



Die
schweizerische
Zivilluftfahrt
2001



Bundesamt für
Zivilluftfahrt

swiss





SWISSAIR

**Die
schweizerische
Zivilluftfahrt
2001**



3

Inhalt

<u>Editorial</u>	4
<u>Die Rolle des BAZL bei der Bewältigung der Swissair-Krise</u>	5
<u>Die Verstärkung der Aufsicht über Swissair und Crossair</u>	12
<u>Die Erteilung der Streckenkonzessionen an Crossair</u>	14
<u>Das BAZL und die Zivilluftfahrt im Jahr 2001</u>	16
<u>Zahlen und Fakten</u>	18
<u>Organigramm des BAZL</u>	22



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

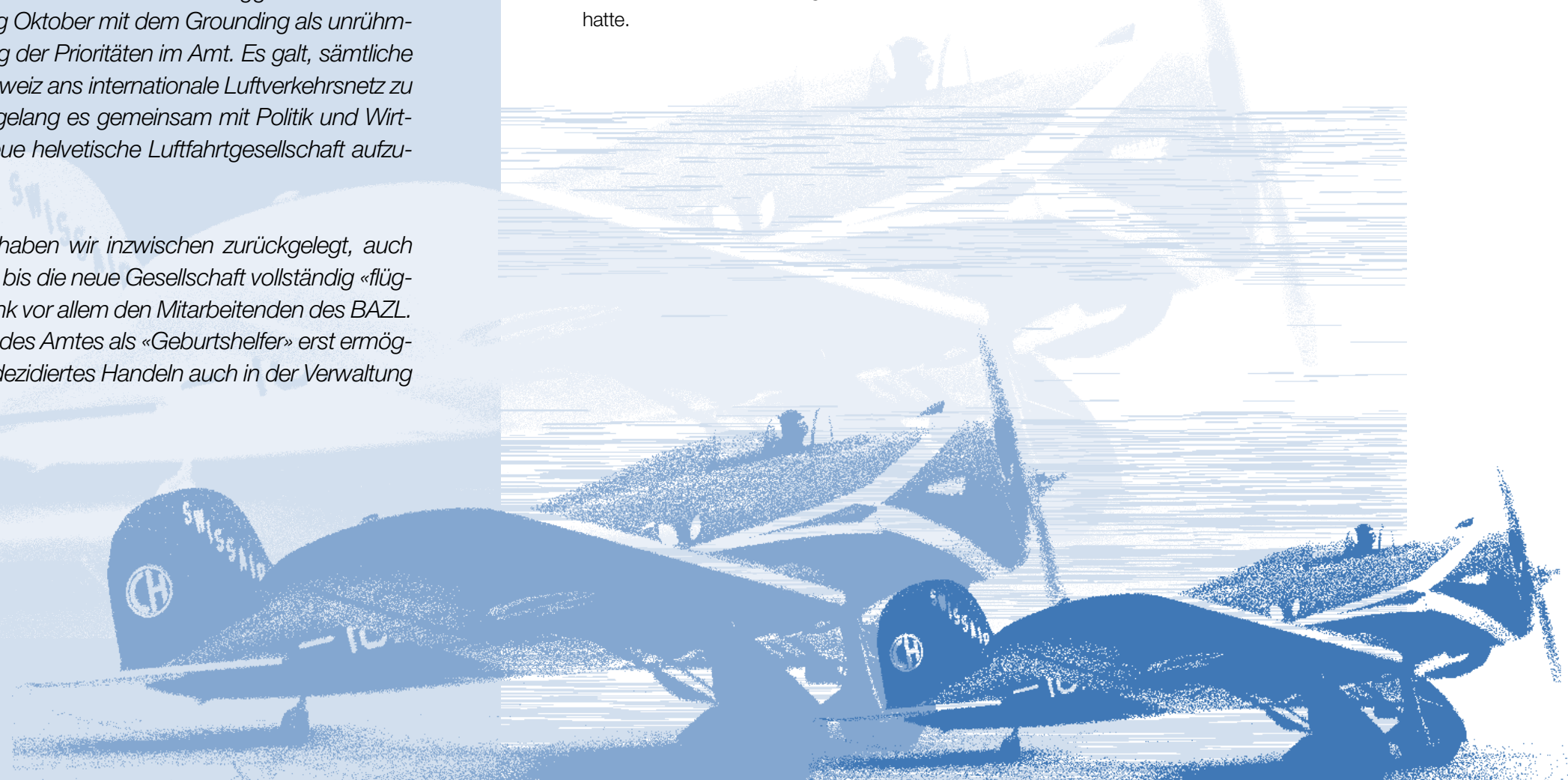
Krisenbewältigung

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-Linienvverbindungen.

