

AEROSUISSE

Dachverband der
schweizerischen
Luftfahrt

Fédération faîtière
de l'aéronautique
suisse

Società principale
dell'aeronautica
svizzera

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Herrn Raymond Cron
Direktor
3003 Bern
(geht per E-Mail, Fax und A-Post)

Bern, 6. Oktober 2006-KH/pa

Sekretariat:
Monbijoustrasse 14
Postfach 5236
CH-3001 Bern
T 031 390 98 90
F 031 390 99 03

aerosuisse@centrepatronal.ch
www.aerosuisse.ch

Finanzierungskonzept für die Flugsicherung in der Schweiz (Bericht zuhanden der KVF-N)

Sehr geehrter Herr Direktor

Wir beziehen uns auf Ihr Zirkular vom 31. August 2006, mit welchem die AERO-SUISSE, das B.A.R. of Switzerland, die Skyguide, Meteoschweiz sowie die Flughafenkantone zum „Konsultationsverfahren“ eingeladen worden sind.

1. Allgemeine Bemerkungen

Wir sind erstaunt über die sehr kurze Frist, die uns zur Stellungnahme in diesem äusserst heiklen Bereich eingeräumt worden ist. Ein Monat ist viel zu kurz, um innerhalb eines Dachverbandes eine konsolidierte Stellungnahme unter den Mitgliedern zu ermöglichen. Auch die vorzeitige Ankündigung einer Vernehmlassung durch das BAZL ändert an dieser Tatsache nichts. Die Kürze der Frist wirkt sich umso gravierender aus, als das BAZL die direkt betroffenen Akteure in der Luftfahrt zum Teil nicht direkt zu einer Stellungnahme eingeladen hat (z.B. die Fluggesellschaften, die Flughäfen bzw. ihre Verbände, GASCO, AOPA, Aero-Club der Schweiz und andere). Obwohl nicht direkt zum Konsultationsverfahren eingeladen, haben verschiedene unter ihnen eine Stellungnahme direkt an das BAZL gesendet, unter Kopie an uns. In Anbetracht der Komplexität und der naturgemäss divergierenden Interessenlage hätten wir es begrüsst, wenn alle Betroffenen in der Luftfahrtgemeinschaft vom BAZL direkt zu einer Stellungnahme eingeladen worden wären.

Erstaunt sind wir auch darüber, dass der Berichtsentwurf - immerhin im Auftrag einer parlamentarischen Kommission erstellt - nur in deutscher Sprache vorliegt. Verschiedene unserer Mitglieder haben sich darüber beklagt. Ein solches Vorgehen ist nicht ganz leicht zu verstehen, insbesondere in einem mehrsprachigen Land, das z.B. mit der Session in Flims seine Solidarität - zu Recht - auch mit Kleinstminderheiten dokumentiert!

Verschiedene statistische Angaben, die im Berichtsentwurf an die KVF-N enthalten sind, sind nicht erklärbar bzw. bedürfen einer Erläuterung. Eine Überprüfung dieser Angaben war in der kurzen Vernehmlassungsfrist nicht möglich.

Im Hinblick auf die teilweise divergierenden Interessen beschränken wir uns nachstehend auf einige grundlegende Feststellungen und Forderungen.

2. Grundsätzliche Überlegungen zur Flugsicherung

Die Flugsicherung ist eine hoheitliche Aufgabe und liegt im öffentlichen Interesse. Die Gebühren der Flugsicherung dürfen die Wettbewerbsfähigkeit der betroffenen Sparten der Luftfahrt weder schwächen, noch deren Überleben gefährden.

In seinem Bericht zur Luftfahrtpolitik der Schweiz hat sich der Bundesrat explizit dazu bekannt, die Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrt nicht nur zu erhalten, sondern auch zu fördern. In der Organisationsverordnung für das UVEK (SR 172.217.1) setzt sich dieses Departement zum Ziel, attraktive Dienstleistungen u.a. im Bereich Verkehr zu erbringen, im Interesse der Bevölkerung und der Wirtschaft.

Die Gestehungskosten der Flugsicherung sind durch geeignete Massnahmen zu senken, ohne dass aber das Sicherheitsniveau negativ beeinflusst wird oder zusätzliche Kosten auf deren Kunden überwälzt werden.

Stossend ist die nach wie vor bestehende Intransparenz der Flugwetterkosten. Die bisher gelieferten Informationen können den Verdacht nicht ausräumen, dass der Luftfahrt Kosten für Dienstleistungen verrechnet werden, von denen andere Kreise profitieren. Wir fordern nicht nur eine glasklare Offenlegung dieser Kosten, sondern auch die Überprüfung der gelieferten Unterlagen durch eine neutrale Instanz. **In diesem Zusammenhang unterstützen wir auch die Forderung von Skyguide, ihren Wetterdatenlieferanten frei auswählen bzw. Preisvergleiche mit anderen Lieferanten anstellen zu können. Zudem ist der Schlussbericht der Cost Allocation Study abzuwarten, bevor Massnahmen beschlossen werden.**

Dass "vor allem der VFR-Verkehr auf hochpräzise Wettermeldungen angewiesen ist" (Kap. 5.2.1), stimmt so nicht: Diese dienen in erster Linie dem IFR-Verkehr.

