

**Die
schweizerische
Zivilluftfahrt
2002**



**Bundesamt für
Zivilluftfahrt**



Die Illustrationen in diesem Jahresbericht zeigen Trachten und Trachtenteile und stehen symbolisch wie der Begriff swiss – schweizerisch – für etwas typisch Schweizerisches.

Inhalt

Editorial	4
Die Swiss hebt ab – das BAZL wechselt die Rolle	5
Zwei Beispiele von administrativen Hürden	12
Die Untersuchung der Swissair-Krise durch die GPK Ständerat	14
Das BAZL und die Zivilluftfahrt im Jahr 2002	16
Zahlen und Fakten	18
Organigramm des BAZL	22

Impressum

Herausgeber:
Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)
Maulbeerstrasse 9, 3003 Bern
Internet: <http://www.aviation.admin.ch>



Texte: Information BAZL
Gestaltung: Roland Hirter, Grafiker, 3012 Bern
Bildmaterial: Schweizerische Trachtenvereinigung
Foto Seite 4: Iris Krebs, 3013 Bern

Auskünfte:
Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)
Statistik
Telefon 031 325 91 75, Fax 031 325 80 59
Bezug: BBL, Vertrieb Publikationen, 3003 Bern
ISSN: 1660-2749



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 abgesegnete 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

Die Swiss hebt ab –

Kontrollleur

das BAZL wechselt

die Rolle

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 Kontrollleur.

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...

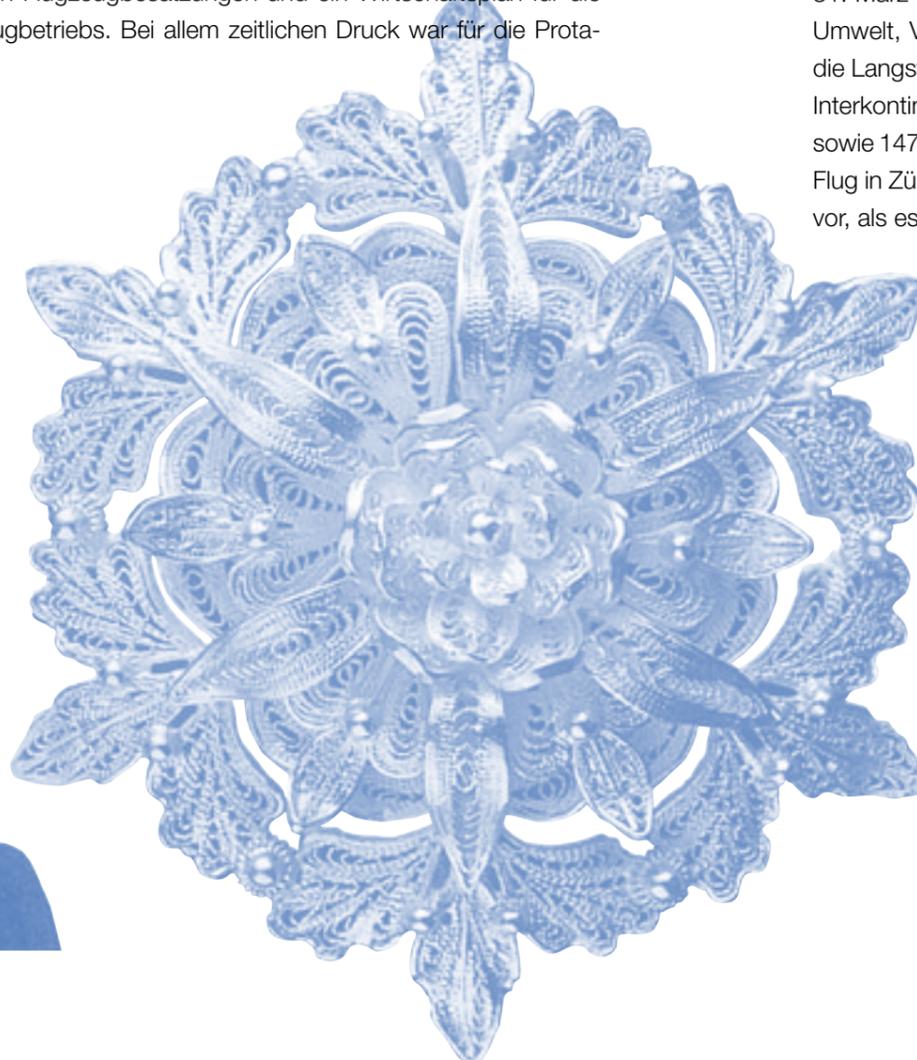
Die Rolle des BAZL in diesem Übergangsprozess war eine wechselnde. Zuerst fungierte das Amt als Berater beim Aufbau der neuen Organisation und stellte dabei sicher, dass die technischen und betrieblichen Normen der vereinigten europäischen Zivilluftfahrtsbehörden (Joint Aviation Authorities, JAA), die 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 Frühjahrsession 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.



