

BULLETIN

November 2014

„Touch and Go“

„Aufsetzen und Durchstarten“ oder kurz und vertraut in aviatischem Englisch „Touch and Go“, bezeichnet das Landen eines Flugzeugs mit Aufsetzen des Fahrwerks und anschliessendem Durchstarten ohne Stillstand.

In einem solchen Flugmanöver befindet sich – bildlich gesprochen – derzeit der VSF. An der ausserordentlichen Generalversammlung vom 18. Oktober 2014 haben wir die Gelegenheit ergriffen, unseren Mitgliedern die künftige Strategie des Verbands vorzustellen und einen mehrheitlich mit neuen Mitgliedern besetzten Vorstand zu wählen.

Dass uns der persönliche und nahe Kontakt zu unseren Mitgliedern wichtig ist, haben wir bereits im letzten Bulletin geschrieben. Mit der Einberufung einer ausserordentlichen Generalversammlung hat sich uns eine besondere Gelegenheit zum nahen Austausch zwischen den Mitgliedern und dem Vorstand sowie mit dem Geschäftsführer ergeben. Es ging am 18. Oktober 2014 nicht minder darum, die strategischen Weichen für die Zukunft des Verbands zu stellen. Die Zeit war reif für diesen „Touch“ respektive für den „Bodenkontakt“ mit unseren Mitgliedern, um sicherzustellen, dass der Verband die künftigen Bedürfnisse seiner Mitglieder erfüllen kann. Wir denken, das ist uns geglückt.

Das „Go“ bezüglich der Verbandsarbeit auf operativer Ebene lief vor der Generalversammlung und läuft

derzeit parallel und zeitgleich weiter. Aktuelle Vernehmlassungen, das Dossier „Zukunft der Finanzierung der Flugsicherung auf regionalen Flugplätzen“, die „Flugplatzlandschaft Schweiz“ und weitere spezifische Geschäfte erlauben uns kein Stillstehen. Beim VSF war und ist stets für Kontinuität gesorgt.

Auf personeller Ebene und mit Blick auf die künftige Struktur des Verbands freuen wir uns besonders, dass an der ausserordentlichen Generalversammlung ein Vorstand gewählt worden ist, welcher sich aus erfahrenen Persönlichkeiten der Luftfahrt zusammensetzt. Im Zusammenhang mit der Auswahl der Kandidaten für den Vorstand und dem Design der neuen Verbandsstrukturen ist es uns ein Anliegen, auf die intensive Arbeit des Ehrenpräsidenten des VSF, Ruedi Stüssi, und des Ehrenmitglieds des VSF, Dr. Pierre Moreillon, hinzuweisen. Sie haben aus ihren langjährigen Kontakten und aus ihrer praktischen Erfahrung viel einbringen können. Dafür gebührt Ihnen ein aufrichtiger Dank.

Seit der Gründung des VSF im Jahre 1981 sind die Aufgaben des Verbands nicht weniger geworden. Das Umfeld, in welchem sich die Flugplätze bewegen, hat an Komplexität zugenommen. Umso intensiver muss der Austausch zwischen dem Verband und seinen Mitgliedern sein, damit den aktuellen und künftigen Herausforderungen begegnet werden kann. Es geht darum, das Richtige richtig zu tun – oder anders ausgedrückt, die Bedürfnisse der Mitglieder regelmässig zu prüfen und sich entsprechend für die Mitglieder einzusetzen. Der neue VSF-Vorstand, der Geschäftsführer und das Sekretariat werden sich dafür tatkräftig einsetzen. Auch für dieses „Go“ können Sie auf uns zählen.

Dr. Jürg Marx, Präsident des VSF
Jorge V. Pardo, Geschäftsführer des VSF

Aktuelle Regulationsprojekte

Unsere Mitglieder wurden über die aktuellen Regulationsprojekte im Rahmen der ausserordentlichen Generalversammlung am 18. Oktober 2014 informiert. Im Folgenden eine kurze Zusammenfassung zu diesem Thema.

Seit geraumer Zeit ist die Revision des Luftfahrtgesetzes (LFG) angekündigt. Ursprünglich hätte die Vernehmlassung für dieses zentrale Regulationsprojekt bereits im August dieses Jahres stattfinden sollen. Wie jüngst der VSF durch das BAZL erfahren durfte, verzögert sich die öffentliche Konsultation für das

revidierte LFG. Der aktuelle Zeitplan sieht nun wie folgt aus:

- Ende 2014: Vernehmlassung (Dauer 3 Monate)
- 2015: Verabschiedung Botschaft ans Parlament
- 2017: Inkrafttreten

Aufgrund des Wegfalls politisch bedeutsamer Themen gegenüber der ursprünglich als "LFG 2" bezeichneten Revision, wird mittlerweile stattdessen von der Revision „LFG 1+“ gesprochen. Konkret wurden gegenüber den ursprünglichen Regulationsplänen zunächst die Umsetzung des Bundeseinflusses auf die Landesflughäfen sowie die Umsetzung der Liberalisierung der Flugsicherung auf Regionalflughäfen fallengelassen.

