

ADF Innovation Consulting Bürglistr. 29, 8400 Winterthur

BAZL 3003 Bern

Per email mit Empfangsbestätigung an:

esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Winterthur, 28. November 2024

Stellungnahme zur Änderung des Luftfahrtgesetzes

Sehr geehrte Damen und Herren

Hiermit nehmen wir zur Vorlage fristgerecht wie folgt Stellung:

1. Die Vorlage weist an verschiedenen Stellen Inhalte auf, welche dem geltenden Schweizer Recht teilweise widersprechen, und vermutlich auch der EMRK, insbesondere werden die Rechte der aviatischen Lizenzträger betreffend anwaltlicher Unterstützung bei Vorfällen und Unfällen nicht aufgeführt respektive ungebührlich beschnitten, wie beispielsweise den übergeordnet geltenden Rechten der Betroffenen zur Aussageverweigerung.
2. Antrag 1: Bei Vorfällen und Unfällen sei den aviatischen Lizenzträgern die Wahrung der anwaltlichen Unterstützung durch die Einführung eines neuen Passus wie folgt zu gewähren: *Sämtliche Untersuchungsbehörden weisen die Betroffenen als erste Amtshandlung zwingend darauf hin, dass diese zu keinerlei Aussagen verpflichtet sind, und ermöglichen den jeweils involvierten aviatischen Lizenzträgern bei sämtlichen Vorfällen oder Unfällen den zeitnahen Beizug eines «Anwaltes der ersten Stunde». Die Behörden sind verpflichtet, vor der Einleitung von Befragungen die betroffenen aviatischen Lizenzträgern auf die Möglichkeit des Beizuges eines «Anwaltes der ersten Stunde» hinzuweisen und dies mit sämtlichen deren vor Ort verfügbaren Mitteln betreffend ggf. notwendigen Transporten sowie zur Sprach- und Bildübermittlung wie Videokonferenzen etc. zeitnah angemessen zu unterstützen.*
3. Antrag 2: *Sämtliche Gesetze, Verordnungen und Erlasse des BAZL seien von einer Fachstelle auf deren Rechtskonformität und Diskriminierungsfreiheit gemäss EMRK zu überprüfen und allfällige Widersprüche seien zeitnah zu korrigieren und publizieren.*

Begründungen: Spontane Äusserungen unmittelbar nach einem emotional belastenden Unfall oder Vorfall können für Lizenzträger insbesondere für solche ohne juristische Fachkenntnisse und ohne «Anwalt der ersten Stunde» mit unvorhersehbaren irreversiblen Nachteilen verbunden sein.

Proaktive Wahrung der Rechtsstaatlichkeit und Einhaltung der Menschenrechte.

Mit freundlichen Grüssen



Adolf Flüeli

ADF Innovation Consulting Bürglistr. 29, 8400 Winterthur

BAZL 3003 Bern

Per email mit Empfangsbestätigung an:

esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Winterthur, 29. November 2024

Stellungnahme zur Änderung des Luftfahrtgesetzes im allgemeinen

Sehr geehrte Damen und Herren

Hiermit nehmen wir zur Vorlage fristgerecht wie folgt Stellung:

Das Schweizer Luftfahrtgesetz weist gegenüber dem Schweizer Eisenbahngesetz einige spezifische Nachteile zu Ungunsten der Schweizer Luftfahrt auf. Nachfolgend ist ein Korrekturvorschlag dargestellt, welcher auf «similarity» zum Eisenbahngesetz beruht.

Art. 3

1 Der Bundesrat hat im Rahmen der Zuständigkeit des Bundes die Aufsicht über die Luftfahrt im gesamten Gebiet der Schweizerischen Eidgenossenschaft. Er übt sie durch das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) aus.

Er stellt eine nachfragegerechte Planung der Luftfahrtentwicklung aller Sparten sicher und sorgt für die raumplanerische Sicherung sowie für den zeit- und nachfragegerechten Ausbau sämtlicher Luftfahrtinfrastrukturen.

...9.10

2 Für die unmittelbare Aufsicht wird beim UVEK eine besondere Abteilung, das BAZL, gebildet.

3 Das Nähere bestimmt der Bundesrat; insbesondere setzt er die zu erhebenden Gebühren fest.

Dritter Abschnitt: Die Luftfahrtinfrastruktur⁸⁰

Art. 36 wird zu Art 36.6, danach Rest wie gehabt Art 36a etc

1 Der Bundesrat erlässt nähere Vorschriften über Bau und Betrieb von Flugplätzen.

2 Er kann die Zahl der Wasserflugplätze beschränken.

Art. 36 Ziele

Der Ausbau der Luftfahrtinfrastruktur hat folgende Ziele:

1. Sicherstellung einer nachfragegerechten und engpassfreien Anbindung an den globalen Luftverkehr
2. Verbesserung der intermodalen Anbindung zu den europäischen Metropolitanräumen,
3. Verbesserung der intermodalen Anbindungen insbesondere in den Randregionen,
4. Verbesserung der intermodalen Erschliessung der Berggebiete und der Tourismusregionen;

Art. 36.1 Strategisches Entwicklungsprogramm

1 Die Luftfahrtinfrastruktur wird im Rahmen eines strategischen Entwicklungsprogramms schrittweise ausgebaut.

2 Bestehende militärische Luftfahrtinfrastrukturen sollen möglichst erhalten und umgehend einer zivilen Nutzung zugeführt werden, ehemalige militärische Luftfahrtinfrastrukturen sind wenn möglich gezielt zu Reaktivieren oder gegebenenfalls andernorts sinngemäss zu Kompensieren.

3 Das strategische Entwicklungsprogramm wird vom Bund unter Einbezug der Kantone der jeweiligen Planungsregionen und der betroffenen Luftfahrtunternehmen, -Verbänden und den weiteren Luftfahrtakteuren sämtlicher Sparten periodisch nachgeführt.

4 Der Bundesrat legt der Bundesversammlung alle vier Jahre einen Bericht zum Stand des Ausbaus, zu notwendigen Anpassungen des strategischen Entwicklungsprogramms und zum nächsten geplanten Ausbauschritt vor.

Art. 36.2 Ausbauschritte

1 Die Erlasse zu den einzelnen Ausbauschritten ergehen in der Form des Bundesbeschlusses.

Die Bundesbeschlüsse unterstehen dem fakultativen Referendum.

2 Den in den Ausbauschritten vorgesehenen Massnahmen liegen ein Bedarfsnachweis und ein betriebs- und volkswirtschaftlich abgestütztes Nachfragekonzept zugrunde.

3 Der Bundesrat zeigt in den Botschaften zu den Ausbauschritten insbesondere die Folgekosten für das gesamte intermodale Verkehrssystem der Schweiz auf.

4 Jeder Ausbauschritt bezweckt auch die Sicherstellung der Qualität und der Verfügbarkeit der Luftfahrtinfrastrukturen aller Kategorien sowie deren engpassfreien und sicheren Betriebes, und sieht die dafür erforderlichen Kredite vor.

Art. 36.3 Planung der Ausbauschritte

1 Das BAZL leitet und koordiniert als Prozessführer die für die Ausbauschritte notwendigen Planungen. Es berücksichtigt die regionalen Planungen der Kantone und bezieht die betroffenen mit ein.

2 Die Kantone sind verantwortlich für die regionale Nachfrageerhebung und Umsetzungsplanung. Sie organisieren sich in geeigneten Planungsregionen. Die betroffenen Luftfahrtunternehmen und -Verbände werden in geeigneter Weise einbezogen.

Art. 36.4 Projektierung und Ausführung der Massnahmen

1 Die Luftfahrtunternehmen oder die mit der Realisierung der Massnahmen betrauten Dritten (Erstellergesellschaften) projektieren die Massnahmen für den Ausbau der Infrastruktur, koordinieren sie mit den Bedürfnissen des Substanzerhalts und führen sie aus.

2 Dabei berücksichtigen sie nach dem Grundsatz einer betriebs- und volkswirtschaftlichen Optimierung laufend den luftfahrt-technologischen Fortschritt, organisatorische Verbesserungen sowie die nachfragegerechte Entwicklung im Luftverkehr.

Art. 36.5 Umsetzungsvereinbarungen

1 Der Bund schliesst mit den Luftfahrtunternehmen, Flugplatzbetreiber- oder Erstellergesellschaften Umsetzungsvereinbarungen über die Ausbaumassnahmen ab. Darin werden die Massnahmen für die einzelnen Strecken und Knoten, die Leistungen, Kosten und Termine, die Gewährung der Mittel sowie die Organisation im Einzelnen festgelegt.

2 Sind mit den Massnahmen zusammenhängende untergeordnete Arbeiten für den Substanzerhalt notwendig, so werden diese ebenfalls in den Umsetzungsvereinbarungen festgelegt.

3 Die Vereinbarungen werden durch das UVEK abgeschlossen. Geringfügige Anpassungen, insbesondere solche technischer oder organisatorischer Natur, können vom BAZL vereinbart werden.

Abschnitt: Projektierungszonen

Art. 37 Festlegung

1 Das BAZL kann von sich aus oder auf Antrag von Luftfahrtunternehmen und -Verbänden, Kanton oder Gemeinde für genau bezeichnete Gebiete Projektierungszonen festlegen, um Grundstücke für künftige Luftfahrtbauten und -anlagen freizuhalten. Die beteiligten Bundesstellen, Kantone, Gemeinden sowie die betroffenen Grundeigentümer sind anzuhören. Die Anhörung der Gemeinden und der betroffenen Grundeigentümer ist Sache der Kantone. Die Projektierungszonen sollen zusammen mit der Luftraumneukonzeption Avistat derart optimiert werden, dass ein maximaler Nutzen für sämtliche Kategorien von Luftfahrzeugen und Luftraumbenutzern erzielt werden kann.

2 Verfügungen über die Errichtung von Projektierungszonen sind unter Angabe der Beschwerdefrist in den betreffenden Gemeinden zu veröffentlichen. Beschwerden haben keine aufschiebende Wirkung.

Art. 37.1 Wirkung

1 Es dürfen keine baulichen Veränderungen in den Projektierungszonen vorgenommen werden, die deren Zweck widersprechen. Ausgenommen sind Vorkehren, die dem Unterhalt oder der Beseitigung von Gefahren und schädlichen Einwirkungen dienen. In Ausnahmefällen können

weitergehende Vorkehren gestattet werden, wenn der Eigentümer auf jede spätere Entschädigung des entstandenen Mehrwertes verzichtet.

2 In den festgelegten oder vorgesehenen Projektierungszonen dürfen vorbereitende Handlungen vorgenommen werden. Artikel 15 des EntG101 gilt sinngemäss.

Art. 37.2 Aufhebung

1 Die Projektierungszonen fallen mit der rechtskräftigen Festlegung der Baulinien, spätestens aber nach fünf Jahren dahin; sie können um höchstens drei Jahre verlängert werden. Ist eine Projektierungszone hinfällig geworden, so kann eine neue Projektierungszone mit ganz oder teilweise gleichem Perimeter festgelegt werden.

2 Das BAZL hebt eine Projektierungszone von Amtes wegen oder auf Antrag von Luftfahrtunternehmen, Kanton oder Gemeinde auf, wenn feststeht, dass die geplante Luftfahrtanlage nicht ausgeführt wird.

3 Verfügungen über die Aufhebung von Projektierungszonen sind unter Angabe der Beschwerdefrist in den betroffenen Gemeinden zu veröffentlichen.

Art. 37 alt wird zu Art 37.3

Danach Rest wie gehabt Art. 37a

Art. 3175

Der Bundesrat regelt die Abgrenzung des Linien- und Charterflugverkehrs als Verkehrsträger des öffentlichen Verkehrs ÖV vom übrigen gewerbsmässigen Luftverkehr sowie zu den terrestrischen Konzessionierten Transport Unternehmungen KTU.

1 Er stellt die Wettbewerbsfähigkeit des konzessionierten Luftverkehrs zu gleichen Konditionen wie der terrestrischen KTU sicher und fördert insbesondere ÖV-Verbindungen, welche auf terrestrischem Weg nicht sinnvoll durchführbar sind, z.B. Lugano-Genf

2 Der Bund trägt die Kosten der hoheitlichen staatlichen Aufgaben im Bereich der Sicherheit, insbesondere der Flugsicherung im Luftraum sowie der Sicherheitskontrollen auf und um die Luftfahrtinfrastrukturen

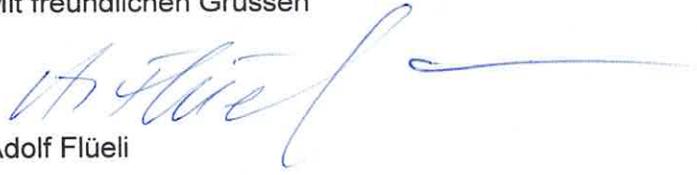
3 Er stellt die statistisch korrekte Definition und Erfassung des Linien- und Bedarfsflugverkehrs als Angebot des ÖV sicher

4 Die Verkehrsleistungen des Luftverkehrs im Binnenverkehr werden in der Verkehrsstatistik in Pkm (Personenverkehr) und tkm (Fracht) ausgewiesen

5 Die Verkehrsleistungen des Luftverkehrs im internationalen Verkehr werden in der Verkehrsstatistik in Pkm (Personenverkehr) und tkm (Fracht) vollständig sowie ergänzend analog zur Schweizer CO2-Bilanzierung nach dem Halbstreckenprinzip ausgewiesen

6 Die Verkehrsleistungen des weiteren Luftverkehrs der Business-Aviation und General Aviation einschliesslich dem aviatischen Langsamverkehr in dessen sämtlichen Kategorien (Gleitschirm, Hängegleiter, Segelflug) werden in gleichwertigem Umfang und analoger Qualität wie beim terrestrischen Verkehr erhoben und in den Verkehrsstatistiken entsprechend vollständig ausgewiesen.

Mit freundlichen Grüssen


Adolf Flüeli

Tel.: +41(0)52 222 8080

Mobile: +41(0)78 254 2750

email: adf@adf-innovation.com



ADF Innovation Consulting Bürglistr. 29, 8400 Winterthur

BAZL 3003 Bern

Per email mit Empfangsbestätigung an:

esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Winterthur, 29. November 2024

Stellungnahme zur Änderung des Luftfahrtgesetzes betreffend Luftfahrtinfrastrukturen

Sehr geehrte Damen und Herren

Hiermit nehmen wir zur Vorlage fristgerecht wie folgt Stellung:

1. Die Besitzstandswahrung gemäss Art. 36e des LFG ist dringend notwendig und zu begrüßen. Sie ist jedoch gezielt auf sämtliche Luftfahrtinfrastrukturen insbesondere auch der Regionalflugplätze mit Linienverkehr als ÖV auszudehnen, da diese eine ganzheitliche Netzwerkfunktion zur Verbindung über die 3. Dimension in der Schweiz erfüllen. Ebenso sind die Besitzstandswahrungen auf die ehemaligen und heutigen Militärflugplätze gemäss den Grundrechten des RPG Art. 24c auszudehnen sowie die Verluste von aufgehobenen oder zerstörten Pisten mit einem Konzept zu deren Realersatz beispielsweise in der Form von Ersatzbauten oder Kompensationen durch Pistenverlängerungen einzuleiten. Im Rahmen «Avistrat» sollte eine ganzheitliche Optimierung der terrestrischen Flugplätze in Kombination mit den Lufträumen durchgeführt werden, und frühzeitig Gelände für zukünftige Flugplätze raumplanerisch durch die Schaffung von entsprechenden Luftfahrtentwicklungszonen zu sichern. Zudem sind Systemfehler welche die Mobilitätsstatistiken enorm zu Ungunsten der Luftfahrt verfälschen, wie die uneinheitliche Schweizer Verkehrsstatistik, welche die Verkehrsleistungen der Luftfahrt nicht als ÖV ausweisen, sowie die gegenüber der terrestrischen Verkehrsstatistik betreffend Langsamverkehr unvollständige Luftfahrtstatistik zu beheben. Insbesondere seien die spezifische Verkehrsleistungen pro versiegelter Bodenfläche in Pkm/km² vorab der Landesflughäfen und Regionalflugplätze statistisch auszuweisen und im Kontext der weiteren Verkehrsträgern des ÖV darzustellen. Die Bewertung der «Bauwerke Schweiz» gemäss NFP 54 weist betreffend Luftfahrt enorme Lücken auf, die zu schliessen sind. Ein weiteres wesentliches Element stellt die Finanzierung des Baus, des Erhalts, des Unterhalts und Betriebs der Flughäfen, Regionalflugplätzen und Flugfeldern sowie der Flugsicherung dar. Diese Finanzierungen sollen mit Bezug auf die Weisung J455-0118 über die Agglomerationsprogramme erfolgen, welche Zitat: «alle Verkehrsträger und –mittel mit ihren Vor- und Nachteilen einbezieht», insbesondere die überfällige Sanierung der Piste des Regionalflugplatzes Altenrhein sowie die dringend notwendige Pistenverlängerung in Lugano Agno sowie die Finanzierung der Flugsicherung der Regionalflughäfen als hoheitliche Aufgabe. Nachdem in den vergangenen Jahrzehnten durch gewisse Zerrbilder der Schweizer Luftfahrt enorme Nachteile beschert wurden, seien wissenschaftliche Studien betreffend dem Nutzen der Schweizer Mobilität im allgemeinen und der Luftfahrt im besonderen zu erstellen.

Hierzu wird auf die jeweils thematischen Beilagen «Symmetrische Verkehrsstatistik», «Weisung J455-0118», «Funktionale Mobilität-Luftfahrtstrategie Schweiz», «Studie SNF Auszug», «Kurzfassung Nutzenpotentiale», «Analyse Sachplan Verkehr», «Kohäsion und internationale Einbindung», «Kurzfassung Luftfahrtinfrastrukturen und raumplanerische Vorsorge», LENK DÜB sowie «Asset Management Luftfahrtinfrastrukturen» verwiesen.

2. **Antrag 1:** Zur Erhebung der seit 1972 aufgelaufenen Abbauten von Militärflugplätzen sei eine Aufstellung sämtlicher Schweizer Militärflugplätze und militärischen Landefeldern mit den jeweiligen verfügbaren Pisten sowie deren Pistenlängen per 01. Juli 1972 zu erstellen.

Begründung:

Art. 24c Bestehende zonenwidrige Bauten und Anlagen ausserhalb der Bauzonen
1 Bestimmungsgemäss nutzbare Bauten und Anlagen ausserhalb der Bauzonen, die nicht mehr zonenkonform sind, werden in ihrem Bestand grundsätzlich geschützt.

Auszug aus der Vollzugshilfe zu RPG Art. 24c vom 07.03.2001

2.4 Hauptsächliche Anwendungsfälle

Artikel 24c RPG ist hauptsächlich anwendbar auf:

- landwirtschaftliche Wohnbauten, die vor der massgeblichen Rechtsänderung rechtmässig zu nichtlandwirtschaftlichen Zwecken umgenutzt wurden;
- nichtlandwirtschaftliche Wohnbauten, die vor der massgeblichen Rechtsänderung rechtmässig erstellt und später nicht rechtswidrig geändert worden sind;
- landwirtschaftliche Ökonomiebauten, die vor der massgeblichen Rechtsänderung rechtmässig zu nichtlandwirtschaftlichen Zwecken umgenutzt wurden;
- **nach Spezialrecht bewilligte bzw. bewilligungsfrei zulässige Bauten (Bauten für Militär, Eisenbahnen etc.), die vor der massgeblichen Rechtsänderung erstellt wurden und in diesem Zeitpunkt noch ihrer Zweckbestimmung entsprechend genutzt wurden;**
- Erneuerung und Wiederaufbau von Gewerbebauten, die vor der massgeblichen Rechtsänderung rechtmässig erstellt wurden⁶;
- andere Arten von Bauten, die vor der massgeblichen Rechtsänderung rechtmässig erstellt wurden (Schützenhäuser, Schulhäuser, Sakralbauten, Hornusserhütten, Pfadiheime, freistehende Garagen, usw.).

Auszug aus Dokument Amt für Gemeinden und Raumordnung, Abteilung Bauen, Nydegasse 11, 3011 Bern:

Bauten, die vor dem 01. Juli 1972 rechtmässig erstellt oder durch eine nachträgliche Planänderung zonenfremd geworden sind, dürfen nach Art. 24c RPG erneuert, teilweise geändert, und wiederaufgebaut werden

Die bestimmungsgemässe Nutzung von Flugplätzen ist eine aviatische. Somit sind die gemäss RPG Art. 24c aufgeführten wohlerworbenen alten Rechte der ehemaligen Militärflugplätze sowie diese Militärflugplätze sofern noch vorhanden, gezielt zeitnah zu reaktivieren oder deren Verlust angemessen zu kompensieren.

3. **Antrag 2:** Die bestimmungsgemässe Nutzung von Flugplätzen ist eine aviatische. Somit sind die gemäss RPG Art. 24c wohlerworbenen alten Rechte der ehemaligen Militärflugplätze zu reaktivieren und die inzwischen eingetretenen enormen materiellen Verluste im Rahmen der raumplanerischen Vorsorgepflicht angemessen zu kompensieren, beispielsweise durch Ersatzneubauten oder durch gezielte Pistenverlängerungen an für die Schweizer Luftfahrt wichtigen Standorten mit Linienflugverkehr wie Lugano-Agno von derzeit 1415 Meter auf zirka 1800 bis 2000 Meter analog Samedan und Sion, sowie auch Altenrhein von derzeit 1455 Meter auf zirka 1800 bis 2000 Meter und Bern Belp von derzeit 1730 Meter auf mindestens 2000 Meter. Insgesamt sind für die Regionalflugplätze mit Linien- und/oder Charterverkehr einheitliche Pistenlängen von 2000 Meter anzustreben, damit Redundanzen in der Form von Ausweichflugplätzen geschaffen werden können. Ebenso sind die Pisten der weiteren wichtigen Regionalflugplätze wie Grenchen von derzeit 1000 Meter um mindestens 300 bis 400 Meter angemessen zu verlängern. Hierzu seien vorab für sämtliche Schweizer Regionalflugplätze mit Linien- und/oder Charterverkehr entsprechende raumplanerische Reserve- und Freihaltezonen zu schaffen. Für die weiteren Flugplätze und Flugfelder seien analoge Massnahmen zu deren langfristigen raumplanerischen Sicherung sowie zweckmässigen Ausbauten wie z.B. zur Steigerung der Sicherheit durchzuführen, beispielsweise die Überdeckung von Gräben oder Bächen vor Pisten wie in Hausen a./A.

Begründung: Gemäss Begründung zu Antrag 1. Bei der Einführung des RPG per 01.01.1980 war die Besitzstandswahrung ein zentrales Kriterium. Zudem ist das Oberziel der Raumplanung der haushälterische Umgang mit dem nicht vermehrbaren Boden. Luftfahrtinfrastrukturen erfüllen dieses Ziel in hervorragender, ja perfekter Weise, da deren Flächenverbrauch, insbesondere betreffend der versiegelten Bodenfläche gegenüber anderen Verkehrsträgern die höchste spezifische Transportleistung pro Flächeneinheit ermöglicht. Für die Regionalflugplätze mit Linien- und /oder Charterverkehr sowie auch hochgelegenen Regionalflugplätzen wie Samedan sollten Pistenlängen von mindestens 2000 Meter angestrebt werden, damit der aviatische ÖV mit besseren Rahmenbedingungen sichergestellt werden kann, und die notwendigen Raumreserven für die aviatische Zukunft mit neuen Technologien geschaffen werden können. 1976 wurde letztmals eine grössere neue Piste in der Schweiz in Kloten eröffnet. Seither wurden wichtige Pisten wie die Parallelpiste in Buochs zerstört, zudem wurden mehrere Pisten gekürzt oder unbrauchbar gemacht sowie Flugfelder wie der Hasenstrick aufgehoben- dies trotz gegenläufigem starkem Bevölkerungswachstum.

4. **Antrag 3:** Das am 01.11.1972 eingeführte Nachtflugverbot für Landungen von 2400 bis 0500 und für Starts von 2400 bis 0600 sein zu reaktivieren.

Begründung: Bei der Einführung des RPG per 01.01.1980 war die Besitzstandswahrung ein zentrales Kriterium. Das Nachtflugverbot vom 01.11.1972 stellt ein immaterielles wohlverworfenes Recht dar. Dieses wurde zwischenzeitlich gebrochen und ist zu korrigieren.

5. **Antrag 4:** Es seien ausreichende raumplanerische aviatische Entwicklungszonen zu schaffen, welche einerseits die Optimierung von zukünftigen Luftfahrtinfrastrukturen und Lufträumen ermöglichen, sowie andererseits allfällige Verluste von Luftfahrtinfrastrukturen wie z.B. dem Flugfeld Winterthur durch den zunehmenden Siedlungsdruck durch Ersatzneubauten an geeigneten Standorten ermöglichen.

Begründung: Der Bau oder Ausbau von Luftfahrtinfrastrukturen erfordert einen enormen Zeitaufwand und erfordert eine vorausschauende proaktive Planung mit entsprechend frühzeitig und ausreichenden zu schaffenden raumplanerischen Alternativen.

6. **Antrag 5:** Es sei eine einheitliche Verkehrsstatistik zu schaffen, welche den aviatischen ÖV gleichwertig zum terrestrischen ÖV inkludiert sowie auch den aviatischen Langsamverkehr gleichwertig zum terrestrischen Langsamverkehr ausweist. Die Verkehrsleistungen der Luftfahrt seien hierzu in Pkm auszuweisen. Ebenso seien daraus die spezifischen Verkehrsleistungen der Luftfahrtinfrastrukturen gleichwertig in Pkm pro km² versiegelter Bodenfläche darzustellen.

Begründung: Der Zweck jeglicher Statistik ist die Vergleichbarkeit der Daten. Dies erfordert zwingend die Verwendung gleicher Einheiten, für die Transportleistung ist dies die Einheit Pkm, Personenkilometer. Die heutige Statistik führt mangels geeigneter Konsistenz der Daten zu völlig absurden Verzerrungen betreffend der Wahrnehmungen der Nutzen der Luftfahrt.

7. **Antrag 6:** Die Bewertung der Bauwerke der Schweiz gemäss dem betreffend Luftfahrtinfrastrukturen unvollständigen NFP 54 sei mit einem neuen NFP vollständig darzustellen.

Begründung: Nur eine vollständige Bewertung ermöglicht eine sachgerechte Planung für sämtliche Verkehrsträger.

8. **Antrag 7:** Es seien der Ausbau und der Betrieb von Luftfahrtinfrastrukturen einschliesslich Flugsicherung für die Regionalflugplätze analog den terrestrischen Verkehrsinfrastrukturen über die Agglomerationsprogramme vollständig zu finanzieren.

Begründung: Zukünftige Intermodalität sowie gleichwertige Behandlung der Verkehrsträger für den aviatischen ÖV sowie für den aviatischen Individual- und Langsamverkehr.

9. **Antrag 8:** Es sei ein NFP «Funktionale Mobilität-Luftfahrtstrategie Schweiz» zu lancieren.

Begründung: Der LUPO weist wohl einige Absichtserklärungen auf, stellt jedoch keine zukunftsgerichtete robuste Strategie für eine ganzheitliche und zukunftsgerichtete Schweizer Luftfahrtentwicklung dar. Eine Programmskizze liegt als Beilage vor.

10. **Antrag 9:** Es sei analog zu den Fonds für Schienen- und Strassenbauprojekten ein gleichwertiger Fonds für Luftfahrtprojekte zu schaffen.

Begründung: Der volkswirtschaftlich überragenden Bedeutung der Luftfahrt entsprechend soll der Ausbau der Luftfahrtinfrastrukturen sämtlicher Kategorien konform zu den terrestrischen Verkehrsträgern langfristig finanziert werden.

11. **Antrag 10:** Zur Behebung der zunehmenden Kapazitätsengpässe auf dem Flughafen Kloten sei der Flugplatz Dübendorf, notabene der älteste noch erhaltene Verkehrsflugplatz als Regionalflugplatz im Sinne eines Relief-Airport analog zu Miland-Linate zeitnah zu aktivieren und als Regionalflugplatz im Rahmen eines SIL zu verankern.

Begründung: Umnutzung kommt raumplanerisch vor Neubau. Die brachliegende Kapazität von Dübendorf soll für die Business-Aviation analog London Biggin-Hill genutzt werden. Die Lärmbelastungen werden deutlich kleiner sein, als in den 1980-er Jahren, siehe beiliegende Statistik LENK mit den Bewegungszahlen der Kampjets in Dübendorf.

12. **Antrag 11:** Es sei die Schaffung einer Schweizer Luftfahrtinfrastrukturgesellschaft zu prüfen, analog der der «Port Authority of New York and New Jersey».

Begründung: Was sich im komplexen Grossraum New York bewährt, könnte auch in der Schweiz synergetisch umgesetzt werden. Beilage «Asset-Management» Seite 16. Bei den SBB sind ja ebenfalls sämtliche Infrastrukturbauwerke welche als Netzwerkinfrastrukturen im Verbund betrieben werden, in einer Hand und unter einer Führung.

Wir danken Ihnen für die angemessene Berücksichtigung der Anträge und deren Begründungen.

Gerne stehen wir Ihnen jederzeit für ergänzende Auskünfte zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen



Adolf Flüeli

Tel.: +41(0)52 222 8080

Mobile: +41(0)78 254 2750

email: adf@adf-innovation.com

Symmetrische Verkehrsstatistiken – Neue Perspektiven zur plausiblen Darstellung der effektiven Nutzenfaktoren der Luftfahrt

Adolf Flüeli
ADF Innovation Consulting
Bürglistrasse 29
CH 8400 Winterthur
adf@adf-innovation.com

Zusammenfassung

Die aktuellen amtlichen Verkehrsstatistiken¹⁾ der Schweiz weisen zwei markante und marktverzerrende Asymmetrien auf, indem einerseits der Luftverkehr nicht in der Kategorie „öffentlicher Verkehr“ aufgeführt ist, andererseits indem die effektiv erbrachten Verkehrsleistungen nicht in Pkm ausgewiesen werden.

Im Gegensatz dazu werden jedoch in den Schweizer „Umweltbelastungsstatistiken“ die Emissionen der Luftfahrt nach dem sogenannten „Halbstreckenprinzip“ ausgewiesen²⁾.

Die aktuelle deutsche Verkehrsstatistik³⁾ ist demgegenüber deutlich klarer, weist jedoch ebenfalls gewisse Inkonsistenzen auf, indem in dieser offenbar nur eine gewisse Anzahl Flughäfen erfasst werden, und der konzessionierte Linienluftverkehr leider ebenfalls nicht als „öffentlicher Verkehr“ deklariert wird.

Als vorbildlich kann die „ÖV-wertneutrale“ japanische Verkehrsstatistik⁴⁾ bezeichnet werden, welche die Passagierzahlen und die Verkehrsleistungen sämtlicher Verkehrsträger im Binnenverkehr einschliesslich des umfangreichen vorgelagerten Inselverkehrs Japans in einer einzigen zielführenden Tabelle zusammenfasst.

Domestic Passenger Transport

Item	Passengers carried (thousands)		Passenger kilometers (millions)	
	FY2014	FY2015	FY2014	FY2015
Total transport volume	29,838,333	30,505,204	576,235	590,284
Railways	23,599,851	24,289,894	413,970	427,486
JR (Japan Railways)	9,088,121	9,308,375	260,097	269,394
Other than JR	14,511,730	14,981,519	153,873	158,092
Motor vehicles	6,057,426	6,031,303	72,579	71,443
Buses (Commercial use) ..	4,500,163	4,565,210	65,649	64,936
Taxis and limousine hires	1,557,263	1,466,093	6,930	6,508
Airlines	95,197	96,063	86,763	88,216
Passenger ships	85,859	87,944	2,923	3,139

Source: Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism.

Um die hervorragenden Nutzenfaktoren der Luftfahrt im Kontext der anderen Verkehrsträger plausibel darzustellen, werden folgende Parameterisierungen empfohlen:

- Binnenverkehr: TKM und PKM
- Internationaler Verkehr: TKM und PKM effektiv sowie nach dem Halbstreckenprinzip
- Spezifische Verkehrsleistungen pro km² versiegelter Bodenfläche der Luftfahrtinfrastrukturen
- Vergleich der pro Verkehrsträger (Bahn, Motorfahrzeuge, Luftfahrzeuge, Ships) jeweils erbrachten spezifischen Verkehrsleistungen pro km² versiegelter Bodenfläche der jeweiligen Infrastrukturen

Referenzen:

- 1.) <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/personenverkehr/leistungen.html>
- 2.) <https://www.bfs.admin.ch/bfsstatic/dam/assets/8065/master>.
- 3.) https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/verkehr-in-zahlen-pdf.zip?__blob=publicationFile
- 4.) <http://www.stat.go.jp/english/data/handbook/c0117.htm>

Identifizierung volkswirtschaftlicher Potentiale

Kohäsion der Schweiz sowie Förderung der internationalen Einbindung grenznaher Regionen

Agglomerationsprogramm als Variante zur gesamtheitlichen Sicherung und Ausbau der Luftfahrtinfrastrukturen im Kontext der Raum- und Verkehrsplanung Schweiz

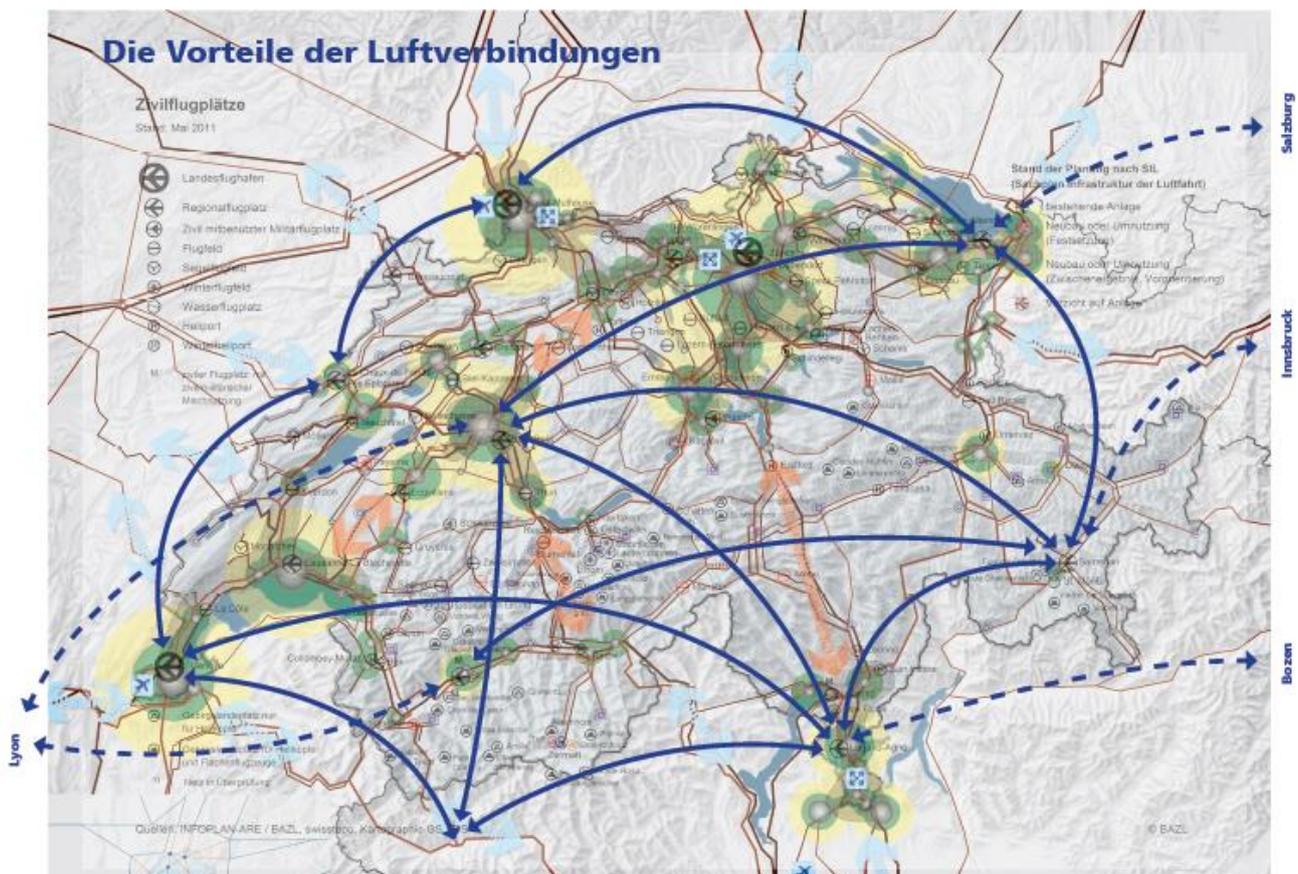


Abbildung:

Die Vorteile der Verbindungen über den Luftweg in topographisch zerklüfteten Regionen.
(Quelle ADF, Kartenbild = Überlagerung von 2 Karten des ARE / BAZL)

Dieses Konzept und dessen Inhalte unterliegen dem Urheberrecht. © ADF 2014

1 Management Summary

Gemäss den Richtlinien der Agglomerationsplanung soll jeder Verkehrsträger dort eingesetzt werden, wo er am besten geeignet ist¹. Die Terrestrischen Verkehrsträger sind in gewissen Ballungsräumen in der Sättigungsphase und haben deren Grenznutzen bereits erreicht oder überschritten. Spurabhängiger Verkehr behindert sich vielfach gegenseitig².

