

# AERO SUISSE

JAHRESBERICHT 2025  
RAPPORT ANNUEL 2025  
RESOCONTO ANNUO 2025



DACHVERBAND DER SCHWEIZERISCHEN  
LUFT- UND RAUMFAHRT  
FÉDÉRATION FAÏTIÈRE DE L'AÉRONAUTIQUE  
ET DE L'AÉROSPATIALE SUISSES  
ASSOCIAZIONE MANTELLO DELL'AERONAUTICA  
E DELLO SPAZIO SVIZZERI

# AEROSUISSE

Die 1968 gegründete AEROSUISSE bezweckt als Dachverband die Wahrung der Interessen der schweizerischen Luft- und Raumfahrt und die Sicherung ihrer Existenzgrundlage. Sie nimmt Einfluss auf die Gestaltung der gesetzlichen Grundlagen im Bereich der Luft- und Raumfahrt.

Mit Sachverstand und Tatkraft setzt sich die AEROSUISSE für die Anliegen ihrer Mitglieder ein und agiert als verbindlicher Ansprechpartner für Politik, Medien und die breite Öffentlichkeit. Die Schweizer Luft- und Raumfahrt sichert nicht nur die Anbindung der Schweiz an den globalen Wettbewerb; sie bietet zudem umfassende und wertvolle Leistungen sowohl für Industrie als auch Bevölkerung. Zur Gewährleistung einer nachhaltigen nationalen Wettbewerbsfähigkeit zählen qualifizierte Arbeitskräfte, eine offene Auseinandersetzung mit Umweltanliegen sowie kreative und engagierte Forschungsbestrebungen.

Der AEROSUISSE gehören heute rund 120 Firmen und Organisationen an. Dazu zählen Linien- und Charterfluggesellschaften, die Business Aviation, Landes- und Regionalflughäfen, Flugplätze, Abfertigungsgesellschaften, Flugsicherung, Instandhaltungsbetriebe, Flugzeug- und Komponentenhersteller, die Luftwaffe, Firmen der Raumfahrtindustrie, Flugschulen, luftfahrtorientierte Dienstleistungsunternehmen sowie im weiteren Sinne mit der Luft- und Raumfahrt verbundene Firmen.

Die Bedeutung der Luftfahrt für die Schweizer Volkswirtschaft ist nicht zu unterschätzen. Mehr als 33 Milliarden Franken an Wertschöpfung, was 5,6 Prozent des Bruttoinlandsproduktes entspricht, sowie über 190'000 Arbeitsplätze stehen im Zusammenhang mit der Schweizer Luftfahrt. Die Luftfahrt verbindet in der Schweiz ansässige Unternehmen erfolgreich mit wichtigen Zuliefer- und Absatzmärkten in aller Welt. Diese Möglichkeit bietet Wachstumsgelegenheiten, erhöht die Standortattraktivität und sichert langfristig die nationale Wertschöpfung.

2025 hat die AEROSUISSE die Publikation «Swiss Aerospace Facts» mit relevanten Fakten und Daten über die Schweizer Luftfahrt wieder herausgegeben. Sie ist in Deutsch, Französisch und Englisch verfügbar und kann von der Webseite oder mit nebenstehendem QR-Code heruntergeladen werden. Die englische Fassung ist ausserdem als gedruckter Flyer erhältlich.



Download «Swiss Aerospace Facts»

Fondée en 1968 en qualité de fédération faitière, AEROSUISSE défend les intérêts de l'aéronautique et de l'aérospatiale suisses et veille à préserver leurs moyens d'existence. Elle exerce son influence sur la législation dans ces deux domaines.

AEROSUISSE met son expertise et son énergie au service de ses membres et agit en qualité d'interlocuteur qualifié auprès des instances politiques, des médias et du grand public. L'aéronautique et l'aérospatiale permettent à la Suisse de prendre part à l'économie mondiale. Le secteur fournit par ailleurs des prestations utiles et exhaustives pour l'industrie et la population. Pour garantir la pérennité de la compétitivité nationale, il s'appuie sur une main d'œuvre qualifiée, une approche ouverte des questions environnementales ainsi que sur des efforts de recherche novateurs et engagés.

AEROSUISSE regroupe aujourd'hui environ 120 entreprises et organisations: compagnies aériennes de lignes et de charters, l'aviation d'affaires, aéroports nationaux et régionaux, aérodromes, sociétés d'assistance au sol, contrôle de la navigation aérienne, entreprises de maintenance, fabricants d'avions et de composants, les Forces aériennes, entreprises de l'industrie aérospatiale, écoles de pilotage, entreprises de services tournées vers l'aéronautique directement ou indirectement liées à l'aéronautique et à l'aérospatiale suisses.

L'importance que revêtent l'aéronautique et l'aérospatiale pour l'économie suisse mérite d'être soulignée. Plus de 33 milliards de francs de valeur ajoutée, ce qui correspond à 5,6% du PIB, ainsi que plus de 190'000 emplois sont en corrélation avec le secteur aéronautique. L'aéronautique et l'aérospatiale ont également accompli de nombreux progrès notables au cours des dernières décennies. Le transport aérien relie les entreprises implantées en Suisse avec les fournisseurs et clients du monde entier. Cette prestation favorise la croissance, renforce l'attrait de notre pays et garantit la création de valeur à long terme.

En 2025, AEROSUISSE a réédité la publication «Swiss Aerospace Facts» contenant des faits et des données pertinents sur l'aviation suisse. Elle est disponible en allemand, en français et en anglais et peut être téléchargée à partir du site web ou via le lien affiché ici. La version anglaise est également disponible sous forme de dépliant imprimé.

## 190 000

Arbeitsplätze | Emplois

## 33 500 000 000 CHF

Wertschöpfung | Valeur ajoutée

# INHALT | CONTENU

Vorwort des Präsidenten	<b>4</b>	Introduction du président
Kommerzielle Luftfahrt	<b>6</b>	Aviation commerciale
Landesflughäfen	<b>8</b>	Aéroports nationaux
Luftfracht	<b>10</b>	Fret aérien
Flugabfertigung	<b>11</b>	Assistance en escale
Flugsicherung	<b>12</b>	Navigation aérienne
Business Aviation	<b>14</b>	Aviation d'affaires
Luftfahrtindustrie	<b>16</b>	Industrie aéronautique
Raumfahrtindustrie	<b>18</b>	Industrie aérospatiale
Helikopterbranche	<b>19</b>	Secteur de l'hélicoptère
Luftwaffe	<b>20</b>	Forces aériennes
Kommissionen	<b>21</b>	Commissions
Geschäftsstelle	<b>22</b>	Secrétariat
57. Generalversammlung	<b>24</b>	57 <sup>e</sup> Assemblée générale
Vorstand	<b>26</b>	Le comité de direction
Organigramm	<b>27</b>	Organigramme
Mitglieder	<b>28</b>	Les membres
Stimmen	<b>31</b>	Échos

Herausgeber: AEROSUISSE, Redaktion: Aero Publications GmbH, Teufen ZH, Hansjörg Bürgi | Übersetzungen: Diane Müller-Tanqueray

Layout: SeeDesign GmbH St.Gallen | Druck Rickli+Wyss AG, Bern | Lektorat: Daniel Ruhier

Édition: AEROSUISSE | Rédaction: Aero Publications GmbH, Teufen ZH, Hansjörg Bürgi | Traductions: Diane Müller-Tanqueray

Layout: SeeDesign GmbH St-Gall | Impression: Rickli+Wyss AG, Berne | Lectorat: Daniel Ruhier

Titelbild: Der Ablieferungsflug des ersten Airbus A350-900 an Swiss am 9. Oktober 2025 diente der Schweizer Luftwaffe auch als Interzeptionsübung.

Couverture: Le vol de livraison du premier Airbus A350-900 à Swiss le 9 octobre 2025 a également servi d'exercice d'interception aux Forces Aériennes suisses. (VBS/DDPS, Christian Lucek)

Rückseite: Cat Aviation nutzt ihre vielseitig einsetzbare Dassault Falcon 2000LXS auch für Transatlantikflüge.

Verso: Cat Aviation utilise également son Dassault Falcon 2000LXS polyvalent pour des vols transatlantiques. (Hansjörg Bürgi)

# Vorwort des Präsidenten



Thomas Hurter

## Liebe Leserinnen und Leser

2025 nutzten erstmals über 60 Millionen Passagiere die drei Schweizer Landesflughäfen – ein Rekord, getragen vom starken Lokalmarkt. Nach dem Post-Covid-Nachholeffekt hat sich der Schweizer Luftverkehr weitgehend normalisiert. Die Pünktlichkeit verbesserte sich zwar leicht, bleibt aber ein Sorgenkind. Der neue Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) für den Flughafen Zürich enthält viele Massnahmen, die nun aber mit dem Betriebsreglement konsequent umgesetzt werden müssen, damit pünktlicher geflogen werden kann.

## Sicherung der heutigen Betriebszeiten

AEROSUISSE hat sich 2025 dafür engagiert, dass die aktuellen Betriebszeiten der Flughäfen Genf und Zürich im Entwurf zur Teilrevision des Luftfahrtgesetzes (LFG) verankert werden. Dieser Bestandsschutz ist angesichts des zunehmenden Drucks, die Betriebszeiten einzuschränken, absolut notwendig – jede weitere Reduktion der Betriebszeit verschlechtert die Erreichbarkeit der Schweiz als Wirtschafts- und Tourismusstandort deutlich.

«Schweizer Fluggesellschaften investieren Milliarden in neue Flugzeuge, die den Lärm halbieren und 25 Prozent weniger CO<sub>2</sub> ausstossen.»

Ein weiterer wichtiger Erfolg der AEROSUISSE ist die Umsetzung des Konzepts der «Just Culture» (auch Redlichkeits- oder Fehlerkultur genannt) mit der aktuellen LFG-Revision. Sie stellt sicher, dass Personen, welche sicherheitsrelevante Vorfälle melden, vor Nachteilen geschützt werden. Auf diese Weise soll die Sicherheitskultur gestärkt und die Rechtssicherheit für Personen, die Fehler, Vorfälle oder Beinahe-Unfälle melden, verbessert werden. Die Beratung des teilrevidierten LFG fand im Januar und Februar 2026 unter der Leitung des Präsidenten der nationalrätlichen Verkehrskommission, NR Thomas Hurter, statt. Der Nationalrat wird die Vorlage voraussichtlich in der Sommersession beschliessen, bevor sie in die ständerätliche Verkehrskommission geht.

## LUPO wird überarbeitet

Der Luftfahrtpolitische Bericht (LUPO) von 2016 wird aktuell überarbeitet. Das BAZL hat im Januar 2026 die entsprechenden Arbeiten aufgenommen. AEROSUISSE schlägt konkrete Massnahmen vor,

damit sich der Luftfahrtstandort Schweiz langfristig entwickeln kann, um die Anbindung des Wirtschaftsstandorts Schweiz auf dem Luftweg zu gewährleisten.

Für die AEROSUISSE muss der LUPO ein klares Bekenntnis zu einem wettbewerbsfähigen, international gut angebundenen Luftfahrtstandort enthalten. Das bedeutet Planungssicherheit für Flughäfen (so bei Betriebszeiten oder Infrastruktur), eine kosteneffiziente Flugsicherung und keine unnötigen Regulierungen oder zusätzliche Abgaben für die Airlines.

## Neue Flugzeuge – weniger Emissionen

Die Schweizer Fluggesellschaften investieren Milliarden in neue Flugzeuge, die den Lärm halbieren und 25 Prozent weniger CO<sub>2</sub> als ihre Vorgänger ausstossen. Modelle wie der Airbus A320neo (EasyJet und Swiss), die Embraer E2-Generation (Helvetic Airways) und der Airbus A350 (Edelweiss und Swiss) senken die Emissionen deutlich wirksamer als neue Lenkungsabgaben. Als Verband müssen wir dafür sorgen, dass das CO<sub>2</sub>-Gesetz für die Zeit nach 2030 nicht neue Abgaben und Steuern für die Luftfahrt einführt. Airlines müssen zuerst Gewinne erzielen, bevor sie in neue Flugzeuge investieren können.

## US-Zölle belasten Schweizer Luftfahrt

Die US-Zölle fordern auch die Schweizer Luftfahrt heraus. So beschloss die Pilatus Flugzeugwerke AG im Herbst 2025 vorübergehend einen Lieferstopp in die USA. Auch der schwache US-Dollar macht der Schweizer Exportindustrie zu schaffen und hat den Nordatlantikverkehr leider nicht angekurbelt – im Gegenteil: Ferienflüge in die USA werden weniger gebucht.

## Flugsicherung auf Regionalflyghäfen

Regionalflyghäfen sind für Ausbildung, Arbeitsplätze sowie die Business Aviation und somit für die regionale Wirtschaft unverzichtbar. Daher ist es im öffentlichen Interesse, dass auch sie – neben den Landesflughäfen – von einer effizienten und modernen, auf lokale Bedürfnisse zugeschnittenen Flugsicherung profitieren.

## Dank an Christian Hegner

Im Namen des Vorstandes danke ich BAZL-Direktor Christian Hegner. Mit ihm hatten wir in den vergangenen zehn Jahren eine konstruktive und von gegenseitigem Respekt geprägte Zusammenarbeit. Wir wünschen ihm alles Gute und freuen uns darauf, die gute Zusammenarbeit mit seiner Nachfolgerin Francine Zimmermann fortzusetzen.

## Nationalrat Thomas Hurter, Präsident

# Introduction du président

## Chers lecteurs, chères lectrices

En 2025, les trois aéroports nationaux suisses ont dépassé pour la première fois la barre des 60 millions de passagers, un record soutenu par un marché local dynamique. Après la phase de rat-trapage consécutive à la pandémie de Covid-19, le transport aérien suisse est revenu à une situation globalement normalisée. Si la ponctualité a connu une légère amélioration, elle reste un point faible. Le nouveau Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) pour l'aéroport de Zurich prévoit de nombreuses mesures qui doivent être transposées avec cohérence dans le règlement d'exploitation afin d'améliorer durablement la ponctualité.

## Protection des horaires d'exploitation en vigueur

En 2025, AEROSUISSE a œuvré à l'ancrage des horaires d'exploitation en vigueur des aéroports de Genève et de Zurich dans le projet de révision partielle de la loi sur l'aviation (LA). Au vu des pressions croissantes en faveur d'une limitation des horaires d'exploitation, cette protection des droits acquis est indispensable: toute nouvelle réduction affaiblirait nettement l'accessibilité de la place économique et touristique suisse.

La mise en œuvre du concept de «Just Culture» (culture positive de l'erreur) dans la révision actuelle de la loi sur l'aviation (LA) constitue un autre succès significatif pour AEROSUISSE. Elle vise à protéger contre tout préjudice les personnes qui déclarent des incidents ayant une incidence sur la sécurité. L'objectif est de consolider la culture de la sécurité tout en renforçant la protection juridique des personnes qui signalent des erreurs, incidents ou quasi-accidents.

