Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2026/866

20.4.2026

BESCHLUSS (EU) 2026/866 DER KOMMISSION

vom 27. März 2026

über die Einleitung der eingehenden Prüfung bestimmter Leistungsziele, die in dem von der Schweiz auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke gemäß der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vorgelegten überarbeiteten Leistungsplanentwurf für den vierten Bezugszeitraum enthalten sind

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2026) 2002)

(Nur der französische, der deutsche und der italienische Text sind verbindlich)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf das Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Luftverkehr ([1]),

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums („Rahmenverordnung“) ([2]), insbesondere auf Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe c Unterabsatz 2,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2024/2803 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2024 zur Verwirklichung des Einheitlichen Europäischen Luftraums ([3]), insbesondere auf Artikel 58 Absatz 3,

gestützt auf die Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 der Kommission vom 11. Februar 2019 zur Festlegung eines Leistungssystems und einer Gebührenregelung für den einheitlichen europäischen Luftraum und zur Aufhebung der Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 390/2013 und (EU) Nr. 391/2013 ([4]), insbesondere auf Artikel 15 Absätze 1 und 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

ALLGEMEINE ERWÄGUNGEN

(1) Nach Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 sind die Mitgliedstaaten gehalten, auf nationaler Ebene oder auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke (FAB) für jeden Bezugszeitraum des Leistungssystems und der Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen Pläne mit Leistungszielen auszuarbeiten. Diese Pläne müssen lokale Leistungsziele enthalten, die mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den betreffenden Bezugszeitraum im Einklang stehen.

(2) Am 12. Juni 2024 nahm die Kommission unionsweit geltende Leistungsziele für den vierten Bezugszeitraum (RP4, 2025-2029) an. Diese unionsweit geltenden Leistungsziele wurden mit dem Durchführungsbeschluss (EU) 2024/1688 der Kommission ([5]) festgelegt.

(3) Am 1. Oktober 2024 legten Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg, die Niederlande und die Schweiz (im Folgenden „FABEC-Staaten“) der Kommission einen Leistungsplanentwurf für den RP4 vor, der gemeinsam auf der Ebene des funktionalen Luftraumblocks „Europe Central“ (im Folgenden „FABEC“) angenommen wurde. Nach Prüfung der Vollständigkeit dieses Leistungsplanentwurfs durch die Kommission legten die FABEC-Staaten am 15. November 2024 einen aktualisierten Leistungsplanentwurf (im Folgenden „FABEC-Leistungsplanentwurf“) vor.

(4) Die Kommission stellte fest, dass die Kosteneffizienzziele im FABEC-Leistungsplanentwurf für die Streckengebührenzonen Belgien und Luxemburg, Deutschland, die Niederlande und die Schweiz die in Anhang IV Nummer 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegten Bewertungskriterien nicht erfüllen und daher nicht mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 vereinbar sind.

([1]) ABl. L 114 vom 30.4.2002, S. 73, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2002/309(2)/oj.
([2]) ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([3]) ABl. L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([4]) ABl. L 56 vom 25.2.2019, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([5]) Durchführungsbeschluss (EU) 2024/1688 der Kommission vom 12. Juni 2024 zur Festlegung unionsweit geltender Leistungsziele für das Luftverkehrsmanagementnetz für den vierten Bezugszeitraum (vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2029) (ABl. L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(5) Daher teilte die Kommission am 16. Mai 2025 Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg und den Niederlanden mit dem Durchführungsbeschluss (EU) 2025/1040 der Kommission ([6]) ihre Feststellungen in Bezug auf die Inkohärenz der in Erwägungsgrund 4 genannten Leistungsziele mit, während die Schweiz mit dem Durchführungsbeschluss (EU) 2025/1039 der Kommission ([7]) über diese Feststellungen unterrichtet wurde. In diesen Beschlüssen richtete die Kommission Empfehlungen an die FABEC-Staaten, damit diese die Kohärenz ihrer Leistungsziele mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 gewährleisten.

(6) Am 14. August 2025 legten die FABEC-Staaten der Kommission einen überarbeiteten FABEC-Leistungsplanentwurf für den RP4 zur Bewertung vor. Nach Prüfung der Vollständigkeit dieses Plans legten Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg, die Niederlande und die Schweiz am 17. Oktober 2025 eine aktualisierte Fassung des überarbeiteten FABEC-Leistungsplanentwurfs (im Folgenden „überarbeiteter FABEC-Leistungsplanentwurf“) vor.

