

## Interview mit Pierre Moreillon vom Schweizer Flugplatzverein

# «Neue Regeln als Gefahr»

**Der Regulierungsdruck und die Regulierungsdichte sollen in einem verhältnismässigen Rahmen bleiben. Das ist eines der Ziele des Schweizer Flugplatzvereins, wie dessen Sekretär Pierre Moreillon im Interview mit SkyNews.ch darlegt.**

**Die Fragen stellte Hansjörg Bürgi**

häfen zertifizieren.

### **I Welche gesteckten Ziele hat der Schweizer Flugplatz in letzter Zeit erreicht?**

Viele. Wir haben unter anderem erreicht, dass die Luftfahrt-Infrastruktur im Bericht des Bundesrates zur Schweizer Luftfahrtpolitik eine wichtige Rolle spielt. Im Weiteren sind wir bei der Rückvergütung der Mineralölsteuer massgebend beteiligt gewesen, damit diese Gelder wieder der Luftfahrt-Infrastruktur, insbesondere dem Safety- und Security-Bereich, zufließen. Wir haben das General Aviation Steering Committee (Gasco) ins Leben gerufen. Auch in Sachen Luftraum engagierten wir uns aktiv, so fusste die Idee der sogenannten «Advisory Boards» auf einem Vorstoss von uns: Wenn die Flugplatzbenutzer nicht über den notwendigen Luftraum verfügen, dann sind die Flugplätze selber betroffen. Das hat sich auch bei der Einrichtung des ILS-Anfluges auf die Piste 34 in Basel gezeigt, wo wir uns aktiv für die General Aviation eingesetzt haben. Der Flugplatzverein ist ebenfalls auf innovativer Ebene erfolgreich, so hat er das Piambello-Projekt für Lugano-Agno lanciert, ein satellitengestütztes Anflugskonzept. Im Weiteren haben wir auch erreicht, dass grenzüberschreitender Verkehr vermehrt ausserhalb von Zollflugplätzen erfolgen kann. Zudem haben wir uns für die Flugplätze stark gemacht, als das BAZL die ICAO-Zertifizierung umsetzte. Diese konnte mittlerweile auf die Flughäfen mit Linienverkehr beschränkt werden; das BAZL wollte ursprünglich alle Flug-

### **I Was ist unter der ICAO-Zertifizierung zu verstehen?**

Die betreffenden Flughäfen und ihre Betriebe werden im Lichte der von der ICAO gesetzten Vorgaben geprüft, womit ein riesiger administrativer Aufwand verbunden ist. Ist die Konformität bestätigt, erhält der Flughafen ein entsprechendes Zertifikat (siehe auch Seite 24).

### **I Welches ist derzeit die grösste Herausforderung für den Verein?**

Das ist ganz eindeutig, dass der Regulierungsdruck und die Regulierungsdichte in einem verhältnismässigen Rahmen bleiben. Die unglaublich vielen neuen Regeln und Auflagen der internationalen und nationalen Behörden sind eine grosse Gefahr, insbesondere für jene Flugplätze, die ehrenamtlich geführt werden.

### **I Wie profitieren die Mitglieder vom Flugplatzverein?**

Einmal von der gemeinsamen Interessensvertretung, wie an den erwähnten Beispielen ersichtlich ist. Zudem beraten und begleiten wir unsere Mitglieder individuell, sei es in raumplanerischen Problemen, bei Lärmfragen, betrieblichen Anliegen oder in Rechtsfragen. Immer wichtiger ist auch die Information unserer Mitglieder über die Entwicklung des normativen Umfelds geworden. Wir wirken auch bei Verfahren und Abstimmungen mit, so haben wir uns auch letzten Herbst am Abstimmungs-



kampf für den Flughafen Bern-Belp finanziell beteiligt.

