

Überwachen –
Kerngeschäft
prüfen –
Sicherheitsaufsicht als
durchsetzen
gelebte Topas-Praxis

Mit Topas werden die Grundlagen für das «neue BAZL» geschaffen. Ein Auftrag lautete 2003 aber auch: Die Sicherheitsaufsicht ist wo nötig sofort zu verstärken. An der «Front» wurde der Auftrag umgesetzt – mit mehr Audits und mehr Inspektionen.

Das Projekt Topas hat 2003 der Arbeit im Amt den Stempel aufgedrückt. Doch darunter durfte das Tagesgeschäft im Kernbereich Sicherheitsaufsicht nicht leiden. Im Gegenteil: Die Aufsichtsfunktion wurde schon vor und dann auch während den Arbeiten am Projekt Topas verstärkt. Das zeigen ein paar trockene Zahlen aus den Arbeitsheften der BAZL-Mitarbeitenden an der «Front». Die Audits in schweizerischen Flugbetrieben wurden 2003 verdoppelt – von 16 auf 32. Die Audits bei Flugschulen stiegen von fünf auf neun, bei Unterhaltsbetrieben von 163 auf 173. Zwei weitere Zahlen noch zu diesem Thema: In einer einzigen Woche Mitte September haben BAZL-Inspektoren 48 Inspektionen, Audits und Zertifizierungen durchgeführt – mit einem «Ressourceneinsatz» von 120 Arbeitstagen. Ein Blick auf einige Arbeitsfelder der Sicherheitsinspektoren in dieser einen Woche zeigt, wie weit gefächert das Kerngeschäft Sicherheitsaufsicht ist: ein Flugsimulator war zu zertifizieren; Exportprüfungen von Linienflugzeugen stand in der Agenda; Fluglehrerprüfungen waren zu überwachen; auf einem Flugplatz wurde die Notfallübung inspiziert.

Mit den Ressourcen am Anschlag

Neben diesem Alltagsgeschäft beschäftigten auch zwei ausserordentliche, mit grosser öffentlicher Anteilnahme verfolgte Geschäfte des schweizerischen Luftverkehrsjahres die Sicherheitsprofis im Amt intensiv. Die Südanflüge auf Piste 34 in Zürich wurden auf ihre Sicherheit überprüft – und freigegeben. Die Arbeit des BAZL hielt auch der kritischen Überprüfung durch eine britische Spezialfirma stand. Das zweite grosse und mit viel publizistischer und politischer Aufmerksamkeit begleitete Geschäft betraf Lugano. Bei der vertieften Abklärung des Instrumentenanflug-Verfahrens stiess das Amt auf Probleme auf dem Tessiner Flughafen. Das Ergebnis der Sicherheitsüberprüfung führte zur Verfügung, dass das ganze Anflugverfahren in Lugano von Grund auf saniert werden muss.

Die ausserordentlich aufwändigen Fälle Zürich und Lugano, die verstärkte Sicherheitsüberprüfung aufgrund der NLR-Empfehlungen und die intensive Arbeit am Projekt Topas brachten die Mitarbeitenden im Amt an die Grenze der Belastbarkeit, und es wurde die Leistungsgrenze des «alten BAZL» deutlich aufgezeigt. Eine Erkenntnis, die nicht neu ist, aber in diesem Jahr eindrücklich bestätigt wurde: Sicherheit ist nicht zum Nulltarif zu haben. Die Ressourcenerhebung im Rahmen von Topas zeigte den Personalbedarf für das «neue BAZL»: Rund 260 Stellen anstatt deren knapp 180, über die das Amt Anfang 2003 verfügte.

«Sicherheit geht vor» und die Folgen

Der Grundsatz «Sicherheit geht vor» hatte 2003 Konsequenzen. Notwendige, aber nicht sicherheitsrelevante Geschäfte mussten sistiert werden. Darunter fiel auch ein wichtiges und in der Öffentlichkeit namentlich der Touristikregionen engagiert diskutiertes Vorhaben: die generelle Überprüfung der Gebirgslandeplätze. Die Arbeit für dieses Projekt lief im Frühjahr 2003 an. Jetzt muss das nicht sicherheitsrelevante Geschäft warten, bis das neue, auf den Erkenntnissen von Topas basierende BAZL über die nötigen Ressourcen verfügt.