(7) Die Kommission hat entsprechend Artikel 15 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 die Kohärenz der im überarbeiteten FABEC-Leistungsplanentwurf enthaltenen lokalen Leistungsziele auf der Grundlage der in Anhang IV Nummer 1 jener Durchführungsverordnung festgelegten Kriterien und gegebenenfalls unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten bewertet.

(8) Im vorliegenden Beschluss werden die Zweifel der Kommission an der Kohärenz der im überarbeiteten FABEC-Leistungsplanentwurf der Schweiz enthaltenen überarbeiteten Kosteneffizienzziele mit den unionsweit geltenden Zielen dargelegt. Parallel dazu wurden die EU-Mitgliedstaaten, die Teil des FABEC sind, von der Kommission gesondert über die Zweifel an der Kohärenz der überarbeiteten Kosteneffizienzziele der Niederlande mit den unionsweit geltenden Zielen unterrichtet.

(9) Der Leistungsüberprüfungsausschuss (Performance Review Bord — im Folgenden „PRB“), der die Kommission gemäß Artikel 13 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2024/2803 bei der Umsetzung des Leistungssystems und der Gebührenregelung unterstützt, hat der Kommission seine Stellungnahme zu den im überarbeiteten FABEC-Leistungsplanentwurf enthaltenen Leistungszielen im Hinblick auf die Kohärenz dieser Ziele mit den unionsweit geltenden Leistungszielen vorgelegt. Die in diesem Beschluss dargelegten Feststellungen stützen sich auf die ausführliche technische Bewertung in der Stellungnahme des PRB ([8]).

GRÜNDE FÜR DIE EINLEITUNG EINER EINGEHENDEN PRÜFUNG

(10) Der überarbeitete FABEC-Leistungsplanentwurf enthält überarbeitete Kosteneffizienzziele für die Streckengebührenzone Schweiz sowie aktualisierte Basiswerte für die festgestellten Kosten je Leistungseinheit (Determined Unit Costs — im Folgenden „DUC“) für die Jahre 2019 und 2024. Die überarbeiteten Kosteneffizienzziele und aktualisierten Basiswerte sind in der nachstehenden Tabelle im Vergleich zu den entsprechenden Zahlen aufgeführt, die im 2024 vorgelegten FABEC-Leistungsplanentwurf angeführt wurden.

([6]) Durchführungsbeschluss (EU) 2025/1040 der Kommission vom 16. Mai 2025 bezüglich der Inkohärenz bestimmter Leistungsziele, die in den von Belgien, Dänemark, Deutschland, Estland, Frankreich, Griechenland, Irland, Lettland, Luxemburg, den Niederlanden und der Slowakei gemäß der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vorgelegten Entwürfen der nationalen Leistungspläne und der Leistungspläne für funktionale Luftraumblöcke enthalten sind, mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den vierten Bezugszeitraum des Leistungssystems und der Gebührenregelung für den einheitlichen europäischen Luftraum (ABl. L, 2025/1040, 23.5.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1040/oj).

([7]) Durchführungsbeschluss (EU) 2025/1039 der Kommission vom 16. Mai 2025 über die Inkohärenz bestimmter Leistungsziele in dem gemäß der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates von der Schweiz vorgelegten Leistungsplanentwurf mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den vierten Bezugszeitraum des Leistungssystems und der Gebührenregelung für den einheitlichen europäischen Luftraum (ABl. L, 2025/1039, 23.5.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1039/oj).

([8]) Stellungnahme Nr. 1-2026 des Leistungsüberprüfungsausschusses zur Bewertung der überarbeiteten Leistungsplanentwürfe für den vierten Bezugszeitraum (RP4), 28. Januar 2026.

