

EINSCHREIBEN

Ministerium für Infrastruktur und Justiz
Postfach 684
FL-9490 Vaduz

Freiburg, den 9. Juli 2022

Valair AG – Stellungnahme zum Vernehmlassungsbericht der Regierung betreffend die Totalrevision des Gesetzes über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG) - Anträge

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ich informiere Sie, dass ich die Interessen der Firma Valair AG, Helikopterbetreiberin mit Sitz auf dem Heliport Balzers, im Rahmen des oben erwähnten Vernehmlassungsverfahrens vertrete.

Anbei finden Sie meine Vollmacht zu diesen Zwecken.

Wie Sie wissen, findet dieses Konsultationsverfahren statt, während meine Klientschaft gleichzeitig an einem laufenden Verwaltungsverfahren (Nr. 364/2022-633) Partei ist, an dem ABI, AHR sowie die Regierung beteiligt sind, nachdem ABI am 15. Februar 2022 entschieden hatte, meiner Klientschaft keine Betriebsbewilligung für den kommerziellen Betrieb von Flächenflugzeugen zu erteilen. Meine Klientschaft legte am 3. März 2022 über meinen Kollegen Dominik Schatzmann Beschwerde gegen diese Entscheidung ein.

Die beiden Verfahren laufen nicht nur parallel, sondern überschneiden sich auch, da der Entwurf zur Totalrevision des Luftfahrtgesetzes in Art. 7 Abs. 3 vorsieht, dass eine solche Bewilligung künftig nicht mehr an liechtensteinische kommerzielle Betreiber erteilt werden kann, da es in Liechtenstein keine Landepiste gibt, auf der sie Flugzeuge betreiben können.

Angesichts dieser Konstellation und der Tatsache, dass meine Klientschaft als liechtensteinische Gesellschaft, die kommerziell Hubschrauber betreibt, in mehrfacher Hinsicht direkt von dem neuen Gesetzesentwurf betroffen und beeinträchtigt ist, frage ich mich zunächst, aus welchem Grund ihr der Bericht über den Entwurf der Gesetzesrevision nicht direkt von Ihrer Regierung als Partei des Vernehmlassungsverfahrens zugestellt wurde.

BERN

Länggassstr. 7
CH-3012 Bern

Tel: +41 31 318 30 00
Fax: +41 31 318 30 01

FRIBOURG

Rte du Jura 37B/CP 304
CH-1700 Fribourg

Tel: +41 26 322 70 70
Fax: +41 31 318 30 01

office@renz-partners.ch
www.renz-partners.ch

Während diese Frage offen bleiben kann, weil meine Klientschaft in der Zwischenzeit aus einer anderen Quelle von der Veröffentlichung des Vernehmlassungsberichts erfahren hat, sind die Tatsachen, die nicht unbeantwortet bleiben können, diejenigen, die meine Klientschaft sowie andere Mandanten des Unterzeichnenden feststellen konnten, als sie diesen Bericht und den Gesetzesentwurf gelesen und sich dann mit einem ganzen Hintergrund dieses Gesetzesentwurfs befasst haben, der in dem genannten Bericht geschwiegen wird. Tatsachen, die strafrechtlich und disziplinarrechtlich relevant sein könnten, über die die schweizerischen und liechtensteinischen Behörden, die ab dem 5. Mai 2022 mehrfach darauf angesprochen wurden, aber offenbar auch heute noch schweigen wollen.

Diese Fakten sollen hier nur kurz zusammengefasst werden, da sie in den vergangenen zwei Monaten bereits ausführlich Ihrem Ministerium und anschliessend der Regierung vorgelegt wurden. Sie lauten wie folgt:

