



Als «Jahr der Katastrophen» ist 2001 in den Rückblenden mehrfach bezeichnet worden. Die Attentate vom 11. September in den USA, die Swissair-Krise, der Amoklauf im Zuger Kantonsrat, der schwere Unfall im Gotthardtunnel und der tragische Absturz eines Crossair-Jumbolinos bei Bassersdorf sind Ereignisse, die sich tief ins Bewusstsein der Menschen gegraben haben.

Aus dieser Aufzählung ist unschwer herauszulesen, dass das vergangene Jahr für das BAZL ein ebenso aussergewöhnliches wie belastendes war. Wohl noch nie in seiner Geschichte ist unser Amt gefordert worden wie 2001. Ohne die Krisen und Katastrophen gewichten und kategorisieren zu wollen, denn Betroffene und Leidgeprüfte hat es überall gegeben, muss doch der Untergang der Swissair als die für das BAZL herausforderndste bezeichnet werden.

Bereits seit einiger Zeit intensiv mit der kriselnden nationalen Fluggesellschaft beschäftigt, erforderten die Ereignisse Anfang Oktober mit dem Grounding als unrühmlichem Höhepunkt eine völlige Neuordnung der Prioritäten im Amt. Es galt, sämtliche Kräfte zur Rettung der Anbindung der Schweiz ans internationale Luftverkehrsnetz zu konzentrieren. In einer Parforce-Leistung gelang es gemeinsam mit Politik und Wirtschaft, auf der Basis der Crossair eine neue helvetische Luftfahrtgesellschaft aufzubauen.

Einen beträchtlichen Teil des Rollweges haben wir inzwischen zurückgelegt, auch wenn es noch einige Zeit brauchen dürfte, bis die neue Gesellschaft vollständig «flügge» sein wird. An dieser Stelle gilt mein Dank vor allem den Mitarbeitenden des BAZL. Sie haben durch ihr Engagement die Rolle des Amtes als «Geburtshelfer» erst ermöglicht und so bewiesen, dass flexibles und dezidiertes Handeln auch in der Verwaltung längst kein Fremdwort mehr ist.