La révision partielle de la LA a été examinée en janvier et février 2026 sous la présidence de Thomas Hurter, conseiller national et président de la Commission des transports du Conseil national. Ce dernier devrait statuer sur le projet à la session d'été, avant son examen par la Commission des transports du Conseil des États.

## Le LUPO en cours de révision

Le rapport sur la politique aéronautique (LUPO) de 2016 est en cours d'actualisation. L'OFAC a entamé les travaux correspondants en janvier 2026.

AEROSUISSE formule des mesures concrètes visant à renforcer durablement la place aéronautique suisse et à garantir l'accessibilité internationale de la place économique suisse par voie aérienne. Pour AEROSUISSE, le LUPO doit contenir un engagement clair en faveur d'une place aéronautique compétitive et solidement connectée aux réseaux internationaux. Concrètement, cela suppose un cadre prévisible pour les aéroports

(horaires d'exploitation et infrastructures), une navigation aérienne compétitive et l'absence de réglementations inutiles ou de charges supplémentaires pour les compagnies aériennes.

## Modernisation de la flotte et baisse des émissions

Les compagnies aériennes suisses consacrent des milliards à l'acquisition de nouveaux appareils qui divisent par deux les émissions sonores et rejettent 25% de CO<sub>2</sub> en moins que les modèles précédents. Des appareils tels que l'Airbus A320neo (EasyJet et Swiss), la génération Embraer E2 (Helvetic Airways) et l'Airbus A350 (Edelweiss et Swiss) contribuent bien davantage à la réduction des émissions que de nouvelles taxes d'incitation. En tant qu'association faitière, nous devons veiller à ce que la loi sur le CO<sub>2</sub> applicable après 2030 n'introduise pas de nouvelles taxes ou impositions pour l'aviation. Pour investir dans de nouveaux appareils, les compagnies aériennes doivent au préalable générer des bénéfices.

## Les droits de douane américains pèsent sur l'aviation suisse

Les droits de douane américains mettent également l'aviation suisse à l'épreuve. Pilatus Flugzeugwerke AG a décidé, à l'automne 2025, d'interrompre temporairement ses livraisons aux États-Unis. Par ailleurs, la faiblesse du dollar américain fragilise l'industrie exportatrice suisse et freine le trafic transatlantique, les vols de loisirs vers les États-Unis étant moins demandés.

## Navigation aérienne dans les aéroports régionaux

Les aéroports régionaux sont indispensables à la formation, à l'emploi ainsi qu'à l'aviation d'affaires et, partant, à l'économie régionale. Dès lors, l'intérêt public commande que les aéroports régionaux, au même titre que les aéroports nationaux, puissent bénéficier d'une navigation aérienne performante, moderne et répondant aux réalités locales.

## Hommage à Christian Hegner

Au nom du comité de direction, j'adresse mes remerciements au directeur de l'OFAC, Christian Hegner. Ces dix dernières années, notre collaboration avec lui a été constructive et empreinte d'un profond respect mutuel. Nous lui adressons nos meilleurs vœux et nous réjouissons de poursuivre cette collaboration de qualité avec sa successeuse, Francine Zimmermann.

## Thomas Hurter, Conseiller national, Président

# Kommerzielle Luftfahrt



Oliver Buchhofer

## Umfeld bleibt herausfordernd

2025 war für die Schweizer Airlines ein herausforderndes Jahr, sowohl operationell, kommerziell als auch politisch. Trotz Verbesserungen bei der Pünktlichkeit in Zürich blieb das Umfeld schwierig – belastet durch die Schweizer Flugsicherung, überfüllte europäische Lufträume, häufiges Unwetter und Schwierigkeiten mit der US-Flugsicherung.

## Weniger Reisen in die USA

Die Zolldebatte und Handelskonflikte mit den USA beeinträchtigen den Luftverkehr, insbesondere die Nordatlantikrouten, welche das Rückgrat der EU-Netzwerk-Airlines bilden. Die Nachfrage nach Fracht- und Passagierflügen, vor allem bei Ferienreisen in die USA, ist volatil. Unsichere Einreiseregeln und Sicherheitsbedenken führen zu zurückhaltendem Buchungsverhalten. Zudem verschärft die unklare Handelssituation die ohnehin angespannte Lage bei den Lieferketten für Ersatzteile und Flugzeuge.

Konflikte und Luftraumsperrungen beeinträchtigten 2025 den Luftverkehr erheblich: Spannungen im Nahen Osten führten zu wiederholten Unterbrechungen nach Tel Aviv und Beirut. Militärische Auseinandersetzungen zwischen Indien und Pakistan sowie Israel und Iran verursachten Luftraumschließungen, die Verbindungen nach Indien, Ost- und Südostasien stark einschränkten. Zusätzlich erschwerten die Sperrungen des russischen und ukrainischen Luftraums die Anbindung Asiens.

## Neues Fluggastdatengesetz

Das Parlament hat mit Unterstützung der AEROSUISSE das Flugpassagierdatengesetz verabschiedet und damit eine zentrale rechtliche Grundlage für die Bearbeitung und den internationalen Austausch von Fluggastdaten geschaffen. Dies ist essenziell für Fluggesellschaften, welche diese Daten ins Ausland liefern müssen. Zudem hat der Ständerat die gezielte Verwendung der Emissionshandelsfelder für den Klimaschutz im Luftverkehr

beschlossen – ein wichtiger Schritt für die Skalierung nachhaltiger Treibstoffe.

Seit Juli 2025 setzt Swiss als weltweit erste Fluggesellschaft Solar-Fuel ein. Die initiale Lieferung nachhaltigen Flugtreibstoffs (SAF) erfolgte durch den Partner Synhelion. Darüber hinaus wurde eine Kooperation mit dem Start-up Neustark geschlossen, das CO<sub>2</sub> aus Biogasanlagen dauerhaft in Abbruchbeton bindet. Mit der Integration der Airbus A350-Flotte begann für Swiss und Edelweiss eine neue Ära: Edelweiss erhält sechs gebrauchte A350, Swiss zehn fabrikneue Maschinen. Parallel dazu wird das gesamte Langstrecken-Kabinenprodukt «Swiss Senses» modernisiert – inklusive neuer Sitze und eines innovativen Gastronomiekonzepts zur weiteren Verbesserung des Reiseerlebnisses.

## Steigende Kosten, sinkende Erlöse

2025 war für Swiss auch kommerziell herausfordernd: Steigende Kosten, insbesondere durch höhere Umweltabgaben, trafen auf sinkende Durchschnittserlöse. Für 2026 wird ein weiterer Kostenschub erwartet, da Gratisemissionsrechte entfallen und die SAF-Beimischquote greift. Die Passagiere reagieren preissensibel, während Überkapazitäten, Handelskonflikte und die wirtschaftliche Abkühlung das Ergebnis zusätzlich belasten. 2025 erzielte Swiss einen Umsatz von CHF 5,5 Milliarden (2024: 5,64 Milliarden) und ein Jahresergebnis von CHF 502,2 Millionen (2024: 683,8 Millionen).

## 29 EasyJet-Airbusse in der Schweiz

Nach dem 25-jährigen Jubiläum von EasyJet Switzerland 2024 feierte die Muttergesellschaft EasyJet UK 2025 ihr 30-jähriges Bestehen. Das Unternehmen bleibt seinen Wurzeln treu, fördert erschwingliches Reisen und stärkt durch bessere Verbindungen, vielfältige Angebote und neue Arbeitsplätze das Wirtschaftswachstum. Im Geschäftsjahr 2025 verzeichnete EasyJet zum dritten Mal in Folge ein Gewinnwachstum. Der Gewinn vor Steuern stieg um neun Prozent auf 665 Millionen Pfund Sterling, wobei EasyJet Holidays mit 250 Millionen Pfund Sterling massgeblich zum Ergebnis beitrug und sein mittelfristiges Ziel vorzeitig erreichte.

EasyJet Switzerland hat ihr Streckennetz ab Genf und Basel weiter ausgebaut und ihre in der Schweiz stationierte Flotte auf 29 Flugzeuge (17 in Genf und 12 in Basel) erweitert. Gleichzeitig hat EasyJet auch ihre Präsenz in Zürich verstärkt. So wurden 23 neue Strecken ab Genf, Basel und Zürich eröffnet und fast 15 Millionen Passagiere befördert. Mit mehr als 1200 Mitarbeitern bleibt EasyJet einer der wichtigsten Arbeitgeber in der Schweizer Luftfahrtbranche.

Swiss erneuert ihre Langstreckenflotte mit zehn fabrikneuen Airbus A350-900. | *Swiss renouvelle sa flotte long-courrier avec dix Airbus A350-900 flambant neufs. (Hansjörg Bürgi)*



# Aviation commerciale

## Un contexte toujours aussi tendu

L'année 2025 a été marquée par de fortes contraintes pour les compagnies aériennes suisses, tant sur le plan opérationnel que commercial et politique. Malgré des améliorations en matière de ponctualité à Zurich, le contexte est resté difficile, marqué par les contraintes liées à la navigation aérienne suisse, la saturation des espaces aériens européens, des épisodes météorologiques fréquents et des difficultés rencontrées dans la coordination avec le contrôle aérien américain.

## Moins de voyages vers les États-Unis

Le débat sur les droits de douane et les tensions commerciales avec les États-Unis pèsent sur le transport aérien, en particulier sur les liaisons transatlantiques nord qui forment le cœur du modèle économique des compagnies aériennes de réseau européennes. La demande de vols de fret et de passagers, notamment pour les voyages de loisirs vers les États-Unis, reste instable. L'incertitude entourant les règles d'entrée sur le territoire et les préoccupations en matière de sécurité se traduisent par un comportement de réservation plus prudent. Par ailleurs, les tensions commerciales persistantes aggravent la situation déjà tendue des chaînes d'approvisionnement en pièces de rechange et en avions.

Les conflits et les fermetures d'espaces aériens ont fortement perturbé le transport aérien en 2025: les tensions au Moyen-Orient ont entraîné des interruptions répétées des liaisons vers Tel-Aviv et Beyrouth. Des affrontements militaires entre l'Inde et le Pakistan, ainsi qu'entre Israël et l'Iran ont entraîné des fermetures d'espaces aériens, restreignant fortement les liaisons vers l'Inde, l'Asie de l'Est et l'Asie du Sud-Est. Les fermetures des espaces aériens russe et ukrainien ont également compliqué les liaisons avec l'Asie.

## Législation sur les données des passagers

Avec le soutien d'AEROSUISSE, le Parlement a adopté la loi sur les données relatives aux passagers aériens, créant ainsi une base juridique essentielle pour le traitement et l'échange international de ces données. Cette base est essentielle pour les compagnies aériennes qui sont tenues de transmettre les informations qu'elle contient aux autorités étrangères. Par ailleurs, le Conseil des États a décidé de consacrer les recettes issues du système d'échange de quotas d'émission à la protection du climat dans le transport aérien — une étape importante pour accélérer le déploiement des carburants durables.

Depuis juillet 2025, Swiss est la première compagnie aérienne au monde à utiliser du carburant solaire. La première livraison de carburant d'avia-

tion durable (SAF) a été assurée par son partenaire Synhelion. Swiss a par ailleurs conclu un partenariat avec la start-up Neustark qui séquestre durablement dans du béton recyclé le CO<sub>2</sub> issu d'installations de méthanisation. L'arrivée des Airbus A350 marque le début d'une nouvelle ère pour Swiss et Edelweiss: cette dernière intégrera six A350 d'occasion, tandis que Swiss prendra livraison de dix appareils neufs. Parallèlement, l'ensemble du produit cabine long-courrier «Swiss Senses» fait l'objet d'une modernisation, comprenant de nouveaux sièges et un concept gastronomique innovant.

## Pression sur les coûts et érosion des recettes

L'année 2025 a également été difficile sur le plan commercial pour Swiss: la hausse des coûts, notamment en raison d'augmentations des redevances environnementales, s'est conjuguée à une baisse des recettes moyennes. Une nouvelle augmentation des coûts est attendue en 2026 en raison de la suppression des quotas d'émission gratuits et de l'entrée en vigueur du taux d'incorporation obligatoire de SAF. Les passagers se montrent sensibles aux prix, tandis que les surcapacités, les tensions commerciales et le ralentissement économique exercent une pression supplémentaire sur les résultats. En 2025, Swiss a réalisé un chiffre d'affaires de 5,5 milliards de CHF (contre 5,64 milliards de CHF en 2024) et un résultat annuel de 502,2 millions de CHF (contre 683,8 millions de CHF en 2024).

## 29 Airbus d'EasyJet en Suisse

Après le 25<sup>e</sup> anniversaire d'EasyJet Switzerland en 2024, la maison mère EasyJet UK a célébré en 2025 ses 30 ans d'existence. L'entreprise reste fidèle à ses racines, promeut des voyages accessibles et contribue à la croissance économique en renforçant la connectivité, en diversifiant son offre et en créant de nouveaux emplois. Au cours de l'exercice 2025, EasyJet a enregistré une hausse de son bénéfice pour la troisième année consécutive. Porté notamment par EasyJet Holidays, qui a apporté 250 millions de livres sterling et atteint son objectif à moyen terme plus tôt que prévu, le bénéfice avant impôts a progressé de 9% pour atteindre 665 millions de livres sterling.

EasyJet Switzerland a poursuivi le développement de son réseau au départ de Genève et de Bâle et porté sa flotte basée en Suisse à 29 avions (17 à Genève et 12 à Bâle). La compagnie a également intensifié ses activités à Zurich. Au total, elle a lancé 23 nouvelles lignes au départ de Genève, Bâle et Zurich et transporté près de 15 millions de passagers. Comptant plus de 1200 collaborateurs, EasyJet s'affirme comme l'un des principaux employeurs du secteur du transport aérien en Suisse.

# Landesflughäfen



Stefan Tschudin

## So viele Passagiere wie noch nie

2025 erreichten die drei Schweizer Landesflughäfen mit über 60 Millionen Passagieren einen neuen Rekord und übertrafen damit das Vorkrisenniveau von 2019 deutlich. Zürich führte mit rund 32,6 Millionen Fluggästen (+3,4 Prozent gegenüber 2019), gefolgt vom EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg mit über 9,6 Millionen (+6 Prozent). Lediglich der Genève Aéroport blieb mit knapp 18 Millionen leicht unter dem Wert von 2019, was vor allem auf den rückläufigen Verkehr im Zusammenhang mit den Vereinten Nationen zurückzuführen ist.

