

Maulbeerstrasse 9, CH-3003 Bern

Medienkonferenz BAZL, 25. September 2003

## **Statement Dr. Max Friedli, Direktor a. i. BAZL**

### **Es gilt das gesprochene Wort**

Jedem frischen Amtsinhaber gewährt man für gewöhnlich 100 Tage, ehe er eine erste Bilanz ziehen soll. Im BAZL bin ich kein auf die Dauer vorgesehener Amtsinhaber; meine Zeit ist begrenzt. Deshalb sitze ich bereits nach 25 Tagen vor Ihnen, um meine ersten Eindrücke zu schildern und das weitere Vorgehen zu skizzieren.

Ich tue dies ohne die weiteren Mitglieder der Geschäftsleitung. Nicht etwa, weil sie mein Vertrauen nicht geniessen würden. Das tun sie! Sondern weil ich heute meine persönlichen Eindrücke und Vorstellungen präsentieren möchte.

### **Engagierte Mitarbeitende**

In der Schweizer Luftfahrt ist derzeit Tempo gefordert. Tempo, um Strukturen anzupassen, Abläufe zu ändern und – vor allem – die Aufsicht zu verstärken. Neben dem Tempo sind aber auch Klarheit und Transparenz wichtig – als Grundlage für ein neues Vertrauen in die Luftfahrt.

Es gab tragische Unfälle, es gab das Swissair-Grounding. Es gab Wirbel und Hektik nach dem ins Auge gefassten Entscheid bezüglich Lugano-Agno. Die Häufung von Ereignissen, die keineswegs alle dem BAZL anzulasten sind, hat Verunsicherung hervorgerufen. Das BAZL stand in den letzten Wochen, Monaten und Jahren unter Dauerbeschuss. Das Departement hat dann die bekannten notwendigen Massnahmen ergriffen.

Anfang September hatte ich die Aufgabe, die Struktur und die Arbeitsweise des Amtes und seiner Mitarbeitenden intensiv kennen zu lernen. Und ich kann Ihnen an dieser Stelle sa-

gen: Es wird sehr viel gute Arbeit im BAZL geleistet. Die Leute nehmen ihre Aufgabe ernst und handeln verantwortungsbewusst. Ihr Engagement ist überdurchschnittlich.

### **Das Beispiel «Südanflüge»**

Ich gebe Ihnen ein Beispiel: Im Zusammenhang mit den geplanten Südanflügen auf den Flughafen Zürich wurde dem Amt vorgeworfen, es habe Sicherheitsempfehlungen eines eigenen Inspektors ignoriert. Das Gegenteil ist wahr: Die vom Experten des BAZL nach einem Testflug formulierten Empfehlungen werden umgesetzt. Mit einer Ausnahme: die empfohlenen zusätzlichen Lampen im Bereich der Piste haben sich als nicht notwendig erwiesen. Die vorhandene Beleuchtung ist absolut ausreichend für eine sichere Landung. Dieses Beispiel illustriert auch, dass das Amt stets Abwägungen vornimmt, wie viel Aufwand betrieben werden muss, um ein höchstmögliches Mass an Sicherheit zu erreichen. Nicht das Minimum, wie es teilweise die internationalen Normen vorgeben, ist gut genug. Wir streben im von uns zu verantwortenden Bereich – soweit machbar – das Maximum an. Gleichzeitig müssen wir aber anerkennen, dass es die absolute Sicherheit nicht gibt, weder auf der Strasse, noch auf der Schiene, noch in der Luft.

Im Übrigen weise ich darauf hin, dass die Sicherheitsüberprüfung der neuen Luftraumstruktur für den Südanflug in Zürich noch im Gang ist. Und im Sinne einer Zweitmeinung lassen wir das Ganze von einem spezialisierten englischen Unternehmen prüfen. Das ist kein Misstrauensvotum gegenüber den Experten, sondern eine doppelte Sicherung. Es ist üblich und sinnvoll, vor schwierigen Entscheiden eine Zweitmeinung einzuholen – nicht nur in der Luftfahrt! Je nach Ergebnis dieser Überprüfungen wird das BAZL eventuell operationelle Einschränkungen, beispielsweise für den Freizeitverkehr, anordnen müssen. Denn eines ist klar: nur wenn die Sicherheit gewährleistet ist, werden die Flugzeuge von Süden her in Zürich landen.

