

Der Staat als Schiedsrichter

Das bilaterale Luftverkehrsabkommen mit der EU hat der Schweizer Luftfahrt 2002 die Türen zum freien Markt in Europa geöffnet. In einem vom Wettbewerb bestimmten Umfeld ist entscheidend, dass faire Rahmenbedingungen herrschen und so die Chancengleichheit für alle Marktteilnehmer gewahrt ist. Dies wird zum einen mit einheitlichen Vorgaben betreffend die technische und operationelle Sicherheit gewährleistet. Damit der Markt spielen kann, braucht es zum anderen aber auch in ökonomischer Hinsicht harmonisierte Regeln. Diese müssen sicherstellen, dass

- die Luftfahrtakteure gegenseitig uneingeschränkt Zugang zum europäischen und schweizerischen Luftfahrtmarkt erhalten
- die Marktteilnehmer keine unlauteren oder wettbewerbsverzerrenden Mittel einsetzen
- die Unternehmungen wie etwa Flugsicherungen ihre Monopolstellung nicht missbrauchen
- die Finanzierung des Luftfahrtsystems transparent und dem Verursacherprinzip entsprechend erfolgt.

Das BAZL ist für die Umsetzung des entsprechenden Regelwerks in der Schweiz zuständig. Obwohl Eigenverantwortung und Selbstregulierung in der europäischen Luftfahrt eine lange Tradition haben, muss die Aufsichtsbehörde ähnlich wie ein Schiedsrichter im Sport bisweilen eingreifen, um sicherzustellen, dass das Spiel des Marktes funktioniert. Bei den Passagierrechten sorgt sie dafür, dass die Fluggesellschaften in Fällen von Verspätungen oder Annullationen die Rechte der Fluggäste respektieren. Bei den Flughafen- und den Flugsicherungsgebühren ist es ihre Aufgabe, einen Ausgleich zwischen unterschiedlichen Interessen zu finden. Einen Ausgleich zwischen den Anliegen der Flughäfen auf der einen und der Fluggesellschaften auf der anderen Seite, aber auch zwischen den Forderungen der Airlines und jenen der Kleinaviatik.

Das Jahr 2010 war in Europa durch den Vulkanausbruch auf Island und die mehrtägige Luftraumsperrung aufgrund der sich über dem Kontinent ausbreitenden Aschewolke geprägt. Zehntausende von Flügen, die ausfielen, und Millionen von Passagieren, die dadurch sitzen blieben, sorgten dafür, dass die Marktaufsicht in zwei Bereichen besonders gefordert war: der Aufsicht über die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit von Fluggesellschaften und den Passagierrechten. Durch das temporäre Flugverbot verschlechterte sich die Lage einzelner Fluggesellschaften, die bereits in den Vorjahren wegen der weltweiten Finanzkrise wirtschaftlich geschwächt waren, zusätzlich. Das BAZL musste diese Gesellschaften besonders im Auge behalten, um zu verhindern, dass aufgrund von knappen finanziellen Ressourcen Sicherheitsmassnahmen vernachlässigt wurden. Die entsprechenden Airlines mussten in engen Zeitabständen ihre Kennzahlen abliefern. Auf der anderen Seite gab es auch Gesellschaften, für die 2010 trotz der Luftraumsperrung ein gutes Geschäftsjahr war.

Obwohl der Vulkanausbruch ein ausserordentliches Ereignis darstellte, das die Luftfahrt erschütterte, stand für das BAZL ausser Frage, dass die Passagierrechte anwendbar blieben. Um zu verhindern, dass die wegen der Flugsperre bereits arg gebeutelten Fluggesellschaften über Gebühr belastet wurden, achtete es in Absprache mit anderen europäischen Behörden jedoch auf eine Umsetzung mit Augenmass. So mussten die Airlines den Passagieren zum Beispiel Hotelübernachtungen basierend auf Jahres-Durchschnittspreisen vergüten und nicht zu den Preisen während der Luftraumsperrung, die aufgrund der enormen Nachfrage erhöht waren. Von den 4500 Beschwerden, die 2010 beim BAZL wegen den Passagierrechten eingingen, konnte das Amt bis Ende des Jahres 4000 erledigen.

Marktregulator