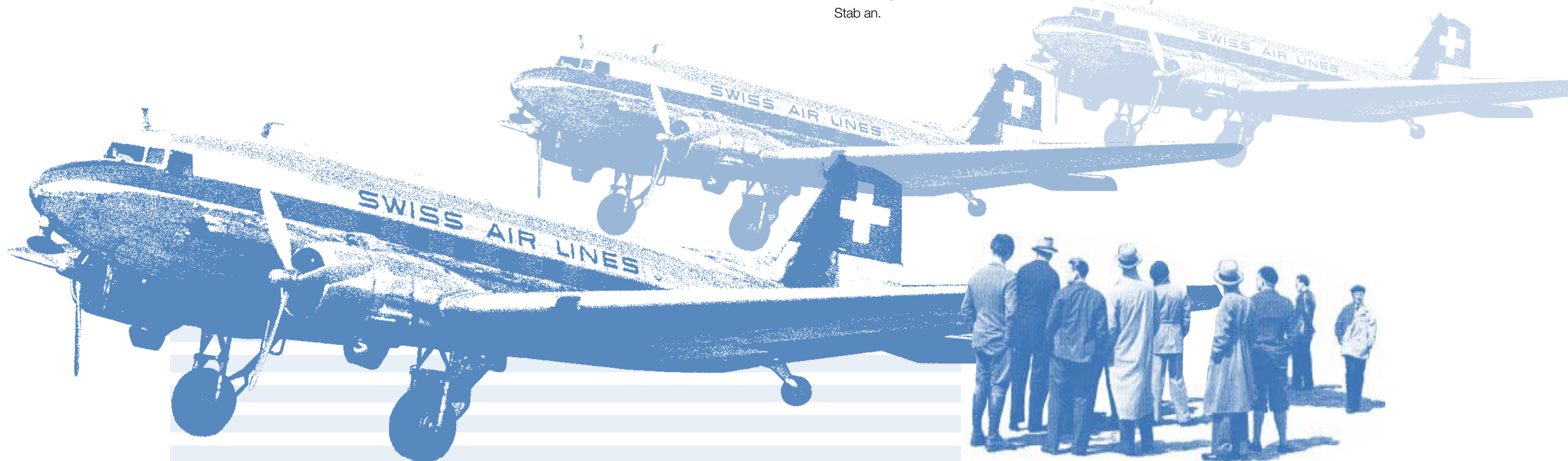
Damit konnte ein sukzessiver Übergang des Betriebes von der Swissair an die vorgesehene neue, auf der Basis der Crossair entstehende Schweizer Fluggesellschaft ermöglicht werden. Zudem war auf diese Weise die nötige Zeit für die Erarbeitung der langfristigen Lösung gewonnen. In diesem Kontext ist auch 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.



Chronologie der

Swissair-Krise 2001

25. April Die Generalversammlung der SAir Group stimmt dem Antrag auf eine Sonderprüfung beim Luftfahrtkonzern zu.

12. Juli Swissair gibt ein Sparprogramm im Umfang von 250 Mio. Franken bekannt.

23. September Swissair und Crossair sollen unter dem Dach einer neuen Gesellschaft namens Swiss Air Lines zusammengefasst werden.

1. Oktober Nach dem Realisieren des Schuldenbergs von rund 17 Mrd. Franken wird das von UBS und CSG initiierte Projekt Phoenix präsentiert. Kernpunkt ist der Aufbau einer neuen Gesellschaft auf dem Fundament und der Kostenstruktur der Crossair.

2. Oktober Swissair stellt mangels genügender finanzieller Mittel im operationellen Bereich den gesamten Flugbetrieb ein. Das BAZL erteilt der Crossair eine provisorische Bewilligung zum Betrieb einer Reihe von Swissair-Linienverbindungen.

3. Oktober Der Bundesrat bewilligt einen Überbrückungskredit von 450 Mio. Franken für den Flugbetrieb der Swissair bis zum 28. Oktober.

4. Oktober Swissair nimmt einen Teil ihres Linienbetriebes wieder auf. Für SAir Group und einen Teil der Tochtergesellschaften wird der Antrag auf Nachlassstundung gestellt.

5. Oktober Die Task Force «Luftbrücke» des Bundes nimmt ihre Arbeit auf.

8. Oktober Das BAZL ruft seine interne Task Force «Big Lift» ins Leben.

22. Oktober Der Bundesrat spricht sich für die Variante 26/26 aus, das heisst, die Ergänzung der Crossair-Flotte von 82 Flugzeugen mit je 26 Mittel- und Langstrecken-Maschinen der Swissair. Dafür bewilligt er einen weiteren Überbrückungskredit von 1 Mrd., dank dem die Swissair bis Ende März 2002 in der Luft bleiben soll, und 600 Mio. Franken als Beteiligung an der neuen Fluggesellschaft.

16./17. November Die Eidg. Räte heissen an ihrer Sondersession die Bundeskredite über gesamthaft 2,05 Mrd. Franken für das «Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt» gut.

6. Dezember Das UVEK erteilt der Crossair die Konzessionen für 31 Kurz- und Mittelstreckenlinien.

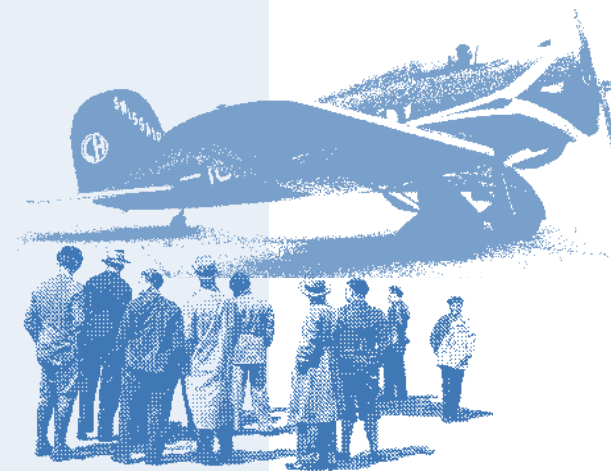
Eine ausserordentliche Generalversammlung der Crossair stimmt einer Kapitalerhöhung auf 2,74 Mrd. Franken zu und wählt einen neuen, elfköpfigen Verwaltungsrat unter der Führung des ehemaligen KLM-Chefs Pieter Bouw.

