



Wie Phönix ist Swiss am 31. März 2002 – dem Namen des Plans entsprechend – als neue Schweizer Fluggesellschaft aus der Asche der gestrandeten SAir Group gestiegen. Mit diesem Tag hat nach dem Herkules-Akt des Aufbaus die eigentliche Nagelprobe für die neue Schweizer Fluggesellschaft begonnen. Denn der Bund hatte von Anfang klar gemacht, dass der «verjüngte Vogel», sobald er mit der öffentlichen Anschubfinanzierung in die Luft gebracht sei, aus eigener Kraft weiterfliegen müssen.

Für das BAZL kam mit der «flügge» gewordenen Swiss die Zeit eines Rollenwechsels. Hatte unser Amt zu Beginn beratend mitgeholfen, Swiss den Weg zur Startbahn zu ebnen, verschob es den Fokus seiner Aktivitäten zusehends wieder in Richtung einer Kontrollinstanz. Der vom Bundesrat und der Finanzdelegation der Eidg. Räte im Januar abgeseegnete Kredit von 1,9 Mio. Franken versetzte das BAZL in die Lage, eine Reihe von zusätzlichen Fachkräften auf Expertenbasis zu engagieren. Mit einem gegenüber Swissair und Crossair gesteigerten Rhythmus an Inspektionen und Audits gelang es dem Amt, die Aufsicht auf ein der schwierigen Situation von Swiss entsprechendes hohes Niveau zu bringen.

Ihre Fortsetzung fand 2002 leider auch die traurige Serie von Unfällen in der Schweizer Zivilluftfahrt. Mit der Kollision eines Fracht- und eines Passagierflugzeuges im von der Schweizer Flugsicherung Skyguide kontrollierten Luftraum über dem deutschen Ort Überlingen wurde ein in breiten Fachkreisen praktisch nicht für möglich gehaltenes Unfallszenario brutale Realität. In der Folge wurden massive Zweifel am Sicherheitssystem der schweizerischen Zivilluftfahrt laut.

Im Einklang mit dem BAZL beauftragte das UVEK ein holländisches Luftfahrtinstitut mit einer Expertise über das Sicherheitssystem in der helvetischen Luftfahrt. Wir sind überzeugt, dass die Resultate, die im Sommer 2003 vorliegen sollen, uns ebenso wie die weiteren Protagonisten der zivilen Aviatik in den seit Jahrzehnten anhaltenden Bemühungen unterstützen werden, die Sicherheit auf einen noch höheren Stand zu heben.

André Auer  
Direktor Bundesamt für Zivilluftfahrt

**Ende März 2002 hob die Swiss termingerecht als neue Schweizer Interkontinental-Fluggesellschaft ab. Damit ging eine halbjährige intensive Aufbauphase zu Ende. Für das BAZL brachte dieses Ereignis einen Rollenwechsel mit sich: Der Berater wurde wieder zum Kontrolleur.**

Sechs Monate hatte die Chefetage von Crossair Zeit, um ihre Regionalfluggesellschaft in eine Interkontinental-Airline aufzurüsten und die Nachfolge der im Herbst 2001 gestrauchelten Swissair anzutreten. So lange hielt ein «Überbrückungskredit» von 1,45 Milliarden Franken des Bundes die Langstreckenflugzeuge der Swissair noch in der Luft. Sechs Monate, in denen es galt, die Strukturen zweier Unternehmungen in einer zusammenzufassen, zwei Betriebskulturen zu vereinigen und die beiden Flugprogramme zu einem neuen Angebot zu konzentrieren – kurz, um den Nachweis zu erbringen, dass die Firma technisch wie auch operationell in der Lage ist, ein so komplexes Netzwerksystem wie eine weltweit tätige Fluggesellschaft zu betreiben. Eine Par-Force-Leistung, die in der zivilen Fliegerei bis zu diesem Zeitpunkt ihresgleichen suchte.



