



Bericht über die Ergebnisse des Anhörungsverfahrens zur Revision der Verordnung über den Flugsicherungsdienst (VFSD); Umsetzung Konzept Finanzierung Flugsicherung

Zwischen dem 9. November 2009 und dem 9. Februar 2010 fand eine Anhörung gemäss Artikel 10 des Bundesgesetzes über das Vernehmlassungsverfahren (VIG; SR 172.061) zur Revision der Verordnung über den Flugsicherungsdienst (VFSD; SR 748.132.1) statt.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens haben sich die nachfolgenden Organisationen geäussert:

- Aero-Club Schweiz (AeCS)
- Aerosuisse
- Airport Buochs AG
- ALPAR Flug- und Flugplatzgesellschaft AG (Flughafen Bern)
- Aircraft Owners and Pilots Association (AOPA)
- Engadin Airport
- MeteoSchweiz
- People's Business Airport St. Gallen Altenrhein (Flugplatz Altenrhein)
- Pilatus Flugzeugwerke AG
- REGA
- Swiss International Airports Association (SIAA)
- Skyguide
- Swiss Helicopter Association (SHA)
- Flughafen Zürich AG
- Verband Schweizer Flugplätze (VSF)

Die wesentlichen Anliegen der Anhörungsteilnehmerinnen und -Teilnehmer werden nachfolgend zusammengefasst. Die Gliederung erfolgt nach allgemeinen und artikelweisen Kommentaren.

Die AOPA sowie der AeCS haben sich in Ihren Stellungnahmen vollumfänglich der Stellungnahme des VSF angeschlossen. Wird nachfolgend auf die Stellungnahme des VSF Bezug genommen, sind demzufolge die AOPA und der AeCS mit eingeschlossen.

A) Allgemeine Kommentare:

Allgemeines

Aerosuisse und *Skyguide* unterstützen die Bemühungen zur Beseitigung der strukturellen Probleme bei der Finanzierung der Flugsicherungsdienste und verlangen Massnahmen zur Sicherstellung der Finanzierung der Flugsicherungsdienste auf den regionalen Flugplätzen.

Auch die *Airport Buochs AG* und die *Pilatus Flugzeugwerke AG* sehen die Notwendigkeit zur langfristigen Sicherung der Finanzierung der *Skyguide*.

Der *VSF* ist grundsätzlich mit einer Verbesserung der Rahmenbedingungen in Bezug auf die Infrastrukturnutzung einverstanden, diese darf jedoch nicht zum Nachteil einzelner Teilbereiche dieser Infrastrukturen stattfinden.

Auch *MeteoSchweiz* begrüsst die Anstrengungen, die Rahmenbedingungen für die Flugsicherungsrechnung anzupassen und mit klareren Regeln zu versehen.

Aerosuisse, die *Airport Buochs AG*, die *Pilatus Flugzeugwerke AG*, *Skyguide* und der *VSF* unterstützen die Übernahme der Ertragsausfälle der *Skyguide* in den grenznahen Lufträumen durch den Bund.

Unique begrüsst die Vorlage im Allgemeinen und im Besonderen die Aufhebung des bisherigen Briefmarkenprinzips im Bereich der An- und Abflugsicherungsgebühren und erwartet davon eine Senkung der An- und Abflugsicherungsgebühren auf den Landesflughäfen.

Die *SIAA* ist, vorbehältlich einzelner artikelbezogener Kommentare, mit dem Verordnungsentwurf grundsätzlich einverstanden.

Die *MeteoSchweiz* äussert Bedenken in Bezug auf die Folgen der Revision für die Organisation der Flugsicherung auf den Regionalflyplätzen und hat gewisse Befürchtungen, dass sie zukünftig mit mehreren Flugplätzen gesonderte Verhandlungen über die Flugsicherungsgebühren führen müssen. Weiter äussert die *MeteoSchweiz* terminliche Probleme in Bezug auf die intern geplante Anpassung der Kosten- und Leistungsrechnung.

Die *MeteoSchweiz* verlangt zudem eine Klärung der Zuordnung im Rahmen der VFSD von Flugplätzen mit gemischtem zivilem und militärischem Verkehr und listet *Locarno* beispielhaft auf.

