

AEROSUISSE

Dachverband der
schweizerischen
Luft- und Raumfahrt

Fédération faîtière de
l'aéronautique et de
l'aérospatiale suisses

Associazione mantello
dell'aeronautica e
dello spazio svizzeri

Umbrella Organisation
of Swiss Aerospace

Bundesamt für Zivilluftfahrt
3003 Bern

Bern, 29. September 2015

Vernehmlassungsantwort zur Teilrevision 1+ des Luftfahrtgesetzes

Sekretariat:
Kapellenstrasse 14
Postfach 5236
CH-3001 Bern

T +41 (0)58 796 98 90
F +41 (0)58 796 99 03

info@aerosuisse.ch
www.aerosuisse.ch

Sehr geehrte Damen und Herren

Die AEROSUISSE bezieht sich auf das Schreiben vom 5. Juni 2015, in welchem Sie das Vernehmlassungsverfahren zur Teilrevision 1+ des Luftfahrtgesetzes (LFG) eröffnen. Dazu nehmen wir wie folgt Stellung:

Für die AEROSUISSE ist nicht nachvollziehbar, dass die vorliegende Revision nicht dazu genutzt wurde, wichtige Fragen für die Erhaltung bzw. Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Luftfahrtssystems Schweiz zu beantworten. Obwohl das Ziel dieser Revision die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit sein soll, werden Massnahmen, die diesen Zweck erreichen könnten - zum Beispiel die Ausgestaltung des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL) zu einem Leistungsauftrag -, in der vorliegenden Revision nicht angepackt. Die Rahmenbedingungen für den Betrieb der Landesflughäfen verschlechtern sich wegen der fehlenden Verankerung von wesentlichen Zielvorgaben in den SIL-Objektblättern, wie Kapazität und Betriebszeiten, weiter. Dies wiegt umso schwerer, als sich die Landesflughäfen Genf und Zürich in den Tagesspitzenzeiten schon heute an ihren Kapazitätsgrenzen bewegen.

Zusammenfassend werden in der vorliegenden Gesetzesrevision in verschiedenen Bereichen Vorschläge gemacht, die weder die Wettbewerbsfähigkeit stärken, noch safety oder security verbessern.

So verschlechtert sich die Stellung der Konzessionäre wegen der revidierten Artikel zum Heimfall bei Ablauf der Konzession. Die AEROSUISSE lehnt es entschieden ab, dass während der Gültigkeitsdauer von Konzessionen die Regeln betreffend des Entzugs zum Nachteil der Konzessionsnehmer geändert werden.

Ein weiteres Beispiel sind die Spitallandeplätze. Völlig unklar bleibt, welche finanziellen Konsequenzen zu erwarten sind, wenn Spitallandeplätze als „Infrastrukturen des LFG“ behandelt werden. Die AEROSUISSE befürchtet, dass die vorliegende Regelung dazu führt, dass verschiedene Spitallandeplätze wegen der Regelung in dieser Revision nicht mehr angeflogen werden können, da die finanziellen und verfahrensrechtlichen Folgen einer solchen Regelung nicht bedacht wurden.

Die AEROSUISSE schlägt vor, dass Spitallandplätze der Sonderklasse 1 gemäss CASO-Empfehlung Nr.2012-440-SPR erstellt und betrieben werden. Im Zusammenhang mit den Spitallandplätzen beantragt die AEROSUISSE, die „Point in Space“ (PinS)-Verfahren nicht an Flugplätze zu koppeln. Weiter lehnt die AEROSUISSE es ab, dass die PinS-Verfahren für An- und Abflüge vom BAZL festgelegt werden. Der erläuternde Bericht zeigt die Notwendigkeit für eine solche Festlegung durch das BAZL nicht auf.

In dieser Revision nicht genutzt wurde die Möglichkeit, die Verfahren für die raumplanerische Sicherung von Flächen für den Flugbetrieb, Entwicklung der Luftrauminfrastruktur und Anpassung von Flugrouten effizienter zu gestalten.

Schliesslich stellt die AEROSUISSE fest, dass die vorliegende Revision zahlreiche Verweise auf noch zu erarbeitende Verordnungen macht, ohne dass die Grundzüge der Regelung im Gesetz festgehalten werden (Art. 36b bis d, Art. 38 Abs. 1, Art. 36c, Art. 38 Abs. 1, Art. 40 Abs.3 etc.). Nebst der Fragwürdigkeit einer solchen Delegation auf Verordnungsstufe, ohne die Grundzüge der Regelung im Gesetz selbst festzuhalten, entsteht eine grosse Unsicherheit über die Kostenfolgen dieser Regelungen. Diese Unsicherheit wird noch verstärkt durch die Tatsache, dass die vorliegende Revision keine Kosten-Folgen-Nutzen Analyse enthält.

Im Folgenden beschränkt sich die Stellungnahme der AEROSUISSE auf folgende Punkte:

Keine Auslagerung der Sicherheitsaufsicht:

Die AEROSUISSE ist erfreut über den Entscheid, dass auf die Auslagerung der Sicherheitsaufsicht verzichtet wird. Diese Auslagerung hätte für das Luftfahrtsystem Schweiz nicht nur eine erhebliche finanzielle Mehrbelastung zur Folge gehabt, sondern hätte auch den guten Ruf der schweizerischen Flugsicherheit aufs Spiel gesetzt.

