

CH

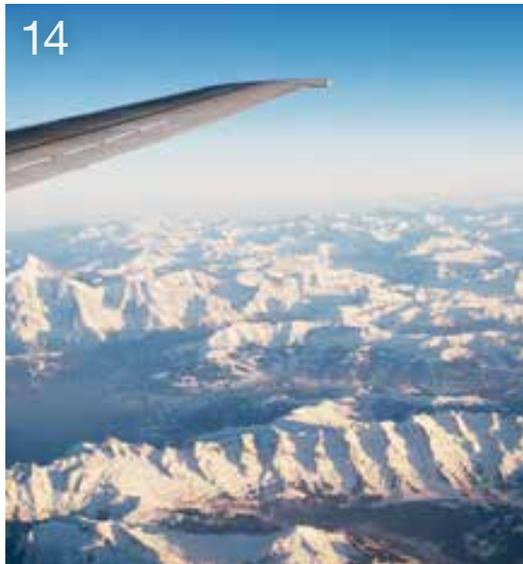
SCHWEIZER ZIVILLUFTFAHRT 2012



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

INHALTSVERZEICHNIS



14



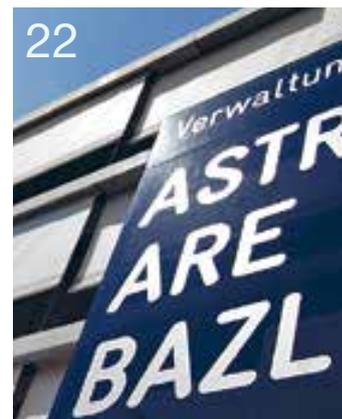
21



10



04



22

03 Editorial

Wie weit geht das Sicherheitsmanagement?

04 Landesflughäfen

06 Flughafen Zürich

08 Flughafen Genf

09 Flughafen Basel-Mulhouse

10 Flugplätze

10 Flugplätze und Gebirgslandeplätze

12 Samedan, Payerne, Grenchen, Monte Rosa

13 Lugano-Agno, Dübendorf

14 Sicherheit

Sicherstes Jahr in der Zivilluftfahrt

16 Sicherheit

Sicherheit kommt nicht von ungefähr

17 Grafiken

Internationale Einbindungen

19 Grafiken

Sicherheitsniveau 2009–2012

20 Grafiken

Tätigkeitsgebiete

21 Historisch

Nach vierzig Jahren wieder
in die Luft

22 Zahlen und Fakten

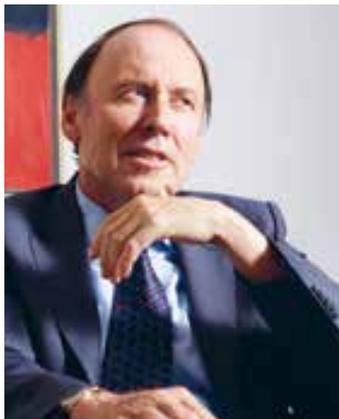
24 Gesamtüberblick

Luftfahrzeugbewegungen

26 Übersicht BAZL

WIE WEIT GEHT DAS SICHERHEITSMANAGEMENT?

Die kommerzielle Luftfahrt kann einen eindrucklichen Sicherheitsnachweis vorlegen – weltweit und in der Schweiz. Noch nie gab es in dieser Sparte der Aviatik eine derart geringe Unfallrate und so wenig Tote wie im Jahr 2012.



Wenn man die Entwicklung über die letzten Jahre betrachtet, lässt sich ein klarer Trend hin zu immer mehr Sicherheit feststellen. Im BAZL sind wir froh über diese Entwicklung und wir arbeiten darauf hin, dass sie anhält. Wir wissen aber, dass wir auch mit dem besten Sicherheitsmanagement nie völlig gegen einen schweren Unfall gefeit sind.

Anders ist das Bild bei der Leichtaviatik. Da ist keine positive Tendenz festzustellen. Die Zahl der Unfälle ist zwar nicht gravierend, aber sie hat in letzter Zeit zugenommen. Wie darauf reagieren? Mit Achselzucken und dem Hinweis, dass es immer einige unvorsichtige Piloten geben werde und bei den meisten Unfällen keine Drittpersonen zu Schaden kommen? Nein, dies ist nicht die Haltung des BAZL. Das Amt hat in letzter Zeit vielmehr versucht, die Piloten mit verschiedenen Ausbildungsmassnahmen für bestimmte Gefahren zu sensibilisieren. Wir hoffen, dass diese Anstrengungen Früchte tragen werden.

Wenn die Zahl der Unfälle aber weiter steigt, müssten wir einschneidendere Vorkehrungen ins Auge fassen, etwa ein Obligatorium für Warngeräte oder Restriktionen im Luftraum. Das wiederum würde zusätzliche finanzielle Belastungen für die Kleinaviatik zur Folge haben und deren Freiheit weiter einschränken – Konsequenzen, die wir nicht wünschen. So bleibt zu hoffen, dass die bis jetzt getroffenen Massnahmen greifen und dank verantwortungsvollem Verhalten der Piloten zusätzliche Restriktionen oder Auflagen nicht nötig werden.

Peter Müller, Direktor Bundesamt für Zivilluftfahrt

« ... ein klarer Trend hin zu
immer mehr Sicherheit ... »

ZRH GVA BSL

LANDESFLUGHÄFEN

Basel

PASSAGIERE

2011
5,03 Mio.

2012
5,33 Mio.

FLUGBEWEGUNGEN

2011
91 622

2012
91 675

Genf

PASSAGIERE

2011
13,10 Mio.

2012
13,88 Mio.

FLUGBEWEGUNGEN

2011
189 119

2012
192 943

Zürich

PASSAGIERE

2011

24,37 Mio.

2012

24,84 Mio.

FLUGBEWEGUNGEN

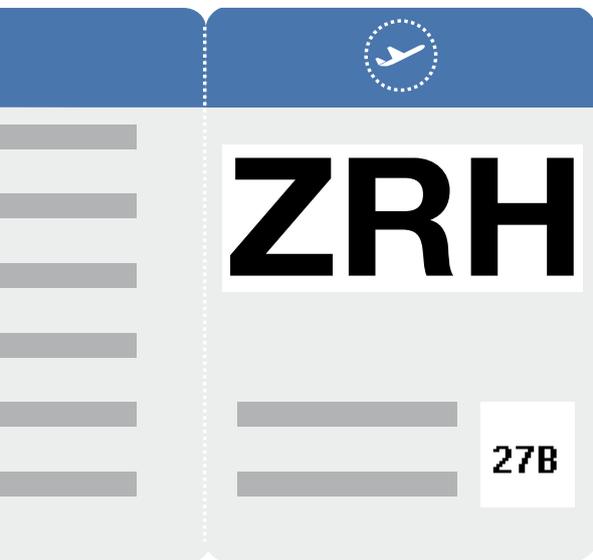
2011

278966

2012

270028





FLUGHAFEN ZÜRICH

Der Flughafen Zürich als grösster Schweizer Landesflughafen kann über die Jahre ein beeindruckendes Wachstum aufweisen. Im Spannungsfeld zwischen Sicherheit, Kapazität und Umwelt gilt es, die richtige Balance zu finden.

Ein Flughafen polarisiert vielfach. Für die einen ist er das Tor zur Welt, für andere ein wichtiger Arbeitgeber, für Dritte eine permanente Lärmquelle. Je nach Wahrnehmung ist er ein wichtiger Wirtschaftsfaktor oder eine Bedrohung der eigenen Lebensqualität. Ein Flughafen ist Projektionsfläche für die unterschiedlichsten Bedürfnisse und Anforderungen, die manchmal in scharfem Kontrast zueinander stehen. Für den Flughafen Zürich gilt dies in besonderem Mass.

Als vor über 60 Jahren der Flughafen in Kloten gebaut wurde, war die Zivilluftfahrt noch privilegierten Bevölkerungsgruppen vorbehalten. Heute können Flugreisen von Zürich nach London günstiger sein als eine kurze Bahnreise innerhalb der Schweiz. Entsprechend ist der Flugverkehr in den letzten Jahrzehnten angewachsen, mit allen positiven und negativen Folgen. Der Flughafen ist heute ein wichtiger Wirtschaftsmotor und Arbeitgeber, aber er verursacht auch erhebliche Immissionen, insbesondere Lärm.

In den Kontroversen um die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens versus seine Auswirkungen auf die Umwelt ging ein Aspekt im öffentlichen Diskurs manchmal verloren: Die Sicherheit als wichtigstes Gut der Zivilluftfahrt. Vor mehr als zwei Jahren kam es auf dem Flughafen Zürich zu einer gefährlichen Situation, als zwei Passagierflugzeuge auf unterschiedlichen Pisten gleichzeitig die Startfreigabe erhielten. Der Vorfall wurde genau analysiert und erste Verbesserungsmaßnahmen bei der Flugsicherung wurden sofort eingeleitet. Ende des letzten Jahres legte dann eine Expertengruppe einen Sicherheitsbericht vor, der die acht wichtigsten Risi-

kofaktoren auf dem Flughafen ortete und 30 Massnahmen zur Optimierung der Sicherheit auflistete.

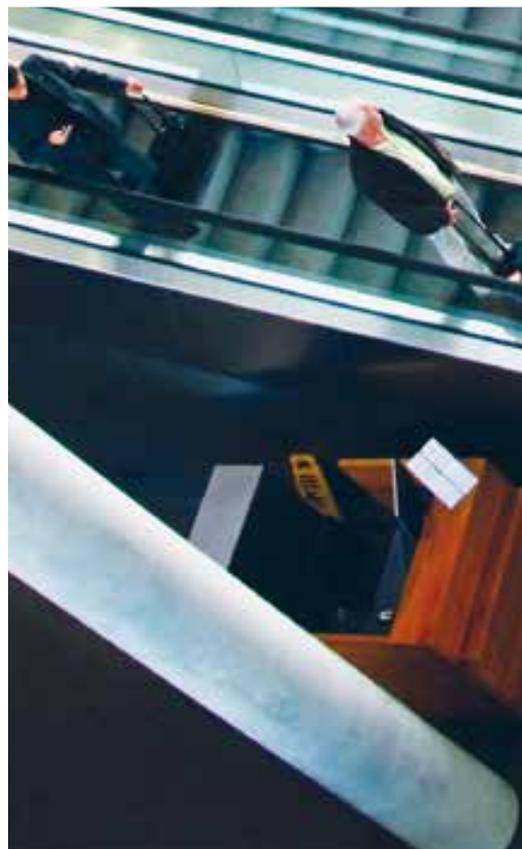
Die gute Nachricht zuerst: der jetzige Betrieb des Flughafens Zürich gilt nach allen internationalen Standards als sicher. Aber er ist aufgrund der politischen und geografischen Einschränkungen komplex. Es gibt in Zürich kein Parallelpistensystem mit einem einfachen standardisierten Verfahren für An- und Abflüge, sondern eine Reihe von im Tagesverlauf wechselnden Betriebskonzepten. In den Kreuzungen am Boden und in der Luft erkennt denn auch der Sicherheitsbericht das grösste Gefahrenpotenzial. Änderungen von Start- und Landeverfahren zur Minderung dieser Gefahren bringen es aber mit sich, dass unter Umständen neue Bevölkerungsgruppen sich vom Lärm betroffen fühlen. Und wie der Zürcher Fluglärmindex (ZFI) zeigt, nimmt die Bevölkerung rund um den Flughafen seit Jahren zu.

