



Berichterstattung Spezialfinanzierung Luftverkehr 2020-2023

Dezember 2023



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL

Impressum

Herausgeber

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL

Bezugsquelle

In elektronischer Form: www.bazl.admin.ch

Auch in Französisch und Italienisch erhältlich

12.2023

Inhalt

1	Rückblick	1
1.1	Einleitung.....	1
1.2	Übersicht zu den Gesuchsjahren 2020-2023.....	1
1.3	Beitragsempfänger	3
1.4	Erkenntnisse.....	3
2	Ausblick	5
2.1	Mehrjahresprogramm 2024-2027	5
2.2	Finanzierung der An- und Abflugsicherung auf den Regionalflugplätzen der Kategorie II	5
2.3	Einhaltung Verteilschlüssel	5
3	Grafische Darstellungen und Zahlenspiegel	7
3.1	Anzahl Gesuche	7
3.2	Beitragshöhe	8
3.3	Verteilung der Gelder	8
3.4	Finanzielle Entwicklung der SFLV.....	9

1 Rückblick

1.1 Einleitung

Gestützt auf Art. 87b der Bundesverfassung (BV, SR 101) und Art. 37a des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG, SR 725.116.2) verteilt und gewährt der Bund Beiträge an Massnahmen zur (a) Begrenzung der Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Umwelt, (b) Abwehr widerrechtlicher Handlungen gegen den Luftverkehr (Security) und (c) Förderung eines hohen technischen Sicherheitsniveaus im Luftverkehr (Safety). Die Aufteilung der Mittel auf die drei Aufgabengebiete erfolgt nach einem im Bundesgesetz verankerten flexiblen Verteilschlüssel, von dem unter bestimmten Voraussetzungen vorübergehend abgewichen werden kann, der jedoch über einen Zeitraum von zwölf Jahren (1. Januar 2012 bis 31. Dezember 2023; vgl. Art. 37a MinVG i.V. Art. 3 und Art. 13 der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer für Massnahmen im Luftverkehr [MinLV, SR 725.116.22]) einzuhalten ist:

Vorgaben Verteilschlüssel

Umweltschutz	12,5 bis 25%
Security	12,5 bis 25%
Safety	50 bis 75%

Eine neue Zwölfjahresperiode beginnt am 1. Januar 2024.

Jährlich stehen zwischen 45 und 50 Mio. CHF (Einnahmen aus Teilerlös der Mineralölsteuer) für die Spezialfinanzierung Luftverkehr zur Verfügung.

Bei der Beurteilung der Subventionsgesuche finden die Vorgaben des Bundesgesetzes über Finanzhilfen und Abgeltungen (SuG, SR 616.1) Anwendung. Das BAZL entscheidet über die Beitragsgesuche mit Verfügung. Sofern der beantragte Beitrag CHF 5 Mio. übersteigt, ist die Zustimmung der Eidgenössischen Finanzverwaltung (EFV) erforderlich¹.

1.2 Übersicht zu den Gesuchsjahren 2020-2023

Im Rahmen des Bewilligungsverfahrens 2020 wurden insgesamt 99 Gesuche um Finanzhilfe aus den Mitteln der Spezialfinanzierung Luftverkehr eingereicht, davon 73 Gesuche im Bereich Safety, 8 Gesuche im Bereich Security und 18 Gesuche im Bereich Umwelt. Das BAZL bewilligte während des Prüfungszyklus 2020 Beiträge in der Höhe von insgesamt 14,7 Mio. CHF. Ferner erfolgte im Jahr 2020 auf der Grundlage der Verordnung vom 18. Dezember 1995 über den Flugsicherungsdienst (VFSD, SR 748.132.1) eine Abgeltung in der Höhe von 27 Mio. CHF an die Unterdeckung der An- und Abflugsicherungsdienste auf schweizerischen Flugplätzen mit Flugsicherung. In diesem Zusammenhang wird auf die weiteren Ausführungen im Kapitel 2.2 verwiesen. Für die nicht hoheitlichen Sicherheitsmassnahmen auf Regionalflugplätzen der Kategorie II mit Linienverkehr wurde für das Jahr 2020 ein Gesamtbetrag von 1,6 Mio. CHF zugesprochen.

