



Als «volatil» bezeichnen Wirtschaftsfachleute in ihrem Fachjargon jeweils Branchen, in denen ökonomische Veränderungen rasch sowie unerwartet auftreten und deren Kurse im internationalen Wertpapiermarkt schwanken können wie ein in Seenot geratenes Schiff. Die Luftfahrt gehört nicht nur mit Blick auf den weltweiten Wettbewerb in diese Kategorie, sie ist auch einer jener Wirtschaftszweige, die einem rasanten technologischen Wandel ausgesetzt sind. Dieses Tempo fordert nicht nur die Aviatikindustrie, sondern stellt auch zusehends höhere Anforderungen an die «Kondition» der Aufsichtsbehörden. Sie müssen einerseits Acht geben, dass sie über genügend und ausreichend qualifiziertes Personal verfügen, andererseits dafür besorgt sein, dass der rechtliche Rahmen für die Luftfahrt nicht meilenweit hinter der modernen Technik oder den Anforderungen des globalen Marktes hinterher hinkt und auch dem Anspruch der Öffentlichkeit an ein sicheres sowie effizientes Transportsystem genügt.

Sicherheit im Luftfahrtgesetz stärken

Das BAZL befindet sich hier auf einem eigentlichen Marathonlauf. Auf der Basis des luftfahrtpolitischen Berichts des Bundesrates von Ende 2004 und gestützt auf internationale Entwicklungen sowie sich abzeichnende Tendenzen hat das Amt mehrere Pakete mit Revisionen des Luftfahrtgesetzes und diverser Verordnungen geschnürt. Die gewichtigste und umfangreichste Änderung betrifft das Luftfahrtgesetz.

Im Interesse des vom Bundesrat als Ziel definierten hoch stehenden Sicherheitsstandards in der Schweizer Luftfahrt enthält die Revision die Möglichkeit für Behörden, bei der Definition der technischen Anforderungen je nach Bedarf den Stand der Technik zu berücksichtigen und damit über die internationalen Standards hinauszugehen. Um rasch auf Entwicklungen reagieren zu können, soll das BAZL zudem die Kompetenz erhalten, so genannte technische Ausführungsvorschriften zu erlassen – sei es aus Sicherheitsüberlegungen, sei es zur Umsetzung von neuen internationalen Vorgaben.

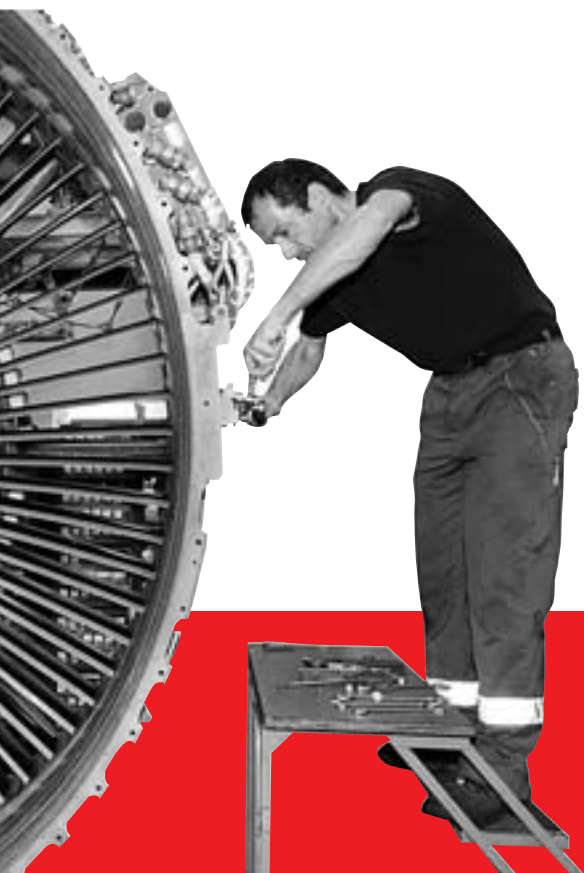
Über mehrere Artikel des Luftfahrtgesetzes verteilt sind die neuen Regeln für die Marktregulierung. Im Gegensatz zur heutigen Fassung soll der Bund künftig nicht nur die Aufsicht über die Gebührenpolitik der Flughäfen ausüben, sondern die Tarife auch genehmigen. Zur Finanzierung der Schutzmassnahmen gegen kriminelle Übergriffe (Security) sieht das Gesetz vor, dass jeder Flughafen einen eigenen Fonds einrichtet, der aus einer speziellen Schutzmassnahme-Gebühr pro Passagier alimentiert wird. Diese Fonds sollen die Kosten für alle Schutzmassnahmen abdecken, ausgenommen jene Leistungen, die als hoheitliche Aufgaben des Staates definiert sind. Heute tragen mehrheitlich die Flughäfen die Security-Aufwendungen.

