



**10 Thesen
zur Schweizer Luftfahrtpolitik**

Inhaltsverzeichnis

Einleitung: „Zweck des Thesenpapiers“	Seite 3
These 1: „Eine starke Schweizer Luftfahrt ist für die Standortattraktivität der Schweiz von zentraler Bedeutung“	Seite 5
These 2: „Der Schweizer Luftverkehr ist integraler Teil des nationalen Verkehrssystems“	Seite 6
These 3: „Die Schweiz braucht eine leistungs- und entwicklungsfähige Luftfahrtinfrastruktur“	Seite 7
These 4: „Die Schweizer Luftfahrt braucht Rahmenbedingungen, die sie international konkurrenzfähig machen“	Seite 8
These 5: „Die Schweizer Luftfahrt braucht ein liberales, marktwirtschaftlich ausgerichtetes Umfeld“	Seite 9
These 6: „Umweltfreundliche Technik muss durch wirtschaftliche Anreize gefördert werden“	Seite 10
These 7: „Die Schweizer Luftfahrt muss ihre Stellung in den internationalen Gremien und Abkommen behaupten“	Seite 11
These 8: „Eine Luftraumüberwachung zu konkurrenzfähigen Preisen gehört zum Service Public“	Seite 12
These 9: „Die Schweizer Luftfahrt braucht qualifizierten Nachwuchs“	Seite 13
These 10: „Die Leichtaviatik ist ein unverzichtbarer Teil der Luftfahrt“	Seite 14

EINLEITUNG:

Zweck des Thesenpapiers

Der Schweiz fehlt eine umfassende prospektive Luftfahrtpolitik zur Festlegung und Koordination der Aktivitäten der Behörden, der Luftfahrttreibenden und Betroffenen.

Die Zivilluftfahrt ist untrennbar und weltweit mit Wirtschaft und Politik verbunden. Sie ist ein wichtiges Glied des Transportwesens und des Tourismus und bewegt sich in einem anspruchsvollen Umfeld, wo Leistung, Politik, Finanzen und Umweltschutz massgebend sind.

Um den langfristigen Erhalt einer wirkungsvollen, konkurrenzfähigen und volkswirtschaftlich nützlichen Luftfahrt sicherzustellen, muss die Schweiz für eine laufende Überprüfung und nötigenfalls Angleichung der für das Flugwesen geltenden Regeln und Vorschriften im Hinblick auf die Entwicklung des politischen und sozialen, einheimischen und internationalen Umfeldes sorgen.

Im vorliegenden Thesenpapier der AEROSUISSE werden die Vorstellungen der schweizerischen Zivilluftfahrt im Hinblick auf die Erarbeitung einer Luftfahrtpolitik dargelegt.

Die AEROSUISSE ist der Meinung, dass eine weitsichtige Zielsetzung für die Gestaltung der Luftfahrtpolitik unerlässlich ist. Bei anderen Transportarten, wie Bahn und Strasse, gibt es politische Richtlinien. Diese beziehen sich auf die Verwaltung, die gesetzgeberische Tätigkeit sowie das Zusammenwirken der interessierten Kreise. Im Bereich der Luftfahrt bedarf die Umsetzung der dem Bund laut Artikel 87 der neuen Bundesverfassung von 1999 übertragenen Kompetenz ebenfalls einer vorherigen grundlegenden, langfristigen politischen Vorgabe.

RÜCKBLICK

Durch die Annahme von Artikel 37ter der alten Bundesverfassung im Jahre 1921 hat das Schweizervolk dem Bund die Kompetenz zur Gesetzgebung auf dem Gebiet der Luftfahrt erteilt.

Seither hat die Schweiz keine umfassende und prospektive Luftfahrtpolitik festgelegt, die sich gesamtheitlich mit allen Aspekten der Luftfahrt befasst. Unsere Behörden bearbeiteten das Sachgebiet vielmehr segmentarisch. Erst 1948 wurde das erste schweizerische Luftfahrtgesetz erlassen. 1953 fasste der Bundesrat die schweizerische Luftverkehrspolitik erstmals zusammen und hielt dabei fest, dass *"die Aufgabe der Transportpolitik darin bestehe, Verkehr zum grösstmöglichen Vorteil für die schweizerische Volkswirtschaft zu gestalten"*.

1980 erstellte das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) einen Gesamtbericht über die schweizerische Luftfahrtpolitik. Dieser enthielt die grundlegenden Elemente einer schweizerischen Luftfahrtpolitik sowie systematisch geordnete Lösungsvorschläge. Der Bericht ist jedoch dem Parlament nie vorgelegt worden, sondern blieb vielmehr ein verwaltungsinternes Dokument ohne eine entsprechende politische Abstützung. Eine Legitimierung einzelner Aspekte der Luftfahrtpolitik erfolgte in erster Linie im Zusammenhang mit einzelnen Teilrevisionen der Luftfahrtgesetzgebung.