## Pünktlichkeit in Zürich verbessert

Der neue Passagierrekord am Flughafen Zürich war durch starke lokale Nachfrage und neue Airlines sowie neue Destinationen getrieben. Am 5. Oktober wurde mit 122'668 Fluggästen der höchste Tageswert erreicht. Trotz des Wachstums

«2025 erreichten die drei Schweizer Landesflughäfen mit über 60 Millionen Passagieren einen neuen Rekord und übertrafen damit das Vorkrisenniveau von 2019 deutlich.»

verbesserte sich die Pünktlichkeit deutlich, da zahlreiche Massnahmen umgesetzt wurden. Die Zahl der Flüge nach 23 Uhr und auch nach 23,30 Uhr konnte stark reduziert werden. Der Flughafen meisterte die Herausforderungen durch viele Bauarbeiten im laufenden Betrieb und hielt die Qualität trotzdem hoch. Problematisch bleiben aber die personellen Probleme bei der europäischen Flugsicherung und die Engpässe aufgrund der

Während seines Trainingskurses im Mai 2025 überflog das PC-7 TEAM der Luftwaffe auch den Flughafen Zürich. | *Au cours de son stage d'entraînement en mai 2025, le PC-7 TEAM de l'armée de l'air a également survolé l'aéroport de Zurich. (Hansjörg Bürgi)*



zufolge geopolitischer Lage gesperrten Lufträume. Durch die Verabschiedung des SIL-Objektblatts am 19. September 2025 durch den Bundesrat können jetzt zentrale Sicherheits- und Betriebsverbesserungen umgesetzt werden. Die Sicherung der Betriebszeiten an den Landesflughäfen im Luftfahrtgesetz (LFG) bleibt aber essenziell.

## Wieder neuer Direktor in Genf

Nach dem Rücktritt von Gilles Rufenacht übernahm Jean-François de Saussure am 1. November 2025 die Leitung von Genève Aéroport als neuer Generaldirektor. 2025 zählte der Flughafen Genf 17,85 Millionen Passagiere und blieb damit ganz knapp unter dem Niveau von 2019. Die 177'288 Flugbewegungen lagen ein Prozent unter dem Vorjahr, was die fortschreitende Entkopplung von Passagierzahlen und Flugbewegungen zeigt. 34 Prozent der Flüge wurden mit Flugzeugen der modernsten Generation durchgeführt. Das Frachtaufkommen (ohne Post) stieg auf 94'337 Tonnen.

2025 führte der Flughafen Genf ein Quotensystem für Starts nach 22 Uhr ein, das bereits 2024 getestet wurde und die nächtlichen Flugbewegungen nach 22 Uhr um fast 25 Prozent reduzierte. Die Integration des Flughafens in die regionalen und politischen Strukturen wurde weiter gestärkt, wobei die Beziehungen zu Anwohnern und Behörden als ausgezeichnet gelten. Die gemischte Kommission, die für den französischen Teil des Flughafens zuständig ist, beschloss zudem eine Machbarkeitsstudie, um den französischen Teil bis 2030 vollständig in das neue Terminalprojekt zu integrieren.

## EuroAirport: weniger Nachtflüge

Im Jahr 2025 nutzten 9,6 Millionen Passagiere den EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg. Damit verzeichnete der Flughafen das passagierstärkste Jahr seiner Geschichte. Dank verbesserter Planungsinstrumente und des Echtzeitdatenaustauschs mit der europäischen Flugsicherung blieb der Betrieb auch bei hoher Nachfrage stabil. Trotz des hohen Passagieraufkommens konnten die nächtlichen Flugbewegungen, insbesondere zwischen 23 und 24 Uhr, auch 2025 weiter reduziert werden. 2025 kam es beim EuroAirport zu einem Wechsel in der Direktion: Tobias Markert übernahm per 1. April die Funktion des Direktors, Renaud Paubelle per 1. Juni jene des stellvertretenden Direktors. Ab 2026 beginnt der EuroAirport einen mehrjährigen Investitionszyklus von über 500 Millionen Euro über rund sieben Jahre. Ziel ist es, die Dienstleistungsqualität für die Passagiere nachhaltig zu verbessern und zentrale Infrastrukturen schrittweise zu modernisieren.

# Aéroports nationaux

## Un nombre de passagers inédit

En 2025, les trois aéroports nationaux suisses ont franchi pour la première fois le seuil des 60 millions de passagers, dépassant clairement le niveau enregistré avant la crise de 2019. Zurich conserve sa position de premier aéroport du pays, avec quelque 32,6 millions de passagers (+3,4 % par rapport à 2019). L'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg suit avec plus de 9,6 millions de voyageurs (+6 %). L'aéroport de Genève demeure légèrement en retrait, à près de 18 millions de passagers. Cette évolution s'explique essentiellement par la diminution du trafic en lien avec les activités des Nations Unies.

## Amélioration de la ponctualité à Zurich

La fréquentation record de l'aéroport de Zurich s'explique par une demande locale soutenue ainsi que par l'arrivée de nouvelles compagnies aériennes et l'extension du réseau de destinations. Le 5 octobre, le pic journalier de l'année a été atteint avec 122 668 passagers. Malgré la croissance du trafic, la ponctualité s'est nettement améliorée grâce à la mise en œuvre de nombreuses mesures. Le nombre de vols effectués après 23h00, en particulier après 23h30, a sensiblement diminué. Malgré l'ampleur des travaux effectués sans interruption de l'activité, l'aéroport est parvenu à maîtriser les défis opérationnels et à préserver un haut niveau de qualité. Des difficultés persistent toutefois en raison des pénuries de personnel au sein de la navigation aérienne européenne et des contraintes de capacité découlant de la fermeture de certains espaces aériens dans un contexte géopolitique tendu.

L'adoption, le 19 septembre 2025, de la fiche de coordination du PSIA par le Conseil fédéral ouvre la voie à la mise en œuvre d'améliorations majeures en matière de sécurité et d'exploitation. La pérennisation des horaires d'exploitation actuellement en vigueur dans la loi sur l'aviation (LA) demeure essentielle.

## Nouveau changement de direction à Genève

Après la démission de Gilles Rufenacht, Jean-François de Saussure a été nommé directeur général de Genève Aéroport et a pris ses fonctions le 1<sup>er</sup> novembre 2025. En 2025, Genève Aéroport a accueilli 17,85 millions de passagers, un niveau très légèrement inférieur à celui de 2019. Les 177 288 mouvements d'avions (-1 % sur un an) confirment la tendance à un découplage progressif entre l'évolution du trafic passagers et celle des mouvements. 34 % des vols ont été effectués avec des avions de dernière génération. Le volume de fret (hors courrier) a augmenté pour atteindre 94 337 tonnes.

En 2025, l'aéroport de Genève a mis en place un système de quotas pour les départs après 22h00, testé l'année précédente, réduisant de près de 25 % les mouvements nocturnes. L'ancrage de l'aéroport dans les structures régionales et politiques a continué de se renforcer ; les relations avec les riverains et les autorités sont jugées excellentes. La commission mixte en charge du secteur français de l'aéroport a également approuvé la réalisation d'une étude de faisabilité visant à intégrer entièrement la partie française au nouveau projet de terminal à l'horizon 2030.

## EuroAirport: moins de vols de nuit

L'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg a accueilli 9,6 millions de passagers en 2025. L'aéroport enregistre ainsi l'année la plus fréquentée de son histoire en termes de passagers. L'amélioration des instruments de planification et l'échange de données en temps réel avec la navigation aérienne européenne ont permis de maintenir la stabilité des opérations, même en période de forte demande. Malgré un volume élevé de passagers, les mouvements nocturnes, en particulier entre 23 heures et minuit, ont de nouveau diminué en 2025. L'EuroAirport a connu un changement à sa direction : Tobias Markert a pris ses fonctions de directeur au 1<sup>er</sup> avril et Renaud Paubelle celles de directeur adjoint au 1<sup>er</sup> juin.

À partir de 2026, l'EuroAirport entamera un cycle d'investissements pluriannuel de plus de 500 millions d'euros sur une période d'environ sept ans. L'objectif est d'améliorer durablement la qualité des services aux passagers et de moderniser progressivement les infrastructures centrales.

18 Millionen Passagiere nutzten 2025 den Flughafen Genf. | En 2025, 18 millions de passagers ont transité par l'aéroport de Genève. (Aéroport de Genève)



# Luftfracht | Fret aérien



Gerry Zurmühle

## Tonnagen auf Vorjahresniveau

Die Schweizer Luftfracht behauptet sich trotz globaler und wirtschaftlicher Herausforderungen stabil und bestätigt ihre Schlüsselrolle für den Wirtschaftsstandort Schweiz. Das Gesamtvolumen an den drei Landesflughäfen blieb mit 632 123 Tonnen (+0,1 Prozent) auf Vorjahresniveau. Zürich zeigte stabile Werte, Basel einen Rückgang von 3 Prozent, während Genf um fast 4 Prozent zulegen. Die US-Zoll-Problematik beeinflusste den Export erstaunlicherweise nicht wesentlich, jedoch stieg der Import um 6 Prozent, was auf den wachsenden eCommerce zurückzuführen ist.

## Volkswirtschaftliche Bedeutung unbestritten

Die Luftfracht sichert die Versorgung und den Export der Schweizer Wirtschaft und ermöglicht durch ihren wesentlich anteiligen Umsatz profitable Flugverbindungen sowie weltweite Direktverbindungen. Dies dient der gesamten Volkswirtschaft. Gerade in Zeiten geopolitischer Unsicherheiten und instabiler Märkte ist ein nachhaltiges, effizientes und leistungsfähiges Luftfrachtsystem für die Schweiz unverzichtbar.

## Herausforderungen in der Luftfracht

Steigende Kosten, volatile Märkte und strenge Regulierungen fordern die Luftfracht-Branche zusätzlich zur veränderten Nachfrage heraus. Flexibilität, Effizienz, Resilienz und eine enge Zusammenarbeit entlang der Logistikkette sind daher essenziell. Entscheidend bleibt der Ausbau leistungsfähiger Infrastrukturen an den Landesflughäfen sowie eine praxisnahe Umsetzung der Regularien.

## Tonnage au niveau de l'année précédente

Malgré des défis mondiaux persistants et un environnement économique tendu, le fret aérien suisse a fait preuve de résilience. Il a réaffirmé sa fonction stratégique pour la place économique suisse. Le volume global a atteint 632 123 tonnes (+0,1%) pour les trois aéroports nationaux, se maintenant ainsi au niveau de l'exercice précédent. Zurich a affiché des valeurs stables, Bâle a enregistré un recul de 3%, tandis que Genève a progressé de près de 4%. Contre toute attente, la problématique des droits de douane américains n'a pas affecté les exportations. Les importations ont en revanche progressé de 6%, portées par l'essor du commerce en ligne.

## Une importance économique incontestée

Le fret aérien constitue un maillon essentiel de l'approvisionnement et des exportations suisses. La part substantielle de revenus qu'il représente contribue à la rentabilité des liaisons aériennes et au maintien de connexions directes dans le monde entier. L'ensemble de l'économie suisse en bénéficie. Face aux incertitudes géopolitiques et à l'instabilité des marchés, la Suisse a plus que jamais besoin d'un système de fret aérien durable, compétitif et performant.

## Les pressions sur le fret aérien

La branche du fret aérien est confrontée à une hausse des coûts, à l'instabilité des marchés et à un environnement réglementaire plus strict, alors même que la demande évolue. Dans ce contexte, la flexibilité, la compétitivité et la résilience, appuyées par une coopération étroite au sein de la chaîne logistique, sont indispensables. Il faut donner la priorité au développement d'infrastructures performantes dans les aéroports nationaux ainsi qu'à une mise en œuvre pragmatique des réglementations.



An den drei Landesflughäfen wurden 2025 über 632 000 Tonnen Luftfracht abgefertigt. | En 2025, plus de 632 000 tonnes de fret aérien ont été traitées dans les trois aéroports nationaux. (IG AirCargo Switzerland)

# Flugabfertigung | Assistance en escale

## Zwischen Stabilität und Wandel

Die Bodenabfertigungsbranche war auch 2025 mit anspruchsvollen Rahmenbedingungen konfrontiert. Während das Passagier-Wachstum robust blieb, erforderte die weiterhin angespannte Arbeitsmarktsituation nachhaltige Investitionen in Ausbildung und Arbeitsbedingungen, um die Mitarbeiterbindung auch mittel- und langfristig zu steigern. Weiter drängt sich eine zeitnahe Beendigung der durch die juristisch angefochtenen Lizenzentscheidungen verursachten Rechtsunsicherheit auf, um die Stabilität der Bodendienstleistungen an den Flughäfen Zürich und Genf zu festigen.

## Volatile Cargo-Märkte und Flugpläne

Während handelspolitische Spannungen, insbesondere im Zusammenhang mit US-Zöllen, zu Unsicherheiten im Frachtbereich führten, sorgte der Boom im E-Commerce für gegenläufige Impulse. Zusätzlich forderten die auf den geopolitischen Risiken beruhenden Änderungen der Flugrouten die Bodendienstleister ebenso, wie die voranschreitenden Infrastrukturprojekte an den Landesflughäfen, welche zu erhöhtem Koordinationsaufwand und betrieblicher Komplexität entlang der gesamten Wertschöpfungskette führten.

## Wettbewerbsfähigkeit dank Innovation

Trotz des anhaltenden Kosten- und Margendrucks sowie der für 2026 weiterbestehenden Unsicherheiten im Bereich Fracht und Aviatik, investierten die Bodenverkehrsdienstleister gezielt in die Zukunftsfähigkeit der Branche. Innovationsprojekte in den Bereichen künstliche Intelligenz, Automation und selbstfahrende Fahrzeuge, die konsequente Elektrifizierung von 55 Prozent der Fahrzeugflotten sowie der Ausbau der Lounge-Infrastruktur stärken Effizienz, Qualität und Nachhaltigkeit. 2026 steht im Zeichen der Weiterentwicklung dieser Initiativen. Ein bedeutender Meilenstein ist die Realisierung des ersten CO<sub>2</sub>-neutralen Turnarounds in der Schweiz durch die Firma Swissport, der im Januar 2026 am Flughafen Genf-Cointrin stattgefunden hat.

## Entre stabilité et mutation

En 2025, le secteur de l'assistance en escale a encore évolué dans un environnement marqué par de multiples défis. Si la croissance du trafic passagers est restée soutenue, la persistance des tensions sur le marché du travail a nécessité des investissements durables dans la formation et les conditions de travail, afin de renforcer la fidélisation du personnel à moyen et long terme. Sur un autre plan, une levée rapide de l'insécurité juridique liée aux décisions d'octroi de licences contestées devant les tribunaux demeure essentielle pour consolider la stabilité des services au sol dans les aéroports de Zurich et de Genève.

## Instabilité des marchés du fret et des plans de vols

Les tensions de politique commerciale, notamment en lien avec les droits de douane américains, ont accru des incertitudes dans le fret. L'essor du commerce électronique en a toutefois atténué les effets. Les prestataires de services au sol ont par ailleurs été confrontés aux modifications des itinéraires de vol imposées par les risques géopolitiques, ainsi qu'à l'avancement des projets d'infrastructure dans les aéroports nationaux. Ces évolutions se traduisent par une augmentation des besoins de coordination et par une plus grande complexité opérationnelle tout au long de la chaîne de valeur.

