

Überarbeitung Luftfahrtpolitischer Bericht 2016

Inputs der AEROSUISSE

April 2026

Inhaltsverzeichnis

Internationales	2
Militärische Luftfahrt	5
Klima und Lärm	8
Kommerzieller Luftverkehr	12
Business Aviation	18
General Aviation	21
Helikopter	24
Drohnen	28
Landesflughäfen	30
Flugplätze und Landstellen	33
Flugsicherung	36
Industrie	39
Luftfracht	42
Bodenverkehrsdienstleister	46
Bildung und Forschung	49

Internationales

Ausgangslage

Die internationale Wettbewerbsfähigkeit der schweizerischen Luftfahrt muss mit einer Verbesserung der regulatorischen Rahmenbedingungen gestärkt werden.

Neben seiner Rolle als Aufsichtsbehörde hat das BAZL ebenfalls den Auftrag, gute Rahmenbedingungen für die Zivilluftfahrt zu schaffen. Bei der Aushandlung bilateraler und multilateraler Verträge und bei der Mitwirkung an internationalen Rechtssetzungsprozessen müssen die Bundesbehörden die Interessen der verschiedenen Luftfahrtsparten mit dem Ziel vertreten, die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz zu stärken.

Ziel

Um an der Globalisierung der Märkte teilhaben zu können, müssen die schweizerischen Luftfahrtbetriebe über dieselben Wettbewerbsmöglichkeiten verfügen wie ihre ausländischen Konkurrenten. Im Rahmen der Harmonisierung der Vorschriften für die zivile Luftfahrt auf europäischer wie globaler Ebene muss der Bund die nationalen Rahmenbedingungen so gestalten, dass die Wettbewerbsfähigkeit der gesamten Branche gestärkt wird. Auf diese Weise wird gewährleistet, dass sich die Schweizer Luftfahrt entwickeln kann – wirtschaftlich und emissionsarm.

Massnahmen

Der nationale Handlungsspielraum ist voll zu nutzen

Als Mitgliedstaat der EASA ist die Schweiz gefordert, gemeinsam mit anderen Staaten und Vertretern der Industrieorganisationen regulatorischen Fehlentwicklungen entgegenzuwirken. Dabei stehen die Anliegen „Deregulierung“, „Entbürokratisierung“ und die Vermeidung von Doppelregulierungen zwischen ICAO und EASA im Vordergrund. Es ist zentral, dass das BAZL diesen Auftrag konsequent in den zuständigen internationalen Gremien – insbesondere der EASA – wahrnimmt und aktiv einbringt.

Bei der Umsetzung und Anwendung internationaler und europäischer Normen muss ein „Swiss Finish“ zum Nachteil der Industrie vermieden werden.

Konkret heisst das, dass sich der Bund und das BAZL frühzeitig und substanziell für praktikable, verhältnismässige und wettbewerbsfreundliche Regulierungen einsetzen. Dabei ist den unterschiedlichen Gegebenheiten der Stakeholder Rechnung zu tragen. Ein

frühzeitiger und aktiver Einbezug der Branche ist notwendig, um eine ausgewogene, praxisnahe und verhältnismässige Regulierung sicherzustellen. Das BAZL muss geeignete Gefässe für die Mitwirkung schaffen, die eine systematische Einbindung der Schweizer Luftfahrtbranche in die Erarbeitung neuer Erlasse auf EU-Ebene ermöglichen. Insbesondere muss der Bund eine aktive Rolle im Rahmen des in den Bilateralen Abkommen III vorgesehenen „Decision Shaping“-Prozesses spielen, wenn es um neue Regelungen geht, die die Schweizer Luftfahrt betreffen.

Verhältnismässige Anwendung internationaler Vorschriften

Der zugestandene Handlungsspielraum bei Anwendung von Normen und Empfehlungen der ICAO, EASA sowie der EU (z.B. Sicherheit sowie andere die luftfahrtbetreffenden Vorschriften) und die Möglichkeiten von Ausnahmen sind im Interesse des Luftfahrtstandorts Schweiz konsequent zu nutzen. Empfehlungen der ICAO und EASA sollen ausschliesslich nur dann zur Anwendung gelangen, wenn nach Abwägung von öffentlichen Interessen und Kostenfolgen ein eindeutiger und unerlässlicher Sicherheitsgewinn nachgewiesen werden kann

Zunehmende Politisierung der internationalen Verkehrsrechte

Während Verkehrsrechte früher vor allem technisch geprägt waren, wird deren Gewährung zunehmend als politisches und machtpolitisches Druckmittel eingesetzt. Dieser Trend stellt neue Anforderungen an die Luftverkehrsaussenpolitik.

Der Bund und das BAZL benötigen eine vorausschauende und kohärente Strategie, wie mit der zunehmenden Politisierung umzugehen ist. Die Strategie muss sowohl die wirtschaftlichen Interessen der Schweiz als auch die geopolitischen Realitäten berücksichtigen und sicherstellen, dass Verkehrsrechte nicht einseitig eingesetzt werden, um Druck auf die Schweizer Akteure auszuüben oder ungleiche Marktbedingungen zu schaffen.

Ziel muss es sein, eine Luftfahrtpolitik zu etablieren, die es der Schweiz ermöglicht, auch in einem zunehmend politisierten internationalen Umfeld über eine stabile und autonome Anbindung an wichtige Märkte zu verfügen und gleichzeitig die Schweizer Fluggesellschaften vor jeglicher Form von Zwangsmassnahmen zu schützen.

Grundlagen

Nationale und internationale Studien¹ zeigen übereinstimmend, dass die Schweizer Luftfahrtbranche im internationalen Vergleich bei politischen und fiskalischen Rahmenbedingungen deutlich benachteiligt ist. Über das Luftverkehrsabkommen mit der EU sind die schweizerischen den EU-Akteuren zwar weitgehend gleichgestellt, und bei den Sicherheitsvorschriften richtet sich die Schweiz nach den von der EASA erlassenen Regeln. Obwohl diese Harmonisierung grundsätzlich zu begrüßen ist, führt die Regulierungsdichte heute zu negativen Auswirkungen: Auch in diesem Zusammenhang gilt es, ein „Swiss Finish“ zu vermeiden. Bei allen Unternehmen generiert der wachsende administrative Aufwand höhere Kosten und schwächt die internationale Wettbewerbsfähigkeit; kleinere Firmen sind in zunehmendem Masse in ihrer Existenz bedroht.

¹ Monitoring 2015, IATA: How Competitive is Air Transport in Switzerland, LUPO 2015

Militärische Luftfahrt

Ausgangslage

Stärkung der Verteidigungsfähigkeit der Armee - Sicherstellung der Wahrung der Lufthoheit und Befähigung der Luftwaffe, Bedrohungen aus der Luft, im Kontext eines zivil-militärischen genutzten Luftraums sowie aufeinander abgestimmten Aviatik-Infrastrukturen und Verfahren, abzuwehren.

Freiheit, Unabhängigkeit und Sicherheit der Schweiz sind im Zweckartikel der Bundesverfassung als wesentliche Pfeiler des Selbstverständnisses unseres Staates aufgeführt. Die Armee ist ein wichtiges Mittel der Sicherheitspolitik und die Luftwaffe ihr Akteur in der dritten Dimension. Mit der Erfüllung ihres originären Auftrags zum Schutz des Luftraumes, sorgt die Luftwaffe zusammen mit ihren zivilen und militärischen Partnern für die Wahrung der Lufthoheit und die Sicherheit im Luftraum. Darüber hinaus stellt die Luftwaffe den Schutz des Landes und der Bevölkerung vor Bedrohungen und Angriffe aus der Luft sicher. Dazu muss sie sowohl für die Ausbildung und die Sicherstellung der Einsatzbereitschaft als auch für die Erfüllung der ihr im Rahmen des gesetzlichen Auftrags anvertrauten, zusätzlichen Aufgaben über die notwendige Infrastruktur, das erforderliche Personal und den uneingeschränkten Zugang zum Luftraum verfügen.

Die militärische Luftfahrt ist nicht an die zivilen Vorgaben gebunden, sie kann die zur Aufgabenerfüllung notwendigen Verfahren eigenständig entwickeln und verfügt über umfassende Regulierungskompetenzen, welche von denen des zivilen Regulators klar abgegrenzt sein müssen. Um den ständig ändernden Anforderungen gerecht zu werden, beschafft die Luftwaffe modernste Technologie und entwickelt innovative Verfahren.

Ziel

Die Schweiz betrachtet die zivile zusammen mit der militärischen Luftfahrt als ein Gesamtsystem mit je eigenem Zweck. Sie anerkennt zwei Regelwerke, zwei Regulatoren, eine Flugsicherung; dabei werden zivile und militärische Bedürfnisse im Sinne der Gleichbehandlung und gemäss den rechtlichen Grundlagen berücksichtigt. Die Schweiz fördert die nationale und internationale Zusammenarbeit auf allen Ebenen und unterstützt Synergien im Bereich Infrastrukturen sowie innovativer Projekte.

Synergien zwischen der zivilen und militärischen Luftfahrt sind bei der Nutzung von Ausbildung, Infrastruktur, Luftraum und Technologien zu nutzen. Damit kann die Effektivität im Bereich der hoheitlichen Aufgaben, aber auch die Effizienz des Gesamtsystems Luftfahrt zur optimalen Ausschöpfung der Kapazität und zur Steigerung der Sicherheit in den Flugoperationen, gefördert werden.

Massnahmen

Gesamtheitliche Luftfahrtpolitik – Regelwerke, Anforderungen und Vorschriften sind Wegbereiter für mehr Kapazität, mehr Effizienz, mehr Sicherheit aber auch mehr Schutz für Land und Bevölkerung.

Der Luftraum ist ein strategisches Gut. Die Schweiz betrachtet daher die militärische und zivile Luftfahrt als ein Gesamtsystem. Die gesetzlichen Grundlagen definieren die Zuständigkeiten in den Bereichen Regulation und Aufsicht für die Zivil- und die Militärluftfahrt. UVEK und VBS koordinieren die Aufsicht und die Planungen für die Sicherstellung der zukünftig notwendigen Infrastrukturen inkl. deren jeweilige Mitnutzung und fördern die Zusammenarbeit in der Ausbildung, in Innovationsprojekten und bei der flexiblen Bewirtschaftung des Luftraums.

Militärisch einsatzkritische Systeme und -Infrastrukturen dienen in erster Linie der Verteidigungsfähigkeit. Wenn es die militärischen Interessen erlauben, können sie zivil mitbenutzt werden, wobei die zivilen Nutzer zu entscheiden haben, ob das militärische System und/oder -Infrastruktur in der Form wie es seitens Armee beschafft wurde und/oder betrieben wird, für die Abwicklung des zivilen Verkehrs verwendet werden kann. Die militärischen Systeme weisen ein gleichwertiges Sicherheitsniveau (jedoch aufgrund des Verwendungszwecks nicht das gleiche Sicherheitsniveau) wie die zivilen Systeme auf. Eine zivile Zertifizierung ist rechtlich weder erforderlich noch sachlich geboten.

Von der jeweilig zuständigen Behörde ausgestellte Zulassungen werden gegenseitig für die Mitnutzung akzeptiert. Audits im Rahmen der Aufsicht werden durch die zuständige Behörde durchgeführt. Diese entscheidet über eine allfällige Einbindung der Behörde eines Mitbenutzers.

Förderung der internationalen Integration und der flexiblen Luftraumnutzung, respektive -Allozierung

Aktive Förderung einer stärkeren Integration des Luftraums mit Nachbarländern und Vorantreiben einer dynamischen Steuerung der Bedürfnisse und Kapazitäten.

Die Schweiz vertritt auf europäischer Ebene ihre berechtigten Interessen sowohl der zivilen wie der militärischen Luftfahrt. Dabei wird das Konzept des „Flexible Use of Airspace“ auf allen Ebenen angewandt und seine weitere Entwicklung zur Nutzung des Luftraums aktiv mitgestaltet. Im Rahmen ihrer hoheitlichen Aufgaben erhält die Luftwaffe jederzeit Zugang zum gesamten Luftraum der Schweiz. Die flexible Gestaltung des Luftraums soll nicht zuletzt die rasche Anpassung von Luftraumstrukturen und -verfahren zur Abwehr vor Bedrohungen aus der Luft ermöglichen.

Schutz vor Angriffen aus der Distanz

Der Bundesrat hat am 28.01.2026 die Eckwerte für die Weiterentwicklung der Armee definiert. Um die Schweiz vor Angriffen aus der Distanz und hybriden Konflikten zu schützen, hat die Armee ihre Rüstungsplanung innerhalb des ordentlichen Budgets erneut priorisiert. Die Beschaffung und Einführung von Systemen zur bodengestützten Luftverteidigung kleiner, mittlerer und grösserer Reichweite und zur Abwehr von Drohnen bis Ende des Jahrzehnts stehen dabei im Fokus. Der Einsatz dieser Systeme zum Schutz ziviler und militärischer kritischer Infrastrukturen muss bereits im Alltag ermöglicht werden, was die Anpassung gesetzlicher Grundlagen (z. B. Militärgesetz und Verordnung über die Wahrung der Lufthoheit) und die Erstellung abgestimmter Verfahren bedingt, sodass die militärische Wirkung (kinetisch und im EM-Raum) erfolgen kann. Auch hier liegt der Schwerpunkt auf Flexibilität beim Luftraummanagement und bei der Luftraumanordnung, die auf moderne Bedrohungen aus der Luft zugeschnitten und auf den Schutz des Landes ausgerichtet sein müssen.

Klima und Lärm

Ausgangslage

Eine global abgestimmte Umweltpolitik für eine global operierende Industrie.

Milliardeninvestitionen in neue Flugzeugtypen haben über die letzten 30 Jahre die spezifischen CO₂-Emissionen und die Lärmbelastung markant reduziert.