André Auer
Direktor Bundesamt für Zivilluftfahrt

Als bei der Swissair

Die Rolle des BAZL

nichts mehr ging

bei der

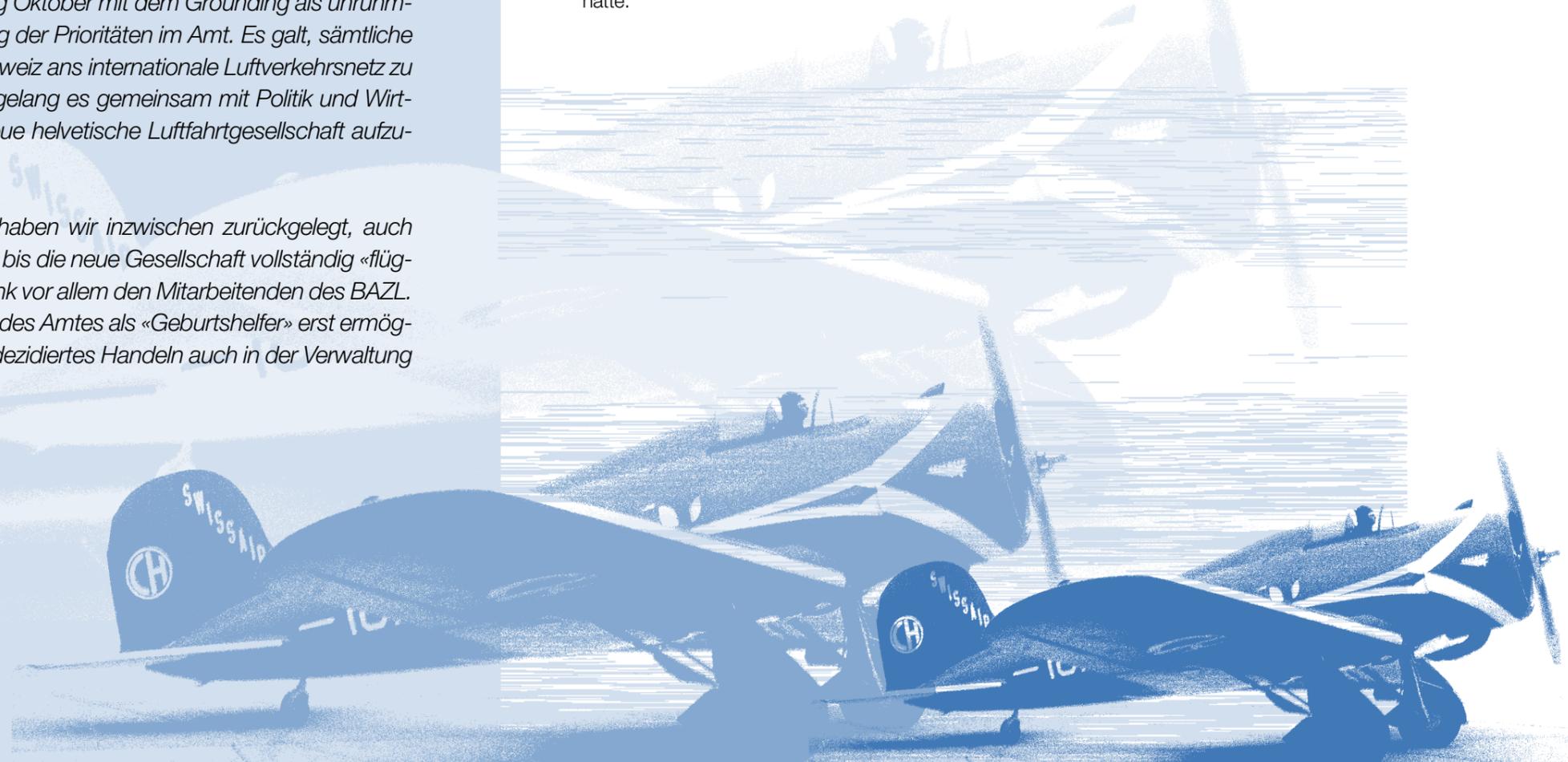
Krisenbewältigung

Im Jahr 2001 erlebte die schweizerische Zivilluftfahrt mit dem Niedergang der Swissair ihre bisher grösste Krise. Die Bewältigung dieser schwierigen Zeit, die Bemühungen um den Aufbau einer neuen Gesellschaft stellten alle Involvierten vor enorme Herausforderungen. Auch das BAZL als nationale Aufsichtsbehörde musste zu besonderen Massnahmen greifen.

«Swissair am Ende: Nichts geht mehr», betitelte eine grosse Schweizer Zeitung ihre Berichterstattung über das Grounding vom 2. Oktober 2001. Während die Schweizer Öffentlichkeit mit Fassungslosigkeit auf die tragischen Geschehnisse rund um ein nationales Symbol reagierte, wurde den aviatischen Fachleuten blitzartig klar: Die in ihren Dimensionen für das Land einzigartige Krise drohte nicht nur mehrere zehntausend Arbeitsplätze zu vernichten, sondern direkt in den Kollaps des öffentlichen Luftverkehrs in der Schweiz zu münden.

In einer eilig anberaumten ersten Lageanalyse kamen das Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) und das BAZL noch am selben Tag zum Schluss, dass die öffentliche Hand aus gesellschaftlichen, politischen und volkswirtschaftlichen Gründen prioritär ein Weiterfunktionieren des Flughafens Zürich-Kloten als interkontinentale Drehscheibe sicherzustellen hatte.

Die
schweizerische
Zivilluftfahrt
2001



Dafür war das weitere Funktionieren der SAir-Group-Tochtergesellschaften Atraxis (zuständig für das Buchungs- und Reservationssystem sowie die Fluginformationsdienste), Swissport (Bodenabfertigungsdienste), SR Technics (Unterhalt) sowie Swisscargo und Cargologic (Frachtabfertigung) unabdingbar. Sekundär galt es, die Anbindung der Schweiz ans internationale Luftverkehrssystem zumindest partiell aufrechtzuerhalten. Die beiden Ziele, die auch der Bundesrat teilte, liessen sich kurzfristig mit zwei Massnahmen erreichen: Die Gewährung eines von der Landesregierung gesprochenen Bundesdarlehens von 450 Millionen Franken an die Swissair bis zum Flugplanwechsel Ende Oktober, nachdem die Privatwirtschaft keine Mittel hierfür bereitzustellen war, und die Erteilung von provisorischen Bewilligungen an die Crossair zur sofortigen Übernahme eines Teils der Swissair-Linienverbindungen.

