

Wie Donald Trump hat die Schweiz in den 1930er Jahren die Autoproduktion ins eigene Land geholt **SEITE 11**

Eine SP-Politikerin will die Unternehmenssteuerreform mit der Altersvorsorge verknüpfen **SEITE 11**

# Den Regionalflugplätzen fehlen Millionen

Schwindende Bundesmittel zwingen zu Optimierungen, zur Evaluation von Kooperationen und zur Bearbeitung neuer Geschäftsfelder

Die schweizerischen Regionalflugplätze halten sich finanziell mehr schlecht als recht über Wasser, und ihr Stellenwert in der Luftfahrtpolitik ist diffus. Ihre Perspektiven sind unsicher, und gesucht sind erfolgreiche Geschäftsmodelle.

PAUL SCHNEEBERGER

Die Regionalflugplätze führen von Lausanne-Blécherette bis nach Samaden eine volatile Existenz. Ein grosser Kostenblock ist ihre Flugsicherung. Diese kostete bis anhin 35 Millionen Franken pro Jahr, von denen nur 5 Millionen durch Benützungsgebühren gedeckt wurden. Für 23 Millionen Franken kommt der Bund mit Einnahmen aus der Steuer auf Flugtreibstoffen auf. Für die verbleibenden 7 Millionen Franken wurden Überschüsse herangezogen, die sich aus den Gebühreneinnahmen auf den grossen Landesflughäfen ergaben.