Kopien von Pilotenausweisen für eine
Zwei Beispiele von
Betriebsbewilligung
administrativen Hürden
für Swiss

Neben den operationellen und strukturellen Voraussetzungen, welche Crossair erfüllen musste, um Ende März als Swiss den Langstreckenverkehr von Swissair übernehmen zu können, waren auch eine Reihe von formalen Hürden zu nehmen. Dabei zeigten sich in deren Höhe gewisse Differenzen. Zwei Beispiele.

Mit der erweiterten Betriebsbewilligung und den Streckenkonzessionen hatte Crossair erst zur Hälfte grünes Licht, um als Swiss die einstigen Swissair-Linien übernehmen zu können. Die zweite Hälfte musste in Form von Betriebsbewilligungen der Destinationsstaaten erfolgen. Dabei zeigten sich beträchtliche Unterschiede bezüglich der Anforderungen, welche Crossair zu erfüllen hatte. Während den meisten europäischen Staaten ein einfaches Schreiben des BAZL mit der Mitteilung genügte, Crossair sei die neue von der Schweiz zur Wahrnehmung der zwischenstaatlich vereinbarten Verkehrsrechte designierte Gesellschaft, begehrten andere Länder einiges mehr zu wissen über die ihnen fremde Airline.

Einzelnen Staaten reichte der Nachweis, dass Crossair die Normen der Joint Aviation Authorities (JAA) zur Erlangung eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (Air Operator Certificate, AOC) erfüllte. Andere dagegen verlangten noch mehr an Informationen. So etwa begehrte die Luftfahrtbehörde eines gewissen Staates nebst der schweizerischen Betriebsbewilligung und Streckenkonzession auch eine Bilanz für die letzten drei Geschäftsjahre sowie Angaben über die Deckungslimite der Haftpflichtversicherung zu sehen. Zudem hatte Crossair Kopien sämtlicher Ausweise jener Piloten vorzulegen, die von ihr dazu ausersehen waren, Flüge in das betreffende Land durchzuführen.

«Fliegender» Übertrag

Ähnlich wie zu jedem auf der Strasse verkehrenden Auto ein Fahrzeugausweis gehört, verfügen Flugzeuge über diverse amtliche Dokumente, die immer an Bord mitzuführen sind. Und analog zum Fahrzeugregister der kantonalen Strassenverkehrsämter kennt die zivile Aviatik ein Register, in welchem sämtliche in der Schweiz immatrikulierten Luftfahrzeuge – vom Langstreckenpassagierjet bis zum Heissluftballon – eingetragen sind. Um die je 26 Kurz- und Langstreckenmaschinen der Swissair per 31. März einsetzen zu können, musste Crossair also die amtlichen Dokumente fristgerecht umschreiben und die Flugzeuge unter ihrem Namen im Luftfahrzeugregister eintragen lassen.

Was in der Theorie wie ein einfach durchzuführender administrativer Vorgang erscheint, erwies sich in Realität als eine in den Details knifflige Angelegenheit. Denn auf all den Dokumenten wie Versicherungsnachweisen, Vollmachten, Verträgen, Attesten und Bewilligungen musste der Halter gewechselt werden, während das Flugzeug weiter im Einsatz stand. Es wurde also im eigentlichen Sinne des Wortes ein «fliegender» Übertrag notwendig. Das BAZL händigte Crossair im Voraus die umgeschriebenen Papiere als Ergänzung zu den alten aus, womit die Maschinen amtlich korrekt bis am 30. März unter der Bezeichnung Swissair und ab 31. März dann im Namen der Crossair verkehren konnten.

Der Übertrag im Luftfahrzeugregister hingegen konnte nicht auf Vorrat erfolgen, weshalb an besagtem Wochenende Ende März in den betreffenden Büros im BAZL Hochbetrieb herrschte. Am Samstagabend lieferte Crossair die zur Handänderung erforderlichen Bescheinigungen und Formulare in Bern ab, die umgehend auf Vollständigkeit hin geprüft wurden. Am Sonntagmorgen folgte dann, Flugzeug für Flugzeug, in stereotyper Schreibearbeit der Halterwechsel von der einen auf die andere Gesellschaft. Nach gesamthaft 15 Arbeitsstunden schliesslich waren die gesetzlich vorgeschriebenen administrativen Voraussetzungen geschaffen, damit Crossair die 52 zusätzlichen Maschinen unter dem Namen Swiss in die Welt hinaus schicken konnte.



Das BAZL hat seine

(Aufsichts-)Pflicht

getan

Die Untersuchung der
Swissair-Krise durch die GPK
des Ständerates

Welche Rolle spielte der Bund beim Swissair-Debakel? Diese Frage bewog die Geschäftsprüfungskommission (GPK) des Ständerates, kurz nach Ausbruch der Krise eine Untersuchung einzuleiten. In ihrem im Herbst 2002 veröffentlichten Bericht attestierte die GPK dem BAZL, seine Aufsichtsfunktion korrekt versehen zu haben. Die GPK forderte jedoch, die wirtschaftliche Aufsicht über schweizerische Fluggesellschaften auszudehnen.