Noch ist der im September 2012 von Verkehrsministerin Doris Leuthard und ihrem deutschen Kollegen Peter Ramsauer unterschriebene Staatsvertrag in Deutschland nicht ratifiziert. Im süddeutschen Raum manifestiert sich ein politisch breit abgestützter Widerstand gegen das Vertragswerk, das nüchtern betrachtet doch beiden Parteien offensichtliche Vorteile bringen würde. Die deutsche Seite profitiert von deutlich längeren Sperrzeiten, die Schweiz kann nach der Ratifizierung von einer dringend notwendigen Rechtssicherheit ausgehen. Eine Neuverhandlung des Staatsvertrages, wie es von süddeutscher Seite gefordert wird, kommt für die Schweiz nicht infrage. Beide Seiten sind aber wieder im Gespräch, um die strittigen Punkte zu bereinigen. Sollte der Vertrag scheitern, droht eine Verschärfung der deutschen Durchführungsverordnung (DVO).



Der Flughafen benötigt ein robustes Betriebskonzept, um die Ansprüche von Sicherheit und Kapazität unter ein Dach zu bringen, aber auch mit Blick auf eine allfällige Umsetzung des Staatsvertrags. Aus diesem Grund wird vom BAZL ein Südstart geradeaus als zusätzliche Option für Spitzenzeiten und spezielle Wetterlagen geprüft, wie auch der Ausbau der Pisten 28 und 32 für Landungen aus dem Osten und Starts gegen Norden. Mit der Etappierung des SIL (Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt) für Zürich wird nun in einer ersten Etappe dem Flughafen ermöglicht, die notwendigen Planungsschritte in Angriff zu nehmen. Der Entscheidung darüber, ob dieser Ausbau auch tatsächlich umgesetzt wird, liegt aber letztlich beim Kanton Zürich.

Was manchmal in der ganzen Lärmdiskussion nicht nur in Zürich vergessen geht: Die Passagierflugzeuge werden immer leiser. Heute ist schon gar nicht mehr vorstellbar, welch durchdringendes Heulen jeweils entstand, wenn ein Passagierjet der ersten Generation startete. In Zürich gibt es – im Unterschied zu vielen europäischen Flughäfen – ein Nachtflugverbot. Neue satellitengestützte Start- und Landeverfahren, mit denen sich möglicherweise Emissionen der Flugzeuge verringern lassen, sind in Entwicklung. Zudem lässt sich trotz grösserem Passagieraufkommen ein Trend zu weniger Flugbewegungen erkennen. Auch diese Faktoren dürfen bei der Diskussion über die weitere Entwicklung des Flughafens Zürich nicht aus den Augen verloren gehen.





GVA

7A

FLUGHAFEN GENF

Die Nutzung der Graspiste wird aus Sicherheitsgründen künftig stark eingeschränkt. Dies hat bei der allgemeinen Luftfahrt in Genf zu heftigen Diskussionen geführt. Unabhängig davon ist auch für Genf das Verfahren für den Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) angelaufen.

Auch in Genf ist seit diesem Frühjahr der SIL ein Thema auf der Agenda. Wie in Basel geht das BAZL in Genf davon aus, dass der Sachplan zügiger verabschiedet werden kann als in Zürich, weil die Verhältnisse nicht so komplex sind. Während der Sachplan die Weichen für die Zukunft stellt, gilt es aber auch, den laufenden Betrieb zu optimieren.

Schon lange bereitet die Graspiste in Genf, welche parallel zur Hauptpiste verläuft, den Sicherheitsexperten Sorge. Die Piste, auf der kleine Flugzeuge starten und landen können, liegt zu nahe an der grossen Hauptpiste. Das bedeutet, dass der Betrieb auf der Hauptpiste unterbrochen werden muss, wenn die Graspiste benutzt wird. Sonst besteht die Gefahr, dass die Kleinflugzeuge in die Wirbelschleppen der Grossflugzeuge geraten, was zu einem Unfall führen kann. Für dieses Verfahren benutzte der Flughafen Genf eigene Regelungen.

Damit die Sicherheit in jedem Fall gewährleistet ist, müssen aber die zeitlichen Abstände zwischen den startenden Flugzeugen auf der Graspiste und jenen auf der Hauptpiste nach Überzeugung des BAZL vergrössert werden. Angesichts des dichten Verkehrs in Genf führt dies zu grossen Einschränkungen bei der Nutzung der Graspiste. Die Graspiste lässt sich auch nicht so weit seitlich verschieben, dass beide Startbahnen parallel betrieben werden können. Wegen der grossen Auswirkungen auf die allgemeine Luftfahrt wird eine Alternative in der Region gesucht, welche die Auswirkungen der Einschränkungen mildern soll.

Mit dem Neubau des bestehenden Ostflügels plant der Flughafen Genf eine deutliche Verbesserung des Komforts für die Passagiere und die Fluggesellschaften. Zusätzliche Standplätze für Flugzeuge gibt es allerdings keine. Voraussichtlich im kommenden Jahr entscheidet das BAZL über die Plangenehmigung für das Projekt.

« Mit dem Neubau des bestehenden Ostflügels plant der Flughafen Genf eine deutliche Verbesserung des Komforts für die Passagiere und die Fluggesellschaften. »



FLUGHAFEN BASEL-MULHOUSE

Nach knapp zwei Jahren Vorarbeiten hat der Bundesrat im Mai 2013 das Objektblatt Basel-Mulhouse des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) verabschiedet. Damit ist Basel der erste Landesflughafen, der über ein vom Bund verabschiedetes SIL-Objektblatt verfügt.

Neben der Verkehrsobergrenze gaben vor allem der geplante Bahnanschluss des Flughafens und die raumplanerische Sicherung einer Parallelpiste Anlass zu Diskussionen. Gegen beide Festlegungen gab es aus dem linksgrünen Lager und den Gemeinden im Süden des Flughafens Opposition. Beide Vorhaben würden in ihren Augen zu mehr Flugverkehr und damit zu mehr Lärm führen. Gegen einen Anschluss an das Fernverkehrsnetz wehrten sich auch die Regierungen der beiden Halbkantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt. Sie befürchteten beide, dass damit Verkehrskapazitäten vom Flughafen Zürich nach Basel verlagert werden könnten. Der Kompromiss sieht nun vor, dass der Flughafen zwar an das regionale S-Bahn-Netz angebunden werden soll, der Anschluss an das Fernverkehrsnetz aber eine langfristige Option darstellt.

Um den Flugbetrieb in Basel-Mulhouse auf lange Sicht zu sichern, hat Frankreich vorsorglich raumplanerische Vorkehrungen getroffen, sodass zur bestehenden Nord-Süd-Piste (Piste 15/33) noch eine Parallelpiste gebaut werden könnte. Dies hat auf Schweizer Seite Ängste geweckt, dass Basel-Mulhouse sich zu einem Megahub entwickeln könnte. Das SIL-Objektblatt sieht nun aber lediglich die Entwicklung bis zu 147 000 Flugbewegungen vor, die auf dem bestehenden Pistensystem abgewickelt werden können. Für den Bau und den Betrieb einer Parallelpiste müsste in der Schweiz ein neues SIL-Verfahren durchgeführt werden, und die Bestimmungen im SIL müssten mit den Nutzungsplänen der betroffenen Kantone übereinstimmen. Die Garantie ist somit gegeben, dass eine solche Parallelpiste, sollte sie denn überhaupt je von einer künftigen Generation gebaut werden, nur bei einem breit abgestützten politischen Konsens realisiert wird.

Ein Sachplan soll den planenden Behörden Rechtssicherheit für die kommenden 20 bis 30 Jahre geben. Er beschreibt also nicht den Ist-Zustand, sondern den Spielraum, der zur Verfügung steht. Die Diskussionen um den SIL Basel zeigten dasselbe Verhaltensmuster auf, wie es auch bei anderen Flugplätzen und Flughäfen beobachtet werden kann: Politiker und Bürgerbewegungen tendieren dazu, in einem solchen Objektblatt den Ist-Zustand festzuschreiben. Aufgabe der Behörden ist es aber, darauf hinzuweisen, welches die gesetzlichen Vorgaben bei der Erarbeitung eines SIL-Objektblattes sind. Für Basel heisst dies, dass nicht von der durchschnittlichen Verkehrsleistung der letzten Jahre ausgegangen wird (rund 83 400 Flugbewegungen zwischen 2008 und 2010), sondern dass das Objektblatt das höchstmögliche Verkehrsvolumen festlegt. Auf diese Weise haben die Behörden gesicherte Grundlagen für die künftige Raumplanung rund um den Flughafen.

Das SIL-Objektblatt für den Flughafen Basel-Mulhouse ist nur für Schweizer Behörden rechtsverbindlich. Die Schweiz kann der französischen Seite nicht vorschreiben, wie sie ihr Gebiet gestalten will. Dort gilt französisches Recht. Dass dabei auf die Nachbarn auf der andern Seite der Grenze Rücksicht genommen wird, ist selbstverständlich. Frankreich räumte vor Jahren bei der Einrichtung des Instrumentenlandeanflugs ILS 33, der über die Stadt Basel führt, den Schweizer Behörden und Bürgern die gleichen Verfahrensrechte ein wie der eigenen Bevölkerung.