12. Dezember Das BAZL fordert die Crossair auf, bis Mitte Februar 2002 das Gesuch um eine Erweiterung der Betriebsbewilligung für Langstreckenverkehr einzureichen.

20. Dezember Das UVEK stellt der Crossair Konzessionen für 15 weitere Kurz- und Mittelstreckenverbindungen aus.

Die
schweizerische
Zivilluftfahrt
2001

11



Die Verstärkung der
Aufsicht über Swissair
und Crossair

**Sicherer Flugbetrieb
auch in unsicheren
Zeiten**

Trotz den unsicheren Zeiten, in denen sich Swissair und Crossair im letzten Herbst befanden, galt es, weiterhin einen sicheren Flugbetrieb zu gewährleisten. Deshalb intensivierte das BAZL aufgrund der schwierigen Umstände die Aufsicht über beide Gesellschaften.

Sie arbeiteten seit Jahren für ein Unternehmen, welches weit über die Branche und die Landesgrenzen hinaus das Renommée eines nationalen Aushängeschildes hatte. Sie waren stolz, Teil der Firma zu sein, mit ihrer Arbeitskraft zu dieser Reputation beigetragen zu haben. Der Gedanke, das Unternehmen könnte eines Tages nicht mehr sein, erschien aufgrund der Bedeutung der Firma derart abwegig, dass sie ihn nicht einmal zu denken gewagt hätten. Unschwer, sich vorzustellen, in welcher Gefühlslage sich ein Swissair-Mitarbeiter Mitte Oktober 2001 wiederfand, im Wissen, dass «sein» Betrieb nur noch so lange am Leben erhalten würde, bis der Nachfolger «ready for takeoff» war. Doch nicht nur die Swissair-Angestellten, auch jene der Crossair standen vor unsicheren Perspektiven, wussten nicht, in welcher Form und mit welchen Strukturen es im Frühling 2002 weitergehen würde.

Vergleichende Erfahrungen fehlten

In dieser Konstellation drohte in beiden Unternehmen ein gefährliches Vakuum, in dem sich je nach Art und Kumulation die Sicherheit beeinträchtigende Zustände hätten entwickeln können. Für das BAZL als Kontrollbehörde Anlass genug, die Aufsicht über die beiden Unternehmen umgehend zu erhöhen. Dies geschah sowohl im technischen (Unterhaltsorganisation) wie im operationellen Bereich (Flugbetrieb). Eine Reihe von BAZL-Inspektoren nahm sich ausschliesslich dieser Aufgabe an, die unter anderem folgende Tätigkeiten umfasste: Tägliche Analysen der technischen und operationellen Berichte,

welche im Bedarfsfall in die Veranlassung von Korrekturmassnahmen mündeten, wöchentliche Kontrollen der Einsatzbereitschaft der Flotte und ebenfalls alle sieben Tage durchgeführte Inspektionen von Flugzeugen mitsamt der Besatzung unmittelbar vor dem Start oder nach der Landung (so genannte Ramp Checks).

Im Weiteren fanden in regelmässigen Intervallen Koordinations-Sitzungen des BAZL mit den Verantwortlichen für die Bereiche Flugoperationen, Ausbildung, Unterhalt, Bodenabfertigung und Qualitätssicherung statt. Somit war das Amt stets im Bild über die Abläufe bei Swissair und Crossair und konnte, wenn sich etwa im Aufbau-Prozess der neuen Gesellschaft ein Friktionspotential mit den auch in der Schweiz angewandten europäischen Normen der Joint Aviation Authorities (JAA) abzeichnete, reagieren. Anpassungen oder Verfeinerungen waren dadurch jeweils rechtzeitig möglich. Darüber hinaus wurde selbstverständlich das «normale» Aufsichtsprogramm mit regelmässigen Inspektionen und Besprechungen beibehalten.

Denn so lapidar, wie sich für Laien der Prozess nach dem Motto «wir verpflanzen einfach das nötige Know-how der Swissair in die neue Gesellschaft» anhörte, konnte die komplexe Prozedur nicht ablaufen. Verständlicherweise, fehlten doch weltweit schlicht die Erfahrungen eines Versuches, binnen sechs Monaten eine Regionalfluglinie zu einer Interkontinental-Airline «aufzurüsten». Nicht zu unterschätzen war überdies auch der menschliche Aspekt, das heisst das Zusammenführen von Personal, welches bisher in zwei teilweise unterschiedlichen Firmenkulturen beheimatet war. Dennoch gelang es dank entsprechenden Anstrengungen aller Seiten, die diversen organisatorischen und strukturellen Hindernisse auf dem Weg zur Startpiste zu passieren, sodass der Fahrplan Ende 2001 noch immer stimmte.

Drei Jahre beibehalten

Da aber der Aufbau der neuen Gesellschaft mit der Übernahme der Langstreckenverbindungen der Swissair Ende März 2002 noch lange nicht abgeschlossen sein wird, soll die verstärkte Aufsicht und Begleitung der Crossair während mindestens drei Jahren aufrechterhalten werden. Denn die neue Gesellschaft soll nicht nur sicher in die Luft gebracht werden, sondern dort auch unter allen Umständen bleiben.