Die *Aerosuisse*, zusammen mit dem *Engadin Airport* und der *MeteoSchweiz*, verlangt die Berücksichtigung der durch den *Engadin Airport* erbrachten Flugsicherungsdienste im Verordnungsentwurf.

Der *VSF* weist darauf hin, dass nebst den im Verordnungsentwurf vorgeschlagenen Änderungen in Bezug auf die Finanzierungsbestimmungen auch andere Artikel der VFSD einer Anpassung bedürfen. Der *VSF* ist zudem der Ansicht, dass der gegenwärtige Verordnungsentwurf grundsätzlich zu komplex ist.

Die *MeteoSchweiz* verlangt, dass die wichtigsten Begriffe in einem Glossar in die Erläuterungen aufgenommen und bestimmte terminologische Unklarheiten geklärt werden.

Aufgrund des engen Bezuges des Flugplatzes *Altenrhein* mit dem Nachbarland Österreich wäre Österreich gemäss dem *Flugplatzes Altenrhein* zwingend in die Vernehmlassung mit einzubeziehen, da der Vollzug des Staatsvertrages in Frage gestellt werden könnte.

Die *Airport Buochs AG* und die *Pilatus Flugzeugwerke AG* werfen die Frage auf, weshalb die Standortkantone der Flugplätze nicht in die Anhörung zur Ordnungsrevision miteinbezogen worden sind.

Liberalisierung der Dienstleistungserbringung

Gemäss *Aerosuisse* muss es das Ziel der Ordnungsrevision sein, dass zukünftig eine leistungsfähige Flugsicherungsinfrastruktur zu international wettbewerbsfähigen Gebühren angeboten werden kann.

In diesem Zusammenhang verlangen *Aerosuisse*, der *Flugplatz Altenrhein* und der *VSF*, dass die Regionalflyplätze zukünftig die Wahl haben sollen, welcher Dienstleister auf ihrem Platz für die Flugsicherung zuständig sein soll und welche Dienstleistungen zu welchen Kosten angeboten werden sollen. Damit soll die Luftraumstruktur und die Luftraumbewirtschaftung optimiert und die damit zusammenhängenden Kosten minimiert werden.

Auch für die *Airport Buochs AG* und die *Pilatus Flugzeugwerke AG* ist es erforderlich, dass, bevor über die Finanzierung der Flugsicherungsdienste entschieden wird, grundsätzliche Fragen in Bezug auf die Luftraumpolitik und die Luftraumstruktur beantwortet werden.

Gemäss dem *Flugplatz Altenrhein* sind die Flugsicherungsdienste gar im Rahmen eines öffentlich-rechtlichen Submissionsverfahrens auszuschreiben.

Gemäss dem *Engadin Airport* ist die Revision der VFSD einseitig auf die Skyguide ausgerichtet. Die Anliegen anderer Anbieter von Flugsicherungsdiensten sowie des Regionalflugplatzes Samedan würden zu wenig berücksichtigt. Insbesondere muss gemäss dem *Engadin Airport* die vorliegende VFSD-Revision zum Anlass genommen werden, die Dienstleistungserbringung durch den Flugplatzhalter zu regeln. Flugplätze wie bspw. Samedan stellten mit dem AFIS-Dienst eine im Vergleich zur Skyguide kostengünstige Alternative dar.

Nationale Bedeutung der Regionalflugplätze / General Aviation

Der *Engadin Airport* weist darauf hin, dass die General Aviation nicht nur in einem regionalen, sondern im Landesinteresse liege. Im Weiteren nähmen Regionalflugplätze wichtige Aufgaben für das gesamte Luftfahrtsystem Schweiz wahr (bspw. Anbindungsfunktion, Ausbildungsfunktion). Eine Bundesbeteiligung an der Regionalflugplatz-Infrastruktur lasse sich demzufolge rechtfertigen.

Da auch die Landesflughäfen ein Interesse am Erhalt der Regionalflugplätze hätten, soll eine teilweise Aufrechterhaltung der Quersubventionierung zulässig sein. Dementsprechend äussern sich der *Engadin Airport*, der *Flugplatz Altenrhein* und der *VSF* kritisch zur Aufhebung der Quersubventionierung zwischen Landesflughäfen und Regionalflugplätzen. Der *VSF* weist zudem darauf hin, dass ein striktes Verbot einer solchen Quersubventionierung durch das europäische Recht nicht gefordert werde.

