

Fliegen wird teurer

Drastische Gebührenerhöhungen für Sicherheitsaufsicht

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt greift Piloten, Mechanikern, Flugveranstaltern und Flugbetrieben tiefer in die Tasche. Vier Millionen Franken jährlich soll die neue ab Januar 2008 geltende Gebührenordnung einbringen. Das Amt finanziert damit zwanzig neue Stellen.

ege. «Würde die Gebührenerhöhung auf sämtliche Flugpassagiere umgerechnet, ergäbe dies eine Verteuerung von weniger als 10 Rappen pro Flug», schrieb das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) Ende September bei der Ankündigung der höheren Gebühren für seine Aufsichtstätigkeit. Der Vergleich ist schief und ganz offensichtlich der Versuch, eine einschneidende Massnahme kleinzureden. Um Flugpassagiere geht es kaum, getroffen wird die Basis der Fliegerei. Zur Kasse kommen in erster Linie die Allgemeine Luftfahrt, Flugzeughalter, Wartungsbetriebe, der Flugsport und der dringend benötigte Pilotennachwuchs. Die Luftfahrt-Verbände sehen in der neuen Gebührenordnung denn auch einen Widerspruch zum Luftfahrtpolitischen Bericht, in welchem sich der Bundesrat für eine attraktive, wettbewerbsfähige Schweizer Luftfahrt ausspricht. Tatsächlich sind allein schon die finanziellen Hürden zum Einstieg in die Fliegerei kaum vereinbar mit den Grundsätzen des Luftfahrtberichts.

Abschrecken statt motivieren

Privatpiloten zahlen neu für die theoretische Prüfung 200 Franken (bisher 115 Franken), für die fliegerische Prüfung auf Kleinflugzeugen 350 Franken (bisher 175 Franken). Berufspiloten kostet die Theorieprüfung mit 400 Franken gut drei Mal so viel wie zuvor. Die Linienpiloten kommen mit einer Erhöhung für die Theorieprüfung um 33 Prozent auf 800 Franken relativ gnädig weg.

Für Flugveranstaltungen erhebt das Bazl eine Grundgebühr von 750 Franken. Für die Bearbeitung des Gesuchs und die Überwachung der Veranstaltung ist die Skala je nach Zeitaufwand offen bis zu 40 000 Franken. Bisher waren für den ersten Tag 605 Franken erhoben worden, 275 Franken für jeden weiteren Tag. Die Bewilligung für den Betrieb eines Luftfahrtunternehmens (Air Operator Certificate) kann je nach Aufwand von 600 bis 250 000 Franken kosten. Bei der Zulassung einer Motorflugschule reicht der Gebühren-

rahmen von 1000 bis 20 000 Franken.

Zum Entwurf der neuen Gebührenverordnung hatten die Hauptakteure der Schweizer Luftfahrt Stellung genommen, so die Verbände Aerosuisse und Aeroclub, der Schweizer Flugplatzverein und die Vereinigung der internationalen Flugplätze der Schweiz (SIAA), die Vereinigung der Piloten und Flugzeughalter (AOPA), der Schweizerische Verband Flugtechnischer Betriebe, der Hängegleiter-Verband, die Flugesellschaften Swiss und Hello, die Flughäfen Zürich und Basel sowie das Flugsicherungsunternehmen Skyguide. Die in der Vernehmlassung eingebrachten Änderungsvorschläge sind jedoch kaum berücksichtigt worden.

Kritik erntete die Höhe der Gebühren. Im Vergleich zu anderen Transportarten, insbesondere dem Landtransport, seien sie viel zu hoch. Die Differenz lasse sich nicht rechtfertigen. Weiter fehle dem ganzen Werk die Transparenz. Die Spannweiten der Gebührenrahmen und der Stundenansätze machten es sehr schwierig, die zu zahlende Gebühr im Voraus zu berechnen.

Mehr Arbeitsstellen – mehr Sicherheit?

Das Bazl verteidigt die neuen Gebühren mit dem Argument, schon länger keine Anpassungen mehr vorgenommen zu haben. Im Vergleich zu den Tarifen der EASA, der europäischen Sicherheitsagentur, liege die Schweiz tief. Auch sei es eine Vorgabe der Politik, dass die 20 neuen Stellen haushaltsneutral bleiben müssten. Mit den erwarteten Einnahmen von vier Millionen Franken könne dies erreicht werden. Zur Erfüllung seiner Aufgaben hat das Bazl bereits 60 neue Stellen erhalten und besetzt. Den 20 Stellen, die nun über die höheren Gebühren finanziert und demnächst ausgeschrieben werden sollen, folgen 24 weitere Stellen. Diese Finanzierung soll über eine Gesetz-



zesänderung ermöglicht werden. Laut dem Luftamt ist der Bedarf für noch mehr Personal unbestritten. Kritische Stimmen aus der Industrie über den wachsenden Aufwand bei der Aufsichtstätigkeit – immer unter dem Titel «Sicherheit» – sind indessen nicht zu überhören. Die zunehmende Regeldichte, das Mehr an Administration und Vorschriften bedeute nicht zwingend eine Verbesserung der operationellen Sicherheit, stellen namhafte Akteure der Luftfahrt fest.

INHALT

Flat-Rate-Tax für kleine Kantone

Der Finanzdirektor Obwaldens erklärt im Interview, weshalb die Flat-Rate-Tax in grösseren Kantonen schwer zu realisieren ist. **16**

Maurer präzisiert Oppositionsrolle

Steuern, Sicherheit, Sozialwerke und Energie sollen die Kernthemen einer oppositionellen SVP sein, schreibt Parteipräsident Ueli Maurer. **17**