



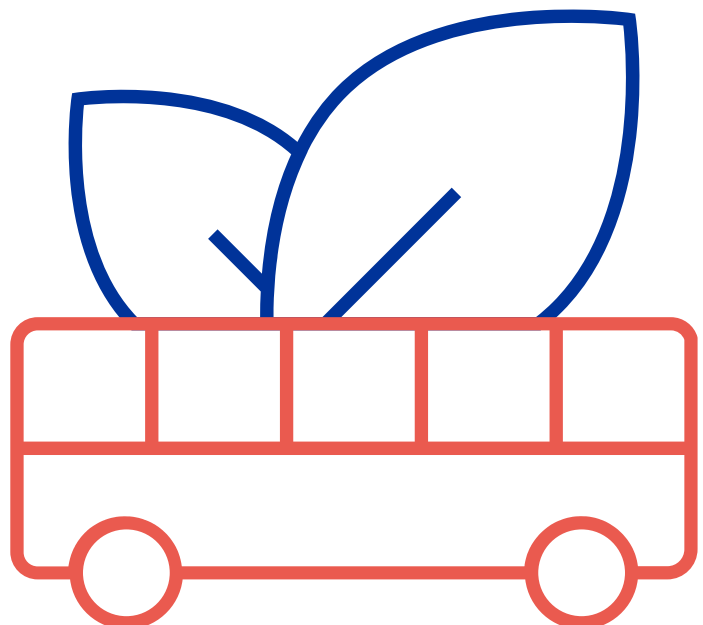
Nachprüfung der Umsetzung einer wesentlichen Empfehlung: Zusammenlegung der zivilen und militärischen Flugsicherung

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
und eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport

EFK-25708

VERSION INKL. STELLUNGNAHMEN

08.05.2025



DOKUMENTINFORMATION

BESTELLADRESSE

ADRESSE DE COMMANDE
INDIRIZZO DI ORDINAZIONE
ORDERING ADDRESS

Eidgenössische Finanzkontrolle (EFK)
Monbijoustrasse 45
3003 Bern
Schweiz

BESTELLNUMMER

NUMÉRO DE COMMANDE
NUMERO DI ORDINAZIONE
ORDERING NUMBER

801.25708

ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN

COMPLÉMENT D'INFORMATIONS
INFORMAZIONI COMPLEMENTARI
ADDITIONAL INFORMATION

www.efk.admin.ch
info@efk.admin.ch
+ 41 58 463 11 11

ABDRUCK

REPRODUCTION
RIPRODUZIONE
REPRINT

Gestattet (mit Quellenvermerk)
Autorisée (merci de mentionner la source)
Autorizzata (indicare la fonte)
Authorized (please mention source)

PRIORITÄTEN DER EMPFEHLUNGEN

Die Eidgenössische Finanzkontrolle priorisiert ihre Empfehlungen auf der Grundlage definierter Risiken: 1 = hoch, 2 = mittel, 3 = gering.

Als Risiken gelten beispielsweise unrentable Projekte, Verstösse gegen die Legalität oder Ordnungsmässigkeit, Haftungsfälle oder Reputationsschäden. Damit werden die Auswirkungen und die Wahrscheinlichkeit des Eintretens beurteilt. Diese Beurteilung richtet sich nach dem konkreten Prüfungsgegenstand (relativ) und nicht nach der Relevanz für die Bundesverwaltung als Ganzes (absolut). Wenn die EFK eine Empfehlung als besonders wichtig erachtet, wird sie als «Empfehlung Prio A» eingestuft.

INHALTSVERZEICHNIS

Das Wesentliche in Kürze	4
L'essentiel en bref.....	6
L'essenziale in breve	8
Key facts.....	10
1 Auftrag und Vorgehen	13
1.1 Ausgangslage	13
1.2 Prüfungsziel und -fragen.....	13
1.3 Prüfungsumfang und -grundsätze.....	14
1.4 Unterlagen und Auskunftserteilung	14
1.5 Schlussbesprechung.....	14
2 Resultate der Nachprüfung	15
2.1 Anpassung der gesetzlichen Grundlagen ist erfolgt, die Unabhängigkeit und Durchsetzungskraft der Militärluftfahrtbehörde ist zu forcieren.....	15
2.2 Bewilligungsverfahren von gemischt genutzter Infrastruktur wurden verbessert	16
2.3 Synergien und gemeinsame Nutzung von Daten und Infrastruktur werden angestrebt	17
2.4 Fazit: Die Kernanliegen der EFK-Empfehlung sind umgesetzt.....	18
Anhang 1 – Rechtsgrundlagen	19
Anhang 2 – Abkürzungen.....	20
Anhang 3 – Zusammenstellung der Empfehlung und Stellungnahmen aus den Berichten EFK-15388 und EFK-20451	21

Nachprüfung der Umsetzung einer wesentlichen Empfehlung: Zusammenlegung der zivilen und militärischen Flugsicherung

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation und eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport

DAS WESENTLICHE IN KÜRZE

Die Eidgenössische Finanzkontrolle (EFK) führte beim Generalsekretariat des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (GS-UVEK) sowie beim Generalsekretariat des Eidgenössischen Departements für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (GS-VBS) eine Nachprüfung zur Umsetzung einer wesentlichen Empfehlung aus dem Jahr 2017 durch. Es handelt sich dabei um eine Empfehlung der höchsten Wichtigkeitsstufe (Prio A).

Im Jahr 2017 stellte die EFK in der Prüfung «Zusammenlegung der zivilen und militärischen Flugsicherung, Umsetzung und Fazit»¹ fest, dass das Projekt HELCO lediglich eine Vision darstellte, ohne dass dessen Machbarkeit, insbesondere in technischer Hinsicht und bezüglich der Systemkompatibilität, vertieft geprüft worden war. Die angestrebten Effizienzgewinne blieben aus. Eine wesentliche Schwäche des Projekts bestand darin, dass es nicht möglich war, eine gemeinsame Regulierungsbehörde ins Leben zu rufen. Die EFK stellte Meinungsverschiedenheiten zwischen zivilen und militärischen Behörden bei der Umsetzung von Vorgaben fest. Dies zeigte sich besonders bei der zivilen Nutzung militärischer Ausrüstungen. In einer Empfehlung wurde die Klärung der Governance-Fragen und die Bereinigung der noch offenen Punkte des Projekts HELCO gefordert. In der Nachprüfung 2022 zog die EFK eine durchgezogene Bilanz.² Die EFK forderte die Bundesstellen auf, die Zusammenarbeit im technischen Bereich, beim Datenaustausch und bei der Zulassung von militärischen Ausrüstungen für zivile Zwecke zu verbessern und die Militärluftfahrtbehörde (MAA) zu etablieren.