Streckengebühren-zone Schweiz	**2019 Basiswert**	**2024 Basiswert**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ursprüngliche Kosteneffizienzziele (die im 2024 vorgelegten FABEC-Leistungsplanentwurf enthalten sind), ausgedrückt als festgestellte Kosten je Leistungseinheit (zu realen Preisen des Jahres 2022)	110,08 CHF	124,74 CHF	131,82 CHF	133,17 CHF	131,03 CHF	128,63 CHF	129,42 CHF
	109,54 EUR	124,13 EUR	131,17 EUR	132,51 EUR	130,39 EUR	128,00 EUR	128,79 EUR
Überarbeitete Kosteneffizienz-ziele (im überarbeiteten FABEC-Leistungsplanent-wurf), ausgedrückt als festgestellte Kosten je Leistungseinheit (zu realen Preisen des Jahres 2022)	**109,47 CHF**	**129,67 CHF**	**135,41 CHF**	**136,48 CHF**	**133,56 CHF**	**130,38 CHF**	**122,05 CHF**
	108,93 EUR	129,03 EUR	134,75 EUR	135,81 EUR	132,90 EUR	129,74 EUR	121,45 EUR
Differenz	– 0,6 %	+ 4,0 %	+ 2,7 %	+ 2,5 %	+ 1,9 %	+ 1,4 %	– 5,7 %

(11) Die Kommission stellt fest, dass die Schweiz ein verbessertes Kosteneffizienzziel für das Jahr 2029 festgelegt hat, während die Kosteneffizienzziele für die Jahre 2025, 2026, 2027 und 2028 nach oben korrigiert wurden, und sich somit gegenüber dem 2024 vorgelegten FABEC-Leistungsplanentwurf verschlechtern.

(12) Die Aktualisierung der Verkehrsprognose für die Gebührenzone im Einklang mit der „STATFOR Base"-Verkehrsprognose von Eurocontrol vom Februar 2025 hatte erhebliche negative Auswirkungen auf die Kosteneffizienzziele für jedes Jahr des RP4. Die überarbeiteten Verkehrsprognosen für die Gebührenzone Schweiz sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen.

Streckengebührenzone Schweiz	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ursprüngliche Verkehrsprognose (im 2024 vorgelegten Leistungsplanentwurf), ausgedrückt in Tausend Streckendiensteinheiten	*1 930*	*1 976*	*2 022*	*2 075*	*2 114*
Aktualisierte Verkehrsprognose (im überarbeiteten Leistungsplanentwurf), ausgedrückt in Tausend Streckendiensteinheiten	**1 884**	**1 942**	**1 979**	**2 022**	**2 052**
Differenz	– 2,4 %	– 1,8 %	– 2,1 %	– 2,5 %	– 2,9 %

(13) Die festgestellten Kosten für die Gebührenzone wurden hingegen für die Jahre 2025 und 2026 in realen Preisen leicht erhöht, während sie für die Jahre 2027 bis 2029 nach unten korrigiert wurden. Für das Jahr 2029 ist ein erheblicher Rückgang um 8,4 % gegenüber dem Leistungsplanentwurf zu verzeichnen. Die überarbeiteten festgestellten Kosten für den RP4, ausgedrückt in realen Preisen von 2022, im Vergleich zu den festgestellten Kosten im 2024 vorgelegten FABEC-Leistungsplanentwurf sind in der nachstehenden Tabelle aufgeführt.

Streckengebührenzone Schweiz	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ursprüngliche festgestellte Kosten zu realen Preisen von 2022 (im 2024 vorgelegten Leistungsplanentwurf)	*254 Mio. CHF*	*263 Mio. CHF*	*265 Mio. CHF*	*267 Mio. CHF*	*274 Mio. CHF*
	253 Mio. EUR	*262 Mio. EUR*	*264 Mio. EUR*	*266 Mio. EUR*	*272 Mio. EUR*
Überarbeitete festgestellte Kosten zu realen Preisen von 2022 (im überarbeiteten Leistungsplanentwurf)	**255 Mio. CHF**	**265 Mio. CHF**	**264 Mio. CHF**	**264 Mio. CHF**	**250 Mio. CHF**
	254 Mio. EUR	264 Mio. EUR	263 Mio. EUR	262 Mio. EUR	249 Mio. EUR
Differenz	+ 0,3 %	+ 0,7 %	– 0,2 %	– 1,2 %	– 8,4 %

(14) Die Kommission stellt fest, dass die Inflationsprognose für den RP4 für die Schweiz im überarbeiteten FABEC-Leistungsplanentwurf gegenüber dem FABEC-Leistungsplanentwurf nach unten korrigiert wurde. Daher führen die in Erwägungsgrund 13 dargelegten überarbeiteten festgestellten Kosten zu realen Preisen zu einer Verringerung der festgestellten Kosten, ausgedrückt in nominalen Preisen für jedes Jahr des RP4, auch für die Jahre 2025 und 2026, für die die festgestellten Kosten zu realen Preisen höher sind als im Leistungsplanentwurf.