Unmittelbar nach dem Grounding der Swissair setzte in der Öffentlichkeit die Suche nach den Schuldigen ein. Nachdem zuerst die Konzernspitze der SAir Group sowie die beiden Grossbanken UBS und Credit Suisse in die Kritik geraten waren, wurden alsbald erste Vorwürfe an die Adresse der Bundesbehörden laut. Sie hätten die Krise früher erkennen und resoluter eingreifen müssen, lautete der Tenor der Vorhaltungen. In diesem Zusammenhang geriet auch das BAZL ins Schussfeld. Die Aufsichtsbehörde habe der Swissair die Betriebsbewilligung noch im Dezember 2000 erneuert, obwohl sie Kenntnis gehabt habe von den wirtschaftlichen Schwierigkeiten, in denen der Konzern steckte.

GPK statt PUK

Im Parlament reagierte als erste die GPK des Ständerates, die zehn Tage nach der Stilllegung der Swissair-Flotte eine Untersuchung vom Stapel liess. Sie wollte neben allgemeinen Fragen

insbesondere abklären, ob die Voraussetzungen für eine Verlängerung der Betriebsbewilligung an Swissair überhaupt noch gegeben gewesen waren. Mit einigen Wochen Verzögerung deponierten die Fraktionen von CVP und SVP im Nationalrat je eine parlamentarische Initiative mit dem Ziel, eine parlamentarische Untersuchungskommission (PUK) nach allfälligen Verantwortlichkeiten des Bundes am Swissair-Untergang forschen zu lassen. Während der Vorstoss der SVP in der Frühlingssession 2002 scheiterte, überwies der Nationalrat jenen der CVP mit 89:88 Stimmen. Den daraufhin erarbeiteten Beschluss für die Einsetzung einer PUK lehnte die Grosse Kammer dann aber in der Sommersession – nicht zuletzt mit Blick auf die bereits fortgeschrittenen Abklärungen der GPK – mit 95:82 Stimmen ab.

Die GPK wurde noch im Oktober 2001 erstmals beim BAZL vorstellig und verlangte via einen umfangreichen Fragekatalog Informationen über die Praxis der Gewährung von Betriebsbewilligungen und die Bedeutung der wirtschaftlichen Potenz eines Unternehmens in diesem Rahmen. Es folgten Anhörungen von Vertretern des Amtes, ein weiterer Fragekatalog sowie mehrere Sitzungen mit den beiden Luftrechtsexperten Philippe Rochat und Regula Dettling-Ott, die zu Handen der GPK ein Gutachten über die Aufsichtspflicht des BAZL vis-à-vis der Swissair erstellten. Das Ergebnis all dieser Auskünfte, Gespräche, Anhörungen und Zusammenfassungen erschien im September 2002 in Form des 226 Seiten umfassenden Berichts der GPK.

Keine Handhabe für Entzug der Betriebsbewilligung

Darin attestierte das Kontrollorgan des Parlamentes dem BAZL, seine Aufsichtsfunktion gegenüber der Swissair den gesetzlichen Vorgaben entsprechend erfüllt zu haben. Auch dass das Amt bei der Erneuerung der Betriebsbewilligung Ende 2000 mit Blick auf einen sicheren Flugbetrieb den operationellen und technischen Aspekten mehr Gewicht beigemessen hatte als der gesamtwirtschaftlichen Situation des Unternehmens, stufte die GPK als gerechtfertigt ein. Sie ging in ihrer Zusammenfassung sogar noch einen Schritt weiter: «Die gesetzliche Regelung und die Umstände hätten es dem BAZL nicht erlaubt, der Swissair die Erneuerung der Betriebsbewilligung im Dezember 2000 zu verweigern.»

Die GPK hielt allerdings ebenso unmissverständlich fest, dass mit dem Inkrafttreten des Luftverkehrsabkommens mit der EU im Juni 2002 auch in der Schweiz strengere Kriterien für das «Röntgen» der wirtschaftlichen Lage einer Fluggesellschaft Einzug gehalten hätten. So kann eine Aufsichtsbehörde gemäss der entsprechenden EU-Richtlinie beispielsweise eine Betriebsbewilligung entziehen, wenn sie nicht mehr überzeugt ist, dass eine Fluggesellschaft noch über genügend Mittel verfügt, um den Betrieb in den kommenden zwölf Monaten finanzieren zu können. Darüber hinaus formulierte die GPK zuhanden des Ständerates gesamthaft zehn Empfehlungen, fünf Postulate und zwei Motionen. Sie sollen einerseits dazu dienen, Zuständigkeiten und Kompetenzen der Bundesstellen in der Aufsicht über schweizerische Luftfahrtunternehmen klarer zu definieren und andererseits ein Frühwarnsystem installieren helfen, um der Schweiz eine zweite Bruchlandung à la Swissair zu ersparen.