Der *VSF* befürchtet aufgrund des Verordnungsentwurfes eine Benachteiligung der Regionalflugplätze gegenüber den Landesflughäfen und, damit verbunden, ein unakzeptables Risiko für die Regionalflugplätze.

Auch der *Airport Buochs AG* und die *Pilatus Flugzeugwerke AG* befürchten aufgrund der Aufhebung des Briefmarkenprinzips eine präferenzielle Behandlung der Flughäfen Genf und Zürich gegenüber den kleineren Flugplätzen.

Finanzierung der Flugsicherungsdienstleistungen

Der *Flugplatz Altenrhein* weist darauf hin, dass Skyguide ihre Monopolstellung missbrauchen könne. Das im Rahmen der VFSD vorgeschlagene Finanzierungssystem könne nur dann funktionieren, wenn mehrere Flugsicherungsanbieter zugelassen sind. Im Weiteren schlägt der *Flugplatz Altenrhein* vor, dass die Flugplätze in die Kostenrechnung der Skyguide Einsicht nehmen können und über ein Beschwerderecht verfügen.

Der *Flugplatz Altenrhein* weist auch auf die starke Konkurrenz der Regionalflugplätze mit anderen Flugplätzen hin und auf die Gefahr, dass der *Flugplatz Altenrhein* durch eine Erhöhung der Flugsicherungsgebühren in diesem Konkurrenzkampf benachteiligt werden könnte.

Der *Flugplatz Altenrhein* fordert, dass bei der Berechnung der Flugsicherungsgebühren dem effektiven Aufwand und dem Verkehrsaufkommen Rechnung getragen werde und dass für Schulungsflüge reduzierte Tarife gelten sollen.

Gemäss dem *Engadin Airport* soll die Verordnung für die Gebührenfestlegung nicht einseitig auf das Kostendeckungsprinzip abstützen, sondern auch das Äquivalenzprinzip berücksichtigen. Im Weiteren vertritt der *Engadin Airport* die Auffassung, dass die Bundesbeteiligung an der Finanzierung der Flugsicherung nicht nur auf Mittel aus der Spezialfinanzierung Luftfahrt

beschränkt sein dürfe, sondern gleichsam Mittel aus der allgemeinen Bundeskasse umfassen soll. Eine zu einseitige Belastung der Mittel aus der Spezialfinanzierung Luftfahrt durch die Flugsicherungsinfrastruktur auf den Regionalflugplätzen sei gemäss dem *Engadin Airport* mit dem Sinn und Zweck von Artikel 86 Bundesverfassung nicht vereinbar.

Der *VSF* weist darauf hin, dass die Frage, wer (Flugplatzhalter oder Flugsicherungsunternehmen) schlussendlich in den Genuss der Mineralölsteuer-Erträge kommen soll, aus Gründen der «Fiskaleffizienz» genauestens untersucht werden müsse. Es sei gemäss dem *VSF* zu vermeiden, dass die zur Verfügung stehenden Gelder aufgrund suboptimaler Zahlungsflüsse fiskalisch belastet würden. Auch die *Aerosuisse* verlangt, dass die Mineralölsteuererträge bei deren Verteilung an die Zahlungsempfänger nicht fiskalisch belastet würden.

Gemäss der *Airport Buochs AG* und den *Pilatus Flugzeugwerke AG* ist zu befürchten, dass die Mittel aus der Mineralölsteuer nicht ausreichen würden, um sämtliche Unterdeckungen auf den betroffenen Flugplätzen zu finanzieren.

Gemäss der *Airport Buochs AG* und den *Pilatus Flugzeugwerken AG* fokussiert die vorliegende Revision der VFSD zu stark auf eine Finanzierung des bestehenden, durch die Skyguide geprägten Flugsicherungssystems. In der Betrachtung fehlten insbesondere Massnahmen, wie die Kosten des bestehenden Systems gesenkt werden könnten.