Im Rahmen des Bewilligungsverfahrens 2021 wurden insgesamt 89 Gesuche um Finanzhilfe eingereicht, davon 64 Gesuche im Bereich Safety, 5 Gesuche im Bereich Security und 20 Gesuche im Bereich Umwelt. Das BAZL bewilligte Beiträge in der Höhe von insgesamt 12,6 Mio. CHF. Daneben wurden im Jahr 2021 Finanzhilfen gestützt auf die VFSD in der Höhe von 29,9 Mio. CHF an die Unterdeckung der An- und Abflugsicherungsdienste auf schweizerischen Flugplätzen mit Flugsicherung geleistet. Für die

¹ Vgl. Art. 10 Abs. 1 und Abs. 2 MinLV.

nicht hoheitlichen Sicherheitsmassnahmen auf Regionalflugplätzen der Kategorie II mit Linienverkehr wurde im 2021 ein Gesamtbetrag von 1,2 Mio. CHF zugesprochen.

Weiter wurden im Rahmen des Bewilligungsverfahrens 2022 insgesamt 88 Gesuche um Finanzhilfe eingereicht, davon 50 Gesuche im Bereich Safety, 5 Gesuche im Bereich Security und 33 Gesuche im Bereich Umwelt. Insgesamt wurden Subventionsbeiträge in der Höhe von rund 19,4 Mio. CHF für die Umsetzung der Massnahmen gesprochen. Die Finanzhilfen an die Unterdeckung der An- und Abflugsicherungsdienste auf schweizerischen Flugplätzen mit Flugsicherung betragen im Jahr 2022 27,5 Mio. CHF. Bezüglich der nicht hoheitlichen Sicherheitsmassnahmen auf Regionalflugplätzen der Kategorie II mit Linienverkehr wurde für das Jahr 2022 ein Gesamtbetrag von 1,1 Mio. CHF zugesprochen.

Im Rahmen des Bewilligungsverfahrens 2023 wurden 87 Gesuche eingereicht, davon 52 Gesuche im Bereich Safety, 7 Gesuche im Bereich Security und 28 Gesuche um Finanzhilfe im Bereich Umwelt. Für das Jahr 2023 wurden auf der Grundlage der VFSD Finanzhilfen in der Höhe von 33,2 Mio. CHF an die Unterdeckung der An- und Abflugsicherungsdienste auf schweizerischen Flugplätzen mit Flugsicherung verfügt. Der für die nicht hoheitlichen Sicherheitsmassnahmen auf Regionalflugplätzen der Kategorie II mit Linienverkehr gesprochene Betrag für das Jahr 2023 ist zum Zeitpunkt der Berichterstellung noch nicht bekannt.

Beispiele bewilligter Gesuche bzw. Massnahmen nach Anwendungsbereich

Umwelt:

- Proof of concepts und Studien zur Skalierung der Produktion von nachhaltigen Flugtreibstoffen für den Luftverkehr
- Abwärmenutzung bei einem Triebwerk-Prüfstand
- Entwicklung eines Konzepts zur Reduktion der Lärmemissionen und des Treibstoffverbrauchs von Linienflugzeugen durch energieoptimale Anflüge
- Studie zum Einfluss von Luftfahrzeugen auf Wildtiere

Abwehr widerrechtlicher Handlungen (Security):

- Forschungsprojekt zur Aufdeckung terroristischer Aktivitäten in der Vortatphase
- Forschungsprojekt zur Erkennung von verbotenen Gegenständen in Röntgenbildern von Passagiergepäck mit künstlicher Intelligenz
- Beschaffung einer Bombenkapsel
- Schulungen und Trainingsvideos für Flughafenmitarbeitende
- Massnahmen zum Perimeter- und Einbruchschutz auf der Luftfahrtinfrastruktur

Technische Sicherheit (Safety):

- Verbesserung der Wetterprognosen mit Messdrohnen
- Installation von Unfallverhütungsgeräten in Luftfahrzeugen
- Infrarot-Beleuchtung von Windkraftanlagen zur Reduktion des Kollisionsrisikos bei Nachtflügen
- Forschungs- und Entwicklungsprojekt bezüglich Satellitennavigation für Drohnen
- Forschungsprojekt zur psychologischen Eignungsabklärung der Berufspilotinnen und-piloten im Hinblick auf ihre Resilienz
- Diverse Schulungen und Weiterbildungen, welche einen Safety-Impact haben

