

Neuer BAZL-Chef stellte sich zu Fragen zum Gebühren-Kostendruck



Foto Eugen Bürgler

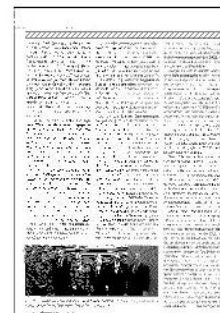
Die Podiumsrunde zum Kostendruck in der Schweizer Luftfahrt (von links): Hansjörg Bürgi, Paul Kurrus, Daniel Weder, Peter Müller, Urs Müller und Thomas Kern.

Unter dem Titel «Schweizer Luftfahrt – wer soll das bezahlen?», diskutierte am 9. Juni am Flughafen Zürich eine hochkarätig besetzte Podiumsrunde. Die organisierenden **Lions Clubs Bülach** und **Glattal** konnten den CEO der Flughafen Zürich AG, **Thomas E. Kern**, Aerosuisse-Präsident und Swiss-Vizepräsident **Paul Kurrus** und den CEO von Skyguide, **Daniel Weder**, gewinnen. Als Vertreter der Behörden konnte Gesprächsleiter **Hansjörg Bürgi** (Vizepräsident des Lions Clubs Bülach) den neuen Direktor des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, **Peter Müller**, zu einem seiner ersten öffentlichen Auftritte in der neuen Funktion begrüßen. **Urs Müller**, Buchser Flugplatzchef und Präsident des Lions Clubs Glattal, führte ins Thema ein.

Thomas E. Kern erläuterte, dass der **Flughafen Zürich** trotz der allgemein angespannten wirtschaftlichen Lage auf einem gesunden finanziellen Fundament stehe. Zwar werde man die für das Jahr 2009 budgetierten Investitionen von rund 300 auf etwa 250 Millionen reduzieren. Es würden aber nur kleinere Ersatzinvestitionen verschoben, die grossen Projekte, insbesondere das neue Dienstleistungszentrum «The Circle at Zurich Airport», seien aber nicht betroffen.

Für Daniel Weder besteht eine der grössten Sorgen für **Skyguide** darin, dass erbrachte Leistungen im Umfang von jährlich rund 65 Millionen Franken nicht abgegolten werden. Ein grosser Teil der ungedeckten Kosten entsteht bei den Dienstleistungen in den Lufträumen über dem benachbarten Ausland. Der Bundesrat habe signalisiert, hier im Rahmen der Revision des Luftfahrtgesetzes Abhilfe schaffen zu wollen. Rund 25 Millionen Franken Defizit fallen bei der Flugsicherung auf den Regionalflughäfen an. Der Skyguide-Chef hofft, dass diese zukünftig zum Teil aus der **Kerosinsteuer** abgegolten werden können, die Zustimmung des Stimmvolkes zu einer entsprechenden Verfassungsänderung vorausgesetzt.

Die Weltwirtschaftskrise geht auch an Skyguide nicht spurlos vorbei, der Transitverkehr über die Schweiz sei beispielsweise um zwölf Prozent zurückgegangen, womit 30 Millionen Franken an Einnahmen verloren gehen. Zudem gerät Skyguide im Zuge der geplanten Reorganisation der europäischen Flugsicherung international in eine Konkurrenzsituation: «Es ist äusserst wichtig, dass sich **Skyguide in Europa richtig positioniert**, denn eine Um-



strukturierung der Lufträume wird kommen», so Daniel Weder. Dabei würden auch verschiedene Szenarien geprüft, die eine Zusammenlegung der Schweizer Flugsicherungszentren oder auch eine engere Zusammenarbeit mit Deutschland und Frankreich vorsehen.

Auf die sehr **kleinen Gewinnmargen** bei gleichzeitig hohem Kapitaleinsatz in der Luftfahrtbranche wies Paul Kurrus hin. Deshalb hätten neue Gebühren oder Abgaben schwerwiegende Konsequenzen. Das sehr gute Jahr 2008 dürfe dabei nicht als Massstab genommen werden, denn «wer 2008 kein Geld verdient hat, hat definitiv keine Daseinsberechtigung.» Zudem seien neue Abgaben im internationalen Umfeld wettbewerbsverzerrend. «Für neue Abgaben besteht kein Grund, da die Luftfahrt im Gegensatz zu anderen Verkehrsträgern ihre Kosten selber trägt und die Aufsicht und die Terrorismusbekämpfung klar hoheitliche Aufgaben sind, für die der Staat aufzukommen hat», so Paul Kurrus weiter.