Die Effizienz des Gesamtverkehrsystems soll im Kontext der Intermodalität (mehrgliedrige Transportkette bei der die Beförderung von Personen oder dem Transport von Gütern mit zwei oder mehr unterschiedlichen Verkehrsträgern³) sowie unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit verbessert werden. Durch die Erweiterung der Luftverkehrsmodelle in der Raumplanung Schweiz sollen neue Potentiale erschlossen werden.

Gemäss Finanzplan des Bundes 2013 bis 2016 ergeben sich aus der Erfolgs- und Investitionsrechnung nach Verwaltungseinheiten für den Voranschlag 2012 folgende Zahlen:⁴

Verwaltungseinheit	Inhalt	Kosten in Mio. CHF
BAV	Kosten für Bahnbau, Unterhalt und Betrieb	8'016
ASTRA	Kosten für Strassenbau und Unterhalt	5'459
BAZL	Kosten für Luftfahrt (primär „Regulation“)	161

Die Luftfahrtinfrastruktur ermöglicht mit einem Minimum an versiegelter Bodenfläche und ohne brutale Zerschneidung der Landschaft höchste und grenzenlose Verkehrsleistungen. Die zeitgemässe Anpassung und Sicherstellung einer bundesweiten, kommerziell nutzbarer Netzwerkinfrastruktur soll über ein Agglomerationsprogramm Luftfahrtinfrastruktur erfolgen.

Die Luftfahrtindustrie hat in den vergangenen Jahrzehnten aus eigener Kraft beharrlich die ökologischen und ökonomischen Potentiale bezüglich Lärm / Treibstoffverbrauch / Abgase konsequent ausgeschöpft und nachhaltig umgesetzt. Um noch effizienter zu werden und trotz hohem Margendruck im liberalisierten Luftverkehr, investiert die selbsttragende Luftfahrtbranche permanent hohe Summen in Flottenerneuerungen und neuen Technologien.

Zivil-militärische Mischnutzung von hochwertigen und modernsten Infrastrukturen in der Luftfahrt hat sich z.B. bei Skyguide auch im internationalen Kontext seit langem bewährt. Mit vergleichsweise bescheidenen Investitionen in den Verkehrsträger Luftfahrt lassen sich in der räumlich zerklüfteten Schweiz auch ausserhalb der Hauptverkehrsachsen, insbesondere in wirtschaftlich schwachen Randgebieten sowie in den grenzüberschreitenden Wirtschaftsräumen, völlig neue Dimensionen in der Mobilität und deren Märkte⁵ erschliessen. Somit lässt sich ein überproportionaler volkswirtschaftlicher Nutzen erzielen. Hierzu ist es notwendig, dass sämtliche Luftfahrtinfrastrukturen in deren Bedeutung als hochwertige und leistungsfähige Netzwerkinfrastrukturen erkannt und langfristig funktional erhalten werden. Zu deren Sicherung empfiehlt sich ein Vorgehen in Analogie nach Art. 24c RPG⁶.

¹ Vgl. UVEK, (2010), Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation, S. 8.

² Vgl. <http://www.nzz.ch/aktuell/schweiz/grenzen-des-taktfahrplans-1.17252959>

³ Vgl. UN/ECE, (2001), Terminologie des kombinierten Verkehrs, S. 17 sowie Möller, (2007/2008), Multimodaler Transport und Logistik (Modul IP12), S. 3.

⁴ Vgl. EFV, (2012), Finanzplan 2014 – 2016, S. 58.

⁵ Vgl. Mange, (2012), Bahn-Plan 2050. Anmerkung: Die unvollkommene Erschliessung der Fläche über weitere terrestrische Infrastrukturausbauten auf gewissen Hauptachsen führt gem. Bahn-Plan 2050 zu enormen Kosten (42,5 Mia.) und in der Folge zur überproportionalen Steigerung der Betriebs- und Unterhaltskosten. Der Verkehrsfluss derartiger spurgebundenen und engpasssensitiven terrestrischen Systeme ist naturgemäss störungsanfällig. Weitere Geschwindigkeitssteigerungen bringen kaum entsprechende Kapazitätssteigerungen und führen teilweise zu Friktionen zwischen Personen- und Güterverkehr, was die Kapazitäten des Gesamtsystems Bahn limitiert und teilweise gar reduzieren kann.

⁶ Vgl. Bundesversammlung der schweizerischen Eidgenossenschaft, (2012), Bundesgesetz über die Raumplanung. Bewilligungen nach Art. 24c RPG, Seite 7; 2.4 Hauptsächliche Anwendungsfälle 4. Punkt Militärbauten

1.1 Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Landesversorgung

Die Landesversorgung erfolgt auf internationaler Ebene über verschiedene Verkehrsträger und weitere Elemente.

- | | |
|--------------------------------|----------------------------------|
| • Seefahrt / Rheinschifffahrt: | Grossvolumige, schwere Güter |
| • Bahntransport: | Grossvolumige, schwere Güter |
| • Strassentransport: | Grossvolumige, schwere Güter |
| • Luftfahrt: | Kleinvolumige, leichte Güter |
| • Pipelines: | Erdöl und Erdgas |
| • Kommunikation : | Telekom via Satelliten und Kabel |

Die Binnenversorgung erfolgt vorwiegend über das Schienen- und Strassennetz. Der Personenverkehr erfolgt auf internationaler Ebene ebenfalls über verschiedene Verkehrsträger vorwiegend über die Bahn, die Strasse und über die Luft. Der Personenverkehr erfolgt auf nationaler Ebene vorwiegend über die Bahn und die Strasse, wobei die Kapazitätsgrenzen vielerorts erreicht oder überschritten sind.

Die Verkehrssysteme der beiden Verkehrsträger (Schienen und Strasse) sind zwingend darauf angewiesen, dass die Strecken durchgehen und unterbruchfrei verfügbar sind, ansonsten umgehend Stausituationen entstehen welche den Verkehr zum Erliegen bringen.



Zudem weisen die terrestrischen Verkehrsträger den Nachteil auf, dass sich einerseits bei den Schnittstellen der Korridore hochbelastet Knoten bilden und andererseits sich die Personen- und die Güterverkehrsströme, welche sich mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten fortbewegen, sich gegenseitig zusätzlich behindern.

Die Verkehrssysteme der Luftfahrt zeichnen sich durch höchste spezifische Verkehrsleistungen bei minimalen Bedarf an versiegelter Bodenfläche aus. Sie erschliessen den Raum unabhängig von der Topographie in der dritten Dimension auf kurzen Wegen vom Startort zum Zielort. Hierzu benötigen sie ausser relativ kleinräumigen hindernisfreien Flugplätzen keine weiteren Bauwerke.

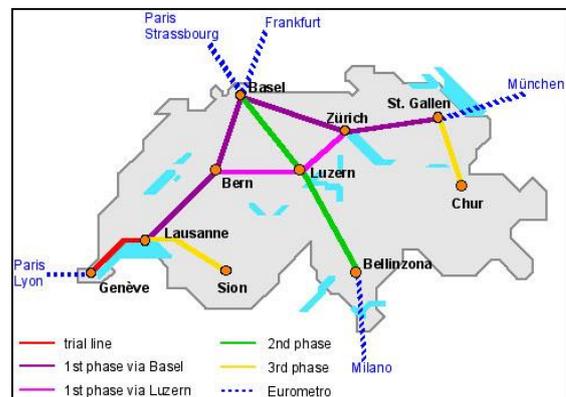
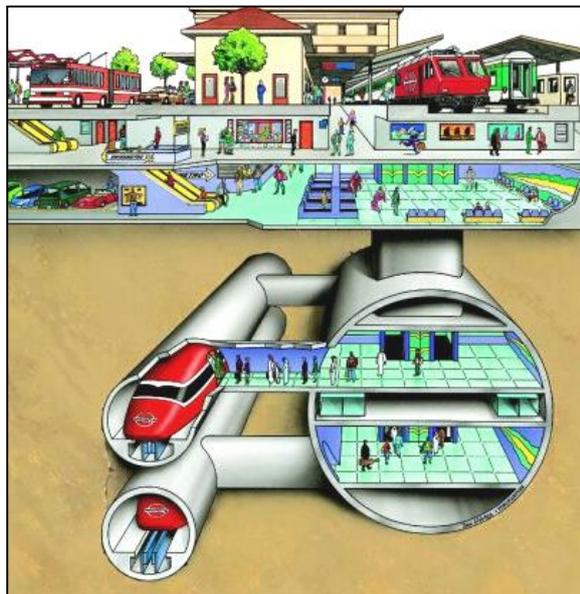
35% der Exportwerte der Schweiz werden vorwiegend über die Landesflughäfen auf dem Luftweg abgewickelt.

Auch im Personenverkehr sind die internationalen Luftverkehrsverbindungen (insbesondere Direktverbindungen) für die Schweizer Wirtschaft sowie für den Tourismus von entscheidender Bedeutung.

Bezüglich den Bauwerken Schweiz (Fokusstudie NFP 54 „Was kostet das Bauwerk Schweiz in Zukunft und wer bezahlt dafür?“) besteht im Bereich der Verkehrsinfrastrukturen eine Forschungslücke bezüglich der Bewertung der Luftfahrtinfrastrukturen. (Zusammenfassung S.9)

1.1.1 Nationale Projekte

Nachdem sich visionäre Projekte wie Swissmetro und Eurometro als unterirdische Verkehrslösungen für den schnellen Personentransport auf den Hauptachsen durch die Schweiz und deren Anbindung an die umliegenden Ländern nicht realisieren liessen, liegt die Erschließung der Fläche mit Verbindung über den Luftweg nahe. Dieser zeichnet sich dadurch aus, dass er nicht terrestrisch kanalisiert ist und somit staufrei und vielfach redundant (Unterbruch Gotthardlinie SBB / Felssturz vom 12.12.2012) betrieben werden kann.



Quelle: Swissmetro <http://www.swissmetro.ch/de/projekt>

1.1.2 Gesamtverkehrskonzeption

Im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption sind historische Lücken feststellbar. Hierzu gehört insbesondere das sogenannte Ostalpenbahnversprechen einer Nord-Süd Verbindung via Graubünden z.B. Splügenlinie⁷.

1.1.3 Internationale Trends

Der aktuelle Trend in der Europäischen Verkehrs- und Energiepolitik geht dahin, dass eine vollständige Trennung von Infrastrukturen und Verkehr angestrebt wird (Quelle: Bahnreform).

1.1.4 Nationale Umsetzung

Als positives Beispiel auf dem Gebiet der Infrastrukturausbauten handelt der Bund auf dem Gebiet der Elektrizität der sich abzeichneten Engpässe pro aktiv und zielgerichtet durch Vereinfachung der entsprechenden Verfahren zum Ausbau der Stromversorgungsnetze, beispielsweise VPeA sowie der Gründung der Swissgrid⁸.

⁷ Vgl. UVEK, (2007), Kantonsheft Kanton Graubünden, S. 20.

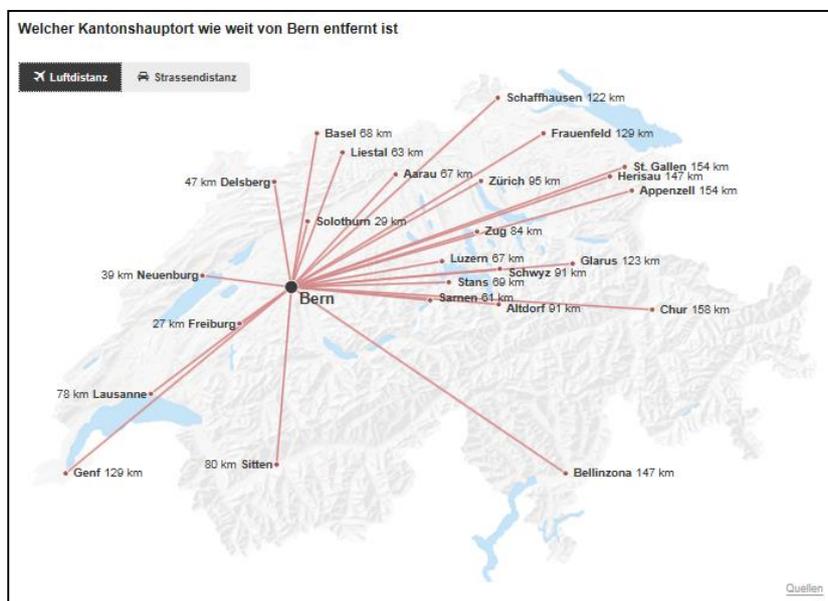
⁸ Vgl. Swissgrid, (2013), Das Schweizer Übertragungsnetz.

1.2 Potentiale zur Nutzung der dritten Dimension

1.2.1 Inlandverkehr

Durch den Ausbau der Luftfahrtinfrastrukturen in der CH lassen sich verblüffende Skaleneffekte generieren welche durch terrestrischen Verkehrsmittel nicht erreichbar sind. Gleichzeitig lässt sich die Autonomie der Schweiz in der Verkehrspolitik stärken und dadurch den zunehmenden Kompetenzabgaben an die EU wie bspw. im Rahmen des Korridor 1 entgegenwirken⁹.

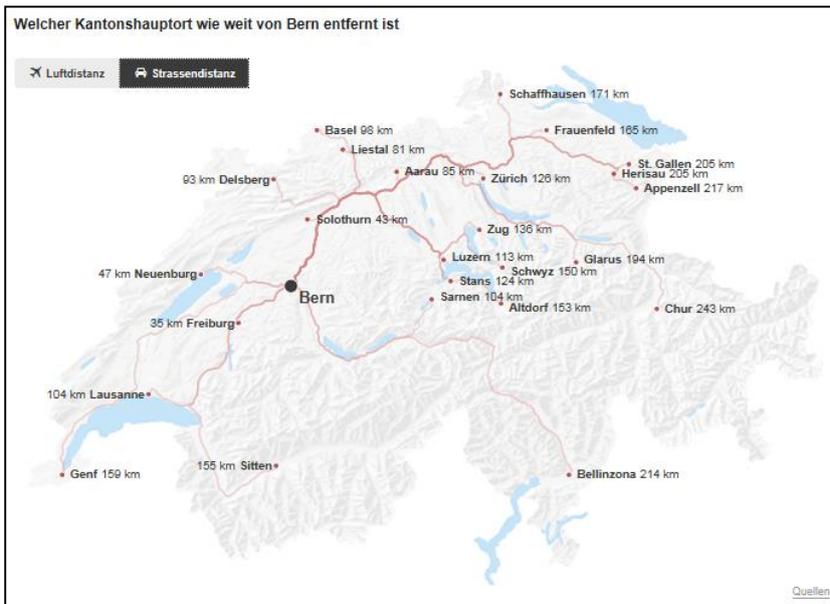
Dank den einzigartigen direkten Punkt-Punkt Verbindungen können Randregionen ausserhalb der Hauptverkehrsachsen sowohl untereinander auch mit grösseren Ballungsgebiete erschlossen werden (Anlage 1, Raumkonzept). Eine gleichwertige terrestrische Anbindung ist nur mit aussergewöhnlich hohen Investitionen und dramatischen Eingriffen in die Landschaft zu realisieren.



Luftliniendistanzen der Kantonshauptorte ab Bern, Quelle: NZZ 16.7.2013

Hauptstadt	Kantons- hauptorte	Luftdistanz (in km)	Strassendistanz (in km)	Auto-Fahrzeit (in min.)	Hauptstadt	Kantons- hauptorte	Luftdistanz (in km)	Strassendistanz (in km)	Auto-Fahrzeit (in min.)
Bern	Aarau	67	85	63	Bern	Liestal	63	82	57
Bern	Altdorf	91	153	101	Bern	Luzern	67	113	75
Bern	Appenzell	155	217	142	Bern	Neuenburg	39	48	43
Bern	Basel	69	99	69	Bern	St. Gallen	155	205	126
Bern	Bellinzona	147	214	156	Bern	Sarnen	61	104	80
Bern	Chur	159	243	152	Bern	Schaffhausen	123	171	112
Bern	Delsberg	47	93	80	Bern	Schwyz	92	150	95
Bern	Frauenfeld	129	165	108	Bern	Sitten	80	155	92
Bern	Freiburg	28	36	28	Bern	Solothurn	30	43	34
Bern	Genf	130	159	103	Bern	Stans	69	124	80
Bern	Glarus	124	194	127	Bern	Zürich	95	126	92
Bern	Herisau	147	205	125	Bern	Zug	85	136	89
Bern	Lausanne	78	104	67					

⁹ Vgl. Executive Board Rail Freight Corridor 1, (2012), Corridor 1/A Progress Report 2011.



Strassenliniendistanzen der Kantonshauptorte ab Bern, Quelle: NZZ 16.7.2013



Schienenetz SBB, Quelle: SBB 31.7.2013

Die terrestrische Erschliessung der Ortschaften über das Eisenbahnnetz ist auf den gut ausgebauten Hauptverkehrsachsen hervorragend. Die Verbindungen der Ortschaften in den Peripherien zeigen deutliche Defizite bzgl. der Erreichbarkeit auf. Einige Beispiele sind:

Sitten – Lugano	zwischen 4:14h und 5:52h	126km Luftlinie/Bahnstrecke	548km
Lugano – Samedan	zwischen 6:01h und 6:34h	92km Luftlinie/Bahnstrecke	417km
Lugano- Bern	zwischen 3:46h und 3:48h	156km Luftlinie/Bahnstrecke	329km
Samedan – Altenrhein	zwischen 3:34h und 3:38h	109km Luftlinie/Bahnstrecke	296km
Altenrhein – Les Eplatures*	zwischen 4:20h und 4:30h	209km Luftlinie/Bahnstrecke	263km
	(*La Chaux-de-Fonds)		
Genève – Lugano	zwischen 5:29h und 6:02h	218km Luftlinie/Bahnstrecke	497km

Sämtliche der oben aufgeführten Strecken sind über den Luftweg innert einer Stunde erreichbar. Eine zeitlich gleichwertige Erschliessung dieser Ortschaften über terrestrische Verkehrsträger würden massive Investitionen sowie grosse Eingriffe in die Landschaft bedingen.

1.2.2 Verkehr mit dem umliegenden Ausland

Die grenzüberschreitende terrestrische Erschliessung der Ortschaften über das Eisenbahnnetz ist auf den gut ausgebauten Hauptverkehrsachsen (z.B. TGV von Basel nach Paris) hervorragend. Die Verbindungen der Ortschaften in den Peripherien zeigen auch hier fallweise deutliche Defizite bezüglich der Erreichbarkeit auf. Einige Beispiele sind:



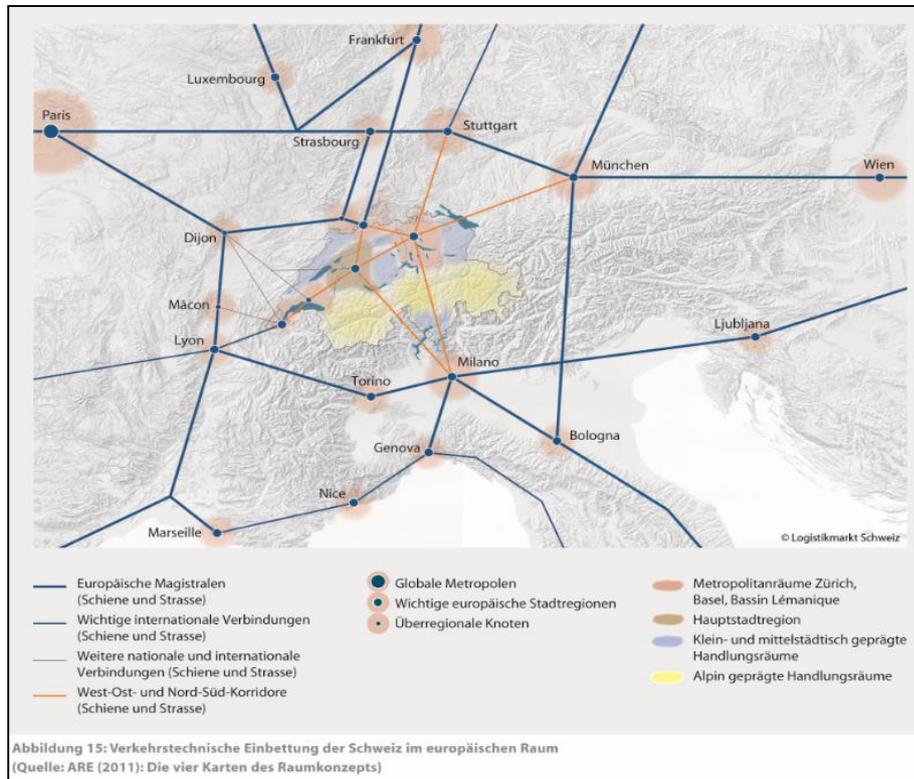
Samedan – Bozen	zwischen 4:44h und 5:22h	114km Luftlinie/Bahnstrecke folgt
Samedan - Innsbruck	zwischen 4:49h und 6:37h	142km Luftlinie/Bahnstrecke folgt
Sion – Turin	zwischen 4:57h und 5:10h	131km Luftlinie/Bahnstrecke folgt
Lugano – Turin	zwischen 2:37h und 3:07h	144km Luftlinie/Bahnstrecke folgt
Grenchen – Besançon	zwischen 2:37h und 3:40h	104km Luftlinie/Bahnstrecke folgt
Altenrhein – Freiburg i.Br.	zwischen 3:38h und 4:44h	140km Luftlinie/Bahnstrecke folgt

Daraus ergeben sich tiefe Durchschnittsgeschwindigkeiten auf den langen Bahnstrecken.

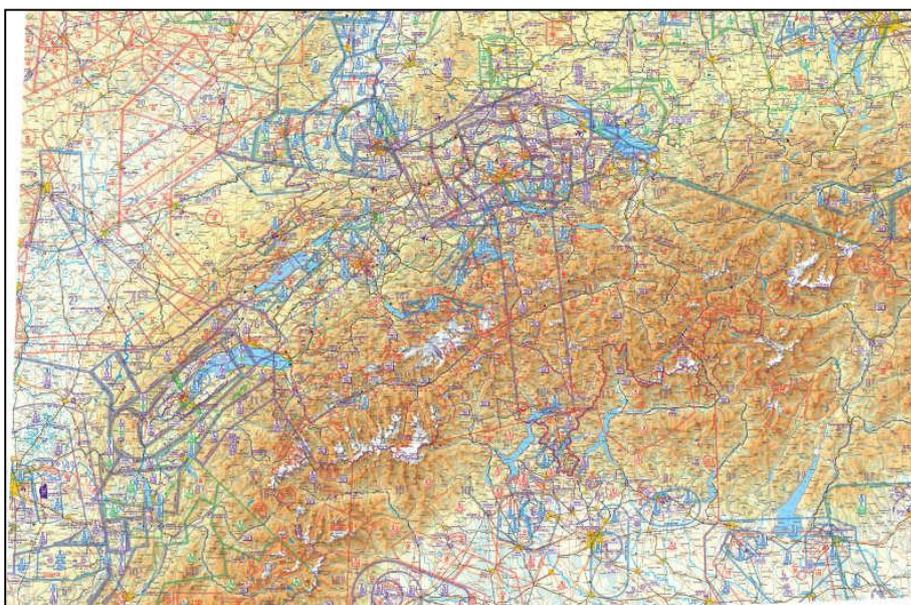
Sämtliche der oben aufgeführten Strecken sind über den Luftweg ebenfalls innert einer Stunde erreichbar. Eine zeitlich gleichwertige Erschliessung dieser Ortschaften über terrestrische Verkehrsträger würden massive Investitionen sowie grosse Eingriffe in die Landschaft bedingen.

1.2.3 Vorteile der Luftverbindungen

Die Raumplanung basiert auf den terrestrischen Verkehrskorridoren, die grosse durchgehende Schneisen in die Landschaft schlagen:



Der Luftverkehr als selbstoptimierendes Verkehrsnetz erschliesst den Raum unabhängig von der Topographie auf kurzem Weg vom Startort zum Zielort. Er benötigt hierzu ausser relativ kleinräumigen hindernisfreien Flugplätzen keine weiteren kostspielige Bauwerke.



Luffahrtkarte Schweiz ICAO, Quelle: apollosoftware.com

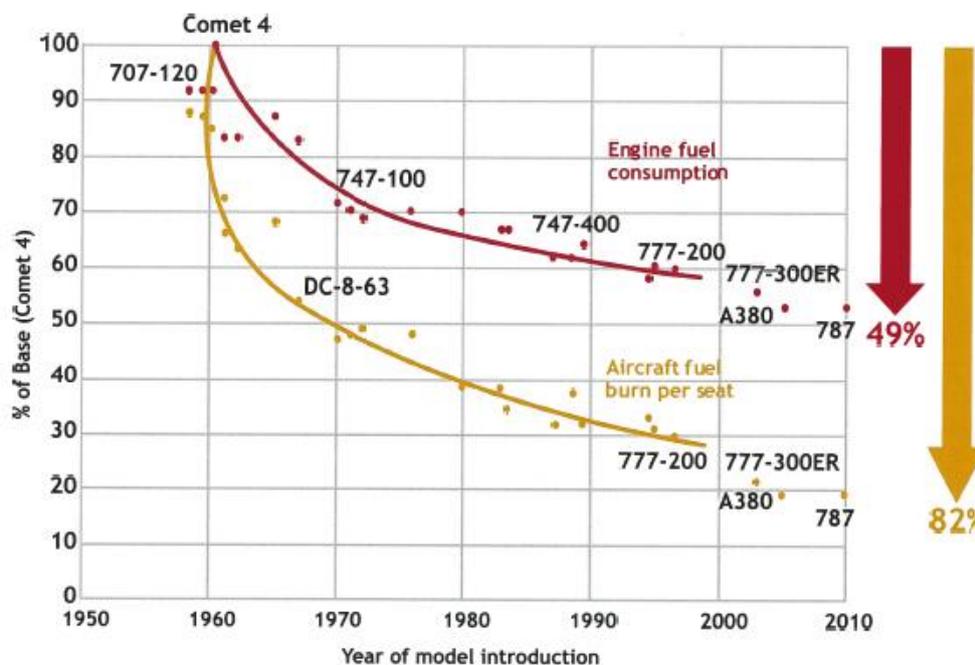
1.2.4 Technologische Vorteile der Luftfahrt

Die Vorteile der Verbindungen über den Luftweg basieren einerseits auf deren Immaterialität (kein Teer und kein Schotter) und andererseits indem keine Spurgebundenheit vorliegt.

Die Luftdichte halbiert sich jeweils bei einer Höhenzunahme von 5'500 Meter. Somit beträgt die Luftdichte auf ca. 11'000 Meter nur noch $\frac{1}{4}$ gegenüber der Erdoberfläche. Daraus ergibt sich für Flugzeuge in dieser Höhe ein Luftwiderstand welcher ebenfalls nur $\frac{1}{4}$ beträgt, und somit eine hervorragende Energieeffizienz bei sehr hohen Reisegeschwindigkeiten von ca. 900 km/h.

Durch die Triebwerkentwicklung und die höheren Sitzplatzdichten bei modernen Verkehrsflugzeugen ergibt sich folgendes Schema:

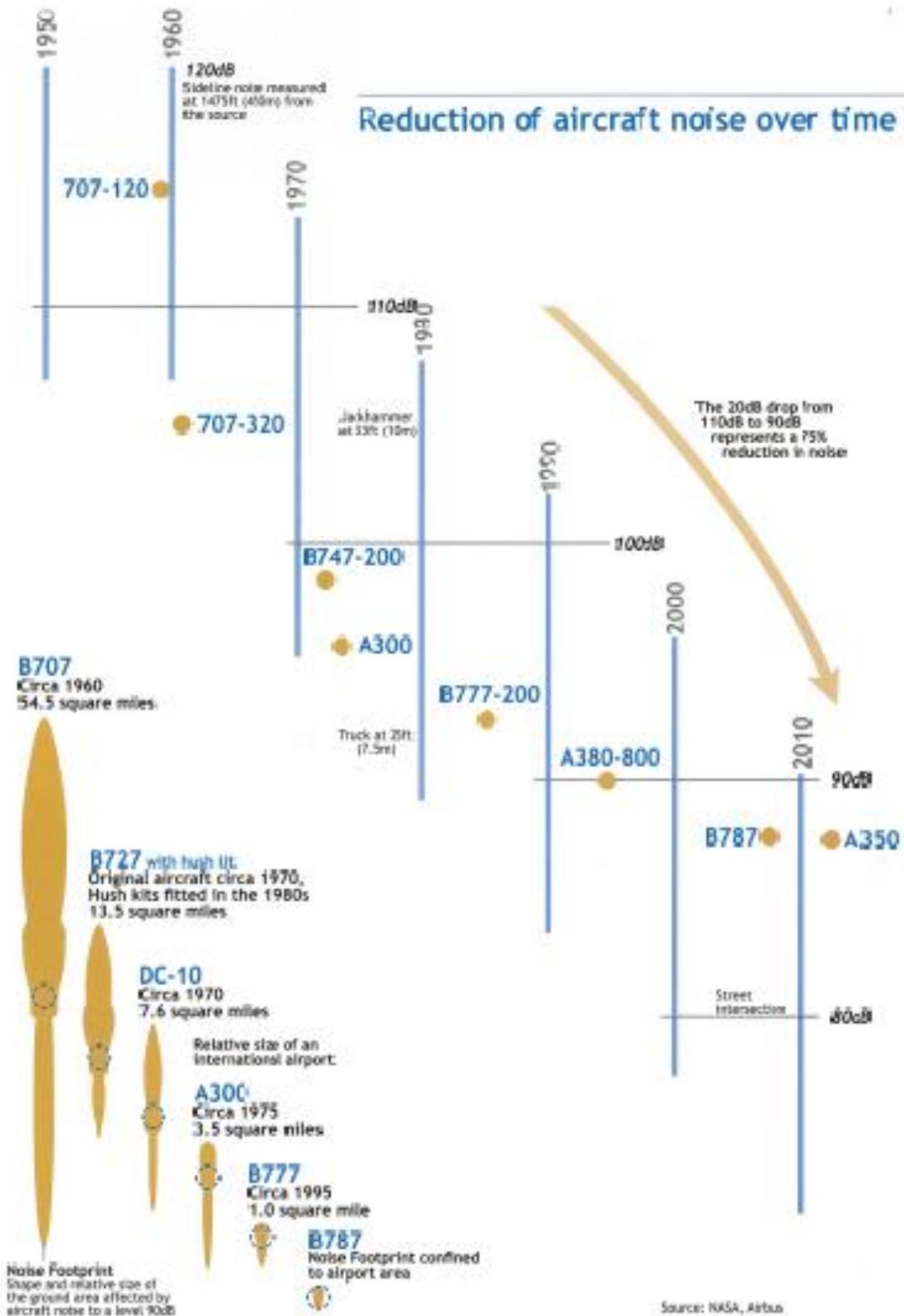
Fuel efficiency gain since 1960



Source: IPCC 1999 updated with 777-300ER, A380 and 787 data

Die Lärmentwicklung der Flugzeuge hat sich in den vergangenen Jahrzehnten markant verbessert.

Die belärmten Oberflächen wurden dadurch drastisch reduziert.



1.2.5 Verkehrsentwicklung Schweiz

Nachfolgende Tabelle zeigt die Verkehrsentwicklung in der Schweiz im Vergleich zum BIP:¹⁰

	1960	2008	Zunahme
BIP real (in Mio. CHF)	167'180	492'180	294%
Personenverkehr Strasse (Mio. Pkm)	18'723	90'396	483%
Personenverkehr Schiene (Mio. Pkm)	7'973	18'028	226%
Güterverkehr Strasse (Mio. Tkm)	2'152	17'262	802%
Güterverkehr Schiene (Mio. Tkm)	4'315	10'980	254%
Luftverkehr (Anzahl Passagiere)	2'152'423	37'626'819	1748%

Entwicklung des Verkehrsaufkommens im Vergleich zum BIP, 1960-2008

Daraus ist ersichtlich, dass der Luftverkehr mit dessen kompakten, kleinräumigen Infrastrukturen bei relativ bescheidenem Flächenbedarf und insgesamt vergleichsweise geringen Ausbau- und Unterhaltskosten den grössten Zuwachs verzeichnet und höchste spezifische Verkehrsleistungen erbringt.

Somit weist der Luftverkehr eine hervorragende volkswirtschaftlich Bilanz aus, und zeichnet sich zudem mit sehr hohen spezifischen Sitzplatzauslastungen von durchschnittlich 75% im Kurzstrecken und über 85% im Langstreckenverkehr aus.

1.2.6 Verkehrsentwicklung Europäischer Wirtschaftszentren

Europäische Wirtschaftszentren verfügen neben einem internationalen Flughafen vielfach über separate Stadtflughäfen, so beispielsweise:

Paris Le-Bourget (61'000 Flugbewegungen)
Mailand Linate (120'000 Flugbewegungen, 8,3 Mio. Passagiere)
London City-Airport (80'000 Flugbewegungen, 2,4 Mio. Passagiere).

Sowohl Mailand Linate als auch London City Airport liegen nahe dem Stadtzentrum, wobei London City-Airport neu gebaut und 1987 mit lärmarmen Verfahren und Flugzeugen erfolgreich eröffnet wurde.

1.3 Wertvolle, bestehende Anlagen des Bundes

Infrastrukturen werden konventionell vorwiegend nach materiellen Kriterien bewertet und entweder nach Zeitwert oder Ertragswert bilanziert. Die immateriellen Werte von Infrastrukturen finden sich im Kontext von Konzessionen und Kontingenten aller Art, beispielsweise in Form von Slot-Kapazitäten und Lärmkontingenten.

Im grösseren Rahmen müssen bei Flugplätzen und Flugfeldern auch die Wiederherstellungswerte betrachtet werden, nachdem ebene und hindernisfreie Flächen zunehmend knappe Güter werden. Als Beispiel aktueller Engpässe sei der Flughafen Kloten genannt. Im Gegenzug dazu stellt der Berner Flugplatz Belpmoos ein gutes Potential dar. Im europäischen Vergleich verfügen Hauptstädte vielfach über mehrere Flughäfen wie beispielsweise London, Paris, Berlin, jedoch auch kleiner Hauptstädte wie Oslo mit 627'000 Einwohnern. (Ref. 9).

Zudem verfügen wichtige Hauptstädte wie London (City Airport), Mailand (Linate), Oslo (Bromma) etc. vielfach über separate Stadtflughäfen. Im weiteren werden Zukunftswerte von Geschäftsmodellen nach der DCF Methode aufgrund eines Businessplanes errechnet.

¹⁰ <http://www.uvek.admin.ch/infrastrukturstrategie/02571/02576/02607/02629/index.html?lang=de>.

1.4 Künftige Nutzenpotentiale

Im Rahmen der Gleichbehandlung der Verkehrsträger empfiehlt sich in einer ersten Phase über ein Agglomerationsprogramm Luftfahrtinfrastruktur als nationales Konzept welches sämtliche Flugplätze und Flugfelder der Schweiz sowie die notwendigen weiteren Infrastrukturbauten sowie Flugsicherung berücksichtigt, auf eine wettbewerbsfähige Basis zu stellen.

Hierzu empfiehlt sich nach erfolgreicher Ausbauten in einer zweiten Phase deren Auslagerung in eine Haltergesellschaft sowie deren Betrieb (bsp. In Form von PPP Konstrukten) über lokale / regionale Betriebsgesellschaften sicherzustellen.