Im Rahmen der vorliegenden Nachprüfung wurde die Umsetzung dieser Empfehlung erneut überprüft. Die Empfehlung ist nun umgesetzt. Es bestehen weiterhin Herausforderungen, insbesondere bezüglich der vollständigen Unabhängigkeit der MAA und der Fertigstellung von Ausführungsverordnungen, jedoch wurden die Kernanliegen der Empfehlung adressiert. Die geschaffenen gesetzlichen Grundlagen, die Strukturen und Prozesse bilden eine wichtige Grundlage für die zivil-militärische Zusammenarbeit in der Luftfahrt. Die beteiligten Organisationen haben das Potential für zukünftige Optimierungen erkannt und müssen diese nun zusammen vorantreiben.

Gesetzliche Grundlagen für die Militärluftfahrtbehörde sind nun in Kraft

Die MAA hat sich als Regulator und Aufsichtsorgan in der militärischen und doppelgenutzten Luftfahrt etabliert. Die dazu benötigten gesetzlichen Grundlagen sind seit 2023 in Kraft. Die Behörde wird zeitnah Ausführungsverordnungen erstellen, welche Grundlage für ihre Aufsicht sind. Die detaillierten Regulierungen stärken die Durchsetzungskraft der MAA und erleichtern es den Beaufsichtigten, deren Anforderungen zu verstehen. Die Zusammenarbeit und Koordination zwischen der MAA und dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ist geregelt und funktioniert. In gemeinsamen Gremien koordinieren die beiden Luftfahrtbehörden die zivile und militärische Flugsicherung.

¹ «Zusammenlegung der zivilen und militärischen Flugsicherung, Umsetzung und Fazit» (PA 15388), abrufbar auf der Website der EFK.

² «Umsetzung einer wesentlichen Empfehlung: Zusammenlegung der zivilen und militärischen Flugsicherung» (PA 20451), abrufbar auf der Website der EFK.

Die MAA ist in die Hierarchie der Armee eingeordnet. Dies birgt das Risiko, nicht vollständig unabhängig agieren zu können. Vorgesetzte Stellen können die MAA durch Personalentscheide schwächen und ihre Durchsetzungskraft beeinträchtigen. Die erforderliche Unabhängigkeit sollte noch sichergestellt werden.

Bewilligungsverfahren für Mitnutzung wurde besser definiert

Die zivile Mitnutzung militärischer Luftfahrt-Infrastruktur stellte anfangs eine grosse Herausforderung für die Beteiligten dar. Unklare Zuständigkeiten, Kostenverteilung und die schwer zu vereinbarenden Anforderungen an ziv. und mil. Flugsicherungssysteme führten zu zusätzlichen Kosten und zu Verzögerungen. Heute sind die Bewilligungsverfahren besser definiert. Die Luftfahrtbehörden werden früh involviert und legen die sicherheitsbezogenen Anforderungen zu Beginn eines Vorhabens zeitig fest. So werden die Kosten und deren Aufteilung von Beginn weg geklärt. In jüngeren Projekten haben sich die Abläufe zwischen zivilen und militärischen Akteuren deutlich verbessert.

Die zivile und militärische Luftfahrt streben verstärkt nach Synergien und gemeinsamer Ressourcennutzung. Die Strategie des BAZL zur Neugestaltung des Schweizer Luftraums (AVISTRAT-CH) und die Initiative «System Schweiz» verfolgen das Ziel, das Luftfahrtpotenzial optimal auszuschöpfen und adressieren zentrale Herausforderungen wie die Nutzung von Synergien und wirtschaftliche Effizienzsteigerung. «System Schweiz» ist eine Absichtserklärung zwischen der Schweizer Luftwaffe und der Flugsicherungsorganisation Skyguide. Dieser Kooperationsrahmen legt den Grundstein für künftige Verbesserungen und ist im Sinne der überprüften Empfehlung der EFK.

AUDIT

Audit de suivi de la mise en œuvre d'une recommandation essentielle : fusion du contrôle aérien civil et militaire

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication et Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports

L'ESSENTIEL EN BREF

Le Contrôle fédéral des finances (CDF) a effectué un audit de suivi auprès du Secrétariat général du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (SG-DETEC) et du Secrétariat général du Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports (SG-DDPS). L'audit en question portait sur la mise en œuvre d'une recommandation de la plus haute importance (priorité A) datant de 2017.

Dans le cadre de l'audit « Fusion du contrôle aérien civil et militaire – Mise en œuvre et bilan »³ qu'il avait effectué en 2017, le CDF avait constaté que le projet HELCO était plus une vision qu'un projet. Aucune étude de faisabilité approfondie n'avait été exécutée, en particulier sur les aspects techniques et la compatibilité des systèmes. Les gains d'efficacité prévus n'ont pas été réalisés. L'impossibilité d'instituer une autorité de réglementation commune était l'une des principales faiblesses du projet. Le CDF avait mis en évidence des divergences entre les autorités civiles et militaires dans l'application des règles, en particulier pour l'utilisation d'équipements militaires à des fins civiles. Il avait émis une recommandation demandant de clarifier les questions de gouvernance ainsi que les points encore ouverts du projet HELCO. Dans son audit de suivi de 2021⁴, le CDF a dressé un bilan en demi-teinte. Il a pressé les services de l'administration fédérale d'améliorer leur collaboration sur les plans de la technique, de l'échange de données et de l'homologation des équipements militaires à des fins civiles. Il les a aussi invités à mettre sur pied l'Autorité de l'aviation militaire (*Military Aviation Authority*, MAA).

L'audit de suivi faisant l'objet du présent rapport a de nouveau concerné la mise en œuvre de cette recommandation. Celle-ci peut maintenant être considérée comme réalisée. Des problèmes se posent encore, notamment en ce qui concerne l'indépendance de la MAA et la mise au point des ordonnances, mais les éléments clés de la recommandation ont été pris en considération. Les dispositions légales adoptées ainsi que les structures et processus créés sont des bases importantes pour la collaboration entre l'aviation civile et l'aviation militaire. Les organisations concernées ont reconnu que des optimisations sont encore possibles et doivent maintenant travailler conjointement à la réalisation de ces dernières.

Les bases légales instituant l'Autorité de l'aviation militaire sont entrées en vigueur

La MAA a pris ses fonctions d'autorité de réglementation et d'organe de surveillance de l'aviation militaire et des équipements aéronautiques à double usage. Les dispositions légales requises sont entrées en vigueur en 2023. L'autorité va rapidement édicter les ordonnances qui régiront son activité de surveillance. Des règles détaillées renforcent la position de la MAA et permettent aux assujettis à la surveillance de cette autorité de mieux comprendre ses exigences. La collaboration et la coordination entre la MAA et l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) sont réglementées et fonctionnent. Ces deux autorités coordonnent les services de la navigation aérienne civile et militaire au sein de comités mixtes.

