Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL

28.02.2017 (von der Amtsleitung genehmigt am 20.02.2017)

Jahresrapport Leistungsvereinbarung GS UVEK – BAZL 2016

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL

Inhaltsverzeichnis

1 Zusammenfassung / Management Summary 2
2 Produktgruppe Luftfahrtentwicklung 3
2.1 Schlüsselgeschäfte 3
2.2 Zielerreichungsgrad Wirkungs- und Leistungsziele 4
2.3 Erlöse und Kosten 6
3 Produktgruppe Luftfahrtsicherheit 7
3.1 Schlüsselgeschäfte 7
3.2 Zielerreichungsgrad Wirkungs- und Leistungsziele 9
3.3 Erlöse und Kosten 10
4 Internes 11
4.1 Schlüsselgeschäfte 11
5 Vorgaben des Departements 11

1 Zusammenfassung / Management Summary

Von den 6 Schlüsselgeschäften der **Produktgruppe Luftfahrtentwicklung** konnten 4 vollständig und 2 teilweise erfüllt werden. Nur teilweise erfüllt wurden die Punkte 2 (SIL Zürich) und 3 (SIL Genf). Beide Geschäfte werden im 2017 weitergeführt.

2 von 3 Wirkungs- und 2 von 4 Leistungszielen wurden vollständig erfüllt. Nur teilweise erfüllt wurden Wirkungsziel 12 (Rechts- und Planungssicherheit der Landesflughäfen) sowie die Leistungsziele 13 (Objektblätter der Landesflughäfen) und 14 (Effizienzziel betr. Gesuchseingänge). Die Rechts- und Planungssicherheit der Landesflughäfen (W 12) wurde nur teilweise erfüllt, da die Verabschiedung SIL 2 Zürich auf Mitte 2017 verschoben wurde und der Staatsvertrag vom 4.9.2012 in Deutschland weiterhin nicht ratifiziert wurde. Die Koordinationsarbeiten für Zürich und Genf sind noch nicht abgeschlossen und Leistungsziel 13 wird im 2017 weitergeführt. Das Effizienzziel betr. Gesuchseingänge (L 14) wurde insbesondere aufgrund fehlender personeller Ressourcen nur teilweise erfüllt.

Von den 11 Schlüsselgeschäften der **Produktgruppe Luftfahrtsicherheit** wurden 4 vollständig, 6 teilweise und 1 nicht erfüllt. Nur teilweise erfüllt wurden die Punkte 8 (Förderung neuer Technologien), 9 (Luftraumstrategische Massnahmen), 10 (Umsetzung EASA-Regelungen), 11 (Flughafen Zürich), 13 (eTOD+), 16 (State Safety Plan) und 17 (Performance Based Oversight). Sämtliche Geschäfte werden im Folgejahr weitergeführt, bzw. abgeschlossen. Nicht erfüllt wurde Punkt 12 (Ressourcen im Bereich Aufsicht Flugbetrieb). Die Anforderungen der EU an die Aufsicht im Bereich Flugbetrieb steigen weiter, neue/zusätzliche Ressourcen konnten jedoch nicht bereitgestellt werden.

Sämtliche Wirkungsziele und 2 von 5 Leistungszielen konnten vollständig erfüllt werden. Nur teilweise erfüllt wurden die Leistungsziele 22 (Produktivitätssteigerung) und 25 (Safety Performance Indicators, SPI). Das Projekt zur Produktivitätssteigerung ist initiiert und der Abschluss erfolgt voraussichtlich per 2018. Das Thema SPI ist noch pendent, da die EASA bislang keine SPIs formuliert hat. Nicht bewertbar ist das Leistungsziel 23 (neue Navigationstechnologien), da der Indikator (CHIPS Roadmap) weggefallen ist und die Nachfolgelösung noch nicht etabliert wurde.

Von den 4 **internen** Schlüsselgeschäften wurden 1 vollständig, 2 teilweise und 1 nicht erfüllt. Nur teilweise erfüllt wurden die Punkte 20 (Management System) und 21 (Finanzielles). Die Überprüfung sowie Anpassung des bestehenden Management Systems hat Verspätung erfahren, wird aber im 2017 weitergeführt. Die Sicherstellung der finanziellen Mittel für einen reibungslosen Betrieb des Amtes wurde wegen der Stabilisierungsprogramme verfehlt. Nicht erfüllt wurde Punkt 19 (E-Government). Der Aufbau einer E-Government Plattform auf Amtsebene wurde obsolet, nachdem die Thematik neu auf Departementsebene behandelt wird.

