

BULLETIN

Dezember 2013



Der VSF wünscht allen Mitgliedern eine frohe Weihnachtszeit und viel Erfolg im neuen Jahr!

Chance, die Überregulierung der General Aviation zu korrigieren?

*Liebe Mitglieder
Seit langem fragen wir uns, gibt es sie? Ist sie echt? Was zum Kuckuck hat denn die Politiker der EU und die EASA-Leute geritten? Sehen die denn nicht, was sie anrichten?*



Endlich, im Rahmen der Jahrestagung unseres Schwesterverbandes am 30. Oktober 2013 in Berlin, hat uns ein langjähriges Mitglied der EU Verkehrskommission erklärt, warum Vieles schief gelaufen ist und wie man in den kommenden Jahren die offensichtliche Überregulierung mit gravierenden und immer weiter wachsenden volkswirtschaftlichen Schäden korrigieren möchte.

Der Wirtschaftsraum der Europäischen Union soll als Binnenmarkt funktionieren. Das geht nur, wenn alle mit gleich langen Spiessen operieren. Das heisst harmonisieren durch regulieren aller Branchen, bei den Grossen anfangen und dann immer weiter nach unten gehen bis in den KMU-Bereich, und zwar mit den gleichen Vorgaben wie für die Grossen – eben gleich lange Spiesse – mit der

festen Überzeugung, dass der Nutzen grösser sein werde als der Schaden.

Wir wissen, es ist genau umgekehrt. Der Schaden ist grösser als der Nutzen. Dazu kommt, dass es den EU Ländern nicht gelingt, die viel zu grosse Arbeitslosigkeit abzubauen. Klar ist auch, dass die Grossfirmen eine Tendenz zeigen, ihre Investitionen vor allem in nichteuropäischen Ländern zu tätigen. Somit muss die Verbesserung des Arbeitsmarktes primär im KMU-Bereich stattfinden, also dort, wo man branchenübergreifend dabei ist, mit Überregulierung Arbeitsplätze zu vernichten.

Offensichtlich ist diese Erkenntnis nun in Brüssel angekommen. Man hat «entdeckt», dass im KMU-Bereich der Harmonisierung für den Binnenmarkt nicht dieselbe Bedeutung zukommt wie für die Grosskonzerne. Wir sind von der EASA aufgefordert für die mittleren und kleinen Flugplätze europaweit die Überregulierung zu hinterfragen und Korrekturen vorzuschlagen.

Unser Vorschlag, aus möglichst vielen Rules Recommendations machen! Damit könnte bereits enorm viel erreicht werden. Das fordern wir bereits seit Jahren.

Im 2014 wird das mit Sicherheit ein grosses Thema werden.

Werner Ballmer, Präsident VSF

Silberstreifen

Ansichten, Einsichten und Erkenntnisse als Indizien für eine Trendwende an der Regulatorfront? Ein Blick auf die VSF-Tätigkeit der letzten Monate.

Andreas Fuhrmann

Noch im vergangenen August haben wir an dieser Stelle scheinbar ohnmächtig die Ignoranz der Brüsseler Behörden gegenüber den aviatischen KMU Europas thematisiert. Der Zweckbestimmung des VSF folgend, bekannten wir uns trotz der düsteren Perspektiven dazu, weiterzukämpfen:

«Der Verband Schweizer Flugplätze wird jedenfalls trotz des schmerzlichen Souveränitätsverlustes nicht nachlassen in seinen Anstrengungen für bessere Rahmenbedingungen der General Aviation in der Schweiz. Wir werden noch engere Allianzen mit in- und ausländischen Partnern eingehen müssen. Wir werden uns bemühen, das BAZL als verständnisvolle und mutige Verteidigerin der Interessen einer bedeutenden Minderheit in der schweizerischen Zivilluftfahrt zurückzugewinnen zu können.»¹

Der Verband Schweizer Flugplätze konzentrierte seine Stossrichtung in der Zwischenzeit auf folgende Aktivitäten:

- Koordination der Aktivitäten mit den Europäischen Verbänden. Ziel: Hebelwirkung zur Einflussnahme vergrössern.
- Sensibilisierung der schweizerischen Schwesterverbände und der Aerosuisse. Ziel: Schulterchluss zur Koordination der Aktionen.
- Begleitung des BAZL bei der Umsetzung des Luftfahrtgesetzes.
- Information und Überzeugungsarbeit bei nationalen Politikern. Ziel: Einfluss auf die Umsetzung internationaler Regulationen der Luftfahrt in der Schweiz.