Ziel

Die durch den Luftverkehr verursachten Lärm- und Treibhausgasemissionen sollen durch technologischen Fortschritt, Infrastrukturmassnahmen und operationelle Massnahmen reduziert werden. Die Politik muss die Reduktionsanstrengungen der Luftfahrtbranche durch eine Optimierung der Rahmenbedingungen sowie durch industriespezifische und zweckgebundene Lenkungsabgaben unterstützen.

Massnahmen

Lärmregulierung gemäss ICAO Balanced Approach

Die Lärmregulierung muss sich an den Vorgaben der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO orientieren. Die internationale Staatengemeinschaft hat sich 2001 auf den sogenannten *Balanced-Approach (BAP)* zu Lärmregulierung geeinigt². Der BAP sieht ein Vier-Stufen-Modell zur Lärmreduktion und –regulierung vor.

1. *Lärmreduktion an der Quelle*: Die Politik muss den Einsatz moderner und leiserer Flugzeuge durch industriegerechte Lenkungsabgaben fördern (vgl. oben). Die Lärmgebühren an den Flughäfen Zürich und Genf werden auf der Basis der Lärmesswerte an den örtlichen Messstellen erhoben. Die Lärmmessung an anderen Schweizer Flughäfen orientiert sich an ICAO-Standards, die auf ICAO-Lärmzertifikaten pro Flugzeugtyp basieren.

2. *Ganzheitliche Raumplanung*: Diese schafft die Grundlagen für eine nachfragegerechte Entwicklung von Flughäfen. Der Flugverkehr muss in die Planung von Wohn- und Gewerbeflächen miteinbezogen werden, Neubauten in Gebieten mit Lärmgrenzwertüberschreitungen sind zu vermeiden. Weiter darf die Tatsache, dass sich viele Flugplätze in der Nähe von geschützten Landschaften und Naturdenkmälern befinden nicht dazu führen, dass die Festlegung von Flugrouten neu an den Schutzziele von Landschaften und Naturdenkmälern

² ICAO (2004, rev.2007). Guidance on the Balanced Approach to Noise Management (Doc 9829 AN/451)

orientiert wird.

3. Lärmarme operationelle Verfahren sind zu fördern: Die Flughäfen reduzieren mit geeigneten operationellen Massnahmen (lärmarme An- und Abflugverfahren, Limitierung des Einsatzes von Schubumkehr, Optimierungen bei der Flugroutenfestlegung) die Lärmauswirkungen um die Schweizer Flughäfen auf das vom Bund festgelegte, zulässige Mass.

4. Betriebseinschränkungen (z.B. Nachtruheregelungen): Diese sind laut ICAO-Richtlinien *ultima ratio*. Eine weitere Einschränkung der Betriebszeiten an den Landesflughäfen widerspricht der Besitzstandgarantie und schwächt die Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtstandorts Schweiz signifikant. Schon heute sind die im europäischen Vergleich ausserordentlich strengen Nachtflugregelungen ein Wettbewerbsnachteil für den Luftfahrtstandort Schweiz. Jede weitere Einschränkung der Flugzeiten muss daher vermieden werden.

Reduktion von CO₂-Emissionen durch international koordinierte, marktbasierete Reduktion CO₂-Emissionen

Um die CO₂-Emissionen der internationalen Zivilluftfahrt effizient zu reduzieren, sind international koordinierte, marktbasierete Massnahmen unabdingbar. Lokale Massnahmen, wie beispielsweise Klimasteuern oder Flugticketabgaben, führen zu Wettbewerbsverzerrungen und zu Umwegverkehr. Sie haben rein fiskalischen Charakter, ihr Beitrag zur Bekämpfung des Klimawandels ist minim und sie führen zur Schwächung des heimischen Luftfahrtstandorts und der internationalen Anbindungs-Qualität. Der Schlüssel liegt im Bereich von marktbasiereten Massnahmen, in einer Kombination aus neuen Technologien, Kompensation, operationellen Verbesserungen und erneuerbaren Flugtreibstoffen (SAF). SAF bilden den mit Abstand grössten Hebel zur Erreichung des Netto-Null-Ziels in der Luftfahrt. Seit anfangs 2026 partizipiert die Schweiz am europäischen Programm ReFuelEU Aviation, das eine Beimischpflicht für SAF umfasst, und die Schweizer Luftfahrt ist ins europäische Emissionshandelssystem (EU-ETS) eingebunden. Auf globaler Ebene (ICAO) wird das Klimaschutzinstrument CORSIA angewendet, welches die CO₂-Emissionen durch Wachstum kompensiert.

Gleichbehandlung der verschiedenen Verkehrsträger

Gemäss heutiger schweizerischer Lärmschutzgesetzgebung gelten für den Luftverkehr die strengsten Lärmgrenzwerte aller Verkehrsträger. Die Grenzwerte sind auch im internationalen Vergleich sehr streng. Die Ausdehnung der Grenzwertüberschreitungen in der Nacht (1h-

Leq) hängt von einzelnen Flugbewegungen ab. Diese sind hoch volatil und als Grundlage für raumplanerische Massnahmen ungeeignet. Damit die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt nicht noch weiter geschwächt wird und sich die Raumplanungskonflikte rund um die Landesflughäfen nicht weiter zunehmen, muss der Bund dafür sorgen, dass die Grenzwerte am Tag nur moderat und in den Tagesrand- und Nachtstunden nicht weiter verschärft werden.

Grundlagen

Die Luftfahrtbranche schafft positive Werte für die schweizerische Volkswirtschaft. Gleichzeitig hat die Luftfahrtbranche negative Auswirkungen auf die Umwelt. Erstens emittiert das Verbrennen von Kerosin Treibhausgase und lokal wirksame Schadstoffe. Zweitens führen Flugbewegungen zu regionalen Lärmimmissionen in den An- und Abflugschneisen von Flugplätzen. Die Luftfahrt emittiert heute ca. 4% der globalen anthropogenen CO₂-Emissionen³, in der Schweiz fühlen sich tagsüber ca. 1% der Bevölkerung durch Fluglärm gestört (Strassenlärm: 16%)⁴. Die Luftfahrtbranche übernimmt dafür die Verantwortung und investiert Milliarden in neue Technologien für eine bessere Umweltbilanz. Auch die Lärmbelastung konnte im Verlauf der letzten 30 Jahre markant reduziert werden. Durch neue Technologien ist beispielsweise der Lärmteppich am Flughafen Zürich während des Tages in den letzten 30 Jahren um zwei Drittel geschrumpft⁵.

Am Flughafen Genf ist die Reduktion der Lärmbelastung Teil einer gesamthaften, schrittweisen und rechtlich abgestützten Strategie bis zum Horizont 2030 im Einklang mit den Zielen des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL). Sie stützt sich hauptsächlich auf betriebliche Einschränkungen, insbesondere während der Nacht und am Tagesende, ergänzt durch wirtschaftliche Anreizinstrumente wie lärm differenzierte Gebühren zur Förderung des Einsatzes leiserer Luftfahrzeuge sowie durch Massnahmen zur Optimierung des Betriebs und angepasste Flugverfahren.

In diesem Rahmen führte das Lärmquotenprogramm im Jahr 2024 zu einer Reduktion der Abflüge nach 22 Uhr um 36,2 %, gefolgt von einer zusätzlichen Verringerung um 24,6 % im Jahr 2025 nach der formellen Einführung des Systems, was insgesamt zu einer Reduktion von über 50 % der Abflüge nach 22 Uhr innerhalb von zwei Jahren führte. Ziel des Gesamtkonzepts ist es, die Lärmbelastung der angrenzenden Bevölkerung nachhaltig zu verringern und gleichzeitig die strategische Rolle des Flughafenstandorts für die Region zu

³ IPCC (Mai 2007). Working Group III Report, S. 6

⁴ BAFU (2009). Lärmbelastung in der Schweiz. Ergebnisse des nationalen Lärmmonitorings SonBase

⁵ SWISS (2013). Lärmteppich Flughafen Zürich

wahren.

Bei der künftigen Überarbeitung der Lärmschutzverordnung muss die Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtstandortes berücksichtigt werden, insbesondere mit Blick auf die Vorschriften unserer Nachbarstaaten und die Gleichbehandlung der Verkehrsträger. Die SIL-Objektblätter der Flughäfen müssen den gleichen Stellenwert haben wie die SIL-Objektblätter für die Strasse und die Schiene. In der Vergangenheit war das mit Blick auf verschiedene Entscheidungen des Bundesrats nicht der Fall. Daher muss nicht nur für Gleichbehandlung gesorgt werden, sondern es müssen auch die Besonderheiten jedes einzelnen nationalen Flughafens berücksichtigt werden.

Kommerzieller Luftverkehr

Generelle Bemerkung

Der kommerzielle Luftverkehr braucht – neben Chancengleichheit und Entwicklungsmöglichkeiten für die verschiedenen am Luftverkehr beteiligten Akteure – bessere Anreize für die Anbieter (u.a. Flughäfen, Flugsicherung, usw.), ihre Dienstleistung effizient bereitzustellen. Dazu gehört auch, dass das BAZL eine pragmatische und verhältnismässige Umsetzung der Regulierung gewährleistet. Das stärkt die Wettbewerbsfähigkeit im internationalen Vergleich.

Ausgangslage

Wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen sichern die Anbindung der Schweiz und helfen Schweizer Fluggesellschaften, im globalen Wettbewerb zu bestehen.

Die schweizerischen Fluggesellschaften sichern die volkswirtschaftlich bedeutsame Direktanbindung der Schweiz an europäische und interkontinentale Zentren. Sie sind ein wichtiges Instrument der Aussenwirtschaftspolitik und Teil des öffentlichen Verkehrs. Damit sie im global intensiven Wettbewerb bestehen können, brauchen sie gute wirtschaftliche und operationelle Rahmenbedingungen.

Ziel

Die Schweizer Fluggesellschaften brauchen wettbewerbsfähige wirtschaftliche und operationellen Rahmenbedingungen, um im globalen Wettbewerb zu bestehen. Dabei muss der globalen Natur des Luftverkehrs Rechnung getragen werden. Die schweizerische Luftfahrtspolitik muss dafür sorgen, dass alle Marktteilnehmer in einem liberalen Umfeld mit gleich langen Spiessen agieren.

Um langfristig wettbewerbsfähig zu bleiben, muss kurzfristig die Leistungsfähigkeit des bestehenden Luftfahrtsystems stabilisiert und optimiert werden. Mittel- bis langfristig müssen Perspektiven geschaffen werden, damit sich der Luftverkehr nachfragegerecht entwickeln kann.

Massnahmen

Keine nationalen Alleingänge, welche die Wettbewerbsfähigkeit schwächen

Die kommerzielle Luftfahrt ist eine globale Industrie, die globale Lösungen braucht. Die Geschäftsmodelle von Schweizer Fluggesellschaften unterliegen zu einem grossen Grad

globalen Sachzwängen und können nicht nur mit einer nationalen Optik betrachtet werden. Einerseits müssen die Rahmenbedingungen so ausgestaltet sein (z.B. die Betriebszeiten an Landesflughäfen), dass eine wirtschaftliche Teilnahme am globalen Wettbewerb möglich ist. Andererseits sollten, wenn immer möglich, globale Regulierungen im Rahmen der ICAO angewendet werden, um industrieweite Probleme zu adressieren. Nationale Regulierungen, die von internationalen Standards abweichen, bergen das Potential in sich, Wettbewerbsverzerrungen zum Nachteil der Schweizer Fluggesellschaften zu bewirken. Bestehende globale Lösungen der ICAO sind nationalen Politiken vorzuziehen.

Stärkung des Drehkreuzbetriebs in Zürich sichert interkontinentale Anbindung

Die langfristige Sicherstellung einer möglichst optimalen Anbindung interkontinentaler Ziele im Interesse der Schweiz verlangt nach einem Drehkreuz-Betrieb eines Hub-Carriers. Der von SWISS betriebene Hub am Flughafen Zürich bildet dabei eine zentrale Grundlage für die internationale Vernetzung der Schweizer Volkswirtschaft, da zahlreiche interkontinentale Verbindungen ohne die Bündelung der Nachfrage im Rahmen eines Hub-Systems nicht wirtschaftlich betrieben werden könnten. Hierfür braucht es ein möglichst ausbalanciertes Netzwerk mit europäischen und interkontinentalen Verbindungen, die optimal aufeinander abgestimmt sind. Die Rahmenbedingungen am Flughafen Zürich müssen entsprechend ausgestaltet sein. Das bedeutet, dass im SIL Festsetzungen für die Pisten- und Terminalkapazität auf hohe Spitzenkapazitäten zu den verkehrsintensivsten Tageszeiten ausgerichtet sein müssen. Ebenso benötigt ein konkurrenzfähiger Drehkreuzbetrieb möglichst lange und verlässliche Betriebszeiten, welche die Stabilität des Gesamtnetzwerks sicherstellen. Der Flugbetrieb ist stärker nach den international geltenden aviatischen Best-practices und nicht nach lokalen politischen Interessenlagen zu organisieren.

Die Rahmenbedingungen, insbesondere die SIL-Objektblätter müssen einen wettbewerbsfähigen Betrieb der Fluggesellschaften ermöglichen. Mögliche Optimierungen der Kapazitäten in den Spitzen sind an die Hand zu nehmen. Darüber hinaus muss der Flugbetrieb stärker durch die geltenden internationalen Luftfahrtvorschriften und weniger durch lokale politische Sensibilitäten geregelt werden.

Komplementarität der Schweizer Landesflughäfen Genf und Basel

Um die Mobilität von Personen und Gütern optimal zu gewährleisten ist die Tätigkeit der Landesflughäfen als Ganzes zu berücksichtigen (Zürich als Drehkreuz, das Kurz- und Mittelstreckenflüge mit Interkontinentalflügen verbindet, Genf und Basel als Punkt-zu-Punkt-Flughäfen mit Schwerpunkt auf Kurz- und Mittelstreckenflügen).

