



Curia Vista - Geschäftsdatenbank

12.3776 – Motion

Höhere Wirtschaftlichkeit des Luftfahrtstandortes Schweiz dank verhältnismässigen Regulierungen

Eingereicht von



Wasserfallen
Christian

Einreichungsdatum

25.09.2012

Eingereicht im

Nationalrat

Stand der Beratung

Im Plenum noch nicht behandelt

Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt, eine systematische Überprüfung der Rechtsetzung und der Rechtsanwendung im Bereich der Luftfahrt einzuleiten mit dem Ziel, auf Rechtsakte und Massnahmen der Verwaltung zu verzichten, die sich negativ auf die Wirtschaftlichkeit des Luftfahrtstandortes Schweiz auswirken oder keinen effektiven und verhältnismässigen Sicherheitsgewinn erzielen.

Begründung

Langwierige Verfahren, träge Regelungen, vermeidbarer Legalismus, unnötig gewundene Richtlinien oder überspitzter Formalismus führen zu exorbitanten Mehrkosten, was die Konkurrenzfähigkeit der Schweizer Luftfahrt bedeutend mindert.

Zwar erklärte der Bundesrat in der Antwort auf die Interpellation Germanier [08.3334](#), die Regulierungen im Luftfahrtbereich würden verhältnismässig umgesetzt, dennoch wächst der regulatorische Druck seither immer weiter. Klar ist die Quelle in der Luftfahrtregulierung vor allem im Ausland zu suchen. Die Schweiz wendet aber leider einige internationale unverbindliche Empfehlungen wie verbindliche Regeln an. Teure, für öffentliche Flughäfen bestimmte Auflagen werden leider auch auf privaten Flugfeldern ohne nachweisbare Sicherheitsgründe umgesetzt. Solche unnötigen Verpflichtungen werden übrigens zur Hürde bei der Umsetzung von Artikel 86 der Bundesverfassung, indem das Bundesamt für Zivilluftfahrt die nach seiner Auffassung mangelnde Freiwilligkeit als Motiv einsetzt, um Beiträge an förderungswürdige Projekte zu verweigern (siehe Motion Joder [12.3214](#)).

Auch das Bundesrecht im Bereich der Luftfahrt ist stetig zu entrümpeln (siehe Motion Spuhler [00.3673](#)). Vieles wurde unter dem Begriff der Sicherheit angeordnet, ohne dass der schweizerische Regulator, wie bei internationalen Regulierungsverfahren üblich, eine sogenannte Regulierungsfolgenabschätzung über die Auswirkungen - insbesondere in wirtschaftlicher Hinsicht - der neuen Rechtsetzungsvorhaben durchgeführt hat. Die Wertung

dieser Analyse muss zusammen mit den betroffenen Kreisen vorgenommen werden und kann sicher unnötige Schikanen vermeiden. In der Schweiz ist die KMU-Tauglichkeit von eminenter Relevanz, und diese verlangt angemessene Aufmerksamkeit.

Abschliessend verweise ich gerne auf Artikel 5 des RVOG, der besagt, dass der Bund gehalten ist, die Notwendigkeit staatlichen Handelns regelmässig zu verbessern.

Stellungnahme des Bundesrates vom 14.11.2012

Der Bundesrat setzt sich für eine wirtschaftlich leistungsfähige Zivilluftfahrt ein. Zur Erreichung dieses in seinem Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz von 2004 (BBI 2005 1781ff.) festgehaltenen Ziels strebt er günstige Rahmenbedingungen an und stellt sicher, dass die Aufsicht über die Luftfahrt effizient und kostengerecht ausgeübt wird.

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) überwacht als Aufsichtsbehörde nach Artikel 3 Absatz 2 des Luftfahrtgesetzes (LFG; SR 748.0) nicht nur die Einhaltung von Sicherheitsstandards, sondern überprüft auch das geltende Luftfahrtrecht auf seine wirtschaftliche und technische Wirksamkeit. Die vom Bundesrat erlassenen Richtlinien zur Regulierungsfolgenabschätzung vom 15. September 1999 bzw. 18. Januar 2006 werden auch im Bereich der Luftfahrt angewendet. Gesetze, Verordnungen sowie Richtlinien und Weisungen werden konsequent auf ihre volkswirtschaftlichen Auswirkungen überprüft. Die Wirkungsabschätzung erfolgt in der schweizerischen Zivilluftfahrt äusserst sorgfältig, indem die betroffenen Anspruchsgruppen frühzeitig in praktisch alle Regulierungsvorhaben einbezogen werden (sogenannte Stakeholder Involvement). Insofern wird die in der Motion verlangte Überprüfung im Rahmen der regulatorischen Tätigkeit laufend vorgenommen.

