anerkannten Regeln der Technik. Ein höheres Mass an Sicherheit lässt sich erreichen durch die Anwendung von Normen, die dem Stand der Technik (Best Practice) entsprechen. Wo sachlich angezeigt und wirtschaftlich tragbar, wendet das BAZL – sofern das Gesetz den notwendigen Spielraum enthält – mit Blick auf die Optimierung der Sicherheit Normen gemäss dem Stand der Technik an.

**SRM, eine Stabs- und Koordinationsstelle**

Eine zentrale Rolle in den künftigen Sicherheitsaktivitäten des BAZL spielt der Bereich Sicherheits- und Risikomanagement (SRM). SRM unterstützt und berät als Stabsstelle den Direktor in der Koordination und Steuerung sämtlicher sicherheitsrelevanter Belange. Er erfasst und analysiert Ereignisse, welche die Flugsicherheit (Safety) betreffen oder beeinflussen, und gibt Empfehlungen zuhanden der Sicherheitsabteilungen ab. SRM führt und aktualisiert eine Risikodatenbank und koordiniert die Risikobeurteilung amtsweit.

**Systematischer Umgang mit Sicherheitsrisiken**

Was bedeutet Sicherheits- und Risikomanagement? Der Begriff meint einen systematischen, expliziten und umfassenden Prozess, um mit Sicherheitsrisiken umzugehen. Dieser Prozess befähigt eine Organisation, Sicherheitsprobleme vorwegzunehmen und anzugehen, bevor diese zu Vorfällen oder Unfällen führen. Er umfasst insbesondere eindeutig geregelte und nachvollziehbare Verantwortlichkeiten, eine aktiv gelebte Sicherheitskultur sowie die erforderliche Kompetenz und die stetige Weiterbildung aller am Prozess beteiligten Mitarbeitenden. Ferner sind wirksame und effiziente Kommunikationswege und -mittel, um sicherheitsrelevante Sachverhalte weiterleiten und weiterbearbeiten zu können, sowie die gute Koordination der Tätigkeiten mit jenen der anderen Luftfahrtakteure erforderlich.

Für die nächsten Jahre hat sich das BAZL hohe SRM-Ziele gesteckt. Sie betreffen vorab die Erkennung und Aneignung noch fehlender Kernkompetenzen und den Aufbau von methodischem Wissen sowie die Definition, Implementierung bzw. Systematisierung von Abläufen und Aufsichtstätigkeiten.



Nach über 50 Jahren hat der Bundesrat im Dezember 2004 mit dem Bericht über die Luftfahrtpolitik Schweiz wieder eine Standortbestimmung in der zivilen Aviatik des Landes vorgenommen. Der Bericht beinhaltet eine umfassende Darstellung der derzeitigen Situation inklusive einer Problemanalyse und präsentiert die Handlungsstrategien des Bundesrates für die Zukunft zuhanden des Parlaments. Die Haltung des Bundesrates kommt im Weiteren in Leitsätzen zu den Bereichen Luftverkehr, Flugplätze, Flugsicherung, Luftfahrtindustrie und -ausbildung zum Ausdruck. Nachdem das Parlament den Bericht in der Sommersession 2005 zur Kenntnis genommen hat, geht es darum, zur Umsetzung der Handlungsstrategien diverse bestehende Gesetze und Verordnungen anzupassen.

### **Internationale Anbindung als Standortfaktor**

Im Bericht setzt sich der Bundesrat für eine zusammenhängende, umfassende und prospektive Luftfahrtpolitik ein – allerdings innerhalb des Rahmens der Nachhaltigkeit. Oberstes Ziel der schweizerischen Luftfahrt ist die Sicherstellung einer optimalen Anbindung der Schweiz an die europäischen und weltweiten Zentren. Der Bundesrat hält auch unmissverständlich fest, dass der schweizerischen Luftfahrt eine herausragende volkswirtschaftliche Bedeutung zukommt. Sie ist sowohl ein Element der Aussenwirt-



schaftspolitik als auch ein zentraler Standortfaktor. Deshalb spricht sich der Bundesrat für eine Förderung der Wettbewerbsfähigkeit der schweizerischen Luftfahrt aus.