11 der 12 **Vorgaben des Departements** wurden vollständig und 1 teilweise erfüllt. Die Bestrebungen, den Frauenanteil auf allen Stufen sowie die Vertretung der französisch und italienisch sprachigen Sprachgruppen zu erhöhen (Punkt 6) erweist sich als kontinuierliche Aufgabe. Die Techniklastigkeit der BAZL-Tätigkeiten erlaubt es jedoch nur bedingt, den Frauenanteil im gewünschten Ausmass zu heben.

2 Produktgruppe Luftfahrtentwicklung

2.1 Schlüsselgeschäfte

(1) LFG 1+: Verabschiedung der Botschaft durch den Bundesrat im Frühjahr 2016. ■□□

Die Botschaft zur LFG 1+ Revision wurde durch den Bundesrat am 31. August 2016 verabschiedet.

(2) **SIL Zürich**: Start Verfahren SIL 2 bezüglich Sicherheitsmassnahmen, Anhörung und Auswertung abgeschlossen. □■□

Die Anhörung ist erfolgt, die Auswertung ist per Mitte März 2017 abgeschlossen.

(3) **SIL Genf**: Abschluss Koordinationsgespräche. □■□

La phase du processus de coordination, initiée en mars 2013, s'est terminée le 12 juillet 2016 par la publication de la version définitive du protocole de coordination. Depuis lors, des discussions sont en cours entre la Confédération et le Canton de Genève pour lever la divergence concernant le scénario d'exposition au bruit à l'horizon 2030 avant de mettre en consultation le projet de fiche.

(4) **Finanzierung der Flugsicherung auf Regionalflugplätzen**: Die notwendigen gesetzlichen Anpassungen sind in Kraft. ■□□

Die Umsetzung der notwendigen gesetzlichen Anpassungen ist erfolgt. Der Bundesrat hat am 2. November 2016 die Änderung der VFSD verabschiedet. Die Änderung trat am 1. Januar 2017 in Kraft.

(5) **Luftfahrtpolitischer Bericht (LUPO) 2**: Behandlung in den parlamentarischen Kommissionen. ■□□

Die Behandlung ist in beiden Räten abgeschlossen.

(6) **Artikel 103b LFG**: Inbetriebnahme des Ausbildungsunterstützungssystems. ■□□

Unterstützungen für Ausbildungen im Bereich der Luftfahrt wurden erstmalig im 2016 gestützt auf die Verordnung vom 1. Juli 2015 über die Finanzhilfen für Ausbildungen im Bereich der Luftfahrt (VFAL, SR 748.03) geleistet. Von den 2016 zur Verfügung stehenden Mittel wurden Ausbildungsbeiträge an angehende BerufspilotInnen und FluglehrerInnen ausgerichtet. Im Bereich FlugzeugtechnikerInnen wurden bisher noch keine Subventionen ausgerichtet.