**I Wie bringen Sie die Anliegen von beispielsweise Sion und Hasenstrick unter einen Hut?**

Da sehe ich kein Problem. Alle diese Flugplätze sind existenzberechtigt und nehmen ihre Aufgaben wahr, sei es als Sportflugplätze oder als Linienflughäfen. Alle haben ein Bedürfnis nach Rahmenbedingungen, in denen sie gedeihen können – und diese Rahmenbedingungen sind grundsätzlich von derselben Natur.

«**Wenn wir in der Schweiz zu viele Flugplätze hätten, würden einige nicht überleben.**

**I Gibt es in der Schweiz – im Vergleich zur Landesgrösse – zu viele Flugplätze?**

Diese Frage kann man so nicht stellen. Gibt es zu viele Strassen? Zu viele Einkaufszentren? Wenn wir in der Schweiz zu viele Flugplätze hätten, würden einige nicht überleben. Die Vielfalt von Flugplätzen in der Schweiz deutet



Pierre Moreillon auf der Zürcher Zuschauerterrasse: «Die Betriebs- und Sicherheitsanforderungen an Zürich-Kloten sind nicht dieselben wie an Courmayeur oder Bex.»

darauf hin, dass jeder seine eigene Rolle und eigene Rechtfertigung hat.

### **I Wie steht der Flugplatzverein zur zivilen Mitbenützung von aktiven Militärflugplätzen?**

Wir hatten uns bereits dafür eingesetzt, dass ehemalige Militärflugplätze zivil weiter benutzt werden können. Unser Verein zählt heute einige Mitglieder, die solche Anlagen betreiben. Die zivile Mitbenützung von aktiven Militärflugplätzen ist für mich eine Selbstverständlichkeit. Es hat sich gezeigt, dass gemischte Flugplätze, wie Sion oder Locarno, mit den beiden Betriebsarten sehr gut existieren können. Der Gesetzgeber hat auch vorgeschrieben, dass die Militärflugplätze der zivilen Luftfahrt zugänglich gemacht werden, sofern es die militärischen Interessen ermöglichen. Die Zeiten der strikten militärischen Geheimnisse sind vorbei, man muss diese Flugplätze – wie auch vielerorts im Ausland – gemischt benutzen. Das ist eine gute Sache.

« *Die zivile Mitbenützung von aktiven Militärflugplätzen ist für mich eine Selbstverständlichkeit.*

### **I Wie kann sich Ihrer Meinung nach die General Aviation in der Schweiz in nächster Zukunft entwickeln?**

Auf den grossen Flughäfen wird die General Aviation (GA) aus verschiedenen Gründen verdrängt. Dafür werden die Regionalflugplätze und Flugfelder wichtiger für die General Aviation. So wird auch die Business Aviation, welche ein Teil der GA ist, vermehrt auf andere Flugplätze ausweichen müssen. Diese

Entwicklung stellen wir in Payerne beispielsweise fest, wo die Business-Fliegerei Fuss gefasst hat. Der Trend ist klar, die GA braucht ihre Flugplätze, die wiederum müssen sich den Bedürfnissen der GA anpassen können.

### **I Was unternimmt der Verein gegen die laufend steigende finanzielle Belastung von Flugplätzen und deren Benutzern?**

Wir sind in einer – gegenüber dem Ausland – nicht so vorteilhaften Ausgangslage. In der Schweiz werden die Flugplätze im Wesentlichen durch die private Hand getragen. In Frankreich, beispielsweise, betreiben die Handelskammern viele Flugplätze, die somit günstiger benutzt werden können. In der Schweiz dagegen ist man oft an Landetaxen gebunden, die nach Marktansätzen definiert werden müssen. Subventionen für Flugplätze sind eher selten. Dagegen zu kämpfen bringt nichts, das ist eine Realität. Aber deshalb muss man sich sehr dafür einsetzen, dass die in der Luftfahrt angewendeten gesetzlichen Rahmenbedingungen den Bedürfnissen angepasst werden. So setzt sich der Schweizer Flugplatzverein dafür ein, dass bestehende und neue Regeln pragmatisch, unbürokratisch, im Rahmen des Notwendigen und so günstig wie möglich umgesetzt werden. So sind wir bei vielen Vernehmlassungen dabei und auch in vielen Gremien vertreten. Selbstverständlich wird auch die in Aussicht gestellte Neuverteilung der Mineralölsteuererlöse aus der Luftfahrt eine wesentliche Rolle spielen. Wichtig ist dann auch, dass die Flugplätze in der Schweiz differenziert behandelt werden: Die Betriebs- und Sicherheitsanforderungen an Zürich-Kloten sind nicht dieselben wie an Courmayer oder Bex. Die Auflagen für einen ehrenamtlich geführten Segelflugplatz dürfen nicht dieselben sein wie für einen mit Linienverkehr.

