

TH-KI/SRW
Luzern, 22. Dezember 2011

EINSCHREIBEN / LSI

Frau
BR Doris Leuthard
Vorsteherin des UVEK
Bundeshaus Nord
Kochergasse 10
3003 Bern

Stellungnahme des Aero-Club der Schweiz zum anstehenden LUPO 2

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Leuthard

Der Aero-Club der Schweiz schliesst sich der Initiative des Präsidenten der Aerosuisse zu einer Aktualisierung des luftfahrtpolitischen Berichtes des Bundesrates an und unterbreitet Ihnen hiermit seine vorgängige Stellungnahme zur vermehrten Einbringung der Leichtaviatik und des Luftsportes in den LUPO 2.

Folgende Punkte erscheinen dem Aero-Club der Schweiz und seinen angeschlossenen Sparten und Verbänden als prioritär zur verbesserten Positionierung der Leichtaviatik im LUPO 2:

- Die in LUPO 1 vorgenommene Bewertung der General Aviation wurde deren Wichtigkeit nicht gerecht und war unvertretbar. Es sind im LUPO 1 u.a. folgende Bemerkungen zu finden: „Die Freizeitaviatik ist von untergeordneter Bedeutung“ oder „Flankierende Massnahmen, um eine wesentliche Zunahme der Freizeitaviatik zu vermeiden“. Der AeCS erwartet vom Bund, dass diese Aussagen korrigiert werden und der Bedeutung der Leichtaviatik angemessen Rechnung getragen wird. Es sei hier auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24. Mai 2011 verwiesen, in welchem das folgende festgestellt wurde: „So ist der Beschwerdegegnerin zuzustimmen, dass sowohl die Motor-, als auch die Segelfliegerei für die Zivil- und die Militäraviatik von nicht zu unterschätzender Bedeutung sind. Es trifft zu, dass nicht bloss die Ausbildung zum Militärpiloten, sondern auch die Berufs- und Linienpilotausbildung grossmehrheitlich auf Kleinflugzeugen geschieht. Ohne genügende Aus- und Weiterbildungs- sowie Trainingsmöglichkeiten können kaum genügend Piloten für die Zivil- und Militärluftfahrt in der Schweiz rekrutiert werden.“ (Urteil im Verfahren A-775/2011).
- Der Begriff «Freizeitaviatik» muss generell durch Leichtaviatik bzw. General Aviation ersetzt werden. Die Leichtaviatik ist nicht in erster Linie als „Freizeitvergnügen“ zu verstehen, sondern als Ausbildungsinstrument der gewerblichen Luftfahrt und der Militäraviatik.
- Der Bedeutung der Leichtaviatik für die Ausbildung des Schweizer Luftfahrtpersonals sei angemessen Rechnung zu tragen. Sie gewährleistet die Ausbildung für viele Sparten der Luftfahrt. Bereits der Modellflug legt für den aviatischen Nachwuchs in der Schweiz einen wichtigen Grundstein. Es habe darum dafür Sorge getragen zu werden, dass diese Sparten auch inskünftig noch vom Nachwuchs ausgeübt werden können. Der Einstieg in die Grossluftfahrt und die militärische Luftfahrt geschieht ausschliesslich über die Leichtaviatik. Der luftfahrtpolitische Bericht hat diesem Umstand Rechnung zu tragen.
- Flugschulen erfüllen eine volkswirtschaftliche Bedeutung und benötigen Infrastruktur und Luftraum. Sie operieren ferner für gewöhnlich im non-profit-Bereich. Es soll daher sichergestellt werden, dass Schweizer Flugschulen nicht wie einträgliche Gewerbebetriebe behandelt werden. Die Existenz der Flugschulen muss gesichert und einer weiteren Verteuerung vorgebeugt werden.