N I D W A L D E N

### Zuerst Berater...

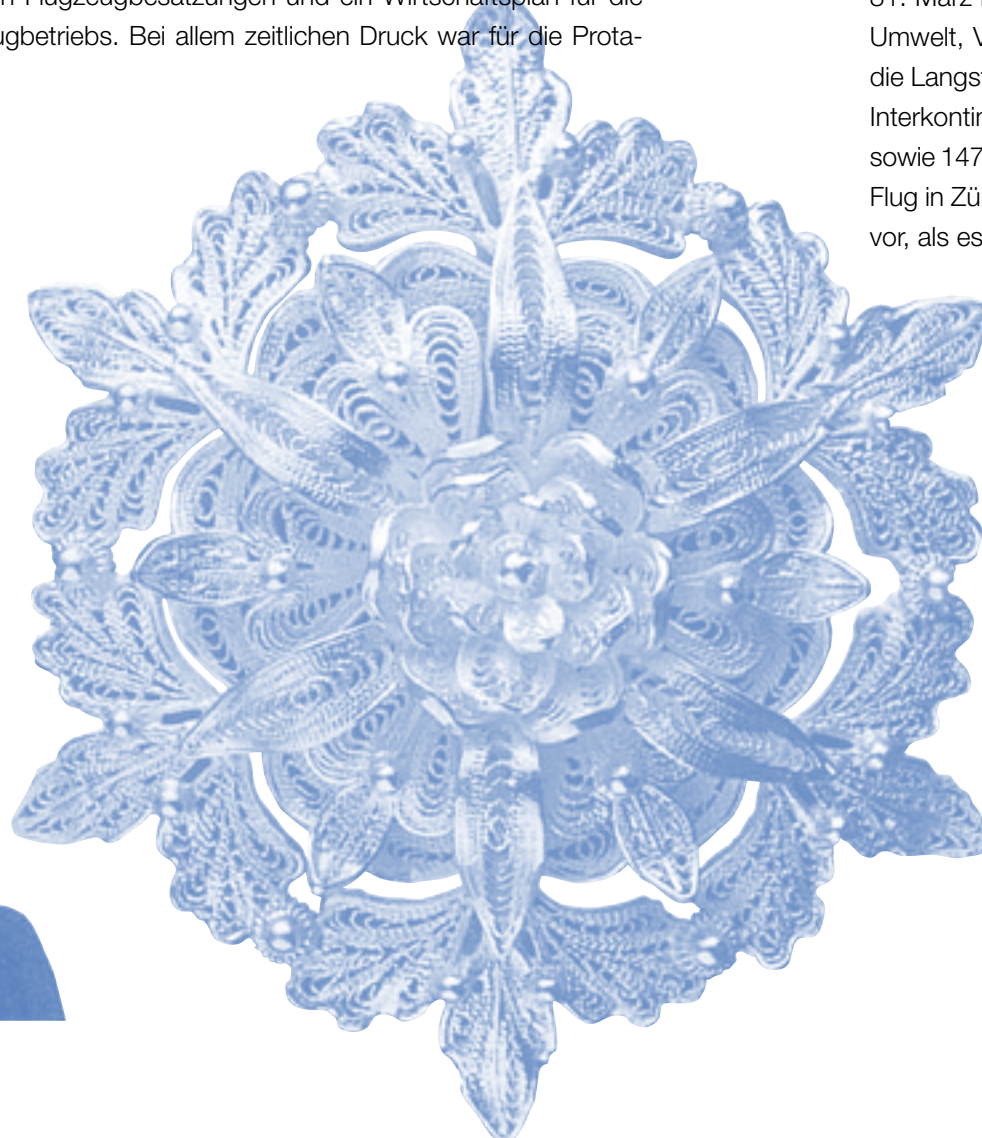
Die Rolle des BAZL in diesem Übergangsprozess war eine wechselnde. Zuerst fungierte das Amt als Berater beim Aufbau der neuen Organisation und stellte dabei sicher, dass die technischen und betrieblichen Normen der vereinigten europäischen Zivilluftfahrtsbehörden (Joint Aviation Authorities, JAA), die auch in der Schweiz Gültigkeit haben, als Wegweiser hin zu einer erweiterten Betriebsbewilligung für Crossair nie aus dem Blickfeld verschwanden. Seien es Fragen zu den Betriebshandbüchern oder zur Ansiedlung des Bereiches Ausbildung innerhalb der neuen Strukturen – in unzähligen Besprechungen und Koordinationstreffen mit den Crossair-Verantwortlichen auf verschiedenen Stufen und zu unterschiedlichsten Themen brachten die Spezialisten des BAZL ihr Wissen ein.