W A L L I S



Das BAZL und die Zivilluftfahrt im Jahr 2002

Januar

Der Bundesrat genehmigt die erste Objektblattserie zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL). Sie umfasst sieben Regionalflugplätze, einen Militärflugplatz und vier Flugfelder.

Februar

Im Nachgang der Terroranschläge vom 11. September 2001 beschliesst die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) ein obligatorisches Kontrollinstrument für die von den Mitgliedstaaten ergriffenen Sicherheitsmassnahmen.

März

Am 3. Koordinationsprozess zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) für das neue Betriebsreglement des Flughafens Zürich findet eine Reduktion der Varianten von fünf auf noch drei statt.

April

Aus Sicherheitsgründen deklariert das BAZL in Zusammenarbeit mit Luftwaffe und der Landesausstellung den Luftraum rund um die Arteplages für die Dauer der Expo.02 als zu meidende Zonen.

Mai

Am 4. SIL-Koordinationsgespräch zum Flughafen Zürich werden vier vertiefte Varianten für ein künftiges Betriebskonzept präsentiert. Dabei zeigt sich, dass die Unterschiede zwischen Verteil- und Kanalisiermodellen geringer geworden sind.

Juni

Gemeinsam mit sechs weiteren Bestimmungen tritt das bilaterale Luftverkehrsabkommen mit der EU in Kraft. Es bringt den Schweizer Fluggesellschaften im bedeutenden EU-Raum schrittweise die Gleichstellung mit den dortigen Gesellschaften.

Der Nationalrat weigert sich mit 105:79 Stimmen, auf den Staatsvertrag mit Deutschland einzutreten. Das Geschäft geht weiter an den Ständerat, der sich als Zweitrat damit befassen wird.

Juli

Am 1. Juli stossen bei Überlingen (D) ein amerikanisches Frachtflugzeug und eine Passagiermaschine aus der russischen Republik Baschkirien zusammen. Alle 71 Insassen der beiden Flugzeuge, in der Mehrheit Kinder, sterben. Das BAZL ordnet wenige Tage später bei Skyguide, welche die Flugsicherung auch im entsprechenden, von Deutschland delegierten Luftraum durchführt, vorsorgliche Massnahmen an. Unter anderem darf Skyguide keine Radar-Überflugsektoren mehr durch eine einzelne Person überwachen lassen.

August

Mit dem 5. Gespräch findet der SIL-Koordinationsprozess zum künftigen Betriebskonzept des Flughafens Zürich seinen Abschluss. Den grössten Rückhalt bei den Beteiligten (Bund, Kantone, Flughäfen Zürich und Basel, Skyguide sowie Swiss) findet die Variante «BV2 optimiert». Sie geht im Gegensatz zum aktuellen Betriebsregime von einer verstärkten Verteilung der Flugbewegungen aus.

September

Aufgrund der Diskussion rund um die schweren Flugunfälle in den letzten zweieinhalb Jahren beauftragt das Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) das niederländische Luftfahrtinstitut NLR mit einer Expertise über die Sicherheit in der schweizerischen Zivilluftfahrt. Dabei sollen vor allem die Zuweisung von Aufgaben, Kompetenzen und Mittel, die Zusammenarbeit und die Fachkompetenz der involvierten Stellen/Organisationen unter die Lupe genommen werden.

Die Schweiz erhält ein neues Bundesratsflugzeug. Die Maschine vom Typ Citation Excel löst die 20-jährige King Air 200 ab. Das zweistrahlige Geschäftsreiseflugzeug bietet sechs bis acht Personen Platz und kommt für die VIP-Flüge der Eidgenossenschaft zum Einsatz.

Oktober

Am 27. Oktober tritt die zweite vorgezogene Massnahme aus dem Staatsvertrag in Kraft. Die Wochenendregelung beinhaltet ein Flugverbot über Süddeutschland an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen von 20.00 bis 09.00 Uhr. Die zur Umsetzung notwendige provisorische Änderung des Betriebsreglementes für den Flughafen Zürich hat das BAZL nur teilweise gutgeheissen. Den Entscheid über die Südanflüge hat das Amt ausgesetzt, bis zusätzliche Abklärungen zum Umweltverträglichkeitsbericht gemacht sind.

Die fliegerische Vorschulung soll attraktiver werden: Unter dem Namen «Sphair – Exploring Aviation Talent» wird der Öffentlichkeit ein neues Konzept präsentiert, das unter Einbezug des Internets wieder mehr Junge in die Fliegerei locken soll.

