

Nach der Umwälzung die Feinarbeit

Drei schwere Flugunfälle standen am Anfang der Bazl-Reorganisation. Wird jetzt alles besser?

Kaum ist die Reorganisation des Bundesamts für Zivilluftfahrt (Bazl) abgeschlossen, hagelt es bereits Kritik: zu viele Wechsel, alter Filz, autoritärer Führungsstil.

VON ISO AMBÜHL

Als Bauingenieur Raymond Cron, 46, sein neues Amt als Chef des Bundesamts für Zivilluftfahrt (Bazl) im Mai 2004 antrat, war er ein Hoffnungsträger: Nach drei schweren Flugunfällen und viel Kritik am trüben Bazl war die Schweiz punkto Sicherheitsstandards im Luftverkehr nicht mehr Spitze. Dies will Querinstreicher Cron ändern: Begeistert stellte er an der GV des Speditions- und Logistikverbands Spedlogswiss die Reorganisation des Amtes vor, die Ende Juni beendet wurde.

Ziel der Reorganisation war es, die Hauptaufgaben Sicherheit und Luftfahrtspolitik zu trennen und aus dem Bazl «eine proaktive, kompetente und unabhängige Behörde mit hoher Akzeptanz im relevanten Umfeld» zu formen. Die Zeiten, als das Bazl wegen lascher Kontrolle und personellen Filzes mit der zu überwachenden Industrie kritisiert wurde, sollen vorbei sein.

Hat Cron seine Ansprüche voll umgesetzt? Noch nicht, wie Gespräche von CASH mit Vertretern der Luftfahrt zeigen. So äussert sich Paul Kurrus, Präsident des Dachverbands Aerosuisse, lobend über die gelungene Trennung von Sicherheit und Luftfahrtspolitik. Doch wegen der fundamentalen Reorganisation sei es offensichtlich, dass infolge der vielen Wechsel noch nicht alle Verantwortlichen in ihrer neuen Funktion und Aufgabe gefestigt seien.

Wegen der Umwälzungen sei das Amt derzeit vor allem mit sich selbst beschäftigt, weshalb intern eine schlechte Stimmung herrsche, sagt ein Brancheninsider. Gegenüber dem sanften Vorgänger André Auer wende Generalstabsobers Cron einen autoritären Stil an, was die Stimmung zusätzlich belastet.

Obwohl alle Kaderstellen im Rahmen der Reorganisation neu ausgeschrieben wurden, wundert man sich in der Branche über die Aus-



Kontrolle ist alles: Dank der Reorganisation des Bundesamts für Zivilluftfahrt soll die Schweiz punkto Sicherheitsstandards im Flugverkehr wieder Spitze werden.

wahl: Einerseits darf der frühere stellvertretende Direktor Urs Adam trotz der Kritik an der ehemaligen Leitung als «Delegierter für internationale Angelegenheiten» weiter wirken. Andererseits stammen die Neulinge von Swissair, Swiss, SR Technics oder vom Flughafen Zürich, womit das alte Thema Filz wieder da wäre. Stets hatte Cron betont, dass das Bazl als Aufsichtsbehörde neben fachlicher Kompetenz über «die notwendige Unabhängigkeit gegenüber Akteuren in der Aviatik» verfügen müsse.

Doch der oberste Chef der Abteilung Sicherheit Flugbetrieb ist der ehemalige Swissair-Captain Werner Bösch, 56. Der gelernte Chemiker arbeitete zuletzt im Generalstab des militärischen Nachrichtendienstes.

Der ehemalige Swiss-Pilot Stephan Eder ist ihm als Leiter Aufsicht Flugbetrieb unterstellt. Als Chef der Abteilung Sicherheit Flugtechnik fungiert Christian Hegner, der vorher bei der Flugzeug-Wartungsfirma SR Technics tätig war. Und bei der Abteilung Sicherheit Infrastruktur, der die Kontrolle der Airports untersteht, ist mit Daniel Gschwind der ehemalige Leiter des Bereichs Safety & Security des Zürcher Flughafens gewählt worden.

Noch keine Lösung für Fluglärmproblem in Zürich

Im CASH-Interview gibt sich Cron überzeugt, dass die Neuen loyal für das Amt arbeiten werden. Sein Einsatz für die Reorganisation, an der

die Berater von Booz, Allen, Hamilton und die Firma HPO von SBB-Präsident Thierry Lalive d'Épinay beteiligt waren, wird ihm hoch angerechnet. Andreas Schmid, VR-Präsident des Flughafens Zürich, ist zufrieden: «Cron ist eine kompetente und unternehmerisch denkende Führungspersönlichkeit. Er hat im Bazl eine effektive und effiziente Organisation geschaffen.» Aerosuisse-Präsident Kurrus lobt: Cron habe sich in der kurzen Zeit trotz Quereinstieg profunde Detailkenntnisse in der Materie angeeignet.