Die Erteilung der
Streckenkonzessionen
an Crossair

**Verkehrsrechte hängen
oft an nationalen
Fluggesellschaften**

Damit die Crossair als designierte Nachfolgerin überhaupt Fluglinien der Swissair weiterführen konnte, brauchte sie Bewilligungen und Konzessionen nicht nur des Bundes, sondern auch von ausländischen Behörden. Obwohl im Luftverkehr in den letzten Jahren eine teilweise Liberalisierung stattgefunden hat, hängen solche Verkehrsrechte noch immer meist an bilateralen Abkommen und damit auch an der Existenz einer nationalen Fluggesellschaft.

Noch am Tag des Swissair-Groundings erteilte das BAZL der Crossair eine provisorische Bewilligung für den Betrieb von Flugstrecken in Europa. Durch diese Massnahme liess sich zumindest ein Teil des Linienverkehrs von und nach der Schweiz ohne Unterbruch aufrechterhalten. Mit diesem provisorischen behördlichen Plazet einher ging die sofortige Einleitung des ordentlichen Bewilligungsverfahrens, um der Crossair die Streckenrechte definitiv ausstellen zu können. Denn eine einfache «Überschreibung» von Swissair-Streckenkonzessionen kam aus rechtlichen Überlegungen nicht in Frage.

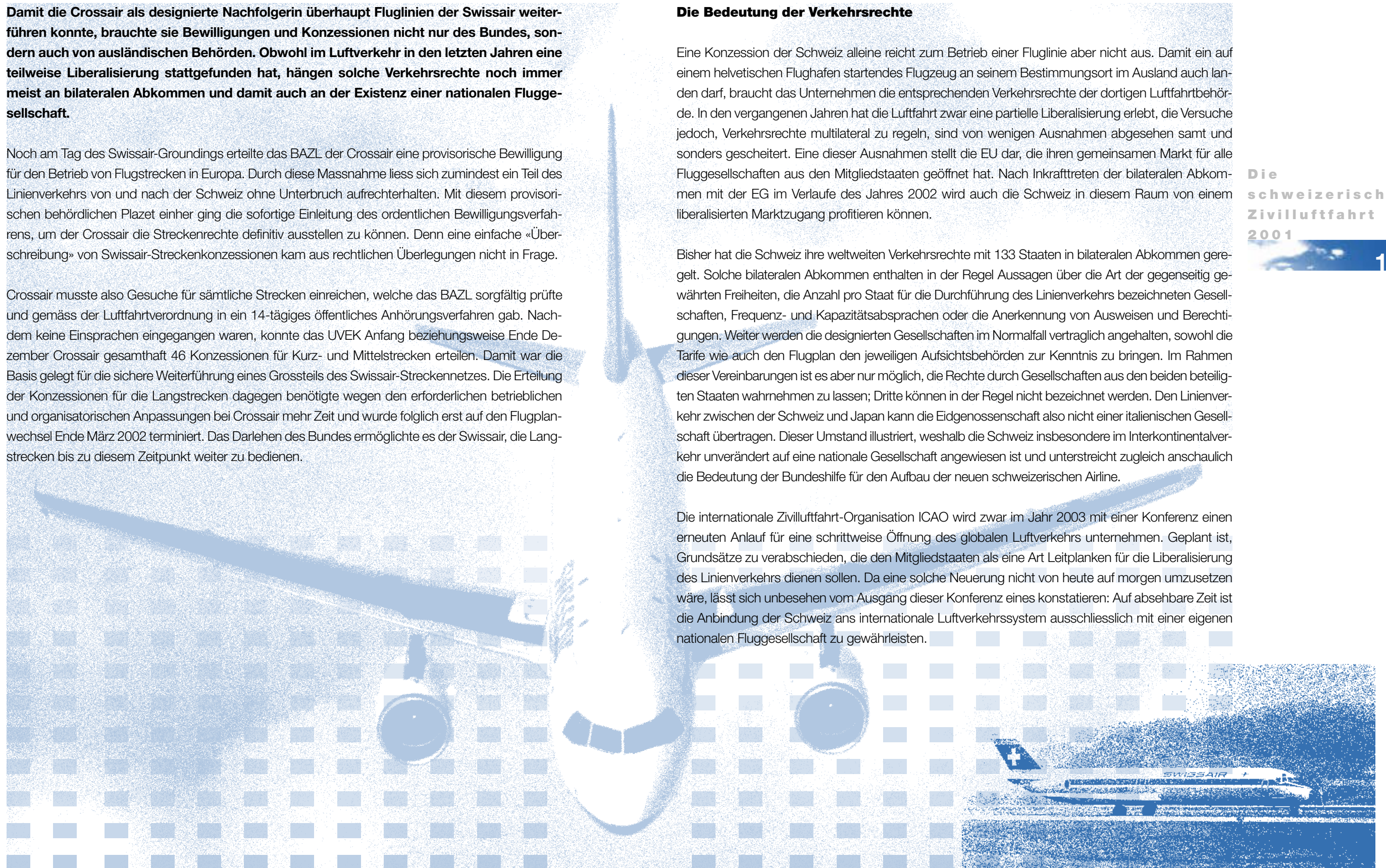
Crossair musste also Gesuche für sämtliche Strecken einreichen, welche das BAZL sorgfältig prüfte und gemäss der Luftfahrtverordnung in ein 14-tägiges öffentliches Anhörungsverfahren gab. Nachdem keine Einsprachen eingegangen waren, konnte das UVEK Anfang beziehungsweise Ende Dezember Crossair gesamthaft 46 Konzessionen für Kurz- und Mittelstrecken erteilen. Damit war die Basis gelegt für die sichere Weiterführung eines Grossteils des Swissair-Streckennetzes. Die Erteilung der Konzessionen für die Langstrecken dagegen benötigte wegen den erforderlichen betrieblichen und organisatorischen Anpassungen bei Crossair mehr Zeit und wurde folglich erst auf den Flugplanwechsel Ende März 2002 terminiert. Das Darlehen des Bundes ermöglichte es der Swissair, die Langstrecken bis zu diesem Zeitpunkt weiter zu bedienen.