³ « Fusion du contrôle aérien civil et militaire – Mise en œuvre et bilan » (n° d'audit 15388), disponible sur le site web du CDF

⁴ « Mise en œuvre d'une recommandation essentielle – Fusion du contrôle aérien civil et militaire » (n° d'audit 20451), disponible sur le site web du CDF

La MAA est intégrée dans la hiérarchie militaire. Le risque est donc qu'elle ne puisse pas agir de manière totalement indépendante. Les décisions prises à des échelons hiérarchiques supérieurs, notamment en matière de personnel, pourraient affaiblir la MAA et l'entraver dans ses actions. Des mesures s'imposent pour garantir son indépendance.

Utilisation conjointe : les procédures d'autorisation sont mieux définies

Au début, l'utilisation de l'infrastructure aéronautique militaire à des fins civiles a représenté un grand défi. Les compétences et la répartition des coûts n'étaient pas claires. De plus, les exigences des systèmes de navigation aérienne civils et militaires étaient difficilement compatibles, ce qui a entraîné des coûts additionnels et des retards. Aujourd'hui, les procédures d'autorisation sont mieux définies. Les autorités compétentes en matière d'aviation sont impliquées à un stade précoce, et elles fixent les exigences de sécurité au début d'un projet, de sorte que les coûts et leur répartition peuvent être clarifiés dès le départ. Les procédures entre les acteurs civils et militaires se sont sensiblement améliorées dans le cadre des projets les plus récents.

L'aviation civile et l'aviation militaire cherchent davantage à créer des synergies et à faire une utilisation conjointe des ressources à disposition. La stratégie de réagencement de l'espace aérien suisse promue par l'OFAC (AVISTRAT-CH) et l'initiative « Système Suisse » ont pour objectif d'optimiser l'exploitation du potentiel de l'aviation et portent sur des questions essentielles telles que l'exploitation des synergies et l'amélioration de l'efficacité économique. « Système Suisse » est une déclaration d'intention signée par les Forces aériennes suisses et le prestataire de services de navigation aérienne Skyguide. Ce cadre de coopération pose les bases de futures améliorations et va dans le sens de la recommandation dont la mise en œuvre a fait l'objet du nouvel audit de suivi du CDF.

VERIFICA

Verifica successiva relativa all'attuazione di una raccomandazione d'importanza prioritaria – Fusione del controllo del traffico aereo civile e militare

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni e
Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport

L'ESSENZIALE IN BREVE

Il Controllo federale delle finanze (CDF) ha effettuato una verifica successiva relativa all'attuazione di una raccomandazione d'importanza prioritaria espressa nel 2017 presso la Segreteria generale del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (SG-DATEC) e la Segreteria generale del Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport (SG-DDPS). Si tratta di una raccomandazione della massima rilevanza (priorità A).

Nel 2017, nella verifica «Fusione del controllo del traffico aereo civile e militare. Attuazione e bilancio»⁵ il CDF ha constatato che il progetto HELCO rappresentava soltanto una visione, senza che ne fosse stata verificata in modo approfondito la fattibilità, in particolare dal punto di vista tecnico e della compatibilità dei sistemi. Il miglioramento dell'efficienza auspicato non si è concretizzato. Uno dei principali punti deboli del progetto consisteva nell'impossibilità di istituire un organo comune di regolazione. Il CDF ha riscontrato opinioni divergenti tra le autorità civili e militari nel contesto dell'attuazione delle disposizioni. Ciò è risultato particolarmente evidente nell'impiego di attrezzatura militare a scopo civile. Una raccomandazione invitava a chiarire le questioni di governance e a liquidare quelle rimaste in sospeso relative al progetto HELCO. Nella verifica successiva del 2022, il CDF ha tracciato un bilancio incerto⁶: ha invitato i servizi della Confederazione a migliorare la collaborazione in ambito tecnico nello scambio di dati e nell'ammissione di impieghi a scopi civili di attrezzatura militare e a istituire l'autorità per l'aviazione militare (Military Aviation Authority, MAA).

L'attuazione di tale raccomandazione è stata nuovamente esaminata nel contesto della presente verifica successiva. La raccomandazione è stata attuata. Rimangono da affrontare alcune sfide, in particolare per quanto riguarda la piena indipendenza dell'MAA e il completamento delle ordinanze di esecuzione. Tuttavia, le questioni fondamentali sollevate nella raccomandazione sono state affrontate. Le basi giuridiche, le strutture e i processi creati costituiscono una base importante per la collaborazione civile e militare nel settore dell'aviazione. Le organizzazioni coinvolte hanno riconosciuto il potenziale di ottimizzazione ed è ora necessario che ne promuovano lo sviluppo in maniera coordinata.

Ora in vigore le basi giuridiche per l'autorità per l'aviazione militare

L'MAA si è affermata come autorità di regolazione e vigilanza nel settore dell'aviazione militare e a duplice utilizzo. Le basi giuridiche necessarie sono in vigore dal 2023. L'autorità elaborerà tempestivamente ordinanze d'esecuzione che costituiranno le basi per la sua attività di vigilanza. Le regolamentazioni dettagliate rafforzano l'autorevolezza dell'MAA e facilitano la comprensione dei requisiti da parte dei soggetti sottoposti a vigilanza. La collaborazione e il coordinamento tra l'MAA e l'Ufficio federale dell'aviazione civile sono regolamentati e

⁵ «Fusione del controllo del traffico aereo civile e militare. Attuazione e bilanci» (PA 15388), disponibile sulla pagina Internet del CDF.

⁶ «Attuazione di una raccomandazione importante: fusione del controllo del traffico aereo civile e militare» (PA 20451), disponibile sulla pagina Internet del CDF.

funzionano. Le due autorità responsabili dell'aviazione coordinano il controllo del traffico aereo civile e militare all'interno di organi congiunti.

Poiché all'interno della gerarchia dell'esercito, l'MMA rischia di non avere piena autonomia operativa: le autorità sovraordinate possono indebolirla attraverso decisioni in materia di personale, pregiudicandone l'autorevolezza. Occorre ancora assicurare l'indipendenza necessaria.