Aufgrund ihrer internationalen Einbindung ist die schweizerische Luftfahrt aber massgeblich von internationalen Vorschriften beeinflusst. Die Schweiz hat als Mitglied der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (Icao) und der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (Easa) deren Regelungen anzuwenden. Dieses internationale Regelwerk soll einen hohen Sicherheitsstandard und einen fairen Wettbewerb in der Zivilluftfahrt garantieren. Würde die Schweiz sich aus dem Regelungssystem von Icao und Easa zurückziehen, könnten die Luftfahrtunternehmen unseres Landes zu einem guten Teil nicht mehr grenzüberschreitend operieren. Viele innerstaatliche Normen haben ihre Grundlage in diesen internationalen Vorgaben und können deshalb nicht einfach "entrümpelt" werden.

Es trifft jedoch zu, dass gerade auf europäischer Ebene in den letzten Jahren eine grosse Anzahl neuer Verordnungen verabschiedet worden ist, die der betroffenen Luftfahrtindustrie Schwierigkeiten bereitet hat, ohne dass in jedem Fall ein unmittelbarer Sicherheitsgewinn erkennbar war. Vor allem im Bereich der allgemeinen Luftfahrt (Leicht- und Freizeitaviatik) besteht eine Überregulierung. Das Bazl setzt sich deshalb in internationalen Gremien konsequent für eine Verschlankung des Regelwerks und einen langsameren Regulierungsrhythmus ein. Zudem versucht es, dem Gedanken der Subsidiarität vermehrtes Gewicht zu geben. Im Rahmen der letzten Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz (Ecac) hat das Amt in einem ausführlichen Statement die Easa zu einem massvollen Vorgehen bei neuen Regelungen aufgefordert (<http://www.bazl.admin.ch/easa/03638/index.html?lang=de>). Diese Intervention hat einen grossen Widerhall gefunden und wurde von einer Vielzahl von Staaten unterstützt. Die EU-Kommission hat nun in Aussicht gestellt, sich zu dieser Frage einlässlich zu äussern. Im Übrigen setzt sich die Schweiz nicht nur bei Massnahmen zugunsten der betrieblichen Flugsicherheit, sondern auch bei solchen gegen kriminelle Akte seit je für pragmatische Lösungen ein. So geht etwa die heute zwischen den europäischen Staaten übliche Befreiung der Transitpassagiere von Sicherheitskontrollen auf eine schweizerische Initiative zurück.

Das Bazl hat zudem in jüngerer Zeit wiederholt klargemacht, 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.

Den Anliegen des Motionärs wird somit in der Sache bereits vollumfänglich Rechnung getragen. Eine gesonderte Entrümpelungsaktion erübrigt sich damit.

Was das gesetzliche Erfordernis des Kriteriums der Freiwilligkeit im Rahmen der Spezialfinanzierung Luftverkehr (Umsetzung von Art. 86 BV) betrifft, verweist der Bundesrat auf seine Stellungnahme zur Motion Joder [12.3214](#).

Antrag des Bundesrates vom 14.11.2012

Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Erstbehandelnder Rat

Nationalrat

Mitunterzeichnende (15)

[Amstutz Adrian](#) [Binder Max](#) [Candinas Martin](#) [Cassis Ignazio](#) [Fluri Kurt](#)
[Frehner Sebastian](#) [Germanier Jean-René](#) [Hiltbold Hugues](#) [Hurter Thomas](#)
[Hutter Markus](#) [Joder Rudolf](#) [Lüscher Christian](#) [Müller Thomas](#) [Müller Walter](#)
[Spuhler Peter](#)

Deskriptoren: [Hilfe](#)

[Zivilluftfahrt](#) [Luftrecht](#) [Wirtschaftsstandort Schweiz](#) [Wirtschaftlichkeitskontrolle](#) [Deregulierung](#)
[Gesetzesproduktion](#)

Ergänzende Erschliessung:

48;12

Zuständig

[Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation \(UVEK\)](#)

Sie sind hier: [Das Schweizer Parlament](#) > [Suche](#) > [Geschaeft](#)