(15) Die Kommission hat die Kohärenz der für die Streckengebührenzone Schweiz vorgeschlagenen überarbeiteten Kosteneffizienzziele anhand der Kriterien in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstaben a, b und c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 bewertet.

(16) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass der streckenbezogene DUC-Trend auf Ebene der Gebührenzone von – 1,2 % im RP4 dem unionsweiten Trend von – 1,2 % im gleichen Zeitraum entspricht. Diese Feststellung muss jedoch einer weiteren Überprüfung und Verifizierung der von der Schweiz vorgenommenen Anpassungen ihres DUC-Basiswerts für das Jahr 2024 (im Folgenden „Basiswert für 2024“) durch die Kommission unterzogen werden.

(17) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe b der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass der streckenbezogene langfristige DUC-Trend auf Ebene der Gebührenzone von + 1,2 % im RP3 und RP4 hinter dem langfristigen unionsweiten Trend von – 1,0 % im gleichen Zeitraum zurückbleibt.

(18) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass der Basiswert für 2024 der Schweiz von 129,03 EUR um 52,6 % über dem durchschnittlichen Basiswert von 84,53 EUR, ausgedrückt in realen Preisen von 2022 (im Folgenden „EUR2022“), der entsprechenden gemäß Artikel 7 Buchstabe e des Durchführungsbeschlusses (EU) 2024/1688 festgelegten Vergleichsgruppe liegt. Darüber hinaus ist die Kommission, wie in Erwägungsgrund 16 dargelegt, der Auffassung, dass die Anpassungen des Basiswerts für 2024 weiter überprüft und verifiziert werden müssen.

(19) In Bezug auf das in Erwägungsgrund 18 genannte Bewertungskriterium ist die Schweiz der Auffassung, dass die festgestellten Unterschiede bei der Kaufkraftparität und der Komplexität des Luftraums zwischen den Staaten innerhalb der Vergleichsgruppe berücksichtigt werden sollten. Es war dem PRB jedoch zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht möglich, Schlussfolgerungen in Bezug auf die damit verbundenen Auswirkungen auf die Kostengrundlagen der betreffenden Flugsicherungsorganisationen (im Folgenden „ANSP“) zu ziehen. Um einschätzen zu können, ob sich die Unterschiede bei der Kaufkraftparität und in der Luftraumkomplexität und andere betriebliche oder wirtschaftliche Faktoren erheblich auf die Vergleichbarkeit zwischen den ANSP der gemäß Artikel 7 Buchstabe e des Durchführungsbeschlusses (EU) 2024/1688 festgelegten Vergleichsgruppe auswirken, müssen noch eingehendere Analysen vorgenommen werden.

(20) Zudem hat die Kommission geprüft, ob die in den Erwägungsgründen 17 und 18 festgestellten Abweichungen im Einklang mit Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 als notwendig und verhältnismäßig erachtet werden können. Dementsprechend hat die Kommission bewertet, ob die in Erwägungsgrund 17 festgestellte Abweichung vom unionsweiten langfristigen DUC-Trend ausschließlich auf festgestellte Zusatzkosten im Zusammenhang mit zur Erreichung der Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität erforderlichen Maßnahmen zurückzuführen ist oder auf Umstrukturierungskosten im Sinne des Artikels 2 Nummer 18 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317.

(21) Der PRB hat berechnet, wie hoch die Differenz zwischen den von der Schweiz im überarbeiteten FABEC-Leistungsplanentwurf angesetzten festgestellten Kosten für den RP4 und den festgestellten Kosten zu veranschlagen sind, die angesetzt werden müssten, um dem langfristigen unionsweiten DUC-Trend für den RP3 und den RP4 zusammengenommen zu entsprechen. Gemäß den Feststellungen des PRB liegen die von der Schweiz vorgeschlagenen festgestellten Gesamtkosten für den RP4 um rund 289,5 Mio. EUR (EUR2022) unter dem Niveau, das erforderlich ist, um dem langfristigen unionsweiten DUC-Trend zu entsprechen, was eine durchschnittliche jährliche Lücke von 57,9 Mio. EUR (EUR2022) darstellt.