Am 7. November 2001 hat sich der Bundesrat in seiner Antwort auf das Postulat Kurrus (01.3375) verpflichtet, dem Parlament einen Bericht zum Beitrag des Bundes zu einer prospektiven eidgenössischen Luftfahrtpolitik vorzulegen.

ZIELE DER SCHWEIZERISCHEN LUFTFAHRTPOLITIK

Erhalt der Konkurrenzfähigkeit der schweizerischen Luftfahrt im internationalen Wettbewerb, Sicherstellung einer ausreichenden, den sich ständig verändernden Bedürfnissen angepassten Infrastruktur, zweckdienliche Nutzung des Luftraumes und Integration der Luftfahrt in ihre Umwelt.

DER BEITRAG DER AEROSUISSE

Als Dachverband der schweizerischen Luftfahrt hat die AEROSUISSE es sich zur Aufgabe gemacht, ihren Beitrag zur Verwirklichung einer Luftfahrtpolitik zu leisten. Ihre 10 Thesen entspringen dem Bestreben, die Rolle der Luftfahrt als Transportleistungsträger und als unerlässlichen volkswirtschaftlichen Faktor für die Schweiz zu verankern. Sie bezwecken die Realisierung einer eigentlichen, konkreten, zukunftsorientierten Luftfahrtpolitik. Die Ausarbeitung einer schweizerischen Luftfahrtpolitik soll es erlauben, der Zivilluftfahrt Existenzbedingungen zu garantieren, die der Bedeutung, welche sie für das Land und dessen Volkswirtschaft hat, entsprechen.

Erfahrungen und Überlegungen aller Kreise der nationalen Luftfahrt bildeten die Grundlage für die Ausarbeitung eines entsprechenden politischen Luftfahrtprogramms der AEROSUISSE, welches in den nachfolgenden 10 Thesen zusammengefasst ist.

THESE 1:

„Eine starke Schweizer Luftfahrt ist für die Standortattraktivität der Schweiz von zentraler Bedeutung“

Die schweizerische Wirtschaft ist ausgesprochen exportabhängig.

Der Schweizer Tourismus ist auf Gäste aus dem Ausland angewiesen. Jeder zweite von einem Schweizer Unternehmen verdiente Franken stammt aus dem Ausland. Daher sind Wirtschaft und Tourismus unseres Landes auf direkte internationale (auch interkontinentale) Verbindungen auf dem Luftweg angewiesen.

Dazu braucht es ein leistungsfähiges Lufttransportsystem bestehend aus Flughäfen, Fluggesellschaften und Flugsicherung, welches bezüglich Sicherheit zu den Besten gehört. Ein derartiges System ist eine zentrale Voraussetzung für die Ansiedlung von Unternehmen aller Branchen. Für zahlreiche Unternehmen ist die Nähe zu einem Flughafen eines der wichtigsten Elemente bei der Standortwahl.

Gemäss der regelmässig durchgeführten Studie „International Benchmark Report“ des Konjunkturforschungsinstitutes BAK Basel gehört eine gute internationale Verkehrserschliessung in allen befragten Wirtschaftsbranchen zu den wichtigsten von 40 Standortfaktoren. Insbesondere für den Finanz- und Versicherungssektor, aber auch für die Industrie gehört sie zu den entscheidenden Auswahlkriterien eines neuen Standortes.

Für die wirtschaftliche Standortattraktivität in einem weltweit vernetzten Umfeld braucht es ein System von interkontinentalen Direktverbindungen für Personen und Güter von der Schweiz aus. Ein solches Netz wird am besten durch einen Homecarrier gewährleistet. Neben anderen schweizerischen Fluggesellschaften wird die Schweiz also auch in Zukunft einen starken und wettbewerbsfähigen Homecarrier haben müssen.

Die Verbesserung der Standortattraktivität erfolgt nicht nur über alle Landesflughäfen, sondern auch über die Regionalflyplazte und sogar die Flugfelder. Direktverbindungen mit dem Geschäftsflugzeug werden immer gefragter. Eine Umfrage der AEROSUISSE hat gezeigt, dass gerade Regionalflyplazte, insbesondere für die Ansiedlung neuer Unternehmen, von grosser Bedeutung sind. Als Beispiele seien die Flugplazte Grenchen, Les Eplatures, Bern-Belpmoos, Freiburg-Ecuwillens, Lausanne-Blécherette und Lugano genannt.

Die international renommierten Schweizer Tourismusorte mit ihrem zahlungskräftigen Gästesegment sind ohne die Flugplazte St. Moritz-Samedan, Sion, Lugano und Gstaad-Saanen nicht mehr denkbar.

Indem die Regionalflyplazte die Attraktivität ihrer Region für die Wirtschaft heben und auch mithelfen, Arbeitsplazte zu erhalten oder neu anzusiedeln, leisten sie einen Beitrag an die Bekämpfung der Landflucht und des Konzentrationsprozesses in die grossen Zentren.