In diesen vier strategischen Tätigkeitsfeldern dürfen wir heute über erstaunliche Fortschritte, mit etwas Optimismus sogar von einem bevorstehenden Durchbruch berichten. Die meisten der nachstehend geschilderten Ergebnisse sind auf die Initiative des VSF, namentlich von Werner Ballmer und Charles Riesen, zurückzuführen. Werfen ▶

wir also einen Blick hinter die Kulissen ihres Schaffens: Im vergangenen Oktober hat Werner Ballmer von der Tagung der deutschen IDRF² in Schönhagen bemerkenswerte Erkenntnisse und Angebote heimgebracht. So gestand der Verantwortliche für das Rulemaking Airports der EASA, Gernot Kessler:

«Wir haben in der GA Europas einen grossen Schaden angerichtet und wir haben dies eingesehen. Die GA wurde überreguliert!»

Wir sind gespannt auf die Konsequenzen, die aus dieser Einsicht gezogen werden. Der Behördenvertreter Kessler liess aber auch die Länder nicht ungeschoren:

«Die nationalen Luftfahrtbehörden nutzen ihren Spielraum viel zu wenig aus», stellt er fest und den direkt Betroffenen empfiehlt er:

«Das Dreieck Industrie – nationale Behörde – EASA muss besser funktionieren und gestärkt werden.»

Diese beachtlichen Feststellungen lassen auf eine Korrektur der Regulierungsphilosophie hoffen und ermutigen uns, mit unseren Anstrengungen auf dem eingeschlagenen Weg fortzufahren. Dieselbe Tagung führte zu einem für unsere Ziele förderlichen Kontakt mit Ulrich Stockmann, einem früheren Abgeordneten des Europaparlaments und langjährigen Mitglied des Verkehrsausschusses. Seine Empfehlungen und Überzeugungen decken sich weitgehend mit den Stossrichtungen des VSF. Stockmann hat die Einladung unseres Verbandspräsidenten für einen Besuch in der Schweiz angenommen. Es ist vorgesehen, ihn als Referent an der Generalversammlung des VSF zu gewinnen.

Zurück in die Schweiz: Besonders erfreulich ist hier die Unterstützung der von der Überregulierung ebenfalls stark betroffenen Schwesterverbände. AOPA, SVFB, EBAA, AeCS und Pilatus Flugzeugwerke haben mitgeholfen, dass der Dachverband Aerosuisse eine aktivere Rolle bei der Vermeidung von Überregulierung spielt, um zur Stärkung der Luftfahrt-KMU in der Schweiz beizutragen. Die Initiative zu diesem Vorstoss kam vom VSF.

Positiv und ermutigend ist auch das Resultat des letzten GA-Forums mit dem BAZL. Es steht als Ausdruck des guten Willens, die lange Liste von Pendenzen im Geiste dieses konstruktiven Dialoges abarbeiten zu wollen. Wir empfehlen die Lektüre des vom BAZL verfassten Protokolls zum GA-Forum sowie die aktuelle Pendenzenliste auf unserer Website www.aerodromes.ch.

Was ist eigentlich aus den Motionen der Nationalräte Joder und Wasserfallen geworden und was hat der VSF bei seinen politischen Aktivitäten bisher erreicht? Der zuständige Ressortverantwortliche, Charles Riesen, gibt Auskunft:

In seiner Begründung zur Ablehnung der Motion zu den Beiträgen aus der SFLV behält sich der Bundesrat vor, falls die Hemmschwelle der Freiwilligkeit zu hoch ist, eine Änderung der gesetzlichen Rahmenbedingungen in Betracht zu ziehen. Im Bereich Security auf den Regionalflugplätzen zeichnet sich diesbezüglich bereits eine Anpassung ab. Damit hat

die Motion Joder trotz Abschreibung eine positive Veränderung bewirkt.