November

Das UVEK entscheidet, in der Schweiz sogenannte Ecolight-Flugzeuge zuzulassen. Das BAZL wird in Zusammenarbeit mit dem Aero-Club die erforderlichen Zulassungskriterien erarbeiten. Die ersten dieser ein- oder zweiplätzigigen Ecolight werden frühestens Anfang 2004 in die Luft gehen. Weiterhin verboten bleibt die Kategorie der Ultraleicht-Flugzeuge.

Das Büro für Flugunfalluntersuchungen (BFU) orientiert über über Stand der Unfallabklärungen des Absturzes der Crossair-Maschine bei Bassersdorf vom November 2001. Die Mehrheit der insgesamt acht vom BFU erlassenen Sicherheitsempfehlungen hat das BAZL bereits umgesetzt.

Der EuroAirport Basel-Mulhouse weicht nach 21-monatiger Bauzeit und in Anwesenheit von Bundesrat Moritz Leuenberger (Schweiz) sowie Staatssekretär Dominique Bussereau (Frankreich) die Norderweiterung des Terminalgebäudes ein.

BAZL-Direktor André Auer wird am Provisional Council der Eurocontrol in Brüssel als Vizepräsident für die Jahre 2003 und 2004 bestätigt.

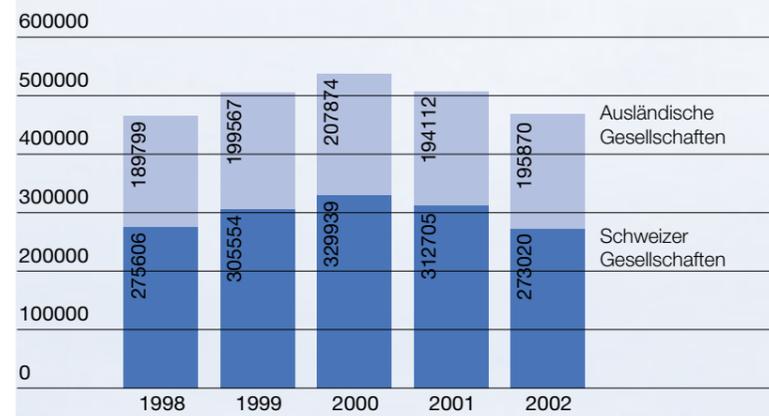
Dezember

Der Ständerat weist den Staatsvertrag an seine Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen zurück. Einerseits soll damit Zeit gewonnen werden für zusätzliche Abklärungen der wirtschaftlichen Auswirkungen auf den Flughafen Zürich und die Fluggesellschaft Swiss, andererseits erhält Bundesrat Moritz Leuenberger Gelegenheit, in einem Sondierungsgespräch mit dem deutschen Verkehrsminister Manfred Stolpe einen allfälligen Verhandlungsspielraum bei besonders umstrittenen Aspekten des Vertrages auszuloten.

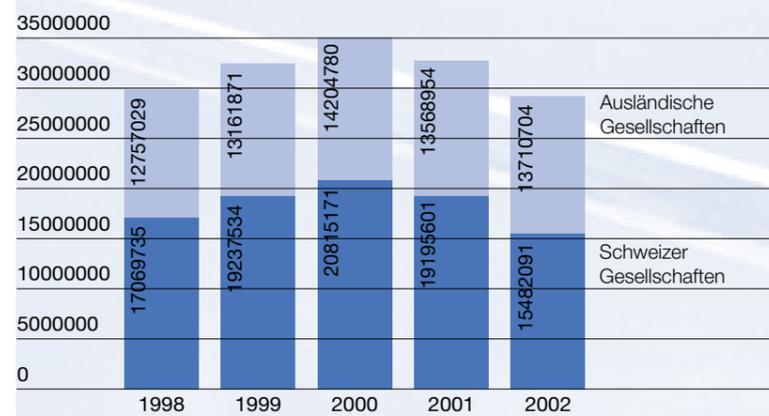
In Brüssel findet die erste Sitzung des Gemischten Ausschusses Schweiz-EU statt, welcher zur Aufgabe hat, die ordnungsgemässe Anwendung des bilateralen Luftverkehrsabkommens sicherzustellen. Dabei kommt in Zusammenhang mit der Swissair-Krise auch die staatliche Beihilfe an Fluggesellschaften zur Sprache. Die Schweizer Delegation unterstreicht, dass vor Inkrafttreten des Abkommens eingetretene Sachverhalte nicht in die Kompetenz des Gemischten Ausschusses fallen können.