2.2 Zielerreichungsgrad Wirkungs- und Leistungsziele

Ziel	Indikator	Standard	IST-Wert	
W11: Die Schweiz ist auf dem Luftweg international gut erschlossen	a) Anzahl interkontinentaler Destinationen b) Anzahl europäischer Destinationen	a) ≥ 25 Destinationen b) ≥ 130 Destinationen	a) 72 b) 195	■□□
W12: Die Schweizer Landesflughäfen verfügen über eine ausreichende Rechts- und Planungssicherheit	a) Abschluss von Flugsicherungsverträgen b) Verabschiedung der SIL-Objektblätter der Flughäfen Genf, Basel und Zürich durch den Bundesrat c) Klärung der Situation mit Deutschland	a) 2 Verträge b) Durchführung Anhörung und Mitwirkung zum SIL-Objektblatt sowie Auswertung c) Ratifizierung des Staatsvertrags durch Deutschland, bzw. Notenaustausch oder gemeinsame Erklärung	a) Aktualisierung Verträge mit Frankreich und Österreich b) Verabschiedung SIL 2 Zürich ist für Mitte 2017 geplant c) Der Staatsvertrag vom 4.9.2012 ist in D noch nicht ratifiziert	□■□
W13: Die Schweizer Luftfahrt ist in klimarelevanten Massnahmen eingebunden	Einbindung in ein Emissionshandelssystem	Konsolidierter Entwurf eines Staatsvertrags mit der EU liegt vor *(Lead: BAFU)*	Das bilaterale Abkommen über die Verknüpfung der Emissionshandelssysteme der Schweiz und der EU einschliesslich Luftfahrt wurde im Januar 2016 paraphiert. Der Zeitpunkt für dessen Unterzeichnung und Ratifizierung ist z.Zt. noch offen. Im Oktober 2016 beschloss die ICAO Generalversammlung die Einführung einer marktbasierten Massnahme für die int. Zivilluftfahrt ab 2020. Die Schweiz hat sich zur Teilnahme an diesem System bekannt.	■□□
L11: Die Schweiz hat eine ausreichende Zahl von liberalen Luftverkehrsabkommen und verfügt damit über gute Rahmenbedingungen	Anzahl durch Verhandlungen liberalisierte Abkommen	3 zusätzliche liberale LVA	Atteint, 5 accords signés (Namibie, Indonésie, Ethiopie, Colombie, Mexique) et deux libéralisés en 2016 (Emirats Arabes Unis, Côte d'Ivoire)	■□□

L12: : Die Verabschiedung der Botschaft zur Revision des Luftfahrtgesetzes (LFG 1+) durch die Amtsleitung ist erfolgt	Antrag ans Departement bis 29.02.2016	Antrag an BR	Die Botschaft zur LFG 1+ Revision wurde durch den Bundesrat am 31. August 2016 verabschiedet.	■□□
L13: Die Objektblätter der Landesflughäfen gemäss Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt sind erstellt	Abschluss der Koordinationsarbeiten für Zürich und Genf	a) ZRH 2. Teil: Anhörung und Mitwirkung durchgeführt; Auswertung erfolgt. b) GVA: 2017	a) Anhörung und Mitwirkung lief bis Anfang Februar 2017. Auswertung erfolgt bis Mitte März 2017. b) Des discussions sont en cours entre la Confédération et le Canton de Genève pour lever la divergence concernant le scénario d'exposition au bruit à l'horizon 2030 à inscrire dans le projet de fiche PSIA. Celui-ci sera soumis en 2017 pour information/participation à la population et pour consultation auprès des cantons de Genève et de Vaud ainsi que de la France. L'adoption de la fiche par le Conseil fédéral est prévue dans le courant du 1er semestre 2018.	□■□
L14: Die Gesuchseingänge (Plangenehmigungen & Anfragen der Fluggäste (air passenger rights)) werden effizienter und unter verstärktem IT-Einsatz, d. h. bei sinkenden Kosten pro Gesuch, erledigt	a) Relativer Personaleinsatz b) IT-Einsatz c) Kosten pro Gesuch	a) Sinkend b) Verstärkt c) Sinkend (Basisjahr 2011)	Plangenehmigungen: a) Erfüllt b) Erfüllt c) Erfüllt Passagierrechte: a) Erfüllt b) Ist in Überprüfung, Beurteilung im Q1/2017. Wirksamkeit allfälliger Massnahmen frühestens Ende 2019. c) Kein Vergleich möglich, da andere rechtliche Rahmenbedingungen (EuGH-Entscheide) im 2011.	■□□ □□□

Kommentar

L14: Plangenehmigungen: Im 2016 wurde eine Rekordzahl von über 100 Verfügungen (Plangenehmigungen und andere Genehmigungsverfügungen) durch LESA erlassen. Da dies bei konstanter Anzahl Mitarbeitenden erfolgte, sind die Kosten pro erledigter Einheit gesunken. Passagierrechte: Im 2016 wurden pro FTE 1'078 Fälle erfasst (Vorjahr 621 Fälle/FTE) und 710 Fälle/FTE erledigt (Vorjahr 594 Fälle/FTE). Gegenüber dem Vorjahr ist der Arbeitsvorrat aber um rund 1'100 unerledigte Fälle gestiegen. Die personellen Ressourcen in diesem Bereich wurden von durchschnittlich 6,1 FTE (davon 1,9 FTE Praktikanten) im 2015 auf durchschnittlich 3,3 FTE (davon 1,3 FTE Praktikanten) reduziert. Der relative Personaleinsatz (Fälle/FTE) konnte damit zwar gesteigert werden, die verfügbaren personellen Ressourcen reichen für die Bearbeitung der Fälle aber nicht mehr aus.