Zurückstellen der Verordnungsrevision

Der *Airport Buochs AG*, der *Flugplatz Altenrhein*, die *Pilatus Flugzeugwerke AG* und der *VSF* schlagen vor, die Revision der VFSD zurückzustellen. Dabei seien gemäss *Airport Buochs AG*, den *Pilatus Flugzeugwerken AG* und dem *VSF* auch die laufenden Arbeiten zur Bildung einer Tochtergesellschaft für die Flugsicherung auf den Regionalflugplätzen zu berücksichtigen. Gemäss dem *Flugplatz Altenrhein* könnten alternativ die Revision in Bezug auf die Landesflughäfen vorgezogen und eine Regulierung der Regionalflugplätze auf einen späteren Zeitpunkt verlegt werden.

Gemäss *VSF* besteht für die Revision der VFSD aufgrund der noch laufenden parlamentarischen Beratung zu Artikel 49 des Revisionsentwurfs zum Luftfahrtgesetz (E-LFG) sowie aufgrund der «Kann-Vorschrift» in Artikel 49 Absatz 3 E-LFG in Bezug auf die Kategorienbildung kein zeitlicher Druck. Gemäss *VSF* sei es erforderlich, dass die Revision der VFSD mit der Umsetzung von Artikel 86 BV, Teilrevision I LFG sowie der Revision der Flugsicherungsdienste auf den Regionalflugplätzen harmonisiert werde.

Auch gemäss dem *Airport Buochs AG* und den *Pilatus Flugzeugwerken AG* ist mit dem Revisionsentwurf zumindest bis zur Verabschiedung des E-LFG durch das Parlament zu warten.

B) Artikelweise Kommentare

Die *Airport Buochs AG* schliesst sich in Bezug auf die Detailkommentare zu den Artikeln den Stellungnahmen des *VSF* und der *Aerosuisse* an. Wird somit nachfolgend auf Stellungnahmen des *VSF* oder der *Aerosuisse* Bezug genommen, fällt darunter automatisch auch die *Airport Buochs AG*.

Präambel

Aerosuisse verlangt, dass in der Präambel auch die Verordnung (EG) 1070/2009 aufgenommen wird.

Art. 9 (bisher)

Aerosuisse und der *VSF* schlagen vor, den bisherigen Artikel 9 (Finanzierung der Skyguide) im Verordnungstext zu belassen.

Art. 9 (neu)

MeteoSchweiz befürchtet, dass auf den Flugplätzen der Kategorien II und III andere Flugwetterdienstleister als die *MeteoSchweiz* bezeichnet werden könnten und schlägt vor, dass in der VFSD die *MeteoSchweiz* als Leistungserbringer für sämtliche Flugplatzkategorien bestimmt werde.

Der *VSF* ist damit einverstanden, die Regionalflugplätze vom Geltungsbereich der Verordnung (EG) 1794/2006 auszunehmen. Gleichzeitig weist er darauf hin, dass das Erfordernis der Bildung von drei Flugplatzkategorien nicht dieser EG-Verordnung entstamme.

Art. 10

Skyguide beantragt, in Absatz 1 zu spezifizieren, dass die Kosten zwischen Strecken- sowie An- und Abflugsicherungsdiensten proportional und aufgrund transparenter Kriterien aufgeteilt werden müssten. *MeteoSchweiz* äussert das gleiche Anliegen, erachtet jedoch einen entsprechenden Hinweis in den Erläuterungen als ausreichend.

Ähnlich wie auch der *VSF* schlägt die *Skyguide* mit Verweis auf die Verordnung (EG) 1794/2006 vor, dass die Quersubventionierung zwischen einzelnen Flugplatzkategorien in objektiv begründbaren Fällen zulässig sein soll.

Gemäss *MeteoSchweiz* bedarf es einer zusätzlichen Spezifizierung, dass Quersubventionen zwischen einzelnen Gebührenzonen derselben Flugplatzkategorie nicht zulässig sind.

Gemäss *SIAA* ist das Verbot der Quersubventionierung zwischen Strecken- sowie Anflugsicherung nachvollziehbar. Es solle jedoch nicht früher als in anderen europäischen Ländern eingeführt werden.

Für den *Engadin Airport* erscheint es inkonsequent und fragwürdig, dass die Quersubventionierung zwischen den Kategorien nicht mehr erlaubt sein soll, innerhalb einzelner Kategorien aber schon.