Die Bedeutung der Verkehrsrechte

Eine Konzession der Schweiz alleine reicht zum Betrieb einer Fluglinie aber nicht aus. Damit ein auf einem helvetischen Flughafen startendes Flugzeug an seinem Bestimmungsort im Ausland auch landen darf, braucht das Unternehmen die entsprechenden Verkehrsrechte der dortigen Luftfahrtbehörde. In den vergangenen Jahren hat die Luftfahrt zwar eine partielle Liberalisierung erlebt, die Versuche jedoch, Verkehrsrechte multilateral zu regeln, sind von wenigen Ausnahmen abgesehen samt und sonders gescheitert. Eine dieser Ausnahmen stellt die EU dar, die ihren gemeinsamen Markt für alle Fluggesellschaften aus den Mitgliedstaaten geöffnet hat. Nach Inkrafttreten der bilateralen Abkommen mit der EG im Verlaufe des Jahres 2002 wird auch die Schweiz in diesem Raum von einem liberalisierten Marktzugang profitieren können.

Bisher hat die Schweiz ihre weltweiten Verkehrsrechte mit 133 Staaten in bilateralen Abkommen geregelt. Solche bilateralen Abkommen enthalten in der Regel Aussagen über die Art der gegenseitig gewährten Freiheiten, die Anzahl pro Staat für die Durchführung des Linienverkehrs bezeichneten Gesellschaften, Frequenz- und Kapazitätsabsprachen oder die Anerkennung von Ausweisen und Berechtigungen. Weiter werden die designierten Gesellschaften im Normalfall vertraglich angehalten, sowohl die Tarife wie auch den Flugplan den jeweiligen Aufsichtsbehörden zur Kenntnis zu bringen. Im Rahmen dieser Vereinbarungen ist es aber nur möglich, die Rechte durch Gesellschaften aus den beiden beteiligten Staaten wahrnehmen zu lassen; Dritte können in der Regel nicht bezeichnet werden. Den Linienverkehr zwischen der Schweiz und Japan kann die Eidgenossenschaft also nicht einer italienischen Gesellschaft übertragen. Dieser Umstand illustriert, weshalb die Schweiz insbesondere im Interkontinentalverkehr unverändert auf eine nationale Gesellschaft angewiesen ist und unterstreicht zugleich anschaulich die Bedeutung der Bundeshilfe für den Aufbau der neuen schweizerischen Airline.

Die internationale Zivilluftfahrt-Organisation ICAO wird zwar im Jahr 2003 mit einer Konferenz einen erneuten Anlauf für eine schrittweise Öffnung des globalen Luftverkehrs unternehmen. Geplant ist, Grundsätze zu verabschieden, die den Mitgliedstaaten als eine Art Leitplanken für die Liberalisierung des Linienverkehrs dienen sollen. Da eine solche Neuerung nicht von heute auf morgen umzusetzen wäre, lässt sich unbesehen vom Ausgang dieser Konferenz eines konstatieren: Auf absehbare Zeit ist die Anbindung der Schweiz ans internationale Luftverkehrssystem ausschliesslich mit einer eigenen nationalen Fluggesellschaft zu gewährleisten.



Das BAZL und die Zivilluftfahrt im Jahr 2001

Januar

Der Bundesrat verabschiedet die gesetzlichen Grundlagen für die Zusammenlegung der zivilen und militärischen Flugsicherung unter dem Dach der Gesellschaft Skyguide.

Februar

Die Geschäftsprüfungskommission des Nationalrats führt einen Dienststellenbesuch beim BAZL durch. Sie lässt sich über die auf Anfang Jahr eingeführte neue Organisationsstruktur des Amtes informieren.

März

Die internationale Vereinigung der Verbände der Flugverkehrsleiter (IFATCA) hält in Genf ihre 40. Jahreskonferenz ab.

April

Die Änderung der Zuständigkeit für die Durchführung fliegerärztlicher Untersuchungen tritt in Kraft. Sie regelt die Integration der Untersuchungen von Zivilpiloten in das fliegerärztliche Institut in Dübendorf, das bis anhin die Gesundheitschecks der Militärpiloten durchführte.

In Berlin einigen sich Bundespräsident Leuenberger und der deutsche Verkehrsminister Bodewig am 23. April auf die Eckwerte des Staatsvertrages: maximal 100 000 Flüge über Deutschland pro Jahr, eine Nachtruhe von 22.00 bis 06.00 Uhr und eine Flugsperre an Wochenenden von 21.00 bis 09.00 Uhr.

Mai

Das UVEK erteilt den Landesflughäfen Zürich und Genf eine neue Betriebskonzession für weitere 50 Jahre.

Treffen der Commission mixte franco-suisse: Die Kommission beschliesst, ein binational zusammengesetztes Komitee zu bilden mit dem Ziel, den gegenseitigen Informationsfluss über Belange des Flughafens Genf zu verbessern.

Auf dem Flughafen Basel-Mülhausen wird das «Y»-Passagierterminal in Betrieb genommen.