- 1) Aus dem Gesetzesentwurf und der Analyse der derzeit geltenden liechtensteinischen und schweizerischen Gesetzgebung geht zunächst hervor, dass sich das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) in den letzten Jahren unrechtmässig Kompetenzen angeeignet hat, die ausschliesslich in die Zuständigkeit der liechtensteinischen Behörden fallen, insbesondere im Bereich des Verwaltungsstrafrechts und bei der Festlegung von Lärmhöchstgrenzen auf Flugplätzen. So hat das BAZL eine Reihe von Verfahren bearbeitet, ohne dafür zuständig zu sein, beziehungsweise hat es sich innerhalb laufender Verfahren unrechtmässig Rechte angeeignet. In Artikel 7 Absatz 2 Buchstaben o) und g) des Entwurfs des neuen Gesetzes ist vorgesehen, dass diese Kompetenzen neu dem BAZL zugewiesen werden.
- 2) Aus dem Gesetzesentwurf geht auch hervor, dass das Gesetz in Artikel 22 eine rückwirkende Anwendung des neuen Rechts auf alle laufenden Verfahren vorsieht.
- 3) Aus Artikel 23 des Gesetzesentwurfs geht schliesslich hervor, dass das BAZL von Ihrer Regierung eine angemessene Entschädigung für seine erhöhte Arbeitsbelastung in den letzten drei Jahren verlangen kann.

Wie ich Ihrem Ministerium und Ihrer Regierung im Zusammenhang mit dem Fall eines meiner anderen Mandanten erläutert habe, ist es jedoch offensichtlich, dass diese neuen Bestimmungen darauf abzielen, dem BAZL zu ermöglichen, seine Machenschaften reinzuwaschen und seine Fehler in den oben genannten Fällen durch einen Taschenspielertrick aufzuholen, der wahrscheinlich den liechtensteinischen Behörden aufgezwungen wurde, die selbst zugeben, von den Leistungen des BAZL im Bereich der Luftfahrt abhängig zu sein.

Und es scheint ebenso offensichtlich, dass das BAZL von Komplizenschaften innerhalb Ihrer Behörden profitiert hat, denn der Vernehmlassungsbericht verschweigt diesen Hintergrund vollständig, sowohl was die (praktische und rechtliche) Notwendigkeit als auch die (rechtliche und politische) Relevanz betrifft, dem BAZL in Zukunft die neuen Kompetenzen in Artikel 7 Absatz 2 Buchstaben o) und g) des Entwurfs des neuen Gesetzes zuzuweisen, in Bezug auf die (praktischen und rechtlichen) Gründe, warum das neue Recht rückwirkend auf laufende Verfahren angewendet werden sollte, in Bezug auf die Einzelheiten der erhöhten Arbeitsbelastung des BAZL in den letzten drei Jahren und in Bezug auf die Gründe, warum die Bürger Liechtensteins die oben genannten Machenschaften des BAZL finanzieren sollten.

Diese Machenschaften des BAZL und gewisser Personen in Ihren Behörden könnten auch meine Klientschaft treffen, da die Rückwirkung des neuen Rechts dazu führen würde, dass ihr Antrag auf Ausweitung ihrer Betriebsbewilligung auf Flächenflugzeuge hinfällig würde, wenn Art. 7 Abs. 3 vor Abschluss des Verfahrens zu diesem Antrag unverändert in Kraft treten würde. Diese Gefahr scheint sich angesichts der Langsamkeit, mit der Ihre zuständigen Behörden die Akte seines Antrags

bearbeiten, seit dieser vor einem Jahr eingereicht wurde, und anschliessend die Akte des laufenden Beschwerdeverfahrens zu konkretisieren.

Auch wenn es noch einige Wochen dauern wird, bis wir ihre tatsächlichen Absichten in dieser Angelegenheit verstehen können, steht fest, dass die Frage der kommerziellen Betriebsbewilligungen für liechtensteinische Unternehmen, die Flächenflugzeuge betreiben, bereits seit 2017 auf dem Tisch dieser Behörden liegt, wie der Unterzeichnende feststellen konnte, als er das Thema damals im Auftrag anderer Kunden mit ihnen erörterte.