Der Bundesrat empfahl am 14. November 2012 die «Motion für eine höhere Wirtschaftlichkeit des Luftfahrtstandorts Schweiz dank verhältnismässigen Regulierungen» ebenfalls zur Ablehnung. Im Plenum wurde sie bisher noch nicht behandelt. Der Bundesrat schreibt in seiner Begründung:

«Das BAZL hat zudem in jüngerer Zeit wiederholt klargestellt, dass Vorgaben der ICAO, die lediglich Empfehlungscharakter haben, nur dann ins innerstaatliche Recht überführt werden, wenn der Sicherheitsgewinn ausgewiesen ist und die damit verbundenen Massnahmen verhältnismässig sind. Diese Bemühungen werden denn auch von den Akteuren der schweizerischen Aviatik anerkannt.»

Damit hat die Motion Wasserfallen zur Sensibilisierung und Ermutigung der Behörden beigetragen, den vorhandenen Ermessensspielraum besser auszunutzen und damit auch dem Artikel 5 der Bundesverfassung zur Verhältnismässigkeit zu genügen.

In mehreren Veranstaltungen mit massgebenden nationalen Parlamentariern hat der VSF nachdrücklich auf die Problematik der Verhältnismässigkeit bei der Regulierung aufmerksam gemacht und auf die Bedeutung förderlicher Rahmenbedingungen für die Wettbewerbsfähigkeit der ganzen Schweizer Luftfahrt hingewiesen.

Ein wichtiges Betätigungsfeld des VSF ist die hängige Teilrevision II des Luftfahrtgesetzes. Die LFG Revision II sieht folgende fünf Abschnitte vor, die vorwiegend die Infrastruktur der Schweizer Luftfahrt und den Betrieb betreffen:

1. Bundeseinfluss auf Landesflughäfen
2. Infrastruktur, SIL, Aufsicht
3. Verfahren
4. Flugsicherung
5. Übrige Bestimmungen

Der VSF hat sich bereits 2012 an der Vernehmlassung zum LFG II beteiligt und die Bedürfnisse der Schweizer Flugplätze eingebracht. Der Zeitplan für die Gesetzesrevision erfuhr eine Verzögerung, weil eventuell gewisse Abschnitte vorerst ausgeklammert werden könnten. Der VSF nimmt auch Einfluss zur Anpassung des «Luftfahrtpolitischen Berichts des Bundesrates», LUPO 2. Er wird dabei explizit die Interessen der kleinen und mittleren Flugplätze vertreten. Wir verweisen dazu auf die Rubrik «Luftfahrt-Gesetzgebung» auf unserer Website www.aerodromes.ch.

Im vorliegenden Bulletin hatten die wertvollen Beiträge der übrigen VS-Mitglieder wie etwa das Engagement von Daniel Ruhier im GASCO oder von Beat Häni zu den Luftraumstrukturen leider noch keinen Platz. Wir werden bei Gelegenheit darauf zurückkommen. Den Flugplätzen, die unseren neuen Geschäftsführer Jorge Pardo bereits wohlwollend empfangen haben, danken wir an dieser Stelle bestens! Wir werden im nächsten Bulletin darüber berichten können.

¹ VSF-Bulletin August 2013

² Interessengemeinschaft der regionalen Flugplätze e.V. Deutschlands (VSF ist a.o. Mitglied, W. Ballmer ist Co-Präsident)

Aiming Point

«Wir leben alle unter dem gleichen Himmel, aber wir haben nicht alle den gleichen Horizont.»

Zitat: Konrad Adenauer

Die neue Website des Verbandes

www.aerodromes.ch mit vielen News, Informationen und Dokumentationen ist aufgeschaltet. Bitte beachten Sie auch die neue Mailadresse des Verbandes: info@aerodromes.ch.