

Gebühren, die weh tun

Seit Januar 2008 ist die neue Gebührenverordnung des BAZL in Kraft – trotz Widerstand aus Luftfahrtkreisen. Die Erhöhungen der Gebühren sind massiv und treffen die Leichtaviatik empfindlich. Mit den Einnahmen finanziert das BAZL neue Stellen. Doch der Unmut nimmt zu.

Text: **Jürg Wyss**

Die Medienmitteilung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt erfolgte am 30. Mai 2007. Darin stand unter anderem: «Das Bundesamt für Zivilluftfahrt erhält mehr Personal. Der Bundesrat hat das UVEK beauftragt, eine Anpassung der Gebühren des BAZL vorzubereiten. Damit können vorerst mindestens 16 Stellen geschaffen werden. Der dringende Personalbedarf für die immer komplexere und aufwendigere Aufsicht über die Schweizer Zivilluftfahrt lässt sich damit fürs Erste abdecken. Durch die Anpassungen bei den Gebühren des BAZL bleibt der Ausbau ohne Auswirkungen auf den Bundeshaushalt.»

Keine Auswirkungen auf den Bundeshaushalt: ein Fakt – für die Betroffenen indes kaum ein Trost. Denn was damals angekündigt wurde, ist mittlerweile eingetroffen: Die Gebühren wurden auf den 1. Januar 2008 erhöht – und treffen seitdem diejenigen, die sie bezahlen müssen, mit aller Härte, wie erste Reaktionen zeigen.

Erhöhung des Kostendeckungsgrades

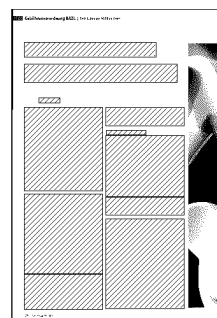
Ausgangspunkt für die Neuregelung der Gebühren des Amtes sei ein klarer politischer Auftrag gewesen, erklärt das BAZL in einem Papier vom 10. Januar 2008, worin es die Gründe für die neue Gebührenverordnung darlegt. Bereits 2003/04 hätten Bundesrat und Eidgenössisches Parlament das BAZL angehalten, im Rahmen einer Reorganisation und der ausgebauten Sicherheitsaufsicht die Gebühreneinnahmen zu steigern und so den Kostendeckungsgrad von heute tiefen 12 Prozent auf 15 Prozent zu erhöhen, dies innerhalb der Legislaturperiode 2008/2011. Verursacherprinzip laute die Devise: Der Bund verfolge das Ziel, Leistungen des Staates in stärkerem Masse durch diejenigen finanzieren zu lassen, welche die Leistungen in Anspruch nähmen. Dies entlaste die Allgemeinheit und damit den Steuerzahler, welcher die nicht gedeckten Kosten für die Aufsicht über die Luftfahrt

decken müsse, ohne einen unmittelbaren direkten Nutzen davon zu haben.

So wurde die alte Gebührenverordnung des BAZL (VGZ, SR 748.112.11) in der Folge totalrevidiert, es entstand die neue Verordnung über die Gebühren des BAZL (GebV-BAZL), verbunden mit einem Wechsel von pauschalen Gebühren zu Gebühren nach Zeitaufwand. «Gebühren nach Aufwand sind gerechter und ausgewogener als Pauschalgebühren, entsprechen sie doch den tatsächlich durch das BAZL erbrachten Leistungen in der Aufsicht über die Schweizer Zivilluftfahrt», heisst es weiter in der Begründung des BAZL.

«Unangemessen hoch»

Im Februar 2007 hat das Bundesamt einen Entwurf an die von der neuen Gebührenverordnung betroffenen Kreise der Luftfahrt gesandt und sie im Rahmen einer Anhörung zu einer Stellungnahme eingeladen. Auch der Aero-Club der Schweiz gehörte zu den insgesamt 42 angeschriebenen Organisationen. Im Mai hatte der Dachverband der Leichtaviatik in einem vierseitigen Schreiben an das BAZL Stellung bezogen, ebenso wie elf weitere bedeutende Organisationen. Der Tenor war einheitlich: unisono wurde die Höhe der neu festgelegten Gebühren kritisiert. Von «zu hoch», «unangemessen hoch» bis zu «nicht im Verhältnis zum Aufwand» lauteten die Bemerkungen, und es ging sogar soweit, dass der vorliegende Entwurf abgelehnt



wurde verbunden mit dem Antrag, diesen nochmals zu überarbeiten. Eine offizielle Antwort auf ihre Stellungnahmen erhielten die Organisationen nicht. Bis am 28. September 2007.