Aus diesen damaligen Gesprächen und dem, was danach geschah, muss der Unterzeichnete heute feststellen, dass nach guten und transparenten Gesprächen, die ab Ende 2017 mit Vertretern von ABI und den Steuerbehörden über die Machbarkeit eines Projekts zur Ansiedlung neuer kommerzieller Betreiber in Vaduz stattfanden, diese Angelegenheit dann ab dem Zeitpunkt hinter einer Nebelwand verschwand, als uns ABI im Frühsommer 2018 aufforderte, die Gespräche mit dem BAZL fortzusetzen. Tatsächlich hat sich das BAZL seither damit begnügt, alle Anträge, die darauf abzielen, die Dossiers meiner anderen Mandanten voranzutreiben, ins Abseits zu stellen, und spielte Monat für Monat mit einer grossen Intransparenz, wie insbesondere die Protokolle der BAZL-ABI-Koordinationsitzungen von 2019 und 2020 belegen, die meine Klientschaft, Valair AG, von Ihren Behörden erhalten hat - nicht vom BAZL, das sich geweigert hat, sie ihr zu übermitteln, was bereits alles sagt -, Protokolle, in denen ganze Seiten geschwärzt wurden, insbesondere zu dem Thema, das uns heute interessiert. Aus dem Protokoll der Koordinationssitzung vom 7. Juni 2021 geht zudem hervor, dass zu diesem Thema sogar ein Workshop abgehalten wurde, um eine Situationsanalyse zu erstellen, die zur Bestimmung der künftigen Praxis dienen und für den Entwurf des neuen Luftfahrtgesetzes nützlich sein sollte.

Der gesamte Inhalt dieser Diskussionen wurde jedoch nie öffentlich gemacht und absichtlich nie an interessierte Parteien weitergeleitet. Schlimmer noch, wenn man die Absichten Ihrer Behörden im Entwurf des neuen Gesetzes feststellt - nämlich in Zukunft jegliche kommerzielle Tätigkeit mit Flächenflugzeugen durch liechtensteinische Unternehmen explizit zu verbieten - muss man heute zum Schluss kommen, dass seit Sommer 2018 von den betroffenen Behörden hinter verschlossenen Türen alles unternommen wurde, um die wahren Gründe für dieses geplante Verbot zu verschweigen, wobei die im Vernehmlassungsbericht vorgebrachten Argumente (fehlende Infrastruktur und Zusammenhang mit den Verkehrsrechten) nur unseriöse und unprofessionellen Ausreden sind.

Die Feststellung all dieser Tatsachen macht meine Klientschaft sprachlos, da ihr Fall heute offensichtlich Gegenstand eines Wettlaufs gegen die Zeit ist, bei dem die betroffenen Behörden auf beiden Seiten spielen, um ihr Unrecht zu verschaffen, und dies, obwohl ihr der gesamte Hintergrund dieser Angelegenheit seit der Einreichung ihres Antrags im letzten Jahr vorenthalten wird. Es ist klar, dass meine Klientschaft sich nicht so behandeln lassen wird und verlangen wird, dass die wahren Gründe, die die zuständigen Behörden dazu veranlasst haben, das Verbot in das künftige Gesetz aufzunehmen, und die Rechtmässigkeit des geplanten Verbots vollständig aufgeklärt werden. Und diese Aufklärung muss sofort erfolgen, vor einer Entscheidung über eine Beschwerde der Regierung, falls diese für meine Klientschaft negativ ausfallen sollte, und vor der Verabschiedung des endgültigen Gesetzentwurfs, um die Interessen meiner Klientschaft zu wahren, die zum Zeitpunkt der Einreichung ihrer Beschwerde am 3. März 2022 im Rahmen des Verfahrens bezüglich ihres Antrags auf Ausweitung ihrer Betriebsbewilligung auf Flächenflugzeuge keine Kenntnis von den Hintergründen des Gesetzentwurfs hatte.

Diese Aufklärung wird auf jeden Fall auch im Rahmen der Arbeiten zur Gesetzesrevision erfolgen müssen, denn es ist offensichtlich, dass die Parteien des Vernehmlassungsverfahrens sowie alle anderen potenziell an diesem Verfahren interessierten Dritten heute den gesamten Hintergrund dieser Angelegenheit nicht kennen, insbesondere die Machenschaften des BAZL und bestimmter Personen innerhalb Ihrer Behörden, wie sie oben auf Seite 2 beschrieben sind. All diese Beteiligten und

Betroffenen konnten sich nicht in voller Kenntnis der Sachlage zu den Hintergründen dieses Gesetzesentwurfs äussern, von denen ihnen einige wissentlich verschwiegen wurden.

Es liegt daher auf der Hand, dass das aktuelle Vernehmlassungsverfahren aufgehoben werden muss, da es von illegalen Machenschaften im Hintergrund geprägt ist, und dass ein neues Vernehmlassungsverfahren eingeleitet werden muss, sobald diese Machenschaften vollständig aufgeklärt sind und der Gesetzesentwurf aufgrund der Schlussfolgerungen und Konsequenzen, die aus diesen Machenschaften gezogen wurden, geändert wurde.