1.3 Beitragsempfänger

Rund 150 Gesuchstellende haben Subventionsanträge eingereicht². Der Grossteil der Mittel floss jedoch an die Regionalflugplätze der Kat. II, insbesondere wegen der Übernahme der An- und Abflugsicherungskosten durch die SFLV. Andere Flughäfen und Flugplätze, sowie Unternehmen oder Hochschulen und Forschungsinstitutionen haben einen relevanten Anteil der Gelder erhalten. Die Grafiken unter Ziff. 3.3 illustrieren die Hauptempfänger der Subventionen.

1.4 Erkenntnisse

Der Prüfungszyklus 2020-2023 hat folgende Erkenntnisse hervorgebracht:

Die Gesuchsperiode 2020-2023 hat gezeigt, dass vermehrt Gesuche eingereicht werden, die mehrere Buchstaben der Artikel 37d, 37e und 37f MinVG betreffen und eine einfache Zuteilung auf einen Buchstaben der Artikel verunmöglichen. Bis jetzt wurden die Prioritäten der Mehrjahresprogramme basierend auf der Darstellung im MinVG festgelegt. So wurde für jeden Buchstaben der Artikel 37d, 37e und 37f MinVG definiert, ob es sich dabei um einen Schwerpunkt handelt oder nicht. Im Bereich der nachhaltigen Triebstoffe können zum Beispiel Massnahmen im Anwendungsbereich von mehreren Buchstaben des Artikels 37d MinVG fallen, wobei mit der bisherigen Methodik zur Definition der Schwerpunkte manche von diesen Buchstaben priorisiert wurden und als Schwerpunkt definiert wurden und andere nicht. Der Aufbau der Förderinhalte gemäss Gesetzesbuchstaben ist somit nicht mehr zielführend. Aus diesem Grund wurde der Aufbau vom nächsten Mehrjahresprogramm angepasst, dieses wird neu nach thematischen Schwerpunkten gegliedert.

Die Qualität der Gesuche ist teilweise unbefriedigend. In der Gesuchsperiode 2020-2023 hat das BAZL festgestellt, dass in diesem Zusammenhang Verbesserungspotential besteht. Vgl. Kapitel. 2.1.

Umwelt:

In den letzten Jahren wurden mehr und auch kostenintensivere Projekte eingereicht.

Manche Gesuchstellende (vor allem grosse Gewinn-orientierte Gesellschaften) wollen Umwelt-Projekte nur umsetzen, wenn diese auch ohne Finanzhilfe finanziell rentabel sind. Es besteht deshalb der Wunsch, dass die Kosten vollständig vom Bund übernommen werden. Das BAZL hat diesbezüglich keinen Spielraum. Die subventionsrechtlichen Bestimmungen setzen eine gewisse Eigenleistung der Gesuchstellenden voraus.

Abwehr widerrechtlicher Handlungen (Security):

Der Security-Bereich ist sehr stark reguliert, weshalb wenige Massnahmen als freiwillig und damit unterstützungswürdig beurteilt wurden. Es konnten trotzdem Massnahmen unterstützt werden, unter anderem verschiedene Forschungsprojekte.

Seit 2015 wurden Regionalflugplätzen mit Linienverkehr Finanzhilfen für wiederkehrende Sicherheitsmassnahmen gewährt. Im Bereich Security wurden im Rahmen des Mehrjahresprogramm 2020-2023 weiterhin Subventionen an die Flughäfen Altenrhein, Bern und Lugano für die Finanzierung der Kontrolle der Linienflüge-Passagiere und deren Gepäck zugesprochen. Diese Finanzierung wurde überprüft und es wurde festgestellt, dass die Grundlage durch den Bund nicht mehr gegeben ist. Die Finanzierung wird deshalb im Zeitraum des Mehrjahresprogramms 2024-2027 definitiv eingestellt.