Chiarita la procedura di autorizzazione per l'utilizzo congiunto

Inizialmente, l'utilizzo congiunto dell'infrastruttura dell'aviazione militare ha rappresentato una sfida importante per le parti coinvolte. La mancanza di chiarezza nella definizione delle competenze, la ripartizione dei costi e la difficile conciliazione dei requisiti dei sistemi di controllo del traffico aereo civile e militare hanno comportato costi aggiuntivi e ritardi. Le procedure di autorizzazione sono ora definite più chiaramente. Le autorità responsabili dell'aviazione sono coinvolte sin dalle prime fasi di un progetto e definiscono tempestivamente i requisiti di sicurezza. In questo modo, i costi e la loro ripartizione vengono chiariti fin dall'inizio. Nei progetti più recenti, le procedure tra attori civili e militari sono notevolmente migliorate.

L'aviazione civile e l'aviazione militare cercano sempre più sinergie e un utilizzo comune delle risorse. La strategia dell'UFAC per la riorganizzazione dello spazio aereo svizzero (AVISTRAT-CH) e l'iniziativa «System Schweiz», una dichiarazione d'intenti tra le Forze aeree svizzere e la società per il controllo del traffico aereo Skyguide, mirano a sfruttare in modo ottimale il potenziale dell'aviazione e affrontano sfide fondamentali come lo sfruttamento delle sinergie e l'aumento dell'efficienza economica. Questo quadro di cooperazione getta le basi per futuri miglioramenti ed è in linea con la raccomandazione della CDF oggetto della verifica.

AUDIT

Follow-up audit on the implementation of a key recommendation: merging of civil and military air traffic control

Federal Department of the Environment, Transport, Energy and Communications, and Federal Department of Defence, Civil Protection and Sport

KEY FACTS

The Swiss Federal Audit Office (SFAO) has carried out a follow-up audit at the General Secretariat of the Federal Department of the Environment, Transport, Energy and Communications (GS-DETEC) and the General Secretariat of the Federal Department of Defence, Civil Protection and Sport (GS-DDPS) on the implementation of a key recommendation from 2017, which was a top priority-level recommendation (Prio A).

In its 2017 audit "Merging of civil and military air traffic control, Implementation and review"⁷, the SFAO identified that Project HELCO was only a vision whose feasibility had not been thoroughly examined, in particular from a technical perspective, and regarding system compatibility. The desired efficiency gains were not achieved. A key weakness of the project was the inability to set up a common regulatory body. The SFAO identified differences of opinion between the civil and military authorities while implementing guidelines. This was particularly apparent in the civil use of military equipment. Clarification of the governance issues and resolution of the outstanding issues related to Project HELCO were called for in a recommendation. In the 2021 follow-up audit, the SFAO drew a mixed conclusion.⁸ The SFAO called on the federal authorities to improve cooperation on technical matters, data exchange and the approval of military equipment for civil purposes, and to set up the Military Aviation Authority (MAA).

As part of this follow-up, the implementation of the recommendation was audited once again. The recommendation has now been implemented. Challenges continue to exist, in particular regarding the complete independence of the MAA and the finalisation of implementation ordinances, but the key issues of the recommendation have been addressed. The legal basis that has been created, along with the structures and processes, form an important foundation for civil-military cooperation in aviation. The organisations involved have recognised the potential for future optimisations and now need to drive these forward together.

The legal basis for the Military Aviation Authority is now in force

The MAA has established itself as a regulator and supervisory body in military and dual-use aviation. The legal basis required for this has been in force since 2023. The authority will shortly be drawing up implementing regulations, which will form the basis for its supervision. The detailed regulations strengthen the MAA's enforcement power and make it easier for entities under supervision to understand their requirements. The cooperation and coordination between the MAA and the Federal Office of Civil Aviation (FOCA) is regulated and working well. The two aviation authorities coordinate civil and military air traffic control in joint committees.

The MAA is part of the army's hierarchy. This carries the risk of not being able to act completely independently. Superior authorities can weaken the group through personnel decisions and impair its enforcement power. The necessary independence still needs to be ensured.

⁷ "Merging of civil and military air traffic control, Implementation and review" (audit mandate 15388), available on the SFAO website

⁸ "Implementation of a key recommendation: merging of civil and military air traffic control" (audit mandate 20451), available on the SFAO website

Approval procedure for shared use has been better defined

Shared civil use of military aviation infrastructure posed a great challenge for those involved at the start. Unclear responsibilities, cost allocation and the difficult-to-reconcile requirements for civil and military air traffic control systems led to additional costs and delays. However, the approval procedures are now better defined. The aviation authorities become involved early and define the safety requirements in good time at the start of a project. This clarifies the costs and how they will be divided from the outset. In recent projects, the processes between civil and military operators have improved significantly.

The civil and military aviation industries are increasingly seeking synergies and joint use of resources. FOCA's strategy for redesigning Swiss airspace (AVISTRAT-CH) and the "System Schweiz" initiative are pursuing the goal to optimally exploit aviation's potential and address key challenges such as the utilisation of synergies and increasing economic efficiency. "System Schweiz" is a declaration of intent between the Swiss Air Force and the air traffic control organisation Skyguide. This cooperation framework lays the foundation for future improvements and is in line with the SFAO's revised recommendation.

GENERELLE STELLUNGNAHME DES EIDGENÖSSISCHES DEPARTEMENTS FÜR UMWELT, VERKEHR, ENERGIE UND KOMMUNIKATION

Das GS-UVEK verzichtet auf eine generelle Stellungnahme.

GENERELLE STELLUNGNAHME DES EIDGENÖSSISCHES DEPARTEMENTS FÜR VERTEIDIGUNG, BEVÖLKE- RUNGSSCHUTZ UND SPORT

Das GS-VBS verzichtet auf eine generelle Stellungnahme.

1 AUFTRAG UND VORGEHEN

1.1 Ausgangslage

Die Eidgenössische Finanzkontrolle (EFK) hat 2017 beim Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) und dem Eidgenössischen Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS), die Zusammenlegung der militärischen und zivilen Flugsicherung untersucht. Die Prüfung «Zusammenlegung der zivilen und militärischen Flugsicherung, Umsetzung und Fazit»⁹ fokussierte sich auf die Umsetzung und die Bilanz des Projekts zur Integration der zivilen und militärischen Flugsicherung (HELCO). HELCO zielte darauf ab, die zivilen und militärischen Flugsicherungsdienste beim zivilen Anbieter Skyguide zu integrieren, um eine flexiblere Luftraumnutzung und bessere Regulierungsintegration zu ermöglichen. Die EFK stellte fest, dass HELCO eher einer Vision als einem konkreten Projekt entsprach. Es fehlten u. a. vertiefte Überlegungen zur technischen Machbarkeit und Systemkompatibilität. Die prognostizierten Effizienzgewinne blieben aus. Hauptkritikpunkt war die nicht realisierte gemeinsame Regulierungsinstanz. Die EFK empfahl daher, die Governance und die offenen Punkte des HELCO-Projekts zu klären. Es handelt sich dabei um eine Empfehlung der höchsten Wichtigkeitsstufe (Prio A).