(22) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer i der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass die Schweiz im überarbeiteten FABEC-Leistungsplanentwurf darauf verweist, dass bei der Flugsicherungsorganisation „Skyguide“ im RP4 zusätzliche festgestellte Kosten für die zur Erreichung der Kapazitätsziele erforderlichen Maßnahmen (im Folgenden „Kapazitätsmaßnahmen“) entstanden sind.

(23) Die Schweiz betont im überarbeiteten FABEC-Leistungsplanentwurf, dass Skyguide Dienste in einem hochkomplexen Luftraum erbringt und bei der Entwicklung technologischer und betrieblicher Lösungen zur Verbesserung der Erbringung von Flugsicherungsdiensten an vorderster Front steht. Insbesondere zielten die innovativen Bemühungen von Skyguide darauf ab, die Erbringung von Flugsicherungsdiensten durch das sogenannte „Virtual Centre Programme“, das auch im RP4 weiter umgesetzt werden soll, zu digitalisieren und umzugestalten.

(24) Die Schweiz gibt an, dass der Schwerpunkt von Skyguide im RP4 in erster Linie darauf liegen wird, eine angemessene Anzahl von Fluglotsen (im Folgenden „ATCO“) sicherzustellen, um die lokalen Kapazitätsziele zu erreichen. In zweiter Linie wird Skyguide parallel zu den Modernisierungsbemühungen im Rahmen des „Virtual Centre Programme“ daran arbeiten, die Resilienz seiner bestehenden Technologien, Verfahren und Infrastrukturen zu stärken. Als Reaktion auf technische Probleme im RP3 plant Skyguide insbesondere, mehr Ressourcen für die Instandhaltung älterer Ausrüstung und Infrastruktur bereitzustellen.

(25) Die Schweiz weist darauf hin, dass die geplanten Kapazitätsmaßnahmen erforderlich sind, um die lokalen Kapazitätsziele zu erreichen. Nach Angaben der Schweiz würde eine Verringerung oder Verzögerung dieser Maßnahmen zu einer Verschlechterung der Qualität der Dienste im Schweizer Luftraum führen.

(26) Die Kommission stellt fest, dass die Schweiz im überarbeiteten FABEC-Leistungsplanentwurf fünf Kapazitätsmaßnahmen vorgelegt und quantifiziert hat. Für den gesamten RP4 belaufen sich die festgestellten Gesamtkosten für die von der Schweiz vorgelegten Kapazitätsmaßnahmen auf 218,8 Mio. CHF zu realen Preisen von 2022 (was 217,7 Mio. EUR in EUR2022 entspricht). Diese Kapazitätsmaßnahmen wurden bereits in dem 2024 vorgelegten FABEC-Leistungsplanentwurf ausgeführt. Die für diese Maßnahmen gemeldeten Kosten wurden jedoch im überarbeiteten FABEC-Leistungsplanentwurf erheblich nach oben korrigiert.

(27) Die Kommission hat zunächst die folgenden von der Schweiz gemeldeten Kapazitätsmaßnahmen in Bezug auf Skyguide geprüft und analysiert:

— Ausbildung und Einstellung zusätzlicher Fluglotsen (im Folgenden „ATCO“), um das steigende Verkehrsaufkommen zu bewältigen und die durch anstehende Pensionierungen im RP4 frei werdenden Stellen zu besetzen (im Folgenden „Maßnahmen 1 und 2“);

— Umsetzung und Entwicklung von Instrumenten und Verfahren für das betriebliche Kontinuitätsmanagement zur Stärkung der Resilienz (im Folgenden „Maßnahme 3“);

— Investitionen in standortunabhängigen ATM-Betrieb (im Folgenden „Maßnahme 4“);

— Einsatz verschiedener Instrumente zur Optimierung der Verkehrsflussregelung von und zu Flughäfen (im Folgenden „Maßnahme 5“).