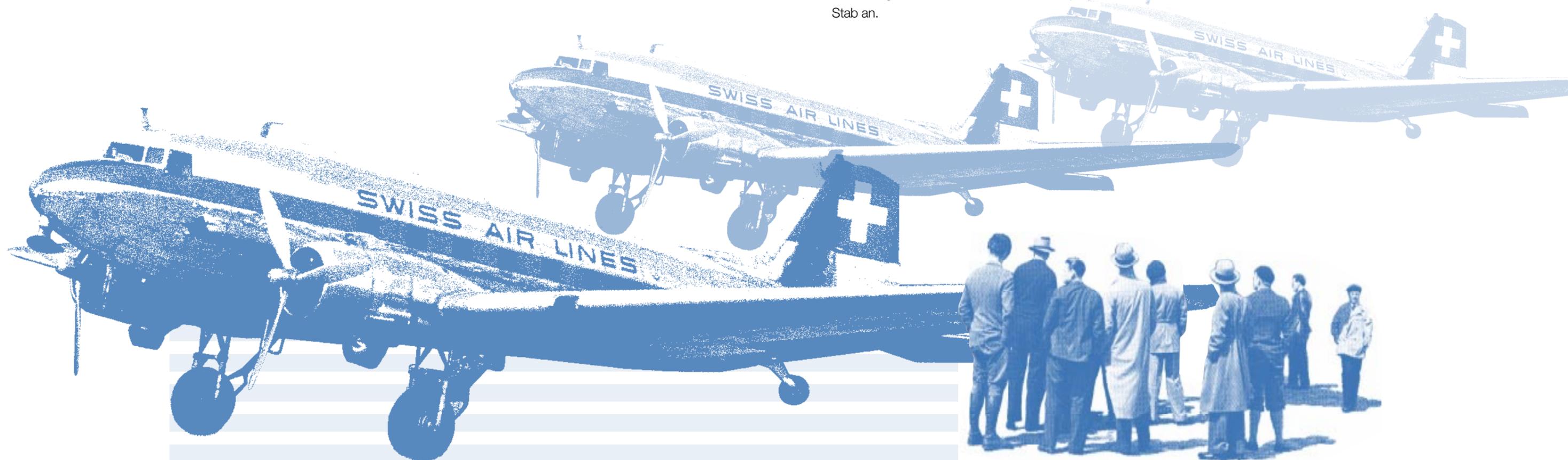
Damit konnte ein sukzessiver Übergang des Betriebes von der Swissair an die vorgesehene neue, auf der Basis der Crossair entstehende Schweizer Fluggesellschaft ermöglicht werden. Zudem war auf diese Weise die nötige Zeit für die Erarbeitung der langfristigen Lösung gewonnen. In diesem Kontext ist auch das zweite vom Bundesrat Ende Oktober gesprochene Darlehen von 1 Mrd. Franken an die Swissair zu sehen, mit dem sie in die Lage versetzt wurde, den Langstreckenverkehr noch bis Frühling 2002 weiterzuführen.

Von der «Luftbrücke» zu «Big Lift»

Um die Bildung der neuen nationalen Airline zu koordinieren und die Informationswege so kurz wie möglich zu halten, beschloss der Bundesrat, unter dem Titel «Luftbrücke» eine Task Force einzusetzen. In ihr nahmen unter der Leitung der Eidg. Finanzverwaltung die Bundeskanzlei, die Departemente EDA, EJPD und VBS, das Staatssekretariat für Wirtschaft (seco), das BAZL, die Grossbanken UBS und CSG, die Kantone Zürich, Basel-Stadt und Genf, die drei Landesflughäfen, die Gewerkschaften, Swissair und Crossair sowie der für das Nachlassverfahren eingesetzte Sachwalter Einsitz.

Das BAZL war darüber hinaus mit Repräsentanten auch in den von der Task Force gebildeten Projektgruppen «Monitoring Flugbetrieb» und «Infrastruktur Flughäfen» vertreten. Die erste Projektgruppe hatte sich primär um die Feststellung der notwendigen Mittel und die Verwendung der Bundesdarlehen für den Flugbetrieb zu kümmern, die zweite um die Sicherstellung der Dienstleistungen auf den Flughäfen und die Restrukturierung der flughafen Betriebe innerhalb der SAir Group.