HELCO wurde am 24. Oktober 2018 durch die Generalsekretäre des UVEK und des VBS formell abgeschlossen. Im Rahmen dieses Abschlusses wurden verschiedene Verbesserungs- und Weiterentwicklungsaktivitäten identifiziert. Das Mandat des Gremiums "Air Navigation Services Regulation Group (ARG)" zur gemeinsamen Regulierung der Flugsicherungsdienste sollte überprüft und gegebenenfalls angepasst werden. Darüber hinaus sollte die militärische Aufsichtsfunktion gestärkt und die Militärluftfahrtbehörde (MAA) im zivil-militärischen Aufsichtsprozess etabliert werden. Die Verankerung der MAA sollte durch eine Revision des Militärgesetzes (MG) erfolgen.

Die Nachprüfung «Umsetzung einer wesentlichen Empfehlung: Zusammenlegung der zivilen und militärischen Flugsicherung»¹⁰ fand 2020/2021 statt. Sie untersuchte die seit 2017 ergriffenen Massnahmen und initiierten Entwicklungen. Die EFK analysierten Fortschritte bei der Governance, den Folgeaktivitäten nach dem Projektabschluss von HELCO und der Zusammenarbeit zwischen den Behörden. Sie bewertete die Mechanismen zur Lösung von Divergenzen und die Regeln für die zivile Nutzung militärischer Ausrüstung. Die Nachprüfung ergab eine teilweise Umsetzung der Empfehlung. Es wurden gesetzliche Anpassungen eingeleitet und die MAA gegründet. Diese Initiativen waren zum Zeitpunkt der Prüfung jedoch noch nicht abgeschlossen. Technische Synergien und der Datenaustausch blieben ebenfalls verbesserungswürdig. Die EFK Empfehlung blieb weiterhin offen.

Die vorliegende Nachprüfung baut auf diesen Erkenntnissen auf und untersucht den aktuellen Umsetzungsstand bzw. die Entwicklung seit 2021. Sie konzentriert sich insbesondere auf die gesetzlichen Grundlagen und Governance, welche das Zusammenspiel der Luftfahrtbehörden MAA und Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) regeln. Zudem wurden die Modalitäten und Zusammenarbeit bei der Bewilligung für die gemischte Nutzung von Luftfahrt-Infrastruktur untersucht. Der Fortschritt in der Nutzung von gemeinsamer Technologie und im Datenaustausch waren ebenfalls Gegenstand der Prüfung.

1.2 Prüfungsziel und -fragen

Ziel der Prüfung ist es, zu beurteilen, ob die vom UVEK und VBS als umgesetzt gemeldete Empfehlung korrekt und angemessen umgesetzt wurde.

⁹ «Zusammenlegung der zivilen und militärischen Flugsicherung, Umsetzung und Fazit» (PA 15388), abrufbar auf der Website der EFK.

¹⁰ «Umsetzung einer wesentlichen Empfehlung: Zusammenlegung der zivilen und militärischen Flugsicherung» (PA 20451) abrufbar auf der Website der EFK.

1.3 Prüfungsumfang und -grundsätze

Die Prüfung wurde von Christoph Leupin und Gregory Ryan vom 20. Januar 2025 bis 19. Februar 2025 unter der Federführung von Laurent Crémieux durchgeführt. Die Prüfung erfolgte aufgrund von Umsetzungsmeldungen des UVEK und des VBS. Es wurden Interviews mit den bei UVEK und VBS für die Umsetzung der Empfehlungen verantwortlichen Personen geführt und Dokumente geprüft. Der vorliegende Bericht berücksichtigt nicht die weitere Entwicklung nach der Prüfungsdurchführung.

1.4 Unterlagen und Auskunftserteilung

Die notwendigen Auskünfte wurden der EFK von allen beteiligten Stellen umfassend und zuvorkommend erteilt. Die gewünschten Unterlagen standen dem Prüfteam vollumfänglich zur Verfügung.

1.5 Schlussbesprechung

Die Schlussbesprechung fand am 1. April 2025 statt. Teilgenommen haben seitens GS-UVEK verantwortlicher Referent, seitens BAZL Leiter Standardisierung und Sanktionswesen, seitens ASTAB Chef Military Aviation Authority, Chef Lufttüchtigkeitsbehörde, Chef ATM und Infrabehörde und seitens LW Chef A3/5 USC Operationen/Planung.

Seitens EFK: Federführender, Mandatsleiter, Revisionsleiter, Revisionsteam.

Die EFK dankt für die gewährte Unterstützung.

EIDGENÖSSISCHE FINANZKONTROLLE

2 RESULTATE DER NACHPRÜFUNG

Empfehlung 15388.001 (Prio A): Die EFK empfiehlt dem UVEK und dem VBS, die Governance-Fragen im Zusammenhang mit dem HELCO-Projekt zu klären und das Ende des Projekts zu planen, indem sie aufzeigt, welche Ziele noch erreicht werden können und auf welche verzichtet werden muss. Die Lehren aus den noch offenen Punkten sollten unter Berücksichtigung der aktuellen strategischen Ausrichtung gezogen werden. Die föderalen Selbstverwaltungen müssen insbesondere Entscheidungsmechanismen finden, um Differenzen bei der Regulierung zu lösen. Dies soll die Mitbenutzung von Militärflugplätzen erleichtern.

2.1 Anpassung der gesetzlichen Grundlagen ist erfolgt, die Unabhängigkeit und Durchsetzungskraft der Militärluftfahrtbehörde ist zu forcieren

Die MAA ist die unabhängige Organisation für die Regulation und Aufsicht in der Militärluftfahrt. Durch Koordination mit dem BAZL schafft sie den Rahmen, in dem sich die Luftwaffe (LW) und andere staatliche Akteure der Militärluftfahrt so frei, effizient und sicher wie möglich entwickeln können. Sie konzentriert sich auf die behördliche Regulation und Aufsicht zur Gewährleistung der Sicherheit der Militärluftfahrt. Sie koordiniert die Bedürfnisse der Anspruchsgruppen, treibt strategische Entwicklungsthemen des militärischen Luftfahrtsystems voran und fördert die Sicherheitskultur. Zudem berät und unterstützt sie die LW in div. Themenbereichen.