Technische Sicherheit (Safety):

Die Mittel, die für Safety-Massnahmen zur Verfügung stehen, sind knapp. In den vergangenen drei Jahren wurde jährlich ein Beitrag von rund 30 Mio. CHF zur Finanzierung der An- und Abflugsicherungsdienste auf schweizerischen Flugplätzen mit Flugsicherung geleistet. Hiermit wurde bereits rund 80 Prozent des Safety-Budgets ausgeschöpft.

² Zeitraum: 01.01.2020 bis 31.12.2022.

Im Verlauf des Zeitraums 2020-2023 wurden im Bereich Unfallverhütung zusätzliche Safety-Massnahmen standardisiert. Dadurch werden die Gesuchseinreichung für die Gesuchstellenden sowie die Beurteilung der Gesuche für das BAZL vereinfacht. Diese Vereinfachung hat bei den Gesuchstellenden Einklang gefunden, inzwischen beträgt der Anteil der Standard-Gesuche rund 50%.

Unter dem Titel «Safety» kann der Bund auch Ausbildungsmassnahmen mit zweckgebundenen Mitteln der SFLV unterstützen. Mit Inkrafttreten auf den 1. Januar 2019 wurde die Verordnung vom 31. Oktober 2018 über die Finanzhilfen für Ausbildungen im Bereich der Luftfahrt (VFAL, SR 748.03) totalrevidiert. Dabei wurden die Voraussetzungen für einen Anspruch auf Finanzhilfen stärker den Gegebenheiten der Praxis angepasst und gleichzeitig einer grösseren Anzahl an potenziellen Subventionsempfängern zugänglich gemacht. Weiter wurde dem Anliegen der Politik wie auch der Aviatikbranche entsprochen und die Kriterien für die vermehrte Unterstützung von Schweizer Staatsangehörigen festgelegt. Entsprechend hat sich die Anzahl Gesuche erhöht. Die COVID-19 Pandemie hat jedoch dazu geführt, dass im 2020 alle Flugoperationen stark eingeschränkt wurden und deshalb die Industrie kein Personal mehr ausbilden konnte. Ab 2022 hat der Aviatiksektor wieder vermehrt angefangen, Personal auszubilden, sodass die Anzahl Gesuche kontinuierlich gestiegen ist.

2 Ausblick

2.1 Mehrjahresprogramm 2024-2027

Das Mehrjahresprogramm 2024-2027 enthält eine mittelfristige Finanzplanung und legt Schwerpunkte sowie Höchstsätze fest. Der Aufbau des neuen Mehrjahresprogramms wurde auf die Erfahrungen der Periode 2020-2023 angepasst (siehe oben, Ziff. 1.4).

Für den Zeitraum 2024-2027 wurden die Schwerpunkte anhand der geltenden politischen Ziele und strategischen Leitsätzen festgelegt sowie anhand der Analyse der Risikomatrix des BAZL.

Die Methodik zur Definition der Schwerpunkte wurde im Mehrjahresprogramm 2024-2027 geändert (vgl. dazu Kapitel 1.4). Die Wirksamkeit dieses Ansatzes wird im Rahmen eines Evaluationsberichtes am Ende der Periode 2024-2027 ausgewertet. Dafür könnte z.B. die Risikomatrix vom BAZL im Safety-Bereich nützliche Informationen liefern.

Um die Qualität der Gesuche und somit die Wirksamkeit der Spezialfinanzierung Luftverkehr zu erhöhen, informiert das BAZL im Rahmen des Mehrjahresprogramm 2024-2027 die Gesuchstellenden über die aktuellsten Strategien, Ziele sowie über wichtige Parameter, die bei der Antragsvorbereitung zu berücksichtigen sind. Dabei handelt es sich weder um eine abschliessende, noch um eine kumulative Liste von Anforderungen, es sind lediglich «best practices» von Massnahmen. Das BAZL erwartet u.a. mit diesem neuen Ansatz eine Erhöhung der Qualität der Gesuche.