FLUGPLÄTZE

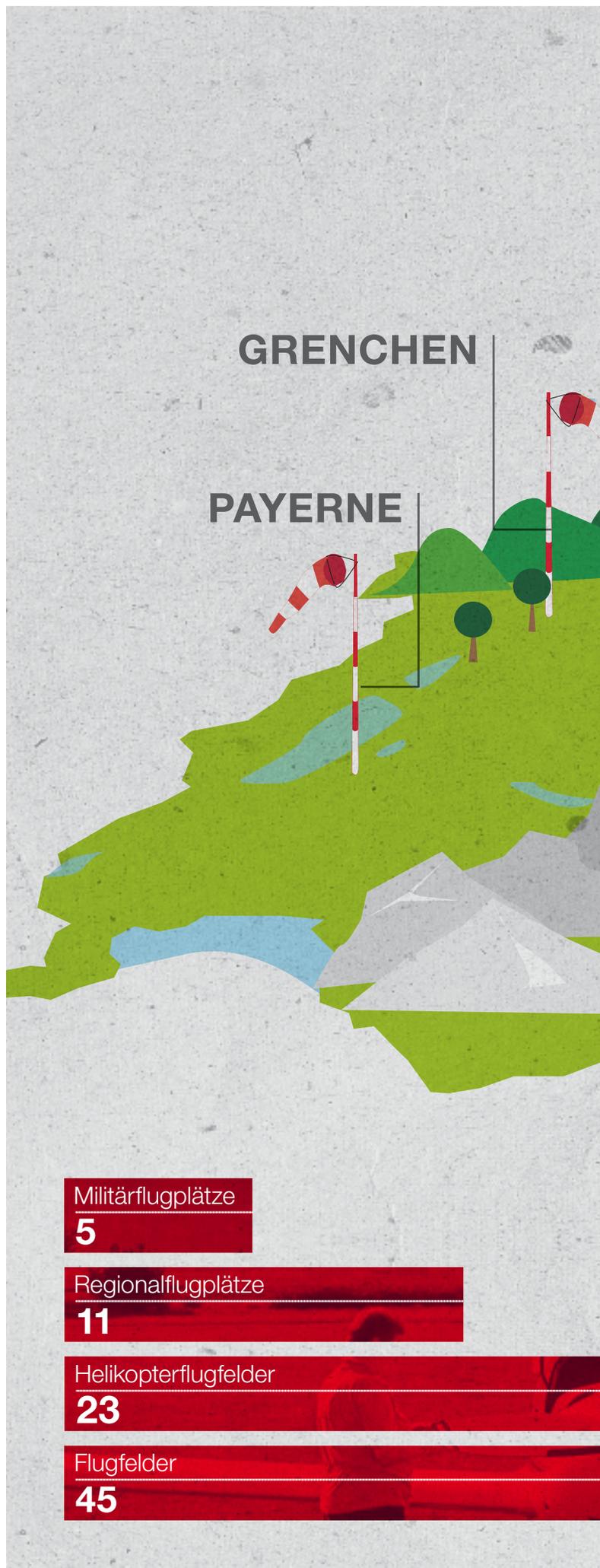
Neben den drei grossen Landesflughäfen gibt es in der Schweiz Dutzende von weiteren zivilen Flugplätzen bzw. Flugfeldern. Sie dienen den unterschiedlichsten Bedürfnissen der Leichtaviatik, vom Segelflug bis zur Ausbildung künftiger Berufspiloten.

Wer an einem schönen Sonntagnachmittag einen Flugplatz wie beispielsweise Birrfeld besucht, stellt manchmal mit Erstaunen fest, wie gut besucht der Zuschauerbereich und das dazugehörige Restaurant sind. Viele der Besucher sind mit Kindern unterwegs, Velofahrer legen einen Zwischenstopp ein, Väter erklären ihren Töchtern, weshalb ein Flugzeug fliegt. Vielleicht lässt sich die Faszination der Aviatic hier noch am besten erahnen. Das idyllische Bild kann aber trügerisch sein: Auch die Leichtaviatik wird in einem immer dichter besiedelten Raum oft als störende Lärmquelle wahrgenommen. Entsprechend konzentrieren sich Klagen der Bevölkerung wegen Fluglärm nicht nur auf die grossen Landesflughäfen. Auch gegen Ausbauprojekte von Kleinflugplätzen wie etwa Beromünster, wo der Flugplatz gerne eine befestigte Piste bauen möchte, regt sich sofort Widerstand.

Neben den drei grossen Landesflughäfen Zürich, Genf und Basel gibt es in der Schweiz elf Regionalflugplätze, fünf zivil mitbenutzte Militärflugplätze und 45 Flugfelder. Hinzu kommen 23 Helikopterflugfelder und ein Netz von Gebirgslandeplätzen. Bis heute unterscheidet die Gesetzgebung lediglich unter dem Oberbegriff «Flugplätze» zwischen Flughäfen mit einer Konzession und Flugfeldern mit einer Betriebsbewilligung. Mit dieser Regelung werden die Landesflughäfen Zürich oder Genf rechtlich auf die gleiche Stufe gestellt wie ein Regionalflugplatz, beispielsweise Birrfeld oder Ecuwillens. Diese Flugplätze haben mithin die gleichen Rechte und Pflichten, obwohl sie sich bezüglich Grösse, Funktion oder Betriebsform wesentlich unterscheiden.

Mit einer weiteren Teilrevision des Luftfahrtgesetzes will der Bund ein differenzierteres Bewilligungssystem schaffen, das den verschiedenen Typen von Flugplätzen in unserm Land besser gerecht wird und nicht alle Plätze über den gleichen Leisten schlägt. Neu sollen Flughäfen, die dem öffentlichen Verkehr in nationalem Interesse dienen, eine Konzession mit mehr Rechten, aber auch mehr Pflichten erhalten als Regionalflughäfen wie beispielsweise Bern-Belp oder gar Flugfelder.

→



GRENCHEN

PAYERNE

Militärflugplätze

5

Regionalflugplätze

11

Helikopterflugfelder

23

Flugfelder

45

DÜBENDORF

SAMEDAN

MONTE ROSA

LUGANO-AGNO



FLUGPLÄTZE

SAMEDAN

Der Flugplatz Samedan auf einer Höhe von 1707 Metern über Meer stellt an die Piloten mit seinen alpinen Bedingungen hohe Anforderungen. Im Frühling 2012 wurde auf dem Engadin Airport ein Einweisungskonzept, das heisst eine Art spezifische Schulung für alle Piloten eingeführt, die den Flugplatz zum ersten Mal anfliegen. Hinzu kommen ein jährliches obligatorisches Briefing sowie ein Onlinetest. Grund für diese Massnahmen waren mehrere tödliche Unfälle mit Business Jets in den Vorjahren. Die Massnahme des BAZL stiess in der allgemeinen Luftfahrt nicht auf Begeisterung. Sowohl der AeroClub wie der Schweizerische Motorflugverband erhoben Einsprache gegen die Änderung des Betriebsreglementes. Ein Jahr später ist die Kritik zwar nicht verstummt, aber leiser geworden. Dass es sich bei den Auflagen nicht um eine sinnlose Schikane handelt, zeigen die Zahlen. Gemäss dem Flughafen gingen die sicherheitsrelevanten Vorfälle innert zweier Jahre von 15 auf 5 zurück. Allerdings sank auch die Zahl der Flugbewegungen von Leichtflugzeugen um 25 Prozent. Sowohl das Briefing wie die Tests werden im laufenden Jahr noch einmal angepasst und optimiert. Zudem prüft der Flughafen, ob er mittel- bis längerfristig ein neues Verfahren für einen Instrumentenanflug einrichten soll.

PAYERNE

Payerne ist im Moment rechtlich betrachtet ein Militärflugplatz. Er ist aber unter anderem auch die Schweizer Heimbasis von Solarimpuls, dem Projekt von Bertrand Piccard. Und er soll künftig in grösserem Umfang auch der Zivilluftfahrt zur Verfügung gestellt werden. Dieses Projekt ist eine grosse Herausforderung. Denn das Militär kennt zum Teil ganz andere Vorschriften als die Zivilluftfahrt, beispielsweise bei Pistenmarkierungen oder bezüglich des Anflugwinkels bei Instrumen-

tenlandesystemen. Deshalb muss präzise definiert werden, welche Anforderungen für welche Art von Verkehr gelten und welches genau die Zuständigkeiten der militärischen und zivilen Behörden sind. In Payerne ist man in den letzten Jahren diesen beschwerlichen Gang der «Zivilisierung» einer ursprünglich rein für militärische Zwecke gebauten Flugplatzanlage gegangen. Das BAZL ist zuversichtlich, dass die Früchte dieser langjährigen Arbeit nun bald geerntet werden können und mit Payerne ein weiterer Flugplatz in das Netz der schweizerischen Zivilluftplätze aufgenommen werden kann, obwohl der Platz auch weiterhin zur Hauptsache der Luftwaffe zur Verfügung stehen wird.

GRENCHEN



Grenchen am Südfuss des Juras stellt ein typisches Beispiel eines Regionalflughafens dar, der praktisch sämtliche aviatischen Disziplinen und Facetten abdeckt. Die Flugsicherung Skyguide sorgt für einen sicheren und ordnungsgemässen Verkehr im Luftraum und am Boden. Wie auf anderen Flugplätzen ist auch in Grenchen der Betrieb der Flugsicherung defizitär. Ein kostendeckender Betrieb könnte bei den heute angewendeten Flugsicherungskonzepten nur mit deutlich höheren Gebühren sichergestellt werden. Deshalb hat das BAZL 2012 mit Skyguide und anderen Experten der Industrie ein für die Schweiz neues und im Ausland teilweise schon praktiziertes Verkehrs- und Flugsiche-

rungskonzept entwickelt. Mit diesem System können künftig einzelne IFR-Flüge ohne Flugverkehrsleitdienst abgewickelt werden. Der Flughafen Grenchen hat sich als Pilotflughafen zur Verfügung gestellt und möchte das Konzept unter enger Begleitung des BAZL sowie unter Mitwirkung einer zertifizierten Flugschule ab 2013 in einem mehrstufigen Verfahren einführen. Sofern sich das Konzept bewährt und keine negativen Auswirkungen auf die Sicherheit festgestellt werden, könnte das System auch auf andere Flugplätze ausgeweitet werden. Damit wäre auch ein Beitrag zu einer kostengünstigeren Flugsicherung geleistet, die trotzdem die Sicherheitsanforderungen erfüllt.

MONTE ROSA

Unterschiedliche Interessen prägen die auch in der Öffentlichkeit ausgetragene Debatte um Gebirgslandeplätze. Im Fokus der Aufmerksamkeit stand in letzter Zeit der mit 4094 Metern über Meer höchstegelegene Gebirgslandeplatz (GLP) Monte Rosa. Der Bundesrat hatte 2010 nach einem aufwendigen Koordinationsprozess eine erste Objektblattserie für GLPs für die Region Wallis Südost verabschiedet. Gegen die darauf basierende Verfügung des UVEK wurde von unterschiedlichen Kreisen beim Bundesverwaltungsgericht Beschwerde geführt. Dieses bemängelte das Fehlen eines Gutachtens der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission ENHK und wies das Geschäft an die Vorinstanz zurück. Das mittlerweile vorliegende ENHK-Gutachten zeigt, welche Beeinträchtigungen für das Naturschutzgebiet Monte Rosa nach Auffassung der Kommission zulässig sind. Danach sollte der GLP Monte Rosa nur noch für einzelne Ausbildungsflüge und nicht mehr für Heliskiing benutzt werden. Gegen diese Auffassung setzen sich u.a. die Gemeinde Zermatt und die Air Zermatt zur Wehr. Um eine fundierte Interessenabwägung vornehmen zu können, hat das BAZL eine Studie in Auftrag gegeben, welche die Bedeutung der GLP für die Sicherstellung einer nationalen Helikopterinfrastruktur zur Versorgung der Berggebiete und für das Bergrettungswesen analysieren soll. Sobald diese Studie vorliegt, können Lösungsansätze für diese Region neu diskutiert und allenfalls in den SIL aufgenommen werden.