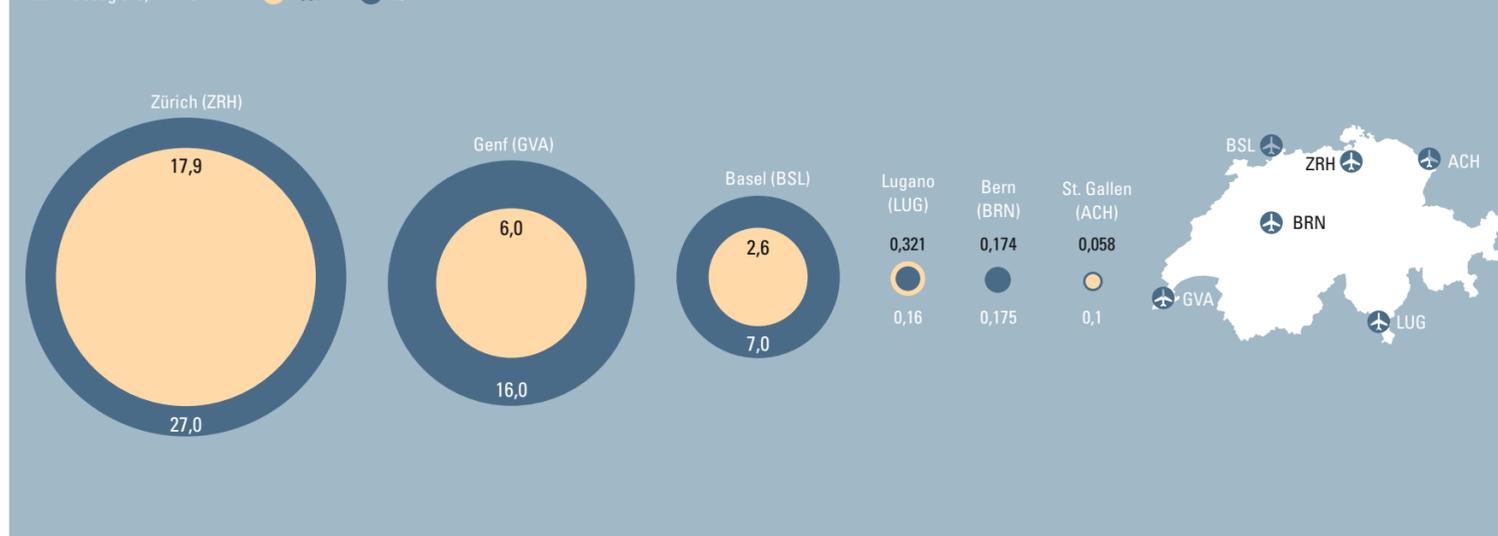
## Schwarze Null die Regel

Europäisches Recht, das die Schweiz übernommen hat, verbietet solche Querfinanzierungen nun aber. Die Finanzierungsbasis der Regionalflughäfen muss umgebaut werden. Im Sinne einer Opfersymmetrie hat die Flugsicherung Skyguide ihren Aufwand auf 32 Millionen Franken reduziert. Unter Berücksichtigung eines Aufschlags der Gebühren um 10 Prozent und weiterer fortwährend reduzierter und 2019 auslaufender Zuschüsse des Bundes zeichnet sich ab 2020 eine Finanzierungslücke von 3,5 Millionen Franken für den Betrieb der Regionalflugplätze ab.

Wie diese gedeckt werden sollen, ist offen. In einer Absichtserklärung haben der Verband Schweizer Flugplätze, das Bundesamt für Zivilluftfahrt und Skyguide Möglichkeiten skizziert, wie sich die absehbare Differenz ausgleichen lässt. Diese reichen von reduzierten Öffnungszeiten und einer Reduktion der Kapazitäten zu bestimmten Tageszeiten bis zu einem Ersatz der Instrumentenlandesysteme durch Satellitennavigation, wie Skyguide-Direktor Daniel Weder an einer Fachtagung in Luzern ausführte. Andere denkbare Massnahmen,

Flughäfen und Flugplätze mit öffentlichem Personenverkehr

Anzahl Passagiere, in Mio. ● 1997 ● 2017



QUELLEN: BFS, FLUGPLATZ BERN

NZZ-Infografik/lea

etwa Instrumentenflüge ohne Flugsicherung, bedürften einer Änderung des regulativen Rahmens.

Kostensenkende Kooperationen unter den Flugplätzen, wie sie sich auf den ersten Blick anbieten würden, sind wegen unterschiedlicher Ausrichtungen und Anforderungen schwierig. Das Ringen um die Vermeidung der absehbaren Finanzierungslücke macht deutlich, auf welch dünnem Eis sich die Regionalflugplätze betriebswirtschaftlich bewegen. Ähnlich wie bei manchen Bergbahnen ist eine schwarze Null am Jahresende die Regel, was Investitionen – unter anderem in Flugsicherungssysteme – erschwert bis verunmöglicht. Weil Systeme eingesetzt werden, die nicht allen Wetterlagen zu trotzen vermögen, sind Umleitungen von Flugzeugen notwendig. So müssen Flugzeuge der von Bern-Belp aus operierenden Gesellschaft Sky Work im Winter oft in Basel-Mülhausen landen, was ihre Attraktivität und die ihrer Heimbasis nicht eben steigert.

Vergleicht man die Entwicklung der Passagierzahlen auf den nationalen Flughäfen und mit jener auf den Flugplätzen mit Linienverkehr, steht das grosse Wachstum in Zürich-Kloten, Ba-

sel-Mülhausen und Genf-Cointrin Stagnationen oder Rückgängen an den kleineren Destinationen gegenüber (vgl. Grafik). Während die sekundären Flughäfen Basel und Genf der Billigfluggesellschaft Easy Jet Zuwachsraten von über 100 Prozent innert zwanzig Jahren verdanken, hat das Verschwinden der Crossair auf den Flugplätzen ein Vakuum hinterlassen. In Bern, das mit Sky Work wieder einen «eigenen» Carrier kennt, folgte eine Fluggesellschaft auf die andere. Heute sind die Frequenzen

dort wieder ähnlich hoch wie vor zwanzig Jahren. In St. Gallen Altenrhein befördert eine gemeinsame Flughafen- und Fluggesellschaft dank der vom nahen Vorarlberg aus stark nachgefragten Linie nach Wien heute 75 Prozent mehr Passagiere als damals. Einen Rückgang um 50 Prozent weist demgegenüber der Flugplatz Agno aus; eine Rolle spielt hier, dass mit dem neuen Mailänder Flughafen Malpensa nahe der Schweizer Südgrenze eine grosse internationale Drehscheibe geschaffen wurde.