### **Sicherheit: Staat muss vermehrt eingreifen**

Zu Zeiten der reglementierten und monopolisierten Märkte genoss die Schweizer Zivilluftfahrt einen aussergewöhnlich hohen Sicherheitsstandard. Im Zuge der Liberalisierung nahm das Verkehrsaufkommen stark zu und der Wettbewerb verschärfte sich. Die Liberalisierung machte mit ihren Folgen einen eigentlichen Paradigmenwechsel in der Aufsichtsphilosophie erforderlich. Der Staat muss heute vermehrt regelnd eingreifen. Dabei strebt der Bundesrat, wie er im Bericht betont, einen im europäischen Vergleich hoch stehenden Sicherheitsstandard an. Erreicht werden soll dies aufgrund der Komplexität des Luftfahrtsystems in der Schweiz durch ein Regelsystem, das den Marktteilnehmern, dem BAZL als Aufsichtsbehörde und dem Bundesrat als politisch verantwortliche Behörde klare Rollen, Aufgaben und Verantwortlichkeiten zuweist.

### **Der Bund und seine Rolle bei den Landesflughäfen**

Der Bundesrat vertritt im luftfahrtpolitischen Bericht weiter die Auffassung, dass die Dienstleistungen der Flugsicherung im EU-Vergleich zu wettbewerbsfähigen Preisen angeboten werden müssen. Die Flugplätze

wiederum haben jene baulichen und betrieblichen Voraussetzungen zu schaffen, die es dem Luftverkehr erlauben, seine Dienstleistungen markt- und preisgerecht, aber immer unter Berücksichtigung der Nachhaltigkeit abzuwickeln. In Bezug auf die Landesflughäfen spricht sich die Landesregierung grundsätzlich für eine nachfrageorientierte Entwicklung aus. Zudem prüft der Bundesrat Möglichkeiten, wie der Bund zu mehr Kompetenzen kommen könnte, um seine luftfahrtpolitische Verantwortung sowie seine Interessen und Ziele inskünftig umfassender und direkter wahrnehmen zu können. Eine direkte Trägerschaft der Landesflughäfen durch den Bund schliesst er hingegen aus.

### **Bestmögliche Anbindung durch Schweizer Fluggesellschaften**

Der Bundesrat geht im Bericht weiter davon aus, dass die bestmögliche Anbindung der Schweiz an die europäischen und weltweiten Zentren durch schweizerische Gesellschaften am effektivsten sichergestellt werden kann. Dies trifft auch auf eine von der Lufthansa übernommene Swiss zu. Eine möglichst optimale Anbindung der Schweiz soll durch die Verbesserung der verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen sowie durch eine effiziente, qualitativ hoch stehende und sichere luft- und bodenseitige Infrastruktur gefördert werden.





### EASA-Teilnahme unumgänglich

Als sich die Europäische Gemeinschaft Ende der Neunzigerjahre entschied, eine europäische Zivilluftfahrtinstitution ins Leben zu rufen, wurde rasch klar, dass sich die Schweiz dieser Entwicklung nicht würde verschliessen können. Als aktives Mitglied der vereinigten europäischen Zivilluftfahrtbehörden (Joint Aviation Authorities, JAA) war die Schweiz bis anhin vollständig und gleichberechtigt integriert, wenn es darum ging, technische und operationelle Vorschriften zugunsten der Luftfahrtsicherheit in Europa zu erarbeiten und weiterzuentwickeln. Die JAA-Normen finden denn auch in der Schweiz Anwendung. Mit der Gründung der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) bestanden für das Nicht-EU-Mitglied Schweiz zwei Optionen: entweder seine weit fortgeschrittene Integration in diesem Bereich aufgeben und damit einen ganzen Wirtschaftssektor der europaweiten Isolation aussetzen; oder mit einer frühzeitigen Strategie für eine EASA-Teilnahme ein deutliches Zeichen setzen, um an der Verbesserung der europäischen Flugsicherheit beteiligt zu werden, und damit die schweizerische Luftfahrtindustrie bestmöglich an den europäischen Markt anbinden. Der Bundesrat hat sich klar für den zweiten Weg entschieden und den Eidg. Räten die Teilnahme an der EASA beantragt.