Die MAA ist seit dem 1. August 2023 durch Anpassungen des Luftfahrtgesetzes (LFG) und durch die am 1. November 2023 geschaffene Verordnung über die Militärluftfahrt (MLFV) endgültig gesetzlich verankert. Sie ist eine junge Behörde. Sie kann sich nicht im gleichen Mass auf internationale Richtlinien und Normen beziehen wie dies in der zivilen Luftfahrt möglich ist. Zum Zeitpunkt der Prüfung ist sie nebst den operativen Arbeiten noch damit beschäftigt, Richtlinien und detailliertere Vorgaben in Form von Ausführungsverordnungen zu erarbeiten und damit Ihren Aufsichtsbereich besser zu regulieren. Diese Vorgaben beinhalten Normen, Prozesse und Entscheidungsgrundlagen. Sie helfen den Beaufsichtigten und geben Ihnen mehr Rechtssicherheit, da die Anforderungen und Bewilligungsverfahren der MAA transparent definiert und dokumentiert sind. Aufgrund knapper Ressourcen wird die vollständige Umsetzung noch Zeit bis 2026 in Anspruch nehmen.

Bis Ende 2023 standen der Behörde 35 Mitarbeitende zur Verfügung. Ein Teil davon waren Angestellte der armasuisse und nur in Teilzeit für die MAA tätig. Heute sind alle 25 Mitarbeitenden direkt im Armee-stab (ASTAB) angestellt. Seit Januar 2019 ist die MAA dem ASTAB zugeordnet, darum wird immer wieder kritisch hinterfragt, in wie weit ihre Unabhängigkeit sichergestellt ist. Die Subkommission EDA/VBS der Geschäftsprüfungskommission des Nationalrats hat im November 2023 diesbezüglich Fragen an die Departementsvorsteherin des VBS gerichtet. In ihrer Antwort betonte sie, dass die Unterstellung rein administrativer Natur sei und die Behörde in ihrer Aufgabenerfüllung weisungsunabhängig agiere. Die Unabhängigkeit ist nicht schriftlich geregelt. Im Rahmen der Prüfung haben verschiedene Befragte auf die Risiken einer Einordnung der MAA in die militärische Hierarchie hingewiesen.

Die Kooperation zwischen MAA und BAZL wurde bis Inkrafttreten der MLFV durch eine Zusammenarbeitsvereinbarung geregelt. Neu schreibt Artikel 7 der MLFV eine Koordinationspflicht zwischen den beiden Behörden bei zivil und militärisch genutzten Bauten, Anlagen und Flugsicherungsdiensten sowie bei der Nutzung ziviler Flugbetriebe zu Gunsten der Militärluftfahrt fest. Da sich die Vereinbarung als detailliertere Beschreibung der Koordination bewährt hat, haben die Ämter beschlossen, diese neu auszuarbeiten. Eines der wichtigsten Werkzeuge in der Koordination und Harmonisierung der zivilen und militärischen Luftfahrtaufsicht ist weiterhin die Air Navigation Services Regulation Group. Das Mandat hierzu wurde 2023 angepasst und das Gremium rapportiert nun an den Direktor BAZL und den Chef MAA (vormals an

den Kommandanten der Luftwaffe). Sie ist paritätisch besetzt und sorgt für eine ausgewogene Berücksichtigung der Interessen beider Aufsichtsbehörden.

Schon im Bericht zur ersten Nachprüfung wurde ein enger Informationsaustausch und gute Zusammenarbeit zwischen dem BAZL und der MAA festgestellt. Dies hat sich in den letzten Jahren weiter gefestigt. Die formellen Grundlagen, die guten persönlichen Beziehungen und das Engagement der Beteiligten haben massgeblich zur nachhaltigen Etablierung der Zusammenarbeit beigetragen. Parallel dazu arbeiten beide Behörden kontinuierlich daran, die Grundlagen weiter zu verbessern und die Zusammenarbeit langfristig zu sichern.

BEURTEILUNG

Seit der letzten Nachprüfung durch die EFK wurden die gesetzlichen Grundlagen für die Militärluftfahrtbehörde geschaffen. Die Zusammenarbeit zwischen der MAA und dem BAZL ist gesetzlich geregelt und auch in Vereinbarungen detailliert beschrieben. Neu übernehmen die zwei Behörden zusammen die Verantwortung in der Air Navigation Services Regulation Group. Damit liegt dieses wichtige Instrument in den Händen der passenden Organisationen.

Mit der anstehenden Verabschiedung der Ausführungsverordnungen schliesst die MAA ihre Aufbauphase ab. Diese Vorgaben dienen als Grundlage für die Aufsichtstätigkeiten und helfen den Beaufsichtigten, die Bewilligungsverfahren besser zu verstehen. Die Behörde zeigt ihr Engagement und Interesse für die rasche in Kraftsetzung dieser Verordnungen.

Die Eingliederung der MAA in die Hierarchie der Armee kann ihre Unabhängigkeit und Durchsetzungskraft als Aufsichtsorgan beeinträchtigen. Vorgesetzte Stellen können durch Personalentscheide erheblichen Einfluss auf die MAA ausüben und das Rotationsprinzip in der Armee birgt das Risiko von Interessenkonflikten. Angehörige der MAA können ohne ihre Zustimmung in eine Einheit versetzt werden, die von der MAA beaufsichtigt wird. Um dieses Risiko zu mindern, ist eine präzise Festlegung der Unabhängigkeit der Militärluftfahrtbehörde erforderlich. Ebenso muss der Prozess zur personellen Besetzung von MAA-Funktionen klarer geregelt werden.

2.2 Bewilligungsverfahren von gemischt genutzter Infrastruktur wurden verbessert

In der ersten Nachprüfung wurde bereits festgestellt, dass Kriterien für gemeinsam genutzte Flugplätze definiert sind. Es wurden jedoch damals Defizite in der Zusammenlegung der zivilen und militärischen Flugsicherung identifiziert. Dies zeigte sich explizit in den Projekten MALS Plus (Militärisches Anflugleitsystem) und FBS 20 (Flugfunk-Bodensystem 2020). Beide Vorhaben verdeutlichten strukturelle Herausforderungen bei der Harmonisierung ziviler und militärischer Bewilligungen und Sicherheitsstandards. Diese Mängel führten zu Komplikationen, Verzögerungen und Diskussionen über die Kostenaufteilung. Die Probleme konnten inzwischen behoben werden. MALS Plus wurde 2023 erfolgreich auf dem Flugplatz Payerne auch für zivile Nutzung freigegeben. Im Rahmen der Projektschlussbeurteilung zu MALS PLUS wurden die Herausforderungen reflektiert. In zukünftigen Projekten sind alle Anforderungen rechtzeitig zu definieren. Bei langfristigen Projekten sollen Änderungen in den Regulierungen, wie z. B. Anpassungen der Sicherheitsvorgaben in der zivilen Luftfahrt, mitberücksichtigt werden.