2.3 Erlöse und Kosten

Mio. CHF	Rechnung 2015	Voranschlag 2016	Rechnung 2016	Differenz zum VA 2015 absolut	%
Erlöse	0,9	1,0	1,0	-	-
Kosten	12,9	12,8	12,6	-0,2	1,6
Saldo	**-12,0**	**-11,8**	**-11,6**		
Kostendeckungsgrad	7 %	8 %	8 %		

Kommentar

Die gegenüber dem Voranschlag geringeren Kosten resultieren grösstenteils aus Minderausgaben bei den Beratungsmandaten.

3 Produktgruppe Luftfahrtsicherheit

3.1 Schlüsselgeschäfte

(7) **Sicherheitsniveau CH**: ICAO, EASA und FAA (im Rahmen des BASA) stellen keine unmittelbaren, grossen Sicherheitsdefizite in der Schweiz fest. ■□□

Es wurden keine gravierenden Mängel bei Audits festgehalten.

(8) **Förderung neuer Technologien:** Aktive Unterstützung neuer Transpondertechnologien auf verschiedenen Frequenzbändern auf europäischer Ebene, um einen harmonisierten Umsetzungsplan für alle Benutzer des Luftraums zu erstellen. □■□

Da der europäische Vorstoss nur auf einer Frequenz (1090 MHZ) erfolgen wird, musste die ursprüngliche Zielformulierung entsprechend der neuen Entwicklung in Europa angepasst werden. Die Entwicklungen werden jedoch aktiv verfolgt.

(9) **Luftraumstrategische Massnahmen:**

Festlegung der technischen Rahmenbedingungen bezüglich „IFR ohne ATC" (Instrumentenflugverkehr ohne Flugsicherung); □■□

Finalisierung der Luftraumstrategie und Festlegung eines Umsetzungsplans ■□□

Das Pilotprojekt im Zusammenhang mit „IFR ohne ATC" (Grenchen) steht kurz vor der Einführung: Aufnahme des Pilotbetriebs geplant für Ende März 2017.

Das ehemalige Schlüsselgeschäft „Luftraumstrategie" wurde durch das Programm „Holistische Neugestaltung des CH-Luftraumes und der Aviatik-Infrastruktur" abgelöst (→L24 unten). Dieses befindet sich in der Initialisierungsphase. Die Grobplanung des Programms wurde mit dem GS-UVEK am 7.2.2017 besprochen. Der Meilenstein „Projektauftrag" für das erste Projekt im Rahmen des Programms (Projekt „Vision") wird Mitte des zweiten Quartals 2017 über die Bühne gehen.

(10) **Umsetzung EASA-Regelungen**: Anwenderfreundlichen Umsetzung der bilateral mit der EU vereinbarten Sicherheitsregulierungen in allen Gebieten. Aktive Unterstützung der Initiative zur Vereinfachung des Regelwerks der General Aviation (sog. „GA Roadmap"). □■□

Flugbetrieb: Die Umsetzung der Regelwerke NCC und SPO sind in der Umsetzung kritisch (Die Einführung ist zeitlich verzögert. Einige wichtige Fragen konnten nicht zeitgerecht geklärt werden. Zudem fehlen Ressourcen für die Einführung wie auch für die laufende Aufsicht). Part-NCO konnte zeitgerecht und für die Industrie vorteilhaft eingeführt werden.

Flugtechnik: Eine Teilnahme in der Europäischen (EASA) Arbeitsgruppe wird durch die Fachsektionen sichergestellt. Aus Ressourcengründen kann aber nicht in jedem Bereich eine aktive Unterstützung geleistet werden.