## Regionalflugplätze spielen wichtige Rolle

P. S. · In der Schweiz werden fünf Kategorien von zivilen Landeplätzen unterschieden. Dazu gehören neben den Landesflughäfen Zürich, Basel und Genf die zivil mitbenutzten Militärflugplätze Buochs, Emmen, Dübendorf, Mollis und Payerne, zahlreiche Flugfelder und Heliports sowie die elf Regionalflugplätze Bern Belp, Birrfeld, Bressaucourt, La Chaux-de-Fonds, Ecuwillens, Grenchen, Lausanne Blécherette, Lugano Agno, St. Gallen Altenrhein, Samaden und Sit-

ten. Gemäss Definition dienen sie geschäftlichem und touristischem Verkehr sowie der Ausbildung von Piloten. Altenrhein, Bern, Lugano und Sitten ergänzen die Landesflughäfen als Träger des öffentlichen Luftverkehrs mit direkten Verbindungen ins In- und Ausland. 2015 haben auf Regionalflugplätzen rund 373 000 Flugbewegungen stattgefunden, das sind zusammen mehr als auf dem Flughafen Zürich, wo 265 000 Flugzeuge gestartet und gelandet sind.

De facto verbaut ist den Flugplätzen ein Geschäftsmodell, mit dem die grossen Flughäfen Geld verdienen: der Umbau in Einkaufszentren. Würden sie sich so entwickeln, fielen die schlanken Übergänge zwischen Land- und Luftverkehr weg, die sie auszeichnen.

## Ergänzende Funktionen?

Jorge V. Pardo, der Geschäftsführer des Verbandes Schweizer Flugplätze, sieht einen Hebel zur Verbesserung der betriebswirtschaftlichen Situation seiner Mitglieder in der Promotion der Geschäftsflierei. Dazu bedürfe es eines verstärkten Marketings, damit die Destinationen im Ausland bekannt gemacht würden. Bei weitem nicht ausgeschöpft sind ferner die ergänzenden Funktionen, welche die Flugplätze gegenüber den zunehmend überlasteten Flughäfen wahrnehmen könnten. Die Diskussion über die künftige Rolle des Militärflugplatzes Dübendorf in Abstimmung mit dem Flughafen Zürich ist erst ein Anfang. Bis zu einer koordinierten Luftfahrtspolitik, die in den Regionalflugplätzen mehr erkennt als eine strategische Reserve, ist der Weg noch weit.

# Über 17 000 Mängel bei Lastwagen entdeckt

Ein neuer Abgaskandal bei ausländischen Camions beunruhigt die Bundesbehörden

Die Kontrollen in den Schwerverkehrszentren decken auf, dass zahlreiche LKW die Sicherheitsvorschriften verletzen. Dies und ein neuer Skandal lassen Forderungen nach vermehrten und schärferen Überprüfungen laut werden.

ERICH ASCHWANDEN

Eine der zentralen Forderungen der 1994 angenommenen Alpen-Initiative sind gleich lange Spiesse für Lastwagen und Züge. Seit 2003 verfolgt der Bund das Konzept «Intensivierung Schwerverkehrskontrollen», um bei den LKW eine ähnliche Kontrolldichte zu erreichen wie bei der Bahn. Neue Zahlen zeigen, dass die bisher ergriffenen Massnahmen nur wenig abschrecken.