Mit den einzigartigen regionalen und überregionalen Verkehrsverbindungen in Kombination mit Skaleneffekten der Netzwerkinfrastrukturen können neue Volumen generiert und zugleich die Kohäsion der Schweizer Randregionen verbessert werden. Somit können zukünftig erwirtschaftete Erträge aus den neuen Geschäftsfeldern der einzigartigen regionalen und überregionalen Verkehrsverbindungen sinngerecht verwendet und diese reinvestiert werden (vgl. Post, SBB, Skyguide, Swisscom etc.).

1.5 Lösungsansätze zur Erschliessung zukünftiger Nutzenpotentiale

Es sollen verschiedene Szenarien, Verfahren, Mittel und Strukturen auf deren Realisierbarkeit im Kontext zu den dadurch langfristig erzielbaren volkswirtschaftlichen Nutzeneffekten geprüft werden, z.B. im Sinne der Sektorübergreifenden Lösungsansätze des UVEK¹¹:

- die Kapazitäten optimal bewirtschaftet werden
- Synergien genutzt werden
- Neue Technologien eingesetzt werden (GPS- Routen und -Anflüge)
- Die Infrastrukturplanung und Raumentwicklung aufeinander abgestimmt werden
- Die drei Dimensionen der Nachhaltigkeit (ökonomisch, ökologisch, sozial) ausgewogen berücksichtigt werden

1.5.1 Raumplanung

Zur Sicherung des Erhaltens alter wohlerworbener Rechte an militärischen Geländen und Infrastrukturen zu deren zukünftigen Nutzung oder Umnutzung (in Analogie zu Bahngeländen, z.B. Zürich Europaallee) soll im Rahmen der Teilrevision der Raumplanungsverordnung entsprechende Rechte wie bereits für die Landwirtschaftsbauten vorgesehen, auch für die vor 1972 errichteten und militärisch genutzten Anlagen und Gelände beansprucht werden.

Zudem sollen in Analogie zu den terrestrischen Verkehrsträgern und Energieinfrastrukturen (Zonen für WKA) seitens des Bundes entsprechende langfristige Planungs- und Reservezonen für Luftfahrtinfrastrukturen aller Kategorien geschaffen und diese in die jeweiligen Verkehrs- und Richtplanungen von Bund und Kantone aufgenommen werden.

Im weiteren sollen die Forschungsdefizite bezüglich der Mobilität in der 3. Dimension sowie der hierzu erforderlichen Luftfahrtinfrastrukturen als funktionale Einheiten in der Raumplanung adressiert und deren Behebung eingeleitet werden.

Hierzu sollen das im mit 03.2007 datierten Synthesebericht des ARE „Räumliche Auswirkungen der Verkehrsinfrastrukturen“ Wirkungsmodell „Tripod“ auf sämtliche Luftfahrtinfrastrukturen angewandt werden, nachdem das in diesem Dokument aufgeführte Beispiel 4.2 „Infrastrukturen der Magadinoebene“ den Flugplatz Locarno nicht enthält¹².

¹¹ <http://www.uvek.admin.ch/infrastrukturstrategie/02571/02577/02608/index.html?lang=de>.

¹² Vgl. ARE, (2007), Räumliche Auswirkung der Verkehrsinfrastrukturen, Synthesebericht, S. 8.

1.5.2 Verkehrsplanung und Verkehrsführung

Der Luftverkehr sämtlicher Kategorien (Linienflugverkehr, Charterverkehr, Business Aviation, General Aviation, Luftrettung) wird in eine Schweizer Gesamtverkehrsplanung aufgenommen. Die hierzu benötigten Luftfahrt-Infrastrukturen werden in Analogie zu den Zonen und Wegen für den Langsamverkehr in den Verkehrs- und Richtplanungen der Kantone und Gemeinden aufgenommen sowie auch im Mikrozensus abgebildet. Die Bedeutung der General Aviation und der Geschäftsluftfahrt wurde durch das EU Parlament mit Beschluss vom 03.02.2009 thematisiert und hervorgehoben¹³. Die zivilen und militärischen Infrastrukturen der Luftfahrt bilden in der Schweiz eine funktionale Einheit und werden durch Skybase in Analogie zur Verkehrsführung in der Luft durch Skyguide geplant und koordiniert.

1.5.3 Verkehrsstatistik

Luftverkehr in der Form von Linien- und Charterverkehr konzessionierter Fluggesellschaften wird durch das BFS statistisch ebenfalls als ÖV erfasst und deren Nutzen in den gleichen Einheiten wie beim terrestrischen ÖV (Pkm, Tkm) sowohl regional und national als auch international differenziert erfasst und ausgewiesen.

1.5.4 Agglomerationsplanung

Die Schweizer Flugplätze werden im Rahmen eines Agglomerationsprogrammes Luftfahrt in Analogie zu den anderen Verkehrsträgern erschlossen, planerisch aufgewertet, instand gestellt und zukunftsgerecht ausgebaut. Somit lassen sich die lokalen und regionalen Vorteile des Verkehrs in der dritten Dimension erschliessen, die Kohäsion der Schweizer Randregionen erhöhen sowie grenzüberschreitende Wirtschaftsräume erschliessen.

1.5.5 Nutzung und Betrieb

Die zivilen und militärischen Infrastrukturen der Luftfahrt in der Schweiz bilden als integrale Netzwerkinfrastrukturen zur Erschliessung des Raumes eine funktionale Einheit von nationalem Interesse.

Sie sind in Analogie zu den Infrastrukturen der Strasse und Schiene den entsprechenden Lizenzträgern von Fluggesellschaften, Flugsicherungsbetrieben, Flugschulen, Flugzeug-Unterhaltsbetrieben, Luftsportvereinen, Flugzeughaltern sowie deren Passagieren und Kunden öffentlich zugänglich und dienen der Allgemeinheit.

Der Bau und langfristig und nachfrageorientierte Ausbau (Planungshorizont 50 Jahre) sowie der Unterhalt und Betrieb der Infrastrukturen der Luftfahrt werden vorwiegend durch den Bund finanziert. Der Betrieb der Verkehrsmittel erfolgt in der Regel* auf eigenwirtschaftlicher Basis durch entsprechende Luftfahrtgesellschaften und Vereine.

(* exkl. Anschubfinanzierungen und Betriebsbeiträge an regional wichtige Strecken z.B. Bern-Lugano)

1.5.6 Volkswirtschaftlicher Nutzen

- idealtypische Intermodalität zur Erschliessung von Randregionen und Agglomerationen
- Wirtschaftliche Entwicklung von Randregionen und Agglomerationen
- Nachfrageorientierte kostendeckende Verkehrsströme mit minimalem spezifischem Flächenverbrauch
- bescheidene Ausbauten bestehender Infrastrukturen ergeben ein hervorragendes Kosten/Nutzenverhältnis

¹³ Vgl. Agenda für eine nachhaltige Zukunft der allgemeinen Luftfahrt und der Geschäftsreisefluffahrt.

1.6 Geschäftsmodell / Geschäftsidee

Beispiel Alptransit: Das Unternehmen und der Geschäftsauftrag

Die AlpTransit Gotthard AG wurde am 12. Mai 1998 gegründet. Sie ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) mit Sitz in Luzern und Aussenstellen in Altdorf, Sedrun, Faido und Bellinzona. Zurzeit beschäftigt die AlpTransit Gotthard AG rund 160 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die ATG ist Bauherr der neuen Eisenbahn-Alpentransversale, Achse Gotthard, mit den Basistunnels am Gotthard und Ceneri. Die AlpTransit Gotthard AG baut die NEAT-Achse am Gotthard und verwirklicht eine umweltfreundliche Flachbahn durch die Alpen. Sie misst den Umweltaspekten von der Projektierung bis zum Betrieb eine hohe Bedeutung zu.

Analogie "Flugplatzhalter AG": Das Unternehmen und der Geschäftsauftrag

Die Flugplatzhalter AG soll z.B. entsprechend der Eignerstrategie des Bundes zur Sicherung seiner Infrastrukturbauwerke als eine Gesellschaft mit eigenständiger Rechtsform aufgebaut werden. Im Rahmen einer zu bildenden Gesamtkonzeption ist die Flugplatzhalter AG Trägerorganisation der neuen Luftfahrtinfrastrukturen und vergibt deren Betrieb an geeignete Firmen zur ganzheitlichen Bewirtschaftung.

Die Flugplatzhalter AG verwirklicht in der räumlich zerklüfteten Schweiz eine idealtypische Erschliessung auch ausserhalb der Hauptverkehrsachsen, in wirtschaftlich schwachen Randgebieten und den grenzüberschreitenden Wirtschaftsräumen und ermöglicht völlig neue Dimensionen in der Mobilität sowie des ÖV. Dadurch kann die Verbindung sämtlicher Randregionen über die gesamte Schweiz innerhalb von zwei Stunden gewährleistet werden.

Ansatz von PPP (Public Private Partnership)

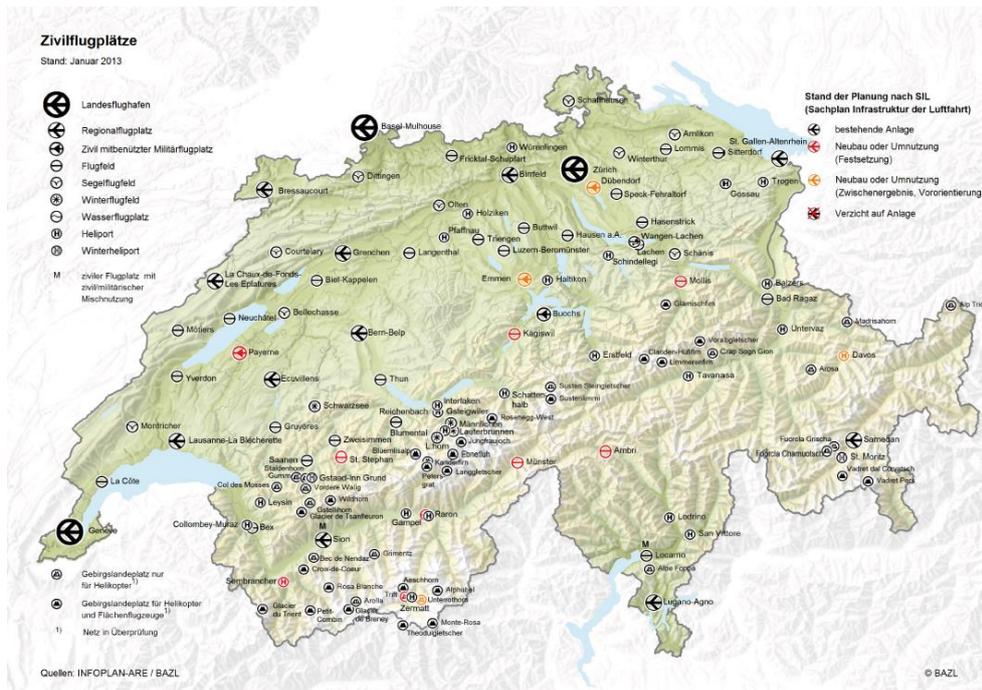
Die Flugplatzhalter AG hat das Potential als **public-private Partnership** (PPP) Geschäft aufgebaut werden zu können. Diese soll eine langfristige vertragliche Zusammenarbeit (mit Zeithorizonten von bis zu 50 Jahren) zwischen der öffentlichen Hand und privat rechtlich organisierten Unternehmen (Fluggesellschaften und Flughafenbetreiber) eingehen können. Die Zusammenarbeit regelt die Aufgaben sowie die notwendigen Ressourcen (Fachwissen, Kapital und Personal)

Vorgehen

Das vorliegende Geschäft soll einer ergebnisoffenen Überprüfung durch geeignete Instanzen unterzogen werden.

Folgende volkswirtschaftliche Varianten sollen untersucht werden:

- Variante Netzwerk zur Kohäsion der struktur- und wirtschaftsschwachen Schweizer Randregionen und Steigerung der Solidarität von Stadt und Land.
- Variante Skaleneffekte einer koordinierten Luftfahrtinfrastruktur durch Netzwerk
- Variante Tourismus
- Variante Swissmetro Air
- Variante Logistikzentren (z.B. DHL) auf Flugplätzen in Strukturschwachen Gebieten (z. B. Ambri)
- Variante Rüstungskonversion der Militärflugplätze als Wirtschaftsförderung



1.7 Zusammenfassung möglicher Entwicklungen und Potentiale

- Aktivierung der Potentiale gemäss den Zielen von Art. 1 des RPG
 - 1c.) ..und auf eine angemessene Dezentralisation der Besiedelung und der Wirtschaft hinzuwirken
 - 1d.) die ausreichende Versorgungsbasis des Landes zu sichern
 - 1e. die Gesamtverteidigung zu gewährleisten
- Konversion von VBS- Geländen und Anlagen sowie deren artgerechten (Um)Nutzungen via Raumplanungsgesetz anlässlich aktueller Revision der Raumplanungsverordnung, in Analogie zu den vor 1972 erstellten Landwirtschaftsbauten ausserhalb der Bauzonen
- Sicherung der zivilen und militärischen Luftfahrtinfrastrukturen und deren zukünftigen langfristigen (Zeithorizont 50 Jahre) Entwicklung einschliesslich potentieller Ersatzstandorte durch die Einführung von spezifischen Zonen für Luftfahrtinfrastrukturen via RPG und GVK sowie deren Abbildung in den Richtplanungen
- Erhalt und Aufwertung der lokalen und regionalen zivilen und militärischen Luftfahrtinfrastrukturen über ein spezifisches Agglomerationsprogramm Luftfahrt (Flugfelder und Regionalflugplätze, exkl. Landesflughäfen)
- Finanzierung des Schweizer Luftfahrtinfrastruktur- Netzwerkes über einen spezifischen Verkehrsfonds
- Optimieren der Schweizer Luftfahrtinfrastrukturen und deren Betrieb (möglicher PPP Ansatz)
- Erhalt und Ausbau von wertvollen Flächen und Bauten
- Aggregation eines potentiellen Netzwerkes
- Summe aller Flugplätze ist als Wert grösser als Summe der Einzelwerte (Neuerstellungswert vs. Liquidationswert)
- Erträge können sinngerecht verwendet und reinvestiert werden (Post, SBB) Skaleneffekte als Netzwerk ermöglichen die Erschliessung neuer Potentiale

2 Beispiele zur Illustration des volkswirtschaftlichen Nutzens.

Gemäss Finanzplan des Bundes 2013 bis 2016 ergeben sich aus der Erfolgs- und Investitionsrechnung nach Verwaltungseinheiten für den Voranschlag 2012 folgende Zahlen:

Verwaltungseinheit	Inhalt	Kosten in Mio. CHF
BAV	Kosten für Bahnbau, Unterhalt und Betrieb	8'016
ASTRA	Kosten für Strassenbau und Unterhalt	5'459
BAZL	Kosten für Luftfahrt (primär „Regulation“)	161

Somit ist offensichtlich, dass die Infrastrukturen und der Betrieb des Verkehrsträgers Luftfahrt von der Branche getragen wird. Luftfahrtinfrastrukturen können sowohl zivil als auch militärisch genutzt werden, somit existiert in der zerklüfteten Schweiz ein grosses Konversions- und Synergiepotential

2.1 Benchmark Stockholm, Schweden

Geschichte

Stockholm-Bromma befindet sich etwa neun Kilometer vom Stockholmer Stadtzentrum entfernt und befand sich bei Baubeginn 1933 am Rande des bebauten Gebiets. Mit dem Bau des Flughafens Stockholm-Arlanda wurde Bromma als Großflughafen zu Beginn der 1960er Jahre ersetzt. Mittlerweile liegt er auch mitten in der Stadt im gleichnamigen Stadtteil Bromma und darf wegen Lärmschutzbestimmungen nur von besonders leisen Flugzeugen und nicht rund um die Uhr angefliegen werden

Fluggesellschaften und Ziele:

Bromma dient hauptsächlich dem Regionalverkehr innerhalb Schwedens, der in erster Linie mit kleinerem Fluggerät bedient wird. Unter anderem starten Golden Air, Malmö Aviation und Gotlandsflyg hier nach Århus, Visby und Östersund. Internationale Verbindungen bestehen mit Brussels Airlines nach Brüssel sowie mit Finnair nach Helsinki

Fakten

Verkehrsanbindung	
Entfernung vom Stadtzentrum	9 km westlich von Stockholm
Straße	Innenstadtstraßen
Bahn	keine Direktverbindung
Basisdaten	
Eröffnung	1936
Betreiber	Swedavia
Passagiere	1.632.198 (2006)
Luftfracht	60 t (2006)
Flugbewegungen	56.627 (2006)

Swedavia ist ein staatliches Unternehmen für die Luftverkehrsinfrastruktur in Schweden und hat seinen Hauptsitz in Stockholm-Arlanda. Es entstand zum 1. April 2010, als sich das schwedische Luftverkehrsunternehmen LFV in die Aufgabenbereiche Flughafenbetrieb und Flugverkehrskontrolle aufspaltete.

Swedavia ist zuständig für den Betrieb der 14 staatlichen Flughäfen:

- Åre Östersund
- Ängelholm Helsingborg
- Göteborg-Landvetter
- Karlstad
- Kiruna
- Luleå
- Malmö
- Örnsköldsvik
- Ronneby
- Stockholm-Arlanda
- Stockholm-Bromma
- Sundsvall/Härnösand
- Umeå
- Visby

Swedavia hat ungefähr 2300 Angestellte und einen Umsatz von ~500 Millionen Euro.

Fazit:

- Dezentral strukturiertes Land mit Inlandflugverkehr (Netzwerkanbindung).
- Organisationsform Staatlich, Staatliches Flugplatzportfolio
- Umnutzung eines ehemaligen Landesflughafen zu einem Stadtflughafen (in Analogie zu Mailand-Linate, London City Airport)

Betriebliche und operationelle Synergien der Infrastrukturen, der aviatischen Betriebe, der Industrie, der Bildung und Wissenschaft sowie des Flugsportes über sämtliche Stufen der Wertschöpfungsketten schöpfen.

Durch die entsprechenden Interaktionen und Skaleneffekte die Kostenspirale der GA durchbrechen und den Einbruch der Lizenzträger kompensieren, nationale Nachwuchsförderung

Den Erhalt, den Ausbau sowie eine ausgewogene Nutzung der Luftfahrt-Infrastrukturen zugunsten aller Standorte und Regionen.

Flugplätze aller Kategorien entsprechen Verkehrsknotenpunkte, und sind in ihrer Bedeutung wie Knotenbahnhöfe zu behandeln.

2.2 Benchmark Mailand-Linate

Der Flughafen Mailand-Linate (IATA: LIN, ICAO: LIML; ital. Aeroporto di Milano-Linate "Enrico Forlanini") ist nach Mailand-Malpensa der kleinere der beiden internationalen Verkehrsflughäfen der zweitgrößten italienischen Stadt Mailand. Er dient hauptsächlich nationalen und europäischen Verbindungen sowie dem Geschäftsreiseverkehr. 2011 wurden in Linate über 9 Millionen Passagiere abgefertigt.

Neben Linate und Malpensa wird der weiter östlich gelegene Flughafen Bergamo als dritter Verkehrsflughafen Mailands vermarktet.

Der Flughafen Mailand-Linate dient vor allem für Inlandsflüge, wird aber auch vom europäischen Ausland aus angefliegen, beispielsweise von Lufthansa aus Frankfurt am Main oder von Iberia aus Madrid, da er auf Grund der Nähe zur Innenstadt und der damit sehr kurzen An- und Abreisezeit bei Geschäftsreisenden sehr beliebt ist. Häufig bestehen Tagesrandverbindungen (Hinflug morgens, Rückflug am späten Nachmittag oder abends), die einen eintägigen Aufenthalt in Mailand ermöglichen.

Der Flughafen Mailand-Linate befindet sich am Stadtrand und kann vom Zentrum aus rasch erreicht werden.



Nach der militärischen Verwendung im Zweiten Weltkrieg startete der zivile Linienverkehr im April 1947 wieder. Zwischen 1958 und 1968 erfolgten im Auftrag des Flughafenbetreibers SEA größere Baumaßnahmen: es entstand ein neues Passagierterminal, ein Frachtterminal und eine neue, 2.200 Meter lange Start- und Landebahn. Das Passagierterminal renovierte man in den 1990er Jahren, die Rollwege und die Piste wurden 1997 und 2002 erneuert. 1997 wurden in Linate rund 15 Millionen Passagiere abgefertigt.

Fazit:

- Die Analogie zu Dübendorf ist bestechend.
- Ebenso dass eine gemeinsame Betriebsgesellschaft Mailand Malpensa/Linate/ Bergamo <http://www.seamilano.eu/en> existiert (z.B. in Analogie zu ZRH, DÜB, ACH)

2.3 Benchmark Argentinien

Geschichte:

Aeropuertos Argentina 2000 (AA2000) ist eine Flughafen-Betreibergesellschaft in Argentinien mit Hauptsitz in Buenos Aires.

AA2000 wurde im Jahr 1998 als privat geführte Gesellschaft gegründet und betreibt und verwaltet zurzeit 33 Flughäfen. Mit mehr als 2.000 Mitarbeitern zählt das Unternehmen zu den größten privaten Flughafenbetreibern der Welt.

Die Anteilseigner sind:

- Corporación América S.A., 45,90 %
- Corporación América Sudamericana S.A, 29,75 %
- Estado Nacional Argentino, 15 %
- Societá per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A., 8,50 %
- RIVA SAICFyA, 0,85 %

CORPORACION AMERICA

THE LARGEST PRIVATE OPERATOR WORLDWIDE
BUENOS AIRES, ARGENTINA

AIRPORTS
AGROINDUSTRIES
SERVICES
ENERGY
INFRASTRUCTURE
TECHNOLOGY

DESCRIPTION
PRESS
SEND YOUR CV
CONTACT US

Aeropuertos Argentina 2000

Aeropuertos Argentina 2000 is the leading company in Latin America in the comprehensive management and operation of a complete airport system that connects - via regional hubs - the main destinations of Argentina with the rest of the world, and runs 90% of the passenger traffic in the country

[MORE INFO >](#)

CORPAMERICA WEB TV

DEL NEUQUEN
Aeropuerto de Caracas
Aeropuerto de Guayaquil
TCA Terminal de Cargas Argentina
TCE Terminal de Cargas Ecuador
TCU Terminal de Cargas Uruguay
Zairito

2.4 Benchmark England

Im Grossraum London wurden eine Vielzahl der ehemals militärischen Flugplätze wie Biggin-Hill, Farnborough für eine zivile Nutzung konvertiert.

2.4.1 Luftverkehr

London stellt mit Heathrow den meist frequentierten Flughafen Europas. Zusammen mit den weiteren fünf internationalen Flughäfen Gatwick, Luton, Stansted, City Airport und London Southend Airport bildet die Metropole ein wichtiges Zentrum des internationalen Luftverkehrs. Im Jahr 2006 wurden insgesamt 137 Millionen Passagiere auf Londoner Flughäfen abgefertigt. Heathrow und City Airport befinden sich innerhalb von Greater London, die übrigen außerhalb. Gatwick, Heathrow und Stansted werden durch Airport-Express-Züge sowie Reisebusse verschiedener Anbieter mit der Innenstadt verbunden. Außerdem besitzt Heathrow als einziger der Londoner Flughäfen einen U-Bahn-Anschluss. Der City Airport ist auch über die Docklands Light Railway angebunden.

Daneben existieren in und um London mehrere Flugplätze für privaten und kommerziellen Luftverkehr. Dies sind Northolt Aerodrome, Biggin Hill Airport und Farnborough Airfield.

Flughafen	Lage	Anmerkung
London Heathrow Airport	am westlichen Stadtrand von London	nach dem Passagieraufkommen der größte Flughafen Europas und hinter Atlanta und Peking der drittgrößte weltweit
Gatwick Airport	rund 40 km südlich von London	zweitgrößter Flughafen Londons und Großbritanniens
Flughafen London-Stansted	etwa 55 km nordöstlich von London in der Grafschaft Essex	–
Flughafen London City	östlich der Londoner City in den Docklands im London Borough of Newham	–
Flughafen London-Luton	etwa 50 km nordwestlich von London in der Stadt Luton	–
London Southend Airport	etwa 50 km östlich von London nahe Southend-on-Sea	Seit August 2012 durch die IATA als Londoner Flughafen anerkannt
Flughafen London Biggin Hill	am südlichen Stadtrand von London	Basis für Privat- und Kleinflugzeuge
Flughafen London Oxford	etwa 100 km nordwestlich von London	–
Farnborough Airfield	etwa 50 km südwestlich von London	–

Farnborough wird seit 1997 zivil genutzt, und ist bezüglich Arealgrösse (310ha) und einer Pistendimension von 2440 x 45m sehr ähnlich zu Dübendorf mit einer Arealfläche 256 ha und einer Pistenausmass von 2355 x 40m. Analoges gilt für die historischen Werte dieser Flugplätze, welche nahezu Zeit- und Wesensgleich als Militärbasen entstanden.

Biggin Hill, ebenfalls ein ehemaliger Militärflugplatz liegt 18 km vom Stadtzentrum und wurde seit 1959 zivil mitbenutzt, und seit 1992 ausschliesslich zivil. Mit zirka 90000 Flugbewegungen stellt Biggin Hill ein wichtiger Standort der Geschäftsluftfahrt im Raum London dar.

Fazit:

- Inselstaat mit Binnenflugverkehr und Geschäftsreiseverkehr
- Wirtschaftsentwicklung Grossraum London wird durch eine redundantes Netz von Flugplätzen sichergestellt, was bei örtlichen Nebellagen wichtig ist

weitere Stadtflughäfen

Die nationalen Flüge werden vom Stadtflughafen Aeroparque Jorge Newbery bedient.

weitere Flugplatzbetreibergesellschaften:

Flughafenbetreiber sind private oder öffentliche Unternehmen, die Flughäfen als Geschäftszweck besitzen. Sie stellen die komplette Flughafeninfrastruktur den Fluggesellschaften und der Flugsicherung zur Verfügung.

Es gibt u. a. folgende große Betreiber:

- Abertis Airports hält u. a. 90 % von TBI plc.
- AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea), die staatliche spanische Betreibergesellschaft und Anteilseignerin ist der größte Flughafenbetreiber weltweit
- Avialliance (ehemals Hochtief Airport), Betreiber der Flughäfen Düsseldorf, Hamburg, sowie Athen, Budapest, Tirana
- Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
- Flughafen München GmbH
- Flughafen Wien AG
- Flughafen Zürich AG, Betreibergesellschaft des Flughafens Zürich, mit Beteiligungen an Flughafenbetreibern in Lateinamerika und Indien
- Fraport, Betreibergesellschaft des Flughafens Frankfurt am Main, mit Beteiligungen u. a. in Antalya, Hannover, St. Petersburg, Lima und Dakar
- Heathrow Airport Holdings (ehemals British Airports Authority / BAA), Betreiber von 4 Flughäfen in Großbritannien
- Infraero, ein staatliche Unternehmen, das 66 brasilianische Flughäfen betreibt
- TAV Airports Holding, Betreiber von Flughäfen in der Türkei, Tunesien und Georgien
- TBI, britischer Betreiber von Flughäfen in Großbritannien, Stockholm und Bolivien
- Aéroports du Mali, Betreiber von Flughäfen in der Republik Mali.

Der Verband Airports Council International mit Sitz in Montreal ist mit 580 Mitgliedern und insgesamt 1650 Flughäfen in 179 Ländern die größte Dachorganisation der Branche.

2.5 Portfolio einer möglichen Flugplatzentwicklung

Im Sinne möglicher Szenarien zur Entwicklung des Flugplatzes DÜB lassen sich nebst der seitens VBS weiterhin betriebenen Helikopter / Leichfliegerbasis folgende Nutzungen prüfen

1. Messeflughafen in Analogie zu Friedrichshafen (DE)
http://de.wikipedia.org/wiki/Flughafen_Friedrichshafen
Piste: 2256m x 45m
Nutzung: Messeflughafen mit Business- und Regionalflugverkehr
Flugbewegungen: 39`000 Pax: 536`000
2. Museumsflugplatz in Analogie zu Duxford (GB)
http://en.wikipedia.org/wiki/Duxford_Aerodrome
Piste: 1503m
Nutzung: Business- und Regionalflugverkehr
Flugbewegungen: Pax: tbd
3. Forschungsflughafen in Analogie zu Braunschweig(DE)
http://de.wikipedia.org/wiki/Flughafen_Braunschweig
Piste 2300m x (wurde soeben von 1600m auf 2300m verlängert)
Nutzung: Forschung (DLR) sowie Businessflugverkehr (keine Linienflüge)
Flugbewegungen: 33`500 Pax: 168`000
4. Werkflugplatz in Analogie zu Oberpfaffenhofen (DE)
http://de.wikipedia.org/wiki/Flugplatz_Oberpfaffenhofen
Piste: 2286 x 45m
Nutzung: Luftfahrtindustrie, Werkflugverkehr
Flugbewegungen: 20`000 Pax: tbd
5. Eventflugplatz in Analogie zu Oshkosh / Wittman Regional Airport (USA, Wi)
http://en.wikipedia.org/wiki/Wittman_Regional_Airport
Piste: 2439 x 46 m
Nutzung: EAA-Airshow, General Aviation
Flugbewegungen: 91`000 Pax: tbd
6. Ausbildungsflugplatz in Analogie zu Grenchen
http://de.wikipedia.org/wiki/Flugplatz_Grenchen
Piste: 1000 x 23m (Pistenverlängerung auf 1350m geplant)
Nutzung: Ausbildungs- und Businessflugverkehr
Flugbewegungen: 75`000 Pax: 70`000
7. Regionalflugplatz in Analogie zu Lugano-Agno
http://de.wikipedia.org/wiki/Flughafen_Lugano-Agno
Piste: 1350 x 30m
Nutzung: Business- und Regionalflugverkehr
Flugbewegungen: 22`000 Pax: 177`000
8. Städteflugplatz in Analogie zu Milano-Linate (I)
http://de.wikipedia.org/wiki/Flughafen_Mailand-Linate
Piste: 2240 x 60m
Nutzung: Business- und Regionalflugverkehr
Flugbewegungen: 120`000 Pax: 8`300`000

Aus den vorgenannten Nutzungen lassen sich idealtypische Portfolios für eine in jeder Hinsicht erfüllende Nutzung von DÜB bilden, indem sich folgende Kombinationen bilden und deren Bestände sich für die Zukunft definitiv sichern und zielgerichtet weiterentwickeln lassen:

1.6.1 Szenario Low

A. Cluster Safety and Security	1000 MA,	15`000 Flugbewegungen
Skyguide inkl. Training Center	600 MA	0 Flugbewegungen !
Heli- Stützpunkt LW	tbd MA	
Heli- Stützpunkt KAPO	tbd MA	
REGA Center (Heli + Jet) Umzug v. Kloten	160 MA	
SWISS TOPO	tbd MA	
Regionaler Feuerwehrstützpunkt	tbd MA	
Regionaler Polizeistützpunkt	tbd MA	
B. Cluster History and Identity	200 MA,	5`000 Flugbewegungen
Airforce Museum	tbd MA	
JU-Air	tbd MA	
SWISSAIR Abfertigungsgebäude (UeG)	tbd MA	
Ausbau zum SWISSAIR Museum mit - Mittelholzerdenkmal (wo?) - Stratosphärenflugdenkmal (Neu)	tbd MA	
Historische Flugtage (wie Duxford)	tbd MA	
C. Cluster Technology and Science	2400 MA,	15`000 Flugbewegungen
Entwicklungs- und Herstellerbetriebe (Aerolite etc.)		
Unterhaltsbetriebe (Jet Aviation) inkl. LL- Ausbildung		
Werkflugplatz in Analogie zu Oberpfaffenhofen		(50% = 10`000)
Ausbildungsbetriebe ETH/ZHAW Center Aviation		
Forschungsbetriebe in Analogie zu DLR		
Forschungsflughafen in Analogie zu Braunschweig		(15% = 5`000)
D. Cluster Transportation and Events	60 MA,	10`000 Flugbewegungen
Städteflugplatz in Analogie zu Milano-Linate (primär Domestic, Inlandverbindungen)		(2% = 2`000)
Messeflugplatz in Analogie zu Friedrichshafen (Saisional in Kombination mit Messe Zürich)		(10% = 4`000)
Regionalflugplatz in Analogie zu Lugano-Agno (Saisional in Kombination mit WEF)		(9% = 2`000)
Eventflugplatz in Analogie zu Duxford/Oshkosh		(2% = 2`000)
E. Cluster Basic Education and Sports	60 MA,	15`000 Flugbewegungen
Ausbildungsflugplatz in Analogie zu Grenchen in Kombination mit MFGZ und lärmarmen Flotte*		(= 20% von Grenchen)
Simulator Center in Kombination mit ZHAW		
SAT Swiss Aviation Training (Umzug von Kloten)		
TOTAL	3720 MA	60`000 Flugbewegungen

1.6.2 Szenario Medium

A. Cluster Safety and Security	1200 MA,	22`500 Flugbewegungen
Skyguide inkl. Training Center	600 MA	0 Flugbewegungen !
Heli- Stützpunkt LW	tbd MA	
Heli- Stützpunkt KAPO	tbd MA	
REGA Center (Heli + Jet) Umzug v. Kloten	160 MA	
SWISS TOPO	tbd MA	
Regionaler Feuerwehstützpunkt	tbd MA	
Regionaler Polizeistützpunkt	...tbd MA	
B. Cluster History and Identity	200 MA,	5`000 Flugbewegungen
Airforce Museum	tbd MA	
JU-Air	tbd MA	
SWISSAIR Abfertigungsgebäude (UeG)	tbd MA	
Ausbau zum SWISSAIR Museum mit	tbd MA	
- Mittelholzerdenkmal (wo?)		
- Stratosphärenflugdenkmal (Neu)		
Historische Flugtage (wie Duxford)	...tbd MA	
C. Cluster Technology and Science	2900 MA,	20`000 Flugbewegungen
Entwicklungs- und Herstellerbetriebe (Aerolite etc.)		
Unterhaltsbetriebe (Jet Aviation) inkl. LL- Ausbildung		
Werkflugplatz in Analogie zu Oberpfaffenhofen		(50% = 10`000)
Ausbildungsbetriebe ETH/ZHAW Center Aviation		
Forschungsbetriebe in Analogie zu DLR		
Forschungsflughafen in Analogie zu Braunschweig		(30% = 10`000)
D. Cluster Transportation and Events	80 MA,	20`000 Flugbewegungen
Städteflugplatz in Analogie zu Milano-Linate		(3% = 4`000)
(primär Domestic, Inlandverbindungen)		
Messeflugplatz in Analogie zu Friedrichshafen		(20% = 8`000)
(Saisional in Kombination mit Messe Zürich)		
Regionalflugplatz in Analogie zu Lugano-Agno		(18% = 4`000)
(Saisional in Kombination mit WEF)		
Eventflugplatz in Analogie zu Duxford/Oshkosh		(3% = 4`000)
E. Cluster Basic Education and Sports	80 MA,	22`500 Flugbewegungen
Ausbildungsflugplatz in Analogie zu Grenchen		(= 25% von Grenchen)
in Kombination mit MFGZ und lärmarmen Flotte*		
Simulator Center in Kombination mit ZHAW		
SAT Swiss Aviation Training (Umzug von Kloten)		
TOTAL	4360 MA	90`000 Flugbewegungen

1.6.3 Szenario High

A. Cluster Safety and Security	1200 MA,	30`000 Flugbewegungen
Skyguide inkl. Training Center	600 MA	0 Flugbewegungen !
Heli- Stützpunkt LW	tbd MA	
Heli- Stützpunkt KAPO	tbd MA	
REGA Center (Heli + Jet) Umzug v. Kloten	160 MA	
SWISS TOPO	...tbd MA	
Regionaler Feuerwehstützpunkt	...tbd MA	
Regionaler Polizeistützpunkt	...tbd MA	
B. Cluster History and Identity	200 MA,	5`000 Flugbewegungen
Airforce Museum	tbd MA	
JU-Air	tbd MA	
SWISSAIR Abfertigungsgebäude (UeG)	tbd MA	
Ausbau zum SWISSAIR Museum mit	tbd MA	
- Mittelholzerdenkmal (wo?)		
- Stratosphärenflugdenkmal (Neu)		
Historische Flugtage (wie Duxford)	...tbd MA	
C. Cluster Technology and Science	3400 MA,	25`000 Flugbewegungen
Entwicklungs- und Herstellerbetriebe (Aerolite etc.)		
Unterhaltsbetriebe (Jet Aviation) inkl. LL- Ausbildung		
Werkflugplatz in Analogie zu Oberpfaffenhofen		(50% = 10`000)
Ausbildungsbetriebe ETH/ZHAW Center Aviation		
Forschungsbetriebe in Analogie zu DLR		
Forschungsflughafen in Analogie zu Braunschweig		(45% = 15`000)
D. Cluster Transportation and Events	100 MA,	30`000 Flugbewegungen
Städteflugplatz in Analogie zu Milano-Linate		(5% = 6`000)
(primär Domestic, Inlandverbindungen)		
Messeflugplatz in Analogie zu Friedrichshafen		(30% = 12`000)
(Saisional in Kombination mit Messe Zürich)		
Regionalfugplatz in Analogie zu Lugano-Agno		(27% = 6`000)
(Saisional in Kombination mit WEF)		
Eventflugplatz in Analogie zu Duxford/Oshkosh		(5% = 6`000)
E. Cluster Basic Education and Sports	100 MA,	30`000 Flugbewegungen
Ausbildungsflugplatz in Analogie zu Grenchen		(= 40% von Grenchen)
in Kombination mit MFGZ und lärmarmer Flotte*		
Simulator Center in Kombination mit ZHAW		
SAT Swiss Aviation Training (Umzug von Kloten)		
TOTAL	5000 MA	120`000 Flugbewegungen

Hinweise:

Limitierung der Bewegungen und Betriebszeiten nach Kategorien über Betriebsregelement
Limitierung nach Lärmkategorien in Analogie zu London City Airport für Domestic/Charter

* Beispiel lärmarmer moderner Flugzeuge, die in 300 m Höhe kaum mehr hörbar sind
http://de.wikipedia.org/wiki/Diamond_HK36 http://de.wikipedia.org/wiki/Diamond_DA20
http://de.wikipedia.org/wiki/Diamond_DA50 http://de.wikipedia.org/wiki/Diamond_DA52

2.6 Beispiel Aviatikdiversität Schweiz

In Analogie zur Strategie Biodiversität Schweiz des UVEK lässt sich eine Strategie Aviatikdiversität Schweiz formulieren: Diese beinhaltet eine systematische Entwicklung der Infrastrukturen und der Verbindungen, wobei idealtypischerweise die Infrastrukturen in Analogie zu Autobahnen durch den Bund zu Erstellen und Unterhalten sind, und deren Betrieb vorzugsweise lokal in Kombination mit PPP erfolgen sollte. Der Flugverkehr GA und BA erfolgt vorwiegend Privat respektive durch Firmen, der Linienflugverkehr erfolgt vorwiegend durch Firmen (Airlines). Sämtliche Luftfahrtinfrastrukturen können an sich sowohl zivil als auch militärisch genutzt werden, hierzu gibt es in der Schweiz seit Jahrzehnten genügend Beispiele von Altenrhein über Samedan, Lodrino, Locarno, Bern-Belp, Saanen bis Emmen und Dübendorf.