Die Luftfahrt ist nicht nur eines der entscheidenden Elemente für die Attraktivität des Standortes Schweiz, sie ist auch ein wichtiger Arbeitgeber. Während in zahlreichen Branchen Arbeitsplazte abgebaut oder verlagert werden, schafft die Luftfahrt weltweit in grossem Masse neue Arbeitsplazte. Untersuchungen haben ergeben, dass pro Million Fluggäste rund 1'000 Arbeitsplazte direkt¹ und weitere ca. 4'200 indirekt², induziert³ und katalytisch⁴ geschaffen werden. Eine einzige neue tägliche Langstreckenverbindung schafft auf dem betreffenden Flughafen etwa 120 Arbeitsplazte. Gemäss einer Studie der Swiss International Airports Association (SIAA) verdienen auf den schweizerischen Landesflughäfen über 29'800 Personen direkt und rund 12'000 weitere Personen indirekt ihren Lebensunterhalt. Hinzu kommen der induzierte (70'000 Vollzeit-Arbeitsstellen) und der katalytische (49'000 Vollzeit-Arbeitsstellen) Beschäftigungseffekt. Insgesamt generieren also die sechs der SIAA angehörenden Flughäfen⁵ Stellen für rund 161'000 Vollzeitbeschäftigte.

¹ Direkte Effekte: Beschäftigung der direkt am Flughafen tätigen Unternehmen

² Indirekte Effekte: Beschäftigung der Vorleistungsbetriebe (Zulieferer) ausserhalb des Flughafenareals

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

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

⁵ Zürich, Genf-Cointrin, Basel, Bern-Belp, Lugano-Agno, St. Gallen-Altenrhein

THESE 2:

„Der Schweizer Luftverkehr ist integraler Teil des nationalen Verkehrssystems“

Das Verkehrssystem muss heute nicht nur national, sondern auch international bzw. weltweit ausgebaut sowie effizient und sicher gestaltet werden. Die Globalisierung der Wirtschaft führt dazu, dass grosse Strecken schnell überwunden werden müssen. Diese Rolle kann naturgemäss nur der Luftverkehr übernehmen.

Der Verkehr ist eine grundlegende Voraussetzung für arbeitsteiliges Wirtschaften und wirtschaftliche Spezialisierung. Er gewährleistet die Beförderung von Personen, die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen und ist auch ein wichtiger Kommunikationsträger.

Dies gilt insbesondere für den Luftverkehr. Nur dieser Verkehrsträger ist in der Lage, ein weltweites und schnelles Transportnetz zur Verfügung zu stellen. Ohne weltweite Flugverbindungen ist die globale Vernetzung der Wirtschaft undenkbar. Dies gilt sowohl in der Industrie wie auch im Dienstleistungssektor. In der Industrie wäre just-in-time-Produktion ohne ein internationales Transportsystem unmöglich.

Der Luftverkehr ist also Teil eines Gesamtverkehrssystems. Seine Flughäfen müssen optimal gestaltet, ausgerüstet und über Bahn und Strasse erschlossen werden. Er muss vom Staat bezüglich Finanzierung, Kostenwahrheit, Lärmsanierung etc. den Verkehrsträgern Strasse und Schiene gleichgestellt werden.

Beim Luftverkehr entfällt der grösste Teil der Transportleistung auf den öffentlichen Verkehr. Das Netz der direkten Linienflüge schweizerischer Luftverkehrsgesellschaften misst über 480'000 km. Dies entspricht fast dem 100-fachen der Länge des gesamten schweizerischen Eisenbahnnetzes. Das gesamte Weltflugnetz umfasst 15 Millionen Kilometer. Auf schweizerischen Flugstrecken wurden 2001 58,03 Milliarden Passagierkilometer geleistet. Die schweizerischen Flughäfen fertigten in demselben Jahr 28,7 Millionen Passagiere und 1,7 Mia. Tonnenkilometer Luftfracht ab. Wertmässig wird rund ein Drittel unserer Exporte über den Luftweg zu den Kunden transportiert.

Die Sicherheit ist die Voraussetzung für eine effiziente Leistungserbringung aller Teilnehmer des Verkehrssystems Luftfahrt. Sie sind bestrebt, die Sicherheit laufend auszubauen und die internationalen Regeln zu übertreffen.

THESE 3:

„Die Schweiz braucht eine leistungs- und entwicklungsfähige Luftfahrtinfrastruktur“

Um die Verkehrsnachfrage befriedigen zu können, braucht die Luftfahrt leistungsfähige Flugplätze und eine effiziente Flugsicherung. Die Infrastruktur der Luftfahrt dient der Wirtschaft und erfüllt somit eine Aufgabe im allgemeinen Interesse. Aufgrund des Gleichbehandlungsgebots der verschiedenen Träger des öffentlichen Verkehrs hat der Staat die Pflicht, die Luftfahrtinfrastruktur ebenso zu fördern, wie dies z.B. bei der Schiene der Fall ist.