**I Wir haben noch nicht über die vom BAZL in Aussicht gestellte Umzäunung aller Flugplätze gesprochen. Wie ist da der aktuelle Stand?**

Bei allen Flugplätzen ohne Linienverkehr will das BAZL anlagenspezifisch jeden einzeln beurteilen und, wo nötig, lösungsorientierte Massnahmen ergreifen. Aber eine totale Einzäunung sämtlicher Flugplätze in der Schweiz ist nicht an der Tagesordnung. Und wir werden selbstverständlich dafür kämpfen, dass es nie

soweit kommt.

**I Ihr grösster Wunsch für den Flugplatzverein?**

Dass man in Bern dem Gebot der Verhältnismässigkeit gebührend Rechnung trägt. Zudem wünsche ich mir, dass man sich innerhalb der Luftfahrtkreise wirklich bewusst wird, was es bedeutet, unter den heutigen Umständen unsere Luftfahrtinfrastruktur zu betreiben. ☺

ZUR PERSON

**Pierre Moreillon**

Von Beruf Rechtsanwalt, hat Pierre Moreillon im Luftrecht doktoriert. Der 1955 Geborene war ein Deltasegler der frühen Zeiten dieses Sports, landete auch als einer der ersten Deltapiloten im Spital. 1977 startete er eine Segelflugausbildung, dann folgte das Motorflugbrevet. Heute sei er nur noch «bescheidener Segelflieger», betont er. Seine Liebe zur Aviatik hat er auch mit dem Berufsleben verbunden, viele seiner Mandate kommen aus der Luftfahrt. Seit der Gründung des Schweizerischen Flugplatzvereins von 1981 wirkt er als dessen Sekretär. Während neun Jahren präsidierte Pierre Moreillon die Aerosuisse. Er nahm in der eidgenössischen Luftfahrtkommission Einsitz und amtierte als Sekretär des Schweizer Vereins für Luft- und Raumrecht. Seit 2000 ist er Verwaltungsrat der Skyguide. Er wohnt in Lausanne, ist verheiratet, Vater zweier Söhne, davon ist einer Pilot. Neben dem Segelfliegen kocht Pierre Moreillon gerne in seiner Freizeit.

**Flughafen Genf-Cointrin**

Das Motto «L'aéroport de tous les sommets» wird sich weiterhin bewähren.

**BAZL**

Hat massive Veränderungen durchgemacht, wobei die Folgen davon unterschiedlich zu betrachten sind. Ich hoffe sehr, dass die Sicherheitskultur mehr auf Pragmatismus und auf das «lessons learned»-Konzept abgestützt wird, als auf Bestrafung.

**Aerosuisse**

Nicht nur als Ehrenpräsident betrachte ich die Aerosuisse als sehr wichtigen Verband, der es weiterhin schaffen muss, die unterschiedlichsten Interessen der Luftfahrt unter ein Dach zu bringen.

**Ecolights**

Als ursprünglicher Mitkämpfer für die Zulassung der Ecolights, befürworte ich diese Entwicklung ganz klar. Diese Flugzeugkategorie bringt moderne, neue Technologien und mehr Umweltfreundlichkeit in die Leichtaviatik ein.

**Skyguide**

Ein wichtiger Akteur der Schweizer Luftfahrt und eine Herausforderung für die Schweizer Politik.

STICHWORTE