

Maulbeerstrasse 9, 3003 Bern

Medienkonferenz vom 2. Juli 2004

## **Rede von Raymond Cron, Direktor BAZL**

**(Es gilt das gesprochene Wort)**

Ich begrüsse Sie zu meiner ersten Medienkonferenz als Direktor des Bundesamtes für Zivilluftfahrt. Ziel der nächsten 45 Minuten ist es, Sie über den Stand der Reorganisation im BAZL und meine ersten Erkenntnisse und Erfahrungen als Direktor nach zwei Monaten im Amt zu orientieren.

Als Erstes möchte ich Ihnen die beiden Hauptaufgabengebiete des BAZL in Erinnerung zu rufen:

**Sicherheit:** Als Aufsichtsbehörde ist das BAZL für die Überwachung der Sicherheitsstandards in der Schweizer Luftfahrt verantwortlich. Konkret heisst dies: Aufsicht und Kontrolle über sämtliche Belange der schweizerischen Zivilluftfahrt, also die drei Bereiche Personal, Fluggeräte und Infrastruktur.

**Politik:** Das BAZL schafft die Grundlagen für die Entwicklung einer modernen und nachhaltigen Schweizer Luftfahrtpolitik und setzt diese um. Die Schweizer Luftfahrtpolitik verfolgt das Ziel einer zukunftsgerichteten Positionierung der Schweiz in der europäischen respektive weltweiten Luftfahrt und schafft günstige Rahmenbedingungen für eine gedeihliche Entwicklung der Schweizer Luftfahrt.

**Wo steht das BAZL heute, welche Ziele will ich mit dem Amt erreichen:**

Ich sehe die Ziele in drei Bereichen:

- Im Bereich Sicherheit
- Im Bereich Politik
- Innerhalb des Amtes

**Im Bereich Sicherheit:**

- Verbesserung der Sicherheit und Gewährleistung des höchstmöglichen Sicherheitsstandards in der Schweizer Luftfahrt

«Safety first» heisst die Losung. Nach diesem Grundsatz richten wir unser Tun und Handeln aus. Diesen Auftrag haben wir von der Politik erhalten, diese Erwartung hat zurecht auch die Öffentlichkeit in uns.

- Etablierung des Amtes als kompetenten, konsequenten und unabhängigen Regulator

Das Amt muss in sämtlichen Bereichen, für die es als Aufsichtsbehörde zuständig ist und somit die Regulatorfunktion ausübt, über fachliche Kompetenz und die notwendige Unabhängigkeit

gegenüber Akteuren in der Aviatik verfügen. Ich strebe ein faires, respektvolles Verhältnis zur Industrie an, Verflechtungen irgendwelcher Art lehne ich grundsätzlich ab.

- Aufbau eines umfassenden Sicherheits- und Risikomanagements im BAZL

Das Amt muss schleichende Risiken und Tendenzen, die zu einer Verschlechterung des Sicherheitsniveaus führen könnten, rechtzeitig erkennen und gestützt darauf Gegenmassnahmen ergreifen. Das Sicherheits- und Risikomanagement wird zu einem zentralen Steuerungs- und Kontrollinstrument für mich, um künftig das Handeln des Amtes so auszurichten, dass wir die grösstmögliche Sicherheit gewährleisten können. Bestandteil des Sicherheits- und Risikomanagements wird auch eine neue Sicherheitskultur im Amt bilden. Diese wird geprägt sein durch die Führung, die neue Struktur des BAZL, neu entwickelte Amtsprozesse und selbstverständlich durch Weiterbildungsmassnahmen für *alle* Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Dieser Paradigmenwechsel ist notwendig, um den Veränderungen in der Luftfahrt der letzten Jahre mit der zunehmenden Liberalisierung und dem verstärkten Wettbewerb Rechnung zu tragen.

#### **Im Bereich Politik:**

- Mitgestaltung einer modernen und nachhaltigen Luftfahrtpolitik

Die Luftfahrt ist bekanntlich international schnellen und dramatischen Änderungen unterworfen. Davon sind wir auch in der Schweiz betroffen. Dies haben die Ereignisse der letzten Jahre drastisch vor Augen geführt. Um sich behaupten zu können, braucht unser Land eine zukunftsgerichtete Luftfahrtpolitik.