LUGANO-AGNO



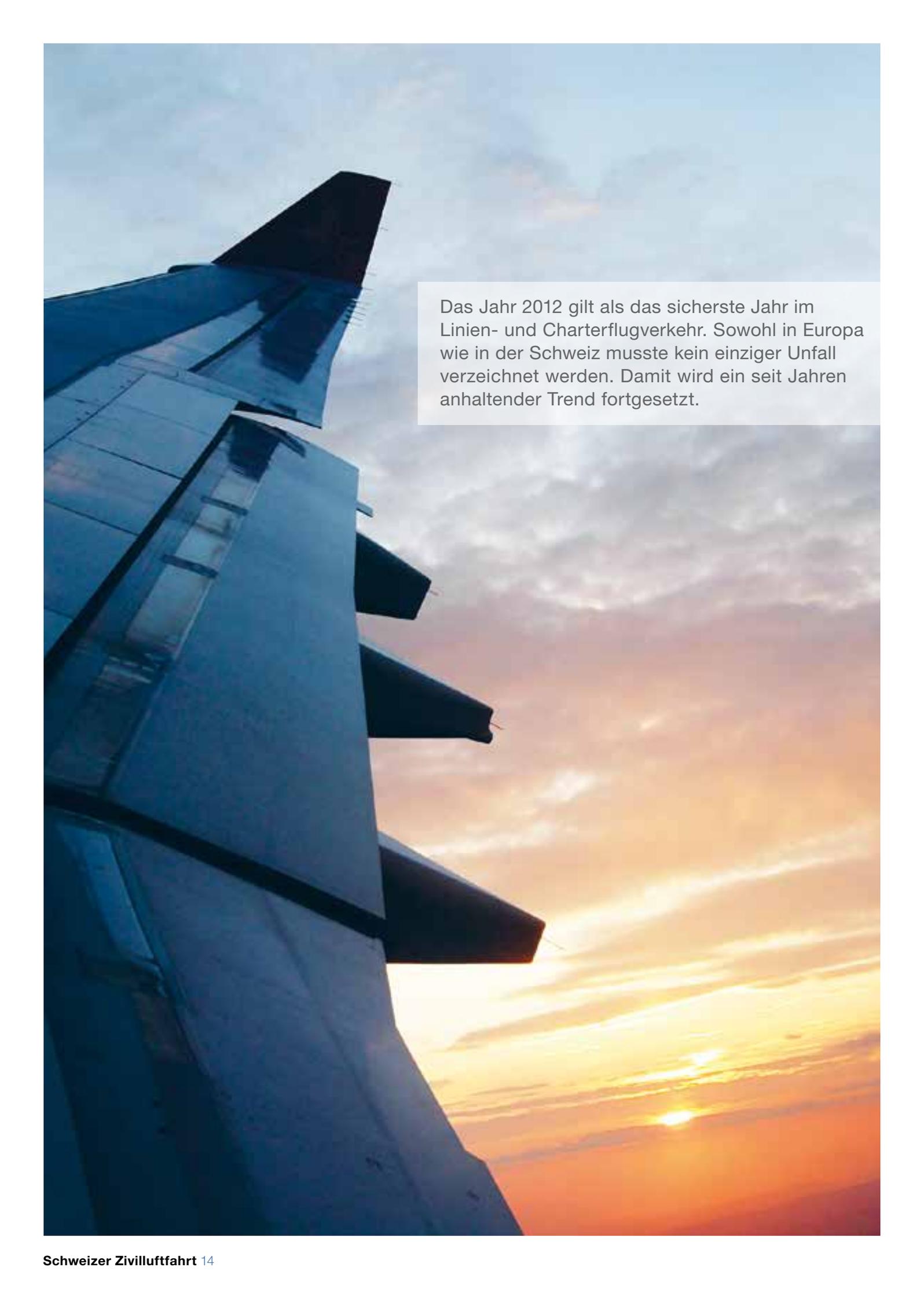
Der Flughafen Lugano-Agno stellt wegen seiner Topografie an die Piloten hohe Anforderungen. So findet der Anflug auch mit Passagierflugzeugen mit einem deutlich steileren Winkel statt als es auf den Landesflughäfen Zürich und Genf der Fall ist. Entsprechend können nur für diesen Flughafen ausdrücklich zertifizierte Fluggesellschaften und speziell qualifizierte Piloten Lugano anfliegen. Im vergangenen Jahr wurde im BAZL ein Jahre währendes Projekt abgeschlossen, mit dem die Sicherheit des Flugbetriebes in Lugano-Agno deutlich verbessert werden konnte. So wurden vom Flughafen grössere Investitionen in die Pisten und Anflugbefahrung getätigt. Rund um den Flughafen wurden zusätzliche Hindernisbeleuchtungen installiert. Damit erhalten die Piloten bei schlechtem Wetter oder Dunkelheit eine visuelle Hilfe, die das Anflugverfahren erleichtert und damit sicherer macht. Im Weiteren ist der Flughafen Lugano jetzt nach den Vorgaben der ICAO zertifiziert und verfügt über ein entsprechendes Sicherheitsmanagement.



Flughafen Dübendorf, Zürich

DÜBENDORF

Der Flugplatz Dübendorf gilt als die Wiege der Schweizer Luftfahrt. Nach Ausbruch des Ersten Weltkrieges diente der Flugplatz zunächst der noch jungen Schweizer Luftwaffe als Standort. Nach dem Krieg nahm zuerst die AdAstra und später die Swissair den zivilen Flugverkehr von Dübendorf aus auf. Mit dem Wegzug der Swissair 1948 auf den neuen Zürcher Flughafen Kloten wurde Dübendorf zu einer reinen Militärbasis, die bis 2005 auch von Kampfflugzeugen genutzt wurde. Wegen der Überprüfung des militärischen Stationierungskonzepts der Luftwaffe ist die Zukunft von Dübendorf nach 2014 ungewiss. Der Bundesrat hat im Februar 2013 entschieden, dass bis Mitte 2014 zu prüfen sei, ob Dübendorf als ziviler Flugplatz mit militärischer Mitbenutzung weiterhin betrieben werden könnte. Deshalb sucht der Bund mit einem Ausschreibungsverfahren einen möglichen zivilen Betreiber. Denkbar ist die Nutzung der Piste für die Geschäftsfliegerei und die Leichtaviatik, ausgeschlossen werden aber Linien- und Charterfliegerei. Damit könnte ein Teil des Flugverkehrs von Zürich-Kloten nach Dübendorf zurückverlagert werden, was zu einer Entlastung des Landesflughafens führen würde. Andererseits besteht für die Luftwaffe wie die Rettungsflugwacht (Rega) die Möglichkeit, Dübendorf weiterhin als Helikopterbasis zu betreiben. Gegen die Pläne des Bundes hat sich in Zürich Widerstand formiert, da der Kanton bislang von einer nichtaviatischen Nutzung des Geländes ausgegangen war. Es soll aber von Bund und Kanton Zürich auch geprüft werden, ob auf dem Flugplatzareal neben dem Flugbetrieb nicht auch ein Innovationspark Schweiz Platz finden könnte.



Das Jahr 2012 gilt als das sicherste Jahr im Linien- und Charterflugverkehr. Sowohl in Europa wie in der Schweiz musste kein einziger Unfall verzeichnet werden. Damit wird ein seit Jahren anhaltender Trend fortgesetzt.

SICHERSTES JAHR IN DER VERKEHRSLUFTFAHRT

Tag für Tag besteigen weltweit Millionen Menschen ein Passagierflugzeug, das sie sicher von einem Land oder gar einem Kontinent in einen andern bringt. Trotz stetig steigender Passagierzahlen sinkt seit Jahren die Zahl der Unfälle in der Zivilluftfahrt. Dieser positive Trend hat sich auch im vergangenen Jahr fortgesetzt. Gemäss den Zahlen der Internationalen Vereinigung der Fluggesellschaften (IATA) sank die Unfallrate von Flugzeugen nach westlicher Bauart von 0,37 auf 0,20 pro einer Million Flüge. Nach Zählweise der IATA verloren im vergangenen Jahr bei 15 Unfällen 414 Menschen ihr Leben. Damit gilt das Jahr 2012 als das sicherste Jahr in der Zivilluftfahrt seit Beginn der IATA-Statistik. Wie in den Vorjahren wurde auch in der Schweiz 2012 kein einziger Unfall in der Verkehrsluftfahrt verzeichnet.

Das schwerste Unglück im Jahr 2012 betraf eine MD83 einer afrikanischen Airline, die am 3. Juni 2012 im Landeanflug auf Lagos, Nigeria, abstürzte. 153 Menschen an Bord und 10 am Boden verloren dabei ihr Leben. Afrika gilt neben Ländern der ehemaligen Sowjetrepublik gemäss der europäischen Luftsicherheitsbehörde EASA immer noch als die unsicherste Region in der Aviatik. Entsprechend sind 14 afrikanische Staaten auf der «schwarzen Liste» der EU. Deren Fluggesellschaften dürfen auch die Schweiz nicht anfliegen, da unser Land die entsprechende Richtlinie der EU übernommen hat.

Sämtliche ausländischen Fluggesellschaften, die Flüge von und nach der Schweiz durchführen wollen, benötigen eine Bewilligung des BAZL. Diese Bewilligung wird erteilt, wenn unter anderem der Nachweis erbracht ist, dass die Fluggesellschaft sowohl in technischer als auch in operationeller Hinsicht die internationalen Standards (Normen der Internationalen Zivilluftfahrt Organisation ICAO und der EASA) erfüllt und die Behörden des Herkunftsstaates die Gesellschaft wirksam beaufsichtigen. Mit anderen Worten: Die Sicherheit der Gesellschaft muss gewährleistet sein.

Etwas durchzogener fällt dagegen die Sicherheitsbilanz in der Leichtaviatik aus. Die Zahl der Unfälle mit Flächenflugzeugen unter 5700 Kilogramm Gewicht blieb mit 37 gleich wie im Vorjahr und ist damit immer noch deutlich höher als im Jahr 2010, als 25 Unfälle

registriert worden waren. Die Zahl der Todesopfer stieg dagegen von 10 auf 18. Dabei muss aber festgehalten werden, dass 2012 bei zwei Abstürzen gleich 10 Menschen ihr Leben verloren. Bei den Helikoptern wurden vergangenes Jahr 5 Unfälle verzeichnet, der niedrigste Stand seit 2005. Zudem kam es auch im vergangenen Sommer wieder zu einigen Segelflunfällen mit Todesfolge. Dabei konnten sowohl das BAZL wie die Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle SUST nach den ersten Abklärungen kein gemeinsames Muster für die Vorfälle feststellen. Das BAZL verfolgt zusammen mit der SUST und weiteren Sicherheitsstellen die Entwicklung aufmerksam.

