



# **Thesen zur Schweizer Luftfahrtpolitik**

**9. Juli 2014**

## INHALTSVERZEICHNIS

EINLEITUNG	3
THESE 1: Volkswirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt	4
THESE 2: Bildung und Forschung	8
THESE 3: Luftverkehr und Umwelt	10
THESE 4: Kommerzieller Luftverkehr	14
THESE 5: Landesflughäfen	18
THESE 6: Flugplätze und Landestellen	21
THESE 7: Flugsicherung	24
THESE 8: General Aviation	26
THESE 9: Industrie	29
THESE 10: Helikopter	31
THESE 11: Luftfracht	33
THESE 12: Business Aviation	36
THESE 13: Militärische Luftfahrt	39
THESE 14: Internationales	41

## **EINLEITUNG**

Durch die Globalisierung ist die weltweite Luftfahrt in einem raschen und tiefgreifenden Wandel begriffen. Die meisten Länder haben erkannt, dass wirtschaftliche Entwicklung und der Wohlstand massgeblich von einem leistungsfähigen Luftfahrtsystem abhängen. Sie sehen die Luftfahrt als wichtiges Mittel zur Verbesserung der Standortattraktivität und als Instrument der Aussenwirtschaftspolitik. Als Teil der Industriepolitik wird die Luftfahrt in mehreren Ländern staatlich gefördert und direkt oder indirekt subventioniert.

Diesen und weiteren grossen Herausforderungen hat sich die Schweizer Luftfahrt zu stellen.

Mit der Luftfahrtpolitik der Schweiz 2004 hat die Schweiz eine umfassende und prospektive Luftfahrtpolitik zur Festlegung und Koordination der Aktivitäten von Behörden, Luftfahrttreibenden und Betroffenen geschaffen. Die Grundausrichtung der Luftfahrtpolitik 2004 ist nach wie vor richtig. Der Bericht entspricht allerdings in wesentlichen Bestandteilen nicht mehr den heutigen Gegebenheiten.

Vor diesem Hintergrund hat die Vorsteherin des UVEK entschieden, dass der bundesrätliche Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2004 (05.011) zu aktualisieren sei.

Im Hinblick auf die laufende Überarbeitung des Luftfahrtberichtes 2004 werden im vorliegenden Thesenpapier die konsolidierten luftfahrtpolitischen Vorstellungen der Schweizer Luftfahrt in ihrer Gesamtheit dargelegt.

Als Dachverband der Schweizer Luft- und Raumfahrt hat die AEROSUISSE alle gemeinsamen Anliegen im vorliegenden Thesenpapier gebündelt und systematisch geordnet.

## **THESE 1: Volkswirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt**

**Die Schweizer Luftfahrt ist von herausragender volkswirtschaftlicher Bedeutung**

**Sie ist sowohl ein Element der Aussenwirtschaftspolitik als auch ein zentraler Standortfaktor. Deshalb ist die Wettbewerbsfähigkeit der schweizerischen Luftfahrt zu fördern.**

### **Ziel**

Mit der Erneuerung des Berichts zur Luftfahrtpolitik der Schweiz sollen die luftfahrtpolitischen Ziele des Bundes sowie dessen Beitrag zur Existenzsicherung und prosperierenden Entwicklung aller Sparten des Luftfahrtstandortes Schweiz für die kommenden zehn Jahre festgelegt werden.

### **Grundlagen**

#### **Ein facettenreiches Verkehrssystem**

Die Luftfahrt ist ein facettenreiches Verkehrssystem bestehend aus Fluggesellschaften, Flugplätzen, General Aviation, Flugsicherung, Flugzeugindustrie und flughafen Betrieben. Jedes dieser Glieder in der Wertschöpfungskette bildet einen unverzichtbaren Teil des Gesamtsystems der Schweizer Luftfahrt.

#### **Direkte Luftverkehrsverbindungen über leistungsfähige Flughäfen sind für die Schweizer Wirtschaft unverzichtbar**

Durch die fortgesetzte Beseitigung von Handelshemmnissen wird der weltweite Austausch von Waren und Dienstleistungen immer mehr erleichtert. Um an dieser Globalisierung der Märkte teilhaben zu können, braucht die Schweiz hochwertige Flughafeninfrastrukturen, um die Luftverkehrsansbindung an die internationalen Zentren zu ermöglichen. Davon profitiert die Schweiz, als ausgesprochen exportorientiertes Binnenland, in besonderem Masse. Dieses Erfordernis wird künftig noch akzentuiert, weil in zunehmendem Masse nicht nur grosse Unternehmungen, sondern auch mittlere und kleine, hochspezialisierte KMU inter-

national tätig sind. Für die Exportwirtschaft braucht es ein gut ausgebautes und leistungsfähiges Luftfrachtsystem; verlassen doch (gemessen am Warenwert) nicht weniger als 43% der schweizerischen Exportgüter das Land auf dem Luftweg.

### **Ein Standort ist entweder erreichbar oder er existiert nicht**

Eine gute Luftverkehrsanbindung ist aber nicht nur für die exportierenden Firmen ein wichtiges Standortkriterium. Ein dichtes Netz von Direktflügen ist auch ein zentraler Standortfaktor für die Ansiedelung neuer Unternehmen. Ein Standort ist entweder erreichbar oder inexistent. Dies gilt primär für den Geschäftsverkehr und in zunehmendem Masse für den Tourismus, welcher für die Schweiz von grosser Bedeutung ist. Mehr als 35% der ausländischen Touristen erreichen die Schweiz auf dem Luftweg.

### **Regionalflugplätze sind von grosser regionaler Bedeutung**

Die Verbesserung der Standortattraktivität erfolgt über die Landesflughäfen, die Regionalflugplätze und die Flugfelder. Direktverbindungen mit dem Geschäftsflugzeug werden immer gefragter. Eine Umfrage der AEROSUISSE hat gezeigt, dass gerade Regionalflugplätze, insbesondere für die Ansiedlung neuer Unternehmen, von grosser Bedeutung sind. Die international renommierten Schweizer Tourismusorte mit ihrem zahlungskräftigen Gästesegment sind ohne die Flugplätze St. Moritz-Samedan, Sion, Lugano und Gstaad-Saanen nicht mehr denkbar. Payerne und Dübendorf bieten der Luftfahrtindustrie und der Geschäftsfliegerei zusätzliche Standorte von strategischer Tragweite. Indem die Regionalflugplätze die Attraktivität ihrer Region für die Wirtschaft heben und auch mithelfen, Arbeitsplätze zu erhalten oder neu anzusiedeln, leisten sie einen Beitrag an die Bekämpfung der Landflucht und des Konzentrationsprozesses in die grossen Zentren.

### **Die Luftfahrt schafft zahlreiche Arbeitsplätze**

Die Luftfahrt ist nicht nur eine wichtige Voraussetzung für die Standortattraktivität, sondern ist selbst zu einem wichtigen Wirtschaftszweig geworden. Mehr als 180 000 Arbeitsplätze und eine Wertschöpfung von über 30 Milliarden Franken stehen in der Schweiz im Zusammenhang mit der Luftfahrt. Untersuchungen haben ergeben, dass pro Million Fluggäste rund 1'000 Arbeitsplätze direkt<sup>1</sup> und weitere ca. 4'200 indirekt<sup>2</sup>, induziert<sup>3</sup> und katalytisch<sup>4</sup> geschaffen werden. Eine einzige tägliche Langstreckenverbindung schafft auf dem betreffenden Flughafen über 320 Arbeitsplätze<sup>1,2,3</sup>.

<sup>1</sup> Direkte Effekte: Beschäftigung der direkt am Flughafen tätigen Unternehmen

<sup>2</sup> Indirekte Effekte: Beschäftigung der Vorleistungsbetriebe (Zulieferer) ausserhalb des Flughafenareals

<sup>3</sup> Induzierte Effekte: Beschäftigung, welche über die Multiplikatoreffekte der Ausgaben der direkt und indirekt Beschäftigten generiert wird

<sup>4</sup> Passagierseitige katalytische Effekte: Beschäftigung, die über die Ausgaben der ausländischen Flugpassagiere in der Schweiz entsteht

## **Die Luftfahrt nimmt ihre Verantwortung für eine nachhaltige Entwicklung wahr**

Im Einklang mit der entsprechenden bundesrätlichen Strategie aus dem Jahr 2002 strebt die Schweizer Luftfahrt eine nachhaltige Entwicklung an. Diese besteht aus den drei Schlüsselfaktoren wirtschaftliche Effizienz, gesellschaftliche Solidarität und Schutz der Umwelt. Von grundlegender Bedeutung ist dabei, dass sich diese Sichtweise nicht einseitig auf eine der drei Dimensionen der nachhaltigen Entwicklung beschränkt, sondern stets alle drei Dimensionen – Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt – ausgewogen miteinbezieht. Durch ihren volkswirtschaftlichen Nutzen, die Schaffung von Arbeitsplätzen und den schonungsvollen Umgang mit Umwelt und Ressourcen nimmt die Schweizer Luftfahrt ihre Verantwortung bezüglich Nachhaltigkeit wahr.