## L'innovation au service de la compétitivité

Malgré une pression persistante sur les coûts et les marges, ainsi que des incertitudes appelées à se prolonger en 2026 dans le fret et le transport aérien, les prestataires de services au sol ont poursuivi leurs investissements afin de préparer l'avenir du secteur. Les projets d'innovation liés à l'intelligence artificielle, à l'automatisation et aux véhicules autonomes, ainsi que l'électrification systématique de 55 % des flottes de véhicules et l'extension des infrastructures de salons aéroportuaires contribuent à améliorer la performance opérationnelle, la qualité des prestations et la durabilité des activités. Ces initiatives continueront de se déployer en 2026. Une étape majeure a été franchie avec la réalisation, par la société Swissport, de la première escale neutre en CO<sub>2</sub> en Suisse, mise en œuvre en janvier 2026 à l'Aéroport de Genève.



Andreas Keller

# Flugsicherung



Peter Merz

Seit 2023 investiert Skyguide gezielt, um die Stabilität zu verbessern.

## Neuer Verkehrsrekord

2025 erreichte der Luftverkehr in der Schweiz mit 1 346 112 Instrumentenflügen einen neuen Höchstwert und übertraf den Rekord von 2019 um 1,3 Prozent. Das Wachstum blieb moderat, die Volatilität jedoch hoch und prägte den operativen Alltag. Besonders fordernd waren die Sommermonate: Hohe Verkehrsdichte, Wetter und knappe Ressourcen verlangten der Organisation viel ab. Skyguide führte den Betrieb dennoch stabil und zuverlässig, stellte zusätzliche Kapazitäten bereit, öffnete bei Bedarf weitere Sektoren und gewährleistete so auch bei kurzfristigem Mehrverkehr die Sicherheit. Technisch bedingte Verspätungen traten kaum mehr auf. Der Verkehr entwickelte sich regional unterschiedlich. Während er im Kontrollzentrum Zürich zurückging, nahm er in Genf, an den Landesflughäfen und mehreren regionalen Standorten zu. Zürich verzeichnete +3,7 Prozent,

Grenchen und Sion +7,8 und +7,4 Prozent. In Bern-Belp und Buochs ging das Aufkommen zurück.

## Deutliche Tariferhöhung

Mit Beginn einer neuen Referenzperiode erhöhte Skyguide die Tarife per Anfang 2025 deutlich, um den Unterhaltsrückstand abzubauen und veraltete Systeme zu ersetzen. Seit 2023 investiert das Unternehmen gezielt, um die Stabilität zu verbessern. Das hat sich ausgezahlt, wie der vergangene Sommer gezeigt hat. Die angepassten Tarife bilden die tatsächlich anfallenden höheren Kosten besser ab.

Während die Anpassung Skyguides Finanzen zwar stabilisierte, führte sie dazu, dass einzelne Airlines den Schweizer Luftraum umflogen. Die Entwicklung zeigt, wie sensibel Verkehrsströme auf wirtschaftliche Rahmenbedingungen reagieren. Finanziell stabilisierte sich Skyguide 2025 nach mehreren Jahren mit erhöhtem Druck. Die Tarifierhöhungen ermöglichten ein positives Ergebnis, Investitionen in die Systemstabilität und die Teilrückzahlung des Darlehens an den Bund. Die Lage bleibt anspruchsvoll: Regulatorische Anforderungen, hohe Unterhaltskosten und begrenzte Ertragsmöglichkeiten engen den Handlungsspielraum ein. Die Entlastung bildet daher keine Entwarnung, sondern eine Grundlage, um die strukturellen Herausforderungen gezielt anzugehen.

## Pünktlichkeit von 96,3 Prozent

Die Pünktlichkeit verbesserte sich weiter. 96,3 Prozent aller kontrollierten Flüge erreichten ihr Ziel innerhalb der Vorgaben. Die Verspätungen im Überflugverkehr sanken deutlich. Mit rund 37 Sekunden flugsicherungsbedingter Verzögerung pro Flug lag die Schweiz weit unter dem europäischen Durchschnitt. Wetter und temporäre Kapazitätsengpässe blieben die wichtigsten Einflussfaktoren. Parallel zum zivilen Betrieb erfüllte Skyguide 2025 ihren militärischen Auftrag zuverlässig. Neben dem WEF unterstützte sie die Luftwaffe im Quick Reaction Alert (QRA) rund um die Uhr. Auch bei Übungen bewährte sich die Zusammenarbeit: Bei der Dezentralisierungsübung «Berdeza» übernahmen Lotsinnen und Lotsen in Bern-Belp die Flugsicherung für F/A-18-Einsätze ausserhalb der regulären Militärstandorte.

## Peter Merz löst Alex Bristol als CEO ab

Der Führungswechsel von Alex Bristol zu Peter Merz im Herbst 2025 leitete eine Phase strategischer Schärfung ein. Die neue Leitung setzte früh klare Prioritäten. Mit der Überarbeitung des Budgets und der Lancierung der Taskforce «Skyefficiency» richtet Skyguide ihre Ressourcen konsequent auf den gesetzlichen Auftrag und das Kerngeschäft aus. Ziel ist es, Prozesse zu vereinfachen, Verantwortung zu klären und die finanzielle Resilienz und Steuerung zu stärken. Effizienz bleibt dabei Voraussetzung für Sicherheit, Qualität, Verlässlichkeit und Kundenzufriedenheit. Parallel dazu richtet Skyguide ihre Strukturen und ihre Governance auf langfristige Stabilität aus. Technische Entscheide orientieren sich stärker an Risiken, Kosten und Betriebssicherheit. Investitionen fließen gezielt in Projekte mit operativem Nutzen. So bleibt die Handlungsfähigkeit auch unter anspruchsvollen regulatorischen und finanziellen Bedingungen erhalten.

Bei der Dezentralisierungsübung «Berdeza» landeten F/A-18 auf dem zivilen Flughafen Bern-Belp. | Dans le cadre de l'exercice de décentralisation « Berdeza », des F/A-18 ont atterri à l'aéroport civil de Berne-Belp. (VBS/DDPS)



# Navigation aérienne

## Nouveau record de trafic

En 2025, le trafic aérien en Suisse a atteint un nouveau record, totalisant 1 346 112 vols aux instruments, soit 1,3 % de plus que le précédent record établi en 2019. La croissance est restée modérée, mais les conditions d'exploitation sont demeurées instables et complexes au quotidien. L'été s'est traduit par une forte densité de trafic, une météo changeante et des ressources limitées, ce qui a fortement sollicité l'organisation. Skyguide a toutefois assuré une exploitation stable et fiable, activé des capacités supplémentaires et ouvert des secteurs additionnels selon les besoins, maîtrisant les pics de trafic tout en maintenant un niveau de sécurité élevé. Les retards d'origine technique ont été très limités. L'évolution du trafic a varié selon les régions. Alors qu'un recul a été observé au centre de contrôle de Zurich, le trafic a progressé à Genève et dans les autres aéroports nationaux, ainsi que sur plusieurs sites régionaux: + 3,7 % à Zurich, 7,8 % à Granges et 7,4 % à Sion, mais recul à Berne-Belp et à Buochs.

## Hausse significative des tarifs

Skyguide a sensiblement relevé ses tarifs au 1er janvier 2025, début d'une nouvelle période de référence, pour résorber le retard accumulé en matière de maintenance et remplacer des systèmes obsolètes. Depuis 2023, l'entreprise consacre des investissements importants au renforcement de la stabilité, une orientation dont l'été dernier a confirmé la pertinence. Les nouveaux tarifs reflètent plus précisément le niveau réel des coûts. Si cet ajustement a stabilisé les finances de Skyguide, il a conduit certaines compagnies à contourner l'espace aérien suisse. Cette évolution illustre la sensibilité des flux de trafic aux conditions économiques.

Après plusieurs années marquées par une pression accrue, la situation financière de Skyguide s'est stabilisée en 2025. Les hausses tarifaires ont permis de dégager un résultat positif, de financer des investissements destinés à renforcer la stabilité du système et de procéder au remboursement partiel du prêt accordé par la Confédération. La situation reste tendue: les exigences réglementaires, les coûts d'entretien élevés et les perspectives de recettes réduisent la marge de manœuvre. Le répit financier ne doit donc pas être interprété comme la fin des difficultés, mais comme une base permettant de faire face aux défis structurels.

## Ponctualité de 96,3 %

La ponctualité a continué de s'améliorer. 96,3 % des vols contrôlés ont atteint leur destination dans les délais prévus. Les retards dans le trafic en survol ont nettement diminué. Les retards

Depuis 2023, Skyguide consacre des investissements importants au renforcement de la stabilité.

imputables à la navigation aérienne ont atteint environ 37 secondes par vol, un niveau inférieur à la moyenne européenne. Les conditions météorologiques et les pénuries temporaires de capacité sont restées les principaux éléments pesant sur la ponctualité.

Parallèlement à l'exploitation civile, Skyguide a assuré son mandat militaire avec la même fiabilité en 2025. Outre le WEF, elle a apporté son soutien aux Forces aériennes dans le cadre du dispositif Quick Reaction Alert (QRA), actif 24 heures sur 24. La collaboration a également fait ses preuves lors d'exercices: à l'occasion de l'exercice de décentralisation «Berdeza», des contrôleurs-euses de Berne-Belp ont assuré la navigation aérienne pour des missions de F/A-18 en dehors des sites habituels.

## Peter Merz succède à Alex Bristol au poste de CEO

Le passage de témoin entre Alex Bristol et Peter Merz à l'automne 2025 a marqué le début d'un recentrage stratégique. La nouvelle direction a rapidement fixé des priorités. En révisant le budget et en lançant la taskforce «Skyefficiency», Skyguide a recentré ses ressources sur son mandat légal et son cœur d'activité. L'objectif est de simplifier les processus, de clarifier les responsabilités et de renforcer la solidité financière ainsi que le pilotage. La sécurité, la qualité, la fiabilité et la satisfaction des clients reposent en effet sur une gestion efficace.

Skyguide fait aussi évoluer ses structures et sa gouvernance pour consolider sa stabilité à long terme. Les choix techniques reposent désormais davantage sur l'analyse des risques, des coûts et de la sécurité opérationnelle. Les investissements privilégient des projets à fort impact opérationnel. Ces mesures permettent de préserver la capacité d'action, y compris dans un environnement réglementaire et financier contraignant.

# Business Aviation



Helene Niedhart

## EBACE bleibt in Genf

Dank dem Einsatz der Schweizer Geschäftsflugfahrtbranche bleibt die European Business Aviation Convention & Exhibition (EBACE) in Genf. Vom 2. bis 4. Juni 2026 zeigen Hersteller, Zulieferer und Betreiber von Businessjets im Palexpo am Flughafen Genf ihre neuesten Modelle – auch wieder mit einer statischen Ausstellung der aktuellen Geschäftsreiseflugzeuge. Damit diese wichtige Messe weiterhin in Genf stattfinden kann, braucht es auch politischen Support.

## Verhaltenes Geschäft weltweit

Die Business Aviation 2025 verzeichnete weltweit ein leichtes Wachstum von 0,5 Prozent. Die USA

dards (EU-Part IS) und die Pflicht zur Beimischung nachhaltigen Flugtreibstoffs (EU-Refuel), da SAF weiterhin in zu kleinen Mengen verfügbar ist. Vor allem die Antitankering-Rule ist für die Business Aviation in der Praxis kaum umsetzbar. Sie schreibt vor, dass durchschnittlich 90 Prozent des für Flüge ab einem EU-Flughafen benötigten Treibstoffs im Jahresdurchschnitt direkt dort getankt werden müssen.

## Zuwenig Slots in Zürich

Viele Geschäftsflugzeuge werden weiterhin aus dem Schweizer Luftfahrtregister abgemeldet und in Ländern wie San Marino, Malta oder Österreich registriert, da eine europäische Registrierung oft einfacher ist. Am Flughafen Zürich gibt es zudem nach wie vor zu wenige Slots für die Business Aviation. Durch den zunehmenden Linienvverkehr wird sich diese Knappheit weiter verschärfen, ohne dass Alternativen angeboten werden.

## Über 15 Milliarden Wertschöpfung

Gemäss der neusten Infrastudie über die volkswirtschaftliche Bedeutung der Zivilluftfahrt in der Schweiz für 2024 sichert die Geschäftsflugfahrt an und um die Schweizer Landes- und Regionalflughäfen mehr als 34.000 Arbeitsplätze. 33 Prozent der Arbeitsplätze bieten Hersteller an, 40 Prozent der Flughäfen und Fluggesellschaften (Operation) und 27 Prozent die Wartungsfirmen. Die Schweizer Business Aviation generiert eine Wertschöpfung von mehr als 15 Milliarden Franken, wobei fast 40 Prozent direkt, rund 10 Prozent indirekt und über 50 Prozent induziert entstehen.

«Die Geschäftsflugfahrt sichert an und um die Schweizer Landes- und Regionalflughäfen mehr als 34 000 Arbeitsplätze.»

bleiben der dominierende Markt. In Europa erschweren in einigen Ländern neue Steuern für Businessjets – aber auch für deren Passagiere – den Betrieb von Geschäftsreiseflugzeugen. Zunehmende komplexe Regulierungen mit enormen bürokratischen Aufwänden verursachen hohe Kosten. Besonders herausfordernd sind die Umsetzung verbindlicher Cybersicherheitsstan-

2026 soll die EBACE in Genf (hier ein Bild von 2023) wieder mit einer statischen Ausstellung stattfinden. | En 2026, l'EBACE devrait à nouveau avoir lieu à Genève (ici une photo de 2023) avec une exposition statique. (Hansjörg Bürgi)



# Aviation d'affaires

## L'EBACE reste à Genève

La mobilisation du secteur suisse de l'aviation d'affaires a permis de maintenir à Genève le salon international de l'aviation d'affaires (EBACE). Du 2 au 4 juin 2026, les constructeurs, équipementiers et exploitants de jets d'affaires présenteront leurs nouveautés au Palexpo, où se tiendra également une exposition statique des avions d'affaires actuels. Un soutien politique est également nécessaire pour que ce salon d'envergure puisse continuer à se tenir à Genève.

## Une conjoncture mondiale en demi-teinte

À l'échelle mondiale, l'aviation d'affaires n'a affiché en 2025 qu'une croissance modeste de 0,5%. Les États-Unis dominent toujours le marché. En Europe, de nouvelles taxes, appliquées dans certains pays aux jets d'affaires et à leurs passagers, pèsent sur leur exploitation. Des réglementations toujours plus complexes et une bureaucratie croissante engendrent des coûts élevés. La mise en œuvre des normes contraignantes en matière de cybersécurité (EU-Part IS) ainsi que l'obligation d'incorporation de carburants d'aviation durables (EU-Refuel) représentent des contraintes majeures pour le secteur, d'autant que les volumes de SAF restent insuffisants. En pratique, l'obligation d'avitaillement minimal (Antitankering Rule) est difficilement applicable à l'aviation d'affaires. Elle impose qu'en moyenne annuelle, 90% du carburant nécessaire aux vols au départ d'un aéroport de l'UE soient avitaillés sur place.