(28) Die Maßnahmen 1 und 2 umfassen die Ausbildung und Einstellung neuer Fluglotsen durch Skyguide, um einerseits die Gesamtzahl der in den Bezirkskontrollstellen Zürich und Genf tätigen Fluglotsen zu erhöhen und andererseits die Fluglotsen zu ersetzen, die während des RP4 in den Ruhestand treten werden. Infolge der im Rahmen der Maßnahmen 1 und 2 geplanten Tätigkeiten wird sich die Anzahl der Fluglotsen, die in streckenbezogenen Sektoren in den Bezirkskontrollstellen Zürich und Genf tätig sind, voraussichtlich von etwa 198 Vollzeitäquivalenten (im Folgenden „VZÄ“) im Jahr 2024 auf etwa 219 VZÄ im Jahr 2029 erhöhen, was einem erheblichen Anstieg um etwa 21 VZÄ im RP4 entspricht.

(29) Die Schweiz weist darauf hin, dass die Beschäftigung zusätzlicher Fluglotsen, wie unter den Maßnahmen 1 und 2 dargelegt, von wesentlicher Bedeutung ist, um dem erwarteten Anstieg des Verkehrsaufkommens im RP4 gerecht zu werden. Die Schweiz erläutert insbesondere, dass Skyguide durch die Verfügbarkeit einer größeren Anzahl von Fluglotsen in die Lage versetzt wird, weitere Sektoren zu eröffnen und somit über die erforderliche Kapazität und Flexibilität zu verfügen, um Situationen mit hoher Verkehrsnachfrage zu bewältigen.

(30) Zusammengefasst belaufen sich die gemeldeten Gesamtkosten für die Maßnahmen 1 und 2 im RP4 nominal auf 154,0 Mio. CHF.

(31) Ziel der Maßnahme 3 ist es, die Resilienz des Betriebs von Skyguide zu stärken, um eine rasche Wiederherstellung kritischer Systeme und Dienste im Falle unvorhergesehener technischer Störungen zu ermöglichen. Die Schweiz erläutert, dass Maßnahme 3 zusätzliche Lösungen im Fall von Redundanzen sowie Ausweichlösungen zur Unterstützung der Betriebskontinuität und der Resilienz von Systemen, Infrastruktur und Einrichtungen bieten wird.

(32) Die Schweiz hat für Maßnahme 3 im RP4 Gesamtkosten von nominal rund 30,2 Mio. CHF angegeben.

(33) Durch Maßnahme 4 sollen die kontinuierlichen Bemühungen von Skyguide um den Übergang zu einem standortunabhängigen ATM-Betrieb durch die Umsetzung des in Erwägungsgrund 23 genannten „Virtual Centre Programme“ unterstützt werden. Ziel ist es, Skyguide durch die geplanten technischen Verbesserungen des ATM-Systems in die Lage zu versetzen, jeden Flug innerhalb des Schweizer Luftraums von einer der beiden Bezirkskontrollstellen (Zürich und Genf) aus zu kontrollieren und so eine höhere Kapazität, Flexibilität und Effizienz der Flugsicherungsdienste zu ermöglichen. Skyguide zielt im Rahmen der Maßnahme 4 zudem darauf ab, die Arbeitsbelastung der Fluglotsen durch eine verstärkte Automatisierung zu verringern und verbesserte Instrumente und Verfahren für das Verkehrsfluss- und Kapazitätsmanagement einzuführen. Die Gesamtkosten für Maßnahme 4 im gesamten RP4 belaufen sich nominal auf 42,4 Mio. CHF.

(34) Im Rahmen der Maßnahme 5 macht die Schweiz Kosten im Zusammenhang mit verschiedenen Initiativen und Instrumenten zur Optimierung der Verkehrsflussregelung zu und von Flughäfen geltend. Nach Angaben der Schweiz zielen die im Rahmen der Maßnahme 5 vorgestellten Tätigkeiten darauf ab, den Start- und Landebahnbetrieb zu optimieren und die Effizienz zu erhöhen. Die Schweiz meldet im überarbeiteten FABEC-Leistungsplanentwurf für Maßnahme 5 im RP4 Gesamtkosten von nominal 1,5 Mio. CHF.