Durch eine frühzeitige Identifikation der Erfordernisse werden nun die Kostenfragen frühzeitig geklärt und Verteuerungen durch späte Anpassungen vermieden. Solche Erkenntnisse aus den Projekten haben zu einer Sensibilisierung für die Thematik der militärisch-zivilen Doppelnutzung geführt. Eine fundierte Abwägung zwischen militärischer Aufgabenerfüllung und ziviler Nutzung wird angestrebt. Als weitere Folge wurde die MAA als Kontrollpunkt auf der sogenannten V-Card aufgenommen. Die V-Card dient als Prüfliste zur frühzeitigen Einbindung aller relevanten Stakeholder bei militärischen Beschaffungsprojekten. So kann die Aufsichtsstelle zusammen mit allen Anspruchsgruppen frühzeitig in einem Projekt Ihre sicherheitsbezogenen Anforderungen formulieren. Für die MAA ist es wichtig, sich im VBS als fester Bestandteil zu etablieren und frühzeitig in Änderungen und Beschaffungsprojekte eingebunden zu werden.

Die militärisch-zivile Doppelnutzung von Aviatik-Infrastruktur fordert Service- und Betriebsanbieter wie Skyguide, die Logistikkbasis der Armee (LBA) und das Kommando Cyber¹¹. Um eine zivile Bewilligung zu erhalten, müssen auch Sicherheitsanforderungen an beteiligte Services, wie zum Beispiel die IT-Infrastruktur und die Netzwerke, erfüllt sein. Dabei ist keine volle Konformität zu den zivilen Vorgaben verlangt, sondern lediglich ein hierzu ebenbürtiges Sicherheitsniveau. So erwies sich etwa die Ausbildung des technischen Personals bei Kommando Cyber und LBA hinsichtlich militärischer Kommunikations- und Radar-dienstleistungen durch FBS 20 und MALS Plus ASR¹² für die Flugsicherung als unzureichend. Um die Lücken gegenüber einem ebenbürtigen Sicherheitsniveau in der Ausbildung des technischen Personals zu identifizieren, dient eine Konformitätsmatrix. Aus dieser wird derzeit ein Ausbildungssyllabus für das Personal abgeleitet, welcher von MAA und BAZL zu bewilligen sein wird.

Q BEURTEILUNG

Die zivile Mitnutzung militärischer Infrastruktur der Luftfahrt und die daraus resultierenden Anforderungen an eine Bewilligung haben die Beteiligten anfangs stark gefordert. Die Organisationen haben Ihre Lehren daraus gezogen und werden in Projekten allfällige Anforderungen für zivile Freigaben frühzeitig festlegen. Die Etablierung der MAA als wichtiger Entscheidungsträger in militärischen Luftfahrtprojekten ist vollzogen, ihr rechtzeitiger Einbezug ist unumgänglich. Die V-Card ist ein nützliches Instrument, um dies sicherzustellen. Insgesamt sind die Modalitäten der Zusammenarbeit und die Regeln für die gemischte Nutzung von Infrastruktur besser geregelt. Mit der Definition aller Anforderungen, inklusive derjenigen für eine zivile Bewilligung, kann eine Kosten-Nutzen-Analyse zu Beginn des Projektes erfolgen. Basierend darauf können Kosten frühzeitig aufgeschlüsselt werden oder – falls die Kosten zu hoch sind – kann auf eine Doppelnutzung verzichtet werden. Überraschungen und das Risiko von späten zusätzlichen Kosten im Projekt werden damit reduziert. Durch die enge Zusammenarbeit der zwei Luftaufsichtsbehörden wird eine effiziente Bewilligung von gemischt genutzten Infrastrukturen sichergestellt.

2.3 Synergien und gemeinsame Nutzung von Daten und Infrastruktur werden angestrebt

Die technischen Synergien und der Datenaustausch zwischen militärischer und ziviler Luftfahrtorganisationen haben sich in den letzten Jahren verbessert. Im Rahmen der strategischen Initiative AVISTRAT-CH¹³, werden mehrere gemeinsame Projekte umgesetzt. Low Flight Network (LFN) ist ebenfalls ein Beispiel hierfür. Das Projekt ermöglicht einen gemeinsamen Flugkorridor für zivile und militärische Einsätze, insbesondere für Rettungsflüge.

Ein wichtiger Schritt geschieht in der Konsolidierung und Vernetzung von Radardaten zu einheitlichen Luftlagebildern aus zivilen und militärischen Quellen. Dies ist speziell bei gemischt genutzten Flugplätzen wie Payerne unerlässlich und wird dort so genutzt. Es wird auch evaluiert, in wie weit es möglich ist, einen der wichtigen zivilen Radaranlagen von Skyguide bei Zürich nicht zu ersetzen, sondern stattdessen die Daten eines militärischen Radars zu integrieren. Dieses Vorhaben stellt hohe zusätzliche Anforderungen an die militärischen Betreiber der Radaranlage, da diese für die zivile Nutzung zugelassen werden muss (siehe Kapitel 2.2). Es ist somit für die Beteiligten noch nicht klar, ob diese Zusammenlegung sinnvoll ist, dazu wird eine gesamtheitliche Betrachtung hinsichtlich der Anforderungen und Kosten benötigt.

Im Juni 2023 unterzeichneten die LW und Skyguide die Absichtserklärung «System Schweiz». Diese zielt darauf ab, die Souveränität und Sicherheit des Luftraums zu gewährleisten, die Effizienz zu steigern und die Zusammenarbeit zwischen allen relevanten Partnern zu fördern, um Synergien konsequent zu nutzen.

¹¹ Das Kommando Cyber ist die Nachfolgeorganisation der Führungsunterstützungsbasis, welche im Bericht PA20451 erwähnt wird.

¹² Airport Surveillance Radar (ASR).

¹³ AVISTRAT-CH ist ein vom BAZL geleitetes Programm zur Neugestaltung des Schweizer Luftraums und der Aviatik-Infrastruktur.