## Un nombre insuffisant de slots à Zurich

De nombreux avions d'affaires quittent encore le registre suisse pour être immatriculés dans des pays comme Saint-Marin, Malte ou l'Autriche, où la procédure d'immatriculation est souvent plus simple. À l'aéroport de Zurich, le nombre de slots disponibles pour l'aviation d'affaires demeure insuffisant. L'augmentation du trafic de lignes ne fera qu'accroître cette pénurie, faute d'alternatives proposées.

## Plus de 15 milliards de valeur ajoutée

Selon la dernière étude d'Infras de 2024 sur l'importance économique de l'aviation civile en Suisse, l'aviation d'affaires assure plus de 34 000 emplois dans les aéroports nationaux et régionaux suisses ainsi que dans leur zone de chalandise. Les constructeurs représentent 33% des emplois, les aéroports et les compagnies aériennes (exploitation) 40%, et les entreprises de maintenance 27%. L'aviation d'affaires suisse génère une valeur ajoutée de plus de 15 milliards de francs: près de 40% proviennent d'effets directs, environ 10% d'effets indirects et plus de 50% d'effets induits.

« L'aviation d'affaires assure plus de 34 000 emplois dans les aéroports nationaux et régionaux. »



Die Business Aviation steht am Flughafen Zürich wegen Slotmangels unter Druck. | L'aviation d'affaires est sous pression à l'aéroport de Zurich en raison du manque de créneaux horaires. (Hansjörg Bürgli)

# Luftfahrtindustrie



Balz Albertin

## Gefragte Aus- und Weiterbildungen

Der Schweizerische Verband Flugtechnischer Betriebe (SVFB), der Branchen-Verband für den technischen Sektor der Schweizer Luftfahrt, schliesst das Jahr 2025 mit einem sehr positiven Ergebnis ab. Ausschlaggebend dafür war die anhaltend hohe Nachfrage nach Aus- und Weiterbildungen für lizenzierte Luftfahrzeugtechniker. Doch der Fachkräftemangel bleibt trotz dieser positiven Entwicklung eine zentrale Herausforderung für die Branche. Obwohl das Interesse an Ausbildungen grundsätzlich vorhanden ist, bleibt es anspruchsvoll, qualifizierten Nachwuchs zu gewinnen und dauerhaft zu binden.

Der SVFB entwickelt einen praxisorientierten An-

Gespräche über eine neue Auslegung der Finanzierungsunterstützung geführt werden.

## Erschwerende administrative Hürden

Erschwerend wirken hingegen die zunehmenden administrativen Hürden, um die eigentliche produktive Arbeit – die Herstellung und Wartung von Flugzeugen und Helikoptern – effizient ausführen zu können, dies sowohl auf nationaler Ebene als auch aufgrund regulatorischer Rahmenbedingungen. Hinzu kommen internationale Entwicklungen, wie beispielsweise die Einführung des EASA Part-15, die zusätzliche administrative Herausforderungen mit sich bringen.

## Pilatus: trotz Gegenwind solides Ergebnis

Das Geschäftsjahr 2025 stellte Pilatus vor aussergewöhnliche Herausforderungen: Stark schwankende US-Zölle, ein sinkender Dollarkurs, gestörte Lieferketten, Auslieferungsstopps und -verschiebungen beeinflussten Planung, Produktion und Ergebnis. Gleichzeitig gelang es dem Unternehmen, zentrale Innovations- und Wachstumsprojekte erfolgreich voranzutreiben sowie wichtige Verträge abzuschliessen.

Mit einem Umsatz von 1,672 Milliarden Schweizer Franken, einem Betriebsergebnis von 170 Millionen Schweizer Franken und einem Bestelleingang von 1,869 Milliarden Schweizer Franken schliesst Pilatus das Jahr 2025 mit einem soliden Ergebnis ab. Insgesamt lieferte Pilatus 147 Flugzeuge an Kundinnen und Kunden aus – 82 PC-12, 50 PC-24, 14 PC-21 sowie ein PC-7 MKX. Gruppenweit wurden 352 Vollzeitstellen aufgebaut, davon 254 in der Schweiz.

«Der Fachkräftemangel bleibt eine zentrale Herausforderung für die Branche.»

satz für die Ausbildung von Luftfahrzeugtechnikern und organisiert im Frühjahr 2026 einen Workshop mit führenden Industrievertretern, um administrative Herausforderungen zu identifizieren und Lösungen zu erarbeiten.

Positiv zu vermerken ist, dass der Verband einen wichtigen Teilerfolg erzielen konnte: Das Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL hat einer Revision der VFAL (Verordnung über die Finanzhilfen für Ausbildungen im Bereich der Luftfahrt) zugestimmt, die für 2026 geplant ist. In enger Zusammenarbeit mit der Industrie und dem Amt konnten zudem

Obwohl das Interesse an Ausbildungen grundsätzlich vorhanden ist, bleibt es anspruchsvoll, qualifizierten Nachwuchs zu gewinnen. | *Malgré un intérêt manifeste pour les formations, le recrutement et la fidélisation de personnel qualifié restent problématiques. (Hansjörg Bürgi)*



# Industrie aéronautique

## Des formations très recherchées

L'Association suisse des entreprises aéronautiques (ASEA), qui représente le secteur technique de l'aviation suisse, dresse un bilan très positif pour l'exercice 2025. Ce succès repose sur la demande élevée et constante de formations initiales et continues destinées aux techniciens d'aéronefs certifiés. En dépit de ces résultats encourageants, le manque de main-d'œuvre qualifiée reste un enjeu central pour le secteur. Malgré un intérêt manifeste pour les formations, le recrutement et la fidélisation de personnel qualifié restent problématiques.

L'ASEA met en place une approche pragmatique de la formation des techniciens d'aéronefs et prévoit de réunir au printemps 2026 des représentants majeurs de l'industrie dans le cadre d'un Workshop visant à analyser les défis administratifs et à élaborer des solutions concrètes.

Un succès partiel significatif mérite d'être souligné: l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) a donné son accord à la révision de l'ordonnance sur les aides financières à la formation aéronautique (OFA), programmée pour 2026. En collaboration étroite avec l'industrie et l'OFAC, des discussions ont été menées en vue d'une nouvelle interprétation des modalités de soutien financier.

## Des contraintes administratives pénalisantes

La hausse des charges administratives freine en revanche l'exécution efficace de la production et de la maintenance d'avions et d'hélicoptères, tant au niveau national qu'au regard des exigences

«La pénurie de main-d'œuvre qualifiée reste un défi majeur pour le secteur.»

réglementaires. Par ailleurs, des évolutions internationales telles que la mise en œuvre de l'AESA Partie-IS viennent encore accroître les contraintes administratives.

## Pilatus: un résultat solide malgré les vents contraires

Pilatus a dû faire face à des difficultés majeures en 2025: de fortes fluctuations des droits de douane américains, l'affaiblissement du dollar, des perturbations des chaînes d'approvisionnement ainsi que des suspensions et reports de livraisons ont affecté la planification, la production et les résultats. Malgré ces difficultés, l'entreprise a su mener à bien des projets centraux d'innovation et de croissance, tout en concluant des contrats importants.

Pilatus clôt l'exercice 2025 sur un résultat solide, avec un chiffre d'affaires de 1,672 milliard de francs suisses, un résultat d'exploitation de 170 millions de francs suisses et des prises de commandes atteignant 1,869 milliard de francs suisses. Pilatus a livré au total 147 appareils à ses clientes et clients – 82 PC-12, 50 PC-24, 14 PC-21 et 1 PC-7 MKX. Le groupe a par ailleurs créé 352 emplois à plein temps, dont 254 en Suisse.



Grosses Interesse am ProAero Jugendlager im Engadin – ein positives Signal für den Aviatik-Nachwuchs. | Grand intérêt pour le camp ProAero pour les jeunes en Engadine – un signal positif pour la relève dans le domaine de l'aviation. (Aero-Club der Schweiz)

# Raumfahrtindustrie | Industrie aérospatiale



Peter Guggenbach

## **Schweiz als wichtiger Akteur**

2025 positionierte sich die Schweiz durch erhebliche Investitionen und Innovationen als bedeutender Akteur in der Raumfahrt. Die Schweizer Delegation sagte auf der ESA-Ministerratstagung einen Rekordbeitrag von 771 Millionen Euro für Wissenschaft, Sicherheit, Konnektivität und Überwachung zu. Die Swiss Space Industries Group (SSIG) bündelt über 100 spezialisierte Unternehmen und stärkt die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz.

## **Armee im Weltraum präsent**

Mit der neuen «Weltraumpolitik der Armee» und Investitionen von 850 Millionen Franken treibt die Schweizer Armee nationale Raumfahrtaktivitäten voran. Das Weltraum-Kompetenzzentrum wird ab 2026 der Luftwaffe unterstellt und umfasst bereits über 100 Fachkräfte.

Der Berner Arzt und Miliz-Hauptmann Marco Sieber wurde 2025 als ESA-Astronaut zertifiziert und absolvierte Trainings für einen ISS-Flug im Europäischen Astronautenzentrum (EAC). Er hat 2025 den Grundstein für die nächste Schweizer Präsenz im All gelegt.

## **Erfolg mit HummingSat**

Im kommerziellen Bereich sorgte der Humming-Sat von Swissto12 mit innovativer 3D-Technologie für Aufträge im Wert von mehreren hundert Millionen Euro und übernahm die Marktführerschaft bei kompakten Satelliten. Um diesen Boom akademisch zu stützen, startete die ETH Zürich einen neuen Masterstudiengang in Space Systems. Währenddessen befindet sich Beyond Gravity in einer Transformationsphase und sucht nach einem neuen CEO, um die Marktposition als unabhängiger Produktlieferant weiter auszubauen. Technologische Exzellenz zeigen Unternehmen wie APCO Technologies und Maxon, die Komponenten für Ariane 6, VEGA und weitere europäische Weltraumprogramme liefern. Die Universität Bern steuerte wichtige Instrumente zur Asteroidenmission RAMSES bei. Die PAVE-Mission in Payerne demonstrierte einen einminütigen kontrollierten Schwebeflug ihres Raketenehikels, das nun die Basis für ein zusätzliches Antriebsmodul (Kick stage) bildet, um künftig Satelliten in die richtige Umlaufbahn zu bringen.

## **La Suisse, un acteur majeur**

En 2025, la Suisse s'est affirmée comme un acteur majeur du secteur spatial, portée par des investissements substantiels et une dynamique d'innovation soutenue. Lors de la réunion du Conseil ministériel de l'ASE, la délégation suisse a annoncé une contribution record de 771 millions d'euros destinée aux programmes liés à la science, à la sécurité, à la connectivité et à l'observation. Le Swiss Space Industries Group (SSIG) regroupe plus de 100 entreprises spécialisées et contribue au renforcement de la compétitivité internationale de la Suisse.

## **L'armée présente dans l'espace**

La nouvelle «Politique spatiale de l'armée» et des investissements à hauteur de 850 millions de francs permettent à l'Armée suisse de faire progresser les activités spatiales nationales. Le Centre de compétences spatial sera rattaché aux Forces aériennes à partir de 2026 et compte dès à présent plus de 100 spécialistes.

Le médecin bernois et capitaine de milice Marco Sieber a été certifié astronaute de l'ASE en 2025. Il a suivi un entraînement au Centre européen des astronautes (EAC) en vue d'un vol vers la Station spatiale internationale (ISS). Il a ainsi marqué une étape décisive pour la présence suisse dans l'espace.

## **HummingSat: un succès confirmé**

Dans le secteur commercial, le satellite Humming-Sat de Swissto12 a généré des commandes de plusieurs centaines de millions d'euros grâce à une technologie 3D innovante, tout en s'imposant comme leader du marché des satellites compacts. Afin d'accompagner cet essor sur le plan académique, l'École polytechnique fédérale de Zurich a lancé un nouveau programme de master en «Space Systems». En parallèle, Beyond Gravity se trouve en phase de transformation et cherche un nouveau CEO pour consolider sa position de fournisseur indépendant sur le marché.

L'excellence technologique se manifeste notamment chez APCO Technologies et Maxon qui développent des composants pour Ariane 6, VEGA et d'autres programmes spatiaux européens. L'Université de Berne a pour sa part fourni des instruments essentiels à la mission RAMSES consacrée à l'étude des astéroïdes. La mission PAVE à Payerne a réalisé un vol stationnaire contrôlé d'une minute avec son véhicule-fusée. Celui-ci servira de plateforme pour un module de propulsion additionnel (kick stage) chargé d'ajuster l'orbite des satellites après leur lancement.

# Helikopterbranche | Secteur de l'hélicoptère

## **GV mit hohem europäischem Besuch**

Die Swiss Helicopter Association (SHA) konnte an ihrer diesjährigen Generalversammlung den EASA-Direktor Florian Guillermet sowie den EHA-Präsidenten Fredrik Kämpfe begrüßen. Der SHA-Präsident, Nationalrat Martin Candinas, richtete klare Worte an die EASA: weniger Vorschriften und weniger Bürokratie für unsere Helikopterbetriebe.

## **Gegen weitere BVLOS-Drohnenbewilligungen**

Die SHA informierte den UVEK-Departementvorsteher, Bundesrat Albert Rösti, dass die Bewilligungspraxis von Drohnen «beyond visual line of sight» (BVLOS) die Flugsicherheit der bemannten Luftfahrt in den unteren Lufträumen gefährde. Der Prozess des BAZL zur Erteilung solcher Bewilligungen hat gravierende Mängel. Die SHA hat gefordert, dass solange diese Mängel nicht beseitigt sind, das BAZL keine weiteren BVLOS-Operationen mehr bewilligen darf. Die bemannte Luftfahrt muss heute gegenüber der unbemannten Luftfahrt Priorität haben. Die Bewilligungspraxis des BAZL steht dazu im Widerspruch.

## **Swiss Innovation Day an «European Rotors»**

Der von der SHA organisierte Swiss Innovation Day fand am 18. November 2025 anlässlich der Messe «European Rotors» in Köln zum dritten Mal statt. Der Anlass war gut besucht und ist für die Schweizer Helikopterbranche wichtig.

## **Neue Staatsluftfahrt-Verordnung**

Die SHA kritisiert im Rahmen des Stakeholder Involvements des BAZL den Entwurf der Staatsluftfahrt-Verordnung als praxisfern und ohne Sicherheitsgewinn. Sie warnt, dass viele kleine spezialisierte Helikopterbetreiber dadurch in ihrer Einsatzfähigkeit stark eingeschränkt und in ihrer Wettbewerbsfähigkeit beeinträchtigt würden. Die SHA fordert, dass Unternehmen frei wählen können, ob sie nach der Staatsluftfahrtverordnung oder nach SPO (Specialised Operations) operieren möchten.