Neues System für die Kategorisierung der Flughäfen:

Einverstanden ist die AEROSUISSE, dass mit Blick auf die Kategorisierung der Flughäfen ein neues System eingeführt wird, das je nach volkswirtschaftlicher Bedeutung eines Flughafens bzw. Verwendungszweck eines Flugfeldes unterschiedliche Konzessionen und Betriebsbewilligungen mit abgestuften Rechten und Pflichten vorsieht. Für die AEROSUISSE ist dieses System zu nutzen, um die in ihrer Aufgabe und dem Benutzerkreis stark unterschiedlichen Flugplätze von übertriebener Regulierung und administrativen Aufwand zu entlasten („one rule does not fit all“), ohne dass dies zulasten des hohen Sicherheitsniveaus geht.

Flexible Lösung bei der Verwendung der SFLV-Gelder:

Weiter unterstützt die AEROSUISSE die Absicht des Bundes, bei der Verwendung der Mittel aus der Spezialfinanzierung Luftverkehr (SFLV) künftig eine flexible Lösung zur Anwendung zu bringen, die gewährleistet, dass die der Luftfahrt zustehenden Mittel auch tatsächlich ausgeschöpft werden können. Die eingereichten Gesuche in den Bereichen Umwelt und security sind jedoch innert kürzerer Frist als bislang zu prüfen und zu bewilligen. Das heutige Prüfungsverfahren dauert deutlich zu lange. Deshalb werden die Mittel aus der SFLV oftmals zu spät für die Umsetzung der Massnahmen bereitgestellt.

Eine Sprache für Radiotelefonie:

Betreffend der Reduktion auf eine Radiotelefoniesprache, nämlich Englisch, ist für die AEROSUISSE nachvollziehbar, dass damit die Gefahr von sprachlichen Missverständnissen und die Risiken in der Flugverkehrsleistung vermindert werden können. Gleichzeitig stellt sich für die AEROSUISSE die Frage, ob diese Reduktion auf eine Radiotelefoniesprache für alle Verkehrsarten auf allen Flugplätzen greifen soll. In diesem Zusammenhang schlägt die AEROSUISSE vor zu prüfen, ob in einem ersten Schritt „English Voice“ für alle Flugplätze mit IFR-Verkehr und einer öffentlichen Benutzung (ICAO-Definition: „aerodromes open to public use“) eingeführt wird, bevor es für alle gilt.

Flugverfahren ausserhalb von Flugplätzen (Art. 40h):

Die Festlegung von Flugverfahren ausserhalb von Flugplätzen dauert heute deutlich zu lange. AEROSUISSE würde die vorgeschlagene Neuregelung im LFG mit einer Verschiebung der Kompetenzen von den Flugplatzhaltern zum BAZL begrüssen, wenn dadurch klare Verbesserungen bei der Verfahrenslänge und beim –resultat erreicht werden können. Dies setzt jedoch voraus, dass die Festsetzung der Flugrouten im Rahmen einer Verordnung geregelt würde (führt zu deutlichen Verfahrensverkürzungen). Da der Bund jedoch die Flugverfahren ausserhalb von Flugplätzen nicht in einer Verordnung festsetzen möchte, lehnt die AEROSUISSE die vorgeschlagene Gesetzesänderung in der vorliegenden Form ab.

Unabhängigkeit der Flugunfalluntersuchung

Die AEROSUISSE unterstützt die Absicht des Gesetzgebers, die Unabhängigkeit der SUST zu gewährleisten. In diesem Zusammenhang ist aber darauf hinzuweisen, dass die SUST administrativ dem UVEK zugeordnet ist. Dies wirft die Frage auf, ob die SUST tatsächlich unabhängig ist oder ob es sich um eine ausgegliederte Ermittlungseinheit des BAZL handelt. Um auch in Zukunft darauf hinzuwirken, dass Flugbesatzungen offen und ehrlich mit der SUST zusammenarbeiten und auf diese Weise wertvolle Erkenntnisse für die gesamte Luftfahrt gewonnen werden, empfiehlt die AEROSUISSE folgende Ergänzung von Artikel 26 LFG:

„Die Erkenntnisse der unabhängigen Schweizerischen Unfalluntersuchungsstelle (SUST) dienen ausschliesslich dem Vermeiden zukünftiger Unfälle. Um die Zusammenarbeit mit Besatzungen weiterhin uneingeschränkt zu ermöglichen, unterliegen sämtliche Aussagen gegenüber der SUST und die Erkenntnisse der SUST aus ihrer originären Tätigkeit einem Beweisverwertungsverbot mit Fernwirkung. Ausgenommen hiervon sind Handlungen mit bedingtem Vorsatz und Vorsatz.“

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und der Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen

AEROSUISSE
Dachverband der schweizerischen
Luft- und Raumfahrt
Der Geschäftsführer:



Philip Kristensen