**Zahlen
Schweizer
und Fakten**
Luftverkehr 2002

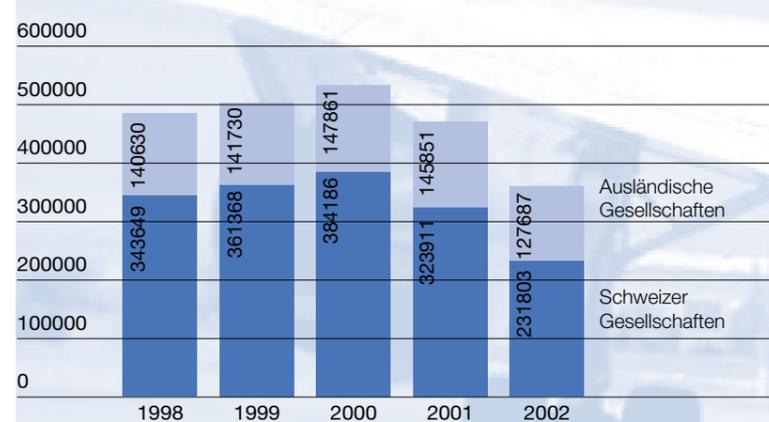
Flugbewegungen



Passagiere



Fracht und Post (t)



Flugplätze

	1998	1999	2000	2001	2002
Landesflughäfen	3	3	3	3	3
Regionalflughäfen	8	8	10	10	10
Flugplätze	39	39	44	44	44
Helikopterflugfelder	25	25	26	26	26

Unternehmungen

	1998	1999	2000	2001	2002
Linienfluggesellschaften	5	5	5	5	2
Nichtlinienfluggesellschaften	172	162	172	182	169
Unterhaltsbetriebe	93	92	94	91	89
Flugschulen	146	150	149	147	138

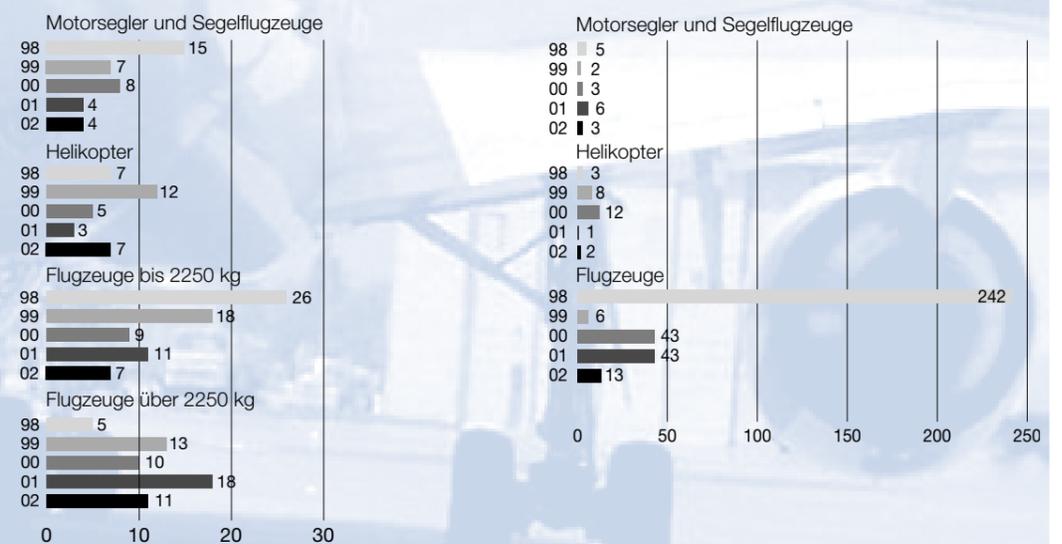
Luftfahrzeugregister

	1998	1999	2000	2001	2002
Flächenflugzeuge	2005	2011	2014	2024	1992
Helikopter	244	246	254	266	265
Motorsegelflugzeuge	228	232	246	252	260
Segelflugzeuge	1046	1033	1024	1028	1016
Ballone	510	493	504	492	490
Luftschiffe	6	6	6	5	7

Anzahl gültige Ausweise

	1998	1999	2000	2001	2002
Privatpilot/in	6866	6751	6792	6336	6294
Berufspilot/in	1318	1384	1421	1396	1399
Linienpilot/in	1837	2036	2223	2160	2185
Helikopterpilot/in	1033	1039	1008	951	950
Segelflugzeugpilot/in	3279	3181	3145	3040	2977
Ballonfahrer/in	474	456	449	451	427
Anerkennungen von ausländischen Ausweisen	590	560	420	287	196
Bordtechniker/in	62	42	14	14	16
Bordradiotelefonist/in	45	32	30	30	30