- Positionierung der Schweiz in der internationalen Luftfahrt

Unser Land muss ein wichtiger und anerkannter «Mitspieler» innerhalb der europäischen Luftfahrt sein. Entsprechend braucht es eine angemessen aktive Rolle der Schweiz; ihre Repräsentanten müssen die Anliegen in verschiedenen Gremien – primär auf europäischer, aber auch weltweiter Ebene – wirkungsvoll einbringen und vertreten können.

#### **Innerhalb des Amtes steht mit der Reorganisation eine gewaltige Herausforderung an:**

Der Auftrag, den wir vom Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) erhalten haben, lautet:

- Umsetzung der Empfehlungen aus dem NLR-Bericht, den das UVEK beim holländischen Institut zur Überprüfung des Sicherheitsniveaus in der Schweizer Luftfahrt in Auftrag gegeben hatte,
- organisatorisch klare Trennung des Amtes in die Bereiche Sicherheit und Politik,
- Übergang von einer punktuellen Aufsicht zu einem umfassenden Sicherheitsmanagement gemäss internationalen Standards,
- Kulturwandel bei der Sicherheit oder mit anderen Worten: Safety first
- Erhöhung der personellen Ressourcen für die Aufsicht.

#### **Wo stehen wir heute:**

- Phase 1 mit der Planung der Reorganisation ist abgeschlossen.

- Rund 100 Dienstleistungen sind definiert worden.
- Die neue Struktur liegt vor und enthält NLR-konform die Unterteilung des Amtes in drei Abteilungen für Sicherheit und eine Abteilung für Luftfahrtentwicklung.
- Das Parlament hat nach intensiver Debatte 60 zusätzliche Stellen für das BAZL bewilligt.
- Der Aufbau des Sicherheits- und Risikomanagements als wie erwähnt zentrales Organ für übergreifende Sicherheitsbetrachtungen ist angelaufen.

Wie verteilen sich die künftig rund 230 Stellen grob auf die einzelnen Abteilungen?

- Luftfahrtentwicklung 45 Stellen,
- Sicherheit Flugtechnik und Flugbetrieb je 60 Stellen,
- Sicherheit Infrastruktur 20 Stellen,  
Sicherheits- und Risikomanagement 7 Stellen.
- Gesamthaft werden knapp 150 Personen oder gut zwei Drittel in den Sicherheitsbereichen tätig sein.

#### **Grundsätze für die Rekrutierung des neuen Personals:**

- Für Kader:

Sämtliche Kaderstellen werden ausgeschrieben. Niemand ist gesetzt, externe Assessments der Bewerber unterstützen mich in meinem Meinungsbildungsprozess. Die Rekrutierung der obersten Kaderstufe hat mit den Ausschreibungen begonnen. Wir haben viele Bewerbungen erhalten, und es befinden sich sehr gute Bewerbungen darunter. Das BAZL scheint ein attraktiver Arbeitgeber zu sein. Das nehme ich als neuer Direktor mit Befriedigung zur Kenntnis. Im August/September findet die Rekrutierung der Sektionschefs und der zusätzlichen Inspektoren statt.

- Für Mitarbeitende:

Ende September ist die Zuteilung der bisherigen Mitarbeitenden auf die einzelnen Sektionen abgeschlossen, weiss jeder und jede, wo sie künftig arbeiten werden und wer ihr Vorgesetzter sein wird.

Ab 1.1.2005 funktioniert das Amt gemäss den neuen Strukturen.

Der gesamte Umbau des BAZL passiert parallel zum täglichen Geschäft; es handelt sich also quasi um einen Umbau bei weiterlaufendem Betrieb. Damit stehen wir einer gewaltigen Herausforderung gegenüber, die den vollen Einsatz aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verlangt. Diese Phase schafft intern Unsicherheiten. Ich versuche solchen Gefühlen mit Fairness und grösstmöglicher Transparenz in diesem so genannten Change-Prozess zu begegnen.