## **Forte représentation européenne à l'AG**

Lors de son assemblée générale, la Swiss Helicopter Association (SHA) a eu le plaisir d'accueillir Florian Guillermet, directeur de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) et Fredrik Kämpfe, président de la European Helicopter Association (EHA). Le conseiller national Martin Candinas, président de la SHA, a lancé un appel sans ambiguïté à l'AESA visant à réduire les règles et alléger la charge administrative qui pèse sur les exploitants d'hélicoptères.

## **Contre de nouvelles autorisations de drones BVLOS**

La SHA a averti le conseiller fédéral Albert Rösti, chef du DETEC, que l'octroi d'autorisations aux drones «beyond visual line of sight» (BVLOS), dans sa forme actuelle, compromettrait la sécurité de l'aviation habitée dans les espaces aériens inférieurs. Le processus d'autorisation de l'OFAC souffre de carences majeures. La SHA a appelé à la suspension de toute nouvelle autorisation d'opérations BVLOS tant que ces lacunes persistent. L'aviation habitée doit aujourd'hui avoir la priorité sur l'aviation non habitée. La pratique d'autorisation de l'OFAC va à l'encontre de ce principe.

## **Swiss Innovation Day à «European Rotors»**

Organisée par la SHA, la troisième édition du Swiss Innovation Day s'est tenue le 18 novembre 2025 lors du salon «European Rotors» à Cologne. L'événement a attiré de nombreux participants et constitue un rendez-vous important pour le secteur suisse de l'hélicoptère.

## **Nouvelle ordonnance sur l'aviation civile d'État**

Dans le cadre de la consultation des parties prenantes menée par l'OFAC, la SHA a critiqué le projet d'ordonnance sur l'aviation d'État, estimant qu'il est déconnecté de la pratique et n'apporte aucun bénéfice en termes de sécurité. Elle met en garde contre le fait que nombre de petits exploitants spécialisés d'hélicoptères verraient leur capacité opérationnelle fortement restreinte et leur compétitivité affaiblie. La SHA demande que les entreprises aient la possibilité de décider librement si elles souhaitent opérer sous le régime de l'ordonnance sur l'aviation d'État ou conformément aux règles SPO (Specialised Operations).



Renato Belloli



Div. Christian Oppliger

## **Erhöhter Schutz gegen Bedrohungen aus der Luft**

Die Schweizer Luftwaffe befindet sich in einer Phase tiefgreifender Transformation. Diese ist kein Selbstzweck, sondern eine notwendige Antwort auf ein sich wandelndes sicherheitspolitisches Umfeld. Der Schutz des Luftraums bleibt der Kernauftrag – die Art und Weise seiner Wahrnehmung muss sich jedoch weiterentwickeln und stellt die Luftwaffe vor grosse Herausforderungen.

## **Bedrohungen sind komplexer**

Mit der Validierung des Grundlagenberichtes «Luftverteidigung der Zukunft» wurden die sicherheitspolitischen und militärischen Rahmenbedingungen umfassend überprüft. Die Ergebnisse sind eindeutig: Bedrohungen sind komplexer, schneller und hybrider geworden. Moderne Luftverteidigung ist heute weit mehr als der Einsatz von Kampfflugzeugen. Sie ist ein vernetztes System aus Sensoren, Führungsmitteln sowie boden- und luftgestützten Fähigkeiten. Der Bericht zeigt zudem klar auf, dass für eine glaubwürdige und dauerhafte Luftverteidigung neben modernen Fähigkeiten auch eine ausreichende Anzahl von Kampfflugzeugen und Boden-Luft Systemen erforderlich ist. Die Anzahl der Systeme, die in den kommenden Jahren eingeführt werden müssen, stellt angesichts der Sicherheitslage und der Rahmenbedingungen einer Milizarmee eine besondere Herausforderung für die Luftwaffe dar. In Anbetracht der angespannten Lage ist es eine komplexe Aufgabe, die Ausbildungsaktivitäten zur Einführung der neuen Systeme zu intensivieren und parallel dazu die Einsatzbereitschaft der für die Ausserdienststellung vorgesehenen Systeme aufrecht zu erhalten oder gegebenenfalls zu erhöhen.

## **Internationale Kooperation zentral**

Ein zentraler Pfeiler für den Schutz des Landes und der Bevölkerung vor Bedrohungen aus der Luft ist die internationale Kooperation. Die Schweiz bleibt neutral, aber nicht isoliert. Die sicherheitspolitische Strategie des Bundesrates trägt dieser Realität Rechnung. Gerade im grenzüberschreitenden Luftraum sind Austausch, Interoperabilität und gemeinsame Standards entscheidend. Die Zusammenarbeit mit Partnerstaaten dient der Ausbildung, der Sicherheit und der eigenen Handlungsfähigkeit – nicht der Bündnisbildung.

Transformation verlangt Vertrauen: in die Miliz, in die Fachspezialistinnen und -spezialisten sowie in unsere fliegerische Kultur. Die Schweizer Luftwaffe steht für Professionalität, Präzision und Verantwortung. Der Luftraum von morgen wird anspruchsvoller sein – wir sind bereit, ihn zu schützen.

## **Une protection renforcée contre les menaces aériennes**

Les Forces aériennes suisses traversent une phase de transformation profonde, dictée par l'évolution du contexte de politique de sécurité. La protection de l'espace aérien demeure leur mission centrale, mais les modalités selon lesquelles elle est assurée doivent évoluer, ce qui confronte les Forces aériennes à des enjeux de taille.

## **Les menaces se sont complexifiées**

La validation du rapport de base du DDPS «Avenir de la défense aérienne» a donné lieu à une réévaluation complète du cadre sécuritaire et militaire. Un constat s'impose: les menaces sont devenues plus complexes, plus rapides et plus hybrides. Aujourd'hui, la défense aérienne va bien au-delà du seul engagement d'avions de combat. Elle repose sur un système interconnecté de capteurs, de moyens de commandement et de capacités déployées au sol comme dans les airs. Le rapport met également en évidence que la crédibilité et la pérennité de la défense aérienne reposent à la fois sur des capacités adaptées aux menaces actuelles et sur un nombre suffisant d'avions de combat et de systèmes sol-air. Au regard de la situation sécuritaire et des contraintes propres à une armée de milice, le nombre de systèmes à déployer dans les années à venir représente une tâche de grande ampleur. Compte tenu de la situation tendue, les Forces aériennes doivent intensifier les activités de formation liées à l'introduction des nouveaux systèmes, tout en maintenant, voire en renforçant, l'état de préparation opérationnelle des systèmes destinés à être retirés du service.

## **La coopération internationale au cœur du dispositif**

La coopération internationale constitue un pilier central de la protection du pays et de la population face aux menaces aériennes. La Suisse maintient sa neutralité sans pour autant s'isoler: la stratégie de politique de sécurité du Conseil fédéral en tient compte. C'est précisément dans l'espace aérien transfrontalier que les échanges, l'interopérabilité et des normes communes sont essentiels. La coopération avec des États partenaires vise à renforcer la formation, la sécurité et la capacité d'action du pays. Elle ne vise pas à constituer des alliances.

La confiance est le maître mot de la transformation: misons sur notre milice, sur nos spécialistes et sur notre culture aéronautique. Les Forces aériennes suisses incarnent le professionnalisme, la précision et le sens des responsabilités. L'espace aérien de demain sera plus complexe. Nous sommes prêts à en assurer la protection.

# Kommissionen | Commissions

## **Kommission für Bildung, Forschung und Innovation K-BFI**

Die Arbeit der K-BFI stand 2025 ganz im Zeichen des ersten Academic Aviation Day (AAD) vom 29. November, der in Zusammenarbeit mit ProAero an der ETH Zürich stattfand. Im Gegensatz zum Aviation Youth Congress (AYC) richtet sich der AAD gezielt an junge akademische Talente der Luftfahrt. Eingeladen waren Studierende und Absolventinnen und Absolventen aller Schweizer Hochschulen – Fachhochschulen, Universitäten sowie ETH/EPFL. Rund 220 Nachwuchstalente nahmen teil, verfolgten 14 Fachvorträge und nutzten die Pausen, um mit der Industrie ins Gespräch zu kommen. Künftige AAD-Durchführungen sind voraussichtlich in einem Dreijahresrhythmus geplant.

Ein weiterer Schwerpunkt war die erfolgreiche Genehmigung des neuen Rahmenlehrplans «Pilot HF» durch das Staatssekretariat für Bildung, Forschung und Innovation (SBFI). So erhielten Lufthansa Aviation Training und Horizon Swiss Flight Academy nach einem Audit des SBFI die Verlängerung ihrer Lehrgänge «Pilot HF». Darüber hinaus vertrat die K-BFI die AEROSUISSE in den HF Konferenzen, informierte zahlreiche Berufsinformationszentren (BIZ) über aviatische Berufe und beantwortete Anfragen von Privatpersonen. Als Oda (Organisation der Arbeitswelt) nimmt die K-BFI zudem Einsitz im Ressort Bildung/Aus- und Weiterbildung des Schweizer Arbeitgeberverbands (SAV), um die Ausbildung «Pilot HF» weiter zu stärken. Die Kommission setzt sich aus dem bewährten Team zusammen: Dr. Christoph Regli (Studiengangleiter Aviatik ZHAW/Helvetic/Drohnen), Dr. Beat Hedinger (Sphair/militärische Aviatik/Helikopter) und Dr. Peter Wild (Lehrbeauftragter Luftfahrt ETHZ/Swiss/GA).

## **Kommission Risikomanagement und Versicherungen K-RMV**

Die geopolitische Lage führte 2025 zu zahlreichen kritischen Spannungsfeldern. Zudem wurde der Flugverkehr durch Drohnen und Cyber-Attacken massiv gestört. Bereits im ersten Halbjahr 2025 waren mehr «Fatal Accidents» zu verzeichnen als im gesamten Vorjahr, im zweiten Halbjahr kamen weitere tödliche Unfälle dazu. Rückblickend stellte der Luftfahrt-Versicherungsmarkt ausreichend Kapazitäten zur Verfügung, obwohl einige Versicherer einen sehr selektiven Risikoappetit zeigten. Trotzdem wurden die Versicherungsprämien je nach Luftfahrtsektor gesenkt oder zumindest stabil gehalten. Die K-RMV setzt sich dafür ein, dass den Luftfahrtbetrieben nicht zusätzliche Kosten aufgebürdet werden, speziell mit der Stellungnahme gegen die geplante Beitragsrevision der SUVA.

## **Commission pour la formation, la recherche et l'innovation – C-FRI**

En 2025, les travaux de la C-FRI ont été marqués par la première édition de l'Academic Aviation Day (AAD), organisée le 29 novembre à l'École polytechnique fédérale de Zurich, en collaboration avec ProAero. À la différence de l'Aviation Youth Congress (AYC), l'AAD vise spécifiquement les jeunes talents académiques du secteur aéronautique. L'événement s'adressait aux étudiant-e-s ainsi qu'aux jeunes diplômé-e-s de toutes les hautes écoles suisses – hautes écoles spécialisées, universités et écoles polytechniques fédérales (EPFL/ETHZ). Près de 220 jeunes talents y ont participé, suivi 14 conférences spécialisées et profité des pauses pour échanger avec des représentant-e-s du secteur.

Un autre axe prioritaire a été l'approbation du nouveau plan d'études cadre «Pilote ES» par le SEFRI. À l'issue d'un audit de ce dernier, Lufthansa Aviation Training et Horizon Swiss Flight Academy ont vu leurs filières de formation «Pilote ES» reconduites. La C-FRI a par ailleurs représenté AEROSUISSE lors des conférences des écoles supérieures (ES), informé de nombreux centres d'information professionnelle (CIP) sur les métiers de l'aviation et répondu aux demandes émanant de particuliers. En sa qualité d'OrTra (organisation du monde du travail), la C-FRI siège également au sein de la filière Formation/Formation initiale et continue de l'Union patronale suisse afin de renforcer encore la formation «Pilote ES». La commission réunit une équipe chevronnée composée de Christoph Regli (ZHAW/Helvetic Airways/drones), Beat Hedinger (SPHAIR/aviation militaire/hélicoptères) et Peter Wild (chargé de cours en aéronautique EPFZ/Swiss/GA).

## **Commission Gestion du risque et assurances – C-GRA**

En 2025, le contexte géopolitique a fait apparaître de multiples zones de tension critiques. Le trafic aérien a également subi de fortes perturbations dues à des intrusions de drones et à des cyberattaques. Au cours du premier semestre 2025, le nombre de «Fatal Accidents» recensés dépassait déjà celui de l'ensemble de l'année 2024. D'autres accidents mortels se sont ajoutés au second semestre. Rétrospectivement, le marché de l'assurance aéronautique disposait de capacités suffisantes, malgré une sélection plus rigoureuse des risques par certains assureurs. Selon les segments concernés, les primes d'assurance ont été revues à la baisse ou, à tout le moins, maintenues stables. La C-GRA s'emploie à éviter que des charges financières supplémentaires ne soient imposées aux entreprises aéronautiques, en particulier en s'opposant à la révision envisagée des cotisations de la SUVA.



Dr. Peter Wild



Patrick Frey

# Geschäftsstelle



Philip Kristensen

## GV 2025 bei Lufthansa Aviation Training

Die Lufthansa Aviation Training (LAT) in Opfikon ist die grösste Schweizer Luftfahrtausbildungsstätte und damit eine gute Wahl für den Austragungsort der AEROSUISSE-Generalversammlung. Der Stadtpräsident von Opfikon, Roman Schmid, hat in seiner Rede die Wichtigkeit des innovativen Luftfahrtsektors für seine Gemeinde besonders hervorgehoben.

Präsident Thomas Hurter betonte an der Generalversammlung die Wichtigkeit einer optimalen Anbindung der Schweiz auf europäischer und auch internationaler Ebene, damit unser Land den Anschluss an den globalen Luftverkehr nicht verliert. Als neuer Vizepräsident wurde Jean-Marc Thévenaz,

CEO von EasyJet Switzerland, gewählt, da Matthias Suhr als EuroAirport-Direktor in Pension ging.