2.6.1 Ziele der Strategie Aviatikdiversität Schweiz:

Strategie Aviatikdiversität Schweiz und Aktionsplan

Damit die Aviatikdiversität systematisch aufgebaut und langfristig erhalten bleibt, soll das UVEK im Auftrag des Bundesrats eine nationale Strategie erarbeiten. Sie soll im Jahr 2016 vom Bundesrat verabschiedet werden. Der Aktionsplan dazu soll bis Sommer 2015 konkrete Massnahmen zu den elf strategischen Zielen definieren, damit der Aufbau und die Erhaltung der Aviatikdiversität in unserem Land langfristig sichergestellt werden kann. Der Bundesrat soll hierzu folgendes langfristiges Ziel festlegen: «Die Aviatikdiversität ist reichhaltig sowie prospektiv über sämtliche Sparten der zivilen und militärischen Luftfahrt angelegt und flächendeckend in der Bevölkerung verankert . Die Aviatikdiversität und ihre Wirtschaftssystemleistungen sind langfristig von grösster volkswirtschaftlicher Bedeutung und werden als Standortfaktor der Schweiz gezielt erhalten und gefördert.»

Klare Ziele für alle Sektoren in Gesellschaft, Wirtschaft und Politik

In der Strategie Aviatikdiversität Schweiz soll der Bundesrat elf strategische Ziele formulieren, um dieses langfristige Ziel zu erreichen. An diesen strategischen Zielen sollen sich die nationalen Akteure im Kontext der internationalen Branchenentwicklung bis 2020 orientieren.

Es sind dies:

1. Systematischer Aufbau einer umfassenden Aviatikdiversität
2. Langfristige (50 Jahre) raumplanerische und richtplanerische Sicherung sämtlicher CH-Luftfahrtinfrastrukturen basierend auf deren historischen Rechten sowie Sicherstellung eines zukunftsgerichteten bedarfsgerechten Aus- und Neubaus derselben im Sinne der Vorsorgepflicht, einschliesslich Planung von allfälligen Ersatzstandorten
3. Schaffung einer grossflächig vernetzten multifunktionalen zivil- militärischen aviatischen Infrastruktur
4. Umnutzung (Konversion) statt Neubau, Verbesserung der Intermodalität des Luftverkehrs (regionaler Binnen- und Grenzverkehr)
5. Erhaltung und Förderung der aviatischen Vielfalt über sämtliche Sparten, Disziplinen und Industrien
6. Überprüfung von finanziellen Anreizen
7. Erfassung von Wirtschaftssystemleistungen und Transporteffizienz der Aviatik
8. Generierung und Verteilung von Wissen über das gesamte Spektrum von Berufen, Bildung und Wissenschaft
9. Förderung der Aviatikdiversität in der Peripherie der Schweiz
10. Verstärkung und Förderung der Schweizer Kohäsion

11. Überwachung von Veränderungen der Aviatikdiversität

Defizite der Nachwuchsausbildung und –Förderung:

Nachdem der Inlandluftverkehr seit geraumer Zeit praktisch zum Erliegen gekommen ist, fehlen den Privatpiloten die Möglichkeiten, auf dem zweiten Bildungsweg kostengünstig eine Weiterausbildung zum Linienpiloten über die Regionalflugverkehrsgesellschaften zu absolvieren, da die entsprechenden Luftverkehrsgesellschaften und deren Verbindungen fehlen.

Fazit:

Betriebliche und operationelle Synergien der Infrastrukturen, der aviatischen Betriebe, der Industrie, der Bildung und Wissenschaft sowie des Flugsportes über sämtliche Stufen der Wertschöpfungsketten generieren. Durch die entsprechenden Interaktionen und Skaleneffekte die Kostenspirale der GA durchbrechen und den Einbruch der Lizenzträger kompensieren, nationale Nachwuchsförderung, den Erhalt, den Ausbau sowie eine ausgewogene Nutzung der Luftfahrtinfrastrukturen zugunsten aller Standorte und Regionen ermöglichen.

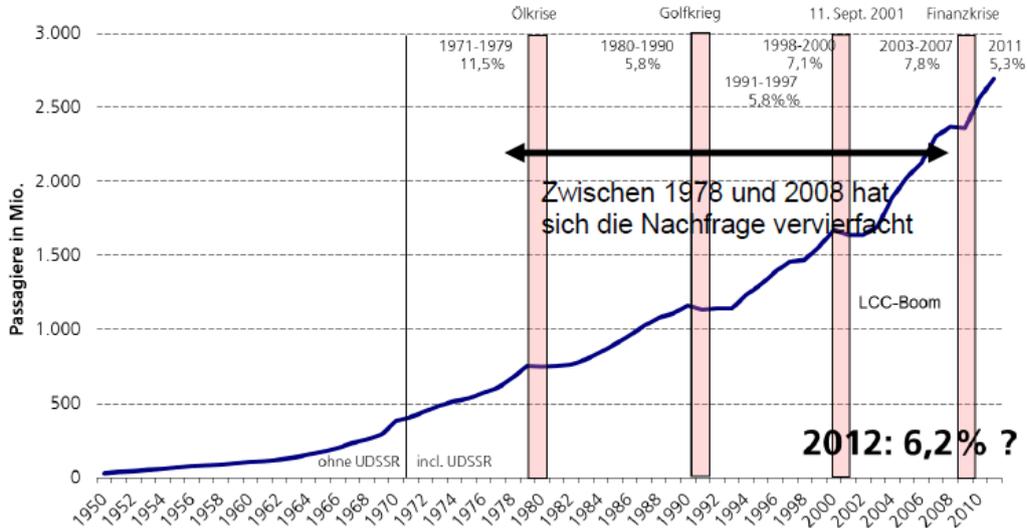
Flugplätze aller Kategorien entsprechen Verkehrsknotenpunkte, und sind in ihrer Bedeutung wie Knotenbahnhöfe zu behandeln

2.7 Luftfahrt als Wachstumsmotor für die Volkswirtschaft

2.7.1 Entwicklung der globalen Luftfahrtmärkte

www.DLR.de - Folie 4 Reichmuth, Berster - Luftverkehr 2012 - 10.05.2012

1. Entwicklung des weltweiten Luftverkehrs



Quelle: ICAO, DLR

http://www.scope.de/scope/download/scope_circles/unterlagen/Transport_20120510/04_CTransport_DLR_DrBerster.pdf

Fazit:

- Die Weltluftfahrt entwickelt sich etwa doppelt so stark wie die globale Wirtschaft.

Entwicklung des Verkehrs 1960 - 2008

	1960	2008	Zunahme
BIP real (in Mio. CHF)	167'180	492'180	294%
Personenverkehr Schiene (Mio. Pkm)	7'973	18'028	226%
Güterverkehr Schiene (Mio. Tkm)	4'315	10'980	254%
Personenverkehr Strasse (Mio. Pkm)	18'723	90'396	483%
Güterverkehr Strasse (Mio. Tkm)	2'152	17'262	802%
Luftverkehr (Anzahl Passagiere)	2'152'423	37'626'819	1748%

Quelle: BFS

Infrastrukturfinanzierung in der Schweiz | bauenschweiz, 10. November 2011
Walter Thurnherr, Generalsekretär UVEK

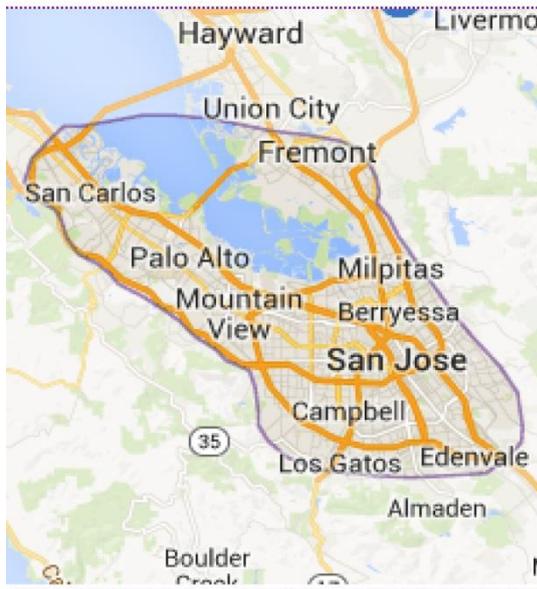
1

Fazit:

- Der Luftverkehr wächst deutlich stärker als die Luftverkehrsinfrastrukturen.

2.7.2 Beispiel Wirtschaftsmotor Silicon Valley:

Der Wirtschaftsraum Silicon Valley im Vergleich zum Wirtschaftsraum Kanton Zürich



Central Silicon Valley

Fläche	1200 km ²
Einwohner	
Flughäfen/ Pistenlängen:	SJC 3353m, 3353m, 1402m NUQ 2805m, 2477m Ziv/MIL
Regional- flugplätze:	LVK 1601m, 823m
Flugfelder:	SQL 792m PAO 745m
TOTAL PISTEN	17'351m Hartbelag
Spezif. Pistenlänge	14'460m/ 1000km²



Kanton Zürich

1729 km ²
1,4 Mio.
Kloten 3700m, 3300m, 2500m (DÜB?) (ZH) (2355m, 650m)
Hausen a.A.(ZH) 700m 700m Gras Winterthur „R“ (ZH) 695m Gras Speck-Fehraltorf 600m Gras
10'200m Hartbelag + 1995m Gras (ohne DÜB da dieser „Restricted“)
7350m/ 1000km ² (inkl. Gras) = 51% 5900m/ 1000km² (exkl. Gras) = 41%

Graspisten sind nicht Allwettertauglich und können nur von leichten Flugzeugen angefliegen werden

Quelle:

http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_airports_in_the_San_Francisco_Bay_Area
http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_airports_in_California

Das **Moffett Federal Airfield** (IATA: **NUQ**, ICAO: **KNUQ**, FAA LID: **NUQ**), kurz auch *Moffett Field*, ist ein zivil-militärischer Flugplatz zwischen den kalifornischen Städten Mountain View und Sunnyvale, welcher vom Ames Research Center der NASA betrieben wird. Weitere Nutzer sind die California Air National Guard, Lockheed Martin Space Systems, sowie der Internetkonzern Google für seine Firmenflugzeuge.



Speziell erwähnenswert ist, dass das Moffett Airfield **in nur 13 km Distanz** vom Flughafen San José International Airport liegt, sowie das Ames Research Center als Technologiestandort der Luft- und Raumfahrt dient http://en.wikipedia.org/wiki/NASA_Ames_Research_Center



http://de.wikipedia.org/wiki/Ames_Research_Center

sowie die Tatsache, dass sich Google kürzlich das Moffett Airfield für 60 Jahre gesichert hat

http://de.wikipedia.org/wiki/Moffett_Federal_Airfield

<http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/2.220/mietvertrag-mit-der-nasa-google-goennt-sich-einen-flughafen-1.2215026>

Fazit:

- **Das Silicon Valley zeigt die Erfolgsfaktoren einer Wirtschaftsregion klar auf.**
Im Gebiet San Jose, dem Herzen des Silicon Valley, liegen 4 Flugplätze



Flugplätze:

http://de.wikipedia.org/wiki/Flughafen_San_Jos%C3%A9 gebaut 1965 AA-Hub seit 1988

http://en.wikipedia.org/wiki/Moffett_Federal_Airfield

http://en.wikipedia.org/wiki/Reid-Hillview_Airport

http://en.wikipedia.org/wiki/Palo_Alto_Airport_of_Santa_Clara_County

Fazit:

- **Technologiestandorte sind auf vorzügliche Luftverkehrsverbindungen angewiesen.**
- **Verschiedene Kategorien von Flugplätzen ergänzen sich hierzu idealtypisch**

Der Wirtschaftsraum SF Mid- & South Bay Area verglichen zur Metropolregion Zürich



SF Mid- & South Bay Area

Counties:

San Francisco County
 San Mateo County
 Santa Cruz County
 Alameda County
 Santa Clara County

Fläche 7695 km²
 Einwohner 4,738 Mio

Flughäfen/
 Pistenlängen: SFO 3618m, 3231m, 2636m,
 2286m
 OAK 3048m, 1893m, 1662m,
 1028m
 SJC 3353m, 3353m, 1402m
 NUQ 2805m, 2477m **Ziv/MIL**

Regional-
 Flugplätze: LVK 1601m, 823m
 WVI 1372m, 1219m

Flugfelder: HAF 1524m
 SQL 792m
 PAO 745m
 HWD 1736m, 947m
 CCR 1524m, 844m, 1403m,
 853m
 C83 1372m, 914m
 RHV 945m, 945m
 E16 945m
 1C9 762m Gras (914m Wasser)

TOTAL PISTEN 53'296m Hartbel / 762m Gras

Spezif. Pistenlänge 6925m/ 1000km²

Metropolregion Zürich

(Gemäss Definition BFS + AR + AI)

Kantone:

Zürich, Aargau, Zug
 Schaffhausen, Schwyz
 Sankt Gallen, Thurgau
 Appenzell Ausserrhoden
 Appenzell Innerrhoden

8013 km²
 3,192 Mio.

Kloten 3700m, 3300m, 2500m

(DÜB?) (ZH) (2355m, 650m)

Altenrhein (SG) 1500m, 600m Gras
 Birrfeld (AG) 727m 690m Gras

Hausen a.A.(ZH) 700m 700m Gras
 Winterthur „R“ (ZH) 695m Gras
 Speck-Fehraltorf 600m Gras
 Schänis (SG) 520m
 Buttwil (AG) 675m Gras

Schupfart (AG) 530m Gras
 Wangen-Lachen (SZ) 500m (+Wasser)
 Schmerlat (SH) 540m Gras
 Lommis (TG) 615m Gras
 Amlikon (TG) 780m Gras
 Sitterdorf (TG) 460m Gras

12'747m Hartbelag / 6975m Gras

2461m/ 1000km² (inkl. Gras) = 35,5%
1590m/ 1000km² (exkl. Gras)= 23,0%

2.7.3 Weitere Flugplätze im Raum San Francisco

Die vollständige Liste der Flugplätze der San Francisco Bay Area findet sich unter http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_airports_in_the_San_Francisco_Bay_Area

2.7.3.1 San Carlos Airport

Das Hauptquartier der Firma Oracle liegt in unmittelbarer Nähe des San Carlos Airport. Im Zusammenhang mit der Suche nach San Mateo fiel eine bemerkenswerte Aussage auf: A **relief airport** is an airport that is built or designated to provide relief or additional capacity to an area when the primary commercial airport(s) reach capacity. In some cases a relief airport is an existing one that is designated to handle a specific class of aircraft such as general aviation.

Quelle: http://en.wikipedia.org/wiki/San_Carlos_Airport_%28California%29

Fazit:

- **Dieser Platz ist bezüglich Piste und Höhenlage praktisch identisch zu Hausen a/A, aber mit 155`000 Flugbewegungen markant weniger eingeschränkt obschon in einem gegenüber Hausen a/A deutlich dichter besiedeltem Vorort von SF liegend**

2.7.3.2 Multifunktionaler Flugplatz Half Moon Bay

Half Moon Bay Airport provides a variety of emergency service and response functions including: Air ambulance and Medevac flights; law enforcement and homeland security patrols; Coast Guard sea-rescue operations; and use as a disaster relief staging site for the airlifting of emergency supplies in the event that roads are closed during a disaster or emergency. The Half Moon Bay Airport is home to approximately 80 aircraft and several aviation related businesses. The airport is self-funded through airport user and business fees and receives no money from the county's General Fund.

For the 12-month period ending September 11, 2008, the airport had 60,150 aircraft operations, an average of 164 per day: 99.8% general aviation and 0.2% air taxi. At that time there were 40 aircraft based at this airport: 93% single-engine, 5% multi-engine and 3% helicopter.

Fazit:

- **Dieser Flugplatz weist eine hervorragende multifunktionale Nutzung auf.**
http://en.wikipedia.org/wiki/Half_Moon_Bay_Airport

2.8 Die Rolle von Relief Airports

A third major category contains [reliever airports](#), which are essentially large general-aviation airports located in [metropolitan areas](#) that serve to offload small aircraft traffic from hub airports in the region.

Quelle: http://en.wikipedia.org/wiki/FAA_airport_categories

Beispiel:

Die New York Metropolitan Area weist 4 Relief Airports auf: Essex County Airport, Morristown Airport, Republic Airport, Teterboro Airport.

Quelle: http://en.wikipedia.org/wiki/Relief_airport

Fazit:

- **Die Aviatik in den USA ist untereinander – im gleichen Raum – jeweils über mehrere Flugplätze verschiedener Kategorien hervorragend vernetzt.**

3 Anhang

Anhänge	<ul style="list-style-type: none">• Anhang 1) <u>Raumkonzept Schweiz</u> http://www.are.admin.ch/themen/raumplanung/00228/00274/ <u>Strategie 1</u> Handlungsräume bilden und das polyzentrische Netz von Städten und Gemeinden stärken <u>Strategie 3</u> Verkehr, Energie und Raumentwicklung aufeinander abstimmen <u>Die Vorteile der Luftverbindungen</u> Darstellung der Raum- und Hauptachsenübergreifenden Wirkung von Luftverkehrsverbindungen
---------	--

Analyse Mobilität und Raum 2050 Sachplan Verkehr

Auszug aus dem Erläuterungsbericht Teil Programm

<https://www.aren.admin.ch/dam/are/de/dokumente/raumplanung/dokumente/bericht/erl-sachplan-verkehr-programm-m-u-r-2050-de.pdf.download.pdf/erl-sachplan-verkehr-programm-m-u-r-2050-de.pdf>

Seite 3:

1.1 Die Sachplanung des Bundes

Im Bereich Verkehr setzte der Bundesrat am 12. April 1995 den **Sachplan AlpTransit** in Kraft. Dieser Sachplan wurde am 30. April 1996 ein erstes und am 15. März 1999 ein zweites Mal nachgeführt. Im September 2002 wurde gleichzeitig der Sachplan Schiene/öV wie auch der Sachplan Strasse der Vernehmlassung unterbreitet. Aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen entschied der Bundesrat, die Sachpläne aller Verkehrsinfrastrukturen in einem gemeinsamen, verkehrsträgerübergreifenden Sachplan Verkehr zusammenzufassen.

Die Historie zeigt die grosse Asymmetrie zugunsten der Bahn sowie deren enormen Privilegierung

Seite 7:

2.4 Information der Kantone, parlamentarischen Kommissionen und Verbände

Bundesrätin Simonetta Sommaruga hat den Sachplan am 17. September 2020 der Plenarversammlung der Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK) und am 20. Oktober 2020 der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats (KVF-N) vorgestellt. Während der Konsultation haben das **ARE, das BAV und das ASTRA** das Dokument an verschiedenen kantonalen Fachkonferenzen und bei verschiedenen Verbänden vorgestellt. Mehrere Parlamentarierinnen und Parlamentarier haben während der Wintersessions 2020 Klärungen verlangt und im Januar 2021 Vorstösse eingereicht.

Am 16. April 2021 fand ein Treffen mit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates (KVF-S) statt. Die Ergebnisse der Anhörung der Kantone sowie der Mitwirkung der Bevölkerung im Sinne von Artikel 19 RPV wurden diskutiert, und entsprechend punktuelle Anpassungen vorgenommen.

Überdies hat Bundesrätin Simonetta Sommaruga im September 2021 den Sachplanentwurf mit den **Strassenverbänden** und **economiesuisse** erörtert.

Es fehlen oben das BAZL sowie unten die Luftfahrtverbände

Tabelle Seite 13:

Luftfahrt

Antrag	Verfasser	Art der Berücksichtigung
Verstärkte Berücksichtigung der Luftfahrt. Der Platz der General Aviation im Gesamtverkehrssystem muss gewürdigt werden. Der Sachplan Verkehr, Teil Programm muss auch technologieoffen sein; es fehlen z. B. Aussagen über Drohnen oder die Möglichkeit, dass sich Luftfahrzeuge dereinst ohne fossile Treibstoffe bewegen könnten.	<ul style="list-style-type: none"> • Kanton ZH • Aero Suisse • economiesuisse • Swiss International Air Lines AG 	<p>Antrag angenommen.</p> <p>Allgemeine Ergänzungen wurden in den Kapiteln 2.2 und 3.2 vorgenommen.</p> <p>Eine Präzisierung im Zusammenhang mit den technologischen Fortschritten wurde in Kapitel 2 vorgenommen. Der Grundsatz V4 (V5 in der überarbeiteten Fassung) in Kapitel 4.2 enthielt bereits die Grundsätze und Strategien des Bundes in diesen Bereichen.</p>
Es fehlt eine Berücksichtigung der internationalen Personen- und Warenflüsse, für die der Luftverkehr häufig die einzige Alternative darstellt.	<ul style="list-style-type: none"> • Aero Suisse • economiesuisse • Swiss International Air Lines AG 	<p>Antrag bereits berücksichtigt.</p> <p>Die Aspekte, die in die Kompetenzbereiche des Sachplans Verkehr, Teil Programm fallen, sind in Kapitel 4.2 bereits enthalten (Grundsatz V4 ist neu V5).</p>
Störend sei, dass der Entwurf einerseits stipuliert, die freie Verkehrsmittelwahl sei unbestritten, gleichzeitig wird aber in Bezug auf den Luftverkehr festgehalten, dass der Bund sich dafür einsetze, dass die Kurzstreckenflüge auf die Bahn verlagert werden.	<ul style="list-style-type: none"> • Swiss International Air Lines AG 	<p>Antrag bereits berücksichtigt.</p> <p>Die Erreichbarkeit ist dank neuer und kombinierter Mobilitätsformen gewährleistet. Kapitel 4.4 wurde hingegen in Bezug auf die freie Mobilitätswahl präzisiert (Grundsatz V4 ist neu V5).</p>

Tabelle Seite 39:

Kapitel 3.2 Mobilität ist effizient

Antrag	Verfasser	Art der Berücksichtigung
Im Beschrieb der Mobilität und des Gesamtverkehrs 2050 fehlen Aussagen zum Einbezug neuartiger Technologien. Auch eine Verknüpfung zum Programm «Bahn 2050» wird gewünscht. Ebenso werden grundsätzliche Aussagen zu den Möglichkeiten zur Verkehrsvermeidung vermisst.	<ul style="list-style-type: none"> • Kanton AI • Kanton BE • Kanton BL • Kanton BS • Canton FR • Canton GE • Kanton LU • Canton NE • Kanton SG • BPUK • ACS • Aéroport International de Genève 	<p>Anträge angenommen.</p> <p>Der Beschrieb Mobilität und Gesamtverkehr 2050 wird mit einer Aussage zu neuen Technologien, insbesondere in Bezug auf die Verkehrsvermeidung präzisiert.</p> <p>Der Sachplan Verkehr, Teil Programm stellt eine Grundlage für die weiterführenden Arbeiten zu "Bahn 2050" dar. Die Abstimmung ist gewährleistet (siehe Kap. 1 oder 5).</p>

Grosse Asymmetrien betreffend Planung und Finanzierung:

Es existiert ein Programm «Bahn 2050», jedoch KEIN «Programm Luftfahrt 2050»

Seite 105:

5.1 Inhaltliche Anforderungen

Der Sachplan Verkehr, Teil Programm «Mobilität und Raum 2050» verfolgt einen gesamtverkehrlichen Planungsansatz, er bezieht die sich verändernden Mobilitätsbedürfnisse von Wirtschaft und Gesellschaft ein und schenkt den Umweltwirkungen erhöhte Aufmerksamkeit. So entsprechen die Sachplaninhalte den in Art. 3 RPG festgehaltenen Planungsgrundsätzen. Durch die kombinierte Betrachtung der verschiedenen Verkehrsträger (Strasse, Schiene, Luft- und Schifffahrt) will der Bund mit diesem Sachplan:

- ein effizientes Gesamtverkehrssystem fördern,
- die nachhaltige Raumentwicklung unterstützen,
- Eingriffe in die Umwelt so gering wie möglich halten,
- und die hohe Lebensqualität in der Schweiz erhalten.

Das Kapitel 2 mit einer Problemanalyse im Spannungsfeld Siedlung-Raum-Verkehr, insbesondere jedoch die Kapitel 3.1. und 3.2 zeigen mit der Darstellung des Zielbilds «Mobilität und Raum 2050» den Beitrag des Sachplans zur angestrebten räumlichen Entwicklung (Art. 1 RPG).

In Kapitel 4 werden diesem Zielbild entsprechende Entwicklungsstrategien und Handlungsgrundsätze sowie deren Umsetzungsmassnahmen formuliert. Eine Konkretisierung erfahren diese so festgelegten Entwicklungsstrategien und Handlungsgrundsätze in der Handlungsraumanalyse in Kapitel 6. Kapitel 1 und 5 geben Auskunft über Abgrenzung und Geltungsbereich des vorliegenden Dokumentes auch im Kontext zu den nachgelagerten Planungsebenen und den Planungskompetenzen von Kantonen und Gemeinden. Die inhaltlichen Anforderungen von Art. 14 RPV sind damit erfüllt.

5.2 Vereinbarkeit mit anderen Plänen des Bundes und der Kantone

Der Sachplan Verkehr, Teil Programm «Mobilität und Raum 2050» bezieht sich auf Grundlagen aus allen für seine Inhalte relevanten Bereiche – etwa das Raumkonzept Schweiz und die Strategie Nachhaltige Entwicklung – und setzt die Entscheide des Parlaments zu den Verkehrsdossiers planerisch um. Der Sachplan Verkehr, Teil Programm ist ein Überbau in Bezug auf die verkehrsträgerspezifischen Umsetzungsteile Infrastruktur Schiene (SIS), Infrastruktur Strasse (SIN), Infrastruktur Luftfahrt (SIL) und Infrastruktur Schifffahrt (SIF). Auf diese Weise bildet er einen für die Behörden des Bundes, der Kantone und Gemeinden verbindlichen Rahmen für die Verkehrsdossiers und Programmbotschaften des Bundes, für die **Agglomerationsprogramme** und somit für die Koordination zwischen den verkehrsträgerspezifischen Planungen. Aber auch für die kantonalen Richt- und kommunalen Nutzungspläne stellt er einen Bezugsrahmen hinsichtlich der Bundestätigkeiten dar.

Im Gegenzug berücksichtigt er im Sinne des Gegenstromprinzips die Ziele und Vorgaben der nachgelagerten Planungen wie auch diejenigen der kantonalen Richtpläne.

Die Agglomerationsprogramme werden nicht den Vorgaben entsprechend umgesetzt, indem die Luftfahrt entgegen der Weisung **der Weisung J455-0118** über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation **NICHT** finanziert werden, wie auf Seite 8 oben folgendermassen beschrieben:

Die allgemeinen Grundsätze für die Verwendung der Mittel des Infrastrukturfonds sind in Art. 4 IFG definiert. Abs. 2 besagt, dass der Einsatz der Mittel auf einer Gesamtkonzeption basiert, welche:

- a.) alle Verkehrsträger und –mittel mit ihren Vor- und Nachteilen einbezieht;**
- b.) wirksame Alternativen gegenüber neuen Infrastrukturen vorzieht;**

Auszug aus dem Teil Programm

<https://www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/raumplanung/dokumente/bericht/sachplan-verkehr-programm-m-u-r-2050.pdf.download.pdf/sachplan-verkehr-programm-m-u-r-2050-de.pdf>

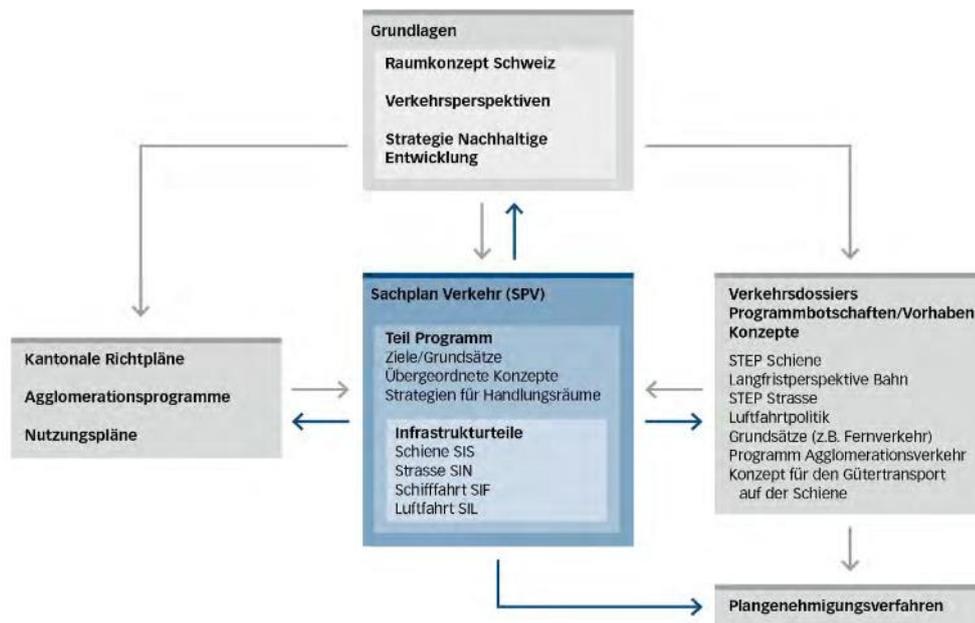


Abb. 1: Einbettung und Zusammenspiel des Sachplans Verkehr, Teil Programm mit den räumlichen und verkehrlichen Planungsinstrumenten

Seite 8

Für die Luftfahrt existiert keine Programm-botschaften wie STEP Schiene und Strasse, somit auch keine gleichwertige Planung und insbesondere kein Gefäss (Fonds) zur Finanzierung der notwendigen Ausbauten

Seite 11:

2.2 Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung

Entwicklung des Verkehrsaufkommens Die Verkehrsleistungen des motorisierten Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs haben sich seit 1970 mehr als verdoppelt. Insgesamt wurden 2019 auf den schweizerischen Verkehrsnetzen 138.2 Mrd. Personenkilometer zurückgelegt, 75 % davon mit dem MIV auf der Strasse. Die durch die Schiene bewältigten 21.7 Mrd. Personenkilometer machten im Vergleich zur Strasse nur 16 % aus. Auf den strassengebundenen ÖV entfielen 4.7 Mrd., auf den Fuss- und Veloverkehr rund 8.2 Mrd. Personenkilometer⁷. Das prozentual stärkste Wachstum hatte die Luftfahrt zu verzeichnen: für den internationalen Verkehr hat sich das Passagier-volumen auf Schweizer Flughäfen zwischen 2004 und 2018 verdoppelt. Über 55 Mio. Lokal- und Transferpassagiere nutzten 2018 das Flugzeug als Verkehrsmittel.

Es fehlt eine in sich vergleichbare Verkehrsstatistik, der Luftverkehr wird NICHT als öV behandelt

Die Zivilluftfahrt ist ein wesentlicher Bestandteil unserer Infrastruktur sowie ein wichtiger und hocheffizienter Leistungsträger des öffentlichen internationalen Personenverkehrs. **Allein die von der SWISS im Jahr 2019 erbrachte nachfrageorientierte Transportleistung im Personenverkehr betrug über 52 Mia. Pkm (Personenkilometer) mit einer durchschnittlichen Sitzplatzauslastung von über 86%**, die SBB erbrachte im gleichen Zeitraum eine vergleichsweise bescheidene **angebotsorientierte** Personenverkehrsleistung von 22 Mia. Pkm mit einer im europaweiten Vergleich einzigartig tiefen durchschnittlichen Sitzplatzauslastung von 28%.

Luft- und Landverkehr werden optimal kombiniert.

– Die drei Landesflughäfen stellen die interkontinentale Anbindung der Schweiz im Personen- und Güterverkehr sowie - zusammen mit dem Landverkehr - die Anbindung an die wichtigen europäischen Zentren sicher. Sie ergänzen sich gegenseitig und sind mit den terrestrischen Verkehrssystemen gut verbunden. Dem öffentlichen Luftverkehr (Linien- und Charterflüge) kommt bei der Planung der Luftfahrtinfrastruktur **gegenüber dem privaten Luftverkehr Priorität zu**. Der Bund setzt sich dafür ein, dass konkurrenzfähige Zugverbindungen (auch nachts) ins europäische Ausland angeboten werden. Wo erforderlich, soll der Bund Infrastruktur ausbauen im grenzüberschreitenden Bahnverkehr fördern. Soweit betrieblich möglich und sinnvoll, sollen die Zugverbindungen **auch dem Ersatz von Kurzstreckenflügen** dienen.

