



Regionalflugplätze im Subventionshimmel

Der Bund will Zuschüsse in Höhe von 30 Mio. Fr. direkt an staatsnahe Betriebe zahlen – Skyguide profitiert



Der Engadin Airport in Samedan finanziert und organisiert seine Flugsicherung bis jetzt selbst.

Birgit Voigt

Flugplätze wie Altenrhein, Belpmoos oder Lugano mögen nicht die grossen Tore zur Welt sein. Doch sie sind wichtige Teile regionaler Infrastruktur und werden deshalb vom Bund unterstützt. Die Subventionspraxis wird gerade neu ausgerichtet und illustriert, wie es das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Umwelt (Uvek) mit dem Wettbewerb hält, wenn er staatsnahe Firmen betrifft. Kritiker sagen, bei offenen Ausschreibungen liessen sich bis zu einem Drittel der Subventionen einsparen.

Die Geschichte nimmt ihren Anfang mit einer gutgemeinten Neuerung. Über Jahre stritt sich das Uvek mit acht Regionalflugplätzen über die Kosten der Flugsicherung, die der Bund ihnen

vorschreibt. Die meisten konnten wegen ihrer geringen Passagierzahlen die Ausgaben nicht auf ihre Kunden überwälzen. Weil sich daran auch nicht viel ändern wird, stimmte 2021 das Parlament einer dauerhaften Kostenübernahme von rund 30 Mio. Fr. jährlich durch den Bund zu.

Wettbewerb stört

Die Anpassung veranlasst jetzt das Uvek sowie das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl), das bestehende Regelwerk der Subventionen massiv umzudeuten. Bis jetzt sind die Betreiber der Flugplätze dafür zuständig, einen kostengünstigen Anbieter zu suchen. Gebrauch machten sie von dieser Möglichkeit bisher bis auf einen Fall (Samedan) nicht. Die Mehrheit setzte lieber auf die Flug-

überwachung durch den staatsnahen Monopolbetrieb Skyguide. Warum auch nicht? Zum Schluss bezahlte doch der Bund.

Derzeit läuft nun die Vernehmlassung zu einem angepassten Regulatorium. Uvek und Bazl schlagen vor, die Subventionen in Zukunft direkt an Skyguide zu leisten. Die Flugplatzbetreiber hätten ihre Freiheiten schliesslich nie genutzt. Vage sieht der Entwurf die Möglichkeit vor, Teile der Leistungen später auch öffentlich auszuschreiben.

Die betroffenen Regionalflugplätze «begrüssen» auf Anfrage den fürsorglichen Schritt. Sie sind eine unternehmerische Sorge los. Skyguide beteuert gegenüber der «NZZ am Sonntag», immer «eine mögliche Liberalisierung auf den Regionalflugplät-



zen unterstützt zu haben». Die habe sich aber nie konkretisiert. «Deshalb begrüßen wir diese Neuregelung, da sie Regionalflugplätzen und Skyguide Klarheit und Planungssicherheit gibt», erklärt ein Sprecher.

Nur Vertreter der Privatwirtschaft finden das kuschelige Arrangement zwischen Bund, Flugbetrieben und Skyguide nicht so gut. Scharfe Kritik übt die Führungscrew von ACR Switzerland. Das Start-up ist der Ableger eines schwedischen Unternehmens, welches dort seit Jahren für zahlreiche regionale Flughäfen die Luftüberwachung durchführt. Die Firma möchte in der Schweiz Fuss fassen und sieht ihre Pläne nun gefährdet. Die hiesige Leitung bilden - und dies ist im vorliegenden Kontext pikant - zwei ehemalige Spitzenmanager von Skyguide: Daniel Weder und Marek Bekier.

Sie halten fest, dass Skyguide bei der komplexen Überwachung der Landesflughäfen sowie des oberen Luftraums einen ausgezeichneten Job mache. Die darauf ausgerichteten Systeme seien aber für die tiefen Anforderungen regionaler Flugplätze massiv überdimensioniert. Der ehemalige Chef Weder sagt: «Ich war schon immer der Ansicht, dass **Kritiker lehnen die «faktische Zementierung des**

Monopols von Skyguide» ab.

diese Aufgabe nicht zum Kerngeschäft von Skyguide gehört. Das jetzt vorgeschlagene Konzept fokussiert darauf, zusätzliche Subventionen für die teure staatliche Flugsicherung zu finden, ohne Effizienz und wirksame Schranken gegen Luxuslösungen vorzugeben.»

Um die Abkehr von Wettbewerbsselementen zu begründen, konstruiere «das Uvek Risiken, die sich mit der Wirklichkeit nicht decken». Seit Jahren führten im Ausland private Firmen Flugsicherung im Auftrag staatlicher Organisationen durch, ohne dass es zu Ausfällen gekommen sei. «Einsparungen von einem Viertel bis einem Drittel der Ausgaben für die Flugsicherung an Schweizer Regionalflughäfen wären möglich - ohne Abstriche bei Sicherheitsstandards und Kundenzufriedenheit», betont Weder. In Deutschland unterstütze der Staat die Flugsicherung von 28 regionalen Flugplätzen mit 50 Mio. € und das reiche.

Teurer Strukturerehalt

Fast deckungsgleich scharf kritisieren der Dachverband der schweizerischen Raum- und Luftfahrt Aerosuisse sowie die Vereinigung der Schweizer Helikopter-

Unternehmen (SHA) die Vorschläge der Verwaltung. Die SHA lehnt «die faktische Zementierung des Monopols von Skyguide» als einziger Anbieterin von Flugsicherung für regionale Flughäfen ab. Auch das neue Subventionsregime müsse so ausgestaltet sein, dass Regionalflughäfen und/oder das Bazl ein Interesse an kostengünstigen Lösungen hätten. Die Aufgaben sollten ausgeschrieben werden, offen auch für Skyguide-Wettbewerber. «Mit dem vorliegenden Ansatz des Uvek wird teurer Strukturerehalt finanziert», sagt Nationalrat Martin Candinas, Präsident der SHA. Ihm fehlen, genau wie Nationalrat und Aerosuisse-Präsident Thomas Hurter, Anreize, um innovative Lösungen für Kosteneinsparungen auf den einzelnen Flugplätzen einzuführen.

Uvek und Bazl fühlen sich durch die Kritiker missverstanden. Dass man mit dem Konzept den Wettbewerb abschaffe, sei nicht richtig beziehungsweise eine unvollständige Darstellung, schreibt das Bazl. Der Bund werde die Möglichkeit haben, die Dienstleistungen auszuschreiben und an Dritte zu übertragen.

Angesichts der scharfen Reaktionen wichtiger Parteien in der Vernehmlassung darf man gespannt sein, wie die «Missverständnisse» ausgeräumt werden.



TINO DIETSCHKE / AIRPICS4YOU.CH

Flugplatz Altenrhein: Der Staat zahlt die Flugsicherung.