## Zwei PGLR-Anlässe 2025

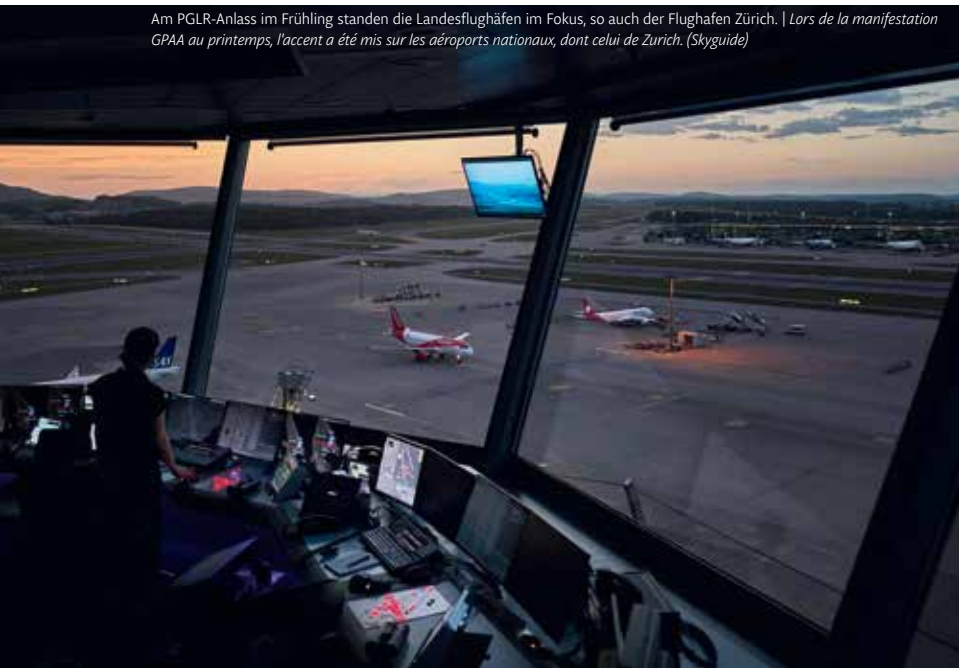
Die AEROSUISSE organisiert während den Sessionen der eidgenössischen Räte für die Parlamentarische Gruppe Luft- und Raumfahrt (PGLR) regelmässig eine Veranstaltung zu einem aktuellen Thema. Präsiert wird diese Gruppe von Nationalrat Philipp Kutter.

In der Frühjahrsession haben die Landesflughäfen zum volkswirtschaftlichen Nutzen, zum Bevölkerungswachstum und zum Lärm informiert. Präsentiert wurden diese Themen von den drei Landesflughäfen-Direktoren Lukas Brosi, Gilles Rüfenacht und Matthias Suhr.

Die Veranstaltung in der Wintersession war ganz dem Thema Revision Luftfahrtgesetz (LFG) gewidmet. BAZL-Direktor Christian Hegner informierte über den Bestandesschutz der Betriebszeiten im LFG und AEROSUISSE-Präsident Thomas Hurter erklärte die Wichtigkeit der Betriebszeiten für die Landesflughäfen und die Just Culture in der Luftfahrt. Beide Veranstaltungen waren gut besucht und werden bei Parlamentariern und geladenen Gästen sehr geschätzt.

## Runder Tisch zur Exportwirtschaft

Unter der Leitung von Bundesrat Guy Parmelin organisiert das Eidgenössische Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung (WBF) regelmässig einen Austausch mit Vertretern der Exportwirtschaft. AEROSUISSE nutzt den Runden Tisch, um die Bedeutung und Herausforderungen der Luftfahrtbranche im Kontext der Schweizer Exportwirtschaft zu kommunizieren.



Am PGLR-Anlass im Frühling standen die Landesflughäfen im Fokus, so auch der Flughafen Zürich. | Lors de la manifestation GPAA au printemps, l'accent a été mis sur les aéroports nationaux, dont celui de Zurich. (Skyguide)

## Vernehmlassungen und Positionspapiere 2025

Die AEROSUISSE hat 2025 wiederum an zahlreichen Vernehmlassungen teilgenommen und Positionspapiere versendet:

31.01.2025	Öffentliche Anhörung und Mitwirkung SIL Objektblatt Flughafen Zürich
02.05.2025	Vernehmlassung Entlastungspaket 2027 des Bundes
06.05.2025	Vernehmlassung Raumfahrtgesetz
02.07.2025	Vernehmlassung CO <sub>2</sub> Verordnung
12.09.2025	Vernehmlassung SUVA Tarifierpassungen 2027
12.09.2025	Vernehmlassung Revision Schengener Grenzkodex
06.10.2025	Vernehmlassung Lärmschutzverordnung
31.10.2025	Vernehmlassung Paket Stabilisierung und Weiterentwicklung Beziehungen Schweiz-EU (Bilaterale III)
12.11.2025	Vernehmlassung Vollzugshilfe Angabe der Emissionen auf Flugangeboten
12.12.2025	Positionspapier zum Entlastungsprogramm 2027, Zweckbindung Förderprogramm Luftverkehr und Klima

# Secrétariat

## AG 2025 chez Lufthansa Aviation Training

Lufthansa Aviation Training (LAT) à Opfikon, le plus grand centre de formation aéronautique de Suisse, constituait ainsi un choix tout indiqué pour accueillir l'assemblée générale d'AEROSUISSE. Le président de la Ville d'Opfikon, Roman Schmid, a souligné dans son allocution combien un secteur aéronautique innovant est déterminant pour le développement de sa commune. Le président Thomas Hurter a rappelé qu'une connexion performante de la Suisse à l'Europe et au reste du monde est indispensable pour préserver sa place dans le transport aérien mondial.

Jean-Marc Thévenaz, CEO d'EasyJet Switzerland, a été élu vice-président à la suite du départ à la retraite de Matthias Suhr, ancien directeur de l'EuroAirport.

## Deux manifestations du GPAA en 2025

Lors des sessions des chambres fédérales, AEROSUISSE organise régulièrement une manifestation sur un sujet d'actualité à l'intention de l'intergroupe parlementaire aéronautique et aérospatiale (GPAA). Ce groupe est présidé par le conseiller national Philipp Kutter. Lors de la session de printemps, les aéroports nationaux ont mis en lumière leur importance économique, les enjeux liés à la croissance démographique ainsi que la problématique du bruit. Ces thèmes ont été présentés par les directeurs des trois aéroports nationaux: Lukas Brosi, Gilles Rüfenacht et Matthias Suhr.

La session d'hiver a été placée sous le signe de la révision de la loi sur l'aviation (LA). Christian Hegner, directeur de l'OFAC, a abordé la protection des horaires d'exploitation inscrite dans la LA. Thomas Hurter, président d'AEROSUISSE, a rappelé leur importance pour les aéroports nationaux ainsi que celle de la Just Culture dans l'aviation.

Les deux manifestations ont bénéficié d'une forte participation. Elles jouissent d'une grande estime auprès des parlementaires et des invités.

## Table ronde sur l'économie d'exportation

Sous la direction du conseiller fédéral Guy Parmelin, le Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche (DEFR) organise régulièrement des échanges avec des représentants de l'économie d'exportation. AEROSUISSE saisit l'occasion de cette table ronde pour mettre en avant le rôle et les défis du secteur aéronautique dans l'économie d'exportation suisse.

*Auch der binationale EuroAirport war Thema des PGLR-Anlasses im Frühling 2025. | L'EuroAirport binational a également été abordé lors de la manifestation GPAA au printemps 2025. (Hansjörg Bürgi)*



## Procédures de consultation et documents de position 2025

En 2025, AEROSUISSE a de nouveau pris part à de nombreuses procédures de consultation et transmis des documents de position

31.01.2025	Audition publique et participation – fiche d'objet du PSIA relative à l'aéroport de Zurich
02.05.2025	Consultation concernant le programme d'allègement budgétaire 2027 de la Confédération
06.05.2025	Consultation concernant la loi fédérale sur les opérations spatiales
02.07.2025	Consultation concernant l'ordonnance sur le CO <sub>2</sub>
12.09.2025	Consultation concernant l'adaptation des tarifs 2027 de la SUVA
12.09.2025	Consultation concernant la révision du code frontières Schengen
06.10.2025	Consultation concernant l'ordonnance sur la protection contre le bruit
31.10.2025	Consultation concernant le paquet Stabilisation et développement des relations Suisse–UE (Bilatérales III)
12.11.2025	Consultation concernant l'aide à l'exécution sur la déclaration des émissions dans les offres de vols
12.12.2025	Document de position sur le programme d'allègement 2027 et l'affectation des fonds du programme d'encouragement aviation et climat

# 57. Generalversammlung 57<sup>e</sup> Assemblée générale



Präsident Thomas Hurter freute sich über die Wahl von Jean-Marc Thévenaz, CEO von EasyJet Switzerland, zum neuen Vizepräsidenten. | *Le président Thomas Hurter s'est réjoui de l'élection de Jean-Marc Thévenaz, PDG d'EasyJet Switzerland, au poste de nouveau vice-président.* (Hansjörg Bürgi)



Da Matthias Suhr im April als Direktor des EuroAirports pensioniert wurde, trat er auch als AEROSUISSE-Vizepräsident zurück. | *Matthias Suhr ayant pris sa retraite en avril en tant que directeur de l'EuroAirport, il a également démissionné de son poste de vice-président d'AEROSUISSE.* (Hansjörg Bürgi)



Auf der Führung durch die LAT-Hallen kamen die Mitglieder auch mit einem Rettungsfloss in Berührung. | *Au cours de la visite guidée des halls LAT, les membres ont également pu découvrir un radeau de sauvetage.* (Hansjörg Bürgi)



Die Generalversammlung 2025 fand bei Lufthansa Aviation Training (LAT) in Opfikon statt, im Zentrum des Interesses stand der neue A350-Simulator. | *L'assemblée générale 2025 s'est tenue chez Lufthansa Aviation Training (LAT) à Opfikon, où le nouveau simulateur A350 était au centre de l'attention.* (Hansjörg Bürgi)



BAZL-Direktor Christian Hegner im Gespräch mit Swiss-COO Oliver Buchhofer. | *Christian Hegner, directeur de l'OFAC, en conversation avec Oliver Buchhofer, COO de Swiss.* (Hansjörg Bürgi)



Public-Affairs-Fachleute unter sich: Andrew Karim (Flughafen Zürich) und Laura Glaninger (Swiss). | *Entre professionnels des affaires publiques: Andrew Karim (Aéroport de Zurich) et Laura Glaninger (Swiss).* (Hansjörg Bürgi)



Von Skyguide nahmen auch Antoinette Feh Widmer und Peter Dietrich an der Generalversammlung teil. | *Antoinette Feh Widmer et Peter Dietrich, de Skyguide, ont également participé à l'assemblée générale.* (Hansjörg Bürgi)



LAT Switzerland betreibt in Opfikon die grösste Schweizer Luftfahrtbildungsstätte für Cockpit- und Kabinencrews. | *LAT Switzerland exploite à Opfikon le plus grand centre suisse de formation aéronautique pour les équipages de cockpit et de cabine.* (Hansjörg Bürgi)

# Vorstand | Le comité de direction

## Ausschuss | Comité exécutif



**Thomas Hurter**  
Nationalrat,  
Präsident



**Jean-Marc Thévenaz**  
CEO EasyJet  
Switzerland SA,  
Vizepräsident  
Vice-président



**Balz Albertin**  
Geschäftsführer  
Schweiz.  
Verband flug-  
technischer  
Betriebe



**Alex Bristol**  
CEO Skyguide  
(bis Oktober  
2025)



**Oliver Buchhofer**  
COO Swiss  
International  
Air Lines Ltd.



**Matthias Suhr**  
Direktor  
EuroAirport  
(bis März 2025)



**Tobias Markert**  
Direktor  
EuroAirport  
(ab April 2025)



**Div. Peter Merz**  
Kommandant  
Luftwaffe (bis  
September 2025,  
ab Nov. 2025:  
CEO Skyguide)\*



**Div. Christian Opliger**  
Kommandant  
Luftwaffe (ab  
Oktober 2025)\*



**Helene Niedhart**  
CEO Cat  
Aviation AG,  
SBAA



**Gilles Rüfenacht**  
Directeur Genève  
Aéroport (bis  
Oktober 2025)



**Jean-François de Saussure**  
Directeur Genève  
Aéroport  
(ab November  
2025)\*



**Stefan Tschudin**  
COO Flughafen  
Zürich AG



**Philip Kristensen**  
Geschäftsführer

\*an GV 2026 noch zu bestätigen | À confirmer lors de l'AG 2026

## Vorstand | Comité de direction



**Stefan Becker**  
Leiter Unternehm-  
ensentwicklung  
Rega



**Renato Belloli**  
CEO Heli  
Rezia SA



**Christian Boppert**  
Direktor Schwei-  
zerischer Hänge-  
gleiter-Verband



**Patrick Frey**  
Practice Leader  
Aviation  
KESSLER & CO  
AG



**Dr. Peter Guggenbach**  
Chief Growth  
Officer  
SWISSto12



**Andreas Keller**  
Managing Direc-  
tor Switzerland &  
France Swissport



**Davide Pedrioli**  
CEO Lugano  
Airport



**Chris Rambousek**  
Director Program  
Management  
Pilatus Flugzeug-  
werke AG



**Andreas Schürer**  
Geschäftsführer  
Aviationsuisse



**Niclas von Planta**  
VP Flight  
Services Jet  
Aviation AG



**Matthias Zoller**  
Generalsekretär  
SWISS ASD



**Gerry Zurmühle**  
Präsident IG  
Air Cargo  
Switzerland

## Gäste im Vorstand | Invités au comité de direction



**Dr. Peter Wild**  
Kommission K-BFI



**Dr. Beat Hedinger**  
Kommission K-BFI



**Christoph Regli**  
Kommission K-BFI



**Hansjörg Bürgi**  
Kommunikation



**Paul Kurrus**



**Dr. Pierre Moreillon**

## Ehrenpräsidenten | Présidents d'honneur

# Organigramm | Organigramme

## Generalversammlung Assemblée générale

### Kommissionen Commissions

**Dr. Dieter Neupert**

Rechtskonsulent  
Consultant juridique

**Dr. Peter Wild  
Dr. Beat Hedinger  
Christoph Regli**

Kommission für Bildung, Forschung  
und Innovation (K-BFI)  
Commission Formation,  
recherche et innovation (C-FRI)

**Patrick Frey**

Kommission Risiko-Management und  
Versicherungen (K-RMV)  
Commission Gestion du risque et  
assurances (C-GRA)

### Vorstand Comité de direction

**Thomas Hurter\***

Präsident | Président

**Jean-Marc Thévenaz\***

Vizepräsident | Vice-président  
kommerzielle Luftfahrt | aviation commerciale

**Balz Albertin\*****Niclas von Planta  
Chris Rambousek**

Hersteller- und Instandhaltungsbetriebe  
avionneurs et entreprises d'entretien

**Stefan Becker**

Rettungsflugwesen | vols de sauvetage

**Christian Boppart**

Hänggleiter | vol libre

**Alex Bristol\*** (bis Oktober 2025)**Peter Merz\*** (ab November 2025)\*\*

Flugsicherung | navigation aérienne

**Oliver Buchhofer\*****Renato Belloli**

Kommerzielle Luftfahrt | aviation commerciale

**Patrick Frey**

Risikomanagement und Versicherungen |  
gestion du risque et assurances

**Dr. Peter Guggenbach**

Raumfahrt | aérospatiale

**Andreas Keller**

Abfertigungsgesellschaften | sociétés d'assistance au sol

**Div. Peter Merz\*** (bis September 2025)**Div. Christian Oppliger\*** (ab Oktober 2025)\*\*

Luftwaffe | Forces aériennes

**Helene Niedhart\***

Business Aviation | aviation d'affaires

**Davide Pedrioli**

Region Südschweiz | région méridionale

**Andreas Schürer**

Luftfahrtnutzer | utilisateurs du transport aérien

**Stefan Tschudin\*****Gilles Rüfenacht** (bis Oktober 2025)**Jean-François de Saussure**

(ab November 2025)\*\*

**Matthias Suhr\*** (bis März 2025)**Tobias Markert\*** (ab April 2025)

Flughäfen | aéroports

**Matthias Zoller**

Industrie | industrie

**Gerry Zurmühle**

Luftfracht | fret aérien

### Geschäftsführer Directeur

**Philip Kristensen\***

### Kommunikation Communication

**Hansjörg Bürgi**
























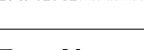



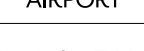



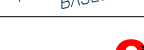














\*Diese Vorstandsmitglieder gehören auch dem Ausschuss an.