Eine Lösung fehlt aber immer noch beim Flughafen Zürich: Das durch eine deutsche Verordnung erzwungene Verkehrsregime verärgert weiterhin grosse Teile der Anwohner. Unique-Präsident Schmid

setzt auf das Bazl: «Cron ist sich der Lärmproblematik am Flughafen Zürich bewusst und sucht gemeinsam mit Bund, Kanton Zürich und der Flughafen Zürich AG nach mehrheitsfähigen Lösungen.»

Im Vergleich zu seinem Vorgänger André Auer sei Cron viel offener und keine graue Maus, sagt Andreas Bantel, Lärmbetroffener und Herausgeber des «Noiseletters». Doch die politischen Vorgaben zum Konflikt um das Anflugregime seien viel zu unklar, um eine Lösung zu erreichen. Darum herrsche weiterhin ein Willkürregime: «Sobald Bundesrat Leuenberger ein klares Konzept zum Flughafen Zürich hat, ist zu erwarten, dass Cron den heutigen Konflikt rasch lösen kann», sagt Andreas Bantel.

«Wir sind schlagkräftiger geworden»

Raymond Cron, Chef des Bundesamts für Zivilluftfahrt (Bazl), äussert sich zur abgeschlossenen Reorganisation des Amtes.

CASH: Herr Cron, was hat die Reorganisation des Bazl gebracht?

RAYMOND CRON: Durch die neue Struktur haben wir zum einen die Bereiche Sicherheit und Luftfahrtspolitik klar getrennt. Zum anderen haben wir 60 zusätzliche Stellen besetzen können und die Amtsleitung in Bezug auf das fachliche Know-how verbreitert. Auch haben wir sämtliche Prozesse nach einem einheitlichen und standardisierten Raster neu gestaltet. Dadurch lässt sich das Amt besser führen, und die Abläufe können effizienter abwickelt werden.

Auf einen Nenner gebracht?

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt ist schlagkräftiger geworden.

Im Amt wird seither über einen autoritären Führungsstil geklagt...

Die Reorganisation hat das Bazl in den letzten Monaten stark gefordert. Dies will ich nicht leugnen. Die neue Philosophie unseres Amtes nach dem Motto «Safety first» und die konsequente Führung durch die neue Amtsleitung mögen vielleicht nicht allen Mitarbeitenden gefallen. Von einem autoritären Führungsstil würde ich nicht sprechen, eher von einem konsequenten.

Auffallend ist, dass der Filz wieder da ist, mit neuen Chefs, die ihre Exkollegen bei Swiss, SR Technics oder beim Flughafen Zürich nun überwachen sollen...

Überhaupt nicht. Damit uns die Beaufsichtigten nicht ein X für ein U vormachen können, brauchen wir nun einmal Fachleute, die Erfahrung in der Aviatik haben und mit den spezifischen Schweizer Verhält-



«Von autoritärem Führungsstil würde ich nicht sprechen, eher von konsequentem.»

Bazl-Chef Raymond Cron

nissen vertraut sind. Im Übrigen haben wir bei der Rekrutierung der wenigen von extern zu uns gekommenen Kaderleute sorgfältig darauf geachtet, dass sie bereit waren, den Industrie-Hut gegen den Bazl-Hut einzutauschen.

Ein massives Problem ist der Flughafen Zürich. Was unternehmen Sie wegen der Anflug- und der Lärmproblematik?

Wir haben im letzten November den Koordinationsprozess für den Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) wieder angestossen. Bis Ende 2007 sollen unter Einbezug von Bund, Kanton und Flughafen Zürich und den Nachbarkantonen die Grundlagen für das künftige Betriebskonzept entstehen. Ein erstes Koordinationsgespräch wird im Herbst stattfinden.

Braucht es in Zürich einen Grundsatzentscheid, ob der Verkehr kanalisiert oder verteilt wird?

Der Entscheid, nach welchem Konzept künftig geflogen wird, und damit indirekt auch die Antwort auf die Frage, ob der Verkehr kanalisiert oder verteilt werden soll, ist einer der Punkte, die im Rahmen des SIL-Prozesses zu definieren sind.

Wie geht es weiter?

Angesichts der Situation mit Deutschland ist in jedem Fall davon auszugehen, dass selbst eine Kanalisierung bis zu einem bestimmten Grad eine Verteilung der Flüge erforderlich machen wird. Dies hat auch der Bundesrat im Bericht über die Luftfahrtspolitik festgehalten. Eine Rückkehr zu einer reinen Kanalisierung des Verkehrs im Norden ist nicht realistisch. ISO AMBÜHL