### **Massnahmen**

#### **Die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrt muss deutlich verbessert werden**

Die jüngste Bundesstudie<sup>5</sup> zeigt klar, dass die Schweizer Luftfahrt im Bereich der politischen und fiskalischen Rahmenbedingungen im internationalen Vergleich (innereuropäisch als auch interkontinental) deutlich benachteiligt ist. Ausländische Fluggesellschaften drängen, teilweise unter Inanspruchnahme von direkten oder indirekten staatlichen Subventionen, in zunehmendem Masse auf die europäischen Märkte. Gleichzeitig verschlechtern sich die Rahmenbedingungen für die europäische Luftfahrt, beispielsweise in Form von verschärften Nachtflugverboten, Steuern und Abgaben sowie administrativen Aufwands zusehends. Da staatliche Beihilfen an Fluggesellschaften auf globaler Ebene nicht eingeklagt werden können, müssen die Wettbewerbsnachteile der Schweizer Luftfahrt durch die Verbesserung der Rahmenbedingungen in der Schweiz verringert werden. Dringender Handlungsbedarf besteht primär bei den Kosten für hoheitliche Sicherheitsmassnahmen, für Aus- und Weiterbildung sowie Forschung und Entwicklung. Ferner muss der hiesigen Luftfahrt ein massvolles Wachstum durch den Ausbau von Infrastrukturen und durch die Optimierung von Flugverfahren zugestanden werden.

---

<sup>5</sup> Intraplan (2012). Monitoring der Wettbewerbsfähigkeit des Schweizer Luftverkehrs

## **Die Regulierung und die Aufsichtstätigkeiten müssen auf das Wesentliche beschränkt werden**

Die Luftfahrtbranche in Europa leidet unter einer noch nie dagewesenen Regulierungsflut und Verwaltungseingriffen, oft ohne nachweisbaren Sicherheitsgewinn. Insbesondere kleinere und mittlere Akteure können diese bürokratische Belastung nicht mehr bewältigen und verlassen die Schweiz oder geben ihre Tätigkeit auf. Bei grösseren Firmen generiert dieser zunehmende administrative Aufwand Kosten und schwächt die internationale Wettbewerbsfähigkeit. Dies hat auch die europäische Regulierungsbehörde (EASA) erkannt und ergreift Massnahmen. Wir fordern deshalb von der Gesetzgebung eine Regulierungsfolgenabschätzung, um Wertschöpfung und Arbeitsplätze zu erhalten.

## **Es müssen vermehrt die Chancen der Luftfahrt ins Bewusstsein gerückt werden**

Wegen der herausragenden volkswirtschaftlichen Bedeutung der Luftfahrt ist in der politischen Kommunikation und bei der Ressourcenallokation der Akzent verstärkt auf die Chancen bzw. den Nutzen dieses Verkehrsträgers zu legen.

## **Globale Einbindung der Luftfahrt unter Wahrung des nationalen Handlungsspielraumes**

Die Luftfahrt ist eine ausgesprochen global tätige Branche. Aus diesem Grunde erlässt die ICAO ein Regelwerk, bestehend aus Normen und Empfehlungen. Auf europäischer Ebene ist die Schweiz über das Luftverkehrsabkommen mit der EU verbunden und den EU-Akteuren weitgehend gleichgestellt. Auf dem Gebiete der Safety richtet sich die Schweiz nach den von der EASA erlassenen Regeln. Diese Harmonisierung ist grundsätzlich zu begrüessen. Allerdings hat die Regulierungsdichte heute ein Mass angenommen, das insbesondere kleinere und mittlere Unternehmungen in zunehmendem Masse überfordert. Als Teilnehmerstaat der EASA muss das BAZL diese Entwicklung im Auge behalten und bei Fehlentwicklungen, im Verbund mit den internationalen Organisationen der Zivilluftfahrt, seinen Einfluss geltend machen. In jedem Falle soll der nationale Handlungsspielraum voll zu Gunsten des Luftfahrtstandortes Schweiz ausgenützt werden. Dies bedingt eine gründliche Analyse des bestehenden Gesetzeswerks auf unzweckmässige Regulierungen und einen Paradigmenwechsel, der zwischen komplexen und nicht komplexen, sowie gewerbsmässigen und nicht gewerbsmässigen Organisationen unterscheidet.

## **THESE 2: Bildung und Forschung**

### **Bildung und Forschung – Voraussetzung für den Erfolg der Schweizer Luftfahrt**

**Die Luft- und Raumfahrt ist auf einen hervorragend ausgebildeten Nachwuchs in allen Sparten angewiesen. In den Berufszweigen bestehen genügend qualifizierende Weiterbildungsangebote. Der Standort wird gefördert durch eine koordinierte Forschung und Entwicklung in der Industrie, in den ETHs/Universitäten und in den Fachhochschulen. Zu diesem Zweck ist ein nationales Kompetenzzentrum für Aviatik unter Einbezug der verschiedenen Anspruchsgruppen anzustreben.**

#### **Ziel**

Mit der Förderung und Weiterentwicklung von aviatischen Lehrgängen auf der einen Seite und mit einer Verbesserung der Kommunikation über die vielfältigen Berufe der Luft- und Raumfahrt andererseits sollen junge Leute für eine Karriere in der Aviatik begeistert werden. Qualifizierende Weiterbildungen stellen sicher, dass die Akteure der Aviatik auf dem aktuellen Stand der Entwicklungen sind und das sich ständig weiterentwickelnde Umfeld kennen. In diesem Zusammenhang müssen in erster Linie gute Rahmenbedingungen für die Entwicklung von neuen Technologien mit einem modernen gesetzlichen und attraktiven Umfeld geschaffen werden.

Die Schweiz soll eine Vorreiterrolle in dieser Weiterentwicklung einnehmen und diese richtungsweisend mitgestalten können, indem entsprechende Forschung und Entwicklung gefördert und die Aktivitäten in der Industrie, in den ETHs/Universitäten und in den Fachhochschulen in einer geeigneten Weise koordiniert werden, damit das Potential in der Schweiz gebündelt und entfaltet werden kann. Weiter sollen Forschung und Entwicklung von Technologien durch neue Unterstützungsmittel im Aviatikbereich gefördert werden, indem die bestehenden Mittel, wie z.B. diejenigen der Kommission für Technologie und Innovation (KTI), ergänzt werden. Die Forschung soll ebenfalls speziell im Luftfahrtbereich ausgebaut werden.



## **Grundlagen**

Das schweizerische Bildungssystem bietet eine optimale Ausgangslage, um Fach- und Führungskräfte für alle Sparten aufnehmen und aus- sowie weiterbilden zu können. Das Potential sowohl für Grundlagenforschung wie auch für angewandte Forschung und Entwicklung ist vorhanden, jedoch in weiten Bereichen noch nicht genügend koordiniert.

## **Massnahmen**

- Der Bundesrat konkretisiert und setzt den Willen des Parlamentes um, via Artikel 103b des Luftfahrtgesetzes (LFG) günstige Rahmenbedingungen für die Forschung und Entwicklung zu schaffen und zu fördern.
- Als Organisation der Arbeitswelt entwickelt die AEROSUISSE die Rahmenlehrpläne entsprechend der Bedürfnisse der Industrie und der sich wandelnden Rahmenbedingungen weiter.
- Die AEROSUISSE treibt die Umsetzung des Artikels 103a LFG durch eine enge Zusammenarbeit mit den involvierten Ämtern BAZL und SBFI im Comité de Pilotage voran. Das erforderliche Budget ist eingestellt, die Modalitäten sind definiert und eine nachweisbare Ausbildungsunterstützung durch den Bund ist erfolgt.
- Die AEROSUISSE erarbeitet in enger Zusammenarbeit mit den Behörden und den Akteuren eine Forschungs-Infrastruktur, in der die vorhandenen Potentiale optimal koordiniert und Lücken identifiziert und geschlossen werden können. Anlässlich der Umsetzung des Artikels 103b LFG wird ein Lehrstuhl mit einem entsprechenden Aufgabenheft implementiert.
- Ein nationales Kompetenzzentrum für Aviatik wird unter Einbezug der verschiedenen Anspruchsgruppen gegründet.

## **THESE 3: Luftverkehr und Umwelt**

### **Eine global abgestimmte Umweltpolitik für eine global operierende Industrie**

**Milliardeninvestitionen in neue Flugzeugtypen haben über die letzten 30 Jahre die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen und die Lärmbelastung markant reduziert. Die Politik muss den Einsatz neuer Technologien durch international koordinierte, industriespezifische und zweckgebundene Lenkungsabgaben weiter fördern.**

#### **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 Luftfahrtindustrie durch eine Optimierung der Rahmenbedingungen sowie durch industriespezifische und zweckgebundene Lenkungsabgaben unterstützen.

#### **Grundlagen**

Die Luftfahrtindustrie schafft positive Werte für die schweizerische Volkswirtschaft. Zugleich generiert die Luftfahrtindustrie Lasten für 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. 2% der globalen anthropogenen CO<sub>2</sub>-Emissionen<sup>6</sup>, in der Schweiz fühlen sich tagsüber ca. 1% der Bevölkerung durch Fluglärm gestört (Strassenlärm: 16%)<sup>7</sup>. Die Luftfahrtindustrie übernimmt dafür die Verantwortung und investiert Milliarden in neue, umweltschonendere Technologien. Durch neue Flugzeugtechnologien konnte der Home Carrier SWISS seit 2002 die CO<sub>2</sub>-Emissionen pro 100 Passagierkilometer um über 20% senken<sup>8</sup>. 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 geschrumpft<sup>9</sup>.