Juni

BAZL-Direktor André Auer und der Direktor der französischen Flugsicherung (DNA), Henri-Georges Boudry, unterzeichnen in Paris das Flugsicherungsabkommen Schweiz-Frankreich. Es ermöglicht Skyguide weiterhin die Durchführung der Flugsicherung in einem Teil des französischen Luftraumes westlich von Genf.

In Bern findet die 9. Runde der Staatsvertragsverhandlungen mit Deutschland statt.

Juli

In Berlin findet die 10. Verhandlungsrunde zum Staatsvertrag statt. Nach der 11. Runde vom 25. und 26. Juli in Bern schliessen die Delegationen die Verhandlungen auf technischer Ebene ab.

August

Zweite Ministerrunde zum Staatsvertrag über noch offene Punkte in Bern: Es kommt keine Einigung zustande.

September

Das dritte Treffen der Verkehrsminister bringt am 4. September in Berlin die Einigung in allen strittigen Punkten zum Staatsvertrag. Die Verhandlungen sind nach über drei Jahren beendet.

Am 11. September steuern Terroristen Passagierflugzeuge in die beiden Türme des World Trade Center in New York und ins Pentagon in Washington. Über 3000 Menschen sterben. Als Folge der Anschläge schliessen die USA den gesamten Luftraum während mehreren Tagen. Auch die Swissair muss mit ihren Flügen nach Kanada ausweichen.

Die 33. Vollversammlung der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) steht ganz im Zeichen der Anschläge in den USA. Ein Vorstoss der Schweiz für eine weltweite emissionsabhängige Kerosin-Abgabe wird in Bausch und Bogen verworfen.

Bundespräsident Leuenberger und Frankreichs Verkehrsminister Gayssot unterzeichnen eine Ab-

sichtserklärung für einen Bahnanschluss des Flughafens Basel-Mülhausen.

Oktober

Die ICAO veröffentlicht ihr im letzten Jahr beim BAZL durchgeführtes Sicherheits-Audit. Darin erhält das Amt grundsätzlich gute Noten. Bemängelt werden jedoch die knappen personellen Ressourcen.

Der Bundesrat gewährt den Schweizer Fluggesellschaften die Sicherstellung für Dritthaftpflichtschäden am Boden, nachdem die Versicherungsbranche als Folge des 11. September die Verträge weltweit gekündigt hatte. Die Deckungszusage wird zweimal verlängert und läuft am 24. Dezember aus.

Am 18. Oktober unterzeichnen der deutsche Botschafter Reinhard Hilger und BAZL-Direktor André Auer den Staatsvertrag. Am Tag darauf tritt als erste vorgezogene Massnahme die Nachtflugsperre über Deutschland in Kraft.

Das erste Koordinationsgespräch zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) findet statt. Ziel des Prozesses ist es, bis im Sommer 2002 einen Variantenvorschlag für das künftige Betriebsreglement des Flughafens Zürich vorzulegen.

November

Das BAZL erteilt der Belair Airlines AG die Betriebsbewilligung. Die Tochtergesellschaft von Hotelplan übernimmt den bisher von der Swissair-Tochter Balair durchgeführten Charterverkehr für den Reiseveranstalter.

In Montreal findet unter dem Vorsitz von Urs Haldimann, Leiter Kompetenzzentrum Internationales im BAZL, eine Expertentagung zum Thema Sicherheit im Luftverkehr statt.

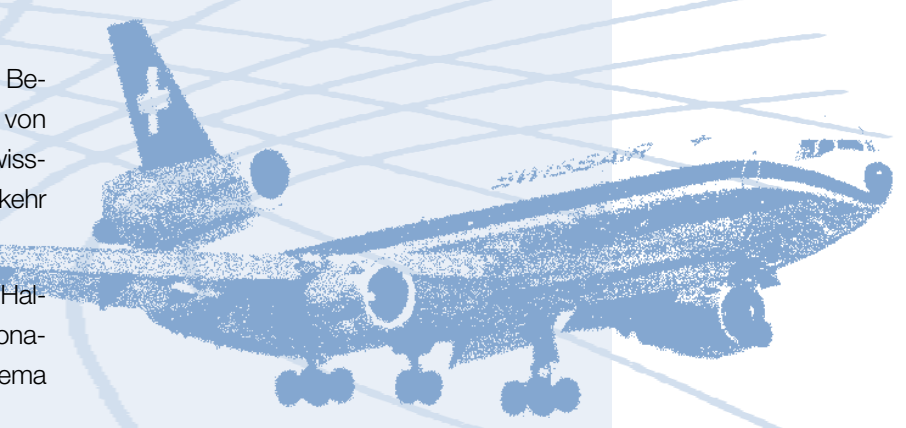
Der Such- und Rettungsdienst (SAR) der Zivilluftfahrt in der Schweiz wechselt auf Anfang 2002 vom BAZL zur Rega und zur Luftwaffe. Der Bundesrat verabschiedet die diesbezügliche Verordnung.

Am 24. November stürzt bei Bassersdorf eine auf den Flughafen Zürich anfliegende Crossair-Maschine des Typs «Jumbolino» ab. Von den 33 Menschen an Bord kommen 24 ums Leben. Das Anflugverfahren auf die Piste 28 wird als Folge gesperrt. Nachdem Kontrollflüge ergeben haben, dass das Drehfunkfeuer einwandfrei funktioniert, gibt das BAZL das Verfahren wieder frei, verfügt jedoch als Vorsichtsmassnahme bis zum Vorliegen des Unfallberichts höhere Mindestsichtwerte.