Diskriminierend

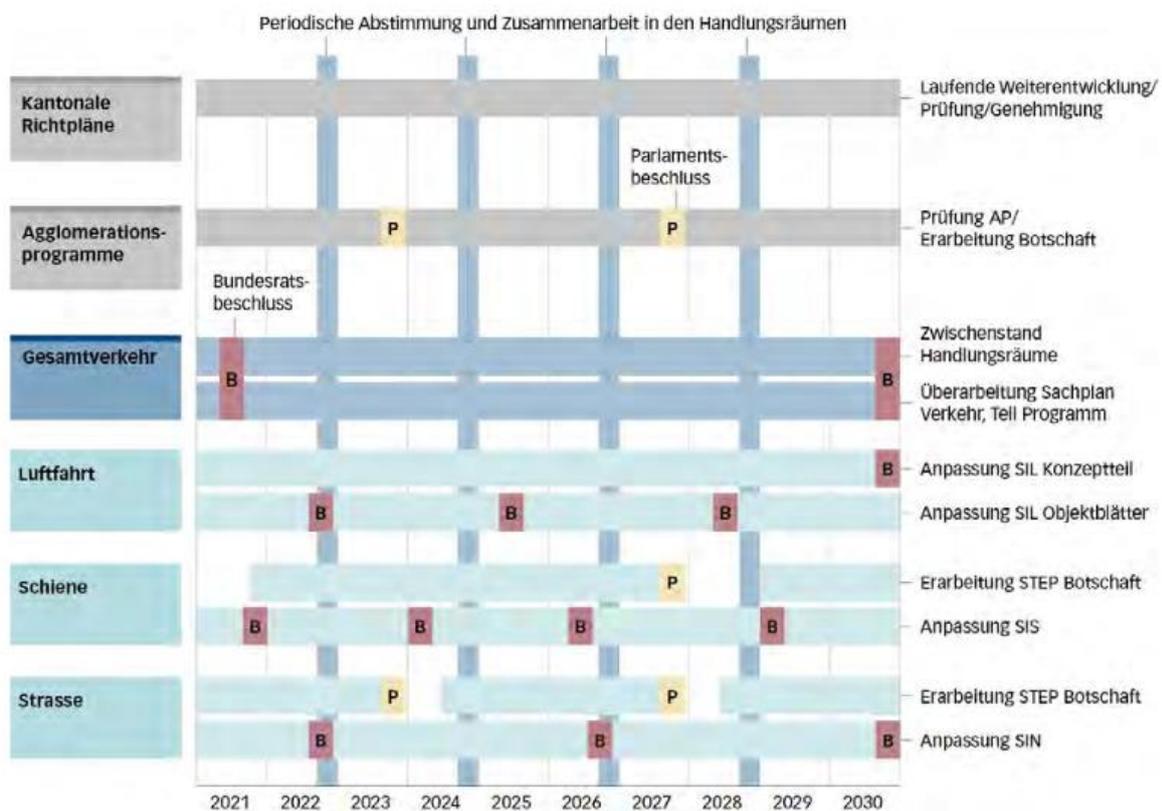


Abb. 5: Darstellung des Zusammenspiels der verschiedenen Planungsinstrumente⁴² (der Zeitpunkt der Beschlussfassung ist indikativ).

Es fehlt eine Botschaft Luftfahrt

Aus dem LUPRO müsste eine strategische Entwicklungsplanung LUFA abgeleitet und umgesetzt werden

zu 6.1 Handlungsraum Metropolitanraum Zürich

ÖV⁴⁵

Handlungsbedarf	Stossrichtung
Sicherstellung der Durchleitfunktion von Personen- und Güterverkehr zwischen dem Metropolitanraum Zürich und dem Handlungsraum Aareland.	Prüfen einer Direktverbindung Aarau-Zürich für den Personenfernverkehr auf der Bahn.
<p>Die Zürcher S-Bahn stösst an ihre Leistungsgrenzen. Abhilfe schafft der mit STEP AS 2035 beschlossene Ausbau der S-Bahn. Dieser dient dazu, den ÖV noch leistungsfähiger zu machen und den Modal-Split insbesondere in den peripheren Regionen des Metropolitanraums zugunsten des ÖV zu verschieben. Langfristig kann mit dem Projekt S-Bahn 2G (2. Generation) der Zürcher S-Bahn das Angebot im Kernbereich mittels einer «Inneren S-Bahn» weiter verdichtet werden.</p> <p>Ebenso sind Wege zu finden, wie der - nach wie vor tiefe - ÖV-Anteil im Grenzverkehr mit Deutschland langfristig zu erhöhen ist.</p>	<p>Mit Blick auf den S-Bahnausbau sind folgende Grundsätze zu berücksichtigen: Die Erschliessung ist innerhalb der Agglomerationsperimeter und in den Entwicklungskorridoren im Sinne einer Stärkung der Nebenzentren zu verbessern. In den übrigen Regionen ist die ÖV-Erschliessungsgüte für die regionalen Zentren im Sinne einer Stärkung dieser Zentren zu erhöhen. Die ÖV-Erschliessungsgüte in den übrigen, meist unter erhöhtem Siedlungsdruck stehenden Regionen ist grundsätzlich zu halten. Gleichzeitig ist der Fuss- und Veloverkehr insbesondere auch als Zubringer und Ergänzung zum ÖV zu stärken. Der Bund fördert die grenzüberschreitende Zusammenarbeit auch im Rahmen der Agglomerationsprogramme. Bund und Kantone engagieren sich aktiv und unterstützen sich gegenseitig im Dialog mit den ausländischen Akteuren (auch hinsichtlich Tarifharmonisierung im grenzquerenden Verkehr).</p>

Die Luftfahrt fehlt, insbesondere die Sicherung des nachfragerechten Ausbaus der Zürcher Flughäfen

Verkehrsdrehscheiben

Handlungsbedarf	Stossrichtung
<p>Verkehrsträgerübergreifend stellt sich im ganzen Handlungsraum entlang der dicht besiedelten Achsen die Frage nach Standort und Ausgestaltung von Verkehrsdrehscheiben zwischen den Netzebenen aber auch zwischen den Verkehrsträgern.</p> <p>Verkehrsdrehscheiben, die mit den Netzstrukturen und der Raumstruktur bestmöglich abgestimmt sind, können die bestehenden Infrastrukturen effizienter verzahnen und zu einer bedarfsgerechten Verkehrsmittelwahl führen.</p>	<p>Ziel ist, dass im Rahmen des periodischen Austauschs zu den Handlungsräumen eine Diskussion zu den Verkehrsdrehscheiben zwischen den Staatsebenen stattfindet und dass in Zukunft konkretere Aussage zu der Verortung und dem Ausbaubedarf der Verkehrsdrehscheiben für diesen Handlungsraum formuliert werden.</p> <p>Dieses Thema ist von den Kantonen, Agglomerationen, Städten und Gemeinden, wo nötig mit dem Bund, unter Einbezug der weiteren relevanten Akteure weiter zu konkretisieren.</p>

Intermodalität: Die Luftfahrt fehlt, insbesondere Kloten und Dübendorf als internationale resp. regionale Verkehrsdrehscheiben

Luftverkehr

Der Landesflughafen Zürich hat in den letzten Jahrzehnten bezüglich Passagier- und Frachtaufkommen ein konstant hohes Wachstum erfahren. Um seine Rolle als eine der europäischen Drehscheiben des globalen Luftverkehrs auch in Zukunft wahrnehmen zu können, wurde die landseitige Infrastruktur (ÖV- und MIV-Anbindung, Parkierungsmöglichkeiten, Publikumsanlagen und Infrastrukturen für Passagier- und Frachtabfertigung wie Docks und Terminals) entsprechend der Nachfrage angepasst. Potential besteht in Bezug auf ÖV-Tagesrandverbindungen von und zum Flughafen. Nicht ausgebaut wurden dagegen die Pisten- und Rollwegsysteme. Mittelfristig kann dem prognostizierten Nachfragewachstum noch mit dem Einsatz von grösserem Fluggerät und der Verdrängung der General Aviation begegnet werden. Längerfristig zeichnet sich die Kapazitätsgrenze von Bewegungen und Passagierzahlen ab.

Feststellung der Kapazitätsgrenzen aber KEIN proaktives Planen und Handeln

Analoges gilt für die weiteren Grossräume und deren Flpl. wie Genf, Basel, Grenchen

Zusammenfassung:

Die letzte Erweiterung war die V-Piste Kloten 1976 – vor 45 Jahren

Seither ist die Schweizer Bevölkerung von 6,3 Mio. auf über 8,7 Mio. gewachsen

Zugleich wurden die Luftfahrtinfrastrukturen laufend abgebaut:

Flpl Ascona, Flpl. Hasenstrick, Flpl San Vittore

Diverse Gebirgslandeplätze wurden aufgehoben

Flugplatz Buochs 1 Piste und mehrere Rollwege wurden zerstört

Mehrere ehemalige Militärflugplätze wurden stillgelegt oder teilweise zerstört, obschon diese ideale Potentiale zur Rüstungskonversion darstellen

Beim Flugplatz Dübendorf droht eine Pistenkürzung

Das VBS wurde in der vorliegenden Planung nicht erwähnt

Asset Management Luftfahrtinfrastrukturen

Zusätzliche Wertschöpfung aus bestehenden Infrastrukturen

Weit überdurchschnittliche Bedeutung der Business Aviation in der Schweiz Quelle: Monitoring 2018

GVA und ZRH gehören zu den grössten BizAv-Flugplätzen Europas

jedoch keine/geringe Entlastung der Landesflughäfen durch Regional- und sonstige Flugplätze

Zukünftige Ertragsperle Flugplatz Dübendorf



Das globale Routennetz ziviler Fluggesellschaften im Jahr 2009

Erläuterungen zur Abbildung:

Die Luftfahrt ist ein nachfrageorientiertes selbstoptimierendes globales System, dessen Flugzeuge sich entsprechend dem Tagesgang in Wellen gezielt um den Globus bewegen.

Somit ist ersichtlich, dass sich an den internationalen Hubs (Knotenpunkten) periodische Massierungen ergeben, zu deren Bewältigung primär die Slotkapazität entscheidend ist.

Das Bild zeigt über Europa eine Massierung des Luftverkehrs, welche nur durch eine Verbundlösung von Interkontinentalflughäfen und Regionalflugplätzen bewältigbar ist.

In der topographisch zerklüfteten Schweiz bestehen wertvolle Luftfahrtinfrastrukturen (Assets), welche im Hinblick auf eine günstige Verteilung des zukünftigen Verkehrsanfalls und den offensichtlichen Kapazitätsengpässen ertragreich genutzt werden können.

1. Management Summary

Asset Management umfasst alle organisatorischen und technischen Aktivitäten, die es ermöglichen einen Nutzen (Mehrwert) aus Assets zu erzielen. Definition gem. ISO 55000

Als hervorragende Beispiele der Gewinnung von hoheitlichen Erträgen bei Immateriellen Gütern mit zunehmender Nachfrage können die Mobilfunkkonzessionen genannt werden. Bei materiellen Gütern können zur Gewinnung von hoheitlichen Erträgen beispielsweise die Nutzungsrechte der Wasserkraftwerke genannt werden.

Ziel dieses Dokumentes ist es, auf eine Schweizweit einmalige Konstellation einer zukünftig höchst wertvollen von einer bereits bestehenden Infrastruktur von übergeordneter, nationaler Bedeutung im Wirtschaftszentrum Zürich hinzuweisen.

Mit Aktivierung des Flugplatzes Dübendorf kann eine bereits bekannte strategische Lücke in der aviatischen Landesversorgung (Kloten) geschlossen und angesichts des seit langem pendenten Staatsvertrages national dringend erforderlicher Handlungsspielraum gewonnen werden. Zudem bietet der Flugplatz Dübendorf die Chance der Vergabe von zunehmend wertvolleren, materiellen und immateriellen Nutzungsrechten zu Gunsten des Eigners. Mit einem Ertragspotential in Analogie zu Genf Cointrin von CHF 85'000'000.- pro Jahr.

Die materiellen Güter bestehen primär aus dem Flugplatzperimeter und der Hartbelagpiste, die immateriellen Güter bestehen aus der Lärmschutzkurve gemäss SPM 2001 sowie den zukünftigen Nutzungsrechten in der Form von Slots und der Anzahl von Flugbewegungen.

Hierzu sollen die einzigartigen, bereits bestehenden Luftfahrtinfrastrukturen der Schweiz im Sinne einer ganzheitlichen und effizienten Intermodalität (zu Lande und in der Luft) lukrativ und mehrwertgenerierend vernetzt werden.

Auf dem Gebiet der Luftfahrtinfrastrukturen herrscht ein zunehmender und langfristig nicht bewältigbarer Mangel an Kapazitäten und Verkehrsflächen (Pisten) um die zukünftigen Verkehrsvolumen nachfragegerecht und sicher bewirtschaften zu können.

Als zielführende Massnahme schlagen wir die Nutzung des hervorragend gelegenen Flugplatzes Dübendorf als Regionalflugplatz in Analogie zu den erfolgreichen und zentrumsnahe Städteflughäfen Mailand Linate, Paris Le Bourget (The leading european business airport), London Biggin Hill und dem 1987 neu eröffneten London City Airport vor.

Diese Städteflughäfen **operieren jeweils komplementär im Verbund mit entsprechenden** Interkontinental-Flughäfen (Mailand Malpensa, Paris Charles de Gaulle und London Heathrow.

	Pisten in m	Passagiere	Flugbewegungen	Umsatz / Gewinn in CHF mio
Mailand Linate	2'440	9'233'000	115'300	
Paris Le Bourget <i>Business airport only</i>	3'000 2'665 1'845	121'200	54'200	
London City	1'508	4'540'000	85'170	147 / 42
London Biggin Hill	1'820	n/a	43'350	
Genf Cointrin	3'900	17'700'000	191'000	490 / 85
Zürich-Dübendorf ist	2'450	n/a	46'480 (1985)*	
Zürich-Dübendorf soll <i>Relief airport und Business airport</i>	2'450	2'000'000 bis 5'000'000	40'000 bis 120'000	

* davon fielen im Jahr 1985 insgesamt 31'174 Flugbewegungen von sehr lärmintensiven Kampffjets inkl. Mirage an.

Um das Wachstum des Luftverkehrs zu bewältigen sind aktuell in London Heathrow, München und Wien Pistenausbauten geplant, sowie in Wien¹ soeben der Neubau einer zusätzlichen Parallelpiste bewilligt. Quelle: <https://www.nzz.ch/wirtschaft/flughafen-wien-die-dritte-piste-darf-gebaut-werden-ld.1468526>

¹ NZZ vom 20.03.2019 Artikel "Bedroht eine Flugpiste den Klimaschutz"

2. Einführung

Ausgangslage

Die 3 Schweizer Landesflughäfen sind peripher oder gar im Ausland gelegen
Der Betrieb des Flughafens Kloten ist teilweise fremdbestimmt (Deutschland)
Der Flugplatz Dübendorf bietet heute bereits eine Parallelpiste zu Kloten an

Geschäftsmodell FLUPAG

In Analogie zur RUAG liesse sich mit der FLUPAG eine gemischtwirtschaftliche Gesellschaft zum Betrieb der teilweise brachliegenden militärischen Luftfahrtinfrastrukturen sowie deren erfolgreichen Konversion bilden, welche es erlaubt dass die Erträge dem Eigner zu Gute kommen. Nachfolgend zeigen drei international erfolgreiche Beispiele das Geschäftsmodell.

Beispiel der Firma Skyguide AG

Ein erfolgreiches Beispiel einer Zivil / Militärischen-Mischnutzung ist die Firma Skyguide AG. Diese ist formell eine privatrechtliche Aktiengesellschaft nach Schweizer Recht, die im Auftrag und Eigentum der Eidgenossenschaft für die Sicherheit des gesamten Luftraums der Schweiz sowie des angrenzenden Luftraumes in Deutschland, Österreich, Frankreich und Italien verantwortlich ist. Im Schweizer Luftraum umfasst dies sowohl die zivile als auch die militärische Flugsicherung – Letzteres im Auftrag und mit Bezahlung der Schweizer Luftwaffe. Im Jahr 2017 erwirtschaftete Skyguide einen Umsatz von rund 470 Millionen Schweizer Franken.

Beispiel Flughafen Milano Linate

Nahliegend ist im wahrsten Sinne des Wortes die Erfolgsgeschichte des Flughafens Mailand Linate, welcher in unmittelbarer Nähe (7km) vom Stadtzentrum Mailand liegt. Die Betreiber-gesellschaft Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. Flughäfen, beschäftigt ca. 2800 Angestellte (Malpensa und Linate), befördert jährlich ca. 31.6 Mio. Passieren und weist bei einem Umsatz von ca. 726 Millionen Euro einen Gewinn von ca. 84 Mio. Euro aus. Linate ist ein typischer Stadtflughafen (Relief Airport) mit 115'000 Flugbewegungen pro Jahr, vorwiegend im Inlandverkehr sowie der Business- und General Aviation.

Beispiel der Firma Swedavia

Schweden weist zudem viele Gemeinsamkeiten mit der Schweiz auf, insbesondere betreffend der dezentralisierten Luftfahrtinfrastrukturen. Swedavia ist ein staatliches Unternehmen für die Luftverkehrsinfrastruktur in Schweden mit Hauptsitz in Stockholm/Arlanda. Es entstand zum 1. April 2010, als sich das schwedische Luftverkehrsunternehmen LFV in die Aufgabenbereiche Flughafenbetrieb und Flugverkehrskontrolle aufspaltete. Die Swedavia betreibt 10 staatliche Flughäfen, beschäftigt ca. 2400 Angestellte, befördert jährlich ca. 42 Mio. Passieren und weist bei einem Umsatz von ca. 550 Millionen Euro einen Gewinn von ca. 65 Mio. Euro aus.

Volkswirtschaftliche Bedeutung

Verkehrsinfrastrukturen wie Bahnen, Strassen und Flughäfen sind für den Wohlstand der Schweiz von existenzieller Bedeutung. Nachdem der Flughafen Kloten bereits an den Kapazitätsgrenzen angelangt ist, kann die Nachfrage unter Berücksichtigung der Planungs- und Bauzeiten langfristig (10 bis 20 Jahre) sicher nicht mehr erfüllt werden. Die naheliegende Lösung ist der vollständige Erhalt des bereits seit über 100 Jahren existierenden Flugplatzes Dübendorf und dessen Nutzung als Regionalflugplatz. Allfällige Kritik betreffend zukünftiger Lärmbelastung im oberen Glatttal (836 Einwohner pro km²) kann mit dem stadtnahem Flughafen Genf (1690 Einwohner pro km²) klar widerlegt werden. Die Verkehrsinfrastrukturen der Luftfahrt sind von nationaler Bedeutung. Somit sind lokale Interessen den nationalen Interessen unterzuordnen, analog den Bahnausbauten wie NEAT etc.

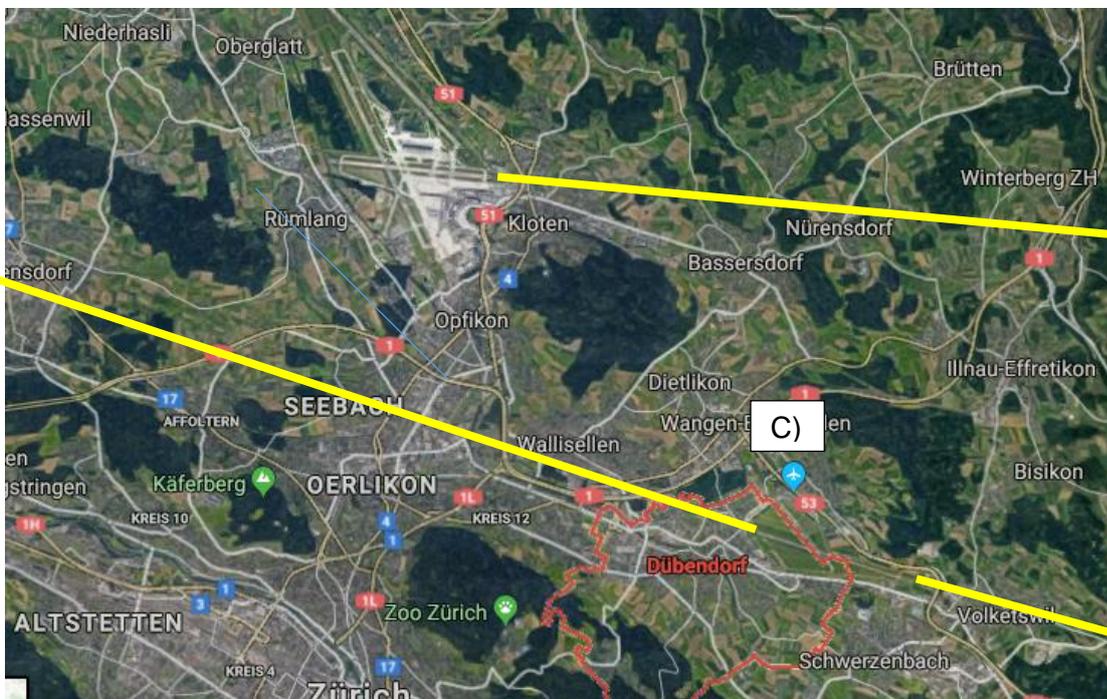
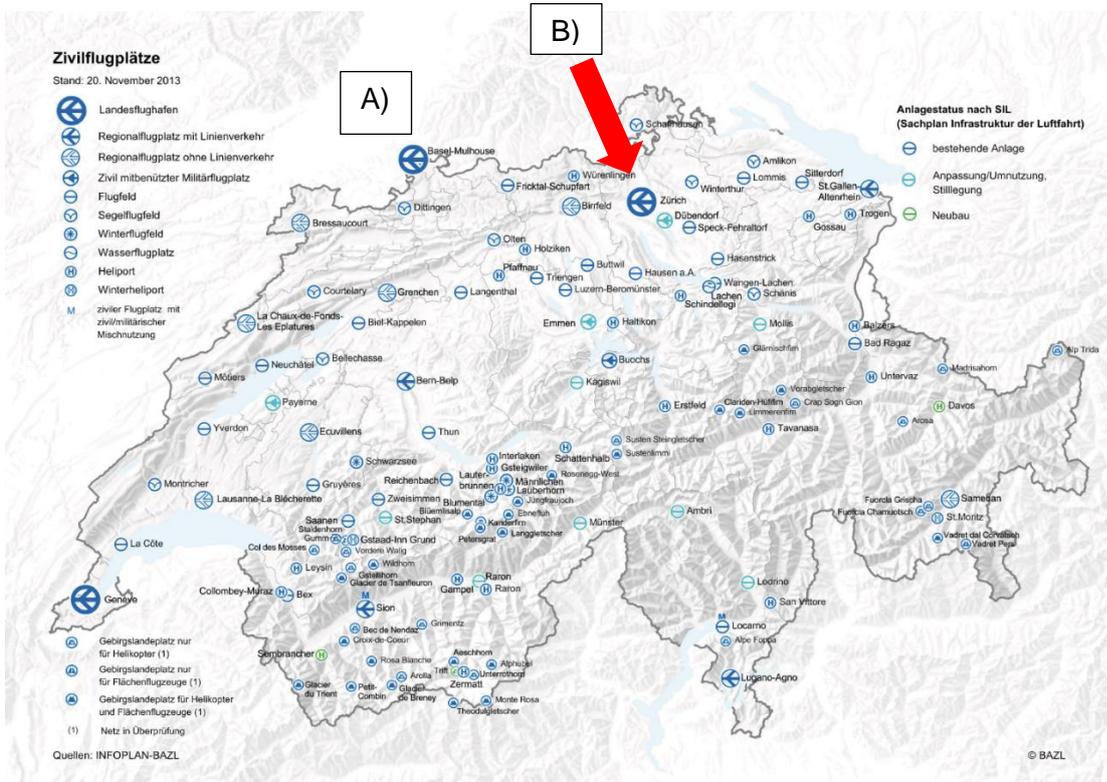
Finanzierung

Gemäss den Richtlinien der Agglomerationsplanung soll jeder Verkehrsträger dort eingesetzt werden, wo er am besten geeignet ist². Somit ist diese Option einer Finanzierung zu prüfen.

² Vgl. UVEK, (2010), Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation, S. 8.

3. Die Ausgangslage und die aktuelle Problematik

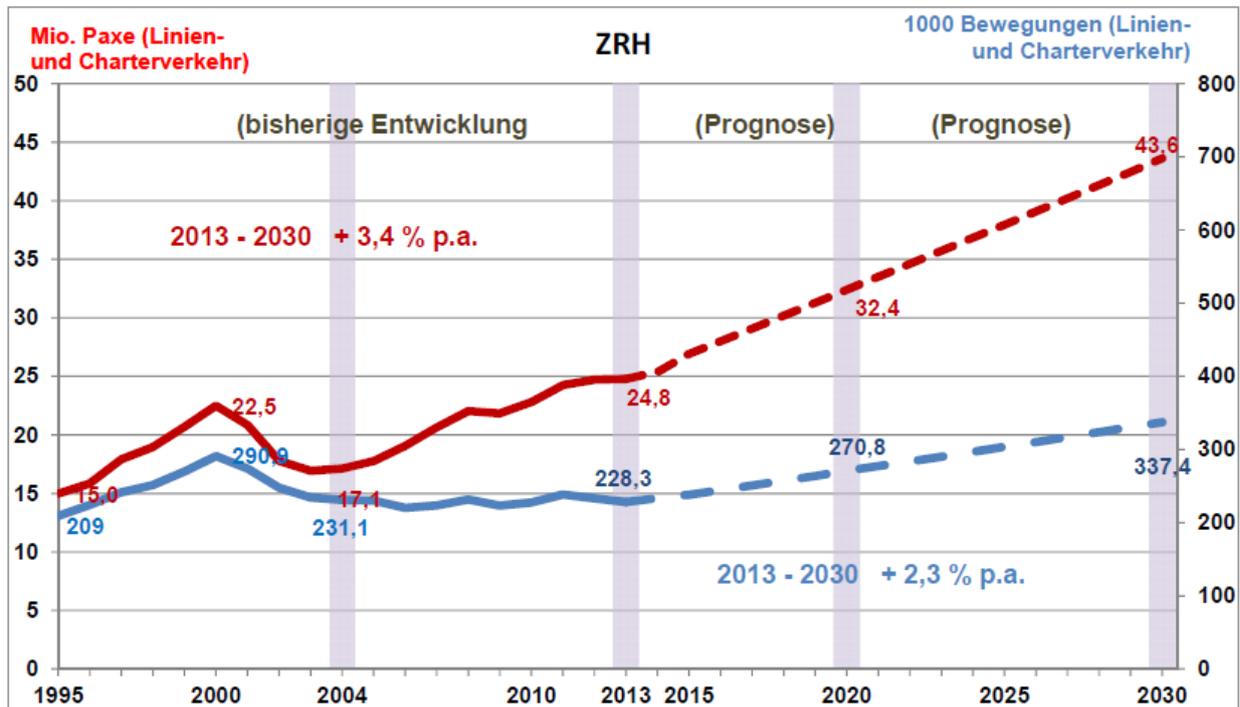
- A) Die 3 Schweizer Landesflughäfen sind peripher oder gar im Ausland gelegen
- B) Der Betrieb des Flughafens Kloten ist teilweise fremdbestimmt (Deutschland)
- C) Der Flugplatz Dübendorf bietet heute bereits eine Parallelpiste zu Kloten an



Übergeordnete Sicht der bereits real existierenden, wertvollen und einzigartigen Potentiale, welche zeitnah und kostengünstig realisiert werden können.

Mit dem Ostanflug sichern wir unsere Handlungsfähigkeit und die damit verbundenen operationellen Freiheiten des Flugbetriebes gegenüber dem ungelösten Staatsvertrag.

3.1 Der Luftverkehr ist wichtigster Treiber von Wirtschaftswachstum und Wohlstand



Quelle: Entwicklung des Luftverkehrs in der Schweiz bis 2030 Bericht Juni 2015 BAZL/Intraplan

3.2 Der Luftverkehr wächst gegenüber den anderen Verkehrsträgern überproportional

Entwicklung des Verkehrs 1960 - 2008

	1960	2008	Zunahme
BIP real (in Mio. CHF)	167'180	492'180	294%
Personenverkehr Schiene (Mio. Pkm)	7'973	18'028	226%
Güterverkehr Schiene (Mio. Tkm)	4'315	10'980	254%
Personenverkehr Strasse (Mio. Pkm)	18'723	90'396	483%
Güterverkehr Strasse (Mio. Tkm)	2'152	17'262	802%
Luftverkehr (Anzahl Passagiere)	2'152'423	37'626'819	1748%

Quelle: BFS

3.3 Der Flughafen Zürich hat seit Mitte 1980 gegenüber München massiv verloren

1.1 Flughafeninfrastruktur – ZRH im Vergleich c Parallelbahnsysteme für unabh. Betrieb an Hub-Flughäfen in Europa

Flughafen	Passagiere 2017 Mio.	Anzahl Start- und Landebahnen insg.	ggf. Planungen	
			unabhängiges Parallelbahnsystem	
London Heathrow (LHR)	78.0	2	ja	Planung für 3. Parallelpiste läuft, ggf. Inbetriebnahme bis 2025
Paris (CDG)	69.5	4	ja	
Amsterdam (AMS)	68.5	6	ja	
Frankfurt Main (FRA)	64.5	4	ja	eingeschränkt. unabh. Parallelbetrieb ¹
Istanbul (IST)	63.9	3	nein (geplant)	neuer Flughafen ISL wurde Ende 2018 eröffnet, bis zu 6 unabh. Parallelpisten möglich, IST bleibt weiterhin überwiegend für GA-Betrieb geöffnet
Madrid (MAD)	53.4	4	ja	
München (MUC)	44.6	2	ja	weitere Parallelpiste gepl. (vsl. 2025)
Rom (FCO)	41.0	4	ja	
Zürich (ZRH)	29.4	3	nein	
Brüssel (BRU)	24.8	3	ja	
Kopenhagen (CPH)	24.4	3	nein	Parallelbahnen zu nahe für unabhängigen Betrieb
Wien (VIE)	22.0	2	nein (geplant)	unabh. Parallelpiste gepl. (vsl. 2025)
Mailand Malpensa (MXP)	22.0	2	nein (geplant)	unabh. Parallelpiste gepl. (nicht absehbar)

© Intraplan Consult GmbH 2016

- ▶ Nur wenige Hub-Flughäfen verfügen über kein unabhängiges Parallelbahnsystem.
- ▶ Von den vier europäischen Hub-Flughäfen ohne Parallelbahnsystem sind an drei solche geplant.
- ▶ Unter diesen Flughäfen ist nur in ZRH keine signifikante Kapazitätssteigerung durch eine zusätzliche Parallelbahn zu erwarten. Bei zunehmend eingeschränkter Slotverfügbarkeit wie es in ZRH der Fall ist, ist die Stationierung zusätzlicher Flugzeuge nicht mehr wirtschaftlich umsetzbar. Dies wirkt sich wiederum direkt auf die Verkehrsentwicklung aus.



Dezember 2018
Monitoring Luftverkehr Schweiz

1) Gleichzeitiges Starten auf der 07R/25L und Landen auf der 07L/24R möglich
Datenquelle: ACI (Passagierzahlen)

74

Parallelpisten sind üblich, 3. Pisten in LHR, MUC, sowie Parallelpisten in VIE und MXP geplant Die Bedeutung des Flughafens Zürich in Europa hat in den vergangenen Jahrzehnten gegenüber München deutlich an Stellenwert verloren (Kloten ehemals Platz 8, aktuell noch Platz 17)

3.4 Zentrales Problem ist die für einen Interkontinentalflughafen dürrtige Slotkapazität

A2.1a Kapazitätsauslastung ZRH Vergleich zu anderen Hubs in Europa

Rechnerische Kapazitätsauslastung von ZRH im Vergleich zu anderen Hubs in Zentraleuropa

Flugh.	Bewegungen 2013 Bew./Jahr	Kapazitäts- eckwert Bew/h	theoret. Kapazität Bew./Jahr	rechner. Auslastung in %	Bemerkung
CDG	478 306	104	643 495	74.3	je nach Tageszeit 105..112, Bahnsystem erlaubt Steigerung auf 120
FRA	472 692	98	608 090	77.7	schrittweise Erhöhung auf 120; davon sind 2 Bewegungen pro Stunde der Allgemeinen/Geschäftsluftfahrt vorbehalten
LHR	471 938	78	482 947	97.7	Planungen für zusätzliche Bahn zunächst gestoppt; "Cap" 9262 FB pro Woche
AMS	440 057	93	575 824	76.4	Steigerung auf bis zu 120 Bew/h bei bestehendem Bahnsystem möglich; je nach Tageszeit 55..110
MUC	381 951	90	558 450	68.4	durch 3. Bahn Ausbau auf 120 Bew/h geplant
MAD	333 065	100	620 500	53.7	Bahnsystem erlaubt 120 Bew/h, die bald erreicht werden
FCO	301 922	90	558 450	54.1	
ZRH	262 227	66/61	381 060	68.8	derzeit max. 1044 Slots/24 h
VIE	250 224	68	421 940	59.3	durch Parallelpiste Ausbau auf bis zu 100 Bew/h bis 2018
CPH	244 942	83	515 015	47.6	
BRU	216 678	74	448 585	48.3	Bahnsystem erlaubt Steigerung auf mindestens 90 Bew/h
MXP	164 745	70	434 350	37.9	Ausbauplanungen (zus. Piste) vorhanden

© Intraplan Consult GmbH 2015



März 2015
Monitoring Luftverkehr Schweiz

Datenquellen: ACI (Flugbewegungszahlen),
jeweilige Slot-Koordinatoren / Eurocontrol (Kapazität)

69

3.5 Die Verschärfung der dürftigen Slotkapazität mangels Regionalflugplatz Zürich

1.3 Luftverkehrsintensität General Aviation

b Anteil am Flugbewegungsaufkommen ausgewählter Flughäfen

	2017	2013	2010		2017	2013	2010		2017	2013	2010
Zürich (ZRH)	12.6%	12.9%	15.2%	Genf (GVA)	22.6%	26.7%	30.6%	Nürnberg (NUE)	34.2%	22.8%	20.9%
Wien (VIE)	8.6%	7.8%	7.8%	Hamburg (HAM)	11.0%	10.0%	12.2%	Hannover (HAJ)	29.5%	29.4%	23.6%
Brüssel (BRU)	7.1%	8.2%	9.0%	Mailand (LIN)	9.6%	19.6%	23.4%	Basel (EAP)	26.4%	27.9%	30.2%
München (MUC)	5.1%	5.3%	5.7%	Nizza (NCE)	6.5%	8.1%	9.1%	Verona (VRN)	13.9%	10.6%	9.8%
Amsterdam (AMS)	3.5%	3.3%	4.0%	Düsseldorf (DUS)	5.5%	5.3%	5.6%	Pisa (PSA)	10.3%	10.1%	10.4%
Kopenhagen (CPH)	2.4%	2.5%	2.6%	Mailand (BGY)	3.6%	4.4%	4.7%	Venedig (VCE)	7.5%	7.7%	8.1%
Frankfurt Main (FRA)	2.3%	1.4%	1.3%	Berlin Tegel (TXL)	3.4%	2.6%	3.5%	Bologna (BLG)	6.7%	6.3%	8.6%
Paris (CDG)	1.5%	1.3%	1.6%								
Mailand (MXP)	1.1%	2.5%	2.2%								
Rom (FCO)	0.9%	1.3%	1.8%								

© Intraplan Consult GmbH 2018

- Die Schweizer Landesflughäfen weisen auch nach deutlichen Rückgängen in den letzten Jahren immer noch einen weit überproportionalen Anteil an GA Flugbewegungen auf.
- Ein grosser Teil der GA der Schweiz bezieht sich auf die (in der amtlichen Statistik nicht erfassten) Business Aviation (siehe 1.4)
- Der deutliche Rückgang an GA-Aufkommen in Genf zwischen 2013 und 2017 ist voraussichtlich auf die Nutzbarkeit der Graspiste (geschlossen seit 30.11.2017) zurückzuführen.