Art. 11

Aerosuisse und *Skyguide* schlagen vor, die Möglichkeit der Übernahme der Ertragsausfälle durch den Bund auf ausländische Lufträume im Allgemeinen auszudehnen und nicht auf einzelne Länder einzuschränken.

Aus Sicht des *Engadin Airports* muss sich der Bund für eine kostendeckende Erbringung von Flugsicherungsdiensten im grenznahen Ausland einsetzen.

Art. 12

Gegen die Aufteilung des CH-Luftraumes in verschiedene Gebührenzonen und die Festlegung von einheitlichen Gebührentarifen in den jeweiligen Zonen haben der *Flughafen Bern* und die *SIAA* nichts einzuwenden. Beide wünschen jedoch, dass die betroffenen Flugplatzhalter in die Vornahme von allfälligen geographischen Abgrenzungen zwischen Gebührenzonen, in denen jeweils der gleiche Erbringer für die Flugverkehrsdienste zuständig ist, mit einbezogen werden.

Gemäss *Unique* ist darauf zu achten, dass bei der Festlegung von An- und Abflugsicherungsgebühren in einzelnen Gebührenzonen nur solche Dienste eingerechnet würden, die in einem unmittelbaren Zusammenhang mit dem entsprechenden Flugplatz stünden.

Art. 13

MeteoSchweiz sieht gewisse Widersprüche zwischen Art. 13 und den Erläuterungen in Bezug auf die Handhabung des Kostendeckungsprinzips und fordert diesbezüglich eine Klärung.

Art. 14

Skyguide schlägt vor, die wesentlichen Bemessungsgrundlagen für den Strecken- sowie An- und Abflugbereich je gesondert festzulegen.

Art. 17

MeteoSchweiz stellt die Frage, ob nebst der FIR nicht auch die UIR Schweiz im Artikel erwähnt werden soll.

Art. 19

Für den *Flugplatz Altenrhein* ist der Begriff «Streckenflug» sowie die Bezugnahme auf die Berichtstabellen in diesem Artikel unklar.

Art. 20

SIAA und *Unique* begrüßen gemeinsam die Bildung der vorgeschlagenen drei Flugplatzkategorien. Die Zuteilung der Flugplätze zu den jeweiligen Kategorien wird als nachvollziehbar beurteilt. Beide sind der Ansicht, dass die mit der Bildung der Kategorien I, II und III der unterschiedlichen volkswirtschaftlichen Bedeutung der Flugplätze Rechnung getragen werde.

Gemäss *Engadin Airport AG* ist die Kategorienbildung aus den gleichen wie unter Artikel 10 geäußerten Gründen fragwürdig.

Art. 22

Der *Engadin Airport* ist der Ansicht, dass die Frage der Zuständigkeit für die Finanzierung der An- und Abflugsicherungsdienste auf den Landesflughäfen und auf den Regionalflugplätzen im vorliegenden Verordnungsentwurf nicht gleich geregelt werde. Damit erklärt er sich nicht einverstanden.

Art. 23

Aerosuisse, *Skyguide* und der *VSF* schlagen terminologische Anpassungen in der französischen Version vor.

Art. 24

Für den *Engadin Airport* ist es nicht nachvollziehbar, weshalb das auf diesem Flugplatz betriebene AFIS im Finanzierungssystem Flugsicherung nicht berücksichtigt wird. Ebenfalls nicht nachvollziehbar ist für den *Engadin Airport* eine Einordnung des nicht konzessionierten Regionalflugplatzes Altenrhein in die Kategorie II.

Die *Airport Buochs AG*, die *Pilatus Flugzeugwerke AG* und der *VSF* lehnen die Unterteilung in die Kategorien II und III strikte ab. Die im Erläuterungsbericht enthaltenen Unterscheidungskriterien zu den Kategorien II und III sind für die *Airport Buochs AG* und die *Pilatus Flugzeugwerke AG* willkürlich und nicht nachvollziehbar. Insbesondere teilen die *Airport Buochs AG* und die *Pilatus Flugzeugwerke AG* die Auffassung des BAZL nicht, dass die Dienstleistungserbringung auf dem Flugplatz Buochs einem vorwiegend privaten Bedürfnis entspreche.