Hinzu kommt: Am 1.1.2005 können wir den Schalter nicht einfach drehen, und das «neue» BAZL funktioniert. Der Transitionsprozess wird dann noch längst nicht abgeschlossen sein. Denn Sicherheit duldet kein Stillstehen. Eine Weiterentwicklung des Know-hows und der entsprechenden Instrumente wie ich Sie Ihnen im Zusammenhang mit dem Sicherheits- und Risikomanagement bereits dargelegt habe, ist deshalb zwingend und dringend.

**Weiterer Schritt auf dem Weg zum neuen BAZL:**

- Die Neudefinition der einzelnen Amtsprozesse. Als Amtsprozesse sind die Tätigkeiten des Amtes in der täglichen Arbeit zu verstehen wie Erteilung von Pilotenlizenzen, Prüfung der Gesuche für Betriebsbewilligungen von Fluggesellschaften, Durchführung von Lufttüchtigkeitsprüfungen an Flugzeugen usw.

Mit der Neugestaltung der Abläufe wollen wir die Effizienz des Amtes steigern, um die Aufgaben im geforderten Umfang erfüllen zu können. Dies stellt eine Herausforderung für sämtliche Mitarbeitende im Amt dar.

**Welche Hauptdossiers beschäftigen das BAZL in nächster Zeit:**

- Flughafen Zürich. Das Gesuch für ein vorläufiges Betriebsreglement ist derzeit bei uns in Prüfung; während der Auflage sind mehrere tausend Einsprachen eingegangen. An der neuen Luftraumstruktur wird im Detail «gebaut». Zwei der drei Warteräume werden bis Mitte 2005 von süddeutschem Gebiet in die Schweiz transferiert. Die Mediation für das definitive Betriebsreglement soll im Herbst starten; diesbezüglich hat heute vor einer Woche eine Auftaktsitzung mit allen Beteiligten stattgefunden. Parallel laufen die Bemühungen weiter für den Abschluss eines Flugsicherungsvertrages mit Deutschland für den süddeutschen Raum.
- Gesamtüberprüfung Anflugverfahren auf Schweizer Flughäfen. Im Nachgang der Probleme auf dem Flughafen Lugano unterziehen wir die Schweizer Flughäfen einer interdisziplinären Überprüfung. Das heisst Aspekte der Flugtechnik, der Flugsicherung und der Infrastruktur werden gesamtheitlich und nicht nur isoliert betrachtet. Dieses Vorgehen soll aufzeigen, ob irgendwo noch verborgene Schwachstellen oder Risiken vorhanden sind. Die Gesamtüberprüfung in Lugano ist derzeit im Gang. In der zweiten Jahreshälfte folgt Zürich, wobei dieser Prozess eng abgestimmt ist mit dem Bewilligungsverfahren für das vorläufige Betriebsreglement. Die anderen Flughäfen werden wir ab nächstem Jahr unter die Lupe nehmen.
- Skyguide. Die Amtsleitung BAZL hat soeben ein angepasstes Aufsichtskonzept verabschiedet. Es regelt, mit welchen Instrumenten (Audits und Inspektionen) das BAZL welche Bereiche von Skyguide mit welcher Intensität beaufsichtigt. Prioritäten für 2004 und 2005 sind die Auditierung der Einführung der neuen Eurocontrol-Normen und eine Intensivierung der Inspektionen. Damit wollen wir eine dauernde Präsenz des BAZL bei Skyguide sicherstellen.
- Swiss. Das Unternehmen befindet sich noch immer in einer Turn-Around-Phase. Deshalb wird das BAZL die seit dem Swissair-Kollaps intensivierte Aufsicht beibehalten. Unsere Inspektorentätigkeit wird im Rahmen der Reorganisation weiter systematisiert. Das heisst, dass die Kontrollen planmässiger und vernetzter stattfinden werden. Auch die wirtschaftliche Aufsicht mit regelmässiger Prüfung der Zahlen und Berichterstattung an den Bundesrat halten wir aufrecht.
- Bericht Luftfahrtpolitik. Die Schweiz verfügt bereits heute über eine Luftfahrtpolitik. Diese muss aber à jour gebracht werden. Der letzte Bericht stammt aus dem Jahre 1953. Das heisst nicht, dass in der Zwischenzeit nichts gemacht worden wäre. Als ein Beispiel kann ich den Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) erwähnen, ein wichtiges Instrument, das der Bundesrat im Jahr 2000 genehmigt hat. Vorhandene Einzelaspekte müssen nun zusammengefasst und einer gesamtheitlichen Betrachtung unterzogen werden. Dabei gilt es auch di-