Die Zahl der Unfälle sagt grundsätzlich noch wenig über das Sicherheitsniveau aus. Erst im Vergleich mit den Flugbewegungen lassen sich Aussagen zu den Vorjahren machen. Seit 3 Jahren ist die Zahl der Unfälle in der Leichtaviatik zwar einigermassen konstant geblieben, die Unfallrate hat 2012 aber bei den Luftfahrzeugen unter 2250 Kilogramm zugenommen. Dies lässt sich damit erklären, dass die Zahl der Flugbewegungen in dieser Kategorie von rund 451 000 auf 412 000 gesunken ist. Anders sieht es bei den Helikoptern aus, wo bei einer Zunahme der Flugbewegungen eine deutliche Abnahme der Unfallrate verzeichnet werden kann. Lag diese vor 15 Jahren noch bei 73,94 Unfällen pro 100 000 Flugbewegungen, sank dieser Wert im vergangenen Jahr auf 3,14 Unfälle. Betrachtet man jedoch die Zahl der Todesopfer bei Helikopterunfällen, ist diese letztes Jahr wieder angestiegen.

Dies zeigt, dass die jährlichen Statistiken nicht überbewertet werden dürfen; Ausreisser auf die eine oder andere Seite sind immer möglich. Erst eine langfristige Betrachtung lässt erkennen, ob es sich um einen Trend handelt, der gezielte Massnahmen der Aufsichtsbehörde erfordert.

« Bei den Helikoptern wurden vergangenes Jahr 5 Unfälle verzeichnet, der niedrigste Stand seit 2005. »



SICHERHEIT KOMMT NICHT VON UNGEFÄHR

Eine 100-prozentige Sicherheit kann und wird es in der Luftfahrt nie geben. Dennoch hat sich das hohe Sicherheitsniveau dank verschiedener Massnahmen in den letzten Jahren noch einmal verbessert. Trotz Aufsicht und Kontrolle bleibt die Selbstverantwortung der Luftfahrtakteure wichtig.

Die zivile Luftfahrt in der Schweiz weist seit Jahren ein konstant hohes Sicherheitsniveau auf. Seit 2008 ist es im Linien- und Charterverkehr zu keinem einzigen Unfall mehr gekommen, und die Unfallrate in der Leichtaviatik ist, verglichen mit dem europäischen Umfeld, ebenfalls tief. Dies kommt nicht von ungefähr.

In erster Linie ist das hohe Sicherheitsniveau den Akteuren in der Schweizer Zivillaviatik zu verdanken, seien es Piloten, Ausbilder, Unterhaltsbetriebe oder Fluglotsen. Sie alle erachten grossmehrheitlich die Sicherheit als wichtigstes Gut in der Aviatik. Auch in der Luftfahrt gibt es jedoch vereinzelt schwarze Schafe. Dies soll aber nicht dazu führen, dass die Luftfahrt mit immer neuen Regelungen konfrontiert wird. Es gilt, die Balance zwischen stetiger Verbesserung der Sicherheit und regulatorischem Übereifer zu finden. Die Warnung der Schweiz, dass eine Überregulierung nicht zwangsläufig zu mehr Sicherheit in der Zivilluftfahrt führt, ist jedenfalls in der Europäischen Agentur für Flugsicherheit EASA aufgenommen worden.

Das BAZL als Aufsichtsbehörde für die Schweizer Zivilluftfahrt ist Teil des UVEK. Als Aufsichtsbehörde überwacht das BAZL alle Akteure in der Schweizer Luftfahrt und prüft, ob sie die nationalen rechtlichen Grundlagen sowie die internationalen Normen einhalten. Da der Luftverkehr in den meisten Fällen grenzüberschreitend ist, sind praktisch alle Aktivitäten in der Luftfahrt durch internationale Vorschriften geregelt. Nebst der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) mit 191 Mitgliedsstaaten spielt heute die EU mit der EASA eine immer wichtigere Rolle bei der Gestaltung der Rahmenbedingungen für die Luftfahrt. Die Schweiz nimmt auf der Grundlage des bilateralen Luftverkehrsabkommens mit der EU an der EASA teil. Durch diese Teilnahme übernimmt die Schweiz auch deren Regelwerk.

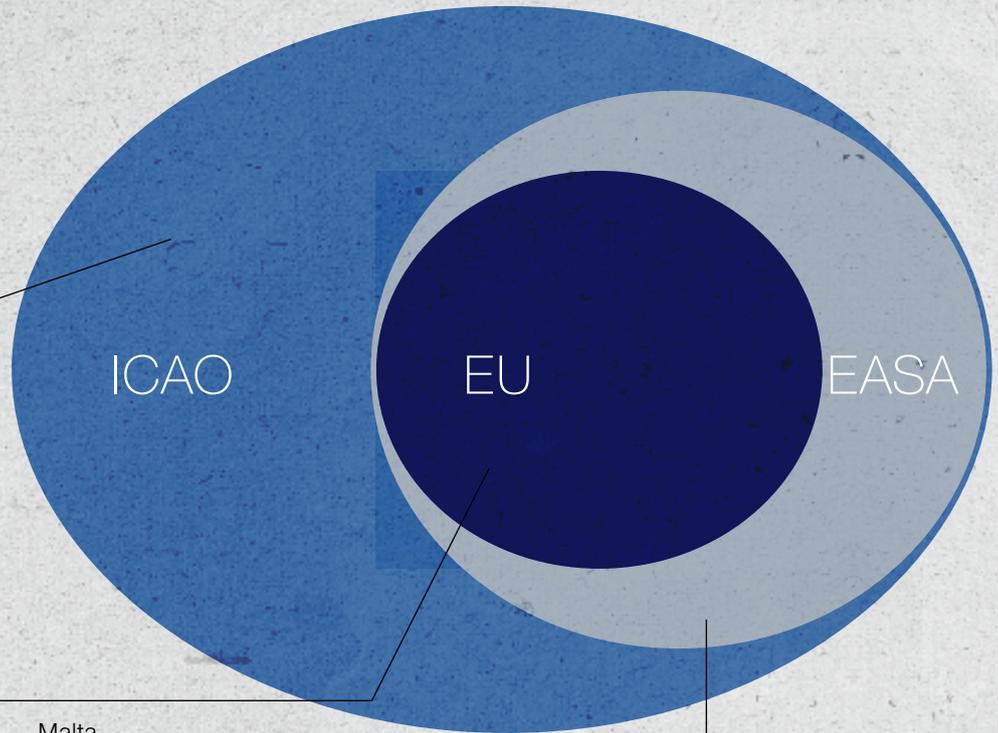
Im State-Safety-Programm wird die Organisation der Sicherheitsaufsicht und deren Handhabung in der Schweiz beschrieben. Das BAZL ist für die kontinuierliche Aktualisierung und ein regelmässiges Controlling des Programmes verantwortlich. Obwohl das Amt in der Lage ist, seine Aufsichtspflicht mit genügend Fachkräften wahrzunehmen, ist es unerlässlich, dass der Staat gewisse Sicherheitsaufgaben an die Unternehmen delegiert. Die ICAO verlangt dafür die Implementierung von Safety-Management-Systemen (SMS). Solche Systeme sind heute bei der Flugsicherung, auf Flughäfen, bei Flugbetrieben und bei Unterhaltsbetrieben eingeführt.

Die Planung der Audits und Inspektionen durch das BAZL erfolgt nach einem risikobasierten Ansatz. Dort, wo es Hinweise auf Schwachstellen gibt, wird die Inspektionstätigkeit verstärkt. Es werden aber alle Unternehmen auch routinemässig daraufhin kontrolliert, ob die gesetzlichen Vorgaben eingehalten werden und ob Handlungsbedarf bei den Safety-Bereichen besteht. Jede Luftfahrt-Aufsichtsbehörde ist aber auch darauf angewiesen, dass sie von den Akteuren über Vorkommnisse informiert wird, die die Betriebssicherheit gefährdet haben oder sie gefährden könnten. Dafür gibt es ein obligatorisches und ein freiwilliges Meldewesen. Darüber hinaus setzt die Schweiz auf das Prinzip der Just Culture, wonach das Personal, das einen Fehler meldet, dafür nicht bestraft wird, mutwillige Vergehen aber nicht toleriert werden.

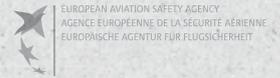
INTERNATIONALE EINBINDUNG DER SCHWEIZ



191 Mitgliedstaaten

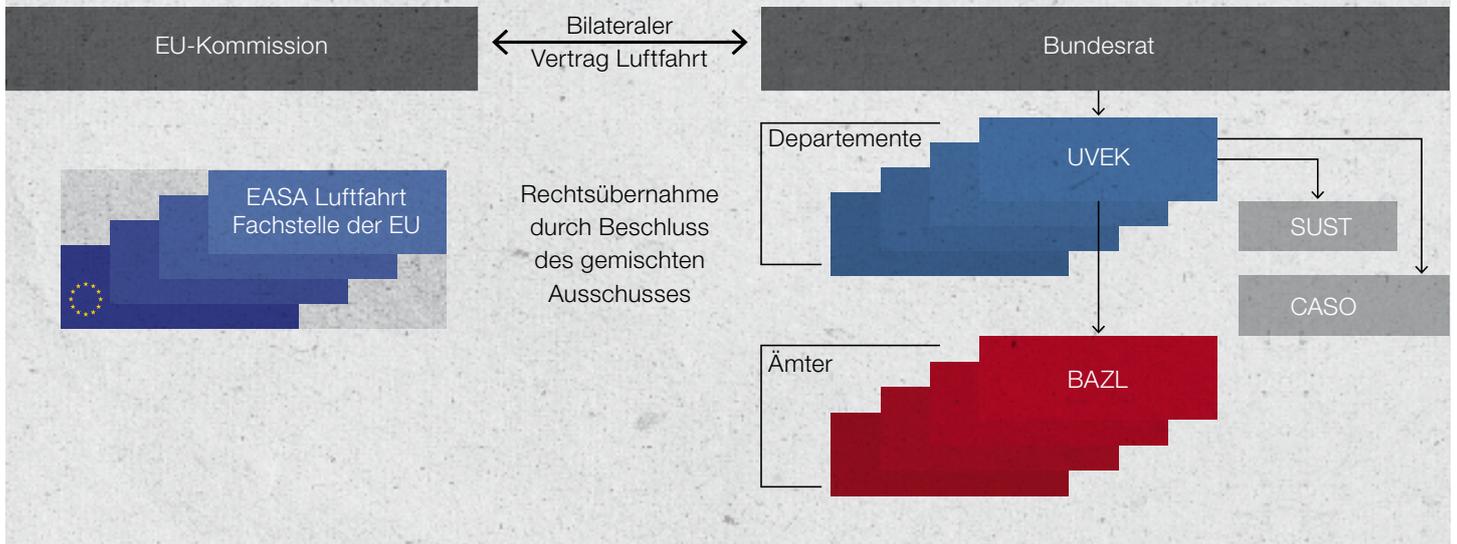


- | | | |
|------------|--------------|------------------------|
| Estland | Frankreich | Malta |
| Lettland | Deutschland | Niederlande |
| Österreich | Griechenland | Polen |
| Belgien | Ungarn | Portugal |
| Bulgarien | Irland | Rumänien |
| Tschechien | Italien | Slovakei |
| Zypern | Kroatien | Spanien |
| Dänemark | Litauen | Schweden |
| Finnland | Luxemburg | Vereinigtes Königreich |