Dezember 2018
Monitoring Luftverkehr Schweiz

*) gemessen an der Anzahl Flugbewegungen
Datenquelle: ACI 2017, 2013, 2010

24



Kommentierung zu V1.3 - Luftverkehrsintensität General Aviation

Der im internationalen Vergleich überproportionale Anteil der General Aviation auf den Schweizer Landesflughäfen hat folgende Konsequenzen:

- Die General Aviation hat eigene betriebliche Erfordernisse, die bei begrenzten Kapazitäten zum Teil zu Zielkonflikten mit dem Linien- und Charterverkehr führen.
- Die Landesflughäfen bewältigen einen deutlich höheren Anteil des Flugbewegungsaufkommens insgesamt als anderswo. Zum Vergleich mit Deutschland (2017)

Anteil der Landesflughäfen/Verkehrsflughäfen	der Schweiz (3)	Deutschland (9) ¹	Deutschland (24)
an allen Flugbewegungen (einschl. Sport-/Privatverkehr)	39.2% ²	24.3%	34.4%
davon an den gewerblichen Flugbewegungen	79.6% ³	61.8%	70.2%
davon mit Flächenflugzeugen	93.5%	65.0%	ca. 75% ⁴

© Intraplan Consult GmbH 2018

→ keine/geringe Entlastung der Landesflughäfen durch Regional- und sonstige Flugplätze



Dezember 2018
Monitoring Luftverkehr Schweiz

1) Ab 5 Mio. Passagiere
2) Einschliesslich gewerblicher Rundflüge
3) ohne gewerbliche Rundflüge
4) geschätzt
Datenquellen: jeweilige amtliche Länderstatistik

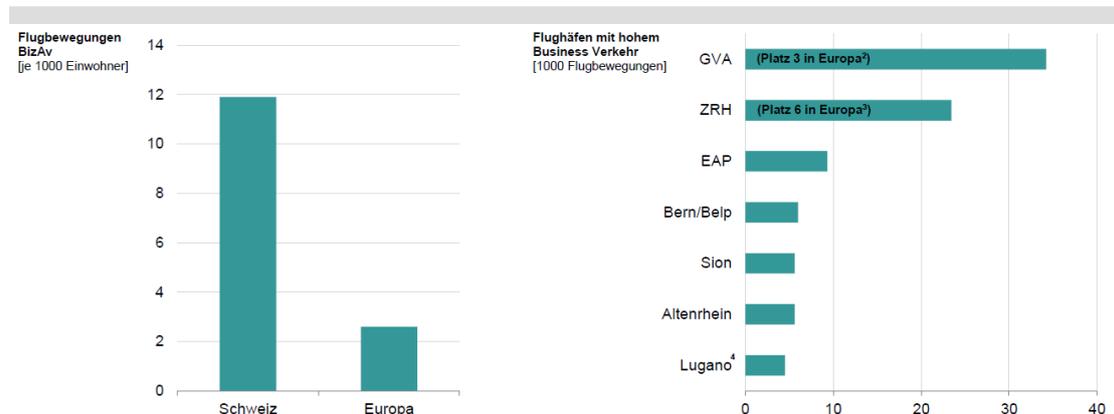
25

Quelle:

https://www.bazl.admin.ch/dam/bazl/de/dokumente/Das_BAZL/Studien_Berichte_und_Projekte/ITP_SchweizMonitoring_full.pdf.download.pdf/ITP_SchweizMonitoring2018.pdf

3.6 ZRH (Platz 3) und GVA gehören zu den grössten Biz-Av- Flughäfen Europas!

1.4 Luftverkehrsintensität Business Aviation (BizAv, wirtschaftlich wichtigster Teil der GA)¹⁾



► **Weit überdurchschnittliche Bedeutung der Business Aviation in der Schweiz. GVA und ZRH gehören zu den grössten BizAv-Flugplätzen Europas. Aber auch die Regionalf Flughäfen Bern Belp, Sion und Altenrhein sind, auch im europäischen Vergleich, wichtige Standorte der Business Aviation.**

1) Quelle: EBAA
 nach Paris, Le Bourget und Nizza
 2)
 3) Platz 4 London Luton, Platz 5 Farnborough (nahe London, UK)
 4) eigene Schätzung

Die Engpasssituation in Kloten liesse sich mit DÜB als Regionalf Flughafen umgehend entschärfen

Fazit Luftverkehrsintensität 1 (V1.1 bis V1.4)

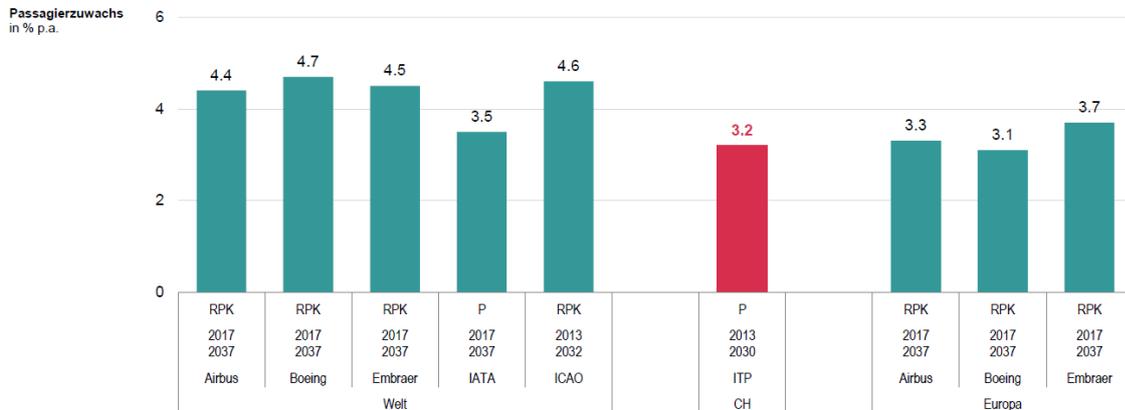
- **Hohes Passagieraufkommen pro Kopf in der Schweiz im weltweiten Vergleich**
- **Dagegen trotz hoher Wirtschaftskraft und hohem Aussenhandelsvolumen relativ geringe Bedeutung des Cargoverkehrs**
 - Verkehr fliesst z.T. ins Ausland ab; dagegen fliesst auch aufgrund der Restriktionen (Nachtflug, Strassenbeschränkungen) wenig Frachtverkehr vom Ausland zu¹⁾
 - Das abgefertigte Cargo-Aufkommen spiegelt die Bedeutung der Schweiz als Aussenhandels- und Exportland nur ungenügend wider.
- **Hohe Bedeutung der General Aviation auf den Landesflughäfen zeigt nicht nur die grosse Bedeutung des Business- und Freizeitverkehrs in der Schweiz: mangels Ausweichmöglichkeiten haben auch die Landesflughäfen eine im internationalen Vergleich weit überdurchschnittliche Bedeutung bei der General Aviation**
- **Die Business Aviation in der Schweiz hat im europäischen Vergleich weit überdurchschnittliche Bedeutung**
- **Im Wettbewerbsvergleich aufstrebender Luftverkehrsstandorte in Dubai, Abu Dhabi, Katar und in der Türkei zeigt sich eine sehr hohe bzw. stark zunehmende Luftverkehrsintensität – insbesondere auch getrieben durch aktive politische Unterstützung**

Eigene Ermittlungen ITP
 1) siehe Intraplan Consult GmbH: Entwicklung des Luftverkehrs in der Schweiz bis 2030 – Nachfrageprognose, im Auftrag des BAZL, Juni 2015, S. 54ff

Die enormen Ausbauten in Dubai, Abu Dhabi, Kathar und in der Türkei führen zur drohenden Abkoppelung der Schweiz von den globalen Verkehrsströmen- und zu unabsehbaren Schäden

3.7 Die globalen und die nationalen Prognosen des Luftverkehrs bis 2030

3.1 Prognosen¹ Passagierverkehr a global/grossräumig



► CH-Prognosen unter den weltweit und in etwa auf dem Niveau für Europa insgesamt erwarteten Wachstumsraten

(wobei der Unterschied zwischen prognostizierten Passagierzahlen (P) und erwarteter Verkehrsleistung (RPK) als Prognosebasis nur qualitative Aussagen erlaubt)

3.1 Prognosen¹ Passagierverkehr b landesweit/Hub-Flughäfen



► ZRH bei der engpassfreien Betrachtung überdurchschnittlich

Die engpassfreien Prognosen bis ins Jahr 2030 zeigen für ZRH ein jährliches Wachstum von 3.4%
 → ZÜRICH wir haben ein Problem!

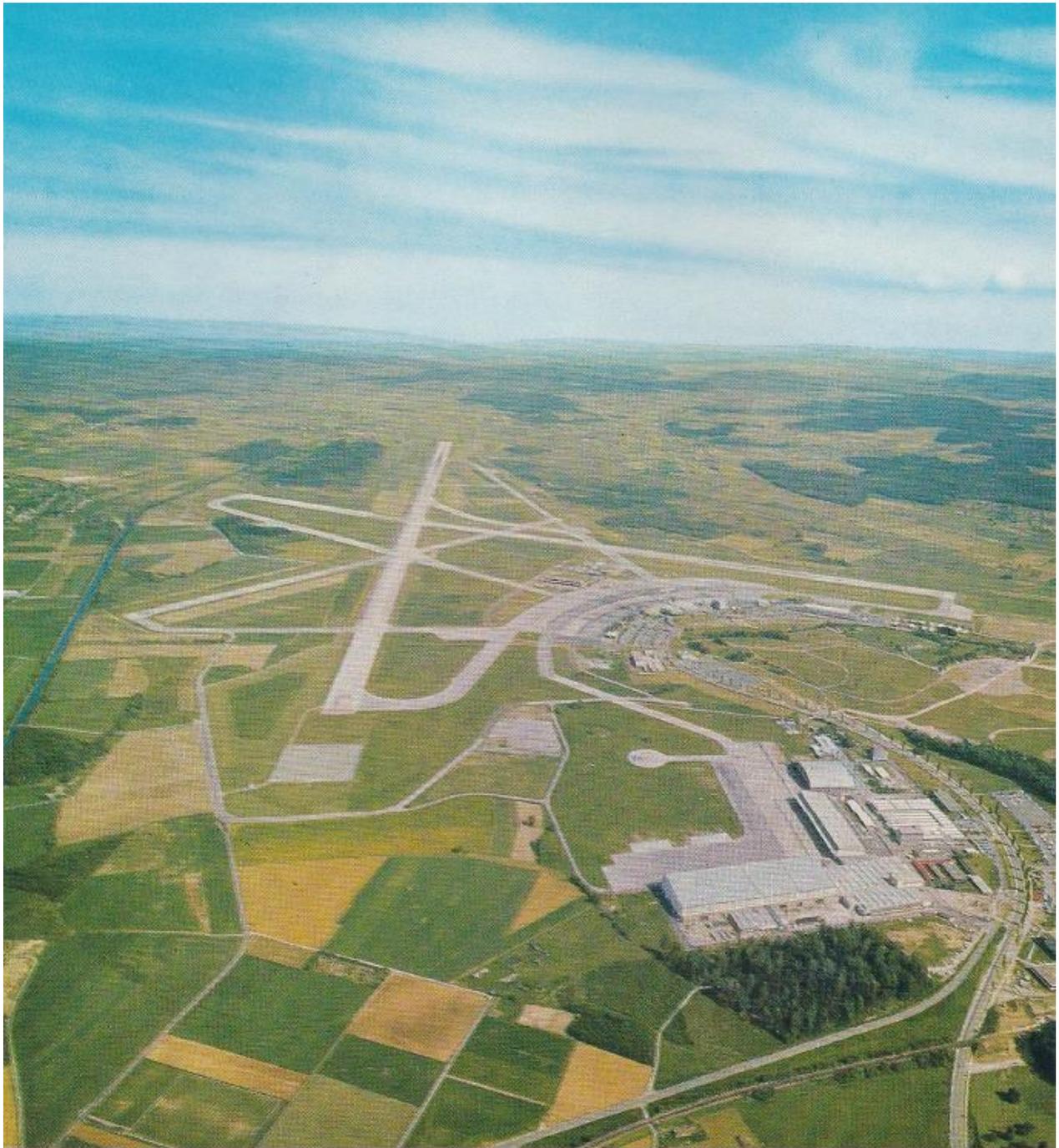
3.8 Der Flughafen Kloten um 1950- damals noch mit der kurzen Bisenpiste



3.9 Der Flughafen Kloten mit dem am 29. August 1953 neu eröffneten Flughafen



3.10 Der Flughafen Kloten um 1960 als Tor zur Welt – damals bereit für die Zukunft



Der Flughafen Zürich-Kloten mit seinem komplizierten Pistensystem (entsprechend den vorherrschenden Winden hat er drei Pisten), den Zufahrts- und Ausweichwegen. Die längste Piste misst 3,8 km. Flughafen- und Verwaltungsgebäude befinden sich innerhalb des durch den Abstellplatz dargestellten Kreisbogens. Flugzeughallen und Werkstätten der Swissair sind im Vordergrund ersichtlich.

Quelle: Die FLIEGEREI was sie bietet und verspricht (Nestlé 1963)

Der ursprünglich grosszügig geplante Flughafen Zürich Kloten

3.11 Der Ausbau der Schweizer Luftfahrtinfrastrukturen stagniert seit 1976 (Eröffnung V-Piste)



Die Komplexität der Pistenanordnung in Kloten stellt eine inhärente Schwachstelle (Systemfehler) dar, welche die Kapazität und Sicherheit des Flugbetriebes massiv behindert.



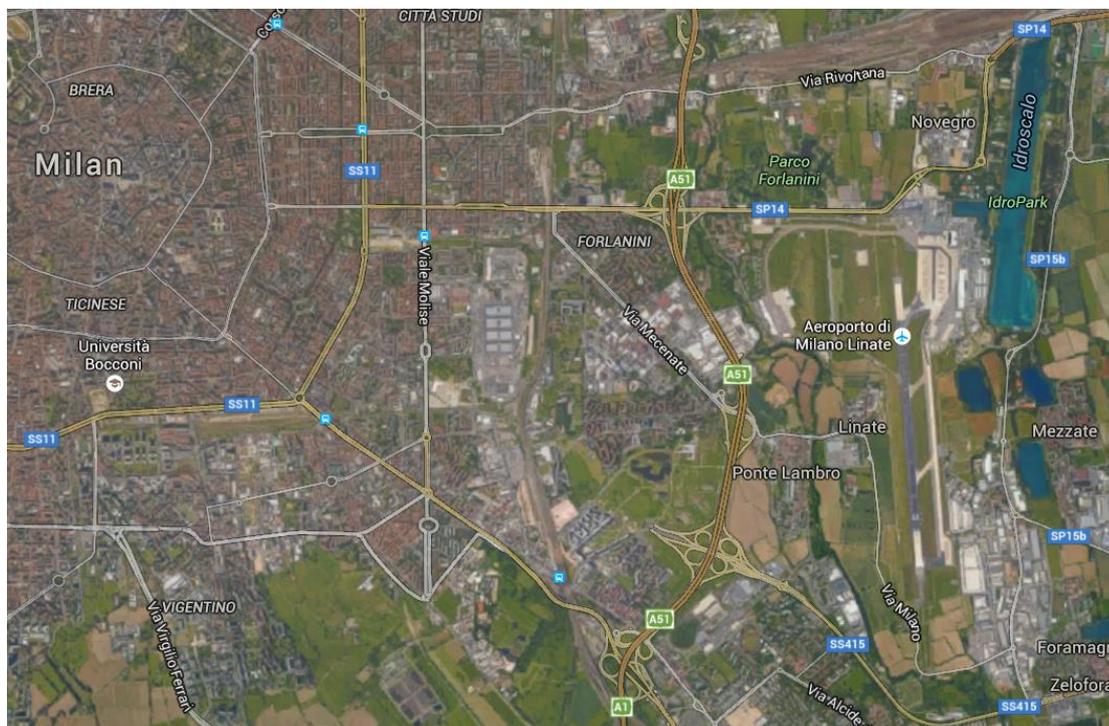
Der brachliegende Flugplatz Dübendorf verfügt über eine Hartbelag-Piste von 2775 m Länge welche aus Richtung Osten (29) über schwachbesiedeltes Gebiet angefliegen werden kann.

4. Die Idealtypische Lösungen sind bekannt und haben sich bewährt

4.1 Beispiel Milano Linate als Stadtflughafen und Relief Airport

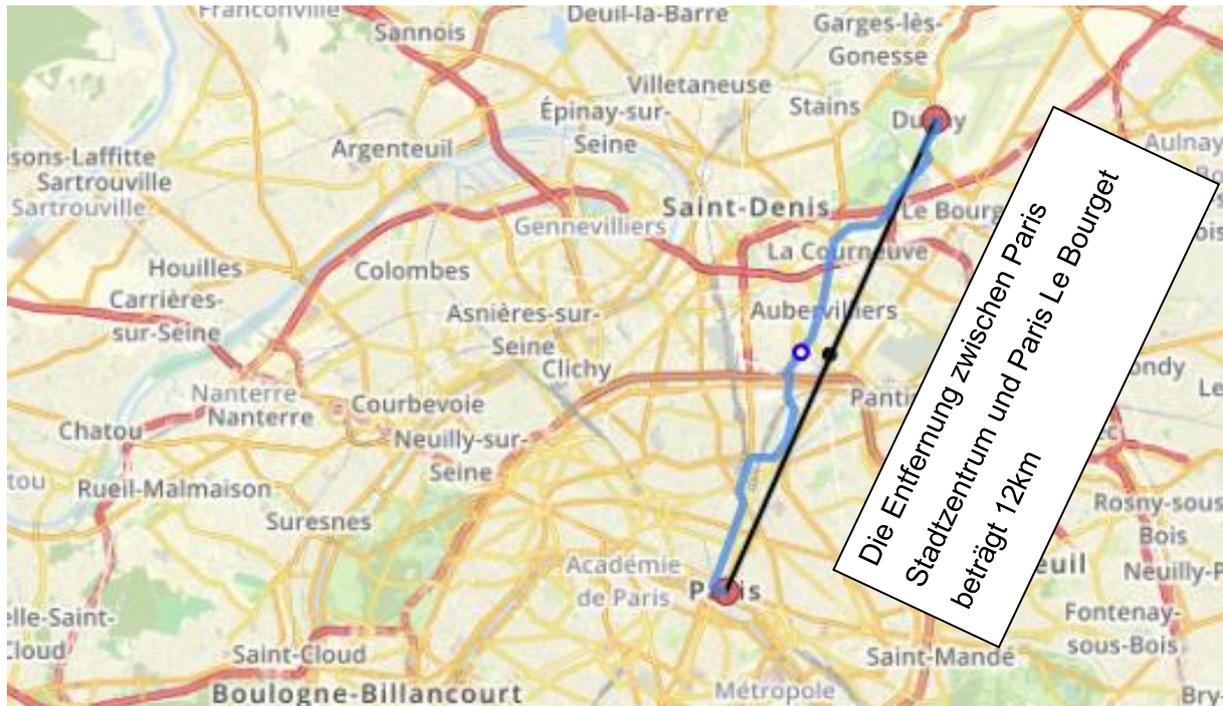
Grössere Metropolen verfügen vielfach über einen Stadtnahen oder direkt in der Stadt befindlichen Zubringerflughafen, einen sogenannten Relief Airport, welcher in der Regel sowohl dem Regionalflugverkehr als auch der Business- und General Aviation dient.

Somit werden die entsprechenden sowie meist vom Stadtzentrum entfernter gelegenen Interkontinentalflughäfen einerseits gezielt entlastet und andererseits dem Geschäftsreiserverkehr eine gute Stadt-Anbindung mit kleinerem Abfertigungsaufwand ermöglicht.



Der Flugplatz Mailand- Linate verfügt über eine Hauptpiste von 2440 m x 60 m und wies im Jahr 2018 mit total 9'233'475 Passagieren insgesamt 115'301 Flugbewegungen auf.

4.2 Beispiel Paris Le Bourget als reiner Business Airport



Der Flughafen Paris Le Bourget verfügt über drei Pisten von 3000m / 2665m und 1845m und liegt zwischen dem Interkontinentalflughafen Paris Charles de Gaulle und dem Stadtzentrum und wies im Jahr 2018 mit total 121'000 Passagieren insgesamt 54'200 Flugbewegungen auf.

4.3 Beispiel einer erfolgreichen Konversion des Flugplatzes Biggin Hill, GB



Der Flugplatz in Biggin Hill wurde 1917 vom damaligen Militär als Luftstützpunkt des Royal Flying Corps errichtet. Nach der Schliessung des Flughafens London Croydon im Jahr 1959 wurde stattdessen der Biggin Hill Airport als ziviler Flughafen genutzt und die Mehrheit der Flüge hierher verlegt. Dieser Flugplatz befindet sich 18 km vom Stadtzentrum London entfernt. Die Anzahl der Flugbewegungen im Jahre 2018 betrug 43'350.



Für eine Wirtschaftsmetropole ist eine Direktanbindung der Business Aviation von existentieller Bedeutung. Was für den Finanzplatz London gilt, sollte auch für den Finanzplatz Zürich gelten.

Aktuelles Beispiel: "Business-Jets sind kein Luxusspielzeug" siehe NZZ Artikel vom 11.12.2019.

Quelle: <https://www.nzz.ch/meinung/business-jets-sind-kein-luxusspielzeug-ld.1527299>

4.4 Beispiel des Biggin Hill-Partnerflugplatzes Teterboro Airport, New Jersey, USA



Der Teterboro Airport liegt zirka 16 Kilometer vom Zentrum von New York City entfernt und aufgrund seiner Lage und Kapazität besonders für Flüge mit Privat- und Geschäftsreiseflugzeugen geeignet. Diese machen 56 % des Flugverkehrs in Teterboro aus, welcher als sogenannter Relief Airport eine wichtige Rolle im dichtbesiedelten Grossraum New York spielt.

A relief airport or reliever airport is an airport that is built or designated to provide relief or additional capacity to an area when the primary commercial airport(s) reach capacity. In some cases a relief airport is an existing one that is designated to handle a specific class of aircraft such as general aviation. **They provide capacity gains by moving general aviation from a commercial airport to a different facility.** By removing aircraft with lower capacities and slower speeds, an airport is able to operate more flights with larger aircraft and handle more passengers increasing efficiency with minimal additional cost in facilities at the older and generally larger facility. This also spreads out the aircraft over a wider area generally improving air traffic in the entire community. To qualify for this designation, an airport must have 100 or more based aircraft or 25,000 annual itinerant operations. https://en.wikipedia.org/wiki/Relief_airport

Spezieller Hinweis auf die Eigner- und Betriebsgesellschaft im Hinblick auf FLUPAG

Teterboro Airport wird, wie der John F. Kennedy International Airport und LaGuardia Airport in New York City sowie der Flughafen Newark in New Jersey von der Port Authority of New York and New Jersey betrieben und war ab 1919 der erste Flughafen im Ballungsraum New York.

Die Port Authority of New York and New Jersey, abgekürzt PANYNJ, ist die seit 1921 gemeinsame Hafenbehörde der US-Bundesstaaten New York und New Jersey. Als Arbeitsbereich wird ein 40-Kilometer-Umkreis um die Freiheitsstatue definiert (3900 km²). Diese Definition unterscheidet sich vom alltäglich gebrauchten und eher unspezifischen Begriff „New Yorker Hafen“.

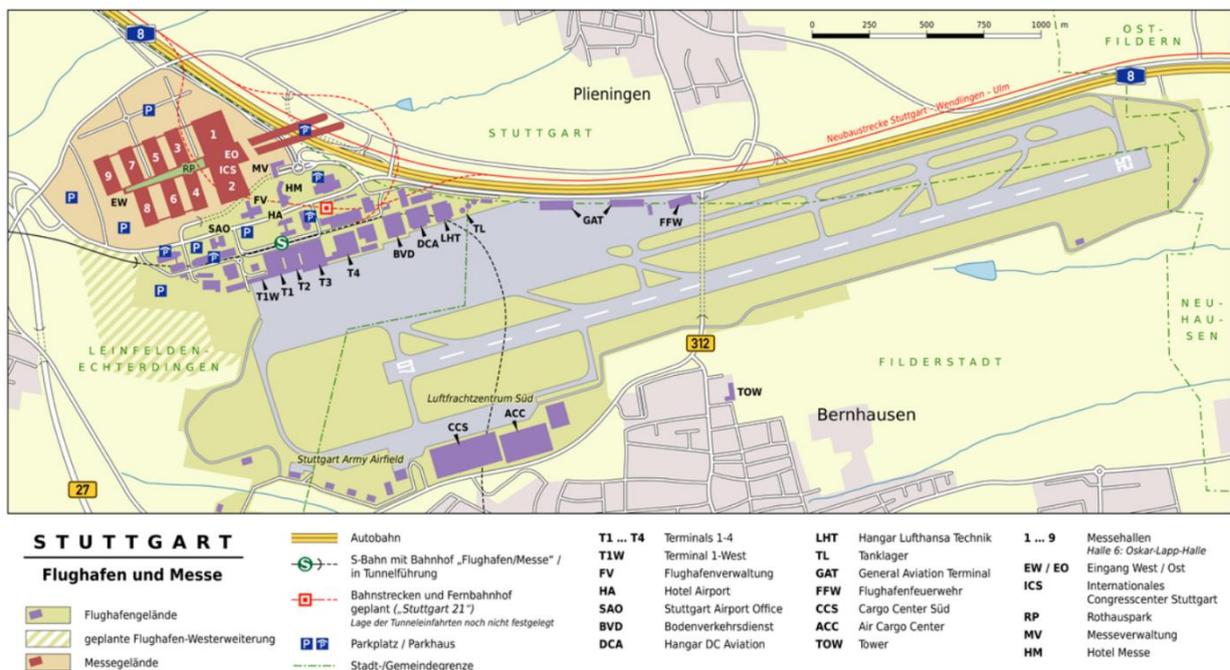
Die Aufgaben der Behörde umfassen neben dem Betrieb der Häfen in den beiden Bundesstaaten auch viele (aber nicht alle) regional bedeutsamen Verkehrsinfrastrukturen wie Brücken, Fähren und Fährstationen, Tunnel, den Betrieb der drei Flughäfen von New York City (John F. Kennedy International Airport, LaGuardia Airport und Newark Liberty International Airport) und der U-Bahn-Strecken Port Authority Trans-Hudson (PATH). Als Behörde kann sie auch eigene Polizei- und andere Ordnungskräfte einsetzen. Insgesamt hat sie mehrere Tausend Beschäftigte in beiden Bundesstaaten. Quelle: https://de.wikipedia.org/wiki/Port_Authority_of_New_York_and_New_Jersey

4.5 Beispiel des zivil/militärisch genutzten Flughafens Stuttgart



Der Flughafen Stuttgart und die Messe Stuttgart liegen 12 km südlich des Stadtzentrums.

Im Geschäftsjahr 2018 erzielte die FSG bei Umsatzerlösen von 286 Millionen Euro ein Betriebsergebnis in Höhe von 51 Millionen Euro. Der Flughafen Stuttgart mit 1 Piste von 3345m Länge würde als Analogie den maximal möglichen Ausbau des Flugplatzes Dübendorf mit Expansion über den heutigen Flughafen- Perimeter hinaus vorzugsweise in Richtung Hegnau darstellen. Betriebsdaten 2018: 121`000 Flugbewegungen, 11`800`000 Passagiere, 36`000 t Luftfracht. Beschäftigte am Flughafen gemäss Geschäftsbericht 2018 ca. 10`000.



Die US Army unterhält auf der Südseite des Flughafens seit 1945 das Stuttgart Army Airfield (Heeresflugplatz Stuttgart). Das Stuttgart Army Airfield wird durch das United States Army Special Operations Command betrieben und vor allem für militärische Truppen- und Frachttransporte genutzt. Das Special Purpose Marine Air-Ground Task Force – Crisis Response – Africa (SP-MAGTF-CR-AF) des United States Marine Corps betreibt hier eine mit UC-12W ausgerüstete Base Flight. Quelle: https://de.wikipedia.org/wiki/Flughafen_Stuttgart

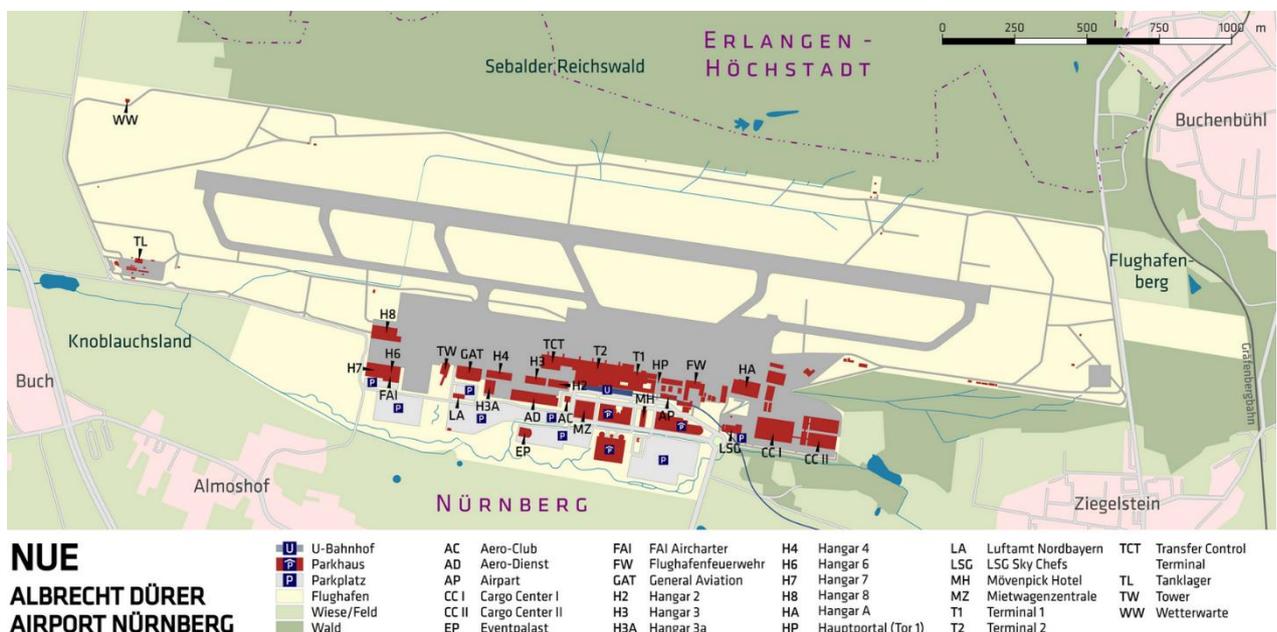
4.6 Beispiel des zivil genutzten Flughafens Nürnberg



Der Flughafen Nürnberg liegt 4,5 km nördlich vom Stadtzentrum Nürnberg

Im Geschäftsjahr 2018 erzielte die Airport Nürnberg bei Umsatzerlösen von 109 Millionen Euro ein Betriebsergebnis in Höhe von 4 Millionen Euro. Der Flughafen Nürnberg mit 1 Piste von 2700 m Länge entspricht annähernd dem Flugplatz Dübendorf.

Betriebsdaten 2018: 66'000 Flugbewegungen, 4'467'000 Passagiere, 8'337 t Luftfracht.
Beschäftigte am Flughafen gemäss Geschäftsbericht 2018 ca. 4'000.



Quelle: https://de.wikipedia.org/wiki/Flughafen_N%C3%BCrnberg

4.7 Beispiel Neubau, London City Airport 1987



An die 34 Millionen Pfund kostete der Bau. Bis 2025 wird der Flughafen für 400 Millionen Pfund aufgerüstet. Unter anderem erhält er den ersten digitalen Kontrollturm Grossbritanniens.

4.8 Beispiel Umnutzung Flugplatz Dübendorf (seit 1910 bestehend)



Der Wert des Flugplatzes Dübendorf kann derzeit nicht exakt beziffert werden. Ein Ersatzneubau ist nach heutigen Kriterien jedoch unmöglich. Es stehen keine freien ebenen und hindernisfreie Flächen mehr zu Verfügung und die aktuellen Umweltauflagen (Aarhus Konvention) lassen einen Neubau nicht zu. **Der Flugplatz Dübendorf ist von nationaler Bedeutung und unersetzlich!**

4.9 Beispiel internationale Verhältnisse von Flugplatzumgebung und Siedlungsdichte



Der Kanton Genf weist eine Bevölkerungsdichte von 1690 Einwohner pro km² auf



Der Kanton Zürich weist eine Bevölkerungsdichte von 836 Einwohner pro km² auf

Die Stadt Zürich weist eine Bevölkerungsdichte von 4'454 Einwohner pro km² auf.
Die Stadt London weist eine Bevölkerungsdichte von 5'667 Einwohner pro km² auf.
Die Stadt Mailand weist eine Bevölkerungsdichte von 7'506 Einwohner pro km² auf.
Die Stadt Paris weist eine Bevölkerungsdichte von 20'781 Einwohner pro km² auf.

Die Städte London, Mailand und Paris verfügen über Flugplätze auf deren Stadtgebiet

5. Bewertung Flugplatz Dübendorf, Geschäftsmodell FLUPAG

5.1 Beispiele möglicher Bewertungen des Flugplatzes Dübendorf

Die wesentlichen zukünftigen Nutzenfaktoren für den Flugplatz Dübendorf sind

- Der vollständige Erhalt als Anlage zur bestimmungsgemässen* Nutzung gem. RPG Art 24c
- Der nutzbare Flugplatzperimeter und die bestehenden Hindernisfreiflächen
- Die verfügbaren Pisten, Rollwege, Abstellflächen, Hangars, etc.
- Der Lärmkataster als historisches immaterielles Recht gemäss RPG Art 24c (s. SPM 2019)
- Die Betriebszeiten
- Die verfügbaren Slots
- Die Anzahl der Flugbewegungen und deren Flottenmix
- Die Erschliessung (Autobahn Hegnau) und die zukünftigen Ausbauten
- Option Sleeping Base im Rahmen eines zukünftigen Stationierungskonzeptes
- Option Erhalt des historischen teils als UNESCO-Weltkulturerbe (z.B. als Annex Landesmuseum)

Der derzeit massiv unternutzte und nahezu brachliegenden Flugplatz Dübendorf ergibt derzeit keine wesentlichen Ertragspotentiale. Mit einer umgehenden Freigabe für dessen zivilen Mitbenutzung lassen sich jedoch umgehend die Engpässe der GA und BA in Kloten effizient beheben. Mit einem gut geplanten Ausbau lassen sich über die Zeit verschiedene sinnvolle Szenarien realisieren.

In Analogie zum Flugplatz Mailand-Linate kann bei ähnlicher Betriebsstruktur (Max. 18 Linienflüge pro Stunde) und zirka 120`000 Flugbewegungen mit ähnlichen Erträgen und Bewertungen gerechnet werden. Da Linate durch die Firma SEA NETWORK im Verbund mit anderen Flughäfen im Grossraum Mailand betrieben wird, sind kurzfristig keine Details für Mailand-Linate verfügbar.

In Analogie zum Flughafen Genf Cointrin kann bei einem aequivalenten Vollausbau des Flugplatzes Dübendorf mit einem Ertragspotential von maximal CHF 85 Mio. pro Jahr gerechnet werden. Bemerkenswert ist die sehr gut akzeptierte Lage des Flughafens unmittelbar neben der Stadt Genf.

In Analogie zum Flughafen Kloten kann für den Flugplatz Dübendorf als 4. Piste und mit einem Drittel der Fläche des Flughafens Kloten gerechnet werden, was bei einem aequivalenten Vollausbau einen Wert der Anlage von maximal CHF 1,5 Mia. mit einem jährlichen Gewinn von ca. CHF 70 Mio. ergibt.

Eine gut schweizerische Kompomisslösung ist im Konzept Erhalt des Flugplatz Dübendorf als UNESCO Weltkulturerbe beschrieben, welche zukünftig eine modulare Nutzung ermöglicht.

Mit den postulierten adaptiven Clustern wird den kommenden Generationen eine den zukünftigen Bedürfnissen entsprechende Steuerung der Nutzung und der Auslastung über das in Dekaden jeweils zu revidierenden Betriebsreglement ermöglicht:

History and Identity
Safety and Security
Technology and Services
Aeronautical Science & Innovation
Transportation and Events
Basic Education and Sports
Flora and Fauna

5.2 Geschäftsmodelle FLUPAG

Der grösste zukünftige Nutzen des Flugplatz Dübendorf sowie weiterer geeigneter Militärflugplätze liegt in der Aktivierung der wohlerworbenen materiellen und immateriellen Rechten zu deren bestimmungsgemässen* aviatischen* Nutzung gem. RPG Art. 24c, insbesondere den jeweils gesamten Anlagen mit den Pisten und Bauten sowie den Lärmkatastern und den Hindernisfreihaltezonen.

Somit lassen sich folgende Modelle evaluieren und gegebenenfalls auch kombinieren:

- FLUPAG als AG des Bundes (analog RUAG) mit einer Eignerstrategie dem VBS unterstellt
- Zweck FLUPAG: Erhalt & Ausbau der Militärflugplätze und Freigabe zur zivilen Mitbenutzung
- Sofortige Sicherung zum vollständigen Erhalt des Flugplatzes Dübendorf als Sleeping Base
- Finanzierung der langfristig genügenden nachfrageorientierten zivilen Ausbauten als öV-Drehscheiben (in Analogie zu Knotenbahnhöfen) z.B. über Agglomerationsprogramme
- Teilweise Abgeltung der freiwerdenden Slots durch den Flughafen Kloten
- Lizenzvergabe für den zivilen Betrieb z.B. an den Flughafen Kloten
- Schutz und Teilauslagerung der historischen Substanz Flpl Düb z.B. an das Landesmuseum

Interessant im internationalen Vergleich ist die Situation in New York, sowohl betreffend dem Geschäftsmodell der PANYHJ Port Authority of New York and New Jersey, welche die wichtigen Verkehrsbauwerke von Häfen über Brücken bis zu den Flughäfen hält und bewirtschaftet, als auch betreffend der Organisation Flugsicherung der verschiedenen Grossflughäfen

- John F. Kennedy
- Newark Liberty International Airport
- LaGuardia Airport

Regionalflugplätzen

- Long Island MacArthur Airport
- Stewart International Airport
- Trenton-Mercer airport
- Westchester County Airport

Business Aviation Airports

- Teterboro Airport

Sowie von weiteren General Aviation Flugplätzen, Heliports etc.