Zur Finanzierung der Flugsicherung ist geplant, die Flugplätze in verschiedene Kategorien einzuteilen. Innerhalb einer solchen Flugplatz-Kategorie sollen die Gebühren, welche startende und landende Flugzeuge zu bezahlen haben, nach einheitlichen Kriterien definiert werden. Mit diesem Schritt liesse sich die Kostenwahrheit in der Finanzierung der Flugsicherung erhöhen. Insbesondere würde die heutige Quersubventionierung der Flugsicherung auf den Regionalflugplätzen durch den Flughafen Zürich verschwinden.

Mit Aufsichtsabgabe Kostendeckungsgrad erhöhen

Um seine Aufgabe als Aufsichtsorgan im international immer komplexeren Umfeld der Luftfahrt langfristig wahrnehmen zu können, hat das BAZL einen Bedarf an 44 zusätzlichen Stellen ausgewiesen. Der Bundesrat genehmigte 2007 in einem ersten Schritt rund 20 Arbeitsplätze, verlangte aber, dass das Amt diese Stellen haushaltneutral finanziert und seine Gebühren entsprechend nach oben anpasst. Die überarbeitete Gebührenverordnung des BAZL ist Anfang 2008 in Kraft getreten. Durch die zusätzlichen Einnahmen steigt der Kostendeckungsgrad von 10 auf 13 Prozent. Damit entspricht das Amt einer wiederholt vorgebrachten Forderung von Bundesrat, Parlament und Eidgenössischer Finanzkontrolle, die Eigenfinanzierung zu verbessern. Eine weitere Erhöhung der Kostendeckung ermöglichen soll





eine neue Aufsichtsabgabe, deren Grundlage neu im Luftfahrtgesetz vorgesehen ist. Entrichten sollen die Abgabe Flugplätze, Fluggesellschaften, die Flugsicherung, Flugschulen sowie Hersteller- und Unterhaltsbetriebe – nicht jedoch Piloten und Luftfahrzeugbesitzer. Mit der Aufsichtsabgabe wären zudem die anderen zwei Dutzend erforderlichen Stellen für das BAZL haushaltneutral finanzierbar und somit die entsprechenden bundesrätliche Auflagen zu erfüllen.

Die Vernehmlassung zur Revision des Luftfahrtgesetzes dürfte im Herbst abgeschlossen sein, auf der Traktandenliste der Eidgenössischen Räte erscheinen sollte das Geschäft im Verlauf des Jahres 2009. Parallel dazu befinden sich verschiedene Verordnungen im «Überarbeitungsmodus». Die Palette reicht von der Verordnung über den Flugsicherungsdienst und der Lufttransportverordnung bis hin zum Reglement über die Ausweise für Flugpersonal. Eine Änderung von Artikel 86 der Bundesverfassung, die es ermöglichen soll, einen Teil der Einnahmen aus der Kerosinbesteuerung der Luftfahrt zufließen zu lassen anstatt in den Strassenverkehr zu lenken, hat der Nationalrat als Erstrat inzwischen ebenfalls gutgeheissen.

Im vergangenen März wirksam geworden ist die neue Fassung der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt, die unter anderem eine klarere Grundlage für die Rechten und Pflichten der Flugplatzleiter enthält sowie dem BAZL die Möglichkeit gibt, bei internationalen Anlässen aus Gründen der polizeilichen Sicherheit Ausnahmen von der Nachtflugsperrung auf Schweizer Flugplätzen zu machen. Ein weiterer Abschnitt, der auf dem Marathon zum modernen Luftrecht zurückgelegt ist.