(11) **Flughafen Zürich:** Weitere Sicherheitsmassnahmen aus dem Safety Survey nach dem Vorfall vom 15.3.2011 sind umgesetzt (EMAS Piste 28 und Transitions Piste 14 und 16). □■□

Infrastruktur: Der Abnahmebericht EMAS wurde durch SIAP am 19.9.2016 an die FZAG versendet.

Luftfahrtentwicklung: Die Massnahmen im SIL 2 sind auf Kurs.

(12) **Ressourcen im Bereich Aufsicht Flugbetrieb:** Neue Ressourcenzuteilung vor dem Hintergrund neuer Anforderungen der EU an die Aufsicht im Bereich Flugbetrieb. □□■

Mit der Übernahme neuer zu Beaufsichtigender Bereiche (NCC, SPO) sowie der immensen Regulierungstätigkeit der europäischen Agentur nehmen der Aufwand und

damit die benötigten Ressourcen weiter zu. Es konnten aber keine zusätzlichen Ressourcen bereitgestellt werden.

(13) **Ultra Light:** Umsetzung der neuen Verordnung. ■□□

Die Umsetzung ist erfolgt.

(14) **Flugdienst:** Beschaffung der Flächenflugzeuge und Helikopter gemäss Projektplan. ■□□

Projekt zeitlich wie finanziell „on track". Einzig der geplante Erlös aus dem Wiederverkauf der alten Maschinen dürfte nicht den erhofften Erlös bringen. Grund dafür ist der gesättigte Markt im Bereich Helikopter, der den grössten finanziellen Teil ausmacht.

(15) **European Aviation Safety Plan**: Umsetzung der im EASP definierten Massnahmen zur Mitigation von identifizierten Gefahren. ■□□

Die im EASP definierten Massnahmen werden in der Industrie umgesetzt.

(16) **CH State Safety Plan (SSP):** Festlegung von Massnahmen zur Mitigation der im SSP identifizierten nationalen Gefahren. □■□

Aufgrund der aktuellen Ressourcensituation ist hier eine Verzögerung zu erwarten.

(17) **Performance Based Oversight**: Einführung eines amtsweiten auf die Leistung der Betriebe fokussierten Aufsichtssystems über die Industrie (Performance Based Oversight). □■□

Projekt inhaltlich on track. Zeitlich ist die Umsetzung von den die Aufsichtstätigkeit definierenden europäischen Regeln abhängig. Diese lassen in gewissen Bereichen eine Leistungs- und Risikobasierte Aufsichtssteuerung (noch) nicht zu.

3.2 Zielerreichungsgrad Wirkungs- und Leistungsziele

Ziel	Indikator	Standard	IST-Wert	
W21: Gewährleistung eines im europäischen Vergleich hohen Sicherheitsstandards in der schweizerischen Zivilluftfahrt	Todesrate: Anzahl Todesfälle der gewerbsmässigen Luftfahrt pro 100'000 Flüge	innerhalb des ersten Drittels von Europa	0	■□□
W22: hoher Sicherheitsstandard der a) Flugbetriebe b) Flugplätze/Flugsicherung c) Entwicklungs-, Herstellungs- und Instandhaltungsbetriebe, Ausbildungsbetriebe für Instandhaltungspersonal sowie CAMO-Betriebe	Anzahl gravierender Beanstandungen (Level 1) im Verhältnis zur Gesamtzahl der Beanstandungen	≤ 10 %	a) 0% (SBOC/ SBHE) b) <5% (SIAP, SIFS) c) <5% (STEH/ STOB/ STOZ)	■□□
W23: Flugplatzbetreiber und Flugbetriebe sind so weit wie möglich sicher vor widerrechtlichen Eingriffen	Anzahl Tote oder Verletzte	0	0	■□□
W24: Die Schweizer Flugsicherung weist einen hohen Sicherheitsstandard auf	safety maturity indication ANS von Eurocontrol	innerhalb des ersten Drittels von Europa	Stand 2015 weiter entwickelt (87,55%)	■□□
W25: Die von SRM identifizierten Top Safetyrisiken sind als Top-Projekte initiiert und soweit wie möglich reduziert	BAZL Safety Performance Indicators (SPI)	Eingehalten (Referenzwert: EASA Safety Performance Indicators)	SPIs müssen noch abschliessend identifiziert werden.	■□□
L21: Die Aufsicht über a) die Flugbetriebe b) die Flugplatzbetreiber c) die Flugsicherungsdienstleister d) die Entwicklungs-, Herstellungs- und Instandhaltungsbetriebe, Ausbildungsbetriebe für Instandhaltungspersonal sowie CAMO-Betriebe ist effektiv und effizient	Einhaltung des Prüfplans	≥ 90 %	a) 95% (SBOC/ SBHE) b) 95% (SIAP c) 100% (SIFS) d) 100 % (STEH/ STOB/ STOZ)	■□□
L22: Die Produktivität wird systematisch erfasst und gesteigert	Vereinfachung des Diplomatic Clearance Prozesses	Bis Ende 2016	Projekt initiiert, Abschluss voraussichtlich per 2018.	□□□
L23: Die Schweiz fördert neue Navigationstechnologien	Einhaltung der CHIPS Roadmap	Prüfung der eingereichten	Siehe Kommentar	□□□