Quelle: https://en.wikipedia.org/wiki/Aviation_in_the_New_York_metropolitan_area

5.3 Hinweise betreffend ziviler Nutzungen von Militärflugplätzen in den Nachbarländern

Interessant ist die Regelung der Mitbenutzung von militärischen Flugplätzen in Österreich, welche in dessen LFG in Paragraph 60ff folgendermassen geregelt ist:

Zivilflugplätze und Militärflugplätze

§ 60. Militärflugplatz ist ein Flugplatz, dessen Leitung in den Wirkungsbereich des Bundesministers für Landesverteidigung fällt. Alle übrigen Flugplätze sind Zivilflugplätze.

Benützung von Zivilflugplätzen für Zwecke der Militärluftfahrt

§ 61. (1) Die Mitbenützung von Zivilflugplätzen und ständigen Einrichtungen auf solchen für Zwecke der Militärluftfahrt richtet sich nach der Zivilflugplatz-Betriebsordnung und den Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen (§ 74).

(2) Der Bundesminister für Landesverteidigung darf auf Zivilflugplätzen ständige militärische Einrichtungen nur dann errichten und betreiben, wenn Interessen der Landesverteidigung die geplante Maßnahme geboten erscheinen lassen und wichtigere Interessen der Zivilluftfahrt nicht entgegenstehen. Die Frage, ob die geplante Maßnahme zulässig ist, hat der Bundesminister für Landesverteidigung im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu beurteilen.

(3) Die Regelung des Abs. 2 gilt sinngemäß für jede Umgestaltung von ständigen militärischen Einrichtungen auf einem Zivilflugplatz und für jede Änderung ihres Betriebes, durch die der Zivilluftverkehr auf dem Zivilflugplatz beeinträchtigt werden könnte.

(4) Die Rechte des Zivilflugplatzhalters, auf dessen Flugplatz die geplante Maßnahme getroffen werden soll, werden durch die Bestimmungen der Abs. 2 und 3 nicht berührt.

Benützung von Militärflugplätzen für Zwecke der Zivilluftfahrt

§ 62. (1) Der Bundesminister für Landesverteidigung kann auf Antrag die Bewilligung für

1. die Benützung von Militärflugplätzen oder

2. die Errichtung von ständigen Einrichtungen auf Militärflugplätzen

für Zwecke der Zivilluftfahrt erteilen, wenn keine Interessen der Landesverteidigung entgegenstehen.

(2) Bewilligungen gemäß Abs. 1 haben die im Interesse der Landesverteidigung und der Sicherheit der Luftfahrt erforderlichen Bedingungen, Auflagen und Befristungen zu enthalten und sind zu widerrufen, wenn eine der Bewilligungsvoraussetzungen nicht oder nicht mehr gegeben ist oder gegen Auflagen verstoßen worden ist.

(3) Soll im Rahmen der Benützung von Militärflugplätzen für Zwecke der Zivilluftfahrt internationaler Luftverkehr mit den hierfür erforderlichen ständigen Einrichtungen betrieben werden, dann ist vor Erteilung der Bewilligungen gemäß Abs. 1 mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie das Einvernehmen herzustellen. Dasselbe gilt für jede Änderung oder den Widerruf dieser Bewilligungen.

(4) Im Falle der Benützung eines Militärflugplatzes gemäß Abs. 3 sind die §§ 63, 64, 66, 74 bis 75, 80a, 94, 134a, 135 Abs. 2 und 3, 136 Abs. 1, 139a Abs. 2, 142 und 145b anzuwenden, jedoch mit der Maßgabe, dass

1. zur Erteilung der in diesen Bestimmungen normierten Bewilligungen, Untersagungen und Widerrufe der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung zuständig ist und

2. an die Stelle des Zivilflugplatzhalters der Inhaber der Bewilligung gemäß Abs. 1 tritt.

(5) Für eine nicht im Interesse der Landesverteidigung gelegene Benützung von Militärflugplätzen hat der Bundesminister für Landesverteidigung dem Luftfahrzeughalter oder demjenigen, der den Militärflugplatz benützt, Gebühren für die Bereitstellung von Leistungen vorzuschreiben. Dies gilt nicht für den Fall einer Benützung gemäß Abs. 3. Der Bundesminister für Landesverteidigung hat entsprechende Kostensätze durch Verordnung festzulegen.

Analoges ist im Deutschen LuftVG Paragraph 8 Absatz 5 festzustellen, welcher eine liberale zivile Mitbenutzung von militärischen Flugplätzen ermöglicht, sowie die alten Rechte der Anlagen schützt:

§ 8

(1) Flughäfen sowie Landeplätze mit beschränktem Bauschutzbereich nach § 17 dürfen nur angelegt, bestehende nur geändert werden, wenn der Plan nach § 10 vorher festgestellt ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Hierbei sind zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Fluglärm die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm zu beachten. Satz 3 ist auf Genehmigungen nach § 6 Abs. 1 und 4 Satz 2 entsprechend anzuwenden. Für das Planfeststellungsverfahren gelten die §§ 72 bis 78 des Verwaltungsverfahrensgesetzes nach Maßgabe dieses Gesetzes.

(2) Für die Plangenehmigung gilt § 9 Absatz 1 entsprechend.

(3) (weggefallen)

(4) Betriebliche Regelungen und die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit von Hochbauten auf dem Flugplatzgelände können Gegenstand der Planfeststellung sein. Änderungen solcherart getroffener betrieblicher Regelungen bedürfen nur einer Regelung entsprechend § 6 Abs. 4 Satz 2.

(5) Für die zivile Nutzung eines aus der militärischen Trägerschaft entlassenen ehemaligen Militärflugplatzes ist eine Änderungsgenehmigung nach § 6 Abs. 4 Satz 2 durch die zuständige Zivilluftfahrtbehörde erforderlich, in der der Träger der zivilen Nutzung anzugeben ist. Die Genehmigungsurkunde muss darüber hinaus die für die entsprechende Flugplatzart vorgeschriebenen Angaben enthalten (§ 42 Abs. 2, § 52 Abs. 2, § 57 Abs. 2 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung). Eine Planfeststellung oder Plangenehmigung findet nicht statt, jedoch muss das Genehmigungsverfahren den Anforderungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung entsprechen, wenn die zivile Nutzung des Flugplatzes mit baulichen Änderungen oder Erweiterungen verbunden ist, für die nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Ein militärischer Bauschutzbereich bleibt bestehen, bis die Genehmigungsbehörde etwas anderes bestimmt. Spätestens mit der Bekanntgabe der Änderungsgenehmigung nach § 6 Abs. 4 Satz 2 gehen alle Rechte und Pflichten von dem militärischen auf den zivilen Träger über.

(6) Die Genehmigung nach § 6 ist nicht Voraussetzung für ein Planfeststellungsverfahren oder ein Plangenehmigungsverfahren.

(7) Absatz 5 Satz 1 bis 3 gilt entsprechend bei der zivilen Nutzung oder Mitbenutzung eines nicht aus der militärischen Trägerschaft entlassenen Militärflugplatzes.

(8) § 7 gilt für das Planfeststellungsverfahren entsprechend. Vorarbeiten zur Baudurchführung sind darüber hinaus auch vor Eintritt der Bestandskraft eines Planfeststellungsbeschlusses oder einer Plangenehmigung zu dulden.



1. Titel des vorgeschlagenen NFP *

Funktionale Mobilität zu Lande, zu Wasser und in der Luft- vordringliche Entwicklung einer Luftfahrtstrategie Schweiz

2. Zusammenfassung Seite 1 - Präzise Problemschilderung und Fragestellung (bei Bedarf Fortsetzung des Textes siehe 3.) *

Bitte schildern Sie kurz das Hauptanliegen des Vorschlages und die dazugehörigen übergeordneten Fragestellungen.

Im Jahr 1977 wurde durch Eidgenössische Kommission für die schweizerische Gesamtverkehrskonzeption GVK-CH ein Gesamtverkehrskonzept GVK erstellt, welches zwischenzeitlich durch einen Bericht Mobilität und Raum 2050, Sachplan Verkehr als Rahmen für die Entwicklung des schweizerischen Gesamtverkehrssystems ergänzt wurde. «Mobilität und Raum 2050» ist ein zentrales Planungsinstrument des Bundes an der Schnittstelle zwischen Verkehr und Raum. Es dient dazu, die Planungen zu verschiedenen Verkehrsträgern wie Strasse und Schiene in Einklang zu bringen und mit der Raumentwicklung abzustimmen. Damit bildet es den Rahmen für die Entwicklung des schweizerischen Gesamtverkehrssystems. «Mobilität und Raum 2050» will eine effiziente Mobilität, die eine nachhaltige Raumentwicklung unterstützt und sich so wenig wie möglich negativ auf die Umwelt auswirkt. Die Planung zur Umsetzung der Koordination von Raum und Infrastrukturvorhaben umfasst die vier Bereiche Luftfahrt (SIL), Strasse (SIN), Schiene (SIS) und Schifffahrt (SIF), jeweils gegliedert in Konzeptteil und Objektblätter. Die angewandte Methodik des Bundesamt für Raumentwicklung ARE basiert auf einer primär terrestrischen Perspektive, was zu verschiedenen Inhomogenitäten betreffend Intermodalität und Interoperabilität führt. Zugleich zeigen sich verschiedene Asymmetrien betreffend der Behandlung der verschiedenen Verkehrsträger betreffend deren Planungshorizonten, deren Planungsrechten, Planungsdichten und deren Umsetzungen. Ebenso bestehen verschiedenste Finanzierungsformen und Finanzierungsgefässe auf nationaler, kantonaler, regionaler sowie auf Gemeindeebene, sowohl betreffend dem Bau und Betrieb der Infrastrukturen, der Verkehrsmittel und deren Betrieb, welche teilweise nach unterschiedlichen Kriterien gehandhabt werden. Insbesondere zeigt die aktuelle Handhabung der Agglomerationsprogramme betreffend der Luftfahrt klar diskriminierende Züge, indem die im Hinblick auf die vielgepriesene Intermodalität notwendigen Ausbauten der regionalen Luftfahrtinfrastrukturen nicht gefördert werden, obschon in der durch die damalige Verkehrsministerin erlassenen Weisung J455-0118 über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation vom 14. Dezember 2010

u.A. auf Seite 8 oben folgende Vorgaben und Zielsetzungen enthalten ist: "dass der Einsatz der Mittel auf einer Gesamtkonzeption basiert, welche alle Verkehrsträger und –mittel mit ihren Vor- und Nachteilen einbezieht"! Auch bei den Umweltkriterien der verschiedenen Verkehrsträger bestehen verschiedene Inkonsistenzen, beispielsweise betreffend Feinstaubemissionen von Fahrzeugen und Fahrbahnen, Elektrosmog, Lärmmessungen. Die Luftfahrt wird bezüglich der Schweizer Verkehrsstatistik mehrfach benachteiligt, indem einerseits der Linien- und Charterverkehr nicht als öffentlicher Verkehr ausgewiesen wird, sowie die erbrachten Verkehrsleistungen der Luftfahrt ebenfalls nicht in vergleichbaren Einheiten, in Personenkilometer Pkm und Tkm dargestellt werden, sowie der umweltfreundliche aviatische Langsamverkehr (Segelflug, Gleitschirm, Hängegleiter trotz verfügbarer präziser Datenbasis) im Gegensatz zum terrestrischen Langsamverkehr nicht erfasst, sondern vollständig unterdrückt wird. Die Luftfahrt wird bezüglich der Schweizer Verkehrsgesetze ebenfalls benachteiligt. Obschon das Schweizer Eisenbahngesetz und das Schweizer Luftfahrtgesetz dem öffentlichen Verkehr dienen und zudem ähnliche Volumina aufweisen, fehlen inhaltlich gleichwertige klare Zielsetzungen und Kompetenzen zum Ausbau und zur Finanzierung der Luftfahrtinfrastrukturen, ein Strategisches Entwicklungsprogramm mit entsprechenden Ausbausritten, deren Planungen und Projektierungen sowie entsprechenden Umsetzungsvereinbarungen. Analoges gilt für die Festlegung von Projektierungszonen zur Optimierung des dreidimensionalen Gesamtsystemes bestehend aus Luftfahrtinfrastrukturen und deren Interaktionen mit den verschiedenen funktionalen Lufträumen.

3. Zusammenfassung Seite 2 (Text, Fortsetzung von 2)

Fortsetzung des Textes (bei Bedarf)

Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt wird vielfach unterschätzt respektive häufig nicht wahrgenommen, da die Verbindungen aus der terrestrischen Perspektive ohne Hilfsmittel praktisch unsichtbar und somit nicht direkt wahrnehmbar sind. Auf den inzwischen über Internet verfügbaren Radarbildern sind die globalen Verkehrsströme der Luftfahrt ersichtlich, welche sich in tagesgangspezifischen Wellen nachfrageorientiert vorwiegend in den Richtungen von Osten nach Westen und von Westen nach Osten von Kontinenten zu Kontinenten erstrecken. Im Jahr 2019 wurden Waren im Wert von CHF 157 Milliarden per Luftfracht aus der Schweiz exportiert. Der Anteil der Luftfracht an den gesamthaften Exporten in Höhe von CHF 312 Milliarden beträgt damit 50 %. Bei den Importen liegt der Anteil der Luftfracht mit CHF 98 Milliarden bei gut 35 %. Derzeit werden in ehemaligen "Entwicklungsländern" die Luftfahrtinfrastrukturen massiv ausgebaut, sei es im nahen Osten sowie im südlichen Europa wie beispielsweise in der Türkei mit dem neuen Flughafen Istanbul. Dessen sechste und vorerst letzte Start- und Landebahn soll 2027 fertiggestellt werden. Der Flughafen kann dann bis zu 200 Millionen Passagiere abfertigen und wäre damit einer der größten Flughäfen der Welt. Aktuell belegt Istanbul's neuer Vorzeigeflughafen nach dem Pandemieeinbruch des Luftverkehrs die Spitze der europäischen Rangliste vor Moskau, Paris, Amsterdam, Frankfurt und London. 2020 reichten dafür 23,4 Millionen Passagiere aus, im Jahr 2021 waren es 37,2 Millionen – ein Wachstum von beeindruckenden 59 Prozent. Dass derartige Ausbauten in einem offenen System naturgemäss mittelfristige Verlagerungen der globalen Verkehrsströme induzieren werden, ist offensichtlich. Die möglichen Gefährdungen durch die Abkoppelung des Wirtschaftsstandortes Schweiz von den globalen Verkehrsströmen der Luftfahrt ist uns noch nicht bewusst. Die enorme wirtschaftshistorische Bedeutung der Schweizer Luftfahrt für das

Binnenland Schweiz begann bereits vor über 100 Jahren mit dem Flugplatz Dübendorf als europäischer Knotenpunkt des Post- und Passagierverkehrs. Dank den ambitionierten Zielsetzungen der 1920 mit dem in Wahrsten Sinne des Wortes wegweisenden Namen gegründeten "Ad Astra" wurde der Grundstein für die 1931 gegründete Swissair gelegt. Diese eröffnete 1947 die erste Interkontinentale Flugverbindung nach New York. Die globale Expansion der Schweizer Wirtschaft nach dem 2. Weltkrieg wurde dank dem hervorragenden und im internationalen Vergleich überproportional grossen Streckennetz der Swissair ermöglicht, welches jene von ehemaligen Seefahrt- und Kolonialnationen übertraf. Die Schweizer Luft- und insbesondere Raumfahrtindustrie stellt eine Perle einer erfolgreichen Industriepolitik dar. Diese High-Tech- Branchen bieten wertvolle Forschungs- Arbeits- und Ausbildungsplätze. Die Luftfahrtindustrie ist jedoch auf eine gesunde Basis der verfügbaren Luftfahrtinfrastrukturen sämtlicher Kategorien einschliesslich der dezentral gelegenen kleineren Flugplätze zur Pilotenausbildung angewiesen. Die Landesflughäfen weisen ein enormes systemisches Defizit betreffend deren Wachstumsmöglichkeiten auf, indem die letzte neue grosse Piste 1976 in Kloten eröffnet wurde, seither ist die Bevölkerung der Schweiz um über einen Drittel gewachsen. Nachdem kürzlich eine Lücke betreffend der internationalen Verkehrsanbindung der Schweiz erkannt wurde, und zu deren Behebung der Bundesrat anlässlich seiner Sitzung vom 16. Februar 2022 dem EDA den Auftrag erteilt hat, in Zusammenarbeit mit den betroffenen Departementen und unter Einbezug der Wirtschaft, der Wissenschaft und der Sozialpartner eine umfassende maritime Strategie auszuarbeiten, welche eine gesamtheitliche Sicht der Interessen der Schweiz im maritimen Bereich ermöglichen sowie Eckwerte, Ziele und Massnahmen darlegen soll. Zur Vermeidung irreversibler Schäden sei die Erarbeitung einer fundierten Schweizer Luftfahrtstrategie vordringlich einzuläuten.

4. **Hauptanliegen / Problemstellung des NFP-Vorschlages** *

Was ist das Hauptanliegen und die Problemstellung Ihres Vorschlages? Wieso ist es aus Ihrer Sicht notwendig, ein NFP in dieser Thematik zu lancieren? Inwiefern erfüllt Ihr Vorschlag die folgenden gesetzlich definierten NFP-Kriterien?:

"Als Gegenstand der NFP eignen sich vor allem Problemstellungen:

- a. zu deren Lösung die **schweizerische Forschung einen besonderen Beitrag leisten kann;**
- b. zu deren Lösung **Forschungsbeiträge aus verschiedenen Disziplinen erforderlich sind;**
- c. deren Erforschung **innerhalb von etwa fünf Jahren Ergebnisse erwarten lässt, die für die Praxis verwertbar sind."**

Erstellung eines ausgewogenen Gesamtverkehrskonzeptes für sämtliche Verkehrsträger zu Lande, zu Wasser und in der Luft, basierend auf: Vergleichende Betrachtung der verschiedenen Sachpläne Luftfahrt (SIL), Strasse (SIN), Schiene (SIS) und Schifffahrt (SIF), jeweils gegliedert in Konzeptteil und Objektblätter insbesondere betreffend deren inhaltlichen Zielsetzungen, deren Planungs- und Realisierungshorizonten im Kontext zu den jeweiligen langfristigen Nachfrageprognosen und deren zeitgerechten Erfüllung
Vergleichende Betrachtung der verschiedenen Sachpläne Luftfahrt (SIL), Strasse (SIN), Schiene (SIS) und Schifffahrt (SIF), jeweils gegliedert in Konzeptteil und Objektblätter insbesondere betreffend der Finanzierungen der jeweiligen Ausbauprojekte und deren dadurch erzielbaren Nutzen und Erträgen
Vergleichende Betrachtung der verschiedenen Sachpläne Luftfahrt (SIL), Strasse (SIN), Schiene (SIS) und Schifffahrt (SIF), jeweils gegliedert in Konzeptteil und Objektblätter insbesondere betreffend deren Nachhaltigkeit in sämtlichen

drei Dimensionen Vergleichende Betrachtung der verschiedenen Sachpläne Luftfahrt (SIL), Strasse (SIN), Schiene (SIS) und Schifffahrt (SIF), jeweils gegliedert in Konzeptteil und Objektblätter insbesondere betreffend deren Rechtssicherheit Vergleichende Betrachtung der verschiedenen Sachpläne Luftfahrt (SIL), Strasse (SIN), Schiene (SIS) und Schifffahrt (SIF), jeweils gegliedert in Konzeptteil und Objektblätter insbesondere betreffend der damit erzielbaren dynamischen Funktionen der Transporteffizienz und den mit einer definierten Menge an Energie jeweils erzielbaren Transportgeschwindigkeiten Vergleichende Betrachtung der verschiedenen Sachpläne Luftfahrt (SIL), Strasse (SIN), Schiene (SIS) und Schifffahrt (SIF), jeweils gegliedert in Konzeptteil und Objektblätter insbesondere betreffend der damit erzielbaren dynamischen Funktionen betreffend deren idealtypisch nachfrageorientierten Auslastungen der Verkehrsmittel Erstellung einer umfassenden Schweizer Luftfahrtstrategie unter Berücksichtigung der globalen Entwicklung sowie dem Ziel des Erhaltes und Ausbaus der volkswirtschaftlich äusserst wichtigen internationalen Anbindung der Schweiz bis hin zur gezielten regionalen Förderung der Aviatik über die Agglomerationsprogramme Evaluierung und Etablierung einer dreidimensionalen Raumplanung welche die Interaktion der Luftfahrt und der Luftfahrtinfrastrukturen sowie der geographischen Optimierung der terrestrischen Flugplatzanlagen aller Kategorien im Verbund mit den Lufträumen und den geographischen Zuordnungen der Luftraumstrukturen Aufarbeitung des NFP 54 "Was kosten das Bauwerk Schweiz in Zukunft und wer bezahlt dafür?" betreffend den Luftfahrtinfrastrukturen sämtlicher Kategorien einschliesslich den Flugsicherungsanlagen, deren Wiederbeschaffungswerten sowie deren zukünftigen Potentialen

5. **Hauptanliegen / Problemstellung des NFP-Vorschlages** (Text, Fortsetzung von 4)

Fortsetzung des Textes (bei Bedarf)

6. **Präzisierung der zu erforschenden Fragestellungen** *

Welche Schwerpunkte und Forschungsperspektiven soll das vorgeschlagene NFP umfassen?

Im Hinblick auf die Entwicklung der Schweizer Luftfahrtstrategie sind folgende fachliche Vertiefungen anzustreben: Schweizer Luftfahrtgesetz und dessen Handhabung im Quervergleich zu den übergeordneten Vorgaben der ICAO, der FAA, der EASA sowie die Evaluation von Optimierungspotentialen in deren Kontext Schweizer Luftfahrtgesetz im Quervergleich zum Deutschen, Oesterreichischen, Französischen und Italienischen sowie dem Luftfahrtgesetz von Grossbritannien, insbesondere betreffend den geltenden Regeln betreffend Umnutzungen oder zivilen Mitbenutzung von militärischen Luftfahrtinfrastrukturen und den dadurch erzielten Resultaten Schweizer Luftfahrtgesetz im Quervergleich zum Schweizer Eisenbahngesetz insbesondere betreffend gleichwertigen Rechtssetzungen und Rechtsanwendungen betreffend Planung, Ausbau und Finanzierung der Infrastrukturbauten sowie deren Unterhalt und Betrieb, insbesondere der kommerziellen Luftfahrt als öV Schweizer Luftfahrtgesetz im Quervergleich zum Schweizer Eisenbahngesetz

insbesondere betreffend gleichwertigen Regulationen und Sicherheitsanforderungen inkl. Sprachtests Level 4 und 5 Vereinheitlichung der Schweizer Verkehrsstatistik betreffend öV sowie der gleichwertigen Darstellungen der jeweils erbrachten Transportleistungen in Pkm resp. Tkm als Basis für deren aussagekräftigen Auswertungen sowie als robuste Grundlage für die weiterführenden mittel- und langfristigen Planungen Erstellung einer aussagekräftigen Bilanz der in der Schweiz je gebauten zivilen und militärischen Luftfahrtinfrastrukturen inkl. Heli- Wasserflug und Gebirgslandeplätze sowie der derzeit effektiv noch verfügbaren Luftfahrtinfrastrukturen betreffend deren Kategorien, Anzahl und jeweiligen Pistenkapazitäten

7. Präzisierung der zu erforschenden Fragesellungen (Text, Fortsetzung von 6)

Fortsetzung des Textes (bei Bedarf)

8. Praxisrelevanz des NFP-Vorschlages *

Worin besteht die Relevanz des Vorhabens hinsichtlich der Umsetzung der generierten wissenschaftlichen Erkenntnisse in die Praxis?

Beispielsweise: Wissenschaftliche Grundlagen und Impulse für die Weiterentwicklung von Instrumenten, Richtlinien, Empfehlungen und Strategien; wissenschaftliche Grundlagen für Regierungs- und Verwaltungsentscheidungen, Wissens- und Technologietransfer in die Wirtschaft etc.

Die Relevanz betrifft die langfristige Planung der volkswirtschaftlichen Entwicklung der Schweiz, der hierzu notwendigen Verkehrs-Infrastrukturen insbesondere auch für die globale Anbindung der Schweizer Wirtschaft über die Luftfahrt, deren zeitgerechten nachfrageorientierten Planung, Bau, Betrieb und Finanzierung, sowie die Verfahren zur Optimierung der vielfältigen Nutzen der Mobilität zu Lande, zu Wasser und in der Luft, im Sinn einer funktionalen ausgewogenen und zukunftsfähigen Entwicklung sämtlicher Verkehrsträger und -Mitteln im Rahmen eines Gesamtverkehrskonzeptes, der Bestimmung der wesentlichen Erfolgsfaktoren sowie deren geeigneten Parameterisierung betreffend spezifischen Leistungsfähigkeiten und spezifischen Nutzenfaktoren. Hierzu sind umfangreiche wissenschaftlich belastbare Grundlagen notwendig, um fundierte Lösungsfindungen zu ermöglichen und eine Optimierung der verschiedenen Verkehrssysteme nach einheitlichen Kriterien zu ermöglichen. Von wesentlicher Bedeutung ist die vordringliche Erstellung einer umfassenden langfristig orientierten Schweizer Luftfahrtstrategie als prospektive integrale Lösung, insbesondere zur Wahrung und zum Ausbau der volkswirtschaftlich wichtigen globalen Anbindungen, vorzugsweise basierend auf einer initialen Vision "Masterplan Luftfahrt Schweiz" mit den Zielen: - Aufzeigen von zukünftigen Chancen und Risiken für die Entwicklung der Schweizer Aviatik sowie deren volkswirtschaftlichen Bedeutung - Strukturierte Darstellung der gesamten Branche mit deren Infrastrukturen, Herstellerbetrieben, Flugbetrieben, Ausbildung und Flugsicherung, einschliesslich dem Wertschöpfungsketten - Evaluation von zukünftigen Entwicklungs- und Wertschöpfungspotentialen, Extraktion der notwendigen Rahmenbedingungen sowie Bündelung der Anforderungen der Aviatik an den Standort Schweiz - Aufzeigen der Interaktionen von Markt und Technologie sowie der Interaktion von Innovation und

Regulation im internationalen Kontext Das NFP 54 "Was kosten das Bauwerk Schweiz in Zukunft und wer bezahlt dafür?" zeigt betreffend Luftfahrt-Infrastrukturen leider ein unvollständiges Bild, stellt jedoch eine Basis für die Weiterentwicklung des Themas dar. Nachdem der Bundesrat anlässlich seiner Sitzung vom 16. Februar 2022 dem EDA den Auftrag erteilt hat, in Zusammenarbeit mit den betroffenen Departementen und unter Einbezug der Wirtschaft, der Wissenschaft und der Sozialpartner eine umfassende maritime Strategie auszuarbeiten, welche eine gesamtheitliche Sicht der Interessen der Schweiz im maritimen Bereich ermöglichen sowie Eckwerte, Ziele und Massnahmen darlegen soll, ist die thematische Relevanz zur Erarbeitung einer gleichwertigen umfassenden aviatischen Strategie akut gegeben.

9. **Keywords** zum Themenbereich *

Bitte nennen Sie maximal 5 Schlüsselwörter (Keywords)

Mobilität, Volkswirtschaft, Luftfahrt, Globalisierung, Gesamtverkehrskonzept

10. **Politikbereiche** (Zielbereiche des Vorhabens) *

Zuordnung der Themen (vgl. Auswahl oder Ergänzung eines weiteren Bereichs unter "Sonstiges") – **maximal 2 Nennungen**

- Berufsbildung
- Digitalisierung
- Energie
- Entwicklung und Zusammenarbeit
- Gesundheit
- Kommunikation
- Kultur
- Landwirtschaft
- Migration
- Mobilität
- Raumentwicklung
- Sicherheits- und Friedenspolitik

- Soziale Sicherheit
- Sport und Bewegung
- Umwelt
- Wirtschaftliche Entwicklung
-

11. Welche Disziplinen werden durch das skizzierte Vorhaben angesprochen?

*

Disziplinen (SNF)

- Biologie und Medizin
- Geistes- und Sozialwissenschaften
- Mathematik, Natur- und Ingenieurwissenschaften

12. Interdisziplinarität *

Inwiefern ist es für die von Ihnen vorgeschlagene Problematik entscheidend, eine interdisziplinäre Herangehensweise zu wählen?

Zukünftige Lösungen der Mobilität sollen sämtliche drei Dimensionen der Nachhaltigkeit, die ökonomische, die ökologische und die soziale möglichst ausgewogen erfüllen, was interdisziplinäre Kompetenzen erfordert, speziell auf dem Gebiet der Luftfahrt im internationalen Kontext der Regulatorien, Verkehrsrechte etc. Das Spektrum reicht im Bereich Luftfahrt vom internationalen Recht und den Grundlagen der ICAO betreffend der internationalen Zivilluftfahrt über die verschiedenen wesentlichen Organisationen wie FAA, EASA, Transport Canada Civil Aviation bis zu nationalen Behörde BAZL sowie den Kompetenzen sämtlicher Sparten der zivilen Luftfahrt und deren Interaktionen mit der militärischen Luftfahrt in den Schweizer Lufträumen im Kontext der Flugsicherung, von der Sportaviatik bis zum Linienverkehr, über die Luftfahrtinfrastrukturen und deren Betreiber bis zu den verschiedenen Luftverkehrsunternehmen von den Airlines als wichtige öV-Anbieter bis zur lokalen Flugschule für die Pilotenausbildung, bis zur Luft- und Raumfahrtindustrie und deren Zulieferbetrieben über sämtliche involvierten Wertschöpfungsketten sowie auf der terrestrischen Ebene zu den vorwiegend national anzuwendenden Disziplinen Raumplanung, Verkehrsplanung, bis hin zu sämtlichen Trägerschaften des terrestrischen öV und der individuellen Mobilität Die Pandemie zeigt die Bedeutung der Mobilität betreffend Wirtschaft und Versorgung sowie insbesondere auch betreffend den weltweiten Möglichkeiten zum Aufbau und zur Pflege der sozialen Kontakte

13. **Welchen Bezug hat das NFP-Vorhaben hinsichtlich der Thematik der Nachhaltigen Entwicklung? ***

Geben Sie an, zu welchen von den Akademien Schweiz definierten Schwerpunktthemen (vgl. "Priority Themes for Swiss Sustainability Research", Vol 15, No 5, 2020) Ihr Themenvorschlag Bezug nimmt?

Alternativ unter der Option "Sonstiges": Bezug zu...

- Umwelt und sozialverträgliche Ernährungssysteme
- Thriving Spaces»: Nachhaltigkeit und Raumentwicklung
- Gesellschaft mit Netto-Null Treibhausgasemissionen
- Wirtschafts- und Finanzsystem» (im Dienste der NE)
- Gemeinsame Werte, Visionen und Wege der Nachh.
- Umgang mit Synergien, Zielkonflikten und transv. Fragen
- Bezug zur technologischen Entwicklung der Luft

14. **Weitere Angaben zum NFP-Vorschlag ***

Wer hat sich an der Erarbeitung des Vorschlages beteiligt? (Mehrfachnennungen möglich)

- universitäre Hochschule/Fachhochschule/Pädagogische HS
- Verwaltung (Bund, Kanton, Gemeinde)
- Fachkommission
- Organisation/NGO
- Unternehmen
- Verband
- Einzelpersonen
- Sonstiges

15. **Weitere Angaben zum NFP-Vorschlag ***

Von allen Verfasserinnen und Verfassern: Name, Vorname, Funktion und Organisation, Adresse, E-Mailadresse

Flüeli Adolf Dipl. Masch.- Ing. HTL/Wirtschaftsing. FH CEO ADF Innovation Consulting
Bürglistrasse 29 8400 Winterthur 052 222 8080 adf@adf-innovation.com www.adf-innovation.com

16. E-Mailadresse der primären Kontaktperson *

Bitte nur eine Kontaktperson angeben

adf@adf-innovation.com

17. Unterstützende des Vorschlages *

Der Vorschlag wird von folgenden Personen / Institutionen unterstützt (Liste):

Allfällige Unterstützungsschreiben sind mit dem Verweis auf den NFP-Vorschlag (Titel und E-Mailadresse der primären Kontaktperson) dem SBFI zwingend über die folgende E-Mail Adresse nfp@sbfi.admin.ch (<mailto:nfp@sbfi.admin.ch>) einzureichen.

Verschiedene Experten und Institutionen werden umgehend betreffend Unterstützungsschreiben angefragt

Luftfahrtinfrastrukturen - Perspektiven zu deren raumplanerischen Sicherung und Entwicklung gemäss dem Vorsorgeprinzip der RP (Raumplanung)

Adolf Flüeli
ADF Innovation Consulting
Bürglistrasse 29
CH 8400 Winterthur
adf@adf-innovation.com

Zusammenfassung

Bewährte Luftfahrtinfrastrukturen leiden unter zunehmendem Siedlungsdruck und den damit wachsenden Zielkonflikten der stets näherrückenden Anwohner. Luftfahrtinfrastrukturen wirken zudem auch als Motor der jeweiligen Siedlungsentwicklung und dem damit einhergehenden Wirtschaftswachstum. Somit ergibt sich ein Paradoxon, indem ehemals freiliegende Flughäfen durch Überbauungen zunehmend gefährdet werden. B1.

Die Raumplanung gilt als übergeordnetes Steuerungsinstrument und staatliche Hoheitsaufgabe für die Entwicklung und Nutzung der Siedlungsflächen, sowie auch deren Verkehrserschliessungen.

Derzeit wird die Raumplanung primär mit terrestrischer Optik des Bau- Siedlungs- und Verkehrswesens betrieben. Dies hat offenbar historische Gründe, rekrutieren sich die jeweiligen Raumplaner ¹⁾ vorwiegend aus Bauingenieuren, Architekten, Landschaftsplanern, etc. mit der Zielsetzung Lebensräume zu gestalten ²⁾

Die inflationäre Schaffung stets neuer Schutzzonen aller Arten (Ruhezonen von Naturparks mit Überflugverboten, höhere Ansprüche von Naturschutzgebieten in Flugplatznähe, Einschränkungen der Nutzung von Gebirgsflugplätzen, etc.) führt zu zunehmenden Raumverknappungen zu Ungunsten der Luftfahrt aller Sparten.

Die Verkehrsplanung erfolgt entsprechend der jeweiligen Ausbildung ebenfalls primär mit terrestrischer Optik, sowie mit Schwergewicht auf die Planung der Verkehrsströme für den Bahn- und Strassenbau ³⁾.

Somit fehlt raumplanerisch die 3. Dimension, insbesondere bezüglich der langfristigen Sicherung von Geländen für zukünftige Luftfahrtinfrastrukturen aller Kategorien und deren idealtypischen Allokation zu dünn besiedelten Siedlungsräumen sowie der Optimierung deren Interaktion mit den Luftraumstrukturen.

Mit der Schaffung von raumplanerischen Luftfahrtentwicklungszonen B2 soll das Wachstum der Luftfahrt gemäss dem Vorsorgeprinzip der RP langfristig gewährleistet werden. Insbesondere sollen perspektivische Planungen auf Basis der Verkehrsprognosen eine langfristig engpassfreie Entwicklung und gegebenenfalls gezielten Entflechtung der gesamten Luftfahrt im teilweise dicht besiedelten Zentraleuropa ermöglichen. Die Luftfahrtentwicklungszonen sollen zudem dem latenten Siedlungsdruck lokal gezielt entgegenwirken.

Insbesondere soll mit der Schaffung von raumplanerischen Luftfahrtentwicklungszonen Planungssicherheit erzielt werden, nachdem in der Schweiz seit 2008 die Schaffung von Zonen für Windkraftanlagen ⁴⁾ geplant wird. Diese liegen vielfach an fliegerisch interessanten Gebirgszügen und ergeben zudem Radarstörungen.

Mit der raumplanerischen Erschliessung der 3. Dimension für Luftfahrtinfrastrukturen soll zudem auch der wachsenden Vielfalt weiterer Einschränkungen wie Naturschutz- und Flugverbotszonen eine ausgewogene Betrachtung und eine möglichst sachliche und faire Interessens- und Güterabwägung ermöglicht werden.