Damit ist die „LFG 1+“-Revision ein auf technische Aspekte und Verfahren konzentriertes Regulationsprojekt. Konkret sollen folgende Aspekte als Teil von LFG 1+ neu oder anders als bisher normiert werden:

- die Typen der Infrastruktur
- die Spitallandeplätze (heutzutage handelt es sich hierbei um Landstellen ohne Bewilligungen des BAZL)
- die Schnittstellen zwischen der zivilen und der militärischen Nutzung bei Flugplätzen mit zivil-militärischer Mischnutzung
- die Festlegung der An- und Abflugverfahren
- die Grundlagen für eine Luftfahrtdatenbank

- die Luftfahrthindernisse
- diverse Safety-Themen, darunter die English Voice, das Verbot von GPS-Störsendern und die Hintergrund-Gesprächsaufzeichnung bei der Flugsicherung
- diverse Security-Themen, darunter die Kompetenz des Bundesrats zum Abschluss von Vereinbarungen über die Luftsicherheit, die Einführung eines Informationssystems für den Einsatz von Sicherheitsbeauftragten, die Regelung der Herausgabe von Passagierdaten an Polizeiorgane, die Berücksichtigung hängiger Verfahren bei Sicherheitsüberprüfung von Flugpersonal und eine Strafbestimmung für den Tatbestand der Umgehung von Sicherheitskontrollen

Die weiteren aktuell laufenden Revisionen betreffend insbesondere die folgenden Erlasse:

- Die Totalrevision der VVR (Verordnung des UVEK über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge)
- Die Anpassung der VLK (Verordnung des UVEK über Luftfahrzeuge besonderer Kategorien)

Finanzierung der Flugsicherung auf den regionalen Flugplätzen ab 1. Januar 2016

Unsere Mitglieder wurden über den aktuellen Stand im Dossier „Finanzierung der Flugsicherung auf den regionalen Flugplätzen ab 1. Januar 2016“ im Rahmen der ausserordentlichen Generalversammlung am 18. Oktober 2014 informiert. Im Folgenden eine kurze Zusammenfassung der Ausführungen des Präsidenten und des Geschäftsführers zu diesem Thema.

Ab dem 1. Januar 2016 soll gemäss der heutigen Fassung der Verordnung über den Flugsicherungsdienst VFSD die Verantwortung für die Finanzierung der Flugsicherung den regionalen Flugplätzen obliegen. Falls keine korrigierenden Massnahmen eingeleitet werden und aufgrund der bisher ausgebliebenen Reformen sowie der Unsicherheiten im Bereich der Beiträge aus dem Mineralölsteuererlös, dürfte die finanzielle Belastung der ab 2016 betroffenen Flugplätze und Flugplatzbenutzer daher erheblich bzw. unerträglich sein.

Der Verband Schweizer Flugplätze (VSF) hat erstmals am 12. September 2014 die betroffenen Flugplatzhalter zu einer Besprechung der notwendigen Massnahmen eingeladen, die in dieser heiklen Situation einzuleiten sind. Am Stakeholder-Meeting waren das BAZL, Skyguide und Aerosuisse vertreten.

Das vereinbarte weitere Vorgehen beinhaltet nun nicht nur eine Zusammenarbeit aller betroffenen Flugplätze (d.h. aktuelle Flugplätze der Kat. 2 gem. VFSD und zukünftige Flugplätze mit Bedarf nach Flugsicherung), sondern auch einen noch intensiveren Dialog mit dem BAZL, der Skyguide und den Benutzerkrei-

sen der Flugplätze. Der VSF setzt sich in naher Zusammenarbeit mit Skyguide bei der Umsetzung betrieblicher und technischer Massnahmen auf den einzelnen Flugplätzen koordinierend ein. Nebst den betrieblichen und technischen Massnahmen, um für die einzelnen Flugplätze finanzierbare Flugsicherungs-lösungen zu generieren, wird eine Überprüfung der rechtlichen Vorgaben vorgenommen. Massnahmen politischer Natur werden in Zusammenarbeit mit der Aerosuisse analysiert und sollen gemeinsam vertreten werden.

Erste Ergebnisse aus der vom VSF organisierten Zusammenarbeit liegen bereits vor. Ein Follow-up-Meeting mit allen Stakeholdern wird in Bälde stattfinden. Der VSF wird die Flugplatzvertreter im Rahmen des Follow-up-Meetings informieren und zusammen mit den Stakeholdern das weitere Vorgehen abstimmen.