<sup>6</sup> IPCC (Mai 2007). Working Group III Report, S. 6

<sup>7</sup> BAFU (2009). Lärmbelastung in der Schweiz. Ergebnisse des nationalen Lärmmonitorings SonBase

<sup>8</sup> SWISS (2013). Umwelt-Kennzahlen

<sup>9</sup> SWISS (2013). Lärmteppich Flughafen Zürich

## **Massnahmen**

### **Drei Prinzipien für Emissionsabgaben: global, industriespezifisch und zweckgebunden**

Wenn sich die Politik Instrumenten wie Emissionsabgaben bedienen will, muss sie drei elementare Prinzipien beachten:

1. Die Emissionsabgaben orientieren sich an internationalen Vorgaben. Die Luftfahrt ist eine globale Industrie, Klimawandel ein globales Problem. Nur ein koordiniertes und einheitliches Vorgehen ermöglicht eine effiziente Reduktion der Treibhausgasemissionen und verhindert zugleich Wettbewerbsverzerrungen und Umwegverkehr.
2. Emissionsabgaben müssen industriespezifisch stattfinden und die Technologieentwicklung und Investitionszyklen in der Aviatik widerspiegeln. Sie dürfen nur dann erhöht werden, wenn zum Zeitpunkt der Erhöhung eine neue Technologie auf dem Markt zur Verfügung steht. Ansonsten findet keine reale Lenkung statt.
3. Der Grundsatz der Zweckbindung muss Anwendung finden. Um einen fiskalpolitischen Missbrauch von umweltpolitisch begründeten Lenkungsabgaben zu verhindern, müssen die daraus erwirtschafteten Mittel zweckgebunden verwendet werden. Eine Zweckbindung muss im System selbst geschehen, das heisst, die erhobenen Gelder müssen zur Deckung der entsprechenden Umweltkosten sowie Forschungs- und Infrastrukturzwecke in der Aviatik verwendet werden.

### **Lärmregulierung gemäss ICAO Balanced Approach**

Die Lärmregulierung soll sich an den Vorgaben der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO orientieren. Die internationale Staatengemeinschaft hat sich 2001 auf den sogenannten *Balanced-Approach (BAP)* zu Lärmregulierung geeinigt<sup>10</sup>. Der BAP sieht ein Vier-Stufen-Modell zur Lärmreduktion und –regulierung vor.

1. *Lärmreduktion an der Quelle*: Die Politik soll 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 Lärmmesswerte an den örtlichen Messstellen erhoben. Die Lärmmessung an anderen Schweizer Flughäfen orientiert sich an ICAO-Standards, die auf ICAO-Lärmzertifikaten pro Flugzeugtyp basieren.

---

<sup>10</sup> ICAO (2004, rev.2007). Guidance on the Balanced Approach to Noise Management (Doc 9829 AN/451)

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 Naturdenkmäler befinden nicht dazu führen, dass die Festlegung von Flugrouten neu an den Schutzziele von Landschaften und Naturdenkmälern 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) den vermeidbaren Lärm auf und um die Schweizer Flughäfen.

4. *Betriebseinschränkungen (z.B. Nachtruheregelungen)*: Diese sind laut ICAO-Richtlinien *ultima ratio*. Eine weitere Einschränkung der Betriebszeiten oder eine Verschärfung der Lärmgrenzwerte an den Landesflughäfen würde die Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtstandorts Schweiz weiter signifikant schwächen. Schon heute führen die im europäischen Vergleich ausserordentlich strengen Lärmgrenzwerte für die Nachtstunden zu einem Wettbewerbsnachteil.

### **Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen durch einen globalen marktbasieren Mechanismus**

Die Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen muss im Rahmen von ICAO-Regeln stattfinden. ICAO hat sich an ihrer Generalversammlung im Herbst 2013 auf eine „Road Map“ geeinigt und sich zum Ziel gesetzt, einen globalen Marktmechanismus für die Luftfahrt zu entwickeln<sup>11</sup>. Um die CO<sub>2</sub>-Emissionen der internationalen Zivilluftfahrt effizient zu reduzieren, sind globale markt-basierte Massnahmen unabdingbar. Markt-basierte Massnahmen erfordern globale Implementierung. Regionale Massnahmen, wie beispielsweise das Europäische Emissionshandelssystem EU ETS, führen zu Wettbewerbsverzerrungen und zu Umwegverkehr. Ihr CO<sub>2</sub>-Reduktionspotential ist begrenzt und sie führen zur Schwächung der europäischen Luftfahrtindustrie. Passagierabgaben zur CO<sub>2</sub>-Reduktion sind falsch und abzulehnen, da sie die stärksten Hebel zur Reduktion von CO<sub>2</sub>, neue Flugzeugtechnologien und alternative Treibstoffe, nicht abbilden. Die Schweiz muss sich auf Ebene der ICAO für die Entwicklung und Implementierung von globalen markt-basierten Massnahmen einsetzen.

<sup>11</sup> Vgl. ICAO (2013). Report of the Executive Committee on Agenda Item 17 (Section On Climate Change) ( A38-WP/430)

## **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, ist dadurch hoch volatil und als Grundlage für raumplanerische Massnahmen nicht geeignet. Damit die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt nicht noch weiter beeinträchtigt wird, soll der Bund dafür sorgen, dass die Grenzwerte in den Tagesrandstunden nicht noch weiter verschärft und beim Schutz der Nachtzeiten eine Lösung gefunden wird, welche auch raumplanerisch sinnvoll ist und eine Gleichstellung mit den anderen Verkehrsträgern sicherstellt. Erleichterungen für Fluglärm sollen konsequenterweise auch für den von Flughäfen ausgehenden Industrie- und Gewerbelärm gelten. Namentlich muss der Einbezug des Bodenlärms, insbesondere des Lärms, der aus dem Flugzeugrollverkehr resultiert, in den Geltungsbereich von Anhang 6 der Lärmschutzverordnung (LSV) kritisch hinterfragt werden.

## **THESE 4: Kommerzieller Luftverkehr**

**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 wichtiges Instrument der Aussenwirtschaftspolitik und Teil des öffentlichen Verkehrs. Damit sie im globalen Wettbewerb bestehen können, brauchen sie wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen.**

### **Ziel**

Die Schweizer Fluggesellschaften sollen mit wettbewerbsfähigen wirtschaftlichen und operationellen Rahmenbedingungen operieren können, damit sie im globalen Wettbewerb bestehen können. Dabei muss der globalen Natur des Luftverkehrs Rechnung getragen werden. Die Luftfahrtaussenpolitik ist so zu gestalten, dass alle Marktteilnehmer in einem liberalen Umfeld mit gleich langen Spiessen agieren können.

### **Grundlagen**

Die Schweizer Fluggesellschaften sichern die volkswirtschaftlich bedeutsame 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: Rund zwei Drittel der volkswirtschaftlichen Effekte stehen im direkten Zusammenhang zur Tätigkeit der Fluggesellschaften. 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.

## **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. Betriebszeiten 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. Hierfür braucht es ein möglichst ausbalanciertes Netzwerk mit europäischen und interkontinentalen Verbindungen, die optimal aufeinander abgestimmt sind. Die Rahmenbedingungen am Flughafen Zürich, als Plattform für ein Drehkreuz, müssen entsprechend ausgestaltet sein. Das bedeutet, dass die Pisten- und Terminalkapazität auf Spitzenzeiten am Tag ausgerichtet sein muss. Ferner soll der Flugbetrieb vermehrt nach den international geltenden aviatischen Gesetzmässigkeiten und nicht nach lokalen politischen Befindlichkeiten durchgeführt werden. Die Betriebszeiten am Flughafen Zürich können deshalb nicht weiter beschränkt werden, ohne den Hubbetrieb zu verunmöglichen. Die Bewältigung der Lärmproblematik soll im Rahmen des Balanced Approach der ICAO erfolgen. Entsprechend sind vor allem auch raumplanerische Instrumente vorzusehen und Beschränkungen des Luftverkehrs dürfen nur als *ultima ratio* betrachtet werden.

### **Ergänzende Langstreckenverbindungen an den anderen Landesflughäfen**

Der Drehkreuz-Betrieb am Flughafen Zürich wird ergänzt durch ausgewählte Langstreckenverbindungen an den Flughäfen Genf und Basel. So kann die Mobilität von Personen und Gütern optimal sichergestellt und sich ergebendes Marktpotenzial ausgeschöpft werden.

### **Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit durch Abbau von systemfremden Kosten**

Angesichts des verschärften Wettbewerbs in der globalen Luftfahrt und der zum Teil massiv unterschiedlichen Rahmenbedingungen ist die kommerzielle Luftfahrt von systemfremden Kosten zu befreien. Namentlich die hoheitlichen Sicherheitskosten belasten das System. Zudem sollen keine umweltpolitisch motivierten Steuern mit fiskalischem Hintergrund erhoben werden. Diese belasten überdurchschnittlich stark die Wettbewerbsfähigkeit der schweizerischen Fluggesellschaften.

### **Risiken und Chancen müssen im Luftfahrtsystem ausgewogen verteilt werden**

Das Luftverkehrssystem zeichnet sich durch die zahlreichen gegenseitigen Abhängigkeiten von Flughäfen, Fluggesellschaften, Flugsicherung und Zulieferern wie Catering, Ground Handling oder Technik aus. Der Luftverkehr kann seine Leistungen zugunsten der Schweizer Volkswirtschaft nur erbringen, wenn alle Partner im Luftverkehrssystem ausgewogene Chancen haben, sich nachhaltig zu entwickeln.

### **Effizienzsteigernde Formen des Betriebs sind zu fördern**

Das Luftfahrtsystem Schweiz kann sich langfristig nur dann nachhaltig entwickeln, wenn alle Partner sich dem Ziel verschreiben, stets effizienter zu werden. Deshalb sind Strukturen zu schaffen und zu fördern, welche die Effizienz steigern und damit die Wettbewerbsfähigkeit des Systems stärken. Der Bund hat im Landesinteresse seine verfassungsmässigen Rechte und Pflichten im Zusammenhang mit der Luftfahrtinfrastruktur stärker wahrzunehmen.