Art. 26

Skyguide verlangt, dass die Verantwortung für die Finanzierung der Flugsicherungsdienste auf den Flugplätzen der Kategorie II und III immer beim Flugplatzhalter liegen soll.

Gemäss *SIAA* wäre es wünschenswert, dass auch innerhalb der Kategorie II der Erbringer der Flugsicherungsdienste die Finanzierungsverantwortung trage. Die *Airport Buochs AG*, der *Flughafen Bern* und der *VSF* lehnen eine Übertragung der Finanzierungsverantwortung auf den Flugplatzhalter ab. Der *Flughafen Bern* verlangt zudem eine konkurrenzfähige Finanzierung der Flugsicherungsdienste, d. h. die An- und Abflugsicherungsgebühren auf den Flughäfen der Kategorie II dürften diejenigen der Kategorie I nicht übersteigen. Der *Flughafen Bern* geht im Weiteren davon aus, dass die Flugsicherungsdienste in Bern-Belp mehrere Gebührenzonen umfassen, weshalb automatisch der Erbringer des Flugsicherungsdienstes für die Finanzierung verantwortlich sei.

Ähnlich wie der *Engadin Airport* (siehe Kommentar zu Art. 22) sind der *Flughafen Bern* und der *Flugplatz Altenrhein* der Ansicht, dass die Frage der Zuständigkeiten für die Finanzierung der An- und Abflugsicherungsdienste auf den Landesflughäfen und auf den Regionalflugplätzen im vorliegenden Verordnungsentwurf nicht gleich geregelt werde und somit ein Verstoß gegen das Prinzip der Gleichbehandlung vorliege.

Im Weiteren sollen gemäss *SIAA* die Flugsicherungsgebühren konkurrenzfähig ausgestaltet und das Dienstleistungsangebot transparent dargestellt werden.

Art. 27

MeteoSchweiz wirft die Frage auf, ob die in diesem Artikel erwähnten «Anlagen» nicht bereits in den «Flugsicherungsdiensten» enthalten seien.

Aerosuisse empfiehlt, den Begriff «Schulungsflüge» durch den Begriff «Ausbildungsflüge» zu ersetzen.

Gemäss *Engadin Airport* erscheint diese Regelung dann problematisch, falls über die Flugsicherungsgebühren die vollen Flugsicherungskosten auf die Benutzer abgewälzt werden sollten.

Der *Flughafen Bern* verlangt eine gemeinsame Festlegung der Gebühren durch den Erbringer der Flugverkehrsdienste und den Flughafenhalter.

Gemäss dem *VSF* sei Abs. 2 dahingehend zu präzisieren, dass das ICAO Doc. 9082 keinen verpflichtenden Charakter habe.

Art. 28

Gemäss *Aerosuisse* und dem *VSF* ist Absatz 5 in der gegenwärtigen Form nicht verständlich.

Gemäss *Engadin Airport* ist eine Finanzhilfe des Bundes unumgänglich. Allerdings sei fragwürdig, dass diese vollumfänglich über die Mittel aus der Spezialfinanzierung Luftfahrt erfolgen sollte/dürfe.

Gemäss dem *VSF* muss über eine Anpassung der Terminologie vermieden werden, dass die Finanzhilfen fiskalisch belastet würden.

Gemäss dem *VSF* muss in der *VFSD* geregelt werden, dass sämtliche Kosten für die An- und Abflugsicherung auf Flugplätzen, die nicht der Kategorie I zugewiesen sind, entweder durch die Mineralölsteuer-Erträge oder allenfalls durch andere Bundesmittel finanziert würden.

Art. 29

Als Konsequenz zur vorgeschlagenen Änderung in Art. 26 schlägt *Skyguide* in Art. 29 vor, in Absatz 1 nur die Flugplatzhalter als Empfänger der Finanzhilfen des Bundes aufzuführen.

Aerosuisse und der *VSF* empfehlen, dass der Wortlaut dieses Artikels so formuliert werde, dass allfällige Zahlungen nicht fiskalisch belastet werden können.

Art. 30

Gemäss der *Aerosuisse*, der *Airport Buochs AG*, dem *Flughafen Bern*, den *Pilatus Flugzeugwerken AG* und dem *VSF* ist die Umsetzung einer Beteiligung lokaler öffentlicher und privater Körperschaften an den Kosten für die An- und Abflugsicherung illusorisch und wird abgelehnt.