### Mehr Sicherheit und Umweltschutz im Luftverkehr

Die EASA ist mit eigener Rechtspersönlichkeit ausgestattet und in technischen Fragen unabhängig. Sie handelt sowohl verwaltungstechnisch wie auch finanziell autonom und hat 2003 ihre operationelle Tätigkeit aufgenommen. Die Agentur leistet Wesentliches, um in Europa eine hohe Flugsicherheit aufrechtzuerhalten. Ihre Kompetenzen sollen in nächster Zeit von der Zertifizierung von Flugmaterial auf den Betrieb der Luftfahrtunternehmen, die Zulassung des Luftfahrtpersonals sowie die Aufsicht von Flugzeugen aus Drittländern, die in der EU operieren, erweitert werden. Die entsprechenden Regelungen sind zurzeit in Erarbeitung. In einer übernächsten Phase ist geplant, der EASA auch die Zuständigkeit für die Sicherheit auf den Flughäfen und im Luftverkehr (Flugsicherung) zu übertragen. Die EASA soll am Schluss als *die* Agentur für alle Belange der technischen und operationellen Flugsicherheit in Europa fungieren.

Am 3. Dezember 2004 einigten sich die Schweiz und die EU im Grundsatz über die Modalitäten eines Mitwirkens der Eidgenossenschaft. Insgesamt kann das Verhandlungsergebnis über die künftige Teilnahme an der EASA als ausgewogen betrachtet werden. Es entspricht den von der Schweiz gesetzten Zielen und ist in der Substanz praktisch deckungsgleich mit dem Abkommen, das die EWR-Staaten Island und Norwegen ausgehandelt haben. Das Parlament wird im Verlauf des Jahres 2005 über die Teilnahme der Schweiz an der EASA entscheiden.

Da die EASA in den nächsten Jahren weiterhin auf die Unterstützung und das Fachwissen der nationalen Behörden angewiesen sein wird, stellen sich für das BAZL vorderhand keine organisatorischen

Konsequenzen. Ein allfälliger Abbau bei den nationalen Behörden kann erst dann ins Auge gefasst werden, wenn die EASA die Aufsichtsaufgaben effektiv auszuüben in der Lage ist.

### Der Himmel über Europa – und die Schweiz

Ihre geografische Lage im Zentrum Europas macht die Schweiz zu einem Knotenpunkt in der europäischen Flugsicherung. Daher ist ihre rasche Integration in den gemeinsamen europäischen Luftraum (Single European Sky, SES) – ohne Verzögerung gegenüber den EU-Staaten – von grossem Interesse für Europa. Nur so kann das System mit den zu überwachenden Lufträumen, die sich im Gegensatz zu heute nicht mehr weit gehend an den Landesgrenzen orientieren, überhaupt wirkungsvoll in die Tat umgesetzt werden. Durch diese Neueinteilung der Lufträume soll die Verkehrsabwicklung flexibler und einfacher werden, mit positiven Effekten auch auf die Sicherheit.

Für die Schweiz ist die Bewirtschaftung eines eigenen Luftraumblocks über ihrem Staatsgebiet und dem angrenzenden Ausland ein übergeordnetes Ziel. Dies hält der Bericht zur schweizerischen Luftfahrtpolitik fest. Die Schweiz muss den bestmöglichen organisatorischen Rahmen für die Bewirtschaftung eines funktionalen Luftraumblocks erarbeiten.

Dazu gehört unter anderem, dass sie das Gemeinschaftsrecht zum SES bald übernehmen kann.

### Zertifizieren und existieren

Als konkrete Umsetzungsmassnahme des SES steht derzeit vor allem die Zertifizierung der Dienstleistungserbringer in der Flugsicherung im Vordergrund. Sie wird durch die «National Supervisory Authority» (NSA) durchgeführt und muss für die Schweizer Flugsicherung Skyguide bis Herbst 2006 erfolgen.