Bundesratsentscheid

An diesem Tag publizierte das BAZL eine Medienmitteilung und teilte darin mit, dass der Bundesrat die revidierte Verordnung über die Gebühren des BAZL genehmigt habe und diese ab 1. Januar 2008 gelten würde. Das Amt rechne mit jährlichen Mehreinnahmen von rund vier Millionen Franken, was den Kostendeckungsgrad von heute 10 Prozent auf neu 13 Prozent erhöhe. Am Rande sei noch erwähnt, dass die Zahl des heutigen Kostendeckungsgrades in der vorgängig erwähnten Begründung vom 10. Januar 2008 auf 12 Prozent korrigiert wurde.

Somit erfuhren die Organisationen, welche sich zum Entwurf der Gebührenverordnung geäussert hatten, via Medien von deren Genehmigung durch den Bundesrat. Was mit den Stellungnahmen geschah, teilte das BAZL dann kurz vor Weihnachten 2007 mit einem Schreiben an die Organisationen mit. Darin hiess es unter anderem: «...möchten wir Ihnen mitteilen, dass die GebV-BAZL vom Bundesrat am 28. September 2007 angenommen wurde. Sie ist am 13. November 2007 in der amtlichen Sammlung veröffentlicht worden. Das Inkrafttreten ist auf den 1. Januar 2008 festgesetzt.» Das BAZL teilte in diesem Schreiben weiter mit, dass die Kritik an der Höhe der neuen Gebühren das Amt veranlasst habe, die im Entwurf festgelegten Beträge erneut zu überprüfen, vor allem diejenigen, die am meisten beanstandet wurden. Nach einer Neubemessung der Gebühren unter Berücksichtigung der tatsächlichen Leistungen des BAZL seien einige Beträge geändert worden, während andere unverändert blieben. «Aufgrund dieser Überprüfung ist das BAZL heute in der Lage festzustellen, dass die in der GebV-BAZL festgelegten Gebühren in ihrer Höhe angemessen sind und diese, wie von der Eidgenössischen Finanzkontrolle gefordert, den Kostendeckungsgrad des BAZL in einem vernünftigen Ausmass verbessern», kam das Amt zum Schluss.

Bis um mehrere 100 Prozent teurer

Die Art und Weise, wie die Gebührenverordnung eingeführt wurde, löste beim Aero-Club der Schweiz Verwunderung aus. Doch auch die Betroffenen reiben sich die Augen: Denn mit der Inkraftsetzung per 1. Januar dieses Jahres schlägt das neue Gebührenregime mit aller Härte durch. Kostete beispielsweise eine Eintragung eines Luft-

fahrzeuges bis 5,7 Tonnen oder eines einmotorigen Hubschraubers im Luftfahrzeugregister bisher 85 Franken, so sind dafür seit diesem Jahr 400 Franken hinzulegen. Für die Genehmigung eines Instandhaltungsbetriebes werden die Gebühren neu nach Zeitaufwand erhoben, innerhalb der Spanne mit einer Minimalgebühr von 2000 Franken und einer Maximalgebühr von 150000 Franken. Ein Kleinbetrieb bis fünf Personen hatte dafür nach alter Gebührenordnung maximal 2200 Franken zu berappen.

Angehende Privatpiloten müssen ebenfalls tiefer in die Tasche greifen: die Theorieprüfung kostet neu 200 Franken (bisher 115), eine Flugprüfung (Skill Test) für einmotorige Flugzeuge oder Hubschrauber 350 Franken (bisher 175). Eine Bewilligung für eine Aussenlandung zu nicht gewerbsmässigen Zwecken mit einem Helikopter kostete bisher 140 Franken; neu sind dafür 500 Franken hinzublättern. Und wer vor hat, eine öffentliche Flugveranstaltung durchzuführen, kommt wohl ohne kreditgebende Bank oder grosszügigen Sponsor von seiner Idee wieder ab: bisher verlangte das BAZL für den ersten Tag 605 und für jeden weiteren Tag 275 Franken. Heute ist für die Bewilligung einer öffentlichen Flugveranstaltung eine Grundgebühr von 750 Franken zu bezahlen. Und für die Bearbeitung des Gesuchs und die Überwachung der Veranstaltung wird zudem eine Gebühr nach Zeitaufwand erhoben, bis zu einem Höchstbetrag von 40000 Franken (Quelle für diese Vergleiche: VGZ vom 25. September 1989, Stand am 12. Juli 2005, sowie die GebV-BAZL vom 28. September 2007, Stand am 1. Januar 2008).