Aufgrund der obigen Ausführungen richtet meine Klientschaft heute folgende Anträge an Sie:

Antrag Nr. 1

Meine Klientschaft ersucht Sie, ihr eine Kopie aller Dokumente zukommen zu lassen, die zwischen 2018 und heute von den schweizerischen und liechtensteinischen Behörden erstellt und zwischen ihnen ausgetauscht wurden und die Zuständigkeitsfragen zwischen diesen Behörden sowie den Entwurf für eine Totalrevision des Luftfahrtgesetzes, insbesondere Artikel 7 Absatz 3 und Artikel 22, betreffen. Zu diesen Dokumenten sollten insbesondere die ungeschwärzten Protokolle der Koordinationsitzungen gehören, die zwischen 2018 und 2022 zwischen dem BAZL und den liechtensteinischen Behörden stattgefunden haben, sowie sämtliche Dokumente im Zusammenhang mit dem Workshop, der offensichtlich 2021 zwischen diesen Behörden abgehalten wurde, wie dies in Ziffer 5 des Protokolls der Koordinationsitzung BAZL-ABI vom 7. Juni 2021 festgehalten ist.

Antrag Nr. 2

Meine Klientschaft ersucht Sie, die folgenden Fragen zu beantworten, von denen die meisten offensichtlich nicht im Rahmen der Arbeiten analysiert wurden, die der Verabschiedung von Artikel 7 Absatz 3 des Gesetzesentwurfs vorausgingen, oder für die keine Erklärung im Vernehmlassungsbericht enthalten ist:

- a) Zur Verknüpfung des Erhalts einer AOC und einer Betriebsbewilligung damit, dass die angestrebten Operationen im Inland aufgrund der vorhandenen Infrastruktur tatsächlich möglich sein müssen. Dieses Kriterium, das schon vor langer Zeit aus dem internationalen Luftrecht gestrichen wurde, gilt doch für alle 7 in Liechtenstein registrierten Flächenflugzeugen auch nicht? Dies können in Liechtenstein weder starten noch landen.
- b) Der Begriff "Infrastruktur" ist weder im BuA noch im Gesetzesentwurf definiert. Handelt es sich dabei um die Flughafeninfrastruktur oder um die Infrastruktur zur Unterbringung der Operationen des Betreibers? Angesichts der Tatsache, dass mehrere Betreiber von Businessjets ihre NCC-Betriebsinfrastruktur in Vaduz haben, stellt sich diese Frage, und es sollte klar zwischen den beiden Arten von Infrastruktur unterschieden werden.
- c) Was würde sich an dem Gesetzesentwurf ändern, wenn in Liechtenstein eine Piste zur Verfügung wäre? (wahrscheinlich nichts, da nicht die Infrastruktur das Problem ist). Aus welchem Grund soll also Verbot der fehlenden Infrastruktur begründet werden?
- d) Der Gesetzesentwurf gibt Folgendes an: *«Rein strategische Entscheidungen bei der Wahl des Sitzes eines Luftfahrtunternehmens im Inland, nur um Zugang zu Verkehrsrechten im europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz zu erlangen ohne überhaupt einen tatsächlichen Betrieb in Liechtenstein aufnehmen zu können, sollen grundsätzlich und insbesondere auch für den Bereich der Flächenflugzeuge nicht gefördert werden.»*