2.2 Finanzierung der An- und Abflugsicherung auf den Regionalflugplätzen der Kategorie II

Mit Annahme der «Motion Würth» (Regionalflugplätze als Schlüsselinfrastrukturen sichern) im Ständerat (16. März 2021) bzw. im Nationalrat (30. September 2021) wurde der Bundesrat beauftragt, die Gesetzesgrundlagen so anzupassen, dass die heutige durch den Bund praktizierte finanzielle Unterstützung der An- und Abflugsicherungskosten auf den Regionalflugplätzen dauerhaft gesichert wird, ohne dass eine neue Verbundaufgabe mit den Kantonen eingeführt wird. Mit Annahme dieser Motion wird der Bund auch weiterhin den wesentlichen Anteil der Kosten der Flugsicherung auf den Regionalflugplätzen finanzieren. Die aktuellen rechtlichen Grundlagen basieren hingegen auf dem Grundgedanken, dass der Bund sein finanzielles Engagement reduziert und den Flugplätzen bzw. Regionen mehr Verantwortung bei der Finanzierung des Flugsicherungsdienstes übertragen wird. Für die Umsetzung der Motion Würth ist deshalb eine Anpassung der gesetzlichen Grundlagen notwendig.

Bis zur Inkraftsetzung der rechtlichen Anpassungen für die Umsetzung der Motion Würth werden die reservierten Beträge pro Flugplatz im Mehrjahresprogramm 2024-2027 auf dem Niveau von 2023 weitergeführt. Es handelt sich dabei um Maximalbeträge.

Sowohl unter den aktuellen rechtlichen Grundlagen als auch nach Umsetzung der Motion Würth ist das Bundesgesetz über Finanzhilfen und Abgeltungen (SuG) anwendbar. Daraus folgt, dass Massnahmen zur Effizienzsteigerung und Kostenreduktion auch in Zukunft soweit wie möglich umzusetzen sind.

2.3 Einhaltung Verteilschlüssel

Die Erfahrungen aus den Gesuchsjahren 2012-2019 haben gezeigt, dass einerseits die verfügbaren Mittel im Anwendungsbereich Safety nicht ausreichten und andererseits in den beiden anderen Anwendungsbereichen nicht ausgeschöpft wurden. Nach damalig geltendem Recht konnte ein allfälliger Mehrbedarf in einem Aufgabengebiet nicht ohne Weiteres durch ungenutzte Mittel aus einem anderen Aufgabengebiet kompensiert werden. Damit diese Mittel möglichst zielführend eingesetzt werden können, wurde nach einer flexibleren Lösung gesucht. Seit Inkrafttreten des revidierten Art. 37a MinVG per 1.1.2018 gilt ein flexibler Verteilschlüssel. Dieser Artikel sieht im ersten Absatz nachstehende Verwendung der zweckgebundenen Mittel vor: 12.5 bis 25 Prozent für Beiträge an die Umweltschutzmassnahmen im Luftverkehr sowie für Beiträge an Sicherheitsmassnahmen zur Abwehr widerrechtlicher Handlungen gegen den Luftverkehr und 50 bis 75 Prozent für Beiträge an Massnahmen zur Förderung eines