### **Beispiel Ostanflüge**

An dieser Stelle noch eine Bemerkung zum Ostanflug: BAZL und UVEK wurden in den letzten Tagen mehrfach aufgefordert, auch den Ostanflug bezüglich Sicherheit nochmals unter die Lupe zu nehmen. Ich verstehe dieses Verlangen von Anwohnern und Interes-

senverbänden. Eine Sicherheitsüberprüfung nach internationalen Standards (ICAO) wird aber ohnehin alle drei bis fünf Jahre durchgeführt. Nach dem Crossair-Unfall bei Bassersdorf erfolgte eine weitere Überprüfung. Als Folge davon und als Folge der Empfehlung der Unfall-Untersuchungsbehörde wurde der Anflug angepasst (die Mindest-Sichtweiten wurden erhöht). Eine weitere Überprüfung dieses Anfluges ist somit im Moment nicht notwendig. Im Zusammenhang mit der vom Flughafen beantragten neuen Instrumentierung des Anfluges wird hingegen selbstverständlich – wie immer – eine Sicherheitsüberprüfung stattfinden. Dies ist nicht neu, sondern gelebte Praxis im BAZL.

### **Grundsatzfrage Sicherheitsaufsicht und Aktionsplan TOPAS**

Ich leite jetzt über zu grundsätzlichen Fragen der Sicherheitsaufsicht. Das BAZL und die Schweizer Luftfahrt hat in Sachen Sicherheit Nachholbedarf. Dies hat die Studie des niederländischen Luft- und Raumfahrtinstituts NLR klar festgehalten. Sie kommt zwar zum Schluss, dass das Sicherheitsniveau der Schweizer Luftfahrt noch immer vergleichbar ist mit demjenigen anderer Staaten. Den Spitzenrang in Europa, den wir Schweizer aber besetzen möchten, haben wir nicht. Das wollen wir ändern. Deshalb hat das UVEK einen Sicherheitsdelegierten eingesetzt. Und deshalb hat dieser einen Aktionsplan erarbeitet, mit dem es die Schweizer Luftfahrt wieder «on top» schaffen soll.

Als Bestandteil dieses Aktionsplans hat das BAZL ein eigenes Projekt gestartet: Topping Aviation Safety oder abgekürzt Topas.

Damit 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.

Topas beinhaltet zudem die von NLR vorgeschlagene Reorganisation des Amtes. Das BAZL wird in zwei selbständige Bereiche aufgeteilt: einen für Sicherheit, einen für Luftfahrtspolitik. Die beiden Bereiche werden unter einem gemeinsamen Dach zusammen geführt.

Topas umfasst aber nicht nur die Umsetzung jener NLR-Empfehlungen, die sich direkt ans BAZL richten. Auch die Begleitung der Umsetzung von Empfehlungen an die Industrie ist Bestandteil des Projekts. Deshalb haben wir es in die beiden Bereiche Topas intern und Topas extern unterteilt.

In einem ersten Schritt werden im Teilprojekt Topas intern ab nächstem Monat verschiedene Lösungsansätze für die Reorganisation des Amtes erarbeitet. Begleitend geht es um die Entwicklung der notwendigen neuen Instrumente hin zu einem umfassenden Sicherheitsmanagement. Die Vorschläge zuhanden des UVEK werden bis im kommenden Frühjahr vorliegen.

Topas extern befasst sich mit Massnahmen und Abläufen, die die Audits und Inspektionen bei den Fluggesellschaften, den Flughäfen, der Flugsicherung, den Unterhaltsbetrieben und den Flugschulen rasch verstärken sollen. Diese Arbeiten haben bereits begonnen, sie werden rasch vorangetrieben und bis Ende 2004 vollständig umgesetzt sein.

Ich kann Ihnen anhand zweier Beispiele konkret erläutern, wie der Topas-Fahrplan aussieht:

### **TOPAS-Beispiel BAZL-Struktur**

Das 1. Beispiel betrifft die neue Struktur des BAZL: Bis Ende Oktober werden die Tätigkeiten des Amtes überprüft und den beiden künftigen Bereichen Sicherheit und Luftfahrt-politik zugewiesen. Diese Zuteilung ist nicht ganz einfach: Es gibt verschiedene Aktivitäten, die in den einen Topf ebenso passen würden wie in den anderen. Ein Beispiel hierfür ist die Ausbildung von Fluglehrern. Zu dieser gehört sowohl ein Teil Regulierung wie auch ein Teil Sicherheit.

Wir erwarten, dass die möglichen Varianten für die künftige Struktur des Amtes bis Ende Jahr vorliegen. Die definitive Festlegung der neuen Organisationsform durch das UVEK ist für kommendes Frühjahr vorgesehen.