Die Betriebszeiten der Flughäfen Genf und Basel dürfen nicht weiter eingeschränkt werden, ohne den Betrieb der an diesen Flughäfen ansässigen Fluggesellschaften zu gefährden.

Die Rahmenbedingungen, insbesondere die SIL-Objektblätter, sind im bisherigen Umfang zu gewährleisten. Sie gewährleisten einen wettbewerbsfähigen und angemessenen Betrieb der Fluggesellschaften. Das bedeutet, dass die Kapazität der Start- und Landebahnen sowie der Terminals an die Spitzenzeiten des Tages angepasst werden muss. Darüber hinaus muss der Flugbetrieb stärker durch die geltenden internationalen Luftfahrtvorschriften und weniger durch lokale politische Sensibilitäten geregelt werden. Die Betriebszeiten der internationalen Flughäfen in der Schweiz können nicht weiter eingeschränkt werden, ohne ihren Betrieb zu verunmöglichen.

Innovationsbasierte Klimapolitik für eine nachhaltige Luftfahrt

Die Reduktion der CO₂-Emissionen in der Luftfahrt gelingt langfristig nur über technologische Innovationen und marktnahe Lösungen. Klimapolitik im Luftverkehr muss auf einer ausgewogenen Güterabwägung und internationaler Abstimmung beruhen. Nationale Alleingänge führen angesichts des globalen Charakters der Luftfahrt zu Wettbewerbsnachteilen, ohne einen wirksamen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Entscheidend sind international koordinierte Massnahmen. Im Zentrum einer wirksamen Klimapolitik stehen Innovationen, die klimafreundliches Fliegen ermöglichen – insbesondere durch die möglichst rasche Skalierung nachhaltiger Flugtreibstoffe (SAF). Auch nachhaltig aus erneuerbarer Energie erzeugter Wasserstoff kann ein möglicher zukünftiger Energieträger für eine klimaverträgliche Luftfahrt sein.

Damit Airlines Investitionen in diese Technologien tätigen können, müssen sie wirtschaftlich leistungsfähig sein und in ihrer Innovationskraft gestärkt werden. Das heisst, dass auf zusätzliche Steuern, Abgaben und Gebühren sowie jegliche Querfinanzierung zu verzichten ist. Der Staat ist gefordert, in der frühen Phase von Produktion und Skalierung von SAF eine aktive Rolle zu übernehmen, um Anreize für private Investitions- und Kapitalgeber zu schaffen und für die notwendige Marktstabilität zu sorgen. Nur wenn SAF in grossen Mengen zu wettbewerbsfähigen Preisen verfügbar wird, kann es seine volle klimapolitische Wirkung entfalten. Der Bund muss daher ein klares Signal setzen, dass Investitionen in klimarelevante Innovationen notwendig sind und politisch unterstützt werden.

Leistungsfähige Flugsicherung sicherstellen

Die Flugsicherung bildet eine der vier tragenden Säulen des Schweizer Luftfahrtsystems. Für die Funktionsfähigkeit des Gesamtsystems ist eine leistungsfähige, stabile und effizient

organisierte Flugsicherung zwingend. Heute stehen jedoch Kosten und Leistung nicht in einem angemessenen Verhältnis. Die Gründe dafür liegen unter anderem in strukturellen, organisatorischen und technologischen Herausforderungen, die die Gesamtleistung beeinträchtigen. Ein hohes Sicherheitsniveau ist das höchste Gut. Sicherheit ist dabei kein statischer Zustand, sondern ein kontinuierlicher und vorausschauender Prozess: Risiken müssen aktiv gesteuert und reduziert werden, ohne notwendige technologische und operationelle Weiterentwicklungen zu blockieren. Eine moderne Flugsicherung muss ihre Leistungen zuverlässig, effizient und zu international vergleichbaren Kosten erbringen können. Dazu sind aber strukturelle und finanzielle Reformen erforderlich – insbesondere im Hinblick auf die bekannte systemische Unterfinanzierung. Der Bund muss als Eigner der Flugsicherung seine Verantwortung aktiv wahrnehmen. Für die die Leistungsfähigkeit des Luftverkehrssystems ist das zwingend notwendig.

Risiken und Chancen müssen im Luftfahrtsystem ausgewogen verteilt werden

Das Luftverkehrssystem zeichnet sich durch zahlreiche gegenseitige Abhängigkeiten aus. Flughäfen, Fluggesellschaften und die Flugsicherung bilden zusammen mit den für die zivile und militärische Luftfahrt zuständigen Bundesbehörden die vier tragenden Säulen eines eng vernetzten Gesamtsystems, das zuverlässig funktioniert, wenn jeder Akteur seinen Beitrag leistet. Wie jedes Netzwerk ist auch das Luftverkehrssystem der Schweiz nur so stark wie sein schwächstes Glied.

Der Luftverkehr kann seine Leistungen zugunsten der Schweizer Volkswirtschaft nur dann erbringen, wenn alle Partner im System ausgewogene Entwicklungschancen und Anreize haben und ihre jeweilige Leistungsfähigkeit voll ausschöpfen können. Dazu müssen die Rahmenbedingungen so ausgestaltet sein, dass die Landesflughäfen, die Fluggesellschaften und die Flugsicherung effizienter arbeiten, ihre Aufgaben zuverlässiger erfüllen und sich nachhaltiger weiterentwickeln können. Gleichzeitig muss das Gesamtsystem als solches gestärkt und optimiert werden, damit die komplexen Abläufe stabil, sicher und leistungsfähiger werden.

Verkehrsrechte sind wertvolles Gut und müssen optimal für die Schweizer Volkswirtschaft genutzt werden

Die Schweiz verfolgt in der Luftverkehrsaussenpolitik einen liberalen Ansatz. Sie strebt eine liberale Ordnung bei den Eigentumsbestimmungen für Fluggesellschaften und bei der Gewährung von Verkehrsrechten an. Dieser liberale Ansatz ist beizubehalten, da Liberalisierung den Wettbewerb stärkt und protektionistischen Tendenzen vorbeugt.

Die Schweiz muss sicherstellen, dass sie ihre Anbindung an wichtige Märkte wahrt und direkte Verbindungen im Interesse der eigenen Volkswirtschaft unterstützt. Voraussetzung dafür ist ein Level-Playing-Field, das faire Wettbewerbsbedingungen für alle Marktteilnehmer gewährleistet und Marktmissbrauch verhindert.

Der Grad der Liberalisierung ist aus diesem Grund stets mit Blick auf die Interessen der Schweizer Volkswirtschaft und der tatsächlichen Wettbewerbsbedingungen auszurichten. Dies gilt insbesondere gegenüber aussereuropäischen Drittstaatenfluggesellschaften. Bei der Gewährung weiterführender Verkehrsrechte muss sorgfältig geprüft werden, ob ein zusätzlicher Marktzugang nicht zu einseitigen Vorteilen für ausländische Airlines führt.

Bei solchen Asymmetrien sind Faktoren wie der volkswirtschaftliche Nutzen für die Schweiz, Marktgrösse, Wettbewerbsbedingungen und staatliche Finanzierungssysteme zwingend zu berücksichtigen. Je grösser die Diskrepanzen in diesen Bereichen sind, desto zurückhaltender und differenzierter muss die Schweizer Luftfahrtspolitik beim Gewähren zusätzlicher Verkehrsrechte agieren.

Griffige Instrumente gegen Marktmissbrauch als Voraussetzung für eine liberale Luftverkehrs-aussenpolitik

Wie in anderen Gebieten des Aussenhandelsrechts steht die liberale Luftverkehrs-aussenpolitik in direkter Abhängigkeit von der Einhaltung von Grundsätzen über den fairen Wettbewerb. Bei klaren Verstössen gegen den fairen Wettbewerb sind die Verkehrsrechte einzuschränken. Ferner soll sich die Schweiz im Rahmen der ICAO für internationale Standards für fairen Wettbewerb im Luftverkehr einsetzen. Bestehende Instrumente, namentlich bei der Beurteilung der Zulässigkeit einer Betriebsbewilligung, sind mit Blick auf die veränderte Marktsituation anzuwenden.

Grundlagen

Die Einführung zusätzlicher, spezifisch nationaler Steuern, Abgaben und Lenkungsabgaben auf den Flugverkehr ab der Schweiz schwächt die Schweizer Fluggesellschaften gegenüber der ausländischen Konkurrenz und sind abzulehnen.

Die Schweizer Fluggesellschaften sichern die volkswirtschaftlich bedeutsame direkte Anbindung der Schweiz an die europäischen und interkontinentalen Zentren. Sie sind integrierter Teil des öffentlichen Verkehrs, ermöglichen die Teilnahme am globalisierten Handel und sind wichtiges Instrument der Aussenwirtschaftspolitik. Die Fluggesellschaften leisten den grössten Beitrag an Wertschöpfung und Sicherung der Arbeitsplätze im

Luftverkehr. Zudem sind die direkten Verbindungen wichtig für die internationale Standortattraktivität der Schweiz. Die Direktanbindung der Schweiz erfolgt am effektivsten durch schweizerische Fluggesellschaften, da sie ihre Streckennetze an den Bedürfnissen der Schweiz ausrichten. Die Fluggesellschaften stehen im globalen Wettbewerb und sind globalen Gesetzmässigkeiten unterworfen. Die Rahmenbedingungen in der Schweiz müssen so ausgestaltet sein, dass die schweizerischen Fluggesellschaften mit ihrem Passagier- und Frachtangebot im globalen Wettbewerb bestehen können. Die Schweiz verfolgt eine liberale Luftverkehrsaussenpolitik.

Jedoch sind seit einigen Jahren staatlich unterstützte Fluggesellschaften im Markt, die mit wettbewerbsverzerrenden Praktiken (Kapazitäts- und Preisdumping, Subventionierungen) das Gleichgewicht im liberalen Markt zum Nachteil der marktwirtschaftlich operierenden Gesellschaften ausnutzen.

Business Aviation

Ausgangslage

Die Business Aviation stellt die Luftverkehrsanbindung an Regionen und Städten sicher, die nicht mit Nonstop-Linienflügen erreicht werden können. Sie ergänzt und erweitert Direktverbindungen mit einer Vielzahl von zusätzlichen Destinationen. Die Business Aviation ist mit ihrer Flexibilität und Vielseitigkeit ein wichtiger Faktor für den attraktiven Wirtschaftsstandort Schweiz.

Die Business Aviation muss – zumindest immer dann, wenn die Operation durch ein Unternehmen mit einer Betriebsbewilligung (AOC) erfolgt – nach dem Linien- und dem flugplanmässigen Nichtlinienverkehr prioritär gegenüber den übrigen Nutzern von Luftraum und Infrastruktur behandelt werden, insbesondere, was die Zuweisung von Zeit-Nischen (Airport-Slots), die Nutzung von Flugplatzinfrastrukturen sowie die mineralöl- und mehrwertsteuerliche Behandlung anbetrifft.

Wie der Bundesrat bereits im Luftfahrtpolitischen Bericht 2004 festgestellt und im Bericht 2016 bestätigt hat, bilden die auf schweizerischen Flughäfen beheimateten Unternehmen der Business Aviation in Bezug auf Flugzeugflotte und Personal einen wichtigen Faktor der Schweizer Luftfahrt. Sie stellt durch den Individualtransport und flexible Nutzung einen immer grösseren volkswirtschaftlichen Nutzen dar.

Trotz ihrer hohen Wertschöpfung (rund 15 Milliarden Franken/Jahr) geniesst jedoch die Geschäftsluftfahrt gegenüber der Leichtfliegerei kaum bevorzugte Benützungsrechte auf Flugplätzen und im Luftraum.

Nicht zuletzt als Folge der Wettbewerbsverzerrungen muss eine ständige Abnahme der in der Schweiz immatrikulierten Geschäftsflugzeuge festgestellt werden; durch die Abwanderung von Unternehmen mit einer Betriebsbewilligung (AOC) in Staaten mit einer unternehmensfreundlicheren Rechtsordnung gehen leider immer mehr Arbeitsplätze und Know-how verloren.

Die schweizerische Business Aviation soll ihren Betrieb weiterhin nachfragegerecht entwickeln können. In einem immer schwierigeren Marktumfeld hat der Bund die Rahmenbedingungen so zu schaffen, dass die Wettbewerbsfähigkeit des Bedarfsluftverkehrs für Firmen und individuelle Charterkunden operationell (bezüglich Benutzung der Infrastruktur

und des Luftraums) sowie wirtschaftlich (vor allem in steuerlicher Hinsicht) optimal gewährleistet ist.

Dasselbe gilt auch für privat betriebene Firmenflugzeuge (Corporate Aviation), denn diese sind für viele international orientierte Unternehmen ein unverzichtbares Arbeitsinstrument.

Die Business Aviation leistet, was der Linienverkehr nicht kann, und verbessert die Luftverkehrsanbindung von Schweizer Regionen und Städten, die nicht mit Nonstop-Linienflügen miteinander verbunden sind. Die Business Aviation ist mit ihrer Flexibilität und Vielseitigkeit ein wichtiger Faktor für den Wirtschaftsstandort Schweiz.

Für die Business Aviation sind Regionalflughäfen (Kategorie II) von grundlegender Bedeutung, die hinsichtlich der Einhaltung der Betriebszeiten den nationalen Flughäfen (Kategorie I) gleichgestellt werden müssen. Dieser Aspekt muss in der Bundesgesetzgebung, in den SIL-Objektblättern und in den UVEK-Konzessionen berücksichtigt werden.

Ziel

Die Business Aviation soll ihren Betrieb weiterhin nachfragegerecht entwickeln können. In einem immer schwierigeren Marktumfeld hat der Bund die Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass die Wettbewerbsfähigkeit der Business Aviation für Firmen und individuelle Charterkunden operationell (bezüglich Benutzung der Infrastruktur, der Verkehrsrechte und des Luftraums) sowie wirtschaftlich (vor allem in steuerlicher Hinsicht) optimal gewährleistet ist.