Dabei geht es neben der Flugsicherung in erster Linie um die Landesflughäfen, aber auch um die regionalen Flugplätze und die Flugfelder. Sie sind für das Luftverkehrssystem als Ganzes so unentbehrlich wie Regional- und Nebenstrassen für den Strassenverkehr.

Selbst die Flugfelder bringen vielfachen wirtschaftlichen Nutzen. Sie ergänzen das Angebot der öffentlichen Flughäfen in Form zusätzlicher Anschlussmöglichkeiten mit dem Flugzeug sowie dem Hubschrauber, und sind zudem die Stätten der fliegerischen Grundausbildung. Diese ist für eine qualifizierte Nachwuchssicherung bei den Berufspiloten unabdingbar. Dabei bilden die Gebirgslandeplätze eine wichtige Grundlage zur Sicherstellung der hohen Qualität des schweizerischen Rettungswesens im Gebirge. Sie sind für die Grundausbildung und das Training der Piloten in der Gebirgsfliegerei unerlässlich. Auf Flugfeldern werden die zahlreichen aviatischen Sportarten ausgeübt. Überdies sind sie, wie übrigens auch die Regionalflugplätze, beliebte Ausflugsorte und damit zusätzlich ein wichtiges Element im touristischen Angebot ihrer Region. Diese Aktivitäten bringen der lokalen und regionalen Wirtschaft Impulse.

Die Infrastruktur der Luftfahrt muss sich entwickeln und sich den Bedürfnissen ihrer Benutzer anpassen können. Sie gehört zu den Hauptelementen eines attraktiven Wirtschaftsstandortes.

Im Gegensatz zur Strasse (Strassennetz) und der Bahn (Schienennetz) benötigt der Luftverkehr für die Erfüllung seiner Aufgabe keine Streckeninfrastruktur am Boden. Er braucht dazu lediglich eine punktuelle Infrastruktur (Flugplätze) sowie ein Flugsicherungssystem.

Ein Mittel zu deren Sicherung im Rahmen der Raumplanung muss der „Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt“ (SIL) sein. Dieser darf die Luftfahrtinfrastrukturen und die Aktivitäten des Fliegerwesens (z.B. durch eine Beschränkung der Flugbewegungen oder durch restriktive Flugplatz-/Betriebsreglemente) nicht auf dem heutigen Stand einfrieren. Wie es sein Name sagt, muss der SIL ein Entwicklungsinstrument sein!

THESE 4:

„Die Schweizer Luftfahrt braucht Rahmenbedingungen, die sie international konkurrenzfähig machen“

Die schweizerischen Fluggesellschaften, Flugzeughersteller, die Flugsicherung, die flughafenbetriebe und die Flughäfen sind einem zunehmenden internationalen Wettbewerbsdruck ausgeliefert. Um so mehr muss vermieden werden, dass die Schweizer Konkurrenten Wettbewerbsnachteile erleiden.

Bei den Flughäfen braucht es genügend Kapazität und attraktive Öffnungszeiten. Diese dürfen nicht durch restriktive Nachtflugverbote derart eingeschränkt werden, dass dadurch Störungen u.a. im Ablauf des Langstreckenverkehrs entstehen. Ein Flugzeug, das z.B. in Tokio vor Eintritt der dortigen Nachtflugsperrzeit startet und infolge starken Rückenwindes unvorhergesehen früh über Zürich eintrifft, soll dort auch landen dürfen, statt ökologisch fragwürdige Warteschlangen zu drehen. In solchen Fällen müssen die Nachtflugregelungen flexibel gehandhabt werden können. Es gilt also, das Mass zu wahren und gutgemeinte Massnahmen zum Schutz der Flughafenanwohner nicht so weit zu treiben, dass ihre Wirkung ins Gegenteil umschlägt.

Auch ein schweizerischer Alleingang bei der Besteuerung des Treibstoffes auf den Flughäfen, wie vielerorts propagiert, würde weitreichende negative Folgen für die schweizerische Luftfahrt haben. Auf internationalen Flughäfen gilt weltweit eine Befreiung internationaler Linienflüge von der Erhebung von Treibstoffsteuern. Würde die Schweiz hier einen Sonderweg beschreiten wollen, so müsste sie praktisch alle ihre Luftverkehrsabkommen in diesem Punkt neu aushandeln, was ihr zunächst erhebliche Schwierigkeiten bereiten würde. Darüber hinaus würde die Schweiz dadurch nicht nur für ausländische Fluggesellschaften unattraktiv, sondern insbesondere Fluggesellschaften mit Basis in der Schweiz wären nicht mehr wettbewerbsfähig.