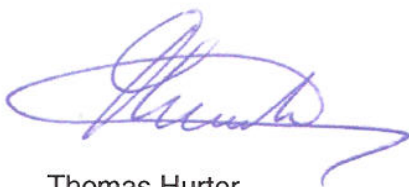
- Der Bund habe inskünftig sämtliche verbleibenden Spielräume auf europäischer, supra-nationaler und internationaler Ebene zu Gunsten der Luftfahrt auszuschöpfen. Europäische oder internationale Vorschriften, welche für die Verhältnisse in unserem Land keinen Sinn machen, seien nicht umzusetzen.
- (Luft-)Sport ist nicht von untergeordneter Bedeutung, wie dies der LUPO 1 dargestellt haben will, sondern fördert die Akzeptanz für aviatische Projekte. Diese Ansicht wird nicht nur vom AeCS getragen, sondern ist auch vom Bundesamt für Sport (BASPO) anerkannt. Es wird hierbei auf das Sportkonzept des Bundesrates verwiesen. Im Übrigen handelt es sich bei sportlichen Wettkämpfen in der Luftfahrt um solche, welche die Sicherheit fördern. Man denke hier insbesondere an Ziellandewettbewerbe, Streckenflug-, Navigationsflug- und Akrobatikwettbewerbe.
- Der AeCS ist der Auffassung, dass sich die Schweiz an die Agenda der EU-Kommission für eine nachhaltige Zukunft der allgemeinen Luftfahrt halten sollte.
- Um die Wettbewerbsfähigkeit unseres Landes zu erhalten, ist eine funktionierende Luftfahrt eine unablässige Voraussetzung. Die dafür notwendige Infrastruktur zur Ausbildung muss daher erhalten bleiben. Das gesamte Spektrum der fliegerischen Ausbildung soll in der Schweiz angeboten werden können, und dies im internationalen Vergleich zu konkurrenzfähigen Preisen. Auch Sparten wie die Gletscherfliegerei erfüllen eine wichtige Funktion zur Erhaltung der Qualität der fliegerischen Aus- und Weiterbildung.
- Zu beachten ist, dass auch die Forschung und Entwicklung Teil der Leichtaviatik ist. Es sei hier auf die Entwicklung neuer, leiserer und leichter Luftfahrzeuge verwiesen oder auf das in der Schweiz entwickelte FLARM. Unbestrittenermassen entsteht damit ein Wertschöpfungskreislauf in der nationalen Luftfahrt. Auch eine Studie der INFRAS weist der Leichtaviatik eine entsprechende volkswirtschaftliche Bedeutung aus.
- Es soll ferner sichergestellt werden, dass keine Unterdeckung der Regionalflugplätze über eine Vollkostenrechnung wegen nicht bestellter/benötigter IFR-Dienstleistungen auf den VFR-Verkehr überwältzt wird.
- Es soll keine weitere Ausscheidung von Ruhezeiten stattfinden. Die Anliegen des Umweltschutzes können ebenso effizient durch die Aus- und Weiterbildung von Piloten vermittelt werden.
- Die Anzahl der Gebirgslandeplätze soll nicht weiter reduziert werden. Ein angemessenes Netz an Gebirgslandeplätzen für Helikopter und Flächenflugzeuge ist zur Aus- und Weiterbildung von Piloten von grosser Bedeutung. Auch ist die Gebirgs- und Gletscherfliegerei von historischer Bedeutung, nicht zuletzt für die Schweizer Bergrettung, welche ihren Anfang mit Flächenflugzeugen genommen hat.
- Der Bund habe neue Technologien zur Förderung der Umwelt zu unterstützen, sowie die Entwicklung von verbrauchsarmen und leisen Antrieben und neuen Betriebsstoffen zu fördern.
- Die Anzahl zur Verfügung stehender Flugplätze sei nicht zu reduzieren, da eine grössere Anzahl von Plätzen den Lärm besser verteilt und der Sicherheit zuträglich ist. Auch grösseren Flugzeugen steht damit ein Netz an Plätzen zur Verfügung, auf denen eine Notlandung möglich ist. Auch hat sich gezeigt, dass die Bevölkerung wenig Akzeptanz dafür zeigt, wenn sich die fliegerischen Aktivitäten nur auf wenige Plätze reduzieren und das Verkehrsaufkommen dort entsprechend grösser wird.

- Der Bund habe die aufgrund BV-86 zur Verfügung stehenden Gelder nicht zuletzt in bestehende technische Möglichkeiten zur Sichtbarmachung des VFR-Verkehrs zu investieren. Solche technischen Mittel würden die Sicherheit in der Zivilluftfahrt gravierend verbessern und auch Kollisionen mit militärischen Luftfahrzeugen zu vermeiden helfen.
- Gemischter Luftraum sei auch in den nächsten Jahren in ausreichendem Masse und mindestens in bisherigem Umfang zu gewährleisten.
- IFR-Verkehr sei im unkontrollierten Luftraum G zuzulassen.
- Die ICAO-Karte sei zu vereinfachen.
- Der Modellflug gilt als Einstieg in die Ausbildung zum Pilotenberuf und erfüllt auf breiter Basis (7'200 SMV Mitglieder) soziale, erzieherische und grundausbildende Aufgaben. Dieser Funktion des Modellflugs ist gerade in der heutigen Zeit Rechnung zu tragen und soll auch vom Bund unterstützt werden. Es handelt sich hierbei um eine sinnvolle Freizeitbeschäftigung für Jung und Alt. Aufgrund neuer Technologien ist der Modellflug mit kleinen motorgetriebenen Modellen heute auch nahezu geräuschlos, da fast ausschliesslich mit Elektroantrieben geflogen wird.
- Abschliessend erachtet der AeCS es für notwendig, dass die neue Luftraumstrategie erst nach Verabschiedung des LUPO 2 an Hand genommen wird. Dass die LFG-Revision 2 vor Verabschiedung des LUPO 2 zur Bearbeitung kam, ist wenig plausibel. Ein ähnliches Vorgehen ist für die Luftraumstrategie nicht wünschbar.

Wir danken Ihnen für Ihre geschätzte Kenntnisnahme und würden es sehr begrüßen, obenstehende Positionen in die Verfassung des LUPO 2 einfließen zu sehen.

Mit freundlichen Grüßen

Aero-Club der Schweiz



Thomas Hurter
Zentralpräsident



Felix Kiser
Generalsekretär

Kopie an:

- Herr Dr. Peter Müller, Direktor BAZL
- Mitglieder des AeCS Zentralvorstandes
- Mitglieder GASCO
- Aerosuisse