Massnahmen

Mehrwertsteuer

Die Business Aviation erwartet vom Regulator zur Gewährleistung der Wettbewerbsfähigkeit, dass die Lieferung und Vercharterung von Luftfahrzeugen im internationalen Lufttransport von der Mehrwertsteuer und der Mineralölsteuer ausgenommen werden, wobei es gemäss der 6. EG-Richtlinie nicht einmal darauf ankommen soll, wie viel der wirtschaftlich Berechtigte am Luftfahrzeug dieses für seine eigenen Beförderungen („Own Use“) einsetzt.

Insbesondere wird erwartet, dass die vorgenannte europäische Praxis zusammen mit den kürzlich ergangenen wegweisenden Bundesgerichtsentscheiden in der neuen Mehrwertsteuer-Brancheninfo Nr. 11 zum Luftverkehr ihren Niederschlag findet.

Flugsicherung

Die Business Aviation braucht eine auf ihre **Bedürfnisse** abgestimmte Flugsicherung auf den Regionalflugplätzen mit mehr **Flexibilität und Effizienz bei gleichem Sicherheitsniveau**.

Es wird erwartet, dass der Bund proaktiv gemeinsam mit den Kantonen sowie den betroffenen Unternehmen Lösungen erarbeitet, um die andauernde Problematik der Verdrängung der Geschäftsfliegerei von den Landesflughäfen zu lösen. Diverse Lösungsansätze für die Entlastung des Flughafens Zürich sowie des Flughafens Genf wurden vom Bund bereits ermittelt. Es gilt nun konsequent, diese Ansätze weiterzuführen.

Anpassung Art. 13.4 Branchen Info 11 Luftverkehr.

Private Nutzung von nur 20% muss auf mindestens 50% angepasst werden. Der Flugzeugeigner bezahlt den genau gleichen Charterpreis wie ein Charterkunde.

Anmerkung zur These: Die europäische Mehrwertsteuer-Praxis und Handhabung sind je nach Land völlig unterschiedlich.

Grundlagen

Begriff der Business Aviation

Die Business Aviation wird definiert als gewerbsmässiger (commercial, AOC) oder privater (corporate/"own use" NCC) Betrieb oder Benutzung eines komplexen Flugzeuges zum Transport von Passagieren oder Gütern im geschäftlichen Interesse eines Unternehmens, geflogen von angestellten Berufspiloten.

Die Business Aviation grenzt sich von der General Aviation dadurch ab, dass Business Aviation-Flüge im Sinne von Art. 555 der EG-VO Nr. 993/2001 zur Wertschöpfung eines Unternehmens beitragen, ungeachtet, ob sie durch einen AOC-Holder oder durch den Eigner direkt erfolgen.

General Aviation

Ausgangslage

Die Allgemeine Luftfahrt (General Aviation) ist die Grundlage für den Erhalt und die Weiterentwicklung des für die Gesamtwirtschaft der Schweiz unabdingbaren Luftfahrtsystems Schweiz. Der Erhalt und die gezielte Förderung der General Aviation und der dafür notwendigen Infrastrukturen sind von nationaler Bedeutung.

Die Ausbildungen aller kommerziell eingesetzten Piloten (Linien-, Rettungs-, Taxiflug- und Helikopterpiloten) und der militärischen Flugbesatzungen (Jet-, Helikopterpiloten und Fallschirmaufklärer) beginnen jeweils an Bord eines Leichtflugzeuges; Grundvoraussetzung, damit die General Aviation diese Aufgabe wahrnehmen kann, sind nebst dem Vorhandensein einer entsprechend ausgerüsteten Luftfahrtinfrastruktur auch der möglichst uneingeschränkte Zugang aller Akteure zum Luftraum und eine effiziente Flugsicherung.

Ziel

Sowohl die hohe volkswirtschaftliche Bedeutung der General Aviation für den Luftverkehr als auch die Tatsache, dass die Verteidigungsfähigkeit der Schweiz von genügend Militärpiloten und Fallschirmaufklärern abhängt, müssen der Öffentlichkeit besser bewusst gemacht werden. Eine starke General Aviation mit dezentraler Organisation über das ganze Land verteilt ist eine Investition in künftige Generationen und sichert damit den Erhalt der aviatischen Eigenständigkeit. Die Bedeutung der zivilen Luftfahrt für die Volkswirtschaft und das Verkehrssystem der Schweiz und der Militärluftfahrt auf die Sicherheit werden heute nicht erkannt und sind dringend zu korrigieren.

Massnahmen

Die dazu notwendigen Infrastrukturen und Zugänglichkeit zum Luftraum wie auch die Förderung der Ausbildung, verbunden mit sinnvoller, erprobter und praxisorientierter Regulierung, sind im Hinblick auf die heutige und künftige wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der General Aviation von grösster Wichtigkeit und sind zu stärken. Damit bleibt die Schweiz konkurrenzfähig und kann den Nachwuchs an Piloten aus eigener Kraft sichern und ist nicht vom Ausland abhängig. Dazu braucht die General Aviation folgende Massnahmen:

Förderung der General Aviation

Rund 90% aller im CH-Luftfahrzeugregister eingetragenen Fluggeräte sind im Bereich der General Aviation im Einsatz. Der Bund muss ergänzend den Zugang im interkontinentalen

Verkehr, den nationalen Verkehr und die Infrastruktur stärker fördern, insbesondere im Bereich der Ausbildung, der bestehenden Infrastrukturen und Anerkennung der Berufsausbildungen. Der Bund sollte den grenzüberschreitenden Privatflugverkehr dem privaten Autoverkehr gleichstellen.

Rahmenbedingungen

Es ist den Piloten, Flugschulen, Flugplatzhaltern, Maintenance-Betrieben und der Flugsicherung unterstützend durch den Bund zu ermöglichen, gezielt auf die Bedürfnisse des Marktes einzugehen um den dringend notwendigen Nachwuchs in den Unterhaltsbetrieben, den Pilotennachwuchs (Basis LFG Artikel 103 a/b), beim Flugplatzpersonal sowie den Erhalt und Ausbau der notwendigen Infrastrukturen sicherzustellen.

Massvolle Regulation

Die General Aviation ist ein forderndes und verantwortungsvolles Geschäftsfeld. Für den Nach- und Aufwuchs ist der Einstieg über den Modellflug oder in die Ausbildung zum Hängegleiter-, Segelflug- und Privatpiloten wie auch zum Fallschirmspringer, Ballonfahrer und Helikopterpiloten eine anspruchsvolle und kostenintensive Eigenleistung. Die Schweiz muss im EU-Recht vorhandene Spielräume konsequent nutzen und auf unnötige Einschränkungen verzichten.

Volkswirtschaft

In vielen Regionen hat das Fliegen eine wichtige Funktion in der aktiven Berufs-, Sport- und Freizeitgestaltung. Gerade in Metropol- als auch Randregionen ist das Vorhandensein hochstehender Arbeitsplätze unabdingbar und strukturell relevant, jedoch auch ein Teil des wertschöpfenden touristischen Angebots. Ohne die Existenz der Leichtaviatik als wichtiges Element der nationalen Luftfahrt könnten viele Flugplätze mit ihren Flugschulen und Unterhaltsbetrieben, aber auch als gesellschaftliche Zentren, nicht existieren. Damit schliesst sich der Kreis Ausbildung-Infrastruktur-Wirtschaft-Gesellschaft.

Zugang zum Luftraum

Der Einsatz moderner satellitenbasierter Navigationssysteme erlaubt präzisere Flugwege und eine bessere Überwachung des Luftraums. Die Luftraumstruktur ist so zu gestalten, dass die Komplexität und damit die Fehleranfälligkeit reduziert und unter Berücksichtigung der Aspekte der Sicherheit möglichst wenig Luftraum nur mit Bewilligung der Flugsicherung beflogen werden kann. Bei der Priorisierung der unterschiedlichen Verkehrsarten ist darauf zu achten, dass Ausschlüsse einer Flugsparte nur dann in Betracht gezogen werden, wenn die Auswirkungen das betroffene Flughafensystem negativ beeinflussen. Das Konzept von

IFR ohne ATC muss umgesetzt werden können. Der Bund hat sodann festzulegen, welche Bestandteile der Flugsicherung als Service public zu betrachten sind und diesen Teil der Kosten zu tragen.

Umwelteinflüsse

Die Vereine und Clubs der Leichtaviatik mit 20'000 Mitgliedern übernehmen eine wichtige gesellschaftliche Aufgabe bei der Grundausbildung des inländischen Pilotennachwuchses. Durch das Ausschöpfen des von der EU gesetzten Rechtsrahmens kann diese zunehmend auf einer neuen Generation von technologisch ausgereiften und umweltfreundlichen Ultraleichtflugzeugen stattfinden. Dies führt sowohl zu einer namhaften Reduktion der Umweltbelastung als auch einer signifikanten Senkung der für Erwerb und Erhalt von Pilotenlizenzen notwendigen Kosten, was sich wiederum positiv auf die Anzahl Pilotenanwärter und deren Trainingsstunden auswirkt.

Verändertes Arbeits-, Sozial und Freizeitverhalten

Das Auftreten neuer Luftraumnutzer wie Drohnen und autonom operierender Luftfahrzeuge führt zu einer zunehmenden Inanspruchnahme des Luftraums, insbesondere im tieferen Luftraum. Der Bund hat dafür zu sorgen, dass diese Fluggeräte in einem geordneten Rahmen sicher betrieben werden, ohne dabei die traditionelle Luftfahrt zu beeinträchtigen.

Verändertes geopolitisches Umfeld/militärische Bedürfnisse

Die aktuellen geopolitischen Vorgänge zeigen, dass die Schweiz ihre Verteidigungsfähigkeit erhöhen muss. Der Schutz des Luftraums ist von zentraler Bedeutung, die Sicherstellung eines genügenden militärischen Pilotennachwuchses verdient erhöhte Priorität. Genauso wichtig sollte der Bund erkennen, dass die aviatische Infrastruktur, auf welche im Verlauf der letzten Jahrzehnte verzichtet wurde, nicht durch neue ersetzt worden ist. Diesem Trend ist auch aufgrund des geopolitischen Umfelds und der militärischen Bedürfnisse entgegenzuwirken.

Grundlagen

Die Bedeutung der General Aviation als unabdingbarer Grundpfeiler der Aviatik muss durch den Bund gefördert werden, so wie dies bei SPHAIR im Bereich der Selektion künftiger Berufsmilitärpiloten dezentral durch den Einbezug und den Einsatz der General Aviation bereits passiert. Darüber hinaus hat der Bund aber auch dafür zu sorgen, dass die für die Luftfahrt notwendige Infrastruktur und eine bezahlbare Flugsicherung vorhanden sind und der Zugang zum Luftraum nicht ohne Not eingeschränkt wird.

Helikopter

Ausgangslage

Helikopter leisten in der Schweiz einen unverzichtbaren Beitrag zur öffentlichen Grundversorgung und damit für die Volkswirtschaft. Sie werden insbesondere in der **Luftrettung**, bei **Polizei- und Bevölkerungsschutzeinsätzen**, in der **Arbeitsfliegerei**, im **Tourismus** sowie in der **Pilotenausbildung** eingesetzt. Jährlich werden rund **54'000 Flugstunden** absolviert, wovon etwa **75 %** auf Arbeits-, Rettungs-, Such- und Schulungsflüge entfallen.

Besonders in den **Bergregionen** sind Helikopter unersetzlich. Sie ermöglichen Rettungen bei Unfällen, Versorgungsflüge für abgelegene Gebiete, Lawinensprengungen, Bau- und Montagearbeiten sowie Einsätze bei Naturkatastrophen. Gebirgslandeplätze (GLP) spielen dabei eine zentrale Rolle, da sie sowohl für **Rettungseinsätze** als auch für das **Training der Piloten** zwingend notwendig sind. Um die erforderlichen Lizenzen zu behalten, müssen Piloten regelmässig Gebirgslandungen durchführen.

Auch die **touristische Nutzung**, insbesondere das Heliskiing, hat eine grosse wirtschaftliche Bedeutung für alpine Regionen. Sie sichert Arbeitsplätze, unterstützt die Ausbildung und Routine der Piloten und trägt zur Quersubventionierung von kostenintensiven Rettungsflügen bei. Gleichzeitig ist der ökologische Einfluss vergleichsweise gering: Heliskiing macht nur etwa **5 % der gesamten Helikopterflugstunden** aus und verursacht im Vergleich zu anderen Reiseformen relativ niedrige Emissionen.

Die meisten Helikopterbetriebe sind kleine KMU mit schätzungsweise weniger als 15 Vollzeitstellen. Dieser Aspekt wird im Rahmen der Regulierung und bei der Umsetzung der Vorschriften regelmässig nicht berücksichtigt. Das gefährdet diese KMU's in ihrer Existenz.

Der Zusammenhang zwischen touristischen Flügen und der Arbeitsfliegerei ist folgender: Es gibt schlicht keine Arbeitsfliegerei, wenn die Piloten zwischen CPL-Skill Test und HESLO-Ausbildung nichts zu fliegen haben. Entweder machen sie das irgendwo im Ausland oder eben in der Schweiz, und dies als sinnvolle Ergänzung des touristischen Angebots (Wertschöpfung in der Schweiz).

Mit 185h kann man heute Berufspilot werden. Im Schnitt haben Unterlastpiloten bei der HESLO-Ausbildung aber zwischen 600 und 1000h Gesamterfahrung. Diese Lücke füllen

touristische Flüge. Und es macht Sinn, dass diese dort stattfinden, wo später auch die anspruchsvollen Transportflüge durchgeführt werden.

Ziel

Die Helikopterindustrie steht vor Herausforderungen durch **strenge regulatorische Vorgaben**, steigende Kosten und Umweltauflagen. Ziel ist es, Rahmenbedingungen zu schaffen, die einen **sicheren, kosteneffizienten und umweltverträglichen Betrieb** ermöglichen. Dazu gehören moderne Technologien, optimierte Infrastrukturen (z. B. Heliports) sowie klare Regeln zur **Koexistenz von bemannter Luftfahrt und Drohnen**, um die Flugsicherheit zu gewährleisten.