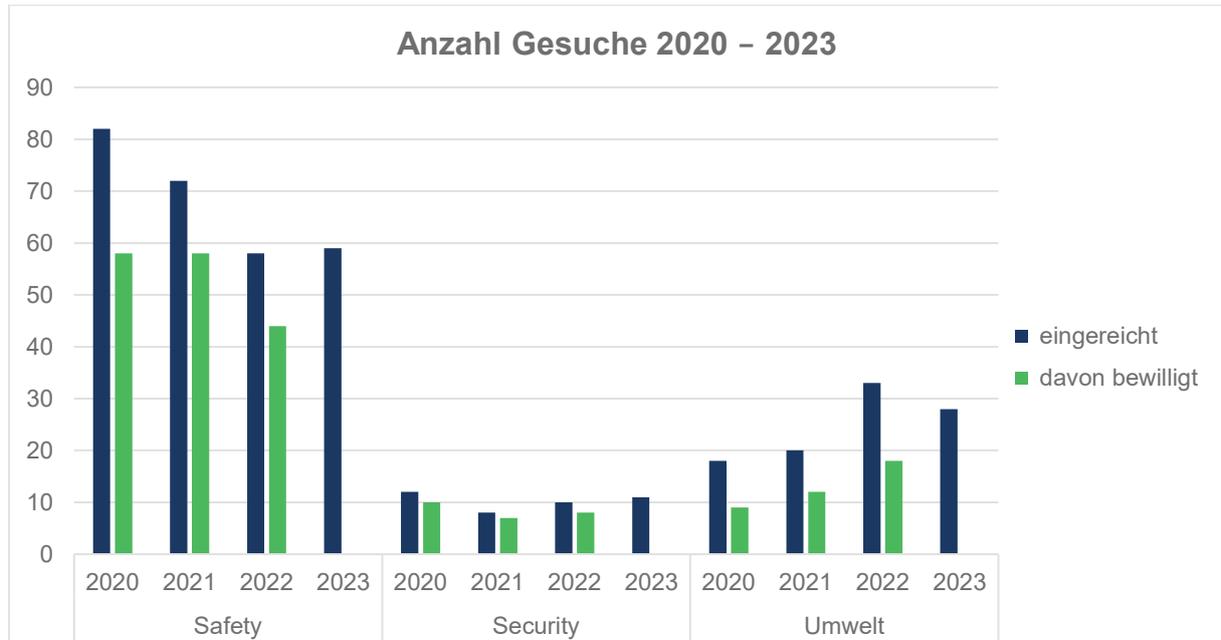
hohen technischen Sicherheitsniveaus im Luftverkehr. Gemäss der Übergangsbestimmung in Art. 41c MinVG gilt dieser flexible Verteilschlüssel rückwirkend ab dem 1. Januar 2012 für den gesamten im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Änderung laufenden Zeitraum, über den der Verteilschlüssel eingehalten werden muss. Gemäss Art. 3 Abs. 1 MinLV beträgt der Zeitraum zur Einhaltung des Verteilschlüssels 12 Jahre. Dieser endet somit per Ende 2023.

Der durch das Gesetz vorgegebene Verteilschlüssel der zweckgebundenen Mittel zwischen diesen drei Bereichen konnte bisher nur teilweise eingehalten werden. Vor allem im Bereich nicht-hoheitlichen Sicherheitsmassnahmen sowie beim Umweltschutz lag der Bedarf unter den Erwartungen. In der SFLV hatte sich bis 2015 ein Saldo aufgebaut (rund 82 Mio. CHF per Ende 2015). In der darauffolgenden Vierjahresperiode ist der Saldo stabil geblieben (Ende 2019: rund 82 Mio.). D.h. in diesem Zeitraum wurden alle zweckgebundenen Einnahmen auch tatsächlich verwendet. Im Laufe des Mehrjahresprogramms 2020–2023 hat der Saldo der SFLV leicht abgenommen (Ende 2022: 69,4 Mio. CHF). Gleichzeitig hat sich die Situation in Bezug auf den Bereich Umwelt verbessert (siehe 1.4). Nichtsdestotrotz ist die Herausforderung des Einhaltens des Verteilschlüssels immer noch aktuell und der vom Gesetz vorgegebene Verteilschlüssel wird per Ende 2023 voraussichtlich nur teilweise eingehalten werden können, da sich die tatsächliche Nachfrage nach Subventionen anders auf die drei Anwendungsbereiche aufteilt. Mit Annahme der Motion Würth («Regionalflugplätze als Schlüsselinfrastruktur sichern») ist zudem nicht mit einer massgeblichen Reduktion der Mittel für die Flugsicherung der Regionalflugplätze (Bereich Safety) zu rechnen.