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

Die Schweiz verfolgt in der Luftverkehrsaussenpolitik einen liberalen Ansatz. Namentlich strebt sie eine liberale Ordnung bei den Eigentumsbestimmungen für Fluggesellschaften sowie bei der Gewährung von Verkehrsrechten an. Grundsätzlich ist der liberale Ansatz bei der Gestaltung des Marktzugangs über Verkehrsrechte beizubehalten.

Allerdings ist der Liberalisierungsgrad an den Interessen der Volkswirtschaft der Schweiz



auszurichten. Volle Liberalisierung ist im Bereich der direkten Anbindung (3. und 4. Freiheit) anzustreben. Gegenüber aussereuropäischen Drittstaatenfluggesellschaften ist insbesondere bei der Gewährung weiterführender Verkehrsrechte stets zu prüfen, ob der zusätzliche Marktzugang sich nicht negativ auf die Interessen der Schweizer Luftfahrtpolitik auswirkt, wobei die unterschiedlichen Ausgangslagen der Flughäfen Genf und Basel angemessen zu berücksichtigen sind.

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

Wie in anderen Gebieten des Aussenhandelsrechts ist die liberale Luftverkehrs-aussenpolitik von der Einhaltung von Grundsätzen über den fairen Wettbewerb abhängig zu machen. 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.

## **THESE 5: Landesflughäfen**

### **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. Die Entwicklung der Flughäfen ist zu fördern, indem den Betreibern Rahmenbedingungen gewährt werden, die eine nachhaltige und auf die Bedürfnisse der Luftfahrt im 21. Jahrhundert angepasste Entwicklung ermöglichen.**

#### **Ziel**

Die Flughäfen sollen ihre Infrastruktur und ihren Betrieb weiterhin nachfragegerecht entwickeln können. Der Bund hat die Rahmenbedingungen 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.

#### **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. Ihre Entwicklung unterliegt aber zunehmenden Einschränkungen. Während im Jahr 2008 in Europa noch eine Kapazitätserweiterung der Flughäfen um 40% bis im Jahr 2030 geplant war, geht man heute davon aus, dass sich die Kapazität bis 2035 trotz einem um 29% wachsenden Markt aufgrund von vermehrten politischen Einschränkungen nur um 17% steigern lässt. In Hubsystemen stösst die Infrastruktur der Flughäfen indessen bereits heute an die Kapazitätsgrenze. Es ist davon auszugehen, dass 12% der Luftverkehrsnachfrage nicht befriedigt werden kann. Auch in der Schweiz ist damit zu rechnen, dass die Landesflughäfen die Nachfrage in absehbarer Zeit nicht mehr decken können. Eines der ausdrücklichen Ziele der Schweizer Luftverkehrspolitik muss daher in der Entwicklung von Rahmenbedingungen bestehen, welche die notwendigen Infrastrukturanpassungen unserer Landesflughäfen auch zukünftig ermöglichen.

## **Massnahmen**

### **Massvolle Berücksichtigung der europäischen Luftverkehrspolitik**

Die Luftverkehrspolitik der Schweiz orientiert sich an der europäischen Luftverkehrspolitik, die mit weiteren, mit der Luftfahrt in Verbindung stehenden politischen Entwicklungen der EU in Beziehung steht (z.B. Wettbewerbsregeln, Regelung der staatlichen Beihilfen, usw.).

Der Bund hat aber 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). In Lärmfragen richtet sich die Schweiz nach dem von der ICAO definierten „Balanced-Approach-Ansatz“. Der Bund ergreift die nötigen Massnahmen, um die Umsetzung zu gewährleisten.

### **Integration in die schweizerische Verkehrspolitik**

Das UVEK hat die Luftverkehrspolitik vollumfänglich in die Schweizer Verkehrspolitik (Luft-, Eisenbahn- und Strassenverkehr) einzubinden, um die landseitige Erschliessung der Flughäfen auf Schiene und Strasse auch bei steigender Nachfrage sicherzustellen und die Gleichstellung der einzelnen Verkehrsträger auf Bundesebene zu gewährleisten. Die Anbindung des EuroAirport Basel–Mulhouse–Freiburg an das Schienennetz ist voranzutreiben.

### **Leistungsauftrag im SIL**

Der Betrieb der Flughäfen ist weiterhin nach dem geltenden Konzessionssystem und den heutigen Trägerschaften zu führen. Neu soll der Bund die wesentlichen Zielvorgaben hinsichtlich Kapazität und Betriebszeiten in Leistungsaufträgen in den SIL-Objektblättern festlegen. Diese haben sich an der prognostizierten Nachfrage zu orientieren. Damit ist gewährleistet, dass sich die für den nachfragegerechten Betrieb essentiellen Rahmenbedingungen nicht weiter verschlechtern. Für die deklarierten Kapazitäten als Vorgabe für die Slotvergabe sollen weiterhin die Flughäfen zuständig sein. Die Flughäfen haben dabei die Vorgaben aus dem SIL zu berücksichtigen. Der Bund legt bei den Landesflughäfen die bestehenden Betriebszeiten als Mindestöffnungszeiten fest und sorgt dafür, dass allfällige Anpassungen der Lärmschutzgesetzgebung diese festgelegten Zeiten nicht beeinträchtigen. Sollten die Ziele gefährdet sein oder nicht erreicht werden, interveniert der Bund direkt. Eingriffe des Bundes haben sich auf das Notwendige zu beschränken (Subsidiaritätsprinzip) und dürfen nur der unmittelbaren Umsetzung der im SIL definierten Ziele dienen.

## **Raumplanerische Sicherung der zukünftigen Nachfrage**

Die Luftfahrt ist eine Wachstumsbranche. Gemäss neusten Prognosen werden in den nächsten Jahren ein durchschnittliches jährliches Passagierwachstum von 3% und ein jährliches Wachstum der Flugbewegungen von 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.

## **Übernahme der hoheitlichen Sicherheitskosten**

Die Verschärfung der europäischen Rechtsgrundlagen hat zu immer höheren Security-Kosten in der Luftfahrt geführt. Heute tragen die Flughäfen in der Schweiz im Gegensatz zu anderen europäischen Flughäfen mit wenigen Ausnahmen auch die Kosten zur Abwehr gegen Handlungen, die gegen den Staat gerichtet sind. Damit die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt gestärkt werden kann, ist die Übernahme dieser hoheitlichen Sicherheitskosten durch den Bund vorzusehen. Die Flughafenbetreiber sollen für die Sicherheitskontrollen im Passagierbereich eine effiziente Lösung wählen können.

## **Neue gesetzliche Grundlagen**

Die ursprünglich für 2013 vorgesehene Teilrevision II des LFG wurde vom Bund mehrfach verschoben. Zum Schutz des Flugbetriebs sind dringend und unabhängig von der Teilrevision II LFG die gesetzlichen Grundlagen zu schaffen, damit Anlagen, die den Flugbetrieb stören (z.B. Blendwirkung, Lichtstörungen, Rauch, Reflexionen von Navigationssignalen), Flächenbewirtschaftungen mit steigenden Vogelschlagrisiken oder Feuerwerk im An- und Abflugbereich, unterbunden werden können. Zudem ist das Verfahrensrecht (insbesondere Hindernisbegrenzung und Festlegung Luftraumstruktur) auf einen modernen Stand zu bringen und die Sanktionsmöglichkeiten für fehlbare Personen auf dem Flughafenareal zu verbessern.

Schliesslich muss der Bodenlärm, insbesondere der aus dem Flugzeugrollverkehr resultierende Lärm, aus dem Geltungsbereich für Industrie- und Gewerbelärm (Anhang 6 der LSV) ausgeschlossen werden.

## **THESE 6: Flugplätze und Landestellen**

### **Regionalflugplätze und Flugfelder sind die wichtigste Basis der Allgemeinen Luftfahrt**

**Regionalflugplätze wie Flugfelder bringen der Region vielfachen wirtschaftlichen Nutzen: Sie ergänzen 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.**

#### **Ziel**

Die Flugplatzlandschaft Schweiz muss sowohl die nationalen Bedürfnisse der fliegerischen Ausbildung als auch die regionalen Interessen 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.

#### **Grundlagen**

Die konzessionierten Regionalflugplätze und die Flugfelder sind bedeutende Motoren für die wirtschaftliche und touristische Entwicklung ihrer Regionen: Die im Linien- und Charterverkehr bedienten Flugplätze binden die Regionen an den Weltluftverkehr an, entlasten 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. Auf allen schweizerischen Flugplätzen zusammen sind 2012 in der Kategorie „Nichtgewerbsmässiger Verkehr“ insgesamt 817'317 Flugbewegungen durchgeführt worden.