In Bonn konstituiert sich die gemeinsame Luftverkehrskommission zwischen der Schweiz und Deutschland, die die Umsetzung des Staatsvertrages begleiten soll.

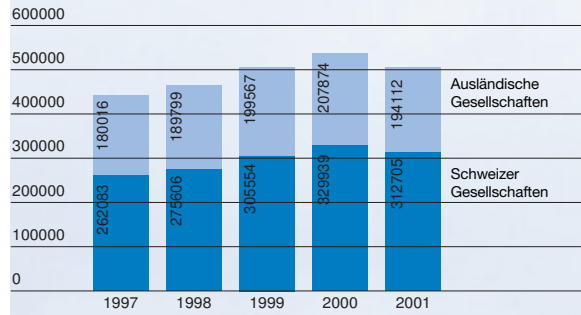
Dezember

Mit der Verabschiedung der entsprechenden Verordnung stellt der Bundesrat den Lufttransportdienst der Eidgenossenschaft (STAC) auf eine rechtliche Grundlage.

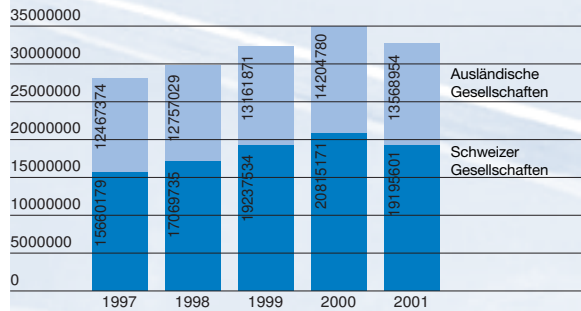


**Zahlen
Schweizer
und Fakten**
Luftverkehr 2001

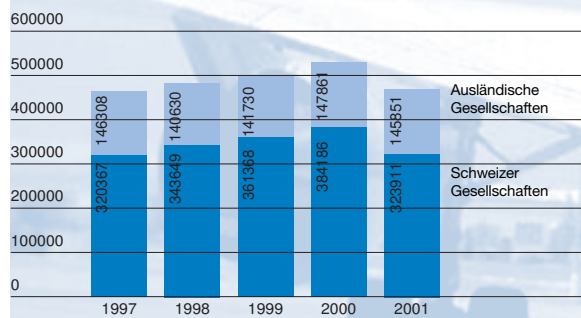
Flugbewegungen



Passagiere



Fracht und Post (t)



Flugplätze

	1997	1998	1999	2000	2001
Landesflughäfen	3	3	3	3	3
Regionaflughäfen	8	8	8	10	10
Flugplätze	39	39	39	44	44
Helikopterflugfelder	25	25	25	26	26

Unternehmungen

	1997	1998	1999	2000	2001
Linienfluggesellschaften	4	5	5	5	5
Nichtlinienfluggesellschaften	156	172	162	172	182
Unterhaltsbetriebe	93	93	92	94	91
Flugschulen	150	146	150	149	147

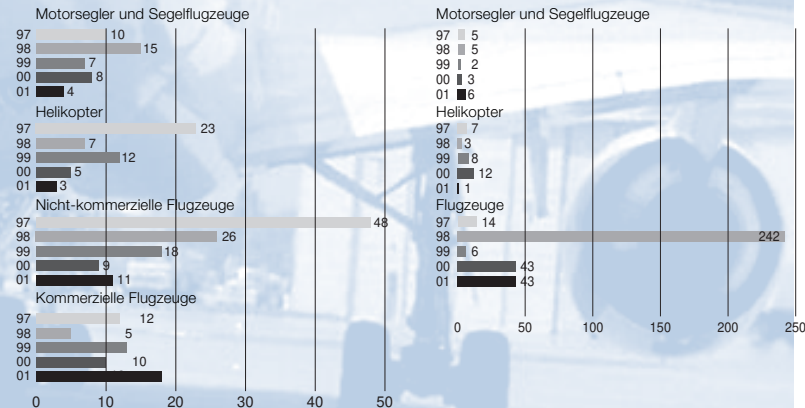
Luftfahrzeugregister

	1997	1998	1999	2000	2001
Flächenflugzeuge	2013	2005	2011	2014	2024
Helikopter	238	244	246	254	266
Motorsegelflugzeuge	209	228	232	246	252
Segelflugzeuge	1076	1046	1033	1024	1028
Ballone	516	510	493	504	492
Luftschiffe	6	6	6	6	5

Anzahl gültige Ausweise

	1997	1998	1999	2000	2001
Privatpilot/in	7098	6866	6751	6792	6336
Berufspilot/in	1339	1318	1384	1421	1396
Linienpilot/in	1630	1837	2036	2223	2160
Helikopterpilot/in	1040	1033	1039	1008	951
Segelflugzeugpilot/in	3285	3279	3181	3145	3040
Ballonfahrer/in	472	474	456	449	451
Anerkennungen von ausländischen Ausweisen	601	590	560	420	287
Bordtechniker/in	71	62	42	14	14
Bordradiotelefonist/in	59	45	32	30	30