3 Grafische Darstellungen und Zahlenspiegel

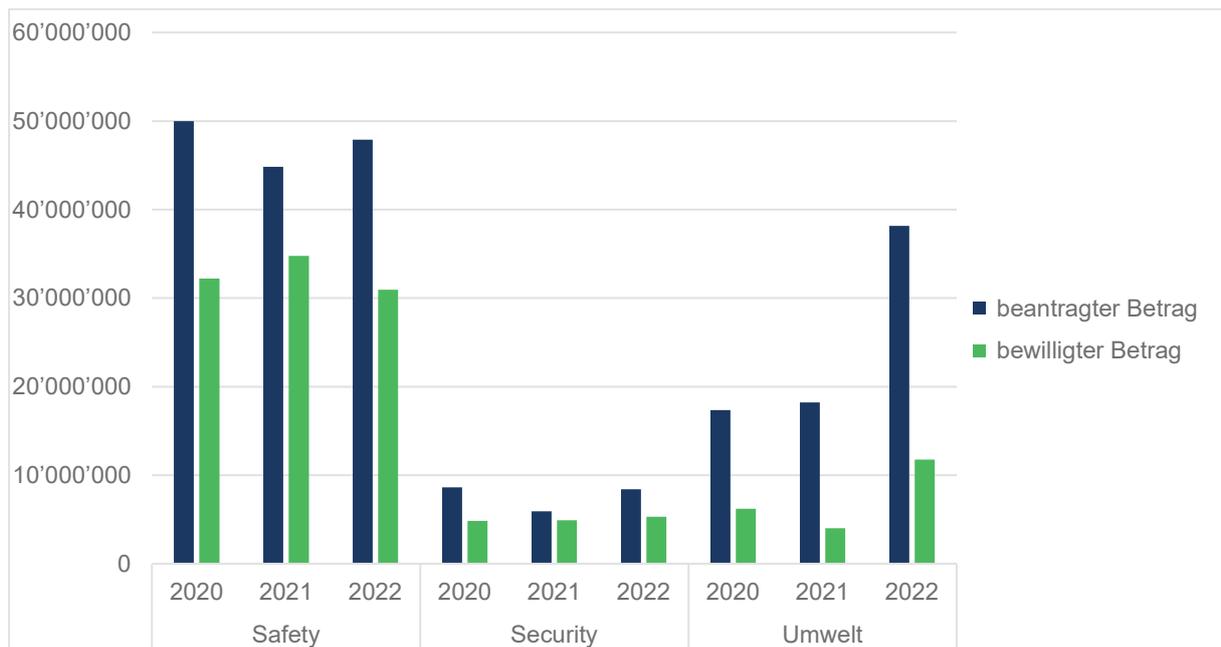
3.1 Anzahl Gesuche

Wie oben erwähnt, hat sich während der Periode 2020-2023 die Anzahl Gesuche im Bereich Umwelt erhöht. Im Safety-Bereich ist die Tendenz umgekehrt: Im 2022 und 2023 wurden ca. 25% weniger Gesuche eingereicht als im 2020. Die Anzahl Security-Gesuche ist über die Jahre stabil geblieben.



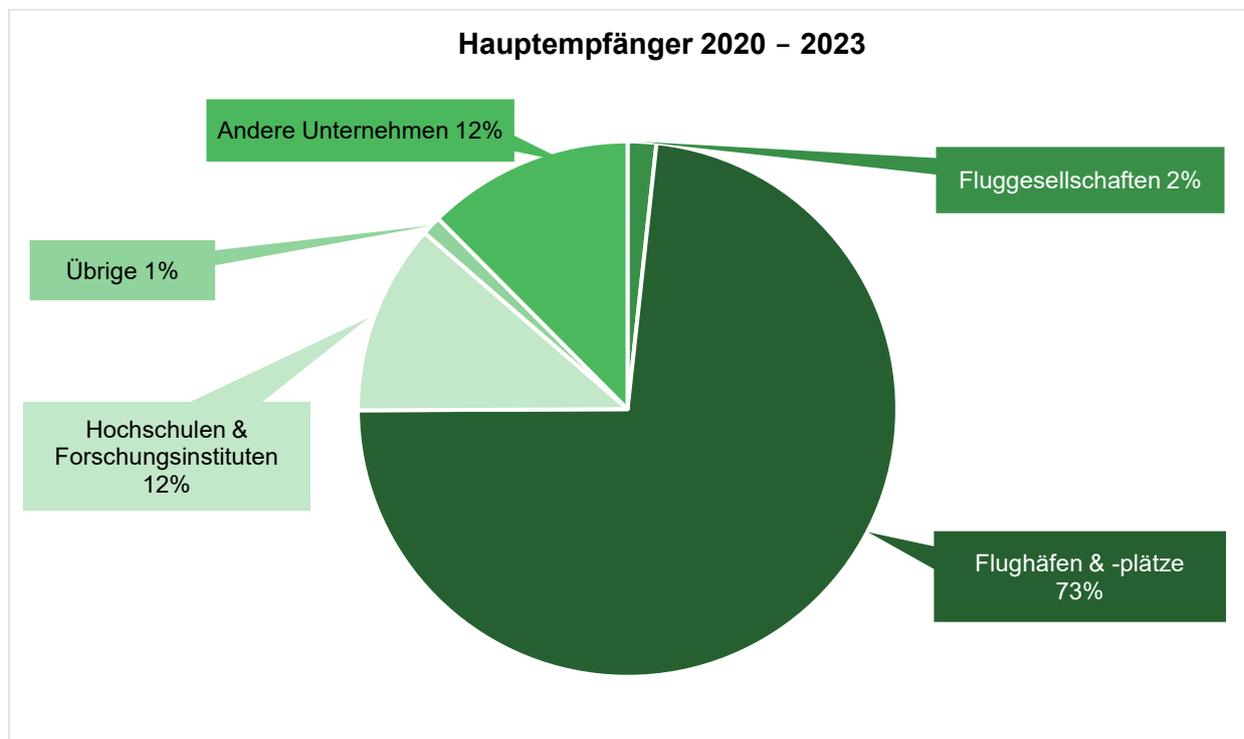
Hinweis zur Grafik: Zum Zeitpunkt der Erstellung vorliegender Berichterstattung ist das BAZL dabei, die Beurteilung der Gesuche 2023 abzuschliessen. Deshalb kann die Anzahl der bewilligten Gesuche 2023 in der Grafik noch nicht dargestellt werden.

