



TopDesk-Design "Bern Airport"
3125 Toffen
031/ 964 04 42
www.jordibelp.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 11'500
Erscheinungsweise: 4x jährlich

Themen-Nr.: 645.007
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 25
Fläche: 42'004 mm²

Überregulierung

Die Luftfahrtbranche greift zur Selbsthilfe

VSF und GASCO laden Exponenten der Luftfahrt unter dem Motto «Problem erkannt - Problem gebannt?» zur Impulstagung nach Bern ein.

Andreas Fuhrmann

Die Ursachen für den heutigen unbefriedigenden Zustand sind vielschichtig. Auslöser war die Inkraftsetzung der Bilateralen Verträge mit der EU im Juni 2002. Die Schweiz hat sich im Luftverkehrsabkommen verpflichtet, EU-Recht 1:1 in die Schweizer Luftverkehrsgesetzgebung zu übernehmen. Dieser Paradigmenwechsel hat auch die Rolle des Bundesamts für Zivilluftfahrt BAZL dahingehend verändert, dass sich der Fokus seines Auftrags stark in die Richtung eines reinen Kontrollorgans verschoben hat.

Gut besuchter Anlass

Der Einladung des Verbands Schweizer Flugplätze VSF sind am 1. Februar 2014 zahlreiche Persönlichkeiten aus UVEK, AEROSUISSE, AOPA, dem Verband Flugtechnischer Betriebe, von SKYGUIDE, der Hochschule St. Gallen, PILATUS AIRCRAFT, von Schweizer Flughäfen und Flugplätzen und der ERAC gefolgt und haben damit der Bedeutung des Themas für einen wichtigen Teil der Schweizer Luftfahrt Ausdruck verliehen. Sie alle sind daran interessiert, dass der unvernünftigen Dichte von Vorschriften und Weisungen Einhalt geboten wird. Im Zentrum des Anlasses stand ein Impulsreferat von Ulrich Stockmann, einem ehemaligen Mitglied des EU-Verkehrsausschusses und Kenners der europäischen Luftfahrt. In seinen Ausführungen erläuterte er die Entscheidungsfindungsprozesse der EU-Behörden und die Möglichkeiten, darauf Einfluss zu nehmen.

Eigeninitiative ist gefragt

Die anwesenden Branchen und Behördenver-

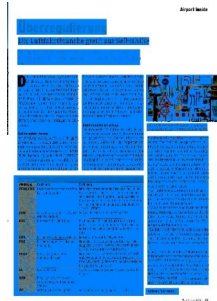
treter waren sich darin einig, dass nach einer erfolglosen Phase des Klagens und der Suche von Schwarzen Petern bei den Regulatoren in der Schweiz und in Europa nun Eigeninitiative gefragt ist. Es herrschte im Wesentlichen über folgende wegweisenden Erkenntnisse Einigkeit:

- Die Branche muss dafür sorgen, dass ihre Daseinsberechtigung und Anliegen bei den politischen Vertretern und Entscheidungsträgern und auch beim BAZL klar und überzeugend deponiert werden. Eine sehr gute Gelegenheit dazu bietet die Einflussnahme auf die laufende Revision des Luftfahrtgesetzes und auf die Neuauflage des Luftfahrtpolitischen Berichts des Bundesrats. Die Unterscheidung zwischen dem Rule-making-Prozess und der Implementation wird die Priorisierung der Massnahmen erleichtern. Während Ersterer einen mittel- bis langfristigen Zeithorizont erfordert, kann bei der Umsetzung bestehender Vorschriften sofort nach Korrekturmöglichkeiten gesucht werden.

- Beim Artikulieren von Anliegen und Missständen muss die durch zahlreiche Interessengruppen und Verbände charakterisierte Branche künftig mit einer Stimme sprechen.

- Von den Betroffenen sind in eigener Regie Lösungsvorschläge zu erarbeiten, welche die bestehenden Interpretations- und Handlungsspielräume in Gesetzen, Verordnungen und Weisungen bestmöglich ausnutzen.

- Zu viele Vorschriften können die Akteure des Luftverkehrs in falscher Sicherheit wiegen und dadurch das eiserne Prinzip «Safety First» gefährden und die Eigenverantwortung reduzieren.



TopDesk-Design "Bern Airport"
 3125 Toffen
 031/ 964 04 42
 www.jordibelp.ch

Medienart: Print
 Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
 Auflage: 11'500
 Erscheinungsweise: 4x jährlich

Themen-Nr.: 645.007
 Abo-Nr.: 1073485
 Seite: 25
 Fläche: 42'004 mm²

Es liegt nun an den von der Regulierungsflut Betroffenen, rasch die organisatorischen Strukturen zu schaffen und Prozesse in Gang zu setzen, die geeignet sind, die anstehenden Bedrohungen und Schäden, die durch Überregulierung entstanden sind, von der volkswirtschaftlich wichtigen, gesellschaftlich unentbehrlichen, geschätzten Allgemeinen Luftfahrt, den «KMU», abzuwenden.



Der unvernünftigen Dichte von Vorschriften und Weisungen muss Einhalt geboten werden.

| Legende | | |
|-------------------|---|---|
| Abkürzung | Erklärung | Ergänzung |
| AEROSUISSE | Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt | Mitglieder: Unternehmen der Geschäfts-, Berufs-, Rettungs- und Arbeitsfliegerei, Fliegerschulen, Fluggesellschaften; Landesflughäfen, Flugplatzgesellschaften; Flugzeugunterhalts- und Handelsbetriebe; Firmen der Flug- und Raumfahrtindustrie; Verbände und Vereine der Luftfahrt |
| AOPA | Aircraft Owners and Pilots Association Switzerland | Verband der Piloten und Flugzeugbesitzer |
| BAZL | Bundesamt für Zivilluftfahrt | Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ist für die Luftfahrtentwicklung und die Aufsicht über die zivile Luftfahrt in der Schweiz zuständig und gehört zum UVEK |
| EASA | European Aviation Safety Agency | Europäische Agentur für Flugsicherheit |
| ERAC | European Regional Aerodromes Community | Mitglieder: Interessengemeinschaft der regionalen Flugplätze e.V. (IDRF); Verband Schweizer Flugplätze (VSF); European Airlinck Association (EAA) |
| GASCO | General Aviation Steering Committee Schweiz | Mitglieder: Aero-Club der Schweiz (AeCS), AOPA (Aircraft Owners and Pilots Association) Switzerland, Verband Schweizer Flugplätze (VSF) und Schweizerischer Hängegleiter-Verband (SHV) |
| GA | General Aviation | Geschäfts-, Berufs-, Rettungs-, Freizeit- und Arbeitsfliegerei |
| UVEK | Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) | |
| VSF | Verband Schweizer Flugplätze | Regionalflyghäfen und Flugplätze der Schweiz |