Im Gegensatz zum IFR- benötigt der VFR-Flugbetrieb der Natur nach keine ATM-Flugsicherheitsdienstleistungen. Man muss deshalb die verschiedenen Dienstleistungen unterscheiden. Die Überwachung und Leitung des VFR-Verkehrs erfolgt vielmehr im Interesse der Sicherheit des IFR. Die von Skyguide erbrachten Leistungen für die VFR-Fliegerei erhöhen deshalb die Sicherheit des IFR-Verkehrs und damit das Sicherheitsniveau eines überragenden Teils der Luftfahrt (namentlich Linie und Charter). Diese Dienstleistungen liegen deshalb nicht nur im öffentlichen Interesse, sondern sind gewissermassen Teil des Service public. Die daraus entstehenden Kostenunterdeckungen müssen unseres Ermessens deshalb vom Bund übernommen werden.

Die „Kostenwahrheit“ kann nicht als Argument gegen diese Forderung verwendet werden, da bei den andern Verkehrsträgern „Bahn“ und „Strasse“ die Infrastruktur- und Verkehrssicherheitskosten ebenfalls weitgehend oder ganz von der öffentlichen Hand getragen werden. Bei der Bahn wird die gesamte Infrastruktur (Schienennetz inkl. Sicherheitsanlagen) vom Bund zur Verfügung gestellt. Beim Strassenverkehr kommt für die Verkehrssicherheit (Polizei, Sicherheitsanlagen, Verkehrskontrollen, Verkehrsplanung und -lenkung) ebenfalls die öffentliche Hand auf (namentlich Kantone und Gemeinden). **Es gibt deshalb keinen Grund, weshalb der Bund im vorliegenden Falle als zuständige öffentlich-rechtliche Körperschaft im Luftverkehr gemäss Art. 28 des Chicago-Abkommens nicht auch im Luftverkehr grundsätzlich die Kosten der Flugsicherung übernehmen und dafür allgemeine Bundesmittel einsetzen sollte.**

Skyguide erbringt im Ausland Flugsicherungsdienstleistungen, für welche sie bisher nicht entschädigt wird. **Wir fordern deshalb, dass diese Kosten entweder von den betroffenen Ländern finanziert werden (z.B. Deutschland im Fall Flughafen Zürich). Solange dies nicht der Fall ist, sind diese Kosten durch den Bund zu tragen. Wir sind der Überzeugung, dass die Flugsicherungsrechnung ausgeglichen wäre, wenn diese Kosten von den entsprechenden Ländern bezahlt würden.**

Nicht nur die Landesflughäfen, sondern auch die Regionalflughäfen und die Flughäfen ohne Linienverkehr sind Infrastrukturanlagen, die letztlich die wirtschaftliche Standortattraktivität der Schweiz entscheidend verbessern. Diverse Studien belegen dies. **Wir sind deshalb der Auffassung, dass ungedeckte Flugsicherungskosten auf allen konzessionierten Flughäfen als Service public betrachtet werden müssen und durch Beiträge des Bundes unter Einsatz von allgemeinen Bundesmitteln und evtl. subsidiär durch einen Teil des Erlöses aus der in der Luftfahrt erhobenen Mineralölsteuer finanziert werden sollen.**

Auf alle Fälle dürfen die zu treffenden Massnahmen zur Deckung der Flugsicherungskosten nicht zu einer wesentlichen Verteuerung der Gebühren für die allgemeine Luftfahrt auf den Flughäfen führen (namentlich Business Aviation und Leichtaviatik). Hierbei ist darauf hinzuweisen, dass beispielsweise eine massiv zusätzliche Belastung der Leichtaviatik auf den Regionalflughäfen zu einem Wegbleiben dieser „Kundensparte“ führen könnte, was unweigerlich weniger Flugsicherungseinnahmen und eine Verteuerung der Benutzungsgebühren der übrigen Benutzer bewirken würde.

3. Bemerkungen zu den Lösungsvarianten

Wir stellen zunächst fest, dass keine der vorgeschlagenen fünf Lösungsvarianten (nachstehend „Varianten“ genannt) alleine angewendet werden kann. Zu akzeptablen Lösungen kann nur eine Kombination führen, zuerst aber müssen die Ursachen der Kostenunterdeckung behoben, nicht entgeltene Dienstleistungen der Skyguide gedeckt sowie die dem „State Mandate“ des Bundes entsprechende finanzielle Bundesbeteiligung festgelegt werden.

Wir sprechen uns für eine nähere Prüfung von Variante 4 aus, allerdings kombiniert mit Variante 2. Der Einbezug von Variante 2 bedeutet aus unserer Sicht, dass in erster Linie zur Finanzierung der Deckungslücken – insbesondere im VFR-Bereich auf Regionalflughäfen – allgemeine Bundesmittel heranzuziehen sind, evtl. subsidiär die Erlöse aus den Mineralölsteuerabgaben der Luftfahrt. Zur Begründung dieser Forderung verweisen wir auf unsere grundsätzlichen Überlegungen unter Punkt 2 hievor.

Die Varianten 1, 3 und 5 lehnen wir kategorisch ab. Variante 5 bringt keinen echten Beitrag und könnte gar zu kontraproduktiven Folgen für gewisse Flugplatzkategorien führen. Variante 3 würde zu sehr hohen Gebühren führen und in der Form einer Pauschalabgabe dem Verursacherprinzip widersprechen. Variante 5 kann solange nicht in Betracht kommen, als die Kostenwahrheit bei anderen Verkehrsträgern, vor allem der Schiene, bei weitem nicht realisiert ist.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und verbleiben

mit freundlichen Grüssen

AEROSUISSE
Dachverband der
schweizerischen Luftfahrt
 Der Sekretär:



K. Howald