Massnahmen

Geeignete rechtliche und wirtschaftliche Rahmenbedingungen schaffen

Die Helikopterindustrie ist stark vom Marktumfeld und von regulatorischen Vorgaben abhängig. Um wettbewerbsfähig zu bleiben, braucht sie flexible, verlässliche und praxisnahe Rahmenbedingungen, die es den Unternehmen ermöglichen, auf technologische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Veränderungen zu reagieren.

Ziel ist es, Sicherheit, Kosteneffizienz und hohe Wertschöpfung miteinander zu verbinden, ohne die Unternehmen durch übermässige Bürokratie oder unnötige Auflagen zu belasten.

Ausgewogene Regelung operationeller Beschränkungen

In einem dicht besiedelten Land wie der Schweiz müssen Vorschriften – etwa zur Aussenlandverordnung – so ausgestaltet sein, dass weiterhin Kompromisse zwischen Luftverkehr, Bevölkerung und Umweltschutz möglich bleiben.

Insbesondere die Arbeitsfliegerei (z. B. Bau-, Versorgungs- und Rettungsflüge) muss auch in Schutzgebieten weiterhin erlaubt sein, da sie dort häufig unverzichtbare Leistungen für Infrastruktur, Sicherheit und Versorgung erbringt.

Praxisnahe Umsetzung europäischer Vorschriften (EASA / EU)

Die europaweit einheitlichen Luftfahrtregeln führen zu hohem organisatorischem, technischem und finanziellem Aufwand für die Helikopterunternehmen.

Deshalb ist es notwendig, dass:

- die Umsetzung der Vorschriften in enger Zusammenarbeit mit der Industrie erfolgt,
- der bestehende Handlungsspielraum genutzt wird, um kosteneffiziente und praxistaugliche Lösungen zu ermöglichen,
- das BAZL nicht zum Kostentreiber wird, insbesondere in den Bereichen Umwelt, Safety und Security.

Bei Lärmfragen soll sich die Schweiz weiterhin am von der ICAO definierten „Balanced Approach“ orientieren, der technische, betriebliche und planerische Massnahmen kombiniert.

Umweltbelastung gezielt reduzieren

Obwohl Helikopter nur einen kleinen Teil der gesamten Luftfahrtemissionen verursachen, trägt die Branche Verantwortung für den Umweltschutz. Notwendige Massnahmen sind:

- Weiterentwicklung umweltfreundlicher Technologien (z. B. effizientere Triebwerke, optimierte Flugverfahren),
- Erhalt bestehender Infrastrukturen wie Gebirgslandeplätze,
- Errichtung neuer Heliports, um Flugwege zu verkürzen und damit CO₂-Emissionen und Lärmbelastung zu reduzieren.

Der Abbau bestehender Infrastrukturen würde zu längeren Flugstrecken und damit zu höheren Umweltbelastungen führen und ist daher zu vermeiden.

Der Einsatz von Simulatoren hat stark zugenommen, was der Umwelt zugutekommt. In Zukunft dürften Simulatoreinsätze noch stärker steigen, wann auch andere Missionsspezialisten (teilweise) in einem Simulator ausgebildet werden können.

Verbesserung der Luftrettung durch moderne Navigation

In zeitkritischen medizinischen Notfällen ist ein schneller und wetterunabhängiger Einsatz entscheidend. Daher sind folgende Massnahmen notwendig:

- Fertigstellung der Umsetzung des Konzepts des Low Flight Network und bedarfsgerechter Weiterentwicklung,
- Ausrüstung der von den Kantonen definierten HSM-Spitäler (hochspezialisierte Medizin) mit satellitengestützten IFR-An- und Abflugverfahren,
- Reduktion der Wetterabhängigkeit bei Rettungs-, Polizei- und Katastropheneinsätzen.

Diese Massnahmen erhöhen die Einsatzsicherheit, verkürzen Reaktionszeiten und erweitern die Einsatzmöglichkeiten zukünftiger Helikopter erheblich.

Sicherstellung der Flugsicherheit im unteren Luftraum (Drohnen)

Die zunehmende Nutzung von Drohnen stellt ein erhebliches Risiko für die bemannte Helikopterfliegerei dar. Notwendig sind daher:

- Überprüfung und ggf. Sistierung von Bewilligungen für BVLOS- und EVLOS-Drohnenoperationen,
- Verpflichtende Information aller Luftraumnutzer über Drohneneinsätze (z. B. via DABS),
- Entwicklung eines einheitlichen industriellen Standards zur gegenseitigen Erkennung aller Luftfahrzeuge,
- Klare Priorisierung der bemannten Luftfahrt, solange keine zuverlässigen Kollisionsvermeidungssysteme verfügbar sind.

Fazit

Helikopter sind ein unverzichtbares Verkehrsmittel, insbesondere im alpinen Raum. Sie verbinden hohe gesellschaftliche, wirtschaftliche und sicherheitsrelevante Bedeutung mit vergleichsweise geringen Umweltbelastungen und bleiben auch künftig ein zentraler Bestandteil der Schweizer Luftfahrt.

Die notwendigen Massnahmen zielen darauf ab, die Versorgungssicherheit, Flugsicherheit, Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit der Helikopterfliegerei langfristig zu gewährleisten. Nur durch ausgewogene Regulierung, moderne Infrastruktur, technologische Innovation und enge Zusammenarbeit zwischen Behörden und Luftfahrtbranche kann die zentrale Rolle der Helikopter für Gesellschaft, Wirtschaft und Sicherheit erhalten bleiben.

Grundlagen

Zusammenfassung der Grundlagen:

Die Helikopterfliegerei basiert auf:

- Hoher gesellschaftlicher Relevanz
- Klarer Einsatzpriorität für Rettung, Arbeit und Sicherheit
- Intensiver Ausbildung und Training
- Wirtschaftlicher Querfinanzierung
- Funktionierender Infrastruktur
- Hoher Flugsicherheitsanforderung

Drohnen

Ausgangslage

Die aktuelle Bewilligungspraxis des BAZL im Bereich Drohnen darf die Sicherheit der bemannten Luftfahrt und der Bevölkerung nicht gefährden.

Die Drohnen haben heute noch kaum wirtschaftliche Bedeutung. Sie schaffen noch keine Arbeitsplätze in nennenswerter Zahl. Die Technologie ist zu verfolgen und hat ein grosses Potenzial. Stand heute geht es um Versuche, Entwicklungen und Proof of Concept.

Ziel

Die bemannte Luftfahrt muss über DABS (Daily Airspace Bulletin Switzerland) der Flugsicherung über die Drohnenoperationen mit einer Flughöhe von mehr als 25m über Grund informiert werden.

BVLOS-Operationen müssen über eine eigene Funkfrequenz verfügen.

Das BAZL bzw. die EASA müssen die Grundlagen für einen Industriestandard festlegen, mit welchem Luftraumteilnehmer sich künftig gegenseitig erkennen und ausweichen können.

Massnahmen

Im unkontrollierten Luftraum der Klasse G gilt weltweit das Prinzip „sehen und ausweichen“. Es existiert bis dato keine Ausrüstung, die technisch in der Lage ist, dieses Prinzip der Kollisionsvermeidung vollautomatisch zu ersetzen. Entsprechend hat auch das BAZL im Rahmen des Projekts FASST (Future Aviation Surveillance Services and Technologies in Switzerland) selbst wiederholt dargelegt, dass in der Schweiz frühestens ab 2028 Technologien zur Verfügung stehen, mit welchen sich Luftraumbenutzer zuverlässig gegenseitig erkennen können, was eine Grundvoraussetzung für jedes Ausweichmanöver ist.

Es ist zwingend, dass jeder Luftraumbenutzer die Grundregeln („sehen und ausweichen“) zuverlässig anwenden kann. Zusätzlich sollen diese um das Prinzip „sense and avoid“ ergänzt werden. Dies ist in den europäischen Verkehrsregeln (SERA) festgehalten.

Grundsätzlich hält das BAZL wiederholt fest, dass die bemannte Luftfahrt Priorität gegenüber der unbemannten habe. Dieser Grundsatz ist bei der Bewilligungspraxis und Anwendung der Regeln einzuhalten.

Landesflughäfen

Ausgangslage

Sicherung der Entwicklungsfähigkeit für Landesflughäfen – Optimierung der Rahmenbedingungen

Die Flughäfen stellen eine leistungsfähige Infrastruktur zur Verfügung, damit die Anbindung der Schweiz an die europäischen und interkontinentalen Zentren weiterhin möglich ist. Als exportorientierte Volkswirtschaft ist die Schweiz auf Direktverbindungen an internationale Märkte angewiesen.

Ziel

Die Flughäfen sollen ihre Infrastruktur und ihren Betrieb weiterhin nachfragegerecht entwickeln können. Der Bund hat die Rahmenbedingungen für die Landesflughäfen so zu gestalten, dass die Weiterentwicklung der Flughäfen rechtlich und umweltverträglich umsetzbar, operationell durchführbar und wirtschaftlich tragbar ist und dass die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtstandortes Schweiz gestärkt wird.

Massnahmen

Verbesserung der Rahmenbedingungen

Die Bestandesgarantie auch der Betriebszeiten ist im LFG zu verankern.

Das UVEK hat zudem Massnahmen zu prüfen, damit Anpassungen am SIL und an Betriebsreglementen deutlich vereinfacht und beschleunigt werden können.

Leistungsauftrag im SIL

Die Leistungsaufträge der Landesflughäfen in den SIL-Objektblättern sind zu überprüfen.

Das UVEK stellt sicher, dass die Rahmenbedingungen der SIL-Objektblätter so zu überarbeiten sind, dass sie eine nachfrageorientierte Verkehrsentwicklung ermöglichen, die systeminhärente Sicherheitsmarge nachhaltig erhöhen, um die benötigten Kapazitäten wetterunabhängig sicherzustellen. Die Freizeitfliegerei soll von den Landesflughäfen auf andere Flugplätze verlagert werden. In SIL sind die entsprechenden Objektblätter anzupassen.

Raumplanerische Sicherung der zukünftigen Nachfrage

Die Luftfahrt ist eine Wachstumsbranche. Gemäss neusten Prognosen werden in den nächsten Jahren ein jährliches Passagierwachstum von 2-3% und ein jährliches Wachstum der Flugbewegungen von 1-2% erwartet. Um diesem Nachfragewachstum auch zukünftig gerecht werden zu können, werden Infrastrukturausbauten und/oder Flugroutenanpassungen unumgänglich sein. Um zukünftige Nutzungskonflikte zu vermeiden, sind die entsprechenden raumplanerischen Sicherungen (Perimeter, Lärm) bereits heute im SIL vorzunehmen. Die SIL-Objektblätter sind gemäss den Prognosen für 2040 sowohl beim Perimeter als auch beim Lärm anzupassen.

Landseitige Erschliessung der Landesflughäfen

Das UVEK stellt eine gute landseitige Erschliessung der Landesflughäfen auf Schiene und Strasse sicher, wobei das „Swiss Finish“ nach Möglichkeit vermieden werden sollte. Es berücksichtigt sowohl bei der Infrastrukturplanung und -erweiterung als auch bei der Fahrplanausgestaltung die steigende Nachfrage des Luftverkehrs.

Massvolle Berücksichtigung der europäischen Luftverkehrspolitik

Der Bund hat seinen Handlungsspielraum bei der Umsetzung der Richtlinien der EASA und der EU vollumfänglich zugunsten der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit zu nutzen und dabei dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit Rechnung zu tragen. Dies gilt insbesondere für Umwelt- und Sicherheitsfragen (Security & Safety).

Fluglärm

In Lärmfragen richtet sich der Bund nach dem von der ICAO definierten „Balanced-Approach-Ansatz“. Bei Lärmmassnahmen berücksichtigt er die Besitzstandsgarantie. Die Verbesserungen beim Fluglärm durch die technologische Entwicklung der Flugzeuge sind für die Ermöglichung einer nachfrageorientierten Entwicklung einzusetzen.

Das Umweltschutzgesetz ist dahingehend zu revidieren, dass in stark fluglärmbelasteten Gebieten nicht gebaut werden darf.

Grundlagen

Die Flughäfen der Schweiz stellen die Infrastruktur zur internationalen und interkontinentalen Anbindung bereit und leisten damit zusammen mit den Airlines einen wesentlichen Beitrag zum Wohlstand unseres Landes. Der Flughafen Zürich mit seiner Drehkreuzfunktion sowie der Flughafen Genf mit seiner Bedeutung für Genf als Standort der UNO und zahlreicher internationaler Organisationen stossen bereits heute an die Kapazitätsgrenze. Prognosen

zeigen, dass ohne entsprechenden Massnahmen die Nachfrage in absehbarer Zeit nicht mehr gedeckt werden kann. Eines der ausdrücklichen Ziele der Schweizer Luftverkehrspolitik muss daher in der Entwicklung von Rahmenbedingungen bestehen, welche die notwendigen Anpassungen an den Flugrouten und an der Infrastruktur unserer Landesflughäfen auch zukünftig ermöglichen. Dafür braucht es eine deutliche Straffung und Beschleunigung der Verfahren zur Anpassung des SIL und der Genehmigungs- und Gerichtsverfahren zum Betriebsreglement.

Als Punkt-zu-Punkt-Flughafen sichert Genf die weltweite Anbindung der Westschweiz und der dort ansässigen internationalen Organisationen. Um die volkswirtschaftliche Wertschöpfung zu optimieren, sollten diese Verbindungen vorrangig durch in Genf stationierte Fluggesellschaften betrieben werden. Voraussetzung hierfür ist der Erhalt der aktuellen Rahmenbedingungen, namentlich die Nutzung der ersten und zweiten Nachtstunde für Landungen.

Flugplätze und Landestellen

Ausgangslage

Regionalflugplätze und Flugfelder sind die wichtigste Basis der Allgemeinen Luftfahrt und stellen den gesamtsystemisch wichtigen Nachwuchs des fliegenden Personals in der Schweiz sicher.