Da Regionalflugplätze und die General Aviation auch im Landesinteresse lägen, soll gemäss *Engadin Airport* der Bund vollumfänglich für die nicht durch Gebühren finanzierten Kosten der An- und Abflugsicherung aufkommen. Die Kantone und Gemeinden würden bereits aufgrund der Übernahme der Kosten für andere Sicherheitsmassnahmen finanziell belastet.

Gemäss dem *Flugplatz Altenrhein* mag diese Bestimmung zwar für Flugplätze im öffentlichen Besitz Wirkung zeigen, nicht jedoch für den *Flugplatz Altenrhein*, der zu 100 % in privatem Besitz ist.

Art. 31

Die *Rega* und die *SHA* beantragen, dass von den Streckenflugsicherungsgebühren sämtliche HEMS/EMS und Ambulanzflüge befreit werden. Die *SHA* beantragt zudem, dass auch sämtliche Ausbildungs- und Checkflüge, die vom Gesetzgeber vorgeschrieben werden, von diesen Gebühren zu befreien seien. Im Weiteren fordert die *SHA*, dass die Streckenflugsicherungsgebühren für sämtliche Helikopterflüge schweizerischer und liechtensteinischer Helikopterunternehmen um 50 % reduziert werden.

Art. 32

Skyguide verlangt, dass Kontroll- und Messflüge, für die gemäss Art. 31 Abs. 1 lit. b keine Streckenflugsicherungsgebühren bezahlt werden müssen, auch von den An- und Abflugsicherungsgebühren befreit werden sollen.

Die *Rega* und die *SHA* beantragen, dass von den An- und Abflugsicherungsgebühren sämtliche HEMS/EMS und Ambulanzflüge befreit werden sollen. Die *SHA* beantragt zudem, dass auch sämtliche Ausbildungs- und Checkflüge, die vom Gesetzgeber vorgeschrieben werden, von diesen Gebühren zu befreien seien. Im Weiteren fordert die *SHA*, dass die An- und Abflugsicherungsgebühren für sämtliche Helikopterflüge schweizerischer und liechtensteinerischer Helikopterunternehmen um 50 % reduziert werden.

Gemäss *Engadin Airport* können die Kosten für Such- und Rettungsflüge grundsätzlich auf den Verursacher überwält werden. Nur falls diese Kosten von den Flugunternehmen getragen werden müssen, soll die Gebührenbefreiung greifen.

Gemäss dem *Flughafen Bern* soll die Fakturierung der Kosten für Flüge im Bundesinteresse direkt zwischen dem Erbringer des Flugsicherungsdienstes und dem Bund geregelt werden, ohne den Flughafen als zwischengeschaltete Stelle.

Gemäss dem *VSF* ist eine Befreiung von den An- und Abflugsicherungsgebühren für Flüge mit Staatsluftfahrzeugen nicht vorzusehen.

Art. 33

Aerosuisse, *Skyguide* und der *VSF* schlagen vor, dass der Bund für von der Streckenflugsicherung befreite VFR-Flüge nicht nur die Grenzkosten, sondern die totalen Kosten übernehme.

Art. 34

Aerosuisse schlägt eine Anpassung vor, um zu verdeutlichen, wer für die Durchführung der Konsultationsverfahren zuständig sei.

Die *Airport Buochs AG* verlangt zusätzliche Erläuterungen zum Ablauf des Konsultationsverfahrens, um mögliche Mehraufwendungen abschätzen zu können.

Der *VSF* regt an, in Artikel 34 auch die Konsultationsverfahren festzulegen, die für Flugplätze der Kategorie I anwendbar sind. Zudem sei die Unterscheidung zwischen den Kategorien II und III aufzuheben.

Art. 35

Aerosuisse schlägt eine Anpassung vor, um zu verdeutlichen, wer für die Einreichung des Genehmigungsantrages beim UVEK verantwortlich sei.

Gemäss *Engadin Airport* fehlt eine Regelung betreffend die Genehmigung der Gebühren der nicht durch die *Skyguide* erbrachten An- und Abflugsicherungsdienste.

