

EASA und Bazl in der Kritik

Allgemeine Luftfahrt wehrt sich gegen Überregulierung

Aus der Sicht der Schweizer Regionalflughäfen und des Privatluftverkehrs hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt das Mass bei der Regulierung verloren. Das Amt steht zwischen mehreren Fronten.

Esther Geiger · Der Unmut gärt schon länger. Die verschiedenen Akteure in der Schweizer allgemeinen Luftfahrt und in der Leichtaviatik sehen ihre Existenz durch eine wachsende Flut europäischer Vorschriften, die hohe Kosten verursachen und kaum zu höherer Flugsicherheit beitragen, in Frage gestellt. Auf Initiative der Aerosuisse, des Dachverbands der schweizerischen Luft- und Raumfahrt, hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) Vertreter der Branche zu einer Aussprache eingeladen. Bazl-Direktor Peter Müller stellte zu Beginn des Treffens fest, dass ein Sicherheitsproblem entstehe, wenn das regulatorische Werk der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) auf so wenig Akzeptanz stosse. Es gehe bei diesem Forum darum, das regulatorische Umfeld zu verstehen und das Potenzial für Änderungen auszuloten, Unabänderliches aber auch zu akzeptieren. Den Vorwurf, das Bazl setze die EASA-Verordnungen in vorausseilendem Gehorsam um, wies Müller von sich. Er stimmte jedoch zu, dass sich die hektische Kadenz immer neuer Erlasse aus Köln nachteilig auswirke. Hier sei ein Marschhalt geboten.

Der Leiter «Recht und Internationales» beim Bazl skizzierte das komplizierte Geflecht innerhalb der EASA und ihrer Entscheidungsgremien. Die Mitwirkung der Schweiz in den europäischen Ausschüssen habe sich bewährt. Grundsätzlich bestehe jedoch kein Raum für Schweizer Sonderlösungen.

«Die Dampfwalze rollt unerbittlich auf uns zu», erklärte der Referent und gab auch zu bedenken, dass die Schweizer Luftfahrt im eigenen Interesse um die EASA nicht herumkomme.

Der Leiter «Sicherheit Flugtechnik» im Bazl betonte, dass nur eine umfassende Zusammenarbeit unter Experten gute Resultate bringen könne. Das gesamteuropäische Regelwerk schaffe einheitliche Standards auf einem hohen Sicherheitsniveau, gegenseitige Anerkennung von Ausweisen und Zertifikaten, was die Mobilität von Personen, Produkten und Dienstleistungen erleichtere. Nachteile seien der Perfektionismus und die teilweise überspitzte Regulierung im Detail, die Last der Gebühren und der kleine Spielraum für nationale Gegebenheiten.

Der Schweizerische Verband Flugtechnischer Betriebe (SVFB) stellt eine sehr restriktive Auslegung der EU-Regelwerke in der Schweiz fest. Die meisten Verordnungen würden für Grossbetriebe ausgearbeitet, gälten aber auch für die kleinen Wartungsbetriebe. So sei das Personal vermehrt mit dem Ausfüllen von Formularen beschäftigt und fehle dadurch in der Werkstatt. Sicherheit werde jedoch im Betrieb produziert und nicht auf dem Papier.

Mehr Aufwand ohne Mehrwert beklagen auch die Flugplätze. Die General Aviation müsse sich Regeln unterziehen, die nicht für diese Sparte gemacht worden seien. Werde den Akteuren die Eigenverantwortung zunehmend entzogen, so sinke auch die Motivation für

gute Leistung. Scharf kritisierten die Verbände die erhöhten Aufsichtsgebühren. Das Bazl machte hier geltend, das Parlament habe vom Amt verlangt, seinen Kostendeckungsgrad zu verbessern. Mehrfach wurde gefordert, der Staat habe die Kosten für hoheitliche Sicherheitsmassnahmen zu übernehmen, wel-



che er der Industrie auferlege. Der Delegierte des Verwaltungsrats des Flughafens Bern forderte Verwaltung und Politik dazu auf, bei der Gesetzgebung im Bereich Luftfahrt auch den Grundsatz der Gleichbehandlung der verschiedenen Verkehrsträger anzuwenden.

Das Bazl will den Dialog mit der General Aviation weiterführen. Peter Müller stellte in Aussicht, bis Mitte Februar Vorschläge zu unterbreiten, welche Themen man zur Entspannung der Lage als erste angehen will.