Regionalflugplätze wie Flugfelder bringen der Region vielfachen wirtschaftlichen Nutzen: Sie ergänzen und entlasten das Angebot der öffentlichen Flughäfen in Form zusätzlicher Anschlussmöglichkeiten mit dem Flugzeug oder dem Helikopter; zudem werden auf ihnen zahlreiche aviatische Sportarten ausgeübt. Flugplätze sind ebenfalls beliebte Ausflugsorte und damit ein wichtiges Element im Freizeit- und Tourismusangebot ihrer Region. Alle diese Aktivitäten generieren der lokalen und regionalen Wirtschaft zusätzliche Impulse und stärken die Schweiz und die in unserem Land niedergelassenen Unternehmen.

Wichtig sind die Regionalflugplätze auch wegen ihrer Funktion für die Landesflughäfen: Sie können bei Kapazitätsengpässen die Nachfrage der Business Aviation übernehmen.

Ziel

Die Flugplatzlandschaft Schweiz muss sowohl die nationalen Bedürfnisse der fliegerischen Ausbildung als auch die regionalen sowie Landesinteressen der wirtschaftlichen Standortattraktivität langfristig sichern können. Eine sinnvolle geografische Verteilung von Regionalflugplätzen und Flugfeldern sowie stufengerechte Betriebsbedingungen bilden die Voraussetzung für das Überleben einer wirtschaftlich tragbaren schweizerischen Flugplatzinfrastruktur für die Allgemeine Luftfahrt.

Massnahmen

Alternativen für die von den Landesflughäfen verdrängte General Aviation

Die Kapazitätsgrenzen sowie die komplexen Verkehrsabläufe der Landesflughäfen erhöhen den Druck auf die Allgemeine Luftfahrt, ihre Aktivitäten auf alternative Standorte zu verlagern. Abklärungen über die zukünftige Entwicklung und den Infrastrukturbedarf, unter Berücksichtigung einer teilweisen oder kompletten Auslagerung der General Aviation von den Landesflughäfen, ist voranzutreiben. Dabei sollen unter Einbezug der betroffenen Bundesstellen, Kantone, Standortgemeinden, Flugplatzhalter sowie den interessierten Verbänden nicht nur alle Zivil-, sondern auch die Militärflugplätze miteinbezogen werden.

Optimierung der Infrastruktur auf bestehenden Flugplätzen

Zur Verbesserung der Standortattraktivität und Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit müssen alle technischen Möglichkeiten zur Optimierung der Luftfahrtinfrastruktur auf den bestehenden Regionalflugplätzen und Flugfeldern ausgeschöpft werden; diese sollen in der Substanz erhalten, qualitativ verbessert und bedarfsgerecht entwickelt werden können. Bestehende Hartbelagspisten, Sicherheitszonen und Hindernisbegrenzungsflächen sollen in ihrer aktuellen Länge bzw. Ausdehnung nicht reduziert werden, bevor die nationalen Bedürfnisse an die zukünftige schweizerische Flugplatzinfrastruktur eindeutig geklärt sind.

Verhältnismässige Anwendung internationaler Vorschriften

Regionalflugplätze und Flugfelder sehen sich vermehrt mit Regulierungen und Auflagen konfrontiert, welche zu unverhältnismässig hohen Kosten führen; die Flugplätze sind nicht in der Lage, diese Mehrkosten zu erwirtschaften.

Verantwortung und Finanzierung der Flugsicherung

Regionale Flugplätze sind mit einer Kostenunterdeckung bei den Flugsicherungskosten konfrontiert, welche auf zu hohe Kosten beim bundeseigenen Flugsicherungsunternehmen zurückzuführen sind. Auf den Regionalflugplätzen mit Flugsicherung ist die Finanzierung dieser Kostenunterdeckung auf Bund, Kantone und Nutzer dieser Flugplätze sowie Flugplatzbetreiber zu verteilen. Die Finanzierung darf aber nicht durch Quersubventionierung zu Lasten der übrigen Luftfahrt durch neue Gebühren und Abgaben oder Steuern erfolgen. Im Interesse qualitativ einheitlicher Dienstleistungen für den IFR-Verkehr im schweizerischen Luftraum soll die Flugsicherung auf Flugplätzen mit Instrumentenanflugverfahren weiterhin vollumfänglich bei einem Dienstleister bleiben. Die Entwicklung kostengünstigerer Modelle und Verfahren (z.B. Zusammenlegung von CTRs; AFIS anstelle von Platzverkehrsleitung, IFR ohne ATC etc.) müssen dazu führen, dem Flugplatzhalter wirtschaftlich tragbarere Flugsicherungslösungen zu bieten. Die für die Erbringung der Flugsicherungsleistungen benötigte Infrastruktur und Ausstattung der betroffenen Flugplätze ist durch den Bund zu definieren.

Bedarfsgerechte Sicherstellung von dezentralen Ausbildungsflugplätzen

Flugfelder bilden die wichtigsten Stätten der fliegerischen Grundausbildung, welche für eine qualifizierte Nachwuchssicherung bei den Berufspiloten unabdingbar ist. Dezentral durchgeführte Schulung von Segelflug-, Motorflug- und Helikopterpiloten ermöglicht den Interessenten einen einfachen, regionalen Zugang zur Aviatik. Für die fliegerische Grundausbildung brauchen die Flugfelder Rahmenbedingungen, die ihre finanziellen und administrativen Möglichkeiten nicht überschreiten. Auch die Aus- und Weiterbildung des

Flugplatzpersonals ist aufgrund der stetig steigenden Anforderungen zu stärken. Hier braucht es die Zusammenarbeit des Bundes mit den Verbänden.

Grundlagen

Die konzessionierten Regionalflugplätze und die Flugfelder sind bedeutende Motoren für die wirtschaftliche und touristische Entwicklung ihrer Regionen sowie der Schweiz als Ganzes: Die im Linien- und Charterverkehr sowie mit der Business Aviation bedienten Flugplätze binden die Regionen an den Weltluftverkehr an, ergänzen die Landesflughäfen und übernehmen daher eine wesentliche Funktion im Flughafensystem der Schweiz. Alle Regionalflugplätze, Flugfelder, Militärflugplätze mit ziviler Mitbenützung wie auch die Heliports spielen eine wichtige Rolle als Basen für die Allgemeine Luftfahrt. Sie erhöhen die Standortattraktivität ihres Einzugsgebiets für die Wirtschaft und schaffen oder erhalten Arbeitsplätze.

Flugsicherung

Ausgangslage

Die Schweiz braucht ein sicheres, stabiles, leistungsfähiges und kosteneffizientes Flugsicherungssystem. Als kritische Infrastruktur muss es eine hohe Verfügbarkeit garantieren, die Souveränität des Schweizer Luftraums wahren und eine klar definierte Grundversorgung sicherstellen. Diese Grundversorgung – deren genaue Definition noch festgelegt werden muss – soll durch eine tragfähige, europakompatible Finanzierungslösung strukturell und langfristig gesichert sein. Das gilt insbesondere für die internationalen Landesflughäfen als zentrale wirtschaftliche und mobilitätsrelevante Drehscheiben sowie für Leistungen im delegierten Luftraum und auf Regionalflugplätzen.

Begründung: Das europäische Tarifsystem setzt zwar verbindliche Ziele für Sicherheit, Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz, adressiert aber schweiz-spezifische Service public-Leistungen unzureichend; rein gebührengetriebene Anpassungen sind politisch/ökonomisch nicht tragfähig und können zum Umfliegen des Schweizer Luftraums führen. Der neue LUPO muss dieses strukturelle Ungleichgewicht beheben.

Ziel

Ziel ist es, für die Flugsicherung eine sicherheits- und souveränitätsrelevante Grundversorgung klar zu definieren und ihre Finanzierung langfristig stabil und krisenfest auszugestalten. Die Finanzierungslösung soll keine neuen Gebühren und Abgaben einführen, europakompatibel sein, eine klare Zweckbindung aufweisen und Transparenz gegenüber Bund und Öffentlichkeit sicherstellen. Damit wird gewährleistet, dass Skyguide die nationalen und europäischen Leistungsziele in den Bereichen Sicherheit, Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz erfüllt, ohne die Souveränität des Schweizer Luftraums oder die Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz zu gefährden. Gleichzeitig müssen die Leistungen im delegierten Luftraum sowie an Regionalflugplätzen tragfähig abgesichert werden, indem Mindest-Service-Levels festgelegt und, falls geeignet, alternative Modelle wie AFIS integriert werden. Darüber hinaus soll die Innovations- und Resilienzstrategie fortgeführt werden (Virtual Centre / Business Continuity). Schliesslich ist die Sicherung des Nachwuchses ein zentrales Ziel: Die Ausbildung und Rekrutierung von Flugverkehrsleitenden sowie die Kapazitäten der Academy sind dauerhaft sicherzustellen und wie die Pilotenausbildungen über Art. 103b BV finanziell zu unterstützen.

Massnahmen

1. Klare Definition der Grundversorgung sowie einer minimal benötigten Ausstattung

Der aktualisierte LUPPO bzw. der Leistungsauftrag des UVEK an die Skyguide soll festlegen, welche Mindest-Service-Levels zur Grundversorgung gehören (En-Route- und Terminaldienste, Tower/AFIS auf Regionalflugplätzen, ATCO-Ausbildung, kritische CNS/ATM-Systeme inkl. Low Flight Network, Krisenfähigkeit) und welche Systeme auf welchem Flugplatz zur Erbringung dieser Leistung durch den Anbieter bereitgestellt werden müssen.

2. Verankerung der kritischen Infrastruktur

Der aktualisierte LUPPO soll CNS/ATM als sicherheitskritische Infrastruktur definieren und Anforderungen an Resilienz und Business Continuity inkl. deren Finanzierung festschreiben. Die Entwicklung der geopolitischen Lage erfordert eine Neubeurteilung der Infrastrukturstrategie und der Leistungserbringung.

3. Finanzierungslösung für Flugsicherungs-Leistungen

Der aktualisierte LUPPO soll eine tragfähige, europakompatible Finanzierungslösung skizzieren, die über SES-konforme Nutzergebühren hinausgeht und ergänzende nationale Mittel mit einer klaren Zweckbindung und Transparenzpflicht vorsieht.

4. Service-Level für Landesflughäfen und Regionalflugplätze

Der aktualisierte LUPPO bzw. der Leistungsauftrag des UVEK an Skyguide soll Mindeststandards für Flugsicherungsdienste auf den Landesflughäfen und den Regionalflugplätzen festlegen (AFIS/IFR/TWR, Öffnungszeiten), analog zur Militärluftfahrt, wo es diese Leistungsvereinbarung bereits gibt.

5. Leistungsfähigkeit des Luftfahrtsystems als Priorität

Der aktualisierte LUPPO soll festschreiben, dass die Leistungsfähigkeit des Luftfahrtsystems Schweiz in den Bereichen Sicherheit, Effizienz, Kapazität, Pünktlichkeit und Umweltauswirkungen ein möglichst hohes Niveau erreichen soll.

Systemische Sicherheitsdefizite wie kreuzende Flugwege sind zu eliminieren und in der Planung zu vermeiden. Mischräume sind ebenfalls zu eliminieren oder mit sicherheits erhöhenden Auflagen zu versehen.

Grundlagen

Die Ausgangslage der Flugsicherung in der Schweiz ist durch mehrere Faktoren geprägt. Regulatorisch unterliegt Skyguide dem europäischen Rahmen des Single European Sky (SES), der ambitionierte Vorgaben und Ziele für Sicherheit, Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz definiert. Die Schweiz ist über das Luftverkehrsabkommen an dieses System angebunden, ohne aber Zugang zu EU-Fördermitteln zu haben. Dies führt dazu, dass Innovationen – anders als bei europäischen Flugsicherungen – vollständig über Gebühren finanziert werden müssen. Grundsätzlich stellt die europäische Regulation eine grosse Herausforderung dar, die dazu beiträgt, dass die Schweizer Flugsicherung zu den teuersten in Europa gehört. Die Genehmigung des nationalen Leistungsplans durch die EU-Kommission für eine nächste Referenzperiode ist dadurch generell ein kritischer Meilenstein. Eine Ablehnung würde nicht nur erhebliche finanzielle Risiken nach sich ziehen, sondern auch die Investitionsfähigkeit in sicherheitskritische Projekte gefährden.

Operativ ist der Schweizer Luftraum einer der komplexesten in Europa: Er ist klein, topografisch anspruchsvoll, stark frequentiert und durch viele sich kreuzende Flugwege mit Vertikalbewegungen geprägt. Dank der zivil-militärischen Integration können die Bedürfnisse der Zivil- und Militärluftfahrt effizient und effektiv befriedigt werden, wobei die Systemintegration weiterhin ausbaufähig ist. Skyguide betreibt ein hochverfügbares CNS/ATM-System, das als kritische Infrastruktur gilt und kontinuierlich modernisiert werden muss. Projekte wie das Virtual Centre sind zentral für die Skalierbarkeit und Effizienz des Systems. Parallel dazu besteht ein hoher Bedarf an Resilienzmassnahmen: Das Business Continuity Management muss georedundante Strukturen und Fallback-Lösungen schaffen, um die Wiederherstellung des Betriebs zu ermöglichen.

Skyguide befindet sich in einer sehr prekären finanziellen Lage, und es ist ausgeschlossen, dass Querfinanzierungen das Fehlen tiefgreifender Reformen ausgleichen können. Allerdings besteht ein kumuliertes finanzielles Risiko für die laufende Referenzperiode (2025 – 2029), falls die EU die Tarife nicht genehmigt. Hinzu kommt die Verpflichtung zur Rückzahlung des Bundesdarlehens sowie ein hoher Investitionsbedarf für Kapazität, Sicherheit und Resilienz. Die Grundlagen unterstreichen die Notwendigkeit, die Grundversorgung und kritische Infrastruktur klar zu definieren und nachhaltig zu finanzieren. Künftige Grundlagen sollen aviatisch sinnvolle Lösungen ermöglichen und nicht behindern. Insbesondere sollte die Leistungsfähigkeit des Luftfahrtssystems Schweiz, die Sicherheit, z.B. kreuzungsfreie Flugrouten, gegenüber Partikularinteressen, wie z.B. Lärmschutzinitiativen, konsequent priorisiert werden.