Dabei wanderten ihre Augen auch stets auf den Kalender. Um alle notwendigen behördlichen Bewilligungen bis zum vorgesehenen Start der neuen Gesellschaft Ende März erhalten zu können, musste Crossair bis Mitte Februar sämtliche Unterlagen eingereicht haben. Dazu zählten neben den Informationen über betriebliche und technische Aspekte unter anderem auch ein Handelsregisterauszug, eine Kopie der geänderten Statuten des Unternehmens, der Nachweis des Schweizer Charakters der Firma, eine Liste mit den Flugzeugbesatzungen und ein Wirtschaftsplan für die beiden ersten Jahre des erweiterten Flugbetriebs. Bei allem zeitlichen Druck war für die Prota-

gonisten des BAZL dabei stets klar: Die Sicherheit hat oberste Priorität, auf ihre Kosten werden keinerlei Zugeständnisse gemacht.

Aber auch jenseits der Grenze gab es Handlungsbedarf. So brauchte Crossair nicht nur eine Bewilligung des Bundes, um Swissair-Flugstrecken bedienen zu können. Die Behörden der Destinationsstaaten mussten die neue Gesellschaft ebenfalls akzeptieren. Während hierfür bei den meisten Ländern ein offizielles Schreiben des BAZL ausreichte, verlangten einige Staaten weiter gehende Informationen über die ihnen bis dahin unbekannte Airline (vgl. auch Kapitel über die formalen Hürden). Und da die administrativen Mühlen in gewissen Ländern etwas langsamer mahlen als in anderen, drohte die Zeit allmählich knapp zu werden. So waren eine gute Woche vor dem Start von Swiss zwar sämtliche Verkehrsrechte in Aussicht gestellt, jedoch noch immer von rund einem Dutzend Staaten ausstehend. Sie trafen dann doch rechtzeitig ein, so dass es Swiss erspart blieb, mangels Überflugs- oder Landerechten in den ersten Tagen Umwege fliegen oder gar Flüge streichen zu müssen.

In der Schweiz erloschen am 27. März die letzten Stop-Lichter auf dem Rollbalken unmittelbar vor der Pisteneinfahrt: An diesem Tag erhielt Swiss vom BAZL die auf den Flugplanwechsel vom 31. März hin gültige Betriebsbewilligung. Dadurch konnten auch die vom Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) Anfang Monat erteilten Konzessionen für die Langstrecken ihre Wirkung entfalten. Vier Tage später ging der Aufbau einer neuen Schweizer Interkontinental-Airline offiziell zu Ende, Swiss hob wie geplant ab und bediente 38 Langstrecken sowie 147 Kurz- und Mittelstrecken-Verbindungen. Am 1. April traf aus Kapstadt der letzte Swissair-Flug in Zürich ein. Das BAZL nahm einen Tag später die letzte Amtshandlung gegenüber Swissair vor, als es die Betriebsbewilligung der einstigen nationalen Fluggesellschaft zurückzog.





### ...dann Kontrolleur

Mit dem Start von Swiss ging für das BAZL auch ein Rollenwechsel einher: Der Berater wurde wieder zum Kontrolleur. Durch das erfolgreiche Abheben von Swiss war zwar ein wichtiges und ehrgeiziges Ziel erreicht, die Schweiz konnte ihre Anbindung ans weltweite Flugverkehrsnetz ohne Unterbruch aufrecht erhalten. Die Bewährungsprobe jedoch stand dem Unternehmen in der rauen Realität einer seit September 2001 durchgeschüttelten Branche noch bevor.

Dieser Situation trug das BAZL mit einer ausgedehnten Aufsicht Rechnung. Swiss musste – wie zuvor schon Swissair und Crossair – dem Amt regelmässig rapportieren, Inspektoren nahmen an internen Sitzungen teil und liessen sich in einzelnen Bereichen detailliert über Entwicklungen oder auch allfällige Probleme beziehungsweise Zwischenfälle informieren. Unter letztere Kategorie fiel etwa die Notlandung einer Saab 2000 im Juli auf dem stillgelegten deutschen Militärflugplatz Werneuchen. Dabei erlitt das Flugzeug bei einer Kollision mit einem über die Piste führenden Erdwall einen Totalschaden, Passagiere und Besatzung dagegen blieben unverletzt.

Ende August führte das BAZL je ein erstes Audit in den Bereichen Qualitätssystem, Organisation und Ausbildung von Swiss durch. Dabei konnten die Inspektoren feststellen, dass die Strukturen gesamthaft den an sie gestellten Anforderungen entsprachen. Nicht überraschend angesichts der Entstehungsgeschichte von Swiss manifestierte sich in einzelnen Punkten aber Verbesserungsbedarf, deren Realisierung das BAZL wie in solchen Fällen üblich jeweils mit einem «Aktionsplan» verlangte. Daneben führte das Amt die «normalen» Aufsichtsmassnahmen wie etwa allgemeine Inspektionen sowie Kontrollen der technischen und operationellen Rapporte weiter.