	(gem. europäischer Navigationsplanung)	Gesuche gemäss Roadmap		
L24: Erstellung und Umsetzung einer neuen Luftraumstrategie	Luftraumstrategie liegt vor	Umsetzungsplan liegt bis Ende 2016 vor	Erläuterung siehe 3.1.9.	■□□
L25: International harmonisierte Safety Performance Indicators werden in der Schweiz erhoben.	Harmonisierte Safety Performance Indikatoren (SPI)	Eingehalten (Referenzwert: EASA Safety Performance Indicator)	Pendent; Ziel 2017 (EASA noch keine SPIs)	□□□

Kommentar

L23: Die im Auftrag des SALT Gremiums neu gebildete CHIPS 2.0 Management Group arbeitet an einem „Innovation Fact Sheet", aufgrund dessen neue potentielle Innovationsthemen auf technische, prozedurale, wirtschaftliche, sicherheits- oder kapazitätsrelevante Aspekte klassifiziert werden. Anhand von Stakeholder-Befragungen wurden bereits mögliche Innovationsthemen identifiziert. Eine mögliche Eingliederung von CHIPS 2.0. ins SARC (Swiss Aviation Research Center)-Projekt wird zurzeit geprüft.

3.3 Erlöse und Kosten

Mio. CHF	Rechnung 2015	Voranschlag 2016	Rechnung 2016	Differenz zum VA 2015 absolut	%
Erlöse	11,2	11,6	11,7	0,1	0,9
Kosten	57,6	60,4	57,3	-2,7	-4,5
Saldo	**-46,4**	**-48,8**	**-45,6**		
Kostendeckungsgrad	19 %	19 %	20 %		

Kommentar

Obwohl die Gebühreneinnahmen tiefer als geplant ausfielen, liegen die Erlöse leicht über dem budgetierten Wert. Der Verkauf des Helikopters wird der Produktgruppe 2 gutgeschrieben. Wegen des grösseren Anteils an den Overheadkosten (82,2%) schlagen die in den Ausführungen zum Funktionsaufwand (A6100.0001) erwähnten Einsparungen hauptsächlich in der Produktgruppe 2 zu Buche.

4 Internes

4.1 Schlüsselgeschäfte

(18) **NFB:** Umsetzungsarbeiten NFB, Analyse interner Führungs- und Steuerungsprozesse in Abstimmung mit dem übergreifenden Departements- und Bundesprozess.

Die internen Führungs- und Steuerungsprozesse wurden im Jahr 2016 überprüft und den Erfordernissen von NFB angepasst. Während die Planung 2017 noch als Übergangsplanung zwischen altem und neuem System betrachtet werden kann, sind Ende 2016 auf Amtsebene alle Elemente erstellt, die die Planung und Durchführung des Jahres 2018 vollständig im Einklang mit NFB ermöglichen.

(19) **E-Government:** Aufbau einer E-Government Plattform (bspw. e-Zugang, e-Identity), um kleinere E-Government-Anwendungen kostengünstig auf einer gemeinsamen Infrastruktur (Plattform) betreiben zu können. Dies auch als Beitrag zur E-Government Strategie des GS-UVEK.