Industrie

Ausgangslage

Die Schweizer Luftfahrt braucht leistungsfähige Hersteller- und Instandhaltungsbetriebe, um international konkurrenzfähig zu bleiben.

Ohne leistungsfähige Hersteller- und Instandhaltungsbetriebe ist mittelfristig die Luftfahrt in der Schweiz bedroht. Mehr noch: Ohne gut ausgebildete Luftfahrzeugtechniker ist mittelfristig die Sicherheit der Schweizer Luftfahrt in Frage gestellt.

Die schweizerischen Flugzeughersteller-, Fluggerätehersteller-, die Flugzeugkomponentenhersteller und die Instandhaltungsbetriebe spielen in der weltweiten Luftfahrtbranche eine ernst zu nehmende Rolle, sind aber einem sehr starken internationalen Wettbewerbsdruck ausgeliefert. Hinzu kommen protektionistische Handelshemmnisse durch die geopolitischen Verwerfungen, welche zu grossen Unsicherheiten und starken Wettbewerbsverzerrungen führen.

Ziel

Der Staat fördert das Umfeld für ein nachhaltiges Handeln für die Hersteller- und Instandhaltungsbranche. Der Abbau bürokratischer Hürden und die Vereinfachung von Abläufen und Überwachung durch die Bundes- (BAZL) und EU- (EASA) Behörden wird konsequent verfolgt. Die dafür benötigten Ressourcen sind in genügendem Mass vorhanden. Der Staat setzt sich für international gültige Handelsregeln ohne Handelshemmnisse und gleiche oder bessere steuerliche und zolltechnische Bedingungen ein.

Massnahmen

Wettbewerbsfähigkeit: Um die Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten und zu fördern, sind internationale Gesetzgebungen und besonders deren nationale Anwendung in der Schweiz durch die Behörden sinnvoll und aktiv zu gestalten. Die Luftfahrt mit ihrer hohen technischen Komplexität ist ausserordentlich (über)reguliert. Die Politik soll die Regulierungsdichte im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten tief halten bzw. senken. Vor allem proportionale und risiko- und performance basierte Umsetzung erhalten hart erarbeitete Vorteile unserer Branche auch in Zukunft.

Die Schweiz setzt sich aktiv für den Abbau internationaler Handelshemmnisse ein.

Aus- und Weiterbildung: Die Hersteller- und Instandhaltungsbranche ist auf qualifizierten Nachwuchs auf allen Stufen und für alle Berufe (technisches und administratives Personal) dringend angewiesen. Für technische Instandhaltungsbetriebe in der Schweiz wird es zunehmend anspruchsvoller, gut ausgebildete Luftfahrzeugtechniker/-innen zu finden. Zum lizenzierten Personal gehören neben Flugzeugmechanikern auch weitere Spezialisten. Die Ausbildung zum lizenzierten Flugzeugmechaniker ist teuer. Die Kosten müssen grösstenteils von den Unternehmen und vom Auszubildenden getragen werden. Darum sind zwingend mehr finanzielle Mittel aus der SFLV für die Ausbildungsfinanzierung von Flugzeugtechniker bereitzustellen.

Im Gegensatz zu anderen vergleichbaren Ausbildungen, wie beispielsweise jener zum Ingenieur (FM), wird die Berufsausbildung des lizenzierten Personals der Luftfahrt vom Bund heute grösstenteils weder anerkannt noch finanziell unterstützt. Die Berufsbildung ist neu in gleichem Masse zu fördern wie in anderen Sektoren der Wirtschaft.

Ressourcen: Die benötigten Ressourcen werden frühzeitig, transparent und in enger Abstimmung mit den Hersteller- und Instandhaltungsbetrieben vom Bund definiert. Die Ressourcenplanung erfolgt proaktiv, berücksichtigt die betrieblichen Anforderungen umfassend und trägt zur Sicherstellung der Wettbewerbsfähigkeit der Betriebe bei.

Grundlagen

Die schweizerischen Hersteller- und Instandhaltungsbetriebe sind ein wichtiger Bestandteil eines leistungsfähigen Lufttransportsystems. Die Hersteller- und Instandhaltungsbranche trägt zur Attraktivität des Standorts Schweiz bei, indem sie als wichtiger Arbeitgeber hervorragende Produkte und Dienstleistungen erbringt und so zum schweizerischen Bruttoinlandprodukt (BIP) beiträgt. Sie geniesst einen hervorragenden weltweiten Ruf. Alle Hersteller- und Instandhaltungsbetriebe von den grossen Herstellerfirmen und Instandhaltungsbetrieben bis zu den mittleren und kleinen Betrieben (KMU's) sind auf gute Rahmenbedingungen angewiesen. Das heisst: hohe Zeit- und Kosteneffizienz. Diese Elemente fehlen heute vollständig und sind mit hoher Priorität zu verfolgen, um den Standort Schweiz aktiv zu fördern. Nur mit Solchen können sie im stark umkämpften internationalen Umfeld wettbewerbsfähig sein. KMU's können nur dauerhaft qualitativ hochstehende und verantwortungsvolle Wartungen für den Bedarfs-, Geschäftsreise- und Privatverkehr anbieten und durchführen, wenn die Rahmenbedingungen KMU-tauglich sind.

Die schweizerische Art des „vorausseilenden Gehorsams“ schafft Nachteile im internationalen Markt. Um Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit unserer Branche zu verbessern, benötigen wir schweizerische Politiker und Behörden mit grossem Selbstvertrauen im Umgang mit der internationalen Politik und den Behörden.

Luftfracht

Ausgangslage

Die Schweizer Volkswirtschaft - als Binnenland - ist auf eine effiziente und leistungsfähige Abwicklung der Luftfracht angewiesen.

Für Industrie und Handel muss die sichere wie auch termingerechte Versorgung von Fertig- und Halbfabrikaten in jeder Lage sichergestellt werden, was vor allem bei Unterbrüchen in den globalen Lieferketten an hoher Bedeutung gewinnt. Dasselbe gilt auch für die Versorgung von medizinischen Gütern in Krisensituationen wie es sich während der Pandemie gezeigt hat. Insbesondere die Schweizer Exportindustrie, mit ihren hochwertigen, zeitkritischen- und/oder sensiblen Produkten, verdankt ihren weltweiten Erfolg nicht zuletzt einem gut funktionierenden und leistungsfähigen Luftfrachtsystem.

Vom wertmässigen Gesamtexport werden über 50% per Luftfracht befördert was einem Volumen von rund 205 Milliarden (2024) entspricht. Davon fällt fast die Hälfte auf chemische oder pharmazeutische Produkte. Somit trägt die Luftfracht wesentlich zum volkswirtschaftlichen Wohlstand der Schweiz bei.

Ziel

Die Luftfracht soll weiterhin ihren systemrelevanten Versorgungsauftrag und die hohen Anforderungen der Exportwirtschaft erfüllen können, um dadurch auch weiterhin ihre Wettbewerbsfähigkeit sicherzustellen. Hierfür bedarf es zeitgerechte, leistungsfähige und nachhaltige Infrastrukturen an den drei Landesflughäfen (ZRH/GVA/BSL), ausreichende Kapazitäten im Bereich der Abfertigung, Verladung (Frachtkapazitäten) sowie Zufahrtswege, wettbewerbsfähige Kostenstrukturen, sinn-/wirkungsvolle Sicherheitsmassnahmen, erweiterten elektronischen Datenaustausch für effiziente und gesicherte Abläufe sowie attraktive Rahmenbedingungen im Einklang mit den europäischen/ internationalen gültigen Bestimmungen.

Auf gesetzliche Einschränkungen, die nicht im Interesse der Luftfracht sind, wie die Reduktion der Flughafenbetriebszeiten, Plafonierung von Flugbewegungen oder die Infrastruktur insgesamt betreffen, ist zu verzichten. Das Gleiche gilt auch für Einschränkungen/Verbote zu Lasten der Effizienz oder Gebühren, die den Luftfrachttransport verteuern und die Wettbewerbsfähigkeit von Industrie und Handel einschränken.

Massnahmen

Adäquate Infrastrukturen an Flughäfen

Um den volkswirtschaftlichen Leistungsauftrag auch inskünftig erfüllen zu können, muss der Luftfracht an den Landesflughäfen eine, den Anforderungen entsprechende, adäquate Infrastruktur zur Verfügung gestellt werden. Sie darf nicht durch anderweitige Nutzung verdrängt werden. Dies betrifft die Umschlagszentren für die Frachtabfertigung im Auftrag der Fluggesellschaften (Airside) aber auch für Umschlag und Versandvorbereitung (Landside). Dabei sind zudem auch den Einrichtungen zur Abfertigung von temperaturkontrollierten, verderblichen, sensiblen, zeitkritischen/dringlichen Gütern sowie Gütern von hohem Wert (Valoren) Rechnung zu tragen. Zudem sind auch die Zufahrtswege zum Frachtbereich, deren Park- und Verkehrsflächen für Personal/Zubringer/Abholer sowie Luftfrachtersatzverkehr („Road Feeder Services“) miteinzubeziehen.

Nachfrageorientierte Luftfrachtkapazitäten auf Flugzeugen und Road Feeder Services (Luftfrachtersatzverkehr)

Ein breites Angebot an Direktverbindungen mit entsprechenden Frachtkapazitäten ab/zu den Landesflughäfen ist essenziell für Industrie und Handel, um eine effiziente, leistungsfähige und sichere Versorgung oder Lieferbereitschaft sicherzustellen. Dies gilt auch für reine Frachter-Verbindungen, die regelmässig oder bei kurzfristig gestiegener Nachfrage eingesetzt werden können. Je mehr Direktverbindungen angeboten werden, desto höher ist auch die Wertschöpfung für die Luftfrachtindustrie und Flughäfen in der Schweiz.

Auch wenn die Schweiz mit ihrer Grösse über eine beeindruckende Anzahl von Direktverbindungen zu den wichtigsten Handelszentren der Welt verfügt, müssen Güter aufgrund ihrer Grösse, Gewicht, fehlender Verbindung oder Kapazität über grössere europäische Flughäfen (Hubs) verladen werden. Hierfür kommt der Luftfrachtersatzverkehr („Road Feeder Service“) zum Einsatz, der die bereits auf Luftfrachtladeeinheiten verladenen Sendungen mittels speziellen LKW's von/nach Schweizer Flughäfen transportiert. Das bestehende Nacht- und Wochenendfahrverbot behindert die optimale Durchführung dieser Fahrten. Die Ausnahmeregelung Artikel 91a in der Verkehrsregelnverordnung sollte daher für diese Transporte zur Anwendung kommen, um Fahrten für Ziel- und Quellenverkehre zu passenden Zeiten auch an Wochenenden und während der Nacht im Inland und grenzüberschreitend fahren zu können. Zurzeit fallen sie noch immer unter gewerbsmässige Transporte, auch wenn sie Teil der Luftfrachtkette sind und unter einer Flugnummer operieren.

Wettbewerbsfähige Kostenstrukturen

Die Schweiz leidet bereits heute schon unter höheren Kosten als im EU-Raum. Deshalb darf die Luftfracht nicht mit weiteren, unangemessenen Gebühren, Mieten, Entgelte, Sicherheitsabgaben oder sonstigen Kosten belastet werden, die die Wettbewerbsfähigkeit weiter beeinträchtigen. Umso wichtiger ist, jegliche Art von Ineffizienz in den Abläufen zu vermeiden, welche vielfach auch infrastrukturell verursacht werden.

Wirkungsvolle Sicherheitsmassnahmen

Die Grundlagen für Luftfrachtsicherheit sind in der EU-Verordnung 300/2008 resp. in der Durchführungsverordnung 2015/1998 geregelt und im Nationalen Sicherheitsprogramm (NASP) mit Gültigkeit für die Schweiz festgelegt. Die Umsetzung soll für alle Teilnehmer im Land nach denselben Grundsätzen erfolgen. Die Schweiz nimmt hier nach der konsequenten Einführung des „Regulated Agent“ Konzepts mit seiner Unterscheidung zwischen sicherer und unsicherer Luftfracht eine führende Rolle ein. Wichtig ist eine stetige Überprüfung der Massnahmen auf deren Wirksamkeit und Weiterentwicklung. Dafür braucht es einen stetigen und institutionalisierten Erfahrungsaustausch zwischen Gesetzgeber und Nutzern. Wichtig ist, dass neue EU-Richtlinien nicht ohne sorgfältige Prüfung und allfälliger Anpassung auf die Gegebenheiten an den Flughäfen durch den Gesetzgeber erlassen werden.

Verantwortlich für die Durchführung der Frachtkontrollen in der Schweiz sind private Unternehmen. Die dadurch anfallenden Sicherheitskosten werden den Benützern verrechnet. Dies erhöht die Kosten der Schweizer Unternehmen und belastet die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Unternehmen im Ausland. Kosten für die Durchführung von Sicherheitskosten sollen durch die öffentliche Hand übernommen werden.

Elektronischer Datenaustausch für gesicherte und effiziente Prozesse

Am Luftfrachtprozess sind verschiedene Parteien beteiligt wie Verlader, Logistikdienstleister (Spediteur), Fluggesellschaft und Frachtabfertiger („Ground Handling Agents“) und sind eng mit den Zoll-, Sicherheits- und anderen Behörden verknüpft. Um einen sicheren, lücken- sowie reibungslosen und jederzeit nachvollziehbaren Transport zu gewährleisten, ist der elektronische Datenaustausch auf allen Ebenen zwingend erforderlich. Heute arbeitet jeder Beteiligte noch mit individuellen ERP-Systemen und Schnittstellen. E-Government-Lösungen sind gemeinsam durch Bund und Industrie voranzutreiben, um die Schnittstellen zu verbessern wie auch Abläufe sicherer und effizienter zu gestalten. Von jeglichem analogen Informationsaustausch (Bsp. Formulare, Dokumenten) ist abzusehen.