### Intensivierte Aufsicht hat sich bewährt

Die ersten neun Monate mit der Swiss «in der Luft» haben eines deutlich gezeigt: Die intensivierte Aufsicht des BAZL hat sich bewährt. Das Amt konnte aufgrund des von Bundesrat und Finanzdelegation des Parlaments um 1,9 Mio. Franken erhöhten Personalkredits die erforderlichen zusätzlichen Experten engagieren und dadurch die Voraussetzungen schaffen, um den Übergang von Swissair und Crossair auf Swiss so sicher wie möglich zu gestalten. Angesichts der unverändert schwierigen Umstände und der Tatsache, dass die Konsolidierungsphase der Swiss noch keineswegs abgeschlossen ist, soll diese erhöhte Aufsicht denn auch mindestens die nächsten zwei Jahre beibehalten werden.





## Chronologie des Aufbaus

### von Swiss

- 13. Januar** Das Zürcher Stimmvolk genehmigt an der Urne eine Beteiligung des Kantons am Aktienkapital von Crossair im Umfang von 300 Mio. Franken.
- 15. Januar** Crossair übernimmt von der Swissair die kommerzielle Verantwortung von 17 Europa-Strecken. Vorderhand bei Swissair verbleiben noch sechs Verbindungen.
- 31. Januar** Crossair lüftet den Schleier über dem Namen der neuen Schweizer Fluggesellschaft: Sie soll unter der Kurzbezeichnung Swiss, bei vollem Namen Swiss Air Lines in die Luft gehen. Mitte April mutiert der Name aus rechtlichen Überlegungen zu Swiss International Air Lines.
- 4. März** Crossair erhält vom UVEK die Streckenkonzessionen für die ab Sommerflugplan geplanten zusätzlichen Linienverbindungen (primär im Langstreckenverkehr).
- 27. März** Das BAZL erteilt der Crossair die um den Langstreckenbereich erweiterte Betriebsbewilligung.
- 31. März** Mit dem Wechsel zum Sommerflugplan nimmt Swiss den Betrieb auf.
- 1. April** Der letzte unter dem Namen Swissair durchgeführte Flug landet von Kapstadt her kommend in Zürich.
- 12. Juni** Der Nationalrat votiert mit 95:82 Stimmen gegen die Einsetzung einer parlamentarischen Untersuchungskommission (PUK) zum Swissair-Debakel. In der Frühjahrssession hatte die Grosse Kammer eine entsprechende parlamentarische Initiative der CVP noch mit 89:88 Stimmen gutgeheissen.
- 1. August** Als Reaktion auf eine Häufung technischer Zwischenfälle hat Swiss eine Task Force eingesetzt. Sie kommt zum Schluss, dass eine personelle Verstärkung in der Technikabteilung angezeigt ist.

- 15. August** Bei der Embraer-145-Flotte haben drei nicht autorisierte interne Experten Pilotenprüfungen abgenommen. Das BAZL muss die Prüfungen von gesamthaft 50 Piloten für ungültig erklären und eine Wiederholung anordnen.
- 19. September** Die Geschäftsprüfungskommission (GPK) des Ständerates präsentiert ihren Schlussbericht zum Swissair-Debakel. Die GPK attestiert dem BAZL, seine Aufsichtsfunktion korrekt wahrgenommen zu haben. Sie fordert den Bundesrat jedoch auf, die Grundlagen zu schaffen, um der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit von Fluggesellschaften künftig verstärkt Beachtung schenken zu können.
- 19. November** Swiss gibt ein Optimierungsprogramm bekannt, in dessen Rahmen fünf Flugzeuge ausser Betrieb gesetzt und 300 Arbeitsplätze abgebaut werden.
- 12. Dezember** Der Ständerat nimmt die im GPK-Bericht enthaltenen sieben Vorstösse und zehn Empfehlungen an.
- 13. Dezember** Swiss verkündet die geplanten Anpassungen ihres Streckennetzes. Neben einer Reduktion beziehungsweise einem Ausbau von Frequenzen auf gewissen Strecken gibt die Gesellschaft einzelne Linien auf, darunter die Verbindung Lugano – Bern – Paris.