Art. 36

MeteoSchweiz schlägt vor, dass in den Erläuterungen, analog zum Artikeltext, nicht von der «*Skyguide*» sondern von den «Erbringern der Flugsicherungsdienste» die Rede sei.

Art. 37

Aerosuisse wünscht, dass zwischen den für die Finanzierung verantwortlichen Organen und den Rechnung stellenden Anbietern von Flugsicherungsdiensten Verhandlungen stattfinden müssen, im Rahmen derer die Höhe der verrechenbaren Beträge vereinbart würde.

Der *VSF* äussert in diesem Zusammenhang die gleichen, bereits weiter oben aufgeführten Feststellungen in Bezug auf die Zuweisung der Finanzierungsverantwortung und die im Flugsicherungsbereich erforderliche Marktöffnung.

Art. 38

Skyguide verlangt den Einschub eines neuen Artikels, wonach sie von sämtlichen Gebühren des BAZL gemäss Abschnitt 1 der Gebührenverordnung des BAZL (SR 748.112.11) zu befreien sei.

Art. 39

Die *Airport Buochs AG*, die *Pilatus Flugzeugwerke AG* sowie der *VSF* lehnen die Zuteilungskriterien zu den Kategorien II und III ab.

Art. 40

Gemäss *MeteoSchweiz* ist der Fall, wonach mehrere Flugplätze in der Kategorie III eingeteilt werden und während einer Übergangszeit eine gemeinsame Gebührenzone bilden, mit Art. 40 nicht abgedeckt.

Der *Flugplatz Altenrhein* ist der Ansicht, dass gemäss Wortlaut in Art. 40 Abs. 1 die möglichen Finanzhilfen des Bundes während eines Zeitraumes von drei Jahren für Flugplätze der Kategorie II nicht verfügbar sein könnten und sieht darin das Prinzip der Gleichbehandlung verletzt.

Aufgrund der Forderung, die Unterscheidung zwischen den Kategorien II und III aufzuheben, verlangt der *VSF* auch eine entsprechende Anpassung in Art. 40.

Im Weiteren erachtet es der *VSF* als erforderlich, dass zusätzlich finanzielle Stützungsmaßnahmen für den Fall vorgesehen werden, dass die Unterdeckungen im Bereich der An- und Abflugsicherung auf den Regionalflugplätzen die aus der Spezialfinanzierung Luftfahrt zur Verfügung stehenden Mittel übersteigen.

Anhänge

Gemäss *SIAA* und *Unique* wird mit der Bildung der Kategorien I, II und III der unterschiedlichen volkswirtschaftlichen Bedeutung der entsprechenden Flugplätze Rechnung getragen. Auch seien die Kriterien, die der Kategorienbildung zugrunde liegen, sachlich und nachvollziehbar. Die *SIAA* empfiehlt, aufgrund der beschränkten Mittel aus der Spezialfinanzierung Luftfahrt auf eine nachträgliche Änderung der Kategorien oder auf eine Neuaufnahme von weiteren Flugplätzen in eine der drei Kategorien zu verzichten.

Aerosuisse verweist in Bezug auf die Bildung der Kategorien II und III auf die in diesem Zusammenhang bestehenden divergierenden Interessenlagen und Forderungen.

Der *Flughafen Bern* ist der Ansicht, dass in die Kategorie II nur Regionalflugplätze fallen sollen, welche regelmässigen Linien- und Charterverkehr aufweisen.

Der *VSF* schlägt vor, die Anhänge III und IV zu vereinen.

Anhang V, der nur dann zur Anwendung kommt, falls die Erträge aus der Mineralölbesteuerung nicht ausreichen, um die bestehenden Unterdeckungen auf den Regionalflugplätzen in Bezug auf Flugsicherungsdienste vollständig zu finanzieren, zeigt gemäss *VSF* auf, dass die vorliegende Verordnungsrevision in die falsche Richtung gehe. Es ist gemäss *VSF* erforderlich, zum Status Quo zurückzukehren. Das neue, durch die VFSD vorgesehene System ist für den *VSF* nur dann akzeptabel, falls daraus für die Regionalflugplätze keine Erhöhungen bei den An- und Abflugsicherungsgebühren resultierten.