## **TOPAS-Beispiel Aufsicht über Fluggesellschaften**

Das 2. Beispiel aus dem Topas-Fahrplan betrifft die Aufsicht über die Fluggesellschaften: Noch diesen Herbst wird das BAZL einen detaillierten Plan für die Audits und Inspektionen im nächsten Jahr erarbeiten. Gleichzeitig werden die im laufenden Jahr bei den Gesellschaften gesammelten Daten und Befunde systematisch katalogisiert und in einem Risiken-Raster zusammengefasst. Dieser Raster wiederum dient als Basis für die Festlegung der Prioritäten bei den Inspektionen 2004. Mit diesem Instrument wird das Amt in der Lage sein, Entwicklungen umgehend zu stoppen, die ohne Gegensteuer in ein Sicherheitsproblem münden könnten. Zudem werden die Inspektoren künftig genau überprüfen, ob in früheren Kontrollen festgestellte Schwachstellen durch die Unternehmen tatsächlich ausgemerzt worden sind. In diesem Bereich wird das Amt in Zukunft vor allem mit dem Instrument der Verfügung und klaren Fristen, nicht mehr mit formloseren Empfehlungen operieren. Die beaufsichtigten Unternehmen sollen von Anfang an klar wissen, was sie bis wann zu erledigen beziehungsweise zu verbessern haben. Und das BAZL wird die Umsetzung kontrollieren.

### **Aufsicht bereits intensiviert**

Das BAZL hat aber nicht eben erst begonnen, seine Aufsichtsfunktion auszuüben. Was macht das BAZL heute konkret, wie muss man sich «Sicherheitsaufsicht an der Front» vorstellen? Bereits im Nachgang der Swissair-Krise hatte das Amt die Kontrolle über Swissair und Crossair sowie später die Swiss verstärkt. Dafür waren dem Amt zusätzliche personelle Ressourcen zur Verfügung gestellt worden. Mit diesen Mitteln konnten die Zahl der Inspektionen in gewissen Bereichen markant erhöht werden. So führen die Inspektoren dieses Jahr beispielsweise 32 Audits in Schweizer Flugbetrieben durch; 2002 waren es noch 16 gewesen. Die Zahl der Kurzinspektionen wird sogar von 1 auf 35 steigen. Bei den Unterhaltsbetrieben nehmen die Audits im Vergleich zum letztem Jahr von 163 auf 173 zu. Die Zahl der Kurzinspektionen wird auch hier von 1 auf 35 steigen. Bei den Flugschulen werden bis Ende Jahr 9 Audits durchgeführt sein, gemessen an 5 im Jahr 2002.

Allein in der Kalenderwoche 38 haben BAZL-Inspektoren vor Ort 48 Inspektionen, Zertifizierungen und Audits durchgeführt. Insgesamt kamen dabei 120 Arbeitstage zusammen.

Diese Aktionen haben eine grosse Bandbreite. Sie gingen von der Zertifizierung eines Flugsimulators über die Exportprüfungen von Linienflugzeugen, die Überwachung von Fluglehrerprüfungen bis hin zur Inspektion einer Notfallübung auf dem Flugplatz Ecuivilens. Das heisst im Klartext: die Sicherheitsaufsicht ist intensiv, die Leute arbeiten an der Front.

### **BAZL braucht zwingend mehr Personal**

Eines muss ich an dieser Stelle klar hervorstreichen: Damit das BAZL seine zusätzlich verstärkte Aufsichtsfunktion auch wahrnehmen kann, braucht es zusätzliches Personal. Der genaue Umfang wird im Rahmen von Topas ermittelt werden. Wir werden dazu die nötigen Anträge stellen. Entscheiden darüber werden dann der Bundesrat beziehungsweise das Parlament.

Mehr Personal zu erhalten ist ein ausgewiesenes Anliegen. Doch diese Forderung ist nicht die einzige Steuerungsmassnahme, die ich einleiten werde. Eine zusätzliche ist die Verzichtsplanung zugunsten der intensivierten Sicherheitsaufsicht.

Die bereits verstärkte Aufsicht und die Arbeiten für Topas bringen eine beträchtliche Mehrbelastung sowohl für die verschiedenen Abteilungen als auch die einzelnen Mitarbeitenden mit sich. Aus diesem Grund ist die Amtsleitung derzeit daran, die anstehenden Geschäfte, die keinen Bezug zur Sicherheit haben, auf ihre Dringlichkeit hin zu untersuchen. Das wird heissen, dass gewisse Geschäfte verschoben werden müssen oder – zumindest vorübergehend – nicht behandelt werden können. Treffen könnte es etwa die derzeit laufende Überprüfung der Gebirgslandeplätze. Eigentlich wäre vorgesehen, die Arbeiten bis Ende nächsten Jahres zu beenden, damit der Bundesrat einen Grundsatzentscheid über die Zukunft dieser Landeplätze fällen kann. Da dieses Dossier keinen direkten Bezug zur Sicherheit aufweist, erachte ich ein Moratorium der Arbeiten zwar als unerfreulich, aber als denkbar. Denn der Auftrag des Departementes an das BAZL heisst nun einmal kurz und knapp: Safety first. Entscheide, welche Geschäfte zurückgestellt werden, sind allerdings noch keine gefallen.