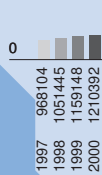
Flugunfälle



Anzahl Passagiere auf Direktflügen aus der Schweiz nach Kontinenten

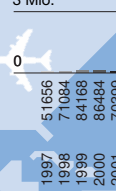
Nordamerika

3 Mio.



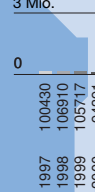
Zentralamerika

3 Mio.



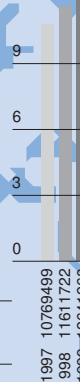
Südamerika

3 Mio.



Europa

12 Mio.



Asien

3 Mio.



Afrika

3 Mio.

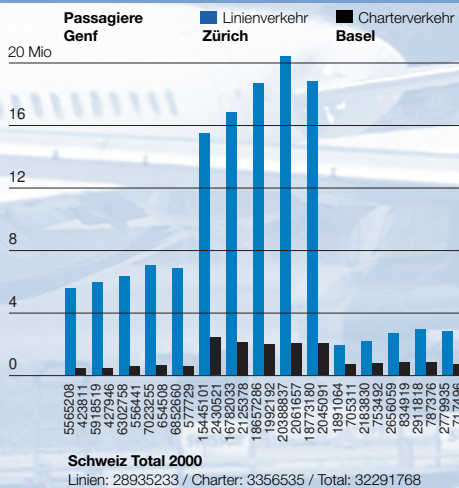
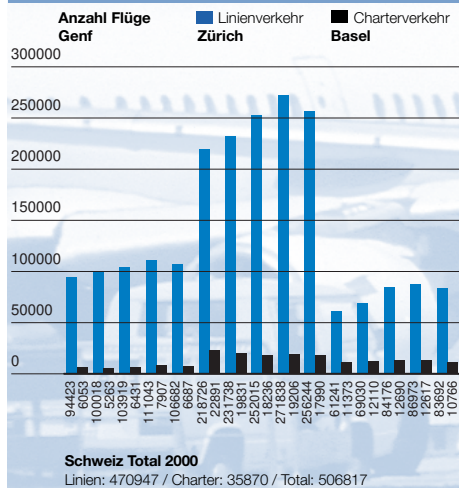


Anzahl Passagiere auf Direktflügen aus der Schweiz nach Ländern in Europa

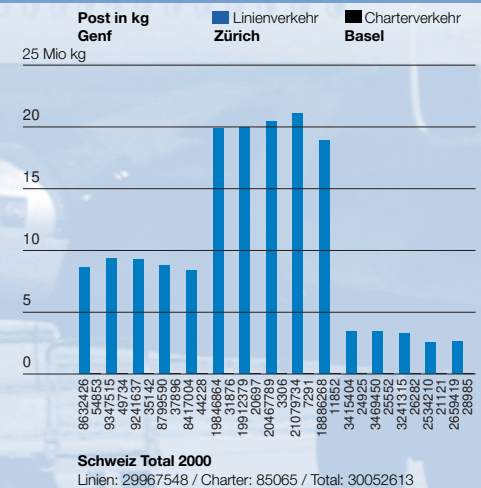
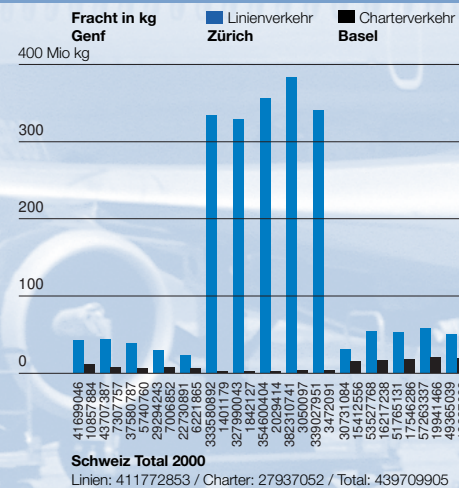
nach	1997	1998	1999	2000	2001
Albanien	17409	24569	24409	30835	27522
Belgien	272412	297904	331852	386482	374181
Bulgarien	19788	24213	24312	25394	26444
Dänemark	161944	186593	250330	270017	275378
Deutschland	1223618	1389777	1568564	1714305	1659146
Finnland	82395	86415	98305	102224	97886
Frankreich	1251643	1318441	1497611	1668152	1494941
Griechenland	415475	415152	400262	421106	387751
Grossbritannien	1550166	1612774	1816753	1959922	1912217
Holland	469880	511031	521654	600489	553360
Irland	58830	56710	69669	57294	37340
Island	3660	4142	4605	3502	3266
Italien	585794	594675	667367	765964	691099
Jugoslawien	135991	115193	24445	170910	241485
Kroatien	40104	40429	39021	38494	38436
Luxemburg	42920	49324	54149	62888	55667
Malta	44303	52720	52307	52285	50103
Mazedonien	64096	81441	169957	150382	72758
Norwegen	68153	68426	64924	73240	78461
Oesterreich	427978	462840	485685	501159	455543
Polen	54792	60049	82685	107227	101870
Portugal	261212	312369	336316	359585	329246
Rumänien	46402	55251	66884	66949	62643
Russische Föderation	110848	129524	117622	136195	141582
Schweden	147297	185178	216547	247814	212911
Schweiz	1369034	1497467	1576194	1539465	1383452
Slowakei	9858	11972	1275	8	123
Slowenien	29452	33175	41043	38567	31745
Spanien	1106506	1205757	1309734	1412812	1328908
Tschechien	121650	121520	133493	133858	126717
Türkei	330206	334226	286113	356637	376315
Ukraine	23762	31254	32175	36532	34893
Ungarn	100984	112079	129145	138812	123727

Die
schweizerische
Zivilluftfahrt
2001

Linien- und Charterverkehr 1997-2001



Linien- und Charterverkehr 1997-2001



Organigramm

des BAZL