Mit dieser Absichtserklärung soll auch erreicht werden, was das Koordinationsgremium KOFLUSYS¹⁴ nicht schaffte: Synergien in der Beschaffung systematisch zu fördern und zu koordinieren. Zur Umsetzung dieser Ziele sind mehrere wichtige Schritte erforderlich. Dazu gehört die Etablierung einer sicheren und umfassenden datenzentrierten Architektur, die auf digitalen Grundlagen wie Vernetzung, Aggregation und Automatisierung zwischen allen Partnern basiert. Zudem sollten gleichwertige Systeme der Partner als Backupsysteme bei zukünftigen Investitionen eingesetzt werden, insbesondere in Bereichen wie Flugfunk, Netzwerken und Rechenzentren. Obwohl «System Schweiz» primär auf die Erfüllung der Aufgaben der LW ausgerichtet ist, zielt es dennoch darauf ab, eine komplementäre Aufgabenteilung zwischen den verschiedenen militärischen und zivilen Partnern zu erreichen und damit Synergien zu nutzen, was auch der zivilen Luftfahrt zugutekommen soll. Bis dann bleibt KOFLUSYS laut Meinung der Befragten ein wichtiges Forum im Informationsaustausch zwischen LW, Skyguide, BAZL, ASTAB und MAA.

BEURTEILUNG

Die Synergien und gemeinsame Nutzung von Ressourcen zwischen militärischer und ziviler Luftfahrt werden, wo es sinnvoll ist, zunehmend realisiert. AVISTRAT-CH und «System Schweiz» sind wichtige Bestrebungen um das gemeinsame Potential in der Schweizer Luftfahrt besser auszunutzen und die anstehenden Herausforderungen wie flexible Luftraumnutzung und Kostenoptimierung anzugehen. «System Schweiz» ist bis anhin nur eine Absichtserklärung und sollte möglichst rasch vorangetrieben werden. Eine Beurteilung der konkreten Massnahmen und Fortschritte ist zum aktuellen Zeitpunkt nicht möglich. Die eingeleiteten Schritte gehen jedoch in eine gute Richtung. Ein Austausch und Koordination zwischen AVISTRAT-CH und «System Schweiz» sollte frühzeitig erfolgen.

2.4 Fazit: Die Kernanliegen der EFK-Empfehlung sind umgesetzt

Seit der ersten Nachprüfung wurden die wesentlichen Lücken geschlossen. Die gesetzlichen Grundlagen für die MAA sind inzwischen in Kraft und die Behörde ist operativ tätig. Auch die Zusammenarbeit mit dem BAZL wurde etabliert. Die Bewilligungsverfahren für gemeinsam genutzte Aviatik-Infrastruktur sind klarer definiert und werden bereits zu Beginn von Beschaffungsprojekten berücksichtigt, was eine bessere Kostentransparenz ermöglicht. Alle beteiligten Organisationen erkennen weiteres Optimierungspotential und streben eine bessere Nutzung von Synergien an. Dazu bestehen Initiativen wie AVISTRAT-CH und «System Schweiz». Damit wurden die Kernanliegen der EFK-Empfehlung umgesetzt.

Offen bleiben aus Sicht der EFK Fragen zur Unabhängigkeit und Durchsetzungskraft der MAA sowie zur weiteren Entwicklung der Initiative «System Schweiz». Es bleibt zu beobachten, wie sich diese Sachverhalte (betreffen v.a. auch das VBS), bspw. im Zusammenhang mit der Beschaffung der neuen militärischen Radar Systeme, in den nächsten Jahren entwickeln.

¹⁴ Koordination der Beschaffungsplanung ziviler und militärischer Flugsicherungssysteme.

ANHANG 1 – RECHTSGRUNDLAGEN

RECHTSTEXTE

Luftfahrtgesetz (LFG) vom 21. Dezember 1948, SR 748.0

Gesetz über die Armee und die Militärverwaltung (MVG) vom 3. Februar 1995, SR 510.10

Verordnung über die Luftfahrt (Luftfahrtverordnung, LFV) vom 14. November 1973, SR 748.01

Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL) vom 23. November 1994, SR 748.131.1

Verordnung über die Wahrung der Lufthoheit (VWL) vom 23. März 2005, SR 748.111.1

Verordnung über den zivilen Flugsicherungsdienst (VZFD) vom 18. Dezember 1995, SR 748.132.1

Verordnung über die Militärluftfahrt (MLFV) vom 1. November 2023, SR 748.02

ANHANG 2 – ABKÜRZUNGEN

ARG	Air Navigation Services Regulation Group
ASTAB	Armeestab
AVISTRAT-CH	Aviation Strategy Switzerland
BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt
EFK	Eidgenössische Finanzkontrolle
FBS 20	Flugfunk-Bodensystem 2020
HELCO	Helvetia Control
KOFLUSYS	Koordination der Beschaffungsplanung ziviler und militärischer Flugsicherungssysteme, ein Koordinationsgremium
LBA	Logistikbasis der Armee
LFG	Luftfahrtgesetz
LFN	Low Flight Network
LW	Luftwaffe
MAA	Militärluftfahrtbehörde
MALS Plus	
MG	Militärgesetz
MilSOAP	Military Safety Oversight in Air Navigation Service Provision
MLFV	Verordnung über die Militärluftfahrt
REGA	Schweizerische Rettungsflugwacht
SOAP	Safety Oversight in Air Navigation Service Provision
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VBS	Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport
VIL	Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt

ANHANG 3 – ZUSAMMENSTELLUNG DER EMPFEHLUNG UND STELLUNGNAHMEN AUS DEN BE- RICHTEN EFK-15388 UND EFK-20451

E-Nr.	Thema	Beschreibung
15388.001	Empfehlung	Die EFK empfiehlt dem UVEK und dem VBS, die Governance-Fragen im Zusammenhang mit dem HELCO-Projekt zu klären und das Ende des Projekts zu planen, indem sie aufzeigt, welche Ziele noch erreicht werden können und auf welche verzichtet werden muss. Die Lehren aus den noch offenen Punkten sollten unter Berücksichtigung der aktuellen strategischen Ausrichtung gezogen werden. Die föderalen Selbstverwaltungen müssen insbesondere Entscheidungsmechanismen finden, um Differenzen bei der Regulierung zu lösen. Dies soll die Mitbenutzung von Militärflugplätzen erleichtern.
	Stellungnahme aus Bericht 15388	Das VBS und das UVEK bedanken sich für den Bericht vom 27. Januar 2017 zur Fusion der zivilen und militärischen Flugsicherung. Das Thema wird im Bericht umfassend und gründlich abgehandelt. Wir nehmen Kenntnis von den Schlussfolgerungen und von der Empfehlung der EFK.
	Stellungnahme aus Nachprüfungsbericht 20451	Das VBS und das UVEK bedanken sich für den Bericht vom 14. März 2022 zur Fusion der zivilen und militärischen Flugsicherung. VBS und UVEK halten fest, dass der Generalsekretär des UVEK und die Generalsekretärin des VBS das Projekt HELCO am 24. Oktober 2018 formell beendet haben und nehmen Kenntnis von den Schlussfolgerungen der EFK.
	Priorität	Prio 1, A
	Umsetzungsstand	Die Empfehlung ist umgesetzt.