Der seit fünf Wochen amtierende BAZL-Direktor Peter Müller musste sich angesichts der massiv gestiegenen **BAZL-Gebühren** der Frage stellen, ob das Bundesamt die Schweizer Luftfahrt finanziell gründen wolle. Er gab zu bedenken, dass sein Amt in einem Spannungsfeld zwischen der Bereitstellung günstiger Wettbewerbsbedingungen für die Luftfahrt auf der einen und der Sicherung höchster Sicherheitsstandards auf der anderen Seite stehe, wobei letztere nicht gratis zu haben seien. «Und wir haben einen finanzpolitischen

Diskurs der sagt, das Aviatiksystem soll sich zu einem grösseren Teil selber finanzieren. Es gab Stimmen im Parlament, die forderten, der **Selbstfinanzierungsgrad des BAZL** müsse von rund 15 Prozent auf etwa 30 Prozent erhöht werden», so Peter Müller.

«Gegen die vom Bundesrat vorgeschlagene **Aufsichtsabgabe** für die Luftfahrt aber ist das Aviatiksystem Sturm gelaufen», blickt der neue BAZL-Direktor auf die Vernehmlassung der Revisionsvorlage für das **neue Luftfahrtgesetz** zurück. Diese hatte vorgesehen,

Kosten für die Sicherheitsüberprüfungen und Aufsichtsaufgaben auf die Luftfahrt abzuwälzen und damit rund 20 Millionen Franken einzunehmen. Nun habe der Bundesrat aber angesichts der schwierigen wirtschaftlichen Situation vorgesehen, mit der neuen Gebühr nur die 24 BAZL-Stellen zu finanzieren, die für die geforderten Sicherheitsüberprüfungen notwendig seien und auf die Erhöhung des Kostendeckungsgrades zu verzichten. Mit der neuen Aufsichtsabgabe sollen entsprechend nur fünf statt der geplanten 20 Millionen Franken eingenommen werden.

Peter Müller machte deutlich, dass der politische Druck auf die Luftfahrt, die Kosten für die Aufsichtstätigkeit des Bundes zu einem höheren Grad selber zu übernehmen, kaum nachlassen werde. Paul Kurrus ergänzte, dass dieses Thema nicht ein Problem des BAZL, sondern eine politische Frage sei. Er betonte aber auch, dass zwischen Abgaben, hinter denen eine Dienstleistung stecke, und eigentlichen Steuern unterschieden werde. Die Luftfahrt sei ein **Service Public**, und für den Wirtschaftsstandort Schweiz von grösster Wichtigkeit.

Obwohl hohe Sicherheitsstandards natürlich von allen Podiumsteilnehmern gutgeheissen wurden, äusserte selbst der BAZL-Direktor einige Besorgnis über die enorm gewachsene **Menge von Sicherheitsvorschriften** im internationalen Umfeld: «Wir im BAZL haben zum Teil Mühe, die Tausenden von Seiten an Sicherheitsvorschriften zu verdauen, welche die **EASA** produziert. Luftfahrtbetriebe können die enormen Mengen an Regulationen kaum noch interpretieren und damit wächst die Gefahr, dass die Akzeptanz dieser Vorschriften schwindet. Im negativen Fall sinkt damit sogar der Sicherheitsstandard, weil eine Gleichgültigkeit wächst, die sagt, wir können sowieso nicht mehr alle Vorschriften erfüllen. Zusätzliche Regulierungen sollen also mit Augenmass vorgenommen werden.» Auch international wachse die Erkenntnis, dass ein blindwütiges Erlassen immer neuer Regeln kontraproduktiv sei, so die positive Einschätzung des neuen BAZL-Direktors. *Report Eugen Bürgler*