verse Einzelaspekte zu berücksichtigen, die in den letzten Jahren geregelt werden mussten. Der Bericht soll eine Auslegeordnung und eine Weichenstellung vornehmen. Er wird unter anderem Antworten auf folgende Fragen liefern:

- Welchen Luftverkehr braucht die Schweiz?
- Wie sieht die volkswirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt aus?
- Mit welchen Mitteln werden Sicherheit und Nachhaltigkeit in der Luftfahrt gewährleistet?
- Wie verhält es sich mit staatlichen Förderungsmaßnahmen bzw. wie stark sollen Marktkräfte spielen zur Sicherstellung einer ausreichenden Anbindung der Schweiz an den weltweiten Luftverkehr?
- Welche Rolle kommt den Landesflughäfen und der Fluggesellschaft Swiss zu?
- Welches ist die künftig richtige Trägerschaft für die Landesflughäfen?
- Welche Rolle sollen Geschäftsluftfahrt und Freizeitaviatik spielen?

Der Entwurf für den Bericht zur Luftfahrtpolitik ist praktisch fertig gestellt und geht nach der Bereinigung mit dem UVEK noch diesen Monat in eine Konsultation bei 35 Organisationen bis Ende August. Anschliessend werden wir ihn redigieren und auf Ende Jahr dem Bundesrat unterbreiten. Im nächsten Jahr ist die Behandlung im Parlament vorgesehen.

- Europäische Sicherheitsagentur EASA. Wir bereiten einen Beitritt der Schweiz zu dieser EU-Agentur vor. Der Grund ist ein einfacher: Die EASA wird sich in den nächsten Jahren zu *der* europäischen Instanz für Sicherheit, Normen und Vorschriften in der Aviatik entwickeln und die Joint Aviation Authorities, den Verbund von 40 Aufsichtsbehörden in Europa, dem auch die Schweiz angehört, ablösen. Wenn wir – wie bereits erwähnt – in Europa nicht aufs Abstellgleis geraten wollen, müssen wir in der EASA dabei sein.

Ich sitze zwar noch nicht lange am Steuerknüpel des BAZL. Dennoch erlaube ich mir heute einen ersten Rückblick:

#### **Welche Massnahmen habe ich in den ersten Wochen meiner Amtszeit getroffen:**

- Das Amt hat ein Verwaltungsstrafverfahren gegen den Verwaltungsratspräsidenten des Helikopterunternehmens Air Zermatt wegen Verdachts auf illegale Landungen im Gebirge eingeleitet. Gleichzeitig habe ich eine interne Administrativuntersuchung angeordnet, um abzuklären, ob die Vorwürfe stimmen, Verantwortliche des BAZL hätten diese illegalen Landungen während Jahren geduldet.
- Bei der Unterhaltsfirma SR Technics werden wir in den nächsten Tagen eine Überprüfung der Zertifizierung von Unterhaltspersonal anordnen. Es geht um Personen, die den Unterhalt an Flugzeugteilen bescheinigen dürfen. Seit 1993 müssen diese Personen über eine vom BAZL ausgestellte Lizenz verfügen. Vorher konnte SR Technics diese Bewilligungen aufgrund einer Ausnahmegewilligung selber erteilen. Trotz der 1993 geänderten rechtlichen Grundlage ist die Praxis bis heute nicht angepasst worden – aus welchen Gründen auch immer. Das muss nun geschehen. Wir prüfen ein Verfahren, wie den formalen Bedingungen in dieser Sache entsprochen werden kann. Lassen Sie mich zu diesem Fall eines deutlich unterstreichen: Die fachliche Qualifikation des SR-Technics-Personal steht nicht in Zweifel. Es liegt denn auch in keiner Weise ein Sicherheitsproblem vor. Es ist vielmehr ein formal und administrativ unkorrekter Zustand, den es zu beheben gilt. Ebenfalls nicht tangiert sind die in der Schweiz geltenden europäischen Sicherheitsanforderungen.