Flugunfälle



Anzahl Passagiere auf Direktflügen aus der Schweiz nach Kontinenten

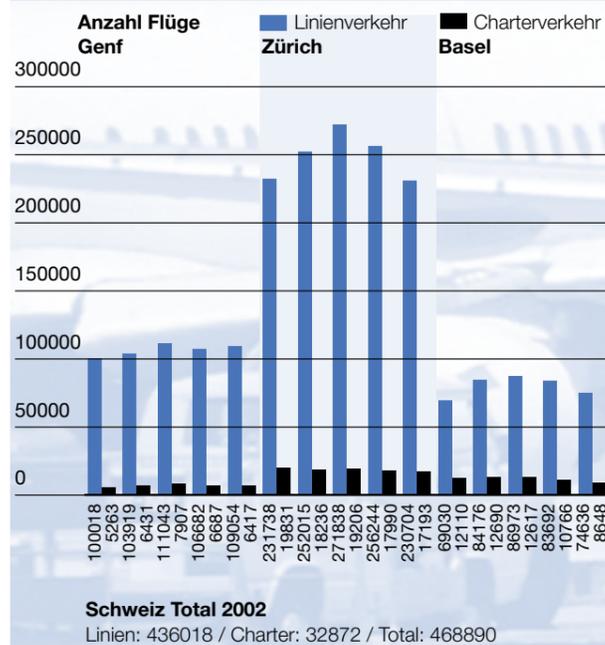


Anzahl Passagiere auf Direktflügen aus der Schweiz nach Ländern in Europa

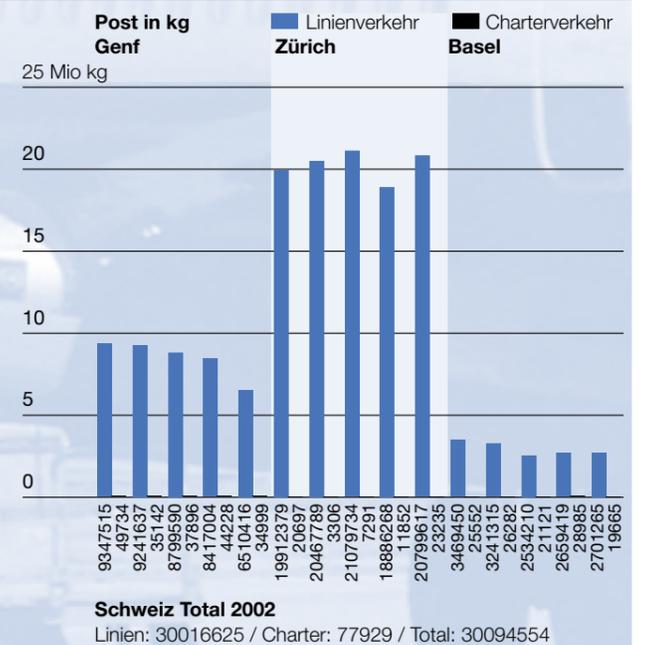
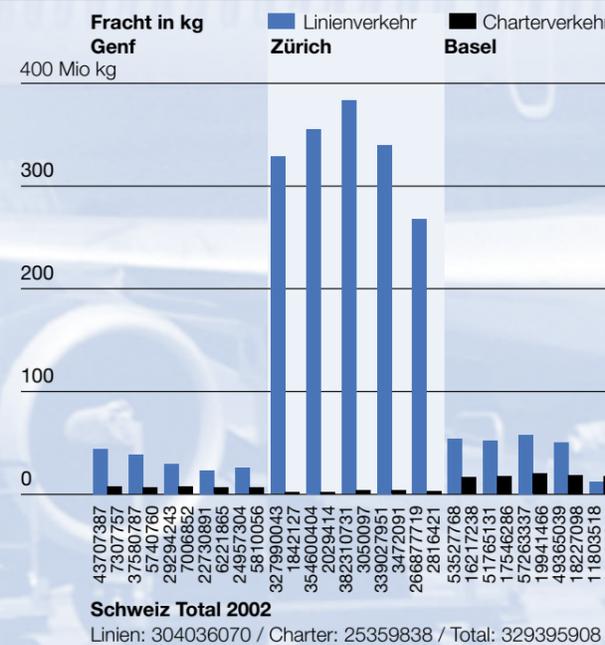
nach	1998	1999	2000	2001	2002
Albanien	24569	24409	30835	27522	22604
Belgien	297904	331852	386482	374181	287164
Bulgarien	24213	24312	25394	26444	29123
Dänemark	186593	250330	270017	275378	260281
Deutschland	1389777	1568564	1714305	1659146	1445372
Finnland	86415	98305	102224	97886	69408
Frankreich	1318441	1497611	1668152	1494941	1408758
Griechenland	415152	400262	421106	387751	365260
Grossbritannien	1612774	1816753	1959922	1912217	1987486
Holland	511031	521654	600489	553360	536374
Irland	56710	69669	57294	37340	40572
Island	4142	4605	3502	3266	3012
Italien	594675	667367	765964	691099	539863
Jugoslawien	115193	24445	170910	241485	234902
Kroatien	40429	39021	38494	38436	31699
Luxemburg	49324	54149	62888	55667	43119
Malta	52720	52307	52285	50103	29927
Mazedonien	81441	169957	150382	72758	80538
Norwegen	68426	64924	73240	78461	51301
Oesterreich	462840	485685	501159	455543	397466
Polen	60049	82685	107227	101870	83164
Portugal	312369	336316	359585	329246	302481
Rumänien	55251	66884	66949	62643	59568
Russische Föderation	129524	117622	136195	141582	127489
Schweden	185178	216547	247814	212911	177354
Schweiz	1497467	1576194	1539465	1383452	1000145
Slowakei	11972	1275	8	123	5311
Slowenien	33175	41043	38567	31745	23379
Spanien	1205757	1309734	1412812	1328908	1188200
Tschechien	121520	133493	133858	126717	100253
Türkei	334226	286113	356637	376315	364480
Ukraine	31254	32175	36532	34893	25032
Ungarn	112079	129145	138812	123727	93467