## **Massnahmen**

### **Alternativen für die von den Landesflughäfen verdrängte General Aviation**

Die Kapazitätsgrenzen sowie die komplexen Verkehrsabläufe der Landesflughäfen erhöhen den Druck namentlich auf die Allgemeine Luftfahrt, ihre Aktivitäten auf alternative Standorte zu verlagern. Daher ist dem Erhalt des Flugplatzes Dübendorf für den zivilen Flugbetrieb höchste Priorität zu widmen und die weiteren Abklärungen über die zukünftige Entwicklung und den Infrastrukturbedarf, unter Berücksichtigung einer teilweisen oder kompletten Auslagerung der General Aviation von den Landesflughäfen, rasch voranzutreiben. Dabei sollen unter Einbezug der betroffenen Bundesstellen, Kantone, Standortgemeinden, Flugplatzhalter sowie den interessierten Verbänden nicht nur alle Zivil-, sondern ebenfalls die Militärflugplätze mit einbezogen 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, Sicherheits- 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. Im Luftfahrtpolitischen Bericht II sind daher Lösungsansätze aufzuzeigen, welche die Regulierungen auf ein sinnvolles und finanzierbares Mass reduzieren. Auf Flugfeldern, die nicht dem internationalen Verkehr offenstehen, soll der mögliche nationale Spielraum zur Abweichung von internationalen Normen und Empfehlungen konsequent ausgenützt werden. Empfehlungen der ICAO und EASA sollen auf privaten Flugfeldern ausschliesslich dann zur Anwendung gelangen, wenn nach Abwägung von öffentlichen Interessen und Kostenfolgen für den Flugplatzhalter ein eindeutiger und unerlässlicher Sicherheitsgewinn nachgewiesen werden kann. Vor der Anwendung von Vorschriften zur Verhinderung von Anschlägen auf die Sicherheit der Zivilluftfahrt ist für Regionalflugplätze und Flugfelder eine örtliche Risikoabklärung durchzuführen, bevor situationsabhängige Massnahmen durchgesetzt werden.

## **Verantwortung und Finanzierung der Flugsicherung**

Die Anpassung der gesetzlichen Grundlagen im Rahmen der LFG-Teilrevision I führt auf den regionalen Flugplätzen zu einer Kostenunterdeckung bei den Flugsicherungskosten. Auf den Regionalflyplätzen mit Flugsicherung soll die Finanzierung dieser Kostenunterdeckung weiterhin vollumfänglich in der Zuständigkeit des Bundes liegen. Die Finanzierung darf aber nicht zu Lasten der übrigen Luftfahrt erfolgen. Im Interesse qualitativ einheitlicher Dienstleistungen für den IFR-Verkehr im schweizerischen Luftraum soll die Verantwortung für die Flugsicherung auf Flugplätzen mit Instrumentenanflugverfahren weiterhin vollumfänglich bei einem Dienstleister bleiben. Die Entwicklung kostengünstiger Modelle und Verfahren (z.B. Zusammenlegung von CTRs; Remote ATC, etc.) müssen dazu führen, dem Flugplatzhalter wirtschaftlich tragbare Flugsicherungslösungen zu bieten.

## **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. Mit der Schaffung von speziellen Ausbildungsflugplätzen für Motorflug und Segelflug könnte ebenfalls das Problem der Luftraumknappheit besser gelöst und bestehende Infrastrukturen bedürfnisgerechter genutzt werden. Zudem helfen die dezentralen Ausbildungsstandorte mit, die mit der General Aviation verbundenen Immissionen zu verteilen. Den für die fliegerische Grundausbildung verwendeten Flugfeldern sind daher Rahmenbedingungen zu sichern, die ihre finanziellen und administrativen Möglichkeiten nicht überschreiten.

## **Übrige Flugplätze und Landstellen**

Neben den 24 Heliports sind Gebirgslandeplätze sowie Aussenlandeplätze weitere Elemente der schweizerischen Luftfahrtinfrastruktur, sowohl für Touristik- und Arbeitsflüge wie auch als Basen zur Sicherstellung des schweizerischen Rettungswesens im Gebirge. Alle drei sind für die Grundausbildung und das Training der Piloten in der Gebirgsfliegerei unerlässlich. An einem angemessenen Netz von Gebirgslandeplätzen und zeitlich limitiert benützte Aussenlandstellen soll festgehalten werden.

Komplexe Flugplatzverfahren müssen dort vermieden werden, wo sporadischer Flugverkehr stattfindet, wo bestimmte und beschränkte Leichtflugzeuge operieren, wo nur professionelle Einsätze stattfinden oder wo keine infrastrukturelle Arbeiten durchgeführt werden müssen.

## **THESE 7: Flugsicherung**

**Die Schweiz braucht im "Single European Sky" ein sicheres, wettbewerbsfähiges und innovatives Flugsicherungssystem, das die Lufthoheit beachtet.**

**Das schweizerische Flugsicherungssystem steht vor einer doppelten Herausforderung: Einerseits muss es sich in den Rahmen des Single European Sky (SES) einfügen und die auf europäischer Ebene festgelegten strengen Leistungsvorgaben erreichen. Andererseits muss es die Anforderungen der nationalen Politik im Bereich der Lufthoheit erfüllen und der Schweiz ermöglichen, ihre internationalen Verpflichtungen in punkto Verfügbarkeit, Verlässlichkeit und Kontinuität der Dienstleistung einzuhalten. Um beides zu verwirklichen, muss die Luftfahrtpolitik ein innovationsfreundliches Organisationsmodell fördern.**

### **Ziel**

Die Luftfahrtpolitik sollte Folgendes fördern:

- die Erhaltung von skyguide als schweizerische, zivil-militärisch integrierte Flugsicherungsdienstleisterin mit der Möglichkeit, innerhalb des FABEC in einer internationalen Flugsicherungsorganisation mitzuarbeiten, sofern die hoheitlichen Interessen der Schweiz gewahrt bleiben;
- innovative Dienstleistungsmodelle für die Flugsicherung;
- die Definition von konkreten Massnahmen zur Behebung der bestehenden systemischen Schwächen in der Finanzierung der Flugsicherung.

### **Grundlagen**

Angesichts von Grösse und Ausprägung des Luftraums und angesichts der Lage der nationalen Flughäfen lässt sich das schweizerische Flugsicherungssystem nicht auf die nationalen Grenzen einschränken. Die gute Performance des schweizerischen Flugsicherungssystems hängt wesentlich von funktionierenden Zusammenarbeitsvereinbarungen mit den Nachbarländern ab. Dazu gehören z.B. Delegationsvereinbarungen, wobei die Nachbarländer die Verantwortung für die Bewirtschaftung von Teilen ihres Luftraums an die Schweiz



delegieren (gegenwärtiges Modell); oder aber die Schweiz die Verantwortung für die Flugsicherung in ihrem Luftraum vorübergehend oder ständig an eine ausländische Flugsicherung delegiert (Gegenteil des gegenwärtigen Modells, aber damit kombinierbar); oder wobei eine multinationale Organisation gegründet wird, die für den Luftraum mehrerer Staaten zuständig ist, z.B. unter der Ägide des "*Functional Airspace Block Europe Central*" FABEC (Modell des Maastricht Upper Airspace Centre). Der SES bildet einen attraktiven Rahmen für die Formalisierung der grenzüberschreitenden Vereinbarungen, die für die nachhaltige Entwicklung des schweizerischen Flugsicherungssystems erforderlich sind.

Das schweizerische Flugsicherungssystem steht vor einer zweifachen Herausforderung: Erstens sind alle Modelle problembehaftet, bei denen eine Organisation mit Sitz ausserhalb der Schweiz Flugsicherungsdienstleistungen im schweizerischen Luftraum (oder Teilen davon) erbringt. Die Herausforderung bezieht sich hier auf die Wahrung der schweizerischen Lufthoheit und die Erfüllung der internationalen Verpflichtungen der Schweiz, Verfügbarkeit, Integrität und Kontinuität der Dienstleistung sicherzustellen. Zweitens sieht der in den SES-Verordnungen definierte Leistungsplan strikte Vorgaben in den Bereichen Sicherheit, Kapazität, Umwelteffizienz und Wirtschaftlichkeit vor.

### **Massnahmen**

Um beide Anforderungen zu erfüllen, braucht das schweizerische Flugsicherungssystem ein angemessenes Ausmass an staatlicher Aufsicht über die Vereinbarungen betreffend Flugsicherungsdienstleistungen sowie eine innovationsgestützte Entwicklungsstrategie. Die technologische Innovation bietet realistische Lösungen, um das begrenzte Potenzial des schweizerischen Flugsicherungssystems zu kompensieren, die Leistungsvorgaben durch Skaleneffekte zu erreichen. Die Innovationsstrategie muss von Konzepten wie dem Virtual Center Model, Remote Towers und der umfassenden Integration der zivilen und militärischen Flugsicherungsaufgaben ausgehen.

Der Luftfahrtpolitische Bericht 2004 sah Massnahmen zur Förderung der Wettbewerbsfähigkeit und der Wirtschaftlichkeit des schweizerischen Flugsicherungssystems vor. Einige Massnahmen haben nur vorübergehend Abhilfe geschaffen (Ausgleich der Kostenunterdeckung im delegierten ausländischen Luftraum bis 2019), während in anderen Bereichen noch nichts unternommen wurde (Kostenunterdeckung im Bereich der Regionalf Flughäfen). In Bezug auf die Sicherheit sind die Abschnitte in Kapitel 2.2. ("Sicherheit als oberstes Gebot") des Luftfahrtpolitischen Berichts 2004 sinngemäss zu übernehmen; dies gilt insbesondere für die Aussage, wonach "die Schweiz einen im internationalen Vergleich hoch stehenden Sicherheitsstandard" anzustreben hat.