Da sich die in den Zuständigkeitsbereich der Aufsichtsbehörde fallenden Fragen in einer noch nie dagewesenen Weise massierten, entschied sich das BAZL, eine eigene Task Force mit dem Namen «Big Lift» einzuberufen. Diesem Gremium gehörten Fachkräfte aus den fünf Prozessen (Organisationseinheiten) Luftverkehrsbetriebe, Flugtechnische Betriebe, Infrastruktur und Planung, Anlagen, Flugausbildung und Lizenzen, den beiden Kompetenzzentren Internationales und Recht sowie aus dem Stab an.



Fragen über Fragen

Die Themen, mit denen sich «Big Lift» zu beschäftigen hatte, umfassten praktisch die gesamte Spannweite innerhalb der zivilen Aviatik. Wie gross ist die Gefahr, dass Swissair- oder Crossair-Flugzeuge im Ausland wegen offener Forderungen gegenüber Swissair arretiert werden? In welcher Form lässt sich das nötige Wissen auf die Crossair übertragen, damit ihr ein für den Langstreckenverkehr erweitertes Luftverkehrsbetreiberzeugnis (Air Operator Certificate, AOC) ausgestellt werden kann? Wie ist das Verfahren für die Erteilung der Konzessionen zum Betrieb der bisherigen Swissair-Luftverkehrsstrecken durchzuführen? Wie gross muss die neue Gesellschaft sein, damit der Flughafen Zürich seiner Drehscheibenfunktion im Interkontinentalverkehr nicht verlustig geht und damit SR Technics eine für das Überleben notwendige Grundauslastung erhält? Wie verträgt sich die Bundeshilfe mit dem EU-Recht, welches im Bereich der Zivilluftfahrt nach Inkrafttreten der bilateralen Verträge im Verlauf des Jahres 2002 auch in der Schweiz zur Anwendung gelangen wird?

Nebst der Beantwortung all dieser Fragen hatte das BAZL unter anderem die verschiedenen Entwürfe für den Business-Plan der neuen Gesellschaft zu prüfen, ausländische Zivilluftfahrtbehörden über die Entwicklung auf dem Laufenden zu halten, die Gesuche der Crossair um die Erteilung von Streckenkonzessionen zuhanden des UVEK zu bearbeiten und auf entsprechende Klagen hin abzuklären, ob die von Swissair angebotenen Tarife nicht das im Darlehensvertrag mit der Eidgenossenschaft festgeschriebene Dumpingverbot verletzen. Darüberhinaus erwuchs dem Amt durch unzählige Anfragen von verärgerten oder besorgten Bürgerinnen und Bürgern sowie den Eidg. Parlamentariern eine Unmenge an administrativer Arbeit. Und nicht zuletzt war gemeinsam mit weiteren Bundesstellen die Botschaft für die Sondersession von Mitte November vorzubereiten, an welcher National- und Ständerat die Darlehen über gesamthaft 1,45 Mrd. ebenso absegneten wie eine Beteiligung des Bundes an der neuen Gesellschaft im Umfang von 600 Mio. Franken.

Zu all den teilweise kniffligen Problemstellungen kam Ende November noch der Absturz einer von Berlin her anfliegenden Crossair-Maschine bei Bassersdorf hinzu, der 24 Menschen in den Tod riss. Der tragische Unfall traf die Crossair und das BAZL in einer äusserst schwierigen Phase, waren doch die Beteiligten bereits vorher einem hohen Arbeitsdruck ausgesetzt gewesen. Trotz der neuen psychischen und physischen Belastung zog das Unglück aber keine den Aufbau der neuen Gesellschaft behindernde Auswirkungen nach sich.



Der Horizont hellt sich auf

Es war für das BAZL wie für die anderen involvierten Verwaltungsstellen und Wirtschaftskreise weder eine leichte noch schöne Aufgabe, an der Bewältigung der grössten Krise in der Schweizer Zivilluftfahrtsgeschichte mitwirken zu müssen. Immerhin lässt sich festhalten, dass sich im Bemühen, eine neue nationale Airline in die Luft zu bringen, Ende Jahr der Horizont zusehends aufhellte und damit der Absturz der Schweizer Zivilluftfahrt in die Bedeutungslosigkeit vermieden werden konnte.