(35) Die Kommission stellt fest, dass sich die von der Schweiz im Rahmen von Maßnahme 5 vorgestellten Tätigkeiten weitgehend auf die Erbringung von Flugsicherungsdiensten an Flugplätzen beziehen. Da die Kosten solcher Dienste außerhalb des Bereichs der Kostenbasis für den Streckenflug liegen, können diese Kosten nicht geltend gemacht werden, um eine Abweichung von den unionsweit geltenden Kosteneffizienzzielen für Streckendienste zu rechtfertigen. Die Kommission ist der Auffassung, dass weitere Informationen über die von der Schweiz im Rahmen von Maßnahme 5 gemeldeten Kosten erforderlich sind, insbesondere im Hinblick auf deren Aufteilung auf Flugsicherungsdienste für den Streckenflug und den An- und Abflug.

(36) Insgesamt sind die Kapazitätsmaßnahmen, die die Schweiz geltend macht, um die Abweichung vom unionsweiten langfristigen DUC-Trend zu rechtfertigen, sowohl hinsichtlich des Umfangs als auch der finanziellen Auswirkungen erheblich. Eine ausführlichere Analyse dieser Kapazitätsmaßnahmen ist erforderlich, um deren Umfang, Kosten und Verhältnismäßigkeit im Hinblick auf die Erreichung der Kapazitätsziele zu bewerten.

(37) Unbeschadet des Ergebnisses der in Erwägungsgrund 36 genannten weiteren Analyse ist es jedoch offensichtlich, dass die von der Schweiz gemeldeten zusätzlichen Kosten für die in den Erwägungsgründen 22 bis 36 genannten Kapazitätsmaßnahmen die im Durchschnitt festgestellten jährlichen Lücken gegenüber dem in Erwägungsgrund 17 genannten langfristigen unionsweiten Kosteneffizienztrend nur teilweise rechtfertigen. Diese Abweichung kann daher nicht ausschließlich auf die zusätzlichen festgestellten Kosten der vorgelegten Kapazitätsmaßnahmen zurückgeführt werden, unabhängig davon, ob diese Maßnahmen in ihrer Gesamtheit als notwendig und verhältnismäßig im Hinblick auf die Erreichung der lokalen Kapazitätsziele erachtet werden.

(38) Daher wird das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer i der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Kriterium von der Schweiz nicht erfüllt.

(39) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer ii der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 genannte Kriterium sei lediglich darauf hingewiesen, dass der von der Schweiz vorgelegte überarbeitete FABEC-Leistungsplanentwurf keine Umstrukturierungsmaßnahmen enthält, die eine Abweichung vom unionsweiten DUC-Trend bzw. vom langfristigen unionsweiten DUC-Trend rechtfertigen würden. Daher wird das in Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer ii festgelegte Kriterium von der Schweiz nicht erfüllt.

SCHLUSSFOLGERUNGEN

(40) Zusammenfassend stellt die Kommission fest, dass die Schweiz in ihrem überarbeiteten FABEC-Leistungsplanentwurf die Empfehlungen nach Artikel 2 des Durchführungsbeschlusses (EU) 2025/1039 in Bezug auf die Kosteneffizienzziele für ihre Streckengebührenzone nicht angemessen umgesetzt hat.

(41) Insbesondere stellt die Kommission fest, dass die von der Schweiz vorgeschlagenen überarbeiteten Kosteneffizienzziele nicht mit dem langfristigen unionsweiten DUC-Trend im Einklang stehen. Die Kommission stellt ferner fest, dass die festgestellten Kosten für die Gebührenzone Schweiz nicht in ausreichendem Maße gesenkt wurden, um Kohärenz mit den unionsweit geltenden Leistungszielen zu gewährleisten. Darüber hinaus ist die Kommission, wie in den Erwägungsgründen 16 und 18 dargelegt, der Auffassung, dass die von der Schweiz vorgenommenen Anpassungen des Basiswerts für 2024 weiter überprüft und verifiziert werden müssen.