## **THESE 8: General Aviation**

**Die Allgemeine Luftfahrt ist ein wichtiger Grundpfeiler des Luftfahrtsystems der Schweiz**

**Der Erhalt und die gezielte Förderung der Allgemeinen Luftfahrt, deren Infrastruktur sowie der Zugang zum Luftraum liegen im Interesse der gesamten Aviatik.**

**Die ersten Ausbildungsschritte aller Piloten, spätere Verkehrs- oder Militärpiloten, beginnen im Cockpit eines Leichtflugzeuges an einem dezentralen Standort. Dies bildet die Basis und das Rückgrat eines starken, über das ganze Land verteilten, wirtschaftlich, gesellschaftlich und aviatisch fein verzahnten Luftverkehr-Gesamtsystems Schweiz.**

### **Ziel**

Der Stellenwert der Allgemeinen Luftfahrt, (General Aviation GA) muss durch den Bund als wichtiger ergänzender Ausbildungs- und Verkehrsträger der Öffentlichkeit bewusst gemacht werden. Eine starke GA mit dezentraler Organisation über das ganze Land verteilt ist eine Investition in künftige Generationen und sichert damit den Erhalt der aviatischen Eigenständigkeit. Die Bedeutung dieses Geschäftszweiges für die Volkswirtschaft und das Verkehrssystem der Schweiz wird heute nicht erkannt und ist dringend zu korrigieren.

### **Grundlagen**

Die Bedeutung der General Aviation als tragfähiger und 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 GA bereits passiert.

## 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 GA von grösster Wichtigkeit und 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 GA folgende Massnahmen:

- **Förderung der GA:** Rund 90% aller im CH-Luffahrzeugregister eingetragenen Fluggeräte sind im Bereich der GA 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.
- **Rahmenbedingungen:** Es ist den Piloten, Flugschulen, Flugplatzhaltern, Maintenance-Betrieben 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) 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.
- **Volkswirtschaft:** In vielen Regionen hat das Fliegen eine wichtige Funktion in der aktiven Berufs- und Freizeitgestaltung. Gerade in Metropol- wie auch Randregionen ist das Vorhandensein hochstehender Arbeitsplätze unabdingbar und strukturelevant, 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 vereinfacht und erlaubt heute kostenminimierende Dienstleistungen und angepasste Luftraumstrukturen. Der Bund muss mit einem nationalen ANS-Provider (z.B. skyguide national) in einer Leistungsvereinbarung klären und definieren, welche Bedürfnisse die GA wirklich braucht und auch bereit ist, dafür zu bezahlen und welche Leistungen für den VFR-Verkehr unnötig sind und damit letztlich zur Kostenunterdeckung der ANS-Provider im Bereich der Regionalflughäfen führen. Dabei muss das Konzept von IFR ohne ATC umgesetzt werden können.

- **Umwelteinflüsse:** Die Vereine und Clubs der Leichtaviatik mit über 40'000 Piloten übernehmen eine sehr wichtige gesellschaftliche Aufgabe in der Ausbildung und im ökologischen Bereich mit dem zunehmenden Einsatz moderner Flugzeugflotten. Der steigende Anteil von Flugzeugen mit geringem Treibstoffverbrauch, lärmverminderter Elektro- und Solarantrieb oder gar Gesamttretungssystemen wird vom UVEK/BAZL zu wenig gefördert und damit von der Öffentlichkeit zu wenig anerkannt. Dies stellt eine besondere Bedeutung in Forschung und Entwicklung, im Unterhalt und Betrieb mit der Schaffung von neuen Arbeitsplätzen und anspruchsvollen Technologien in Innovationszentren dar.
- **Lufttransportdienstleistungen:** Überwachungs-, Rettungs- und Versorgungsflüge durch moderne Flotten sind für die Grundversorgung der Schweiz unerlässlich. Natur- und Umweltkatastrophen führen drastisch vor Augen, dass auch in der Schweiz Versorgungsflüge mit Helikoptern für abgelegene oder eingeschlossene Gegenden von einem Tag auf den andern zur lebenserhaltenden Nabelschnur werden können. Interventionen wie Waldbrandbekämpfung, Lawinenrettungen und medizinische Leistungen aus der Luft und in Notfällen können in abgelegenen Gebieten oft nur durch spezialisierte Unternehmen mit entsprechendem Training und Erfahrung im Hochgebirge, aber auch Ruhezonen erbracht werden. Sie dienen als Basis einer aktiven gesellschaftlichen Solidarität.
- **Verändertes Arbeits-, Sozial und Freizeitverhalten:** Dies schafft neue Möglichkeiten aber auch Risiken. So erhalten 24h Rettungseinsätze durch die Luft für die Bevölkerung eine wachsende Bedeutung und zeigen begleitend die Notwendigkeit der Gebirgslandeplätze im Alpenraum auf wie auch gesicherte Verfahren in den unteren, unkontrollierten Lufträumen im Mittelland und Jura. Kurze Wege zu allen dezentralen Ausbildungs- und Sportstätten sind ebenso unabdingbar und ökologisch/ökonomisch sinnvoll. Die in der Flugausbildung geschulten Skills wie Teamgeist, sportlicher Wettkampf, Sozialkompetenz, Verantwortung, Disziplin und das Einüben absolut sicherer Abläufe sind wertvolle Kriterien der engagierten Gesellschaft.

## **THESE 9: Industrie**

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

**Die schweizerischen Flugzeughersteller-, die Flugzeugkomponentenhersteller und die Flugzeugunterhaltsbetriebe (MRO) spielen in der weltweiten Luftfahrtindustrie eine ernst zu nehmende Rolle, sind aber einem zunehmenden internationalen Wettbewerbsdruck ausgeliefert.**

### **Ziel**

Der Staat fördert das Umfeld für ein nachhaltiges Handeln für die Hersteller- und Instandhaltungsbranche. Abbau bürokratischer Hürden und die Vereinfachung von Abläufen durch die Bundes- (BAZL) und EU- (EASA) Behörden.

### **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.

### **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. Vor allem proportionale und Risiko- und Performance basierte Umsetzung erhalten hart erarbeitete Vorteile unserer Industrie auch in Zukunft.
- **Kosten:** Die Kosten, welche durch die Regulierung entstehen, sind ein wettbewerbsverzerrender Nachteil für die Branche und sind daher möglichst tief zu halten bzw. zu vermeiden
- **Aus- und Weiterbildung:** Die Hersteller- und Instandhaltungsbranche ist auf qualifizierten Nachwuchs auf allen Stufen und für alle Berufe (technisches und administratives Personal) dringend angewiesen. 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. 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. Die Berufsbildung ist neu in gleichem Masse zu fördern wie in anderen Sektoren der Wirtschaft

## THESE 10: Helikopter

**Helikopter erbringen für die Gesellschaft eine unverzichtbare Grundversorgung in den Bereichen medizinische Versorgung, Arbeitsflüge, Tourismus und Polizei. Mit diesen Produkten leistet die schweizerische Helikopterindustrie einen wichtigen Beitrag zu einem umweltverträglichen, leistungsfähigen Luftverkehrssystem, das eine wichtige Säule der gesamten Volkswirtschaft darstellt.**

### Ziel

Die Helikopterindustrie soll ihre Produkte sicher, kosteneffizient und mit hoher Wertschöpfung nachfragerecht entwickeln können. In den Bereichen medizinische Versorgung und Polizei leistet sie einen unverzichtbaren Service Public mit hoher Qualität und Zuverlässigkeit.

### Grundlagen

- Rund 75% der jährlich 54'000 Flugstunden erfolgen für die Arbeitsfliegerei, Rettungs- und Suchflüge und Schulungsflüge. Knapp die Hälfte der Einsätze entfallen auf die Arbeitsfliegerei.
- Der Bereich Schulung umfasst sowohl die Ausbildung neuer Piloten, als auch die Weiterbildung der bestehenden Piloten und beträgt rund 14%. Der Anteil touristischer Flüge wie Rundflüge und Heliskiing beträgt 11%.
- Im Gebirge werden jährlich 33'000 Flugstunden geflogen. Über 75% der Flüge erfolgen für die Arbeitsfliegerei, Rettungs- und Suchflüge und Schulungsflüge.

### Massnahmen

- **Die Schweizerische Helikopterindustrie braucht Rahmenbedingungen**, die es den Unternehmen ermöglichen, sich dem stetigen Wandel der Marktverhältnisse und den Anforderungen im globalen Wettbewerb anzupassen und neue Chancen zu nutzen.
- **Operationelle Beschränkungen**, wie beispielsweise in der Aussenlandeverordnung, dürfen in einem dicht besiedelten Land wie der Schweiz nicht dazu führen, dass zwi-

schen den Belangen des Luftverkehrs, den Bedürfnissen der betroffenen Bevölkerung vor Ort und der Umwelt keine Kompromisse mehr möglich sind. Arbeitsfliegerei muss auch in Schutzgebieten weiterhin möglich sein.

- **Die Umsetzung der heute europaweit einheitlichen rechtlichen Anforderungen** wirkt sich erheblich auf die Helikopterindustrie aus. Die EU-Anforderungen ziehen umfangreiche organisatorische und technische Veränderungen sowie einen erhöhten Schulungsbedarf nach sich. Damit verbunden sind Kostensteigerungen und erheblicher Investitionsaufwand. Die Umsetzung der Richtlinien der EASA und der EU durch das BAZL erfolgt zusammen mit der Industrie, um zu gewährleisten, dass der Handlungsspielraum zugunsten kosteneffizienter und praxistauglicher Lösungen genutzt wird. Das BAZL darf nicht zu einem Kostentreiber in der Helikopterindustrie werden. Dies gilt insbesondere für Umwelt- und Sicherheitsfragen (Security & Safety). In Lärmfragen orientiert sich die Schweiz an dem von der ICAO definierten „Balanced-Approach-Ansatz“.
- **Die Reduzierung der Umwelteinflüsse** durch die Luftfahrt ist eine Herausforderung mit hoher gesellschaftlicher Relevanz. Obwohl Helikopter nur zu einem Bruchteil zur Gesamtemission der Luftfahrt beitragen, stellt sich die Helikopterindustrie den Herausforderungen und entwickelt Technologien, um die Umweltbelastung zu reduzieren.