\*Ces membres du comité de direction font également partie du comité exécutif.

















































\*\*an GV 2026 noch zu bestätigen

\*\*À confirmer lors de l'AG 2026














# Mitglieder | Les membres

 <b>2ASSISTU</b> care. train. prevent.	2assistU AG, Brugg AG	 <b>Cessna Beechcraft</b> BY TEXTRON AVIATION	Cessna Zurich Citation Service Center GmbH, Zürich-Flughafen
 <b>acr</b> Zürcherland	ACR Switzerland, Zug	 <b>CGS</b> Zürich • Genève • Basel	CGS Corporate Group Service AG, Zürich-Flughafen
 <b>Aéroport de Neuchâtel SA</b>	Aéroport de Neuchâtel SA, Colombier	 <b>CLEMESSY</b>	Clemessy Switzerland AG, Basel
 <b>sion airport</b> VALAIS ROMANDE	Aéroport de Sion, Sion	 <b>CLIN D'AILES</b> Musée de l'Aviation Militaire de Payerne	Clin d'Ailes - Musée de l'Aviation Militaire de Payerne, Payerne
 <b>Les Eplatures</b> Aéroport Airport Flughafen	Aéroport Régional Les Eplatures SA, La Chaux-de-Fonds	 <b>CUSTODIO</b> Airport Security Solutions	Custodio AG, Zürich-Flughafen
 <b>Aéroport Région Lausannoise La Blécherette SA</b>	Aéroport Région Lausannoise La Blécherette SA, Lausanne	 <b>ddpConcepts</b>	ddpConcepts GmbH, Ennetbürgen
 <b>Aero Visto GROUP</b> Best in customer experience.	AeroVisto Group, Staad	 <b>dnata</b>	dnata Switzerland AG, Zürich-Flughafen
 <b>Air-Espace Flight Academy</b>	Air-Espace Flight Academy, Colombier	 <b>DUFREY</b>	Dufrey International AG, Basel
 <b>AAS</b> Airline Assistance Switzerland	Airline Assistance Switzerland AG, Zürich-Flughafen	 <b>easyJet</b>	easyJet Switzerland SA, Genève-Aéroport
 <b>AIRPORT-BUOCHS AG</b> Zentralschweiz LSZC	AIRPORT BUOCHS AG, Buochs	 <b>ECOLE DE PARACHUTISME</b> DE CHÂTEAU-D'OEX	Ecole de Parachutisme de Château-d'Oex Sàrl, Château-d'Oex
 <b>airservicebasel</b>	Air Service Basel GmbH, Basel-Flughafen	 <b>Engadin Airport</b> Samedan	Engadin Airport AG, Samedan
 <b>ALBINATI</b> AERONAUTICS	Albinati Aeronautics SA, Genève-Aéroport	 <b>eraneos</b>	Eraneos Switzerland AG, Zürich
 <b>ALLJETS</b> AVIATION EXPERTISE	AllJets AG, Kloten	 <b>ERMINI</b>   Attorney-at-law Rechtsanwalt	Ermini AG, Zürich
 <b>AMAC AEROSPACE</b>	AMAC Aerospace Switzerland AG, Basel	 <b>EuroAirport</b> BASEL MULHOUSE FREIBURG	EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg
 <b>AVENERGY</b> SUISSE	Avenergy Suisse, Zürich	 <b>BERN AIRPORT</b>	Flughafen Bern AG, Belp
 <b>Aviation by Brandt GmbH</b>	Aviation by Brandt GmbH, Sarnen	 <b>Flughafen Zürich</b>	Flughafen Zürich AG, Zürich-Flughafen
 <b>aviation suisse</b> Verband für die Schweizer Luftfahrt Associazione per l'Aviazione svizzera Associazione per l'Aviazione svizzera	Aviationsuisse, Zürich	 <b>FLUGSCHULE</b> BASEL	Flugschule Basel AG, Basel-Flughafen
 <b>SkyNews.ch</b>	Aviation Media AG, Erstfeld	 <b>FLUGSCHULE EICHENBERGER AG</b>	Flugschule Eichenberger AG, Buttwil
 <b>AvisSwiss</b>	AviSwiss GmbH, Zollikon	 <b>g-unlimited</b>	g-unlimited GmbH, Neftenbach
 <b>beyond gravity</b>	Beyond Gravity, Zürich	 <b>General Aviation Genossenschaft Basel</b>	General Aviation Genossenschaft Basel, Basel-Flughafen
 <b>Board of Airline Representatives in Switzerland</b>	Board of Airline Representatives in Switzerland B.A.R., Zürich-Flughafen	 <b>GENÈVE</b> AÉROPORT	Genève Aéroport
 <b>BTEE SA</b>	BTEE SA Environnement - Sécurité - Aéroportuaire/ AIRTRACE, Genève	 <b>GLOBAL</b> AEROSPACE	Global Aerospace Underwriting Managers Ltd. Zurich Branch, Zürich
 <b>cargologic</b>	Cargologic AG, Zürich-Flughafen	 <b>growing</b> airlines solutions	groWing of Switzerland GmbH, Hünenberg
 <b>CAT AVIATION</b>	Cat Aviation AG, Zürich-Flughafen	 <b>helvetic</b> airways	Helvetic Airways AG, Wilen SZ

# Mitglieder | Les membres

	Horizon Swiss Flight Academy Ltd., Kloten		Regionalflygplatz Jura-Grenchen AG, Grenchen
	IG Air Cargo Switzerland, Zürich-Flughafen		RUAG AG, Emmen
	IG Berner Luftverkehr, Bern		SASPA Swiss Aviation Services Providers Association, Zürich
	IG Flughafen Zürich, Zürich-Flughafen		Schellenberg Wittmer SA, Genève
	IG EUROAIRPORT, Basel		Schweizer Luftwaffe, Bern
	Ingold Aviation LLC, Zürich		Schweiz. Gletscherpiloten-Vereinigung SGPV - Association suisse des pilotes de glaciers ASPG, Luzern
	ISS Facility Services AG, Zürich-Flughafen		Schweiz. Hängegleiter-Verband - Fédération Suisse de Vol Libre, Zürich
	Japat AG, Basel		Schweiz. Helikopterverband SHeV, Luzern Fédération suisse des hélicoptères, Luzern
	Jet Aviation AG, Basel		Schweiz. Verband flugtechnischer Betriebe - Association suisse des entreprises aérotechniques, Basel
	Jetcraft Switzerland GmbH, Zürich-Flughafen		Schweizerischer Verband Ziviler Drohnen, Würenlos
	KESSLER & CO AG, Zürich		Schweiz. Vereinigung für Flugwissenschaften - Association suisse des sciences aérotechniques, Zürich
	Kopter Group AG, Mollis		ShAir AG, Zürich
	Legendair Ltd., Beinwil am See		Skyguide, Schweizerische AG für zivile und militärische Flugsicherung, Genf
	Lightwing Aircraft AG, Stans		skyjet AG, Kägiswil
	Lufthansa Aviation Training Switzerland AG, Opfikon		Slot Coordination Switzerland, Zürich-Flughafen
	Lugano Airport, Agno		Spaceangels Consulting GmbH, Vaduz
	Mecaplex AG, Grenchen		Speedwings Business SA, Payerne
	Meyer Legal, Genève		Swissmem SSIG Swiss Space Industries Group, Zürich
	Motorfluggruppe Thurgau, Lommis		SWISSSto12, Lausanne
	Motorflug-Veteranen des AeCS - Vétérans du vol à moteur de l'AéCS, Luzern		swiss aeropole SA, Payerne
	Pilatus-Flugzeugwerke AG, Stans		SWISS ASD The Aeronautics, Security and Defence Division of Swissmem, Zürich
	Protectas Aviation Security AG, Zürich-Flughafen		Swiss Business Aviation Association SBAA, Zürich-Flughafen
	Proventavia LLC, Schindellegi		Swiss Flight Services SA, Colombier
	Rega, Schweiz. Rettungsflugwacht, Zürich-Flughafen		Swiss International Air Lines AG, Kloten

# Mitglieder | Les membres

 <b>SHA</b>	Swiss Helicopter Association, Bern	<b>Einzelmitglieder   Membres physiques</b>	
 <b>swissport</b>	Swissport International AG, Zürich-Flughafen		
 <b>PSA</b>	Swiss PSA, Swiss Pilot School Association		
 <b>PARTNER</b>	Swiss Quality Broker Partner AG, Sargans		
 <b>Synhelion</b>	Synhelion AG, Zürich		
 <b>TEKO</b>	TEKO Schweizerische Fachschule, Luzern		
 <b>THOMMEN</b>	Thommen Aircraft Equipment AG, Muttenz		
 <b>Vebego</b>	Vebego AG, Zürich	<b>Fördermitglieder   Membre de soutiens</b>	
 <b>FLIEGER-FLAB-MUSEUM</b>	Verein der Freunde der Schweizerischen Luftwaffe, Dübendorf		
 <b>verkehrshaus</b>	Verkehrshaus der Schweiz, Luzern		 Berufsbildungsforum Zürcher Unterland-Flughafen
 <b>ZIMEX</b>	Zimex Aviation Ltd., Glattbrugg		Bruno Dobler, Andermatt
 <b>ZURICH</b>	Zürich Versicherungsgesellschaft, Zürich		Martin Kellerhals, Winterthur
		Heinz Wipf, Zürich	

# Stimmen | Échos

«Die Schweiz soll vernetzt bleiben – konkurrenzfähig, zuverlässig und zukunftsfähig. Dafür braucht es eine starke Luftfahrt mit verlässlichen Rahmenbedingungen und pragmatischen Lösungen, erarbeitet im Dialog zwischen Politik, Verwaltung und Branche. Dazu leistet die AEROSUISSE einen wichtigen Beitrag.»

**Regine Sauter, Nationalrätin, Präsidentin Aviatisuisse**

«La Suisse doit rester interconnectée: compétitive, fiable et tournée vers l'avenir. Pour cela, elle doit disposer d'un système de transport aérien performant, de conditions-cadres favorables et de solutions pragmatiques, fruits d'un dialogue étroit entre les responsables politiques, l'administration et les acteurs du secteur. AEROSUISSE apporte à cet égard une contribution essentielle.»

**Regine Sauter, conseillère nationale, présidente d'Aviatisuisse**

«L'aviation soutient des milliers d'emplois qualifiés. Dans un pays à l'économie très ouverte comme la Suisse, une bonne connectivité est une condition de l'attractivité. Alors que la concurrence internationale se durcit, veillons à nos atouts. La transition climatique doit se faire à un rythme soutenu mais avec réalisme. Les mots-clé: innovation, durabilité, efficacité, sécurité.»

**Damien Cottier, Conseiller national, Président du Groupe libéral-radical (RL) de l'Assemblée fédérale**

«Die Luftfahrt sichert Tausende von qualifizierten Arbeitsplätzen. In einem wirtschaftlich sehr offenen Land wie der Schweiz ist eine gute Anbindung eine Voraussetzung für die Attraktivität. Angesichts des verschärften internationalen Wettbewerbs müssen wir unsere Stärken pflegen. Der Klimawandel muss zügig, aber realistisch angegangen werden. Die Schlüsselwörter lauten: Innovation, Nachhaltigkeit, Effizienz, Sicherheit.»

**Damien Cottier, Nationalrat, Präsident der Freisinnig-Demokratischen Fraktion (FDP) der Bundesversammlung**

«Il settore aeronautico e aerospaziale è essenziale per tutte le regioni della Svizzera. Oltre a garantire mobilità e collegamenti con il resto del mondo, contribuisce in modo determinante allo sviluppo industriale e tecnologico, rafforzando l'innovazione e la competitività del Paese.»

**Alex Farinelli, Consigliere nazionale ticinese**

«Die Luft- und Raumfahrtindustrie ist für alle Regionen der Schweiz von zentraler Bedeutung. Sie gewährleistet nicht nur Mobilität und Verbindungen mit dem Rest der Welt, sondern leistet auch einen entscheidenden Beitrag zur industriellen und technologischen Entwicklung und stärkt damit die Innovationskraft und Wettbewerbsfähigkeit des Landes.»

**Alex Farinelli, Tessiner Nationalrat**

«Genève bénéficie d'un aéroport performant et très bien connecté à l'international, un atout essentiel pour Genève et le bassin lémanique. Les organisations internationales qui y sont établies – ce que l'on appelle la <Genève internationale> – et leur personnel en sont des utilisateurs réguliers. Grâce aux excellentes liaisons internationales, ces organisations peuvent remplir leur mission principale: celle de promouvoir la stabilité et la sécurité internationale. Or, ces conditions sont elles-mêmes indispensables au bon fonctionnement du trafic aérien. Il s'agit là d'une dynamique gagnant-gagnant et nous avons tout intérêt à la préserver.»

**Ambassadeur Jürg Lauber, Représentant permanent de la Suisse auprès de l'Office des Nations Unies et d'autres organisations internationales à Genève**

«Genf verfügt über einen leistungsstarken Flughafen mit sehr guten internationalen Verbindungen, was für Genf und die Genferseeregion ein wesentlicher Vorteil ist. Die dort ansässigen internationalen Organisationen – das sogenannte „internationale Genf“ – und ihre Mitarbeiter sind regelmässige Nutzer dieses Flughafens. Dank der ausgezeichneten internationalen Verbindungen können diese Organisationen ihre Hauptaufgabe erfüllen: die Förderung der internationalen Stabilität und Sicherheit. Diese Bedingungen sind jedoch selbst für das reibungslose Funktionieren des Luftverkehrs unerlässlich. Es handelt sich um eine Win-win-Situation, an deren Erhalt wir alle ein Interesse haben.»

**Botschafter Jürg Lauber, Ständiger Vertreter der Schweiz bei den Vereinten Nationen und anderen internationalen Organisationen in Genf**





AERO  SUISSE

Dachverband der schweizerischen  
Luft- und Raumfahrt  
Kapellenstrasse 14  
Postfach  
3001 Bern

Fédération faitière de l'aéronautique  
et de l'aérospatiale suisses  
Kapellenstrasse 14  
Case postale  
3001 Berne

Tel. +41 (0)58 796 98 90  
E-Mail: [info@aerosuisse.ch](mailto:info@aerosuisse.ch)  
[www.aerosuisse.ch](http://www.aerosuisse.ch)