(42) Letztlich ist die Kommission nach Prüfung der im überarbeiteten FABEC-Leistungsplanentwurf enthaltenen Elemente und Begründungen nicht zu dem Schluss gelangt, dass die Abweichung vom langfristigen unionsweiten Trend der festgestellten Kosten je Leistungseinheit ausschließlich auf zusätzliche Kosten zurückzuführen ist, die zur Erreichung der lokalen Kapazitätsziele angefallen sind. Zur Prüfung anderer betrieblicher und wirtschaftlicher Erwägungen, die die Schweiz zur Rechtfertigung der in den Erwägungsgründen 17 und 18 festgestellten Abweichungen in Bezug auf die in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstaben b bis c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegten Bewertungskriterien vorgebracht hat, sind weitere Informationen und Analysen erforderlich.

(43) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 14 bis 42 ist die Kommission in dieser Phase der Bewertung des überarbeiteten FABEC-Leistungsplanentwurfs daher der Auffassung, dass weiterhin Zweifel an der Kohärenz der von der Schweiz vorgeschlagenen überarbeiteten Kosteneffizienzziele bestehen.

(44) Die Kommission hat daher beschlossen, die eingehende Prüfung nach Artikel 15 Absatz 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 in Bezug auf die Kosteneffizienzziele für die Streckengebührenzone Schweiz einzuleiten —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die folgenden im überarbeiteten FABEC-Leistungsplanentwurf für den RP4 für die Streckengebührenzone Schweiz vorgeschlagenen Kosteneffizienzziele geben Anlass zu Zweifeln an ihrer Kohärenz mit den unionsweit geltenden Leistungszielen:

Streckengebührenzone Schweiz	**2019 Basiswert**	**2024 Basiswert**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Überarbeitete Kosteneffizienzziele, ausgedrückt als festgestellte Kosten je Leistungseinheit (zu realen Preisen des Jahres 2022)	**109,47 CHF**	**129,67 CHF**	**135,41 CHF**	**136,48 CHF**	**133,56 CHF**	**130,38 CHF**	**122,05 CHF**
	108,93 EUR	129,03 EUR	134,75 EUR	135,81 EUR	132,90 EUR	129,74 EUR	121,45 EUR

Artikel 2

(1) Eine eingehende Prüfung gemäß Artikel 15 Absatz 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 wird in Bezug auf die in Artikel 1 genannten Kosteneffizienzziele eingeleitet.

(2) Zur Unterstützung der weiteren Bewertung der in Artikel 1 genannten Leistungsziele übermittelt die Schweiz auf Anfrage der Kommission relevante zusätzliche Daten und Informationen zu den im Anhang dieses Beschlusses aufgeführten Elementen.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an die Schweizerische Eidgenossenschaft gerichtet.

Brüssel, den 27. März 2026

Für die Kommission
Apostolos TZITZIKOSTAS
Mitglied der Kommission

ANHANG

NICHT ERSCHÖPFENDE LISTE VON ELEMENTEN ZUR WEITEREN ANALYSE IN BEZUG AUF DIE KOSTENEFFIZIENZZIELE FÜR DIE STRECKENGEBÜHRENZONE SCHWEIZ

(1) Festgestellte Kosten für den vierten Bezugszeitraum (RP4) mit Schwerpunkt auf den kommenden Kalenderjahren 2027, 2028 und 2029, einschließlich der diesen festgestellten Kosten zugrunde liegenden detaillierten Annahmen und Parameter für jede in den Geltungsbereich der Gebührenzone fallende Stelle

(2) Anpassungen der Basiswerte der festgestellten Kosten je Leistungseinheit für die Jahre 2019 und 2024

(3) Letzte verfügbare Angaben zu den tatsächlichen Kosten, die für das Jahr 2025 für jede in den Geltungsbereich der Gebührenzone fallende Stelle erfasst wurden

(4) Im überarbeiteten Leistungsplanentwurf zugrunde gelegte Verkehrsprognosen und neueste verfügbare Informationen über die prognostizierte Verkehrsentwicklung für die Gebührenzone im RP4

(5) Von der Schweiz angeführte Maßnahmen zur Rechtfertigung der festgestellten Abweichungen von den unionsweiten Kosteneffizienztrends aufgrund zusätzlicher Kosten für die Erreichung der Kapazitätsziele und mit diesen Kapazitätszielen verbundene Anreizregelungen

(6) Örtliche Gegebenheiten, die eine Abweichung von den in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstaben a bis c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegten Bewertungskriterien rechtfertigen könnten