Die Informatikorgane des UVEK haben sich dazu entschlossen, E-Government als Vorhaben auf Stufe Departement unter bestmöglicher Nutzung von Synergien weiter zu treiben. Damit entfällt E-Government als Vorhaben auf Amtsstufe im Moment.

(20) **Management System (MS):** Überprüfung sowie Anpassung des besehenden MS gemäss Projektinitialisierungsauftrag.

Die Arbeiten am Projektplan sind angelaufen, haben aber wegen dringlicher Aufgaben aus den Vorgaben des EU-Rechts (Authority Requirements, vorab im Bereich internes Auditing (QS und Compliance Monitoring) und Change Management) wenige Monate Verspätung erfahren.

(21) **Finanzielles:** Sicherstellung der finanziellen Mittel für einen reibungslosen Betrieb des Amtes vor dem Hintergrund des Stabilisierungsprogramms des Bundes.

Der Rahmen des Möglichen wurde ausgeschöpft, das Mass des Wünschbaren aber wegen der Stabilisierungsprogramme deutlich verfehlt. Es zeichnen sich unvermeidbare Lücken ab, weil neue Aufgaben (vorab SFLV, VFAL) und Anforderungen (namentlich EASA NCC, NCO, AR sowie das Projekt Neugestaltung der Infrastruktur und des Luftraums) nicht mit den nötigen Ressourcen ausgestattet werden können.

5 Vorgaben des Departements

Das BAZL:

(1) verfolgt die Entwicklung des Luftverkehrs im In- und Ausland, informiert das Departement rechtzeitig über wichtige Trends und Veränderungen, evaluiert den Handlungsbedarf und formuliert Empfehlungen zu Handen des Departements

Das Amt informiert das Departement proaktiv, die Departementsvorsteherin ist über die wichtigsten Themen informiert.

(2) erledigt die Aufträge des Departementes auf dem Gebiet der Luftfahrt, die sich aus dem Tagesgeschäft ergeben, und zeigt dem Departement rechtzeitig an, wenn die Erledigung solcher Aufträge Abstriche an den vereinbarten Leistungen des Amtes auf anderen Gebieten nötig macht

Die Aufträge konnten alle erledigt werden, Terminverzögerungen wurden rechtzeitig angezeigt.

(3) führt das Dossier SIL-Zürich zu Ende und sucht eine langfristige Lösung mit Deutschland

Das Dossier Flughafen Zürich wird von der Direktion sowie durch die Kommunikationsstelle des Amtes eng begleitet. Die Koordination amtsintern und amtsübergreifend wird durch die Projektleitung laufend sichergestellt. Die Themen werden in aller Regel an den zweiwöchentlichen Sitzungen GS-UVEK/BAZL eingehend besprochen.

(4) setzt die Sicherheitsempfehlungen sachlich wirksam, angemessen und fristgerecht um

Die Teilnahme am EU/EASA-System und damit die Übertragung weiter Teile der Rechtsetzungsbefugnis an die EU bringen es mit sich, dass das BAZL nur noch in vergleichsweise wenigen Fällen Empfehlungen unabhängig von den EU-Instanzen umsetzen kann. Dort wo dies noch der Fall ist werden die Sicherheitsempfehlungen vom BAZL risikobasiert abgearbeitet. Die Einhaltung der Termine wird von der jeweils verantwortlichen Abteilung überwacht.

(5) wirkt konstruktiv und zeitgerecht an der Erledigung der vom UVEK zu bearbeitenden Querschnittsaufgaben mit

Die Bereiche Personal, Finanzen, IT sowie Direktionsgeschäfte arbeiten eng mit dem GS-UVEK zusammen.

