

23 Leitsätze beinhaltete der luftfahrtpolitische Bericht, mit dem der Bundesrat Ende 2004 erstmals nach 50 Jahren wieder eine Standortbestimmung der Schweizer Zivilluftfahrt vorgenommen hatte. Daraus leitete die Landesregierung Handlungsbedarf in den verschiedensten Bereichen, von der Verwendung der Erträge aus der Kerosinbesteuerung über die Planungskompetenzen bei den Landesflughäfen bis hin zur Teilnahme der Schweiz an Luftfahrtprojekten der EU wie dem einheitlichen europäischen Luftraum (SES) oder der Flugsicherheitsagentur EASA ab. Erklärtes Ziel aller vom Bundesrat definierten Massnahmen ist die Aufrechterhaltung einer optimalen aviatischen Anbindung der Schweiz an die europäischen und weltweiten Zentren sowie ein im europäischen Vergleich hoch stehender Sicherheitsstandard der hiesigen Luftfahrt. Wo steht die Umsetzung dieser bundesrätlichen Vorgaben heute?

### Erster Schritt ist gemacht

Einige der Vorhaben sind inzwischen Realität geworden. So macht die Schweiz seit dem 1. Dezember 2006 an der EASA und am SES mit, die ersten zugelassenen Ecolight-Flugzeuge sind am eidgenössischen Himmel präsent und mit der Einführung des straflosen Meldewesens hat das BAZL einen Wechsel hin zu einer angemessenen Berichterstattungskultur für sicherheitsrelevante Vorfälle in der Industrie eingeleitet (vgl. Seite 4).

### Geld aus Kerosinbesteuerung in die Luftfahrt!

In einer Vernehmlassung hat der Bundesrat auch den Puls breiter Kreise genommen zu seinen Plänen, die Einnahmen aus der Kerosinbesteuerung inländischer Flüge künftig für Vorhaben innerhalb der Aviatik zu verwenden. Im Gegensatz zu heute soll derjenige Teil der Einnahmen, der nicht in die Bundeskasse, sondern in die Strassenrechnung fliesst, künftig Massnahmen in den Bereichen Umweltschutz, technische Sicherheit und Schutzmassnahmen in der Luftfahrt zugute kommen. Mögliche Anwendungsgebiete sind Lärmerschädigungen für Anwohner von Flughäfen, Investitionen in die Verbesserung der Kontrollen von Passagieren und

Gepäck auf den Flughäfen oder Beiträge an die Flugsicherungsdienste auf Regionalflyghäfen, um einen Abbau der bestehenden Quersubventionierung durch die Flugsicherung auf den Landesflughäfen abzufedern.

Die rund 60 Millionen Franken Einnahmen aus der Kerosinbesteuerung reduzieren sich zuerst um den Anteil für die Bundeskasse von rund 20 Millionen. Mit den restlichen etwa 40 Millionen sind künftig auch jene Mittel zu finanzieren, welche der Bund bereits bisher für die Luftfahrt einsetzt. Es handelt sich um Beiträge an internationale Zivilluftfahrtorganisationen und die europäische Flugsicherungsorganisation Eurocontrol sowie den Einsatz von Schutzbegleitern an Bord von schweizerischen Verkehrsflugzeugen (so genannte Tigers). Unter dem Strich dürften am Schluss noch zirka 20 Millionen Franken für zusätzliche Umwelt-, Sicherheits- und Schutzmassnahmen übrig bleiben. Zu Beginn der neuen Legislaturperiode im Herbst 2007 soll sich das Parlament mit dem Geschäft befassen. Die aufgrund der Verfassungsänderung obligatorische Volksabstimmung könnte 2008 stattfinden. Im Anschluss braucht es eine Anpassung des Gesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer, ehe das Geld tatsächlich in die Aviatik fliessen kann.

### Grundsatz-Aussagen im Recht verankern

Verschiedene Vorhaben aus dem luftfahrtpolitischen Bericht erfordern eine Anpassung des Luftfahrtgesetzes und mehrerer Verordnungen. Ziel ist eine umfassende Erneuerung der rechtlichen Erlasse durch mehrere koordinierte Teilrevisionen. Das wichtigste Paket mit der Änderung des Luftfahrtgesetzes sollte 2008 in die parlamentarische Beratung gehen. Es wird grundsätzliche Aussagen enthalten zu den Begriffen nachhaltige Entwicklung, Sicherheit, Erreichbarkeit der Schweiz auf dem Luftweg, Wettbewerbsfähigkeit und internationale Vernetzung der helvetischen Zivilluftfahrt. Damit sollen die grundsätzlichen Aussagen des luftfahrtpolitischen Berichts direkt in den Rechtserlassen verankert werden.



Ein weiteres Element ist die Verstärkung der gesetzlichen Grundlage, damit das BAZL rasch auf Entwicklungen reagieren und notwendige Regelungen in den Bereichen Sicherheit sowie Luftfahrtentwicklung einfacher durch so genannte Amtsverordnungen erlassen kann. Überdies soll das BAZL mit Blick auf das vom Bundesrat angestrebte Ziel des hoch stehenden Sicherheitsstandards in der Schweizer Aviatik die Möglichkeit erhalten, bei Bedarf und ergänzend zu den internationalen Standards vermehrt Sicherheitsmassnahmen umsetzen zu können, die über die Normen hinausgehen und den neusten Stand der Technik repräsentieren.

Ebenfalls Teil des ersten Revisionspaketes ist die Schaffung einer Grundlage für die Finanzierung der Schutzmassnahmen, deren Kosten in letzter Zeit beträchtlich angestiegen sind. Der Bund hat vorgeschlagen, dass jeder Schweizer Flughafen einen eigenen Fonds einrichtet, der aus einer neuen Schutzmassnahmen-Gebühr alimentiert wird. Aus diesen Fonds würden die Aufwendungen für sämtliche Schutzmassnahmen bestritten, ausser jenen Leistungen, die als hoheitliche Aufgaben des Staates definiert sind.

Überdies wird die Vorlage eine administrative Hürde weniger für Fluggesellschaften enthalten. Gemäss einem Vorschlag der Geschäftsprüfungskommission des Ständerates aus der Untersuchung des Swissair-Kollapses ist vorgesehen, eine Betriebsbewilligung für Fluggesellschaften nicht mehr zu befristen. Heute kann das BAZL eine Betriebsbewilligung längstens für eine Dauer von fünf Jahren ausstellen. Nach dieser Zeit muss sie jeweils auf Antrag des Unternehmens hin erneuert werden. Mit dieser Änderung passt die Schweiz die gesetzlichen Grundlagen an das EU-Recht an.

### **Drittes Paket noch offen**

Die anderen Vorhaben zur Umsetzung des luftfahrtpolitischen Berichts werden auf zwei weitere Revisionspakete aufgeteilt. Das zweite Paket

enthält Anpassungen an verschiedenen Verordnungen – die Bandbreite erstreckt sich von der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt und das Reglement über die Ausweise für Flugpersonal bis hin zur Verordnung über den Flugsicherungsdienst und die Verordnung über die Gebühren des BAZL. Die Arbeiten an diesen rechtlichen Erlassen werden sich bis ins Jahr 2009 hinein erstrecken. Der Inhalt des dritten Paketes ist noch nicht abschliessend festgelegt. Es wird jedoch um eine weitere Revision des Luftfahrtgesetzes gehen. Die entsprechenden Änderungen erfordern umfangreichere Abklärungen, unter anderem zur Frage der Planungskompetenzen und der Trägerschaften bei den Landesflughäfen.