- Mit den bedeutendsten Protagonisten in der Aviatik habe ich einen strukturierten Dialog aufgenommen. Gerade die Turbulenzen, welche die Schweizer Luftfahrt in den letzten Jahren erschütterten, zeigen, wie wichtig solche Kontakte sind. So habe ich in den ersten Wochen die Verantwortlichen bei Skyguide, Swiss, BFU und den wichtigsten Flughäfen getroffen und mit ihnen teilweise regelmässige Besprechungen über die Situation und anstehende Vorhaben vereinbart. Glauben Sie mir: Es wird uns in nächster Zeit nicht an Diskussionsthemen mangeln.
- Intern habe ich unabhängig der Reorganisation einige organisatorische Umstellungen vorgenommen, um die Führbarkeit des Amtes zu verbessern. Eine Stärkung der Funktion der Amtsleitung durch mehr personellen Support, eine konsequente Führung über die Linie und den Aufbau einer Berichterstattung über die sicherheitsrelevanten Tätigkeiten des BAZL. Zudem habe ich die Kommunikation direkt mir unterstellt. Dieser Schritt unterstreicht die Bedeutung, die ich der Kommunikation als Führungsinstrument beimesse. Er ist aber auch ein Signal an Sie, die Medienschaffenden: Wir wollen in Zukunft regelmässig und so offen wie möglich informieren. Gerade weil unser Amt in den letzten Monaten immer wieder für Schlagzeilen in der Öffentlichkeit sorgte – nicht nur positive – bin ich überzeugt, dass Themen aus dem BAZL weiterhin Ihre Aufmerksamkeit finden werden.

**Lassen Sie mich zusammenfassen:**

Sicherheit kommt vor allem anderen. Nach diesem Credo gehen wir vor. Das BAZL muss, was die Überwachung und das Setzen der Sicherheitsstandards in der Schweizer Luftfahrt anbetrifft, europaweit bald wieder auf höchstem Niveau sein. Die dazu notwendigen organisatorischen und personellen Schritte sind eingeleitet oder vorbereitet und werden in den nächsten Monaten umgesetzt. Dabei muss ich aber folgendes zu bedenken geben: Auch wenn das Amt ab 1.1.05 in neuen Strukturen arbeitet, wird der notwendige Kulturwandel längst nicht abgeschlossen sein. Das BAZL wird zwar volle Schubkraft geben auf seinem Weg hin zu mehr Sicherheit – dafür stehe ich ein. Ein solches Vorhaben braucht aber seine Zeit. Zeit, welche die Politik, die Öffentlichkeit und Sie uns gewähren müssen im Interesse einer dauerhaften Festigung eines hohen Sicherheitsniveaus in der schweizerischen Luftfahrt.

Der Bericht für eine zukunftsgerichtete Luftfahrtpolitik liegt im Entwurf vor. Nach der Konsultation werden wir den Bericht zuhanden des Bundesrates auf Ende Jahr fertig stellen.

Zum Schluss noch eine persönliche Bemerkung: Ich habe im BAZL ausgezeichnete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter angetroffen, die gute Arbeit leisten. Das können wir gebrauchen zur Bewältigung der anstehenden Aufgaben. Ich bin denn auch überzeugt, dass wir mit der neuen Struktur und den angepassten Prozessen die Effizienz und Qualität der Amtstätigkeit markant steigern können und noch besser werden. Dies ist nötig, um die anstehenden Herausforderungen meistern zu können.

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit und stehe nun für Fragen zur Verfügung.