- EU
Island
Norwegen
Schweiz
Liechtenstein

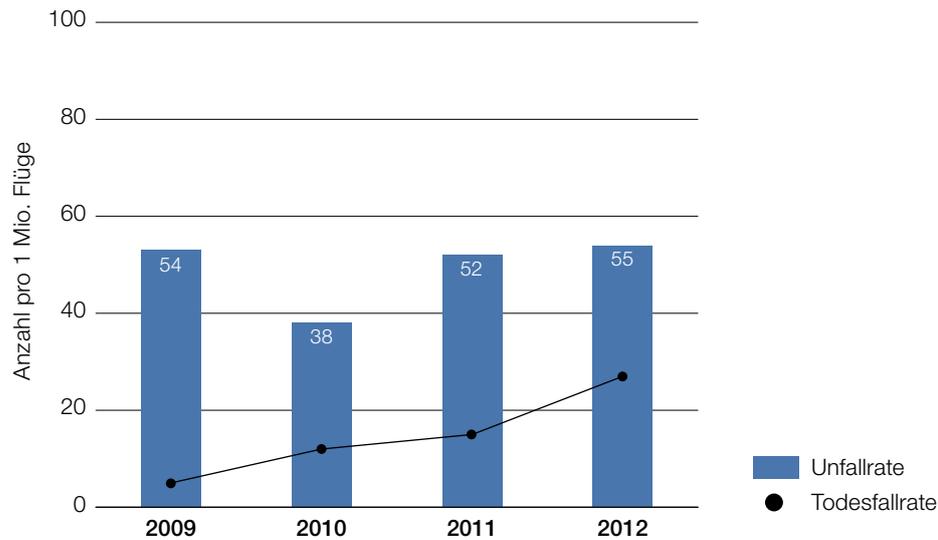
ORGANISATION DER BEHÖRDEN



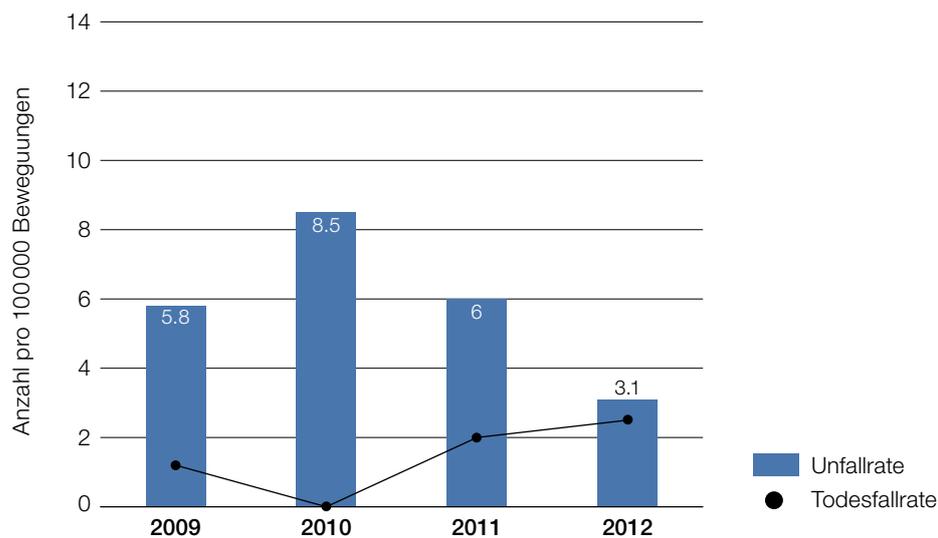


SICHERHEITSNIVEAU 2009–2012

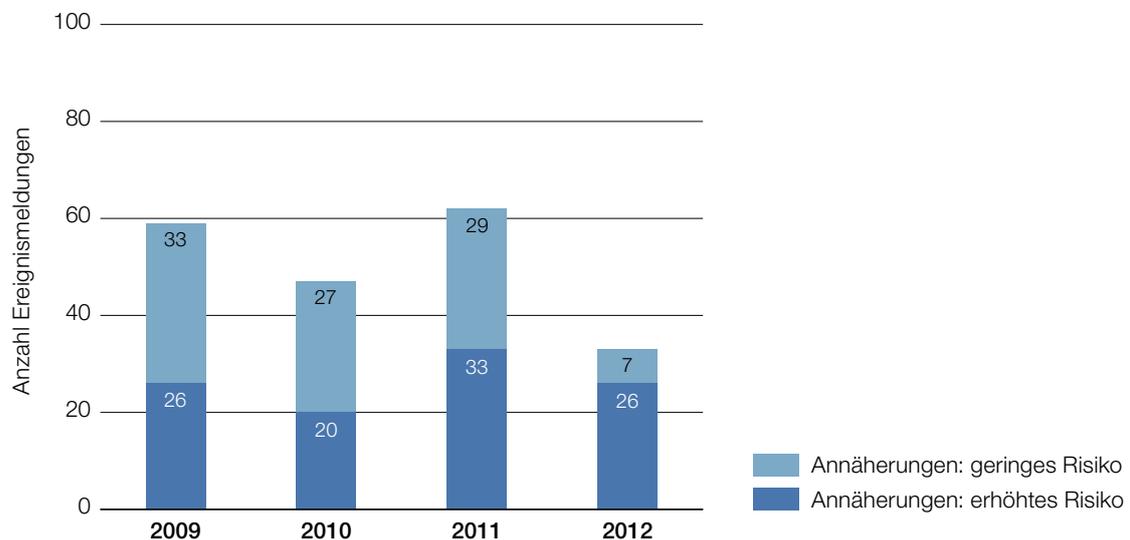
ENTWICKLUNG DER UNFALL- UND TODESFALLRATE FLUGZEUGE, SEGELFLUGZEUGE UND BALLONE



ENTWICKLUNG DER UNFALL- UND TODESFALLRATE HELIKOPTER



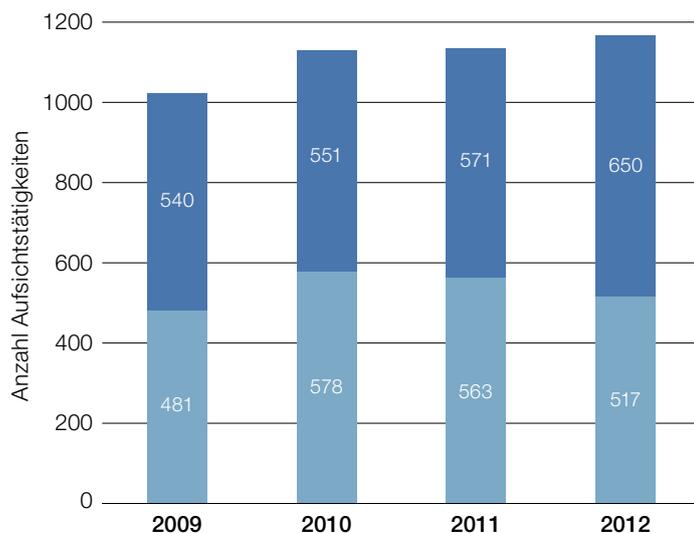
ANNÄHERUNGEN IM LUFTRAUM MIT POTENZIELLEM RISIKO



Geänderte Klassifizierung bei Annäherungen mit geringem Risiko seit 2012.

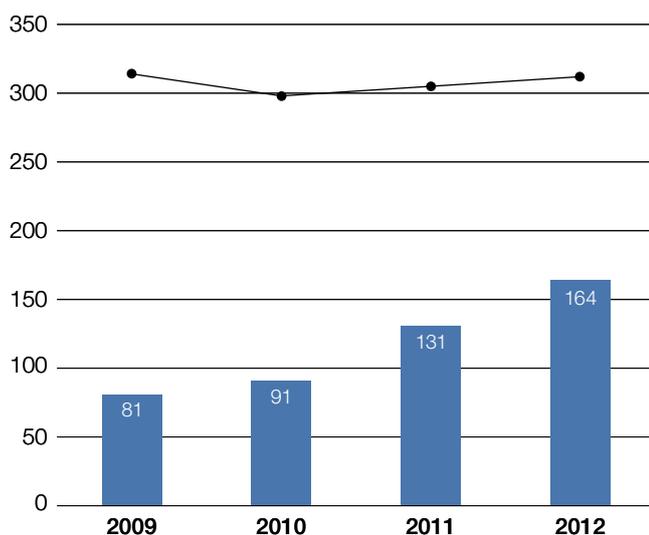
TÄTIGKEITSGEBIETE

AUFSICHTSAKTIVITÄTEN DES BAZL



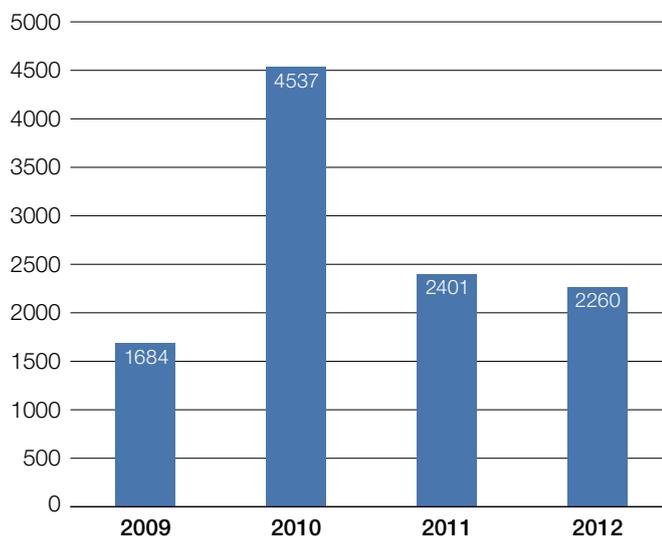
Das BAZL ist für die Sicherheit in der Luftfahrt zuständig. Um diesen Auftrag auszuführen, werden bei allen Akteuren in der Luftfahrt, von der grossen Fluggesellschaft bis zum kleinen Flugfeld, kontinuierlich Inspektionen und Audits durchgeführt.

SAFA-INSPEKTIONEN BAZL



Im Rahmen des europäischen SAFA-Programms führt das BAZL Stichprobenkontrollen bei ausländischen Flugzeugen durch. Diese Inspektionen finden auf dem Vorfeld der Flughäfen statt. Befunde der Kategorie 3 werden als signifikant für die Sicherheit bewertet.