Das BAZL wird die Funktion als NSA übernehmen und somit dafür verantwortlich sein, dass Skyguide, Meteoschweiz und weitere Dienstleistungserbringer künftig gemäss EU-Kriterien zugelassen und beaufsichtigt werden. Nur so kann es sicherstellen, dass die Dienstleistungen der betroffenen Unternehmen in Europa anerkannt werden. Diese Grundlage ist entscheidend für den erfolgreichen Abschluss von Kooperationen mit ausländischen Partnern mit dem Ziel einer gemeinsamen Bewirtschaftung eines Luftraumblocks. Insofern ist die Zertifizierung eine wichtige Voraussetzung, damit die schweizerischen Dienstleistungserbringer im europäischen Umfeld ihre Existenz sichern und ihre bisherige Rolle behaupten können.





### Ein neues BAZL entsteht

Das Jahr 2004 war intern vom vollständigen Umbau des Amtes geprägt. Die Reorganisation formte das BAZL um: Es besteht neu aus drei Sicherheits- und einer Abteilung für Luftfahrtentwicklung. Die neue Organisationsform kam einerseits dem politischen Auftrag nach, die Bereiche Sicherheit und Luftfahrtentwicklung klar zu trennen, und trug andererseits dem Prinzip «Safety first» Rechnung. Seit 1. Januar 2005 verfügt das Amt über eine moderne Organisationsform. Zugleich wurden sämtliche Amtsprozesse neu definiert. Dadurch kann das BAZL seine Rolle als Aufsichts- und luftfahrtpolitische Fachbehörde in der Schweiz künftig wirkungsvoller wahrnehmen.

Zudem sind das gesamte Kader sowie die Amtsleitung neu besetzt worden: Mit Raymond Cron nahm am 1. Mai ein neuer Direktor auf dem «Pilotensessel» des BAZL Platz. Er löste Max Friedli ab, der das Amt seit September 2003 interimistisch geleitet hatte. Das Kader besteht neu zu je rund einem Drittel aus bisherigen Kaderleuten, von extern kommenden Personen und amtsinternen Nachwuchskräften. Der Personaletat wurde um rund 60 Mitarbeitende erhöht, die vor allem in den Sicherheitsbereichen arbeiten. Die eidgenössischen Räte hatten in der Sommersession 2004 den Antrag des Bundesrates für diesen Ausbau des BAZL-Personals gutgeheissen. Ende 2004 war

rund die Hälfte der zusätzlichen Mitarbeitenden angestellt und hatte die Arbeit aufgenommen.

Dem neuen Leitspruch «Safety first» verschaffte das BAZL im Verlauf des Jahres konsequent Nachdruck. So ordnete es unter anderem auf dem Flughafen Zürich grössere Abstände von startenden und landenden Flugzeugen bei den beiden Nordpisten 14 und 16 an. Dadurch liess sich das Risiko gefährlicher Annäherungen bei Durchstarts vermeiden. Die Flughäfen wies das Amt an, ihre Zugangsvorschriften für den nicht öffentlichen Bereich zu vereinheitlichen und somit Schwachstellen auf einzelnen Flughäfen systematisch auszuräumen. Auch die Bordverpflegungsunternehmen, die auf den Schweizer Flughäfen tätig sind, hielt das BAZL an, ihre Zugangskontrollen zu verbessern, nachdem Inspektionen Sicherheitslücken an den Tag gebracht hatten.

### Chance und Herausforderung

Die Reorganisation stellte für das BAZL nebst einer Chance auch eine grosse Herausforderung dar. Letzteres vor allem deshalb, weil es eine äusserst anspruchsvolle Aufgabe ist, die Umgestaltung einer Organisation und die Behebung erkannter Schwachstellen parallel zu einem komplexen «normalen» Tagesgeschäft durchzuführen. Auch mit den zusätzlichen personellen Mitteln kann dieses Vorhaben nur

gelingen, wenn das Amt bei seiner Tätigkeit klare Prioritäten setzt. Was nicht zwingend zu den Dienstleistungen des BAZL gehört, wird deshalb künftig einer genaueren Analyse in Bezug auf die Machbarkeit unterzogen.