Der Bundesrat stützt sich bei seinen Entscheidungen und Gesetzesvorlagen im Bereich der Luftfahrt auch auf die Eidgenössische Luftfahrtkommission (LFK) als beratendes Organ in wichtigen Fragen der Luftfahrt ab. Diese ständige ausserparlamentarische Kommission, die vom Bundesrat ernannt wird, besteht aus Fachleuten aus der Luftfahrt sowie weiteren daran interessierten Kreisen. Bei der Ernennung deren Mitglieder berücksichtigt der Bundesrat die Vorschläge der darin vertretenen Organisationen.

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) hat als Aufsichtsbehörde des Bundes auch die Aufgabe, im Auftrag der Regierung für günstige Rahmenbedingungen der schweizerischen zivilen Luftfahrt zu sorgen. In diesem Sinne vertritt es u.a. die Interessen der schweizerischen Luftfahrt in internationalen Gremien, in denen die Luftfahrtorganisationen nicht selbst vertreten sind, insbesondere im Gemischten Ausschuss Schweiz-EU.

Obwohl die Schweiz ein kleines Land ist, spielt sie in der weltweiten Luftfahrtindustrie eine ernst zu nehmende Rolle. Unter den Zulieferbetrieben nehmen viele von ihnen mit ihren Spezialprodukten - von der Nutzlastverkleidung für Weltraumraketen über Triebwerkbestandteile, Strukturteile und Messgeräte bis zu Textilien für die Ausstattung der Passagierkabinen - auf dem Weltmarkt eine bedeutende Stellung ein. Die flugtechnischen Unterhaltsbetriebe beschäftigen in der Schweiz rund 5'000 Personen. Auch sie sind auf einen florierenden Luftverkehr angewiesen, einerseits als Kunden der Fluggesellschaften, andererseits aber auch im Hinblick auf den fortwährenden Austausch von Personal und Erfahrungen.

THESE 5:

Die Schweizer Luftfahrt braucht ein liberales, marktwirtschaftlich ausgerichtetes Umfeld

Die Regulierungsdichte muss auf ein Mindestmass begrenzt werden, um der unternehmerischen Initiative den notwendigen Freiraum zu lassen.

Die Luftfahrt ist schon wegen ihres grenzüberschreitenden Charakters und wegen ihrer hohen technischen Komplexität ein stark reguliertes Gewerbe. Es muss Ziel der staatlichen Politik sein, die Regulierungsdichte im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten, die durch EU-integrationspolitische Vorgaben bestimmt sind, möglichst tief zu halten und damit der Privatinitiative bessere Rahmenbedingungen zu schaffen.

Mit anderen Worten: In der Luftfahrt soll die Privatinitiative mehr Erfolgchancen erhalten. Das setzt voraus, dass überall dort, wo nicht internationale Verpflichtungen dies explizit ausschliessen, der freie Wettbewerb spielen und weitgehend auf Regulierungen verzichtet werden soll.

Die Öffnung des Schweizer Himmels für alle Fluggesellschaften auf der Grundlage des ausländischen Gegenrechts gehört ebenso dazu.

Nicht dem freien Markt überlassen werden können hingegen jene hoheitlichen Aufgaben, die der Staat z.B. aus Gründen der militärischen Sicherheit oder aus anderen staatspolitischen Überlegungen selbst ausüben muss.

Aufgrund seiner Vorteile bei der schnellen Beförderung auf längeren Distanzen kann der Luftverkehr nicht ohne weiteres durch andere Verkehrsmittel substituiert werden. Die Wahl des Verkehrsmittels muss dem Benutzer überlassen werden. Es kann nicht Aufgabe des Staates sein, ihm die Verwendung bestimmter Verkehrsträger vorzuschreiben.

THESE 6:**„Umweltfreundliche Technik muss durch wirtschaftliche Anreize gefördert werden“**

Die unbestrittenermassen bestehende Umweltbelastung des Luftverkehrs soll mit der Einführung moderner umweltschonender Technologien begrenzt werden.

Die weltweite wirtschaftliche Verflechtung bedingt einen verstärkten Technologieeinsatz und eine intensivere Kommunikation. Daraus entsteht mehr Verkehr und eine stärkere Belastung der Umwelt, die in Grenzen gehalten werden muss.

Die Lösung liegt nicht in einer Beschränkung der Verkehrssysteme, sondern primär in der Förderung umweltfreundlicher Techniken durch wirtschaftliche Anreize. Die Flugzeughersteller haben in den letzten 30 Jahren enorme Fortschritte bei der Entwicklung abgasarmer und leiserer Triebwerke erreicht. Heutige Flugzeuge sind rund 20 dB leiser als vergleichbare Maschinen vor 30 Jahren! Dies entspricht einer Reduktion der wahrnehmbaren Lärmbelastung um rund 75 %. Zudem konnte die Abgasbelastung der modernen Triebwerke stark reduziert werden.