PASSAGIERRECHTE / ANZAHL BESCHWERDEN BEIM BAZL



In der Schweiz gelten für Flugpassagiere die gleichen Rechte bei Verspätungen, Überbuchungen oder bei Flugausfällen wie in der EU. Werden diese Rechte verletzt, können sich Passagiere an die Durchsetzungsstelle des BAZL wenden.

NACH VIERZIG JAHREN WIEDER IN DIE LUFT

In der Schweiz sind gegen 3800 Flugzeuge registriert, darunter befindet sich auch eine stattliche Anzahl historischer Fluggeräte. Diese stellen an die Aufsicht und Inspektion durch das BAZL besondere Anforderungen.

Kurz nach acht Uhr treffen sich die beiden BAZL-Inspektoren, die an diesem Frühlingmorgen die Inspektion einer historischen AT16 Harvard durchführen werden, im Restaurant eines Regionalflugplatzes. Die beiden stimmen sich über den Verlauf der heutigen Inspektion ab. Im Mittelpunkt der Prüfung stehen zum einen die Dokumente, zum andern die Modifikationen, die nach der letzten Inspektion am Flugzeug durchgeführt wurden und nun abgenommen werden müssen. Vor den BAZL-Inspektoren liegt keine Routineaufgabe. Die Abnahme eines Oldtimers erfordert eine jahrelange Erfahrung und viel Hintergrundwissen.

Eine Stunde später sitzen die Inspektoren mit dem Team, das den Oldtimer restauriert hat und ihn künftig betreiben wird, an einem mit Ordnern und alten Flugbüchern überstellten Tisch. Die AT16 Harvard war im Zweiten Weltkrieg das Standardschulflugzeug der amerikanischen Luftwaffe und wurde auch von anderen alliierten Streitkräften zur Ausbildung von Jagdfliegern und Bomberpiloten eingesetzt. 1949 konnte die Schweizer Luftwaffe aus kanadischen Beständen 40 Harvards erwerben, die nach einer Generalüberholung in Holland während 20 Jahren für die Blindflugschulung von Schweizer Militärpiloten verwendet wurden. In diesem kurzen Lebenslauf zeigt sich schon die Problematik für eine Aufsichtsbehörde. Die AT16 wurde von der Firma North American entwickelt, in Lizenz in Kanada gebaut, in Holland generalüberholt und dann 20 Jahre lang von der Schweizer Luftwaffe betrieben.

Bevor die AT16 zum ersten Mal nach über 40 Jahren wieder abhebt, hat auch die Aufsichtsbehörde noch Arbeit vor sich. Zusammen mit den Besitzern werden die Dokumente akribisch überprüft und

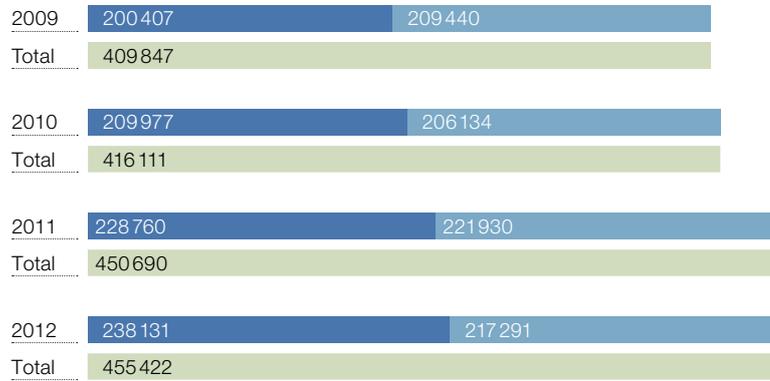
auf Schwachstellen kontrolliert. Bei historischen Flugzeugen ist es oft schwierig, sinnvolle Wartungshandbücher zu erstellen. Deshalb ist bei den Inspektoren nicht nur Erfahrung, sondern auch Augenmass gefordert. Unnötige Schikanen sollen vermieden werden, aber gewisse Standards müssen erfüllt sein, auch wenn dies von den Betreibern der Flugzeuge nicht immer geschätzt wird. Nachdem beide Seiten übereingekommen sind, welche offenen Punkte noch geklärt werden müssen, machen sich die beiden Inspektoren an die technische Inspektion des Oldtimers. Das Team, das die Harvard in langjähriger Arbeit restauriert hat, verfügt über sehr grosse Erfahrung in Bau und Unterhalt historischer Flugzeuge. Entsprechend sind die wesentlichen Punkte auf der Liste schnell abgehandelt.

Grundsätzlich nehmen die BAZL-Inspektoren ihre Arbeit immer zu zweit wahr. Zum einen gibt dies bei der Beurteilung von schwierigen Fragen mehr Sicherheit, zum andern hilft diese Konstellation auch bei möglichen Konflikten mit dem Besitzer. Besonders aufmerksam werden die nachträglichen Modifikationen am Flugzeug geprüft. Alle Änderungen müssen detailliert beschrieben und aufgelistet sein, damit sie zertifiziert werden können. Um 16 Uhr 30 ist die Inspektion beendet. Die Besitzer wissen nun, wo die Dokumentation noch ergänzt werden muss, und die BAZL-Inspektoren können ihren Bericht über das Flugzeug vervollständigen und durch den Vertreter des Flugzeughalters unterschreiben lassen. Erst wenn die von den Inspektoren verlangten Modifikationen genehmigt und abgenommen sind, wird eine Bewilligung für Kontrollflüge erteilt. Und erst wenn letzte allfällige Mängel behoben sind, erhält die AT16 wieder eine gültige Flugbewilligung.

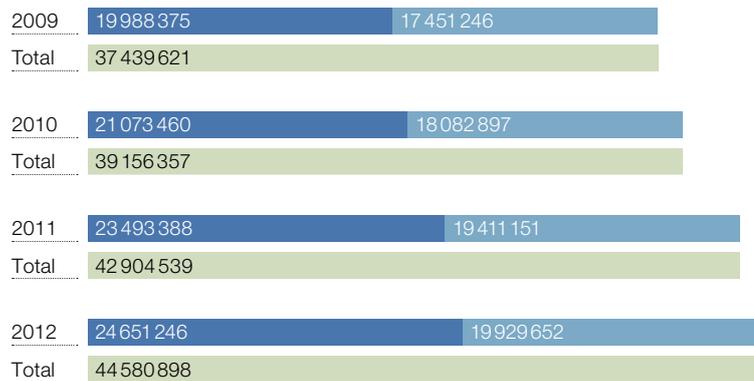


ZAHLEN UND FAKTEN

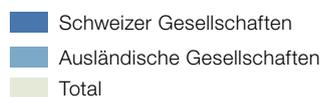
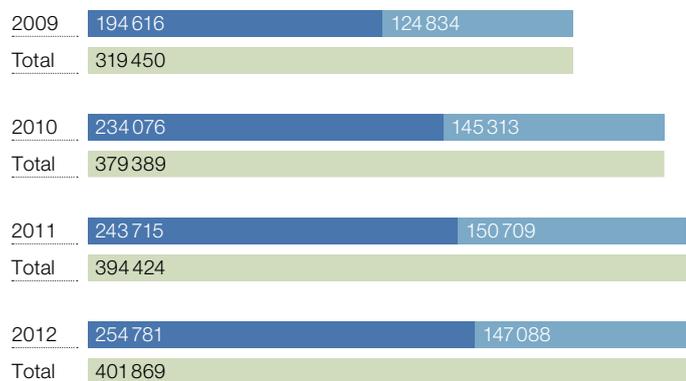
BEWEGUNGEN LINIEN/CHARTER



PASSAGIERE LINIEN/CHARTER



FRACHT UND POST IN TONNEN



TREIBSTOFFVERBRAUCH IN TONNEN

	2008	2009	2010	2011
In der Schweiz abgefüllt	1 382 835	1 324 224	1 390 824	1 531 805
In der Schweiz verbraucht	557 774	589 376	580 808	600 634

EMISSIONEN IN TONNEN

	2008	2009	2010	2011
Kohlendioxid CO ₂	4 352 613	4 168 127	4 377 758	4 689 509
Stickoxide NO _x	17 653	16 239	17 635	19 399
Kohlenmonoxid CO	6 863	6 685	6 701	7 347
Kohlenwasserstoffe HC	789	761	734	811

CH-FLUGZEUGREGISTER (Flächenflugzeuge, unterteilt nach Gewicht)

	2009	2010	2011	2012
> 5700 kg	293	303	299	294
2250–5700 kg	140	197	214	167
< 2250 kg	1 436	1 413	1 419	1 461
Total	1 869	1 913	1 932	1 922

	2009	2010	2011	2012
Flächenflugzeuge	1 869	1 913	1 932	1 922
Helikopter	320	327	334	326
Motorsegelflugzeuge	246	251	254	255
Segelflugzeuge	843	824	800	767
Ballone	397	381	379	377
Luftschiffe	10	9	10	10
Total	3 685	3 705	3 709	3 657

GESAMTÜBERBLICK DER LUFTFAHRZEUGBEWEGUNGEN

2009

2010

		2009				2010			
		Gewerbsm. Verkehr	Nicht gewerbsm. Verkehr	Flüge Total	Passagiere Total	Gewerbsm. Verkehr	Nicht gewerbsm. Verkehr	Flüge Total	Passagiere Total
LANDES- FLUGHÄFEN	Genève	147 094	25 569	172 663	11 260 944	149 453	27 938	177 391	11 845 379
	Zürich	238 411	23 637	262 048	21 964 842	244 426	24 204	268 630	22 910 504
	Basel-Mulhouse	64 782	12 670	77 452	3 828 474	67 777	12 420	80 197	4 095 626
	Total	450 287	61 876	512 163	37 054 260	461 656	64 562	526 218	38 851 509
REGIONAL- FLUGPLÄTZE	La Chaux-de-Fonds Les Eplatures	1 515	11 012	12 527	7 834	1 317	9 634	10 951	5 324
	Ecuvillens	537	23 520	24 057	13 639	336	21 636	21 972	15 097
	Lausanne- Blécherette	2 454	36 414	38 868	26 387	3 121	32 270	35 391	29 311
	Sion	11 074	34 206	45 280	29 253	11 675	30 769	42 444	30 074
	Lugano-Agno	8 172	16 904	25 076	167 124	8 062	13 247	21 309	169 082
	Bern-Belp	9 702	48 145	57 847	107 138	10 056	45 527	55 583	100 704
	Birrfeld	1 121	77 290	78 411	15 676	1 090	71 250	72 340	15 178
	Grenchen	2 937	74 330	77 267	53 052	18 492	55 999	74 491	69 336
	St.Gallen- Altenrhein	4 757	24 448	29 205	86 117	4 768	24 184	28 952	81 113
	Samedan	8 624	11 822	20 446	18 958	8 748	9 914	18 662	18 697
Total	50 893	358 091	408 984	525 178	67 665	314 430	382 095	535 017	
FLUGFELDER	Diverse	104 680	451 652	556 332	271 682	74 825	420 713	495 538	250 008
	Total	104 680	451 652	556 332	271 682	74 825	420 713	495 538	250 008
Gesamttotal		605 860	871 619	1 477 479	37 851 120	604 146	799 705	1 403 851	39 635 433