Attraktive Rahmenbedingungen innerhalb internationaler Normen

Die international gültigen Standards und Empfehlungen für die Luftfahrt und Luftfracht sind durch ICAO, EU-Verordnung, EASA, IATA etc. geregelt und sollen in der Schweiz durch die Behörden, unter Berücksichtigung von lokalen Gegebenheiten, möglichst mit Augenmass umgesetzt werden. Eine enge Koordination und Kommunikation zwischen Gesetzgeber und Anwender/Umsetzer erleichtert auch hier die Umsetzung nach dem Grundsatz: „Nur so viel wie nötig“.

Grundlagen

Nicht nur die Industrie und Handel, sondern auch die Fluggesellschaften, insbesondere auch unsere Home-Carriers mit ihren Mittel- und Langstreckenflügen von/nach den drei Schweizer Flughäfen (ZRH/GVA/BSL) sind auf die Luftfracht auf ihren Linienflügen angewiesen. Der Luftfrachtverkehr spielt dabei eine entscheidende Rolle, Passagierstrecken rentabel zu betreiben. Wird diesem substanziellen, wertvollen Beitrag keine Rechnung getragen, müssen viele der heutigen Verkehrsverbindungen, insbesondere im Interkontinentalverkehr, in Bezug auf deren Rentabilität oder strategischen Bedeutung neu bewertet werden, mit dem Resultat, dass wichtige Direktverbindungen wegfallen – zu Lasten des Standorts Schweiz.

Gemessen am Warenwert ist die Luftfracht das zweitwichtigste Transportmittel nebst dem Strassentransport mit einem Durchschnittswert von über CHF 1'400.00 pro Kilogramm und nimmt dabei eine äusserst wichtige Stellung ein. Somit sind die Anliegen der Luftfracht entsprechend ihrer Bedeutung zu behandeln.

Würde die Schweizer Luftfahrt- und Luftfrachtindustrie bezüglich Angebotsspektrum (Direktverbindungen) und Effizienz künftig hinter die europäischen Flughäfen (Drehkreuze) zurückfallen, wäre dies mit erheblichen negativen Konsequenzen verbunden, was insbesondere zur Schwächung der Schweizer Wirtschaft führt und die Grundversorgung von importierten Fertig- oder Halbfabrikaten sowie Konsumgütern der Schweizer Bevölkerung durch unflexiblere und ineffizientere Warenströme erheblich beeinträchtigt. Hinzu kommt die Gefährdung von über 25'000 Arbeitsplätzen in Industrie, Handel und Logistik, die direkt oder indirekt der Luftfracht zuzuordnen sind, zzgl. weitere 163'000 Arbeitsplätze bei einer Verlagerung und Verlust von bis zu 90% der Mittel-/Langstreckenflüge an den Flughäfen Zürich, Genf und Basel aufgrund verlorener Rentabilität.

Bodenverkehrsdienstleister

Ausgangslage

Die Bodenverkehrsdienstleister an den Landesflughäfen fertigen mit rund 10'000 Mitarbeitenden jährlich 550'000 Flugbewegungen mit 60.1 Millionen Passagieren und 637'000 Tonnen Fracht ab. Sie ermöglichen den reibungslosen Betrieb zwischen Ankunft und Abflug der Flugzeuge und bilden ein wichtiges Rückgrat des Schweizer Luftverkehrs.

Die Bodenverkehrsdienstleister sind sowohl an die Regulatorien und Vorgaben der Fluggesellschaften als auch der Flughäfen gebunden und müssen jederzeit die entsprechenden Sicherheitsstandards, sowie international und nationalen gültigen Vorgaben gemäss ICAO und NASP erfüllen.

Bodenverkehrsdienstleistungen unterliegen teilweise einem regulierten Marktzugang, welcher durch die Landesflughäfen mittels sog. Drittabfertigungsberechtigungen resp. Lizenzen für eine bestimmte Dauer ausgeschrieben und geregelt wird.

Die Bodenverkehrsdienstleister erbringen personalintensive Dienstleistungen. Knappe Personalressourcen aufgrund ausgetrockneter Arbeitsmärkte und die überdurchschnittliche Rekrutierungs- und Trainingsdauer aufgrund der notwendigen Sicherheitsüberprüfungen können zu Qualitätseinbussen durch Personalengpässe führen.

Optimierte Flugpläne für Umsteigepassagiere und Kapazitätsengpässe in der Luft und am Boden führen zunehmen zu akzentuierten Peak-Strukturen und Flug-Unregelmässigkeiten, welche, neben den Fluggesellschaften und Flughäfen, auch die Bodenverkehrsdienstleister belasten. Das Passagier- und Flugvolumen erreicht an den Wochenenden Spitzenwerte; entsprechend stark sind die Bodenverkehrsdienstleister gefordert. Die aktuell gültige Verordnung 2 zum Arbeitsgesetz (ArGV 2; SR 822.112) sieht gemäss Art. 12 Abs. 1^{bis} eine längst nicht mehr anforderungsgerechte Sonderregelung von 18 freien Sonntagen für das Bodenpersonal der Luftfahrt vor, welche den reibungslosen Betrieb der Landesflughäfen bzw. die Tätigkeiten der Bodenverkehrsdienstleister erheblich und ohne sichtbare Not erschwert.

Ziel

Die Bodenverkehrsdienstleister sollen weiterhin die hohen Anforderungen der Systempartner erfüllen können. Bei einem prognostizierten, durchschnittlichen jährlichen Wachstum (AAGR) von 1.6% - 2.2% (Eurocontrol) braucht es dafür leistungsfähige Bodenverkehrsdienstleister mit zuverlässigen und effizienten Dienstleistungen. Voraussetzungen dafür sind attraktivere Arbeitsbedingungen zur Sicherstellung des benötigten Personalbestands, eine verbesserte Zusammenarbeit der Systempartner (Flughafen, Airline, Flugsicherung, BAZL), unter anderem zur Förderung von Automatisierung dank standardisierten Prozessen sowie eine Verbesserung der Infrastruktur.

Massnahmen

- **Faire Wettbewerbs- und attraktive Arbeitsbedingungen**
 - Moderne, ergonomische Infrastrukturen, umweltfreundliches Equipment und zunehmende Automatisierung manueller Prozessschritte zur körperlichen Entlastung fördern attraktivere Arbeitsbedingungen und mindern das Risiko ungenügender Personalressourcen.
 - Fairer Wettbewerb, basierend auf einheitlich geregelte Mindestanforderungen an die Anstellungsbedingungen bei Bodenverkehrsdienstleistern zur Wahrung der Arbeitsmarktattraktivität.

- **Investitionsschutz über die DAB- / Lizenzperioden hinaus**
 - Die zeitliche Beschränkung der Drittabfertigungsberechtigungen und Abfertigungslizenzen auf jeweils 7 Jahre erschweren nachhaltige und langfristig refinanzier- resp. abschreibbare Investitionen in neue, umweltfreundliche Technologien und Innovationsprojekte. Der Schutz getätigter Investitionen würde Planungs- und Rechtssicherheit zu Gunsten der Gesamtentwicklung des Systems Luftfahrt schaffen.

- **Unternehmensübergreifende Innovationsprojektstrukturen**
 - Innovationsprojekte, welche den multikomplexen Herausforderungen der Aviatik begegnen können, müssen in der Regel unternehmens- und funktionsübergreifend gesteuert und umgesetzt werden. Gemeinsame Innovationsstrukturen sollen die notwendigen Voraussetzungen schaffen, bedürfen jedoch eines erleichterten Zugangs zu Innovationsfonds sowie eines rasch verfügbaren Testumfelds inklusive der erforderlichen Zulassungen.

- **Optimierte Infrastruktur**

- Bereitstellung einer ausreichenden Ladeinfrastruktur für e-Mobilität durch die Flughafenbetreiber, welche den Umstieg auf nachhaltige Energieträger erleichtern.
- Langfristige umsichtige Planung potenzieller Änderungen der Betriebskonzepte und kommerziellen -modelle, welche die Wertschöpfungskette der Bodenverkehrsdienstleister massgeblich beeinträchtigen.

- **Umsichtige regulatorische Massnahmen**

- Beschleunigung der Sicherheitsüberprüfungen für neues Personal
- Umsichtige Anpassungen von Trainings- und anderen regulatorischen Anforderungen ausschliesslich mit gemeinsam festgesetzten Umsetzungsfristen

Bildung und Forschung

Ausgangslage

Die Luftfahrt steht in den kommenden zwei Jahrzehnten vor einer Reihe komplexer Herausforderungen. Besonders prägend sind die Themen Fachkräftemangel, Nachhaltigkeit, Digitalisierung und Automatisierung, der Ausbau von Infrastrukturen und Luftraumkapazitäten, wirtschaftliche Volatilität, zunehmende regulatorische Anforderungen sowie die gesellschaftliche Akzeptanz des Luftverkehrs.

Bildung, Lehre und Forschung bilden die zentrale Antwort auf diese Entwicklungen und sind die Voraussetzung für den langfristigen Erfolg der Schweizer Luftfahrt.

Die Branche ist in allen Bereichen auf hervorragend ausgebildete Fachkräfte angewiesen. Dazu zählen sowohl Abschlüsse der höheren Berufsbildung als auch Berufe, die über den reglementierten luftfahrtspezifischen Ausbildungsweg entstehen. Ebenso unverzichtbar ist die akademische Ausbildung in verschiedenen Disziplinen, die die Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit der Branche langfristig sichert.

Zwar bestehen in der Schweiz vielfältige berufliche Ausbildungsangebote, doch müssen diese nachhaltig gesichert und mit ausreichend Nachwuchs versorgt werden. Parallel dazu haben sich in der Hochschullandschaft in den vergangenen zehn Jahren neue akademische Programme und Forschungsfelder entwickelt. Diese sind jedoch häufig stark an einzelne Personen gebunden und daher nicht dauerhaft institutionell verankert. Zudem verfügen die bestehenden Angebote – insbesondere an HSG, ZHAW und ETH – über unzureichende Ressourcen für Lehre und Forschung.

Ziel

Die Ausbildungsstätten der Schweiz müssen einerseits gestärkt und andererseits weiterentwickelt werden, damit die Berufe der Luft- und Raumfahrt langfristig stabil bleiben und inhaltlich auf die neuen Herausforderungen reagieren können. Gleichzeitig sind Massnahmen zur Sicherung des beruflichen Nachwuchses zu organisieren und gezielt zu fördern.

An verschiedenen Hochschulen und Universitäten bestehen heute aviatische Programme in Lehre und Forschung, die historisch gewachsen sind und sich inhaltlich deutlich unterscheiden. In einem nächsten Schritt gilt es, diese Bestrebungen sowie das damit

verbundene Wissen über Lehrstühle finanziell und organisatorisch abzusichern. Diese Sicherung soll den kontinuierlichen Betrieb von Lehre und Forschung gewährleisten. Darauf aufbauend kann in einer weiteren Phase – in enger Zusammenarbeit mit der Branche – ein organisches Wachstum erfolgen.

Das Beispiel der Luftfahrtlehre an der ETH Zürich (Departement MAVT) zeigt eindrücklich, dass attraktive Programme den Nachwuchs nachhaltig stärken können: Die Studierendenzahlen sind dort innerhalb von zehn Jahren von 23 auf 650 gestiegen.

Massnahmen

Der Bundesrat unterstützt die Schweizer Luftfahrt- und Raumfahrtbranche dabei, die Herausforderungen der kommenden zwei bis drei Jahrzehnte zu bewältigen und den Bedarf an qualifizierten Fachkräften langfristig zu sichern. Gestützt auf Artikel 103b des Luftfahrtgesetzes fördert er die Stabilisierung und Weiterentwicklung luft- und raumfahrtrelevanter Ausbildungsstätten sowie der entsprechenden hochschulischen und universitären Institutionen.

Als Organisation der Arbeitswelt (OdA) entwickelt AEROSUISSE den Rahmenlehrplan «Pilot HF» kontinuierlich weiter, um ihn an die Bedürfnisse der Branche und an die sich verändernden Rahmenbedingungen anzupassen.

Anbieter beruflicher, aviatischer Ausbildungen sollen gezielt unterstützt und ihre Lehrpläne regelmässig auf ihre inhaltliche Relevanz und Zukunftsfähigkeit überprüft werden. Ergänzend dazu sind Massnahmen zur Nachwuchsförderung notwendig, um ausreichend Talente für die Branche zu gewinnen.

Die akademischen Angebote – insbesondere an ETH, HSG und ZHAW – sollen durch die Einrichtung eines Lehrstuhls finanziell und organisatorisch abgesichert werden. Damit wird die Grundlage geschaffen, Lehre und Forschung dauerhaft zu verankern und ein stabiles Grundlagenmandat zu gewährleisten.

AEROSUISSE arbeitet hierzu in enger Zusammenarbeit mit den Behörden, der Luft- und Raumfahrtbranche sowie weiteren Verbänden daran, die Bedürfnisse von Lehre und Forschung systematisch weiterzuentwickeln und nachhaltig zu stärken.

Grundlagen

Das schweizerische Bildungssystem bietet eine hervorragende Grundlage, um Fach- und Führungskräfte für sämtliche Bereiche der Luft- und Raumfahrt auszubilden und weiterzuentwickeln. Das Potenzial für Lehre, Grundlagenforschung sowie angewandte Forschung und Entwicklung ist grundsätzlich vorhanden. In vielen Bereichen werden die notwendige Stabilität und Weiterentwicklung jedoch durch fehlende Ressourcen und unzureichend verankerte organisatorische Strukturen behindert.