### Gesucht: neues Betriebskonzept für Zürich-Kloten

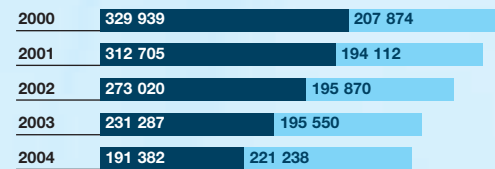
Die Entwicklungen rund um den Flughafen Zürich beschäftigten das BAZL wiederum im vergangenen Jahr. So prüfte das Amt das Gesuch des Flughafens für ein vorläufiges Betriebsreglement. Dieses fasst die provisorischen Änderungen der letzten Jahre zusammen und ist in der vom BAZL teilweise genehmigten Form im ersten Quartal 2005 in Kraft getreten. Daneben wurde eine neue Luftraumstruktur festgelegt und die Verlegung zweier Warteräume von deutschem Hoheitsgebiet in die Schweiz vorbereitet. Deutschland hatte nach der Schweizer Ablehnung des Staatsvertrages angekündigt, die Warteräume im Frühjahr 2005 aufzuheben.

Als Grundlage für ein definitives Betriebsreglement braucht der Flughafen Zürich das «Objektblatt zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt» (SIL). Der Koordinationsprozess zu dessen Erarbeitung kam im November wieder in Gang. Eine erste Runde in den Jahren 2001/2002 war ohne Konsens geblieben. Seither hatte sich der Bund bemüht, die Grundlagen

für das künftige Betriebskonzept in Zürich zu definieren, indem er breite Kreise in ein Mediationsverfahren einbeziehen wollte. Da dieses nicht zustande kam, entschied das UVEK, den abgebrochenen Koordinationsprozess weiterzuführen. Er soll mit reduziertem Teilnehmerkreis bis Ende 2007 die Grundlagen für das neue Zürcher Betriebskonzept liefern. Für eine tragfähige Lösung war auch Deutschland die Mitwirkung an diesem SIL-Prozess angetragen worden. Deutschland entschied sich gegen eine aktive Teilnahme und will den Prozess stattdessen auf Fachebene begleiten.



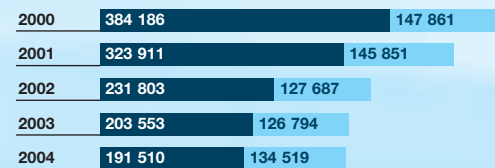
## Flugbewegungen



## Passagiere



## Fracht und Post (in Tonnen)



■ Schweizer Gesellschaften ■ Ausländische Gesellschaften

## Flughäfen

	2000	2001	2002	2003	2004
Nationalflughäfen	3	3	3	3	3
Regionalflughäfen	10	10	10	10	10
Flugplätze	44	44	44	44	43
Helikopterflugfelder	26	26	26	26	22

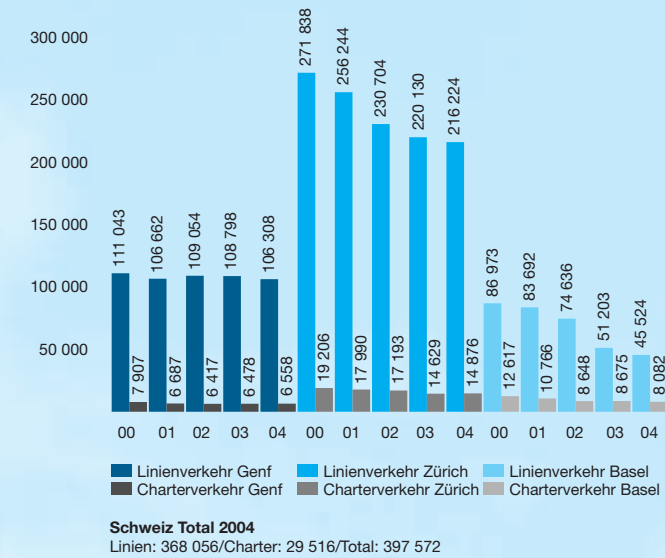
## Unternehmungen

	2000	2001	2002	2003	2004
Linienfluggesellschaften	5	5	5	2	5
Nichtlinienfluggesellschaften	172	182	169	150	153
Unterhaltsbetriebe	94	91	89	87	81
Flugschulen	149	147	138	150	154
Herstellerbetriebe					10