Die Fluggesellschaften sind bestrebt, zusammen mit den Flughafenhältern, den Flugsicherungsdiensten und den zuständigen Behörden neue An- und Abflugverfahren zu entwickeln, um die betroffene Bevölkerung vor übermässigem Lärm zu schützen. Wirtschaftliche Anreize, welche die ohnehin schon strengen gesetzlichen Vorschriften übertreffen, sollen innovative Fluggesellschaften belohnen und gegenüber wenig innovativen Gesellschaften bevorzugen. Dies kann in Form tieferer Benutzungsgebühren auf Flughäfen und in der Gewährung von verschiedensten Zulassungsvorteilen bestehen. Ein weiterer Lösungsansatz besteht in der Bewirtschaftung von Lärm- und/oder Luftbelastungskontingenten. Fluggesellschaften, die umweltfreundliches Flugmaterial benutzen und dafür hohe Investitionen in Kauf nehmen, kämen dadurch in den Genuss eines Wettbewerbsvorteils.

Lärmabhängige Landetaxen sind in der Schweiz bereits vor einiger Zeit eingeführt worden. Eine ähnliche Entwicklung ergibt sich auch im Bereich der abgasabhängigen Taxen; sie wurden kürzlich auf den Landesflughäfen eingeführt. Sie begünstigen zu Recht die innovationsfreudigen Flugunternehmen, die ihre Flotte durch eine zukunftsgerichtete Investitionspolitik auf dem neuesten Stand der Technik halten. Die schweizerischen Fluggesellschaften gelten in dieser Hinsicht als vorbildlich. So hat auf dem Regionalflughafen Bern-Belpmoos beispielsweise die Einführung lärmabhängiger Landetaxen, aber auch die Festlegung neuer An- und Abflugverfahren zu einer markanten Verringerung der Lärmbelastung geführt. Dadurch ist die Akzeptanz dieses Flughafens bei der Bevölkerung der umliegenden Gemeinden gestiegen. Nachdem Bern-Belpmoos in den achtziger Jahren um seine Existenz bangen musste, wird dieser Flughafen heute von der Anwohnerregion nicht mehr in Frage gestellt, obwohl die Bevölkerungsdichte sich seither in diesem Gebiet massiv erhöht hat.

THESE 7:

„Die Schweizer Luftfahrt muss ihre Stellung in den internationalen Gremien und Abkommen behaupten“

Die Schweiz muss sich vermehrt aktiv in internationalen Organisationen der Luftfahrt engagieren. Dazu gehört, dass sie sich für die weltweite Liberalisierung des Luftverkehrs und für den Abbau unnötiger bürokratischer Schranken einsetzt. Die Schweiz ist für die Verwirklichung ihrer luftfahrtpolitischen Ziele auf eine enge internationale Zusammenarbeit angewiesen, und zwar insbesondere dort, wo ihre Luftfahrtbetriebe im internationalen Wettbewerb stehen.

In vielen internationalen Gremien sind nicht nur die Luftfahrtbehörden vertreten, sondern auch die Wirtschaftskreise der Luftfahrt. Es ist deshalb wichtig, dass in diesen Organisationen auch Vertreter der schweizerischen Wirtschaft ein angemessenes Gewicht haben. Es muss Gewähr bestehen, dass hier praxisorientierte Entscheide getroffen werden und dass die technische und wirtschaftliche Realität gebührend berücksichtigt wird. Aus der Schweiz müssen deshalb an Konferenzen, die für die Aviatikwirtschaft wichtig sind, nicht nur bestqualifizierte Beamte anwesend sein, sondern auch Exponenten aus der Wirtschaft und Interessenvertreter der kommerziellen und nicht kommerziellen Luftfahrt.

Die schweizerischen Wirtschaftskreise und Organisationen der Aviatik wollen aktiv an der Zukunft der Luftfahrt, namentlich auf europäischer Ebene, mitwirken (vgl. dazu auch Thesen 4 und 5).

Als Folge der luftverkehrspolitischen Integration der Schweiz in den EG-Binnenmarkt ist die Schweiz auf eine weitgehende Angleichung an das EG-Recht angewiesen, um einheitliche Wettbewerbsbedingungen für die Luftfahrtindustrie zu gewährleisten. Deshalb ist ein Beitritt der Schweiz zur European Aviation Safety Agency (EASA) als Vollmitglied sowie eine Beteiligung der Schweiz am Single European Sky Projekt (SES) der EU anzustreben. Der Bund stellt sicher, dass die Interessen der schweizerischen Luftfahrtunternehmen bei der Mitwirkung der Schweiz in internationalen Rechtssetzungsverfahren sowie bei Entscheidungen über die Ausnützung gesetzgeberischer Freiräume der Schweiz gebührend berücksichtigt werden.

