



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.