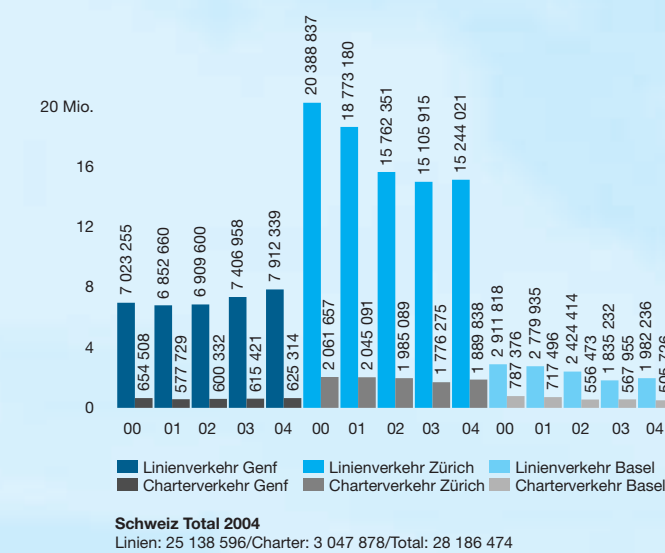
## CH-Flugzeugregister

	2000	2001	2002	2003	2004
Flächenflugzeuge	2 014	2 024	1 992	1 952	1 918
Helikopter	254	266	265	280	275
Motorsegelflugzeuge	246	252	260	259	254
Segelflugzeuge	1 024	1 028	1 016	1 000	974
Ballone	504	492	490	474	465
Luftschiffe	6	5	7	7	7
<b>Total</b>	<b>4 048</b>	<b>4 067</b>	<b>4 030</b>	<b>3 972</b>	<b>3 893</b>