Vor diesem Hintergrund ist die Aufhebung bestehender Infrastrukturen, wie z.B. Gebirgslandeplätze, zu vermeiden und neue Heliports einzurichten, um die Flugwege kürzer zu machen und auf diese Weise CO<sub>2</sub>-Emission und Lärm zu reduzieren.
- **In der Luftrettung** ist der Zugang zu moderner Notfallmedizin bei zeitkritischen Notfällen entscheidend. Jede Verzögerung kann zu einer gesundheitlichen Beeinträchtigung des Patienten führen. Aus diesem Grund ist in der Schweiz das Low Flight Network einzuführen und die von der Konferenz der kantonalen Gesundheitsdirektoren bezeichneten HSM-Spitäler (hochspezialisierte Medizin) sind mit einem GPS IFR-Verfahren auszurüsten, um damit die Wetterabhängigkeit von Rettungseinsätzen zu verringern. Dies ist auch bei Einsätzen in den Bereichen Polizei, Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe von Nutzen. Dies würde die Einsatzmöglichkeiten zukünftiger Helikopter massiv erweitern und kann z.B. bei Rettungsmissionen von entscheidender Bedeutung sein.



## **THESE 11: Luftfracht**

### **Die Schweiz ist auf eine leistungsfähige Luftfracht angewiesen**

**Der grosse Erfolg der Schweizer Exportindustrie mit ihren hochwertigen und zeit- oder temperatursensitiven Gütern ist nicht zuletzt auf ein gut funktionierendes Luftfrachtsystem zurückzuführen. Gemessen an ihrem Warenwert von über 90 Milliarden Franken wurden im Jahr 2013 rund 43% aller Exportgüter aus der Schweiz per Luftfracht transportiert.**

#### **Ziel**

Die Luftfracht soll weiterhin die hohen Anforderungen der Exportwirtschaft erfüllen. Dazu braucht es leistungsfähige Infrastrukturen an den drei Landesflughäfen, ausreichende Kapazität auf Mittel- und Langstreckenflügen, wettbewerbsfähige Kostenstrukturen, wirkungsvolle Sicherheitsmassnahmen, elektronischen Datenaustausch für effiziente und gesicherte Abläufe sowie attraktive Rahmenbedingungen im Einklang mit den international gültigen Bestimmungen.

#### **Grundlagen**

Nicht nur die Exportindustrie, sondern auch Fluggesellschaften mit Mittel- und Langstreckenflügen von/nach Schweizer Flughäfen sind auf Luftfracht als Beiladeprodukt auf ihren regulären Linienflügen angewiesen. Ohne Luftfrachtbeiladung wären praktisch all diese Flüge unrentabel.

Gemessen am Warenwert ist das Flugzeug das zweitwichtigste Transportmittel für die Schweizer Exportindustrie (nach der Strasse) und nimmt damit eine äusserst wichtige Stellung ein. Wichtig ist, die Anliegen der Luftfracht entsprechend ihrer Bedeutung zu behandeln.

Würde die Schweizer Luftfahrt- und Luftfrachtindustrie bezüglich Angebotsspektrum und Effizienz künftig hinter die europäischen Flughäfen zurückfallen, ergäben sich erhebliche negative Konsequenzen für die Schweiz; z.B. Gefährdung von ca. 25'000 direkt involvierten Arbeitsplätzen (Industrie, Handel, Logistik) mit negativen Konsequenzen für weitere ca. 163'000 Arbeitsplätze durch Verlagerungsdruck, eine Schwächung der Schweizer Export-

industrie, eine unflexiblere und ineffizientere Grundversorgung der Schweizer Bevölkerung im Bereich der importierten Konsumgüter und Gefährdung von bis zu 90% der Lang- und Mittelstreckenflüge an Schweizer Flughäfen aufgrund von fehlender Rentabilität<sup>12</sup>.

## Massnahmen

- **Adäquate Infrastrukturen an Flughäfen**

Luftfracht darf dort nicht durch anderweitige Nutzung verdrängt werden. Dies gilt für die Abfertigung in Umschlagszentren für Luftfracht im Auftrag der Fluggesellschaften (air-side), aber auch für die Sendungsvorbereitung durch Spediteure (landside). Wichtig sind auch geeignete Einrichtungen für Spezialgüter wie Wertfracht, zeitkritische Sendungen, temperaturgeführte und verderbliche Güter. Zudem braucht es genügend Park- und Verkehrsflächen für Zubringer/Abholer und Road Feeder Services.

- **Nachfrageorientierte Luftfrachtkapazitäten auf Flugzeugen und Road Feeder Services**

Ein breites Angebot an direkten Flügen mit frachtfreundlichen Passagierflugzeugen auf Mittel- und Langstrecken in Zürich und Genf sowie regelmässige Frachter-Flüge von/nach Basel sind wichtig für Industrie und Konsumenten. Das Luftfracht-Aufkommen im Verhältnis zum Aussenhandel ist im Vergleich mit anderen Ländern sehr tief, da ein Grossteil der Fracht offensichtlich direkt ab Werk zu ausländischen Flughäfen abfliesst<sup>13</sup>. Je mehr Direktflüge angeboten werden, desto höher ist die Wertschöpfung für die Luftfrachtindustrie und die Flughäfen in der Schweiz.

Nicht alle Güter können auf den direkten Flügen transportiert werden – etwa weil sie zu gross oder zu schwer sind oder weil die entsprechenden Destinationen nicht zum Streckennetz der Schweizer Flughäfen gehören. Daher werden Road Feeder Services auf speziellen LKWs von/nach Schweizer Flughäfen eingesetzt. Das bestehende Nacht- und Wochenendfahrverbot behindert die optimale Durchführung dieser Fahrten. Die Ausnahmeregelung Artikel 91a in der Verkehrsregelnverordnung sollte daher auf diese Spezialtransporte erweitert werden, um Fahrten für Ziel- und Quellenverkehre zu passenden Zeiten auch an Wochenenden und während der Nacht im Inland und grenzüberschreitend fahren zu können.

- **Wettbewerbsfähige Kostenstrukturen**

Die Produktionskosten in der Schweiz sind tendenziell höher als im Ausland. Die Luftfracht darf daher nicht zusätzlich durch nichtangemessene Gebühren, Mieten, Abfertigungsentgelte, Sicherheitsabgaben und Kontrollgebühren oder sonstige Kosten belastet

<sup>12</sup> Studie Uni St. Gallen (2010)

<sup>13</sup> Intraplan (2012). Monitoring der Wettbewerbsfähigkeit des Schweizer Luftverkehrs

werden, da diese die Wettbewerbsfähigkeit beeinträchtigen könnten.

- **Wirkungsvolle Sicherheitsmassnahmen**

Die Grundlagen für Luftfrachtsicherheit sind in der EU-Verordnung 185/2010 definiert 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 ihre Wirksamkeit und deren Weiterentwicklung. Dafür braucht es einen stetigen und institutionalisierten Erfahrungsaustausch zwischen Gesetzgeber und Nutzern. Ein gutes Beispiel dafür ist die kürzlich gegründete FASAG (Federal Aviation Security of Germany).

Verantwortlich für die Durchführung der Frachtkontrollen in der Schweiz sind private Unternehmen und die dadurch anfallenden Sicherheitskosten werden den Benützern verrechnet. Dies führt zu einer weiteren Benachteiligung der Schweizer Kunden im Vergleich zum Ausland. Kosten für die Durchführung von hoheitlichen Sicherheitskosten sollten künftig durch die öffentliche Hand übernommen werden.

- **Elektronischer Datenaustausch für gesicherte und effiziente Prozesse**

Luftfrachttransporte werden gemeinsam durch Verlader, Spediteure, Airlines und Ground Handler organisiert und sind eng mit Zoll, Sicherheits- und anderen Behörden verknüpft. Um einen sicheren, reibungslosen und jederzeit nachvollziehbaren Transport zu gewährleisten, ist der elektronische Austausch von Daten auf allen Ebenen in Zukunft unabdingbar. E-government-Lösungen sind gemeinsam durch Bund und Industrie voranzutreiben, um die Schnittstellen zu verbessern und Abläufe sicherer und effizienter zu gestalten.

- **Attraktive Rahmenbedingungen innerhalb internationaler Normen**

Die international gültigen Vorschriften für die Luftfahrt und Luftfracht werden von ICAO, IATA sowie ECAC (erfreulicherweise teils mit Schweizer Beteiligung) erstellt und in der Schweiz durch die Behörden unter Berücksichtigung von lokalen Gegebenheiten möglichst wirkungsvoll umgesetzt. Eine enge Koordination und Kommunikation zwischen Gesetzgeber und Nutzern erleichtert auch hier die Umsetzung nach dem Grundsatz: Nur so viel wie nötig.

## **THESE 12: Business Aviation**

**Die Business Aviation soll – 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 (Slots), die Nutzung von Flugplatzinfrastrukturen sowie die Mineralöl- und mehrwertsteuerliche Behandlung anbetrifft.**

### **Ausgangslage**

- Wie der Bundesrat bereits im Luftfahrtpolitischen Bericht 2004 festgestellt hat, bilden die auf schweizerischen Flughäfen beheimateten Unternehmen der Business Aviation (BA) 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 (1,5 – 2 Milliarden Franken/Jahr) genießt jedoch die Geschäftsflugfahrt gegenüber der Leichtfliegerei kaum bevorzugte Benützungrechte 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.