Die Integration in den EG-Binnenmarkt bedingt auch, dass die Schweiz sich dafür einsetzen muss, dass sie an künftige Luftverkehrsabkommen der EU mit Drittstaaten, die eine Marktöffnung und/oder Rechtsharmonisierung zum Gegenstand haben, angebunden wird (z.B. Transatlantic Open Aviation Area zwischen EU und den USA oder Open Sky Agreements zwischen EU und Drittstaaten). Auch im eigenen Verhältnis zu Drittstaaten ausserhalb der EG soll die Schweiz die bisherige Politik einer weitgehenden Liberalisierung des Marktzugangs unter Vorbehalt des Gegenrechts in den für die Schweiz wichtigen Märkten sowie eines Liberalisierungsmindeststandards für die übrigen Märkte fortführen (vgl. so genanntes Skyrights-Papier des BAZL mit dem Titel „La politique suisse des droits de trafic aérien“, November 2000). Zum Mindeststandard gehört auch der künftige Ersatz der bisherigen Nationalitätsvorbehalte für Luftverkehrsunternehmen in den Luftverkehrsabkommen (beherrschende Eigentumsverhältnisse durch Angehörige eines Vertragsstaates) durch ein reines Sitzfordernis (effektiver Verwaltungssitz in einem Vertragsstaat).

Mit der Deregulierung des Luftverkehrs ist die schweizerische Luftfahrt in gleichem Masse wie die Länder der EU unter einen starken Preis- und Kostendruck geraten. Darüber hinaus ist sie im europäischen Raum aufgrund ihrer Nicht-EU-Mitgliedschaft gegenüber ihren Konkurrenten aus den EU-Ländern stark benachteiligt. Das bilaterale Abkommen mit der EU im Luftverkehr ist deshalb von grosser Bedeutung. Es ist demnach eine Pflicht des Bundes, bei Diskussionen mit der EU um Fragen der Anwendung des Luftverkehrsvertrages und der Übernahme des EU-Rechtsstaates (acquis communautaire) die Interessen der gesamten schweizerischen Luftfahrt zu verfolgen. Da Luftfahrtorganisationen im Gemischten Ausschuss Schweiz-EU keinen Einsitz haben, ist die Mitsprachemöglichkeit des Luftfahrtgewerbes von grösster Bedeutung. Der Bund zieht deshalb jeweils rechtzeitig vor den Sitzungen des Gemischten Ausschusses die Luftfahrtorganisationen zur Vorbereitung bei.

THESE 8:**„Eine Luftraumüberwachung zu konkurrenzfähigen Preisen gehört zum Service Public“**

Die skyguide bewirtschaftet den schweizerischen und grenzüberschreitenden Luftraum. Eine sichere, effiziente und pünktliche Flugsicherung zu konkurrenzfähigen Preisen für alle Benutzer ist dabei Voraussetzung.

Die Flugsicherung ist gemäss ICAO-Abkommen (Annex 11), eine staatliche Aufgabe, welche in der Schweiz einer privaten Organisation (skyguide) zur Ausführung übertragen wird. Sie orientiert sich an den luftverkehrspolitischen Zielen der Schweiz und weist eine Service-Public-Komponente auf. Die gesamtheitliche Bewirtschaftung des Luftraumes für alle Luft-raumbenutzer (Zivil/Militär) und eine optimale Anbindung der An- und Abflugrouten an die Luftstrassen des oberen Luftraumes ist anzustreben.

Die Kontrolle der grenzüberschreitenden Lufträume wird gemäss internationalen Vereinbarungen geregelt, wobei die Form offen ist und sich entwickeln kann. Die mit der Flugsicherung beauftragte Organisation arbeitet aktiv am Aufbau des Single European Sky's mit. Die Ausrichtung auf eine kooperativen Zusammenarbeit mit andern Flugsicherungsunternehmen zum Nutzen aller Benutzer wird erwartet.

Für den effizienten Betrieb der Flughäfen sind die Flugsicherungsdienstleistungen im An- und Abflugbereich des unteren und mittleren Luftraumes flexibel auf die Bedürfnisse der Flughäfen, aber auch auf die der anderen Benutzer auszurichten. Es ist auf eine örtliche und organisatorische Koordination zwischen Flughäfen, Luftraumbenutzern und Flugsicherung in diesem Bereich hinzuwirken.

Die Flugsicherung der Schweiz hat ihre Leistungen zu verursachergerechten und konkurrenzfähigen Preisen zu erbringen. Nachgefragte Dienstleistungen sind durch die Verursacher zu decken.

THESE 9: „Die Schweizer Luftfahrt braucht qualifizierten Nachwuchs“

Die Luftfahrt ist auf qualifizierten Nachwuchs auf allen Stufen und für alle Berufe (fliegendes, administratives und technisches Personal) dringend angewiesen. Die Berufsbildung ist in diesen Bereichen in gleichem Masse zu fördern wie in anderen Sektoren der Wirtschaft.