## **Vergangenheit selbstkritisch aufarbeiten**

Wie bereits erwähnt, war Sicherheit bisher beileibe kein Fremdwort im BAZL. Gleichzeitig herrschte aber auch grosses Vertrauen zwischen den Behörden und ihren Partnern aus der Industrie, also zwischen Aufsicht und Beaufsichtigten.

Um allfällige Verbesserungsmöglichkeiten im Bereich Sicherheit rasch anpacken zu können, habe ich mit voller Unterstützung der Geschäftsleitung die Mitarbeitenden aufgefordert, frühere Entscheide und Vorgänge kritisch zu hinterfragen und Zweifelsfälle zu melden. Sich also nochmals zu überlegen: gab es Fälle oder Entwicklungen, wo bei den Abwägungen die maximale Sicherheit nicht entsprechend gewichtet wurde? In Absprache mit dem Departementschef habe ich den Beschäftigten zugesichert, dass sie durch eventuelle frühere Verfehlungen keine Sanktionen zu gewärtigen haben. Einzige Ausnahme wären selbstverständlich allfällige strafrechtlich relevante Aspekte. Es geht der Geschäftsleitung mit dieser Aktion nicht um Denunziation. Vielmehr soll sie einen Überblick über den tatsächlichen Stand der sicherheitsrelevanten Arbeiten im BAZL und bei den beaufsichtigten Unternehmungen erlauben. Gestützt darauf kann eine Risiko-Einschätzung vorgenommen, das weitere Vorgehen in der Aufsichtspraxis festgelegt und bei erkannten Schwachstellen korrigierend eingegriffen werden.

## **Agno-Entscheid steht bevor**

Im Rahmen der Aufsicht prüft das BAZL auch regelmässig die Verfahren für Instrumenten-anflüge auf den Schweizer Flugplätzen. Bei Plätzen mit speziellen Verfahren nimmt das Amt neuerdings eine vertiefte Abklärung vor.

In diesem Zusammenhang stiess das Amt auf die Probleme mit dem Anflug in Lugano. Über die definitiven Beschlüsse werden wir Sie nächste Woche an einer separaten Medienkonferenz orientieren. Bereits begonnen hat inzwischen die Überprüfung des Anflugs in Sion. Für nächstes Jahr vorgesehen sind die Flughäfen Bern und St. Gallen-Altenrhein. Bei diesen Überprüfungen geht es vor allem darum, festzustellen, ob aufgrund geänderter internationaler Bestimmungen die Verfahren angepasst werden müssen.

**Eigenverantwortung wahrnehmen – auch andere sind gefordert**

All die erwähnten Massnahmen zur Verstärkung der Sicherheit dürfen jedoch nicht von der zentralen Maxime in der Luftfahrt ablenken: der Eigenverantwortung. Es ist auch mit der grössten Regelungsdichte und der intensivsten Aufsicht nicht machbar für eine Behörde, sämtliche Abläufe innerhalb des Systems zu kontrollieren. Die Eigenverantwortung wird auch in Zukunft das Tun von Piloten, Flugzeugmechanikern und Fluglotsen bestimmen. Ansonsten müssten wir so weit gehen, dass Inspektoren jedes Steuermanöver eines Piloten und jedes Wechseln einer Schraube durch einen Flugzeugmechaniker überwachen. Das wäre weder realistisch noch sinnvoll. Der Entscheid, ob er aufgrund der äusseren Umstände sein Flugzeug sicher auf der Piste landen kann oder durchstarten muss, wird immer beim Piloten liegen. Der Entscheid, ob ein Bolzen an der Tragfläche des Flugzeugs noch innerhalb der Toleranz liegt oder ausgewechselt werden muss, wird immer durch den Flugzeugmechaniker gefällt werden müssen. Auch mit seinem neuen Aufsichtssystem kann das BAZL einzig eine Art grundsätzliche Qualitätsprüfung in der Schweizer Luftfahrt sicherstellen. Dabei muss es sich jedoch am höchstmöglichen Standard messen wollen. Dafür werden wir uns mit Nachdruck und Konsequenz einsetzen.

Ich danke Ihnen.