3.2 Beitragshöhe



Hinweise zur Grafik: Zum Zeitpunkt der Erstellung vorliegender Berichterstattung ist das BAZL dabei, die Beurteilung der Gesuche 2023 abzuschliessen. Deshalb können die Beträge der bewilligten Gesuche 2023 in der Grafik noch nicht dargestellt werden. Exkl. VFAL.

3.3 Verteilung der Gelder



3.4 Finanzielle Entwicklung der SFLV

Zahlen in Mio. CHF	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Total 2012 bis 2023	Anteil Ausgaben an zur Verfügung stehenden Mitteln in % (inkl. Vollzug)	Zielwert in %	Berechnung laufende 12 Jahresperiode (ab 1.1.2012) - Stand per Ende 2023
						R	R	R	R	R	R	R	VA				
Zweckgebundene Einnahmen zu Gunsten SFLV	19.2	48.2	47.5	48.4	47.6	45.9	48.0	46.6	44.7	40.0	39.0	44.8	46.7	547.4			
Ausgaben zu Lasten SFLV																	
Technische Sicherheitsmassnahmen, davon:	9.8	26.5	21.1	24.5	27.1	37.7	37.9	9.1	62.4	36.7	40.1	33.3	42.3	398.7	73.4	50 - 75	ja
• Flugsicherung Regionalflugplätze	9.8	26	20.1	22.7	22.8	30.7	29.6	0.9	57.6	30.1	29.9	27.5	31.5	237.8			
• Ausbildung VFAL						1.3	2.6	2.1	2.7	2.0	4.0	2.1	6.0	22.8			
Umweltschutz-Massnahmen	0.0	0.6	5.8	1.4	7.1	10.5	2.8	3.6	1.4	6.2	4.5	2.1	13.9	60.0	11.1	12,5 - 25	nein
Nicht-hoheitliche Sicherheitsmassnahmen	0.0	0.0	0.4	1.0	3.1	4.3	4.3	5.2	3.7	3.7	5.5	3.3	9.9	44.5	8.2	12,5 - 25	nein
Vollzugsaufwand, davon:	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.6	0.7	0.8	4.2			
• Technische Sicherheitsmassnahmen	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.5	0.6	0.4	3.0			
• Umweltschutz-Massnahmen	0.0				0.1	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.2	0.6			
• Nicht-hoheitliche Sicherheitsmassnahmen	0.0				0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.4			
Total Ausgaben	9.8	27.1	27.4	26.9	37.6	52.9	45.5	18.3	67.9	47.1	50.6	39.4	66.9	507.4			
Veränderung Saldo SFLV						-7.0	2.6	28.3	-23.2	-7.1	-11.6	5.4	-20.2				
Saldo SFLV	9.5	30.6	50.7	72.2	82.3	75.1	77.6	106.0	82.7	75.7	64.0	69.4	49.3	40.0	7.3		