Die Kontrollen finden vor allem in den Schwerverkehrszentren an den

Autobahnen statt. 2015 wurden hier 34 066 Fahrzeuge kontrolliert. Dabei stellten die Prüfer nicht weniger als 17 173 Mängel fest. Diese Beanstandungen führten zu 1267 Ordnungsbussen sowie 15 906 Verzeigungen. Ähnlich erschreckend präsentierte sich die Bilanz im Jahr 2013, wie der Bundesrat in der Antwort auf eine Interpellation des Walliser SP-Nationalrats Mathias Reynard schreibt. Aus früheren Jahren liegen keine statistischen Daten vor.

## Versprechen gebrochen

Bei Jon Pult, dem Präsidenten des Vereins Alpeninitiative, sorgen die Zahlen für Ärger: «Der Bundesrat hält nicht ein, was er 2003 versprochen hat. Während jeder Eisenbahnwagen minuziös überprüft wird, fährt der Grossteil der gefährlichen Lastwagen ungeprüft durch unser Land.» Dieser «Beschiss zugunsten der Strasse» müsse nun endlich ein Ende haben, fordert Pult. Konkret ver-

langt der Bündner SP-Präsident, dass die beiden seit Jahren geplanten Schwerverkehrszentren auf der Alpen Südseite endlich realisiert werden. Es geht um das Zentrum auf der Gotthardachse in Monteforno (Tessin). Bei diesem ist die Planung gemäss der Astra-Website «weit fortgeschritten».

Ausserdem will der Bund im Miso (Graubünden) ein sogenanntes Mini-Zentrum errichten. Dieses soll für mehr Sicherheit auf der San-Bernardino-Route sorgen. «Wir lassen uns nicht länger verträgen. Bundesrätin Doris Leuthard muss nun die Versprechungen einlösen, die sie im Abstimmungskampf zur zweiten Gotthard-Strassenröhre abgegeben hat», macht der Präsident des Vereins Alpeninitiative Druck.

## Kriminelle Machenschaften

Zusätzlichen Auftrieb erhalten die Forderungen nach mehr Kontrollen durch eine neue Form von kriminellen Ma-

chenschaften, deren Ausmass noch unabschätzbar ist. Immerhin halten die Betrügereien das Bundesamt für Strassen (Astra), das Bundesamt für Umwelt und die Oberzolldirektion seit rund zwei Wochen auf Trab. Die Behörden haben nämlich festgestellt, dass der Schadstoffausstoss von Dieselfahrzeugen durch die Betreiber mit einem relativ einfachen Trick manipuliert wird.

Wenn Spediteure nämlich ein Zusatzgerät an der sogenannten Adblue-Anlage montieren, stossen die Lastwagen bis zum Fünffachen des maximal erlaubten Werts der giftigen Stickoxide aus. Adblue ist Harnstoff, der den Schadstoffausstoss bei modernen Fahrzeugen um bis zu 80 Prozent senkt. Nachdem das Astra die Kantonspolizeien Anfang der vergangenen Woche auf die Manipulationen hinwies, sind in den Kantonen Uri und Zug bereits mehrere Betrüger ins Netz gegangen.

Aufmerksam auf die kriminellen Machenschaften wurden die Schweizer

Behörden durch eine Recherche des ZDF. Durch den Fernsehsender vorgenommene Messungen ergaben, dass rund 20 Prozent der osteuropäischen Lastwagen auf deutschen Autobahnen mit extrem auffälligen Abgaswerten unterwegs waren.

Die manipulierten Fahrzeuge verschmutzen nicht nur die Umwelt massiv stärker, sondern sie zahlen auch weniger Abgaben als eigentlich vorgesehen. Die Höhe der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) ist nämlich abhängig vom Schadstoffausstoss, der von den Betreibern verfälscht wird. Gestützt auf die Zahlen aus Deutschland und Messungen des «Kassensturzes» rechnet der Verein Alpeninitiative mit Einnahmeverlusten in Millionenhöhe für die Schweiz. Wie David Marquis von der Oberzolldirektion erklärt, haben die Manipulationen jedoch keine Auswirkungen auf die LSVA. Massgebend für deren Berechnung seien die Angaben im Fahrzeugausweis.