Im Gegensatz zu anderen vergleichbaren Ausbildungen, wie beispielsweise jener zum Ingenieur, wird die Berufsausbildung des lizenzierten Personals der Luftfahrt vom Bund heute grösstenteils weder anerkannt noch finanziell unterstützt. Zum lizenzierten Personal der Luftfahrt gehören neben Piloten auch Fluglotsen und Flugzeugmechaniker. Da insbesondere die Ausbildung zum Linienpiloten sehr teuer ist und die Kosten meist vollumfänglich vom Auszubildenden getragen werden müssen, sehen sich viele junge Pilotinnen und Piloten nach Abschluss ihrer Ausbildung einem Schuldenberg gegenüber.

Die schweizerischen Flugschulen unternehmen grosse Anstrengungen zur Gewährleistung einer hochstehenden Berufsausbildung. Ein qualitativ und quantitativ gesicherter Nachwuchs in diesen Berufen ist nicht nur eine existentielle Bedingung für eine wettbewerbsfähige schweizerische Luftfahrt, sondern auch eine wesentliche Voraussetzung für die Sicherheit. Somit liegt die Förderung der Ausbildung in den Berufen der Luftfahrt im öffentlichen Interesse!

Das verfassungsmässige Recht auf freie Berufswahl ist wegen der fehlenden Integration der Berufsausbildung der Aviatik in die vom Bund mitfinanzierten Ausbildungslaufbahnen nicht gewährleistet.

THESE 10: „Die Leichtaviatik ist ein unverzichtbarer Teil der Luftfahrt“

Der Erhalt und die Förderung der allgemeinen Luftfahrt liegen im Interesse der gesamten Fliegerei, da die ersten Ausbildungsschritte für alle Piloten, auch spätere Verkehrs- oder Militärpiloten, im Cockpit eines Leichtflugzeuges beginnen.

Der Stellenwert der Leichtaviatik (allgemeine Luftfahrt, „General Aviation“) ist der Öffentlichkeit zu wenig bewusst. Zu Unrecht wird dieser Bereich oftmals einzig auf die Leichtaviatik reduziert und als Hobby einer privilegierten Gesellschaftsschicht angesehen. Die Bedeutung dieses Geschäftszweiges für die Volkswirtschaft und das Verkehrssystem wird oft verkannt.

Lufttaxis und Firmenflugzeuge (Business and Corporate Aviation) sind für viele international orientierte Unternehmen ein unverzichtbares Arbeitsinstrument. In einer Wirtschaft, wo hohe Mobilität der Führungskräfte trotz elektronischen Kommunikationsmitteln gefragt ist, ist dieser Zweig der allgemeinen Luftfahrt eine wichtige Grundlage für die Attraktivität der Schweiz als Standort.

Naturkatastrophen haben drastisch vor Augen geführt, dass auch in der Schweiz Versorgungsflüge von Hubschraubern für abgelegene oder eingeschlossene Gegenden von einem Tag auf den andern zur lebenserhaltenden Nabelschnur werden können. Waldbrandbekämpfung und medizinische Leistungen in Notfällen können in abgelegenen Gebieten oft nur durch spezialisierte Unternehmen aus der Luft erbracht werden.

Das aktive Freizeitverhalten in der Natur und neu entstandene Sportarten abseits von erschlossenen Gebieten schaffen neue Risiken. Damit erhalten Rettungseinsätze durch die Luft für die betroffenen Bevölkerungskreise eine wachsende Bedeutung.

Die Leichtaviatik ist eine fordernde und verantwortungsvolle Freizeitbeschäftigung mit hohem verfahrensmässigen und technischen Standards. Für die Jugend ist der Einstieg in die Ausbildung zum Hängegleiter-, Segelflug- und Privatpiloten wie auch zum Fallschirmspringer, Ballonfahrer und Modellflieger eine eigentliche Lebensschule: Teamgeist, sportlicher Wettkampf, Verantwortung, Disziplin und das Einüben absolut sicherer Abläufe sind höchstes Gebot! Die Gruppen und Clubs der Leichtaviatik übernehmen hier eine sehr wichtige gesellschaftliche Aufgabe im erzieherischen Bereich, die von der Öffentlichkeit noch zu wenig anerkannt ist.

In vielen Regionen hat das Fliegen eine wichtige Funktion im Angebot des Naherholungstourismus. Ohne die Existenz der Leichtaviatik als wichtiges Element der allgemeinen Luftfahrt könnten viele Flugplätze nicht existieren.



Dachverband der schweizerischen Luftfahrt

Sekretariat:

Monbijoustrasse 14

Postfach 5236

3001 Bern

Tel. 031 390 98 90

Fax 031 390 99 03

Internet: www.aerosuisse.ch

e-mail: aerosuisse@centrepatronal.ch

Präsident: Paul Kurrus

Sekretär: Kurt F. Howald

copyright: AEROSUISSE, Bern, 14. Mai 2004