### **Ziel**

- Die schweizerische BA soll ihren Betrieb weiterhin nachfragegerecht entwickeln können. In einem immer schwierigeren Marktumfeld hat der Bund die Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass die Wettbewerbsfähigkeit des Bedarfs-luftverkehrs für Firmen und individuelle Charterkunden operationell (bezüglich Benutzung der Infrastruktur und des Luftraums) sowie wirtschaftlich (vor allem in steuerli-

cher Hinsicht) optimal gewährleistet ist.

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

## Grundlagen

- **Begriff der Business Aviation (BA)**

- Die BA wird definiert als gewerbsmässiger (commercial) oder privater (corporate/“own use“) Betrieb oder Benutzung eines komplexen Flugzeuges zum Transport von Passagieren oder Gütern im geschäftlichen Interesse eines Unternehmens, geflogen von angestellten Berufspiloten.
- Die BA grenzt sich von der General Aviation (GA) dadurch ab, dass BA-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 Eigentümer direkt erfolgen.

## Massnahmen

- **Regulatorisches Umfeld**

- Die BA erwartet vom Regulator, dass der BA bei Neuverhandlungen von Luftverkehrsabkommen entweder vermehrt die 7. Freiheitsrechte zugesichert werden, oder aber von den Vertragspartnern die schweizerische Definition der Gewerbsmässigkeit gemäss Artikel 100 der Luftfahrtverordnung anerkannt werden.
- Auch bei den Kabotage-Verhandlungen erwartet die BA, dass eine vorgezogene Lösung für Geschäftsflugzeuge mit nicht mehr als 20 Sitzplätzen gefunden werden kann.

- **Mineralölsteuerzuschlag**

- Die BA erwartet vom Regulator eine Steuerbefreiung für Auslandflüge auch dann, wenn ein Betreiber mit einem Aircraft Operator's Certificate (AOC) Privatflüge durchführt.
- Aufgrund der immer noch eingeschränkten Verkehrsrechte für die BA müssen vermehrt Flüge privat durchgeführt werden, was aber zu einer übermässigen Belastung mit dem Mineralölsteuerzuschlag führt. Wenn auf der andern Seite Flüge gewerbsmässig durchgeführt werden, um steuerbefreit tanken zu können,

läuft der Betreiber aber Gefahr, Verkehrsrechte (7. oder 8. Freiheit) zu verletzen.

- **Mehrwertsteuer**

- Die BA erwartet vom Regulator zur Gewährleistung der Wettbewerbsfähigkeit, dass die Lieferung und Vercharterung von Luftfahrzeugen im internationalen Lufttransport von der MWST ausgenommen wird, 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 MWST Brancheninfo Nr. 11 zum Luftverkehr ihren Niederschlag findet.

## **THESE 13: Militärische Luftfahrt**

### **Zivil-militärische Zusammenarbeit in der Luftfahrt – Optimierung der Nutzung des Luftraums und der Infrastruktur**

#### **Ziel**

Die Schweiz betrachtet die zivile wie die militärische Luftfahrt als ein Gesamtsystem mit je eigenem Zweck. Sie fördert die nationale und internationale Zusammenarbeit auf allen Ebenen und unterstützt Synergien im Bereich Infrastrukturen sowie innovativer Projekte.

#### **Grundlagen**

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 zur Wahrung der Lufthoheit sorgt die Luftwaffe zusammen mit ihren zivilen und militärischen Partnern für Sicherheit im Luftraum. Dazu muss sie sowohl für die Ausbildung und den Erhalt der Einsatzbereitschaft, als auch für die Erfüllung der ihr anvertrauten Aufgaben über die notwendige Infrastruktur, den uneingeschränkten Zugang zum Luftraum und genügend Ressourcen verfügen.

Die staatliche 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. Eines der Ziele der Schweizer Luftfahrtpolitik muss darin bestehen, trotz je eigenständiger Entwicklung der zivilen wie der militärischen Luftfahrt möglichst grosse Synergien in der Nutzung von Ausbildung, Infrastruktur und Technologie zu ermöglichen und damit die Effektivität im Bereich der hoheitlichen Aufgaben, aber auch die Effizienz des Gesamtsystems Luftfahrt und speziell die Sicherheit in den Flugoperationen zu fördern. Dabei sollen internationale Kooperationen speziell im Bereich der zivilen Flugsicherung unterstützt werden, wobei der militärischen Flugsicherung in gewissen Bereichen die Rolle der Sicherung der nationalen Interessen zukommen kann.

## **Massnahmen**

### **Gesamtheitliche Luftfahrtpolitik**

Der Luftraum ist ein strategisches Gut. Die Schweiz betrachtet daher die Luftfahrt als ein Gesamtsystem mit klar abgegrenzter Zuständigkeit. UVEK und VBS definieren die Abgrenzungen in den Bereichen Regulation und Aufsicht und koordinieren die Planungen für die Sicherstellung der zukünftig notwendigen Infrastrukturen inkl. deren jeweilige Mitnutzung und fördern die Zusammenarbeit in der Ausbildung und in Innovationsprojekten.

### **Nutzung des Luftraums**

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 internationale Zusammenarbeit im zivil/militärischen Bereich soll unter diesen Prämissen gefördert werden.

### **Infrastruktur und Technologie**

Im Rahmen von Infrastrukturerneuerungen und Ersatzbeschaffungen koordinieren UVEK und VBS ihre Bedürfnisse und ermöglichen – soweit zulässig – die gemeinsame Nutzung der Infrastrukturen. Von der jeweilig zuständigen Behörde ausgestellte Zulassungen werden gegenseitig für die Mitnutzung akzeptiert. Audits im Rahmen der Aufsicht werden gemeinsam durchgeführt. In der internationalen zivilen Zusammenarbeit soll die gemeinsame Benutzung von Infrastruktur und Technologie gefördert werden unter der Prämisse, dass die militärischen und nationalen Bedürfnisse durch klare Konzepte und Prozesse gesichert sind. Die militärische Infrastruktur kann dabei der Sicherung der nationalen Bedürfnisse dienen.



## **THESE 14: Internationales**

**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, günstige Rahmenbedingungen der Zivilluftfahrt zu schaffen. Bei Aushandlung bilateraler und multilateraler Verträge wie in der Mitwirkung an internationalen Rechtssetzungsprozessen vertreten die Bundesbehörden die Interessen der verschiedenen Luftfahrtsparten mit dem Ziel, 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 grundsätzlich weiterhin zu unterstützenden Harmonisierung der Vorschriften für die zivile Luftfahrt auf europäischer wie globaler Ebene hat der Bund die nationalen Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass die Wettbewerbsfähigkeit der ganzen Branche gestärkt und deren Entwicklung operationell durchführbar, wirtschaftlich tragbar und umweltverträglich umsetzbar ist.

### **Grundlagen**

Die Bundesstudie zur Wettbewerbsfähigkeit des Schweizer Luftverkehrs<sup>14</sup> zeigt klar, dass die schweizerische Luftfahrtbranche bezüglich der politischen und fiskalischen Rahmenbedingungen im internationalen Vergleich 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: Bei grösseren

---

<sup>14</sup> Intraplan (2012). Monitoring der Wettbewerbsfähigkeit des Schweizer Luftverkehrs

Firmen generiert der wachsende administrative Aufwand höhere Kosten und schwächt die internationale Wettbewerbsfähigkeit; kleinere Firmen sind in zunehmendem Masse überfordert. Im internationalen Umfeld können diese nur überleben, wenn die Rahmenbedingungen KMU-tauglich sind.

## **Massnahmen**

### **Der nationale Handlungsspielraum ist voll zu nutzen**

Als Teilnehmerstaat der EASA muss die Schweiz im Verbund mit anderen Staaten und den Vertretern der Industrieorganisationen ihren Einfluss geltend machen, um Fehlentwicklungen entgegenzuwirken. In jedem Falle soll der nationale Handlungsspielraum voll zu Gunsten des Luftfahrtstandortes Schweiz ausgenützt werden. In den zuständigen internationalen Arbeitsgruppen müssen die Vertreter des Bundes bei Ausarbeitung neuer Vorschriften den speziellen Anforderungen der lokalen Gegebenheiten Rechnung tragen.

### **Verhältnismässige Anwendung internationaler Vorschriften**

Der zugestandene Handlungsspielraum bei Anwendung von Normen und Empfehlungen der ICAO und EASA und die Möglichkeiten zur Anmeldung von Abweichungen sind im Interesse des Luftfahrtstandorts Schweiz konsequent zu nutzen. Empfehlungen der ICAO und EASA sollen ausschliesslich dann zur Anwendung gelangen, wenn nach Abwägung von öffentlichen Interessen und Kostenfolgen ein eindeutiger und unerlässlicher Sicherheitsgewinn nachgewiesen werden kann.



Dachverband der schweizerischen Luft und Raumfahrt

Sekretariat:

Kapellenstrasse 14

Postfach 5236

3001 Bern

Tel. 031 390 98 90

Fax 031 390 99 03

Internet: [www.aerosuisse.ch](http://www.aerosuisse.ch)

e-mail: [info@aerosuisse.ch](mailto:info@aerosuisse.ch)

Präsident: Paul Kurrus

Geschäftsführer: Philip Kristensen

copyright: AEROSUISSE, Bern, 9. Juli 2014