Die
schweizerische
Zivilluftfahrt
2002

Linien- und Charterverkehr 1998–2002



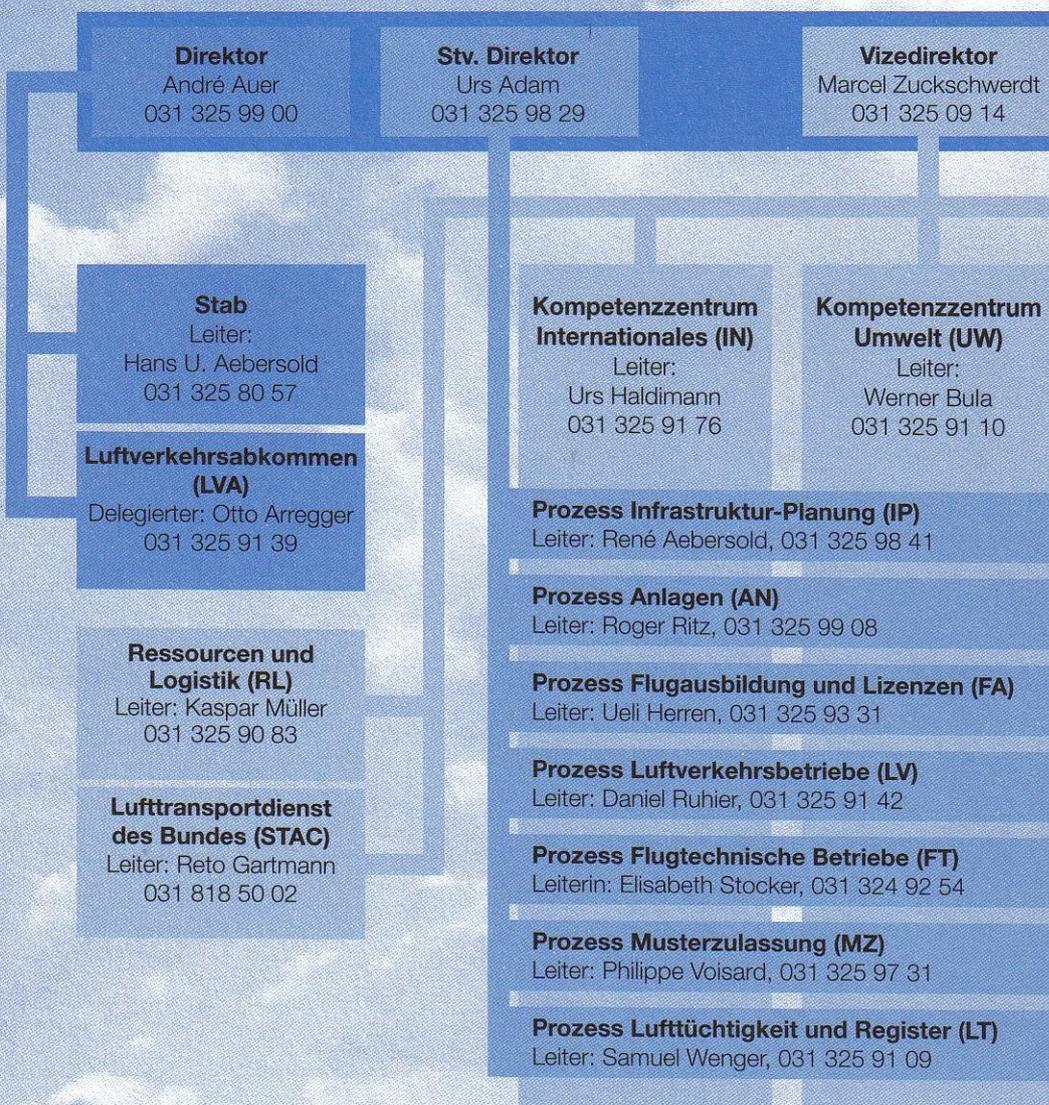
Linien- und Charterverkehr 1998–2002



Organigramm

des BAZL

22



Geschäftsleitung

Kompetenzzentrum Recht (RE)

Leiter:
Peter Krüger
031 325 90 92

Kompetenzzentrum Aviatic (AV)

Leiter:
Jean-Rodolphe Willi
031 325 91 84



Kunden

