

Donnerstag, 5. November 2009

Für Sicherheit und Umweltschutz in der Luftfahrt

Paul Kurrus, Präsident Aerosuisse

Die Luftfahrt ist von herausragender volkswirtschaftlicher Bedeutung

Im Luftfahrtbericht 2004 attestiert der Bundesrat der Luftfahrt eine herausragende volkswirtschaftliche Bedeutung. Gemäss einer vom Bundesamt für Zivilluftfahrt in Auftrag gegebenen Studie hängen in der Schweiz nicht weniger als 176 000 Arbeitsplätze mit einer Wertschöpfung von über 26 Milliarden Franken von der schweizerischen Zivilluftfahrt ab. Die schweizerische Zivilluftfahrt ist ein facettenreiches, fein austariertes Gesamtsystem bestehend aus Fluggesellschaften, den Landesflughäfen als Verkehrsinfrastrukturen im nationalen Interesse und den Regionalflughäfen im regionalen Interesse, der Flugsicherung, Flugschulen sowie der Arbeits- und Rettungsfliegerei um nur einige wichtige Sparten zu nennen.

Die Spezialfinanzierung Luftverkehr ist ein wichtiger Schritt in der Umsetzung des Luftfahrtberichtes

Damit die Luftfahrt ihre Funktion im öffentlichen Interesse wahrnehmen kann, steht der Luftfahrtstandort Schweiz vor grossen Herausforderungen. Um im stetig wachsenden internationalen Konkurrenzdruck bestehen zu können, muss die schweizerische Zivilluftfahrt über gleich lange Spiesse wie ihre ausländische Konkurrenz verfügen. Mit der Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen will der Bundesrat seinen Beitrag zur Verbesserung der dieser Chancengleichheit leisten. Die Schaffung der Spezialfinanzierung Luftverkehr ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg zu diesem Ziel.

Die heutige Verwendung der Mineralölsteuern aus der Luftfahrt ist nicht sachgerecht

Nun ein Wort zur Ausgangslage: Heute erhebt der Bund auf allen Treibstoffen eine Steuer und einen Steuerzuschlag. So auch auf Flugtreibstoffen bei Inlandflügen. Der überwiegende Teil der Mineralölsteuern aus der Zivilluftfahrt stammt aus Rettungs- Arbeits- Geschäfts- und Ausbildungsflügen. Diese Mittel fliessen heute einerseits in die Allgemeine Bundeskasse, andererseits zweckfremd in den Strassenfonds. Die Luftfahrt geht dabei leer aus.

Bei der Luftfahrt herrscht Kostenwahrheit

Wichtig ist, dass es sich bei der Spezialfinanzierung Luftverkehr weder um eine neue Steuer noch um einen neuen Subventionstatbestand handelt. Der Bund gibt heute rund 90 Mio. Franken für die Luftfahrt aus. Dabei handelt es sich um die Kosten der zuständigen Aufsichtsbehörde BAZL sowie um Beiträge an internationale Organisationen und die Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben wie die Kosten für speziell geschulte Sicherheitsbeamte in Flugzeugen. Weder für die Wirtschaft noch für die Steuerzahler entstehen Zusatzkosten. Es ist einzig eine sachgerechte Verwendung bereits bestehender Mittel. Wenn die von der Luftfahrt geleisteten Treibstoffsteuern teilweise wieder der Luftfahrt zugute kommen, ist das sachgerecht.

Verursachergerechte Mittelverwendung zu Gunsten der Sicherheit und des Umweltschutzes

Bei der Abstimmung geht es im Grundsatz um eine verursachergerechte Verwendung der Einnahmen aus dieser Kerosinsteuer. Die von der Luftfahrt bezahlten Kerosinsteuern sollen sinnvoll wieder im Luftverkehr eingesetzt werden.

In welchen Bereichen in der Luftfahrt sollen die zusätzlichen Mittel von jährlich gut 40 Millionen Franken künftig eingesetzt werden?