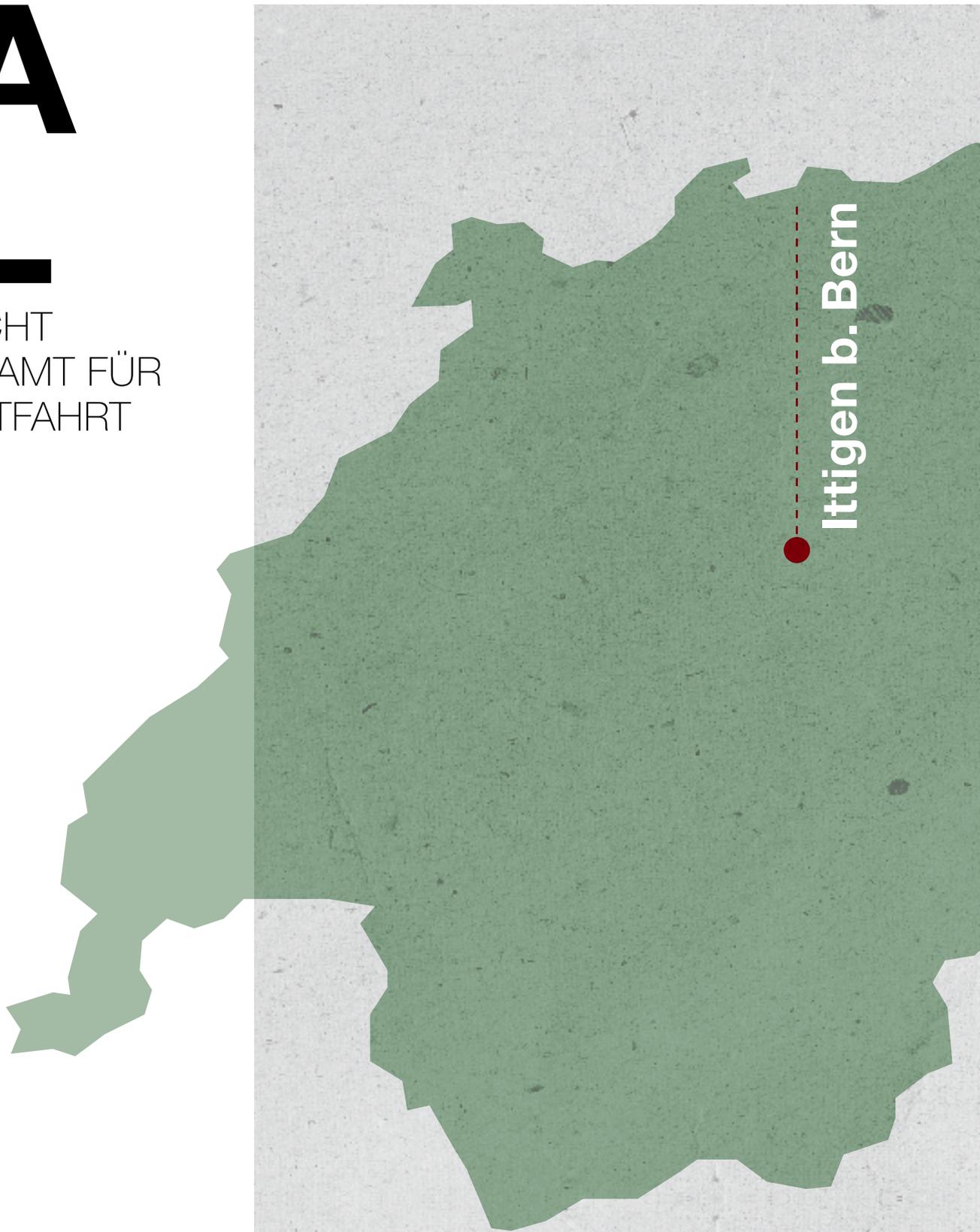
2011

2012

	Gewerbsm. Verkehr	Nicht gewerbsm. Verkehr	Flüge Total	Passagiere Total	Gewerbsm. Verkehr	Nicht gewerbsm. Verkehr	Flüge Total	Passagiere Total
Genève	161 206	27 913	189 119	13 104 106	166 959	25 984	192 943	13 879 658
Zürich	255 912	23 054	278 966	24 369 629	250 104	19 924	270 028	24 843 346
Basel-Mulhouse	74 048	17 574	91 622	5 030 964	69 716	21 958	91 675	5 332 479
Total	491 166	68 541	559 707	42 504 699	486 779	67 866	554 646	44 055 483
La Chaux-de-Fonds Les Eplatures	1 952	13 455	15 407	8 112	1 860	9 976	11 836	6 083
Ecuvillens	64	18 113	18 177	11 543	4	15 007	15 011	8 906
Lausanne- Blécherette	1 559	37 319	38 878	45 538	1 551	31 462	33 013	27 762
Sion	11 963	32 073	44 036	31 879	12 491	28 785	41 276	27 698
Lugano-Agno	8 184	16 204	24 388	175 345	8 214	13 448	21 662	177 415
Bern-Belp	14 103	47 381	61 484	183 911	17 766	41 839	59 605	270 555
Birrfeld	1 382	74 872	76 254	15 834	1 354	67 609	68 963	13 221
Grenchen	4 098	72 113	76 211	60 158	1 556	77 704	79 260	62 144
St.Gallen- Altenrhein	5 774	22 979	28 753	106 977	5 833	23 017	28 850	127 287
Samedan	8 985	9 747	18 732	16 565	7 611	7 244	14 855	12 006
Total	58 064	344 256	402 320	655 862	58 240	316 091	374 331	733 077
Diverse	71 041	473 737	544 778	272 397	75 766	433 360	509 126	267 937
Total	71 041	473 737	544 778	272 397	75 766	433 360	509 126	267 937
Gesamttotal	620 271	886 534	1 506 805	43 432 958	620 785	817 317	1 438 103	45 056 497

BA ZL

ÜBERSICHT
BUNDESAMT FÜR
ZIVILLUFTFAHRT



Ittigen b. Bern

Budget

In Schweizer Franken 2012

168,5 MIO.

Einnahmen

In Schweizer Franken 2012

15 MIO.

Kostendeckungsgrad

17%

STANDORTE

Flughafen
Zürich



Beschäftigte **314**

2012



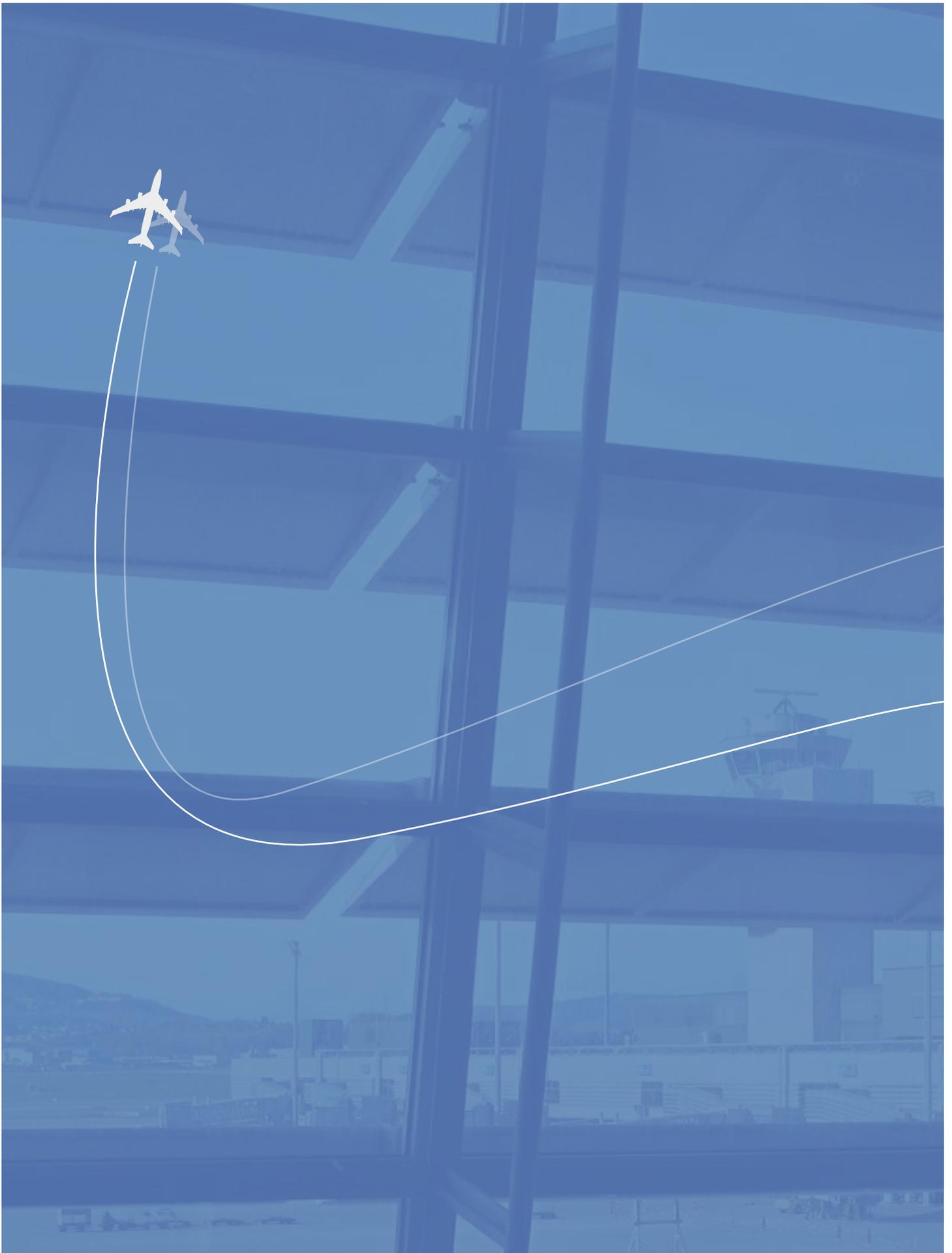
Stellen **288**

2012

Vertretung der Schweiz bei: Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO), Europäische Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC), Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA), Europäische Flugsicherungsorganisation (Eurocontrol), Projekt einheitlicher Luftraum in Europa (Single European Sky), Projekt «Functional Airspace Block Europe Central (FABEC)», Vereinigte Luftfahrtbehörden (JAA), Flight Safety Foundation

Zertifiziert nach ISO 9001

Die Beschreibung der einzelnen Organisationseinheiten findet sich unter
> www.bazl.admin.ch (Rubrik: Das BAZL)



BAZL
Bundesamt für Zivilluftfahrt
CH-3003 Bern
Tel. 031 325 80 39/40
www.bazl.admin.ch

8.13 2500 ISSN1662-3312