(6) ist bestrebt, den Frauenanteil auf allen Stufen sowie die Vertretung der französisch- und italienisch sprachigen Sprachgruppen zu verstärken und einen Anteil von Lernenden von 4% zu gewähren

In den Stellenausschreibungen werden entsprechende Vermerke angebracht und die Inserate auf spezifischen Plattformen platziert. Die Gegebenheiten des Aviatik-Arbeitsmarktes erschweren jedoch insbesondere die Steigerung des Frauenanteils erheblich. Die Zielwerte des Bundes zum Frauenanteil liegen im aviatischen Fachbereich unseres Amtes ausserhalb Reichweite. Hier wären Vergleiche mit beispielsweise dem fliegenden Personal der Luftwaffe, dem Pilotenkorps der Swiss, der Armasuisse, dem Engineering der SR-Technics oder Ruag Aviation besser angemessen. Immerhin konnten im Berichtsjahr dank entsprechender Anstrengungen Fortschritte erzielt werden. Auch der Beschäftigung von Lernenden der Berufsbildung sind enge Grenzen gesetzt. Administrative Arbeiten verlieren gegenüber den technischen Fachaufgaben zunehmend an Bedeutung. Gerade Ausbildungen der Aviatik sind aber im Berufsbildungssystem weitestgehend nicht erfasst. Hier könnte die Anrechnung von PraktikantInnen aus dem Aviatikbereich bessere Vergleichbarkeit herstellen (z.B. in Form von Berufspraktika als Voraussetzung für aviatisches Fachhochschulstudium). Leider werden aber genau diese Praktika ab August 2016 nicht mehr durch das EPA finanziert. Solche Praktika müssten konsequenterweise aber entsprechend den Berufslernenden finanziert werden.

(7) unterhält eine Pikett-Organisation, welche es dem Departement/dem Amt erlaubt, auf unvorhergesehene Ereignisse auf dem Gebiet der Luftfahrt zeit- und sachgerecht zu reagieren

Es besteht eine Pikett-Organisation der Amtsleitung; sie wird regelmässig beübt.

(8) wirkt gemäss den Vorgaben des EFD und des GS-UVEK am Risikomanagement des Bundes mit

Die Teilnahme ist sichergestellt und die Rolle wird aktiv durch zwei Risikocoaches im BAZL wahrgenommen.

(9) setzt die Ziele des Programmes RUMBA für die Zweijahresperiode 2015/2016 um

Die Ziele, soweit sie im Einflussbereich des Amtes liegen, wurden umgesetzt.

(10) stellt die Einhaltung der Bestimmungen zum Beschaffungswesen (SR 172.056.1, BöB; SR 172.056.11, VöB; SR 172.056.15, OrgVöB) sicher und informiert das Departement unverzüglich bei sich abzeichnenden oder aufgedeckten Verfehlungen. ■□□

Die Einhaltung der Bestimmungen zum Beschaffungswesen wird durch klar definierte Prozesse, ein konsequent durchgeführtes Vier-Augen-Prinzip sowie zentrale und dezentrale Vertragsstellen sichergestellt.

(11) erfüllt im Informatik- und Telekommunikationsbereich die Weisungen und Vorgaben der Bundesverwaltung und des Departements und informiert bei Abweichungen und festgestellten Unregelmässigkeiten frühzeitig das Departement. Dies gilt insbesondere für Vorgaben im Projektbereich, dem Beschaffungswesen, dem Informatikcontrolling sowie der Informatik- und Informationssicherheit. ■□□

Der Informatikdienst konnte wegen Abgängen und schweren Erkrankungen das Notwendige und Geforderte im Berichtsjahr nur mit dem Beizug von Aussenstehenden erfüllen. Die Situation Ende Jahr ist nach wie vor angespannt. Personalaufwuchs 2017 vorgesehen.

(12) Das BAZL trifft in Abstimmung mit der departementalen Projektleitung die nötigen Vorkehrungen und erledigt die anstehenden Tätigkeiten für die Implementierung des NFB im Jahr 2017 gemäss Projektplanung und -checkliste. ■□□

Die internen Führungs- und Steuerungsprozesse wurden im Jahr 2016 überprüft und den Erfordernissen von NFB angepasst. Während die Planung 2017 noch als Übergangsplanung zwischen altem und neuem System betrachtet werden kann, sind Ende 2016 auf Amtsebene alle Elemente erstellt, die die Planung und Durchführung des Jahres 2018 vollständig im Einklang mit NFB ermöglichen.

Ittigen, 28.02.2017

Bundesamt für Zivilluftfahrt

Christian Hegner
Direktor