- i. Viele kommerzielle Operationen von schweizerischen oder europäischen Betreibern finden nicht auf schweizerischem oder europäischem Boden statt, es stellen sich daher keine verkehrsrechtlichen Fragen stellen, sei es in der Schweiz oder in Europa?
 - ii. Wieso geht Liechtenstein hier einen «Sonderweg»?
 - iii. Was die meine Klientschaft speziell betrifft sollen die Flugzeuge in München stationiert sein und es sind keine oder kaum Bewegungen in die Schweiz geplant, da der Eigentümer der Flugzeuge nur geringe Interessen in der Schweiz hat. Aus diesem Grund gibt es keinen Willen, Zugang zu Verkehrsrechten in der Schweiz zu erhalten. Und wenn manchmal Flüge in die Schweiz nötig wären, würden besondere Genehmigungen beantragt, wie es bei allen Betreibern der Fall ist, die keine Verkehrsrechte in einem bestimmten Land haben, diese beantragen und meistens auch erhalten.
 - iv. Grundrechtsthemen: uA unzulässige Einschränkung der Handels- und Gewerbefreiheit, wie positioniert sich die zuständigen Behörden?
- e) Wurden die Vereinbarkeit und die Auswirkungen dieser Beschränkungen unter dem Gesichtspunkt des Anhangs Q der EFTA-Konvention, die unter anderem zwischen Liechtenstein und der Schweiz geschlossen wurde, analysiert? Was waren die Ergebnisse dieser Analyse?
 - f) Wie kann diese Rechtsansicht aus dem Vernehmlassungsbericht, die vefehlt ist, begründet werden? : *« Schon das geltende Luftfahrtgesetz sieht diese Einschränkung vor. Gemäss Erläuterungen im Bericht und Antrag Nr. 15/2002 zu Art. 20 Luftfahrtgesetz ist im Kon-text der «Genehmigung von Verkehrsrechten» festgehalten: «Da für sogenannte Flächenflugzeuge in Liechtenstein aus Gründen der Topologie kein Landeplatz vorhanden ist, können sich diese Bestimmungen nur auf den Flugverkehr mit Helikoptern beziehen ...».*
 - g) Was ist für den Tag geplant, an dem die Schweiz die Kabotagerechte für ihre Betreiber ohne die EU erhält, und umgekehrt? Wird das Verbot aufgehoben?
 - h) Wurde bei der Analyse des geplanten Verbots in Liechtenstein die Tatsache berücksichtigt, dass die Schweiz das Pariser Abkommen (SR 0.748.127.2) unterzeichnet hat, durch das sie seit Jahrzehnten automatisch Verkehrsrechte an kommerzielle Betreiber aus der Hälfte der europäischen Länder sogar *gratis* vergibt? Wieso werden liechtensteinische Unternehmen hier massiv schlechter behandelt?
 - i) Gilt Artikel 7 Absatz 3 des Gesetzesentwurfs nur für Anträge auf eine neue AOC und Betriebsbewilligung oder auch für Anträge auf Erweiterung einer bestehenden AOC und Betriebsbewilligung, wie es für meine Klientschaft den Fall ist?
 - j) Wie wird dieser Einschränkungsentwurf in den Notenaustausch vom 27. Januar 2003 zwischen Liechtenstein und der Schweiz implementiert? Kann der Entwurf der Änderung eingesehen werden?

Antrag Nr. 3

Meine Klientschaft ersucht Sie, ihr mitzuteilen, wie Ihr Ministerium sicherstellen wird, dass die Personen, die sich mit den Anträgen 1 und 2 befassen werden, angesichts der in diesem Schreiben dargelegten Feststellungen, die dieselben Personen betreffen könnten, keine Interessenkonflikte haben. Es ist

nämlich offensichtlich, dass alle Angelegenheiten im Zusammenhang mit der Luftfahrt in Liechtenstein auf den Schultern einer sehr kleinen Anzahl von Staatsangestellten ruhen.

Antrag Nr. 4

Meine Klientschaft ersucht Sie, ihr eine ausreichende Frist von mindestens 15 Tagen einzuräumen, um zu den Dokumenten und Antworten in ihren Anträgen 1 bis 3 Stellung zu nehmen, sobald ihr diese Dokumente und Antworten übermittelt wurden.

* * * * *

Eine Kopie dieses Schreibens wird an die Regierung gesandt, die das Beschwerdeverfahren bearbeitet, da es sich mit dem Verfahren für den Gesetzentwurf überschneidet und der gesamte Hintergrund dieses Falles, über den die Regierung informiert ist, Auswirkungen auf den Gesetzentwurf hat.

Eine Kopie dieses Schreibens geht auch an die Wirtschaftskammer Liechtenstein für Gewerbe, Handel, und Dienstleistung, deren Mitglied meine Klientschaft ist, sowie an RA Dominik Schatzmann. Ich danke Ihnen im Voraus.

Mit freundlichen Grüßen,


Philippe Renz

Beilage erwähnt