«Gebühren sind ein Meeting-Killer»

Für die Seaplane Pilots Association Switzerland wurde dies zu viel. Von ursprünglich drei geplanten Wasserflugzeug-Treffen in diesem Jahr wurde nun jenes von Hergiswil im Mai gestrichen – wegen massiver Gebührenerhöhung. «Die neue Gebührenordnung ist ein absoluter Meeting-Killer», stellt Jvan Aeberli, Präsident der SPAS, ernüchtert fest, «es wird sicherlich noch mehr Veranstaltungen geben, die aus diesem Grund abgesagt werden müssen.» Auch Emil Blumer, Präsident des Segelflugverbandes der Schweiz, ist verärgert. «Für ein Segelflugzeug musste der Eigentümer bisher jährlich 225 Franken Aufsichtsgebühr bezahlen. Darin inbegriffen war alle zwei Jahre eine Flugzeugprüfung durch den Kontrolleur seiner Wahl. Mit der neuen Gebührenordnung ergeben sich für denselben Eigentümer folgende Kosten:

a) Aufsichtstätigkeit des BAZL 200 Franken.

- b) Jährliche Lufttüchtigkeitsprüfung 300 bis 2000 Franken, je nach Aufwand des Prüfers, zum Ansatz von 180 Franken pro Stunde.
- c) Prüferbestätigung (ARC) 110 Franken.
- d) Reisekostenpauschale Prüfer 100 Franken.

Im besten Fall ergibt dies mindestens 710 Franken, fast drei Mal mehr als bisher.» Blumer rechnete diesen Betrag auf alle Segelflugzeuge der Schweiz hoch und konstatierte, dass dies einen Mehrbetrag an BAZL-Kosten von mindestens 0,5 Millionen Franken pro Jahr ausmacht. Sein Fazit: «Diese Mehrkosten sind Gebühren, die für den Segelflug absolut keine Verbesserung bezüglich Safety bringen. Diese Gebührenerhöhung ist willkürlich und durch keinen Mehraufwand gerechtfertigt.»

«Getroffen wird die Basis der Fliegerei»

«Fliegen wird teurer», titelte am 28. Dezember letzten Jahres die Neue Zürcher Zeitung. Sie stellte fest, dass mit der neuen Gebührenverordnung in erster Linie die Basis der Fliegerei getroffen werde. Zur Kasse kämen die Allgemeine Luftfahrt, Flugzeughalter, Wartungsbetriebe, der Flugsport und der dringend benötigte Pilotennachwuchs. «Kritische Stimmen aus der Industrie über den wachsenden Aufwand bei der Aufsichtstätigkeit – immer unter dem Titel der Sicherheit – sind indessen nicht zu überhören», hiess es in der NZZ weiter. Die zunehmende Regeldichte, das Mehr an Administration und Vorschriften bedeute nicht zwingend eine Verbesserung der operativen Sicherheit, wie namhafte Akteure der Luftfahrt feststellen würden.

Zu diesen Akteuren gehört auch der Aero-Club der Schweiz. Mit einem Schreiben an die Aerosuisse, unter dessen Dach alle betroffenen Verbände vereint sind, beantragte er kürzlich nach Wegen zu suchen, wie sich die Betroffenen gegen die neue Gebührenverordnung des BAZL zur Wehr setzen können. Der AeCS begründet sein Begehren unter anderem mit der Unverhältnismässigkeit der Erhöhung; diese stehe in keinem Verhältnis zu den Mehrleistungen des BAZL und lasse sich auch nicht durch die Teuerung rechtfertigen. Zudem würden die übermässigen Gebühren die Nachwuchsförderung behindern und zu Annullierungen von Sportveranstaltungen führen.

Gute Zeiten – schlechte Zeiten? Für Sparschweine jedenfalls siehts düster aus. Die neuen Gebühren lassen sie erblassen. Denn nach den Akteuren der Luftfahrt droht auch ihnen nun der Hammer. ◀