## Anzahl Linien- und Charterflüge 2000-2004



## Anzahl Linien- und Charterpassagiere 2000-2004

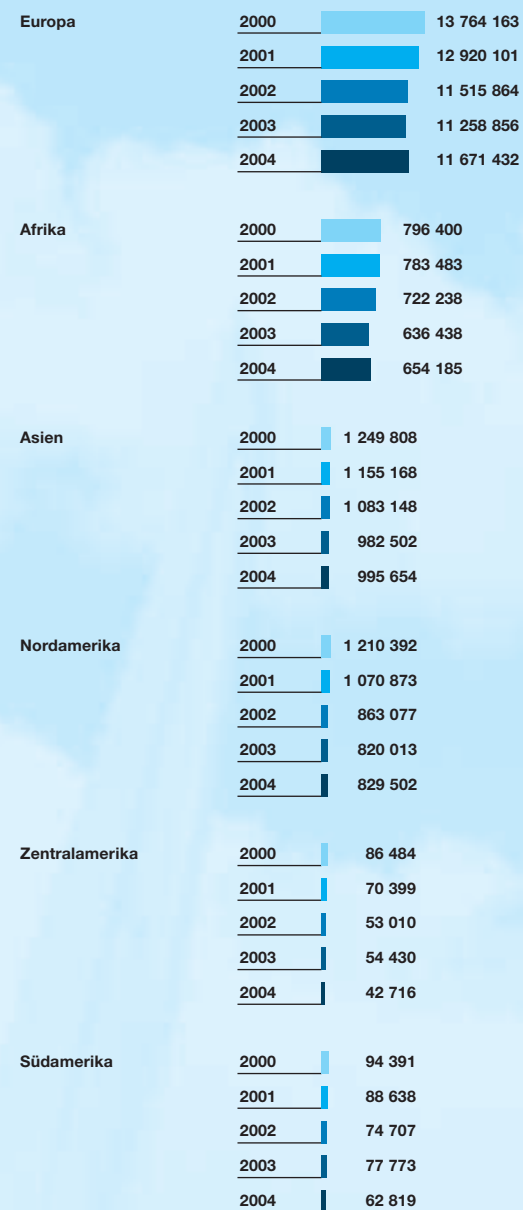


## Anzahl gültige Ausweise

	2000	2001	2002	2003	2004
Privatpilot/-in	6 792	6 336	6 294	6 673	6 553
Berufspilot/-in	1 421	1 396	1 399	1 190	1 236
Linienpilot/-in	2 223	2 160	2 185	2 094	2 104
Helikopterpilot/-in	1 008	951	950	980	1 023
Segelflugzeugpilot/-in	3 145	3 040	2 977	2 871	2 831
Ballonfahrer/-in	449	451	427	394	395
Anerkennung von ausländischen Ausweisen	420	287	196	80	26
Bordtechniker/-in	14	14	16	11	8
Bordradiotelefonist/-in	30	30	30	28	21
Unterhaltungspersonal	1 597	1 674	1 946	2 328	2 573



### Anzahl Passagiere auf Direktflügen aus der Schweiz nach Kontinenten



### Anzahl Passagiere auf Direktflügen aus der Schweiz nach Ländern in Europa

	2000	2001	2002	2003	2004
Albanien	30 835	27 522	22 604	4 582	1 882
Belgien	386 482	374 181	287 164	290 167	299 378
Bosnien	28 224	29 362	23 184	5 249	34
Bulgarien	25 394	26 444	29 123	28 963	25 536
Dänemark	270 017	275 378	260 281	229 581	241 238
Deutschland	1 714 305	1 659 146	1 445 372	1 604 625	1 876 008
Estland	493	396	633	289	855
Finnland	102 224	97 886	69 408	73 419	79 670
Frankreich	1 668 152	1 494 941	1 408 758	1 396 830	1 400 453
Griechenland	421 106	387 751	365 260	347 895	330 331
Grossbritannien	1 959 922	1 912 217	1 987 486	2 067 503	2 102 954
Irland	57 294	37 340	40 572	59 516	71 905
Island	3 502	3 266	3 012	3 828	4 602
Italien	765 964	691 099	539 863	543 310	514 886
Kroatien	38 494	38 436	31 699	28 334	23 913
Lettland		182	71	379	310
Litauen			40	118	88
Luxemburg	62 888	55 667	43 119	41 558	34 187
Malta	52 285	50 103	29 927	30 460	30 921
Mazedonien	150 382	72 758	80 538	70 937	58 927
Niederlande	600 489	553 360	536 374	512 137	537 285
Norwegen	73 240	78 461	51 301	34 494	24 062
Österreich	501 159	455 543	397 466	381 069	437 338
Polen	107 227	101 870	83 164	75 013	73 138
Portugal	359 585	329 246	302 481	276 987	292 544
Rumänien	66 949	62 643	59 568	37 664	34 438
Russland	136 195	141 582	127 489	146 037	157 437
Schweden	247 814	212 911	177 354	153 250	135 622
Schweiz	1 539 465	1 383 452	1 000 145	831 148	740 843
Serbien und Montenegro	170 910	241 485	234 902	238 390	253 164
Slowakei	8	123	5 311	8 632	9 795
Slowenien	38 567	31 745	23 379	26 121	12 814
Spanien	1 412 812	1 328 908	1 188 200	1 087 564	1 127 841
Tschechien	133 858	126 717	100 253	85 025	105 898
Türkei	356 637	376 315	364 480	359 693	432 284
Ukraine	36 532	34 893	25 032	26 936	19 244
Ungarn	138 812	123 727	93 467	103 815	122 709
Zypern	105 824	102 917	77 306	46 870	56 898







Herausgeber/Redaktion  
Bundesamt für Zivilluftfahrt  
Maulbeerstrasse 9  
3003 Bern  
[www.aviation.admin.ch](http://www.aviation.admin.ch)

Konzept/Gestaltung  
Gruner & Brenneisen Corporate Identity AG  
Lautengartenstrasse 9  
4010 Basel

Fotos  
BAZL  
Skyguide AG  
Gruner & Brenneisen CI AG  
Getty Images, Seiten 8/9, 13  
SR Technics Switzerland, Seiten 14/15

Druck/Lithos  
Stämpfli AG, Bern





**BAZL**

Bundesamt für Zivilluftfahrt

Maulbeerstrasse 9

CH-3003 Bern

Tel. 031 325 80 39/40

[www.aviation.admin.ch](http://www.aviation.admin.ch)