Wie viel genau in welchem Bereich investiert werden soll und für welche konkreten Massnahmen, wird das Parlament später in einem Gesetz festlegen. Bei der vorliegenden Anpassung der Verfassung geht es um den Grundsatz.

Bundesrat und Parlament wollen die von der Luftfahrt bezahlten Treibstoffsteuern zu 50% oder 22 Mio. Franken für Bereiche technische Sicherheit, zu 25% oder 11 Mio. Franken für die Sicherheit vor Terroranschlägen und zu 25% oder 11 Mio. Franken für Umweltschutz einsetzen.

Sicherheit muss oberste Priorität haben. Sowohl im technischen Bereich als auch in Bezug auf Schutz vor terroristischen Akten.

Der Schutz vor Anschlägen und Entführungen hat in den letzten Jahren leider an Bedeutung gewonnen. Diese wurden in den letzten Jahren immer wichtiger, aber auch aufwendiger. Insbesondere die Ereignisse vom 11. Septembers 2001 machten eine Verschärfung der Sicherheitsmassnahmen notwendig. Beim Schutz vor Terroranschlägen und Entführungen sind verschiedene Verwendungszwecke der Mittel möglich: Zu denken ist hierbei an Beiträge an verstärkte Kontrollen von Passagieren, Fluggepäck und Fracht, an die Durchsuchung von Flugzeugen oder Beiträge an Ausbildungsprogramme für das Sicherheitspersonal der Flugplätze.

Im Bereich technische Sicherheit, auch „Safety“ genannt wird primär an Beiträge an die Flugsicherung auf Regionalflugplätzen gedacht. Heute werden die Regionalflugplätze durch die Landesflughäfen quersubventioniert. Aufgrund europäischer Regeln wird das in Zukunft nicht mehr möglich sein. Das heisst die Regionalflugplätze stehen in Zukunft massiv höheren Kosten gegenüber. Ohne Beiträge durch die Spezialfinanzierung Luftverkehr müssten die Regionalflughäfen ihre Gebühren bis zu 500 Prozent erhöhen. Das würde viele Regionalflugplätze ruinieren, welche die für die betroffenen Regionen wichtige Infrastrukturen darstellen. Könnte die Flugsicherung auf den Regionalflugplätzen nicht mehr aufrechterhalten bleiben, würde sich das auch negativ auf die Sicherheit auswirken. Als weiterer möglicher Verwendungszweck bieten sich Unfallverhütungsprogramme an. Dabei werden Piloten auf potenzielle Risiken hingewiesen und für ein sicheres Fliegen sensibilisiert. Möglich sind auch gezielte Einzelmassnahmen im Sicherheitsbereich. Hier geht es vor allem um die Aus- und Weiterbildung des Personals.

Der dritte Verwendungszweck sind Umweltschutzmassnahmen. Wenn auch die Luftfahrt grosse Vorteile mit sich bringt und gute Luftverbindungen für die Wirtschaft zu einem zentralen Standortfaktor geworden sind: Die Luftfahrt ist auch mit Umweltbeeinträchtigungen verbunden. Deshalb sollen die Einnahmen der Spezialfinanzierung Luftverkehr nicht nur in die Sicherheit, sondern auch in den Umweltschutz investiert werden.

Hier geht es vor allem um Lärmschutzmassnahmen für die betroffene Bevölkerung wie z.B. Beiträge an Schallschutzfenster oder der Bau von Schalldämpfern für Flugzeugstandläufe. Möglich sind aber auch Beiträge an Lärmmessungen, Lärmmonitoring und Forschungsarbeiten oder Beiträge an Kurse für lärmarmes Fliegen.

Fazit

Die Spezialfinanzierung Luftverkehr vermindert eine unerwünschte und schädliche Marktverzerrung im Wettbewerb zwischen den schweizerischen Flughäfen und Fluggesellschaften und ihren ausländischen Konkurrenten; sie verbessert die Wettbewerbsfähigkeit der schweizerischen Flugsicherung auf ordnungspolitisch lupenreine Weise.