Die Schaffung von Luftfahrtentwicklungszonen soll auch den Erhalt historischer Flugplätze sicherstellen.

Angesichts der latenten Gefahr, dass kleinere und mittlere Flugplätze oder gar Flughäfen zukünftig dem Siedlungsdruck zum Opfer fallen werden, sind zu deren absehbaren Umsiedlungen frühzeitig geeignete Gelände planerisch nach aviatischen Kriterien zu evaluieren und langfristig zu sichern. Gleichzeitig soll dadurch auch die gezielte kombinatorische Optimierung von Luftfahrtinfrastrukturen und Lufträumen ermöglicht werden.

Referenzen:

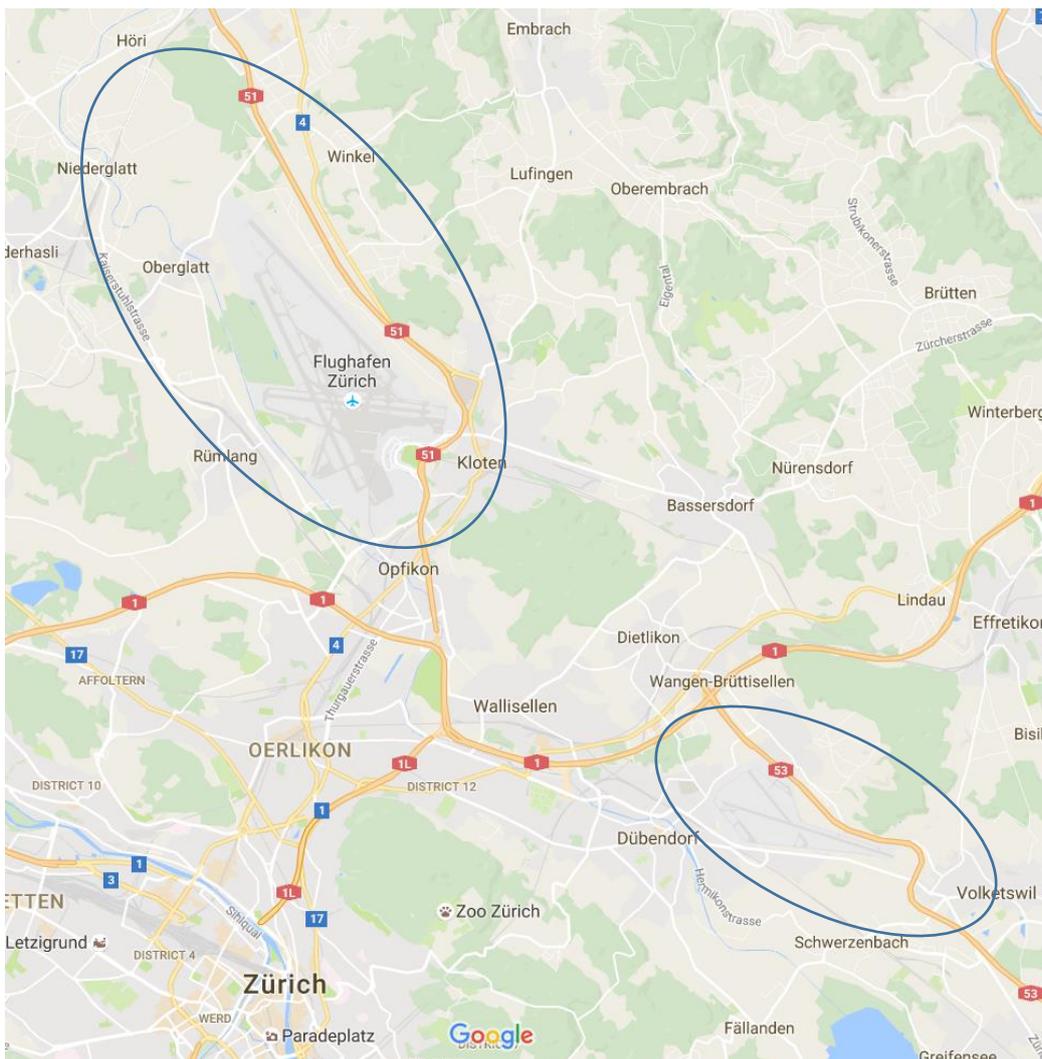
- 1.) <http://www.masraumplanung.ethz.ch/>
- 2.) https://vdf.ch/index.php?route=product/product&product_id=1936
- 3.) <http://www.ivt.ethz.ch/>
- 4.) www.bfe.admin.ch/php/modules/enet/streamfile.php?file=000000009906.pdf

Beispiel B1: Erdrückender „Siedlungsdruck“ um eine Piste



Quelle: http://de.wikipedia.org/wiki/Santa_Cruz_de_la_Sierra#mediaviewer/File:VistaSC.jpg

Beispiel B2: Raumplanerische Schaffung aviatischer Entwicklungszonen



Legende: blau= raumplanerische Sicherung aviatischer Entwicklungszonen unteres und oberes Glattal

Management Summary Nutzenpotentiale von Luftfahrtinfrastrukturen.

Bestehende Flugplätze mit den dazugehörigen Perimetern inklusive deren Lärmkataster stellen im nationalen Kontext der Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung einmalige, unersetzliche Assets dar. Die bestehenden Flugplätze zeichnen sich dadurch aus, dass sie organisch gewachsen sind und sich hervorragend in der Landschaft integriert haben. Sie stellen einen unverzichtbaren Standortfaktor für die gesamte Volkswirtschaft dar. 40% der Schweizer Exporte im Wert von CHF 80 Mia verlassen die Schweiz auf dem Luftweg. Dieser stellt für eine Binnennation den internationalen Zugang sicher.

Nachdem die Aarhus Konvention durch die Schweiz ratifiziert wurde, können keine neuen Pisten > 2100 meter neu gebaut werden, ohne dass sämtliche Umweltschutzverbände Einsprache erheben können. Dadurch wird der Bau von neuen Flugplätzen in der Schweiz zukünftig nahezu verunmöglicht. Somit ist der Erhalt der bestehenden Flugplätze als funktionale Einheiten mit entsprechend freien An- und Abflugzonen von zentraler Bedeutung. Eine Abklassierung von bestehenden Flugplätzen zu Flugfeldern untergräbt deren bisherigen rechtlichen Status als übergeordnete Infrastruktur. Eine allfällige Abklassierung zerstört die integrale Funktionalität als nationale Verkehrsinfrastruktur. Nachdem die bisherigen Landesflughäfen peripher liegen und der Druck der umliegenden Länder auf deren Betrieb zusehend wächst, Staatsverträge einseitig gekündigt werden, sind zukünftig gewaltige Engpässe absehbar. Durch den Siedlungsdruck werden diese Flugplätze zusätzlich bedroht.

Im Rahmen der Raumplanung fehlen derzeit die gemäss Vorsorgepflicht notwendige langfristige Sicherung der zukünftigen Entwicklung durch die Schaffung nachfragegerechter Planungszonen für Luftfahrtinfrastrukturen. Die hierzu benötigten Freiräume werden stets kleiner.

Die derzeitigen Vorbehalte des Kanton Zürich betreffend der zukünftigen Nutzung des Flugplatzes Dübendorf, werden unter anderem mit der hohen Bevölkerungsdichte im Kanton Zürich begründet. Diese beträgt derzeit **836 Einwohner pro km²**. (https://de.wikipedia.org/wiki/Kanton_Z%C3%BCrich)

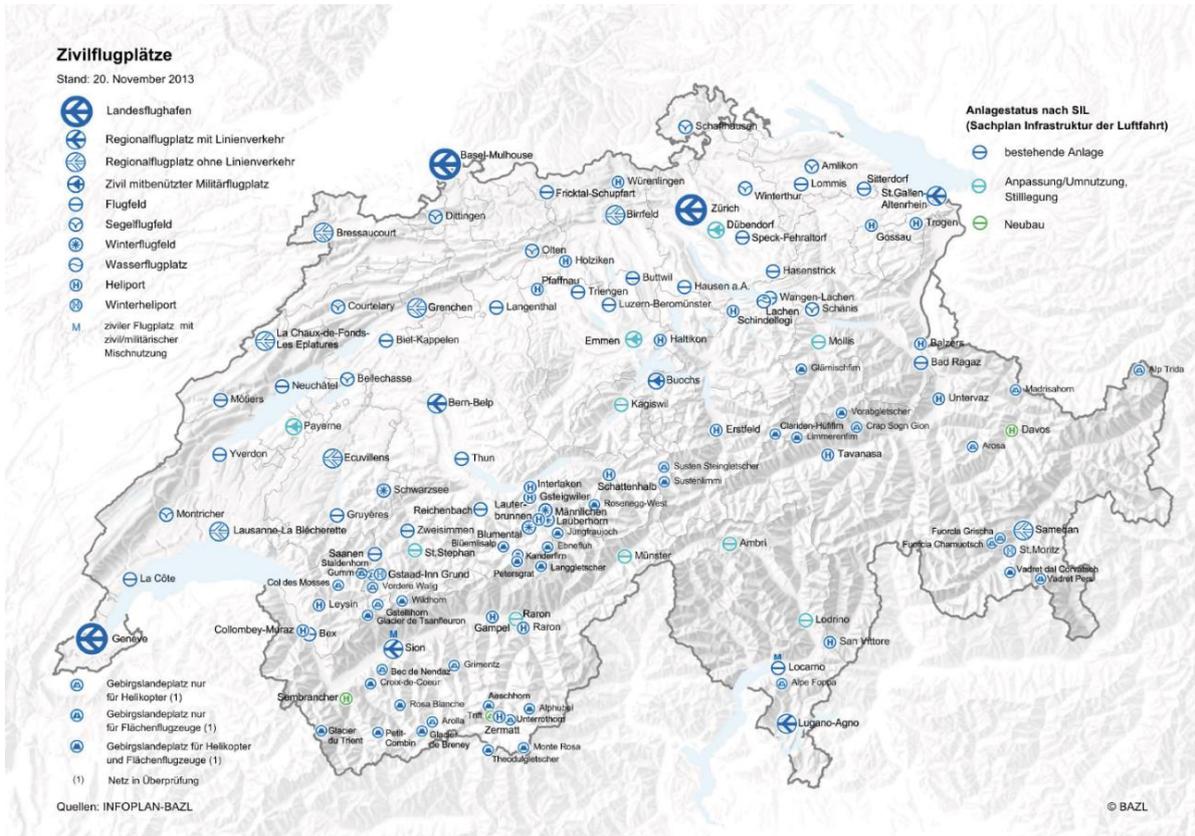
Als aktueller Vergleich in der Schweiz sei auf den Flughafen Genf mit jährlichen 184'000 Flugbewegungen verwiesen. Zusammen mit dem Messezentrum ist der Flughafen de facto in der Stadt Genf integriert. (Bild unten) Die Bevölkerungsdichte des Kantons Genf beträgt derzeit **1690 Einwohner pro km²**. (https://de.wikipedia.org/wiki/Kanton_Genf).



1. Ausgangslage

1.1 Die 3 Schweizer Landesflughäfen sind peripher oder gar im Ausland gelegen

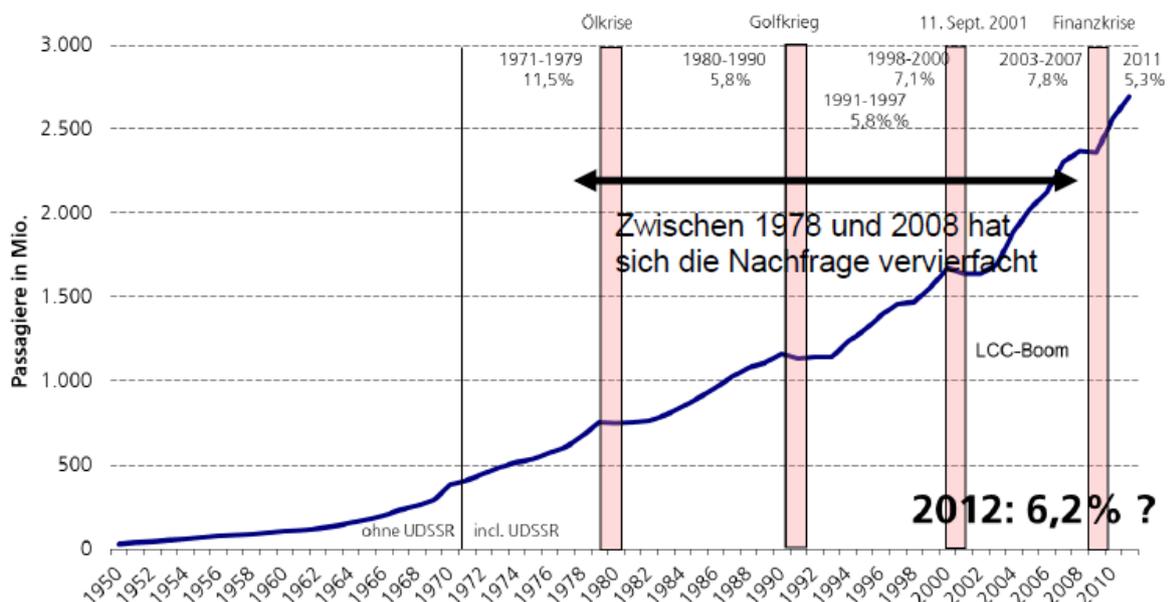
1.2 Die Schweizer Militärflugplätze sind dezentral gelegen und teilweise unternutzt



1.3 Der Luftverkehr ist wichtigster Treiber von Wirtschaftswachstum und Wohlstand

www.DLR.de - Folie 4 Reichmuth, Berster - Luftverkehr 2012 - 10.05.2012

1. Entwicklung des weltweiten Luftverkehrs



Quelle: ICAO, DLR

1.4 Der Luftverkehr wächst gegenüber den anderen Verkehrsträgern überproportional

Entwicklung des Verkehrs 1960 - 2008

	1960	2008	Zunahme
BIP real (in Mio. CHF)	167'180	492'180	294%
Personenverkehr Schiene (Mio. Pkm)	7'973	18'028	226%
Güterverkehr Schiene (Mio. Tkm)	4'315	10'980	254%
Personenverkehr Strasse (Mio. Pkm)	18'723	90'396	483%
Güterverkehr Strasse (Mio. Tkm)	2'152	17'262	802%
Luftverkehr (Anzahl Passagiere)	2'152'423	37'626'819	1748%

Quelle: BFS

Infrastrukturfinanzierung in der Schweiz | bauenschweiz, 10. November 2011
Walter Thurnherr, Generalsekretär UVEK

1

1.5 Die Schweizer Luftfahrtinfrastrukturen stagnieren seit 1976 (Eröffnung V-Piste)



1.6 Der Flughafen Zürich hat seit Mitte 1980 gegenüber München massiv verloren

A1.1c Anzahl Start-/Landebahnen

Parallelbahnsysteme für unabh. Betrieb an Hub-Flughäfen in Europa

Flughafen	Passagiere 2013 Mio.	Anzahl Start- und Landebahnen		ggf. Planungen
		insg.	unabhängiges Parallelbahnsystem	
London Heathrow LHR	72.4	2	ja	
Paris CDG	62.1	4	ja	
Frankfurt Main FRA	58.0	4 (bis 10/2011: 3)	ja	zusätzl. Landebahn seit 10/2011, eingeschränkt. unabh. Parallelbetrieb ¹
Amsterdam AMS	52.6	6	ja	
Istanbul IST	51.3	3	nein (geplant)	neuer Flughafen geplant, 3 - 6 unabh. Parallelpisten nach 2020
Madrid MAD	39.7	4	ja	
München MUC	38.7	2	ja	weitere Parallelpiste gepl. (vs. 2020)
Rom FCO	36.2	4	ja	
Zürich ZRH	24.9	3	nein	
Kopenhagen CPH	24.0	3	nein	Parallelbahnen zu nahe für unabhängigen Betrieb
Wien VIE	22.0	2	nein (geplant)	unabh. Parallelpiste gepl. (vs. 2025)
Brüssel BRU	19.1	3	ja	
Mailand Malpensa MXP	17.9	2	nein (geplant)	unabh. Parallelpiste gepl. (nicht absehbar)

© Infraplan Consult GmbH 2014

- Nur wenige Hub-Flughäfen verfügen über kein unabhängiges Parallelbahnsystem.
- Von den vier europäischen Hub-Flughäfen ohne Parallelbahnsystem sind an drei solche geplant



März 2015
Monitoring Luftverkehr Schweiz

1) gleichzeitiges Starten auf der 07R/25L und Landen auf der 07L/24R möglich
Datenquelle: ACI (Passagierzahlen)

64

1.7 Zentrales Problem ist die für einen Interkontinentalflughafen dürftige Slotkapazität

A2.1a Kapazitätsauslastung ZRH

Vergleich zu anderen Hubs in Europa

Rechnerische Kapazitätsauslastung von ZRH im Vergleich zu anderen Hubs in Zentraleuropa

Flugh.	Bewegun- gen 2013 Bew/Jahr	Kapazitäts- eckwert Bew/h	theoret. Kapazität Bew/Jahr	rechner. Auslastung in %	Bemerkung
CDG	478 306	104	643 495	74.3	je nach Tageszeit 105..112. Bahnsystem erlaubt Steigerung auf 120
FRA	472 692	98	608 090	77.7	schrittweise Erhöhung auf 120; davon sind 2 Bewegungen pro Stunde der Allgemeinen/Geschäftsluffahrt vorbehalten
LHR	471 938	78	482 947	97.7	Planungen für zusätzliche Bahn zunächst gestoppt; "Cap" 9262 FB pro Woche
AMS	440 057	93	575 824	76.4	Steigerung auf bis zu 120 Bew/h bei bestehendem Bahnsystem möglich; je nach Tageszeit 55..110
MUC	381 951	90	558 450	68.4	durch 3. Bahn Ausbau auf 120 Bew/h geplant
MAD	333 065	100	620 500	53.7	Bahnsystem erlaubt 120 Bew/h, die bald erreicht werden
FCO	301 922	90	558 450	54.1	
ZRH	262 227	66/61	381 060	68.8	derzeit max. 1044 Slots/24 h
VIE	250 224	68	421 940	59.3	durch Parallelpiste Ausbau auf bis zu 100 Bew/h bis 2018
CPH	244 942	83	515 015	47.6	
BRU	216 678	74	448 585	48.3	Bahnsystem erlaubt Steigerung auf mindestens 90 Bew/h
MXP	164 745	70	434 350	37.9	Ausbauplanungen (zus. Piste) vorhanden

© Infraplan Consult GmbH 2015

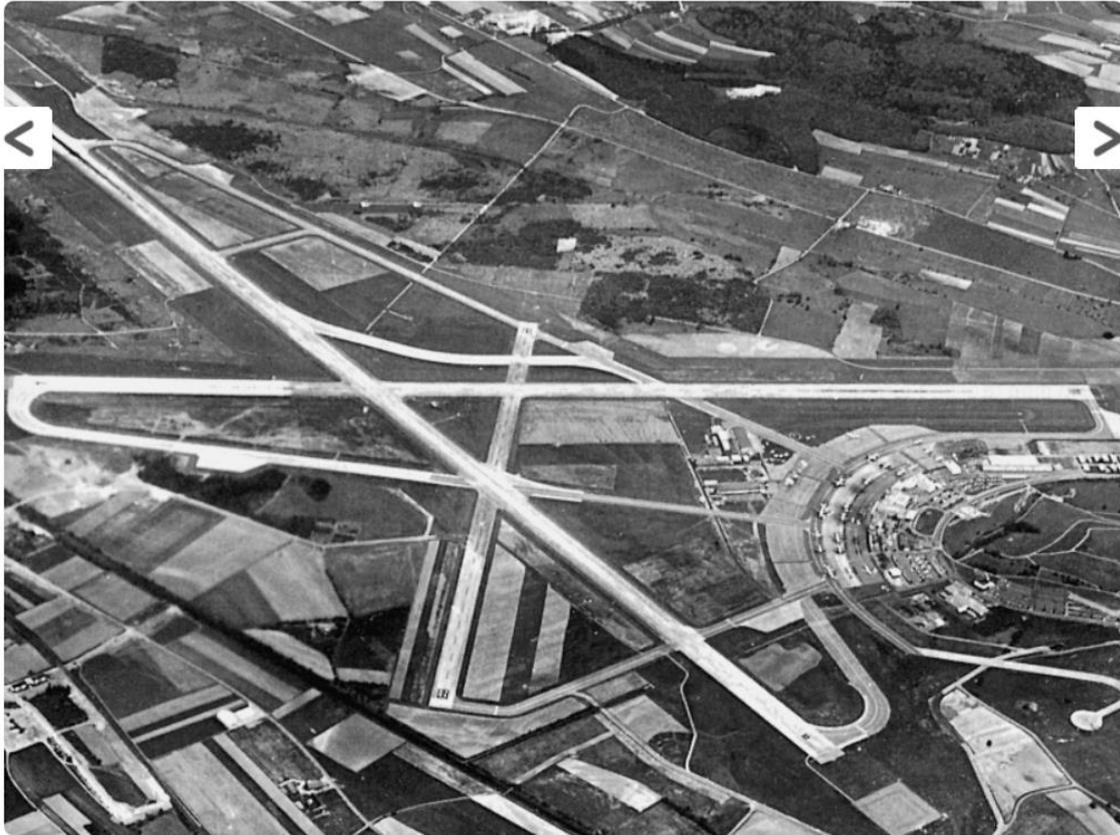


März 2015
Monitoring Luftverkehr Schweiz

Datenquellen: ACI (Flugbewegungszahlen),
jeweilige Slot-Koordinatoren / Eurocontrol (Kapazität)

69

1.8 Flughafen Kloten um 1950- damals noch mit der kurzen Bisenpiste



1.9 Flughafen Kloten mit dem am 29. August 1953 neu eröffneten Flughafen





Der Flughafen Zürich-Kloten mit seinem komplizierten Pistensystem (entsprechend den vorherrschenden Winden hat er drei Pisten), den Zufahrts- und Ausweichwegen. Die längste Piste misst 3,8 km. Flughafen- und Verwaltungsgebäude befinden sich innerhalb des durch den Abstellplatz dargestellten Kreisbogens. Flugzeughallen und Werkstätten der Swissair sind im Vordergrund ersichtlich.

Quelle: Die FLIEGEREI was sie bietet und verspricht (Nestlé 1963)

Die kritische Situation der Schweizer Landesflughäfen

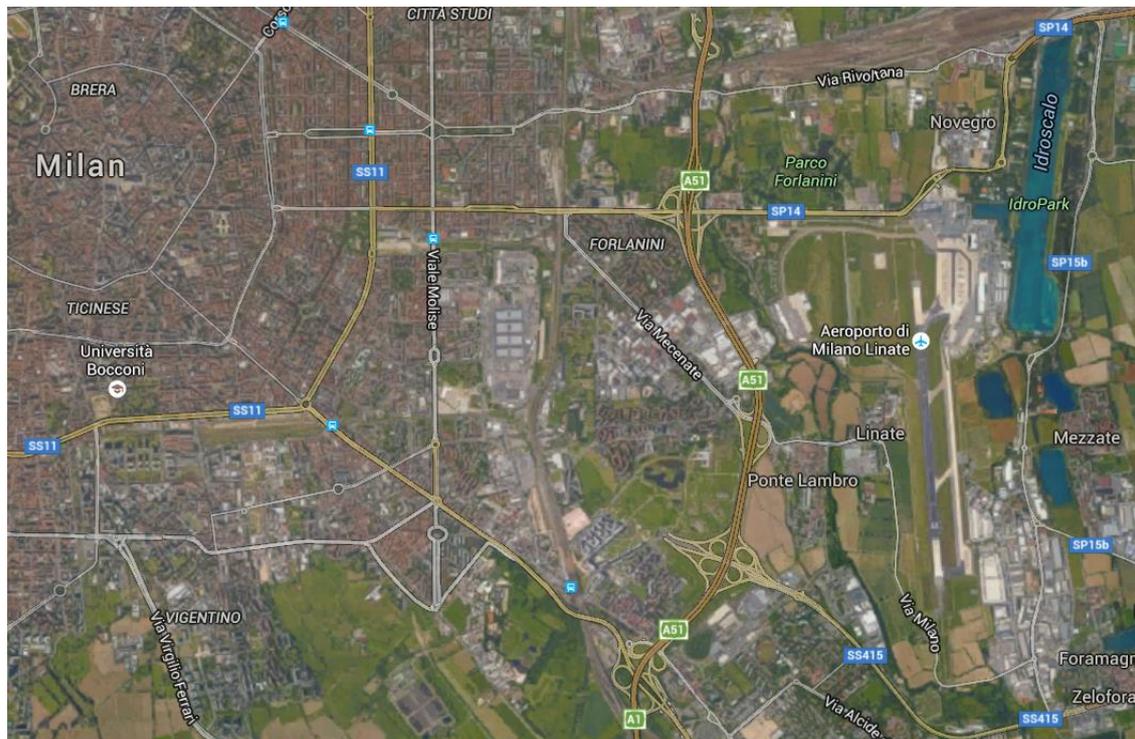
- Die Schweizer Landesflughäfen liegen periphär und sind somit betrieblich exponiert
 - Die Schweizer Landesflughäfen verfügen kaum mehr über Kapazitätsreserven
- Quelle: Monitoring der Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrt in der Schweiz 2015
<http://www.bazl.admin.ch/dokumentation/studien/index.html?lang=de>
- Die Leistungsfähigkeit von Flughäfen wie Kloten ist durch deren Slot-Kapazität gegeben
 - Der Flughafen Kloten verfügt über ein komplexes und sich behinderndes Pistensystem
 - Der Flughafen Kloten kann nur noch sehr beschränkt in seiner ursprünglich optimalen Nordanflugauslegung betrieben werden, was dessen Kapazität zusätzlich einschränkt

1.11 Relief Airports

Grössere Metropolen verfügen vielfach über einen Stadtnahen oder direkt in der Stadt befindlichen Zubringerflughafen, einen sogenannten Relief Airport, welcher in der Regel sowohl dem Regionalflugverkehr als auch der Business- und General Aviation dient.

Somit werden die entsprechenden sowie meist vom Stadtzentrum entfernter gelegenen Interkontinentalflughäfen einerseits gezielt entlastet und andererseits dem Geschäftsreiseverkehr eine gute Stadt- Anbindung mit kleinerem Abfertigungsaufwand ermöglicht.

Bevölkerung: Stadt Mailand (182 km²) 1,32 Mio. Einw. Kanton Zürich (1729 km²) 1,44Mio. Einw.



Der Flugplatz Mailand- Linate verfügt über eine Hauptpiste von 2440 m × 60 m und wies im Jahr 2014 mit total 9'031'855 Passagieren insgesamt 112'804 Flugbewegungen auf.

2. Finanzierung der Schweizer Verkehrsträger

2.1 Ausgangslage:

Die Finanzierung der verschiedenen Schweizer Verkehrsträger respektive deren Bundesämter weist grosse Verzerrungen auf, indem der Bereich mit dem grössten Zuwachs der vergangenen Jahrzehnte kaum (Landesflughäfen) respektive (Flugplätze) nicht gefördert wird.

Gemäss Finanzplan des Bundes 2013 bis 2016 ergeben sich aus der Erfolgs- und Investitionsrechnung nach Verwaltungseinheiten für den Voranschlag 2012 folgende Zahlen.

Verwaltungseinheit	Inhalt	Kosten in Mio. CHF
BAV	Kosten für Bahnbau, Unterhalt und Betrieb	8'016
ASTRA	Kosten für Strassenbau und Unterhalt	5'459
BAZL	Kosten für Luftfahrt (primär „Regulation“)	161

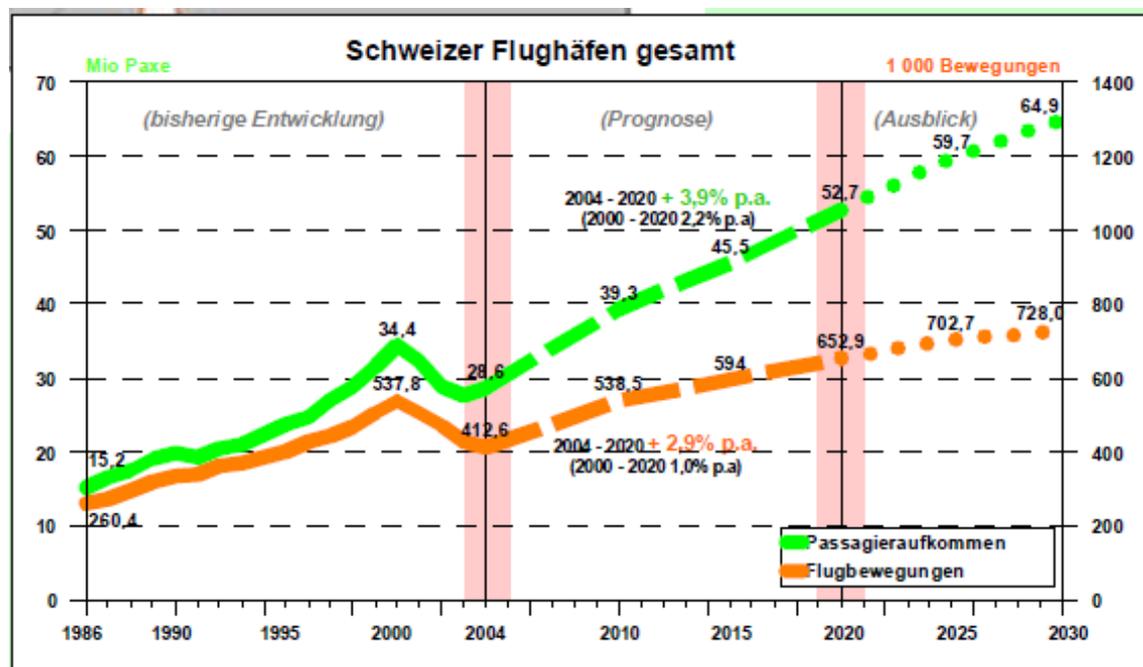
2.2 Verkehr

	1960	2008	Zunahme
BIP real (in Mio. CHF)	167'180	492'180	294%
Personenverkehr Strasse (Mio. Pkm)	18'723	90'396	483%
Personenverkehr Schiene (Mio. Pkm)	7'973	18'028	226%
Güterverkehr Strasse (Mio. Tkm)	2'152	17'262	802%
Güterverkehr Schiene (Mio. Tkm)	4'315	10'980	254%
Luftverkehr (Anzahl Passagiere)	2'152'423	37'626'819	1748%

Entwicklung des Verkehrsaufkommens im Vergleich zum BIP, 1960-2008

2.3 Beurteilung der Ziele insbesondere betreffend den Aspekten des Luftverkehrs:

Der globale Luftverkehr entwickelt sich nahezu stetig weiter, und somit auch in der Schweiz.



Quelle: Intraplan 2005

2.4 Handlungsbedarf:

Der seit langem absehbare Stau am Gubrist ist ein Fanal für zukünftige Staus in der Schweizer Luftfahrt. Somit ist einerseits ein Gesamtverkehrskonzept zur Klärung der Lage sowie zur Bewältigung der zukünftigen Bedürfnisse zu erstellen, und andererseits die vorherrschenden Asymmetrien bezüglich der fiskalischen Behandlung der Verkehrsträger zu beseitigen.

3. Die vielfältigen Nutzen der Schweizer Luftfahrt

3.1 Wirtschaftlichkeit des Luftverkehrs

Die Luftfahrt als Wirtschaftsfaktor

(Quelle, BAZL <http://www.bazl.admin.ch/dokumentation/studien/index.html?lang=de>)

Die Luftfahrt ermöglicht es grosse Distanzen rasch zu überwinden. Dadurch nimmt die Luftfahrt eine wichtige Rolle in der globalisierten Welt von heute ein. Sie ermöglicht den Transport von Personen und Waren rund um die Erde und trägt zur zunehmenden Vernetzung von Produktionsfaktoren und Warenströmen bei.

Für die Schweiz als kleine und offene Volkswirtschaft ist das Luftfahrtangebot ein – neben anderen - wichtiger Standortfaktor. Die drei Landesflughäfen in Zürich, Genf und Basel bilden das Rückgrat der internationalen Anbindung der schweizerischen Zivilluftfahrt. Weitere gewerbliche Anbindungen über die Landesgrenzen hinaus werden durch die Regionalflugplätze in Bern, Lugano, Sion und St. Gallen ermöglicht. Die restlichen Regionalflugplätze sowie die Flugfelder und Heliports sind überwiegend für nicht gewerbliche Flüge interessant, viele davon mit innerschweizerischen Destinationen. Der Betrieb dieser Luftfahrtinfrastrukturen sowie das Angebot von Verkehrsdienstleistungen generieren in der Schweiz eine beträchtliche Wertschöpfung mit relevanten Beschäftigungseffekten.

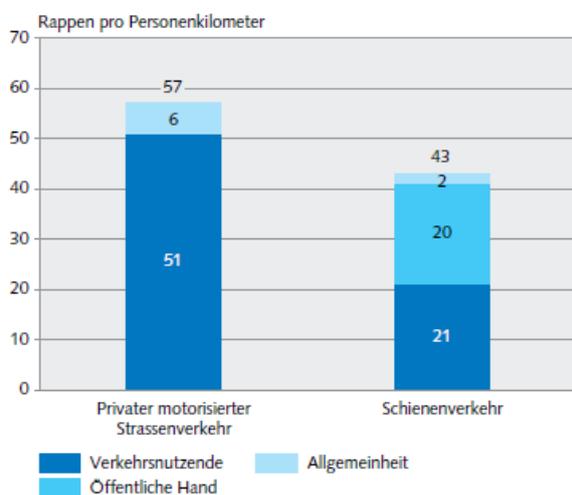
Die Erfassung dieser Effekte ergibt die volkswirtschaftliche Bedeutung der Zivilluftfahrt in der Schweiz aus der Produktionssicht. Aus der Nutzung der Verkehrsdienstleistungen der Luftfahrt entstehen wiederum die volkswirtschaftlichen Effekte der Verwendungsseite der Luftfahrt. In den letzten zehn Jahren wurden verschiedene Studien zur Messung dieser volkswirtschaftlichen Bedeutung der Luftfahrt oder Teilen davon erstellt. Die letzte veröffentlichte Arbeit zu diesem Thema stammt aus dem Jahr 2006 mit Zahlen für 2004 (INFRAS 2006b). Diese Werte sind im Rahmen der vorliegenden Studie erneuert und für das Jahr 2008 aktualisiert worden. Zudem werden in der Studie auch Werte für die Jahre 2007 und 2009 ausgewiesen.

3.2 Nachhaltigkeit des Luftverkehrs

Gemäss der vom BAZL am 19. Mai als Update 2015 publizierte aktualisierte Studie „Luftverkehr und Nachhaltigkeit“ verursacht der Luftverkehr ab einer Distanz von rund 700 km im Vergleich zu Bahn und Strasse die geringsten volkswirtschaftlichen Kosten (betriebswirtschaftliche plus externe Kosten)

Somit müsste aus ökonomischer und ökologischer Sicht der Flugverkehr für Distanzen > 700 km empfohlen werden, und dessen nachfrageorientierter Ausbau postuliert werden

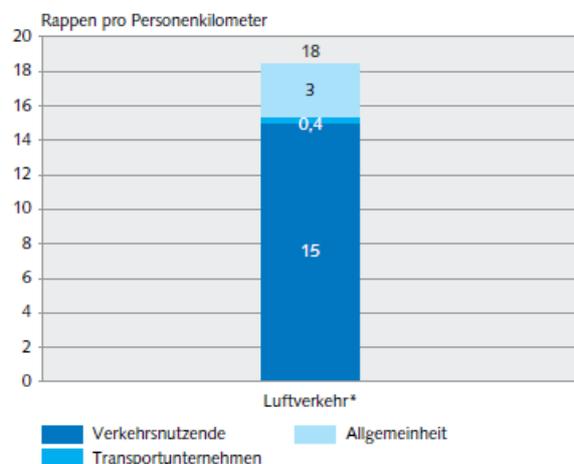
Kilometerkosten im Personenverkehr mit mittleren Durchschnittsdistanzen nach finalen Kostenträgern, 2010 G 4.10



Quelle: BFS – Statistik der Kosten und der Finanzierung des Verkehrs (KFV)

© BFS, Neuchâtel 2015

Kilometerkosten im Personenverkehr mit langer Durchschnittsdistanz nach finalen Kostenträgern, 2010 G 4.11



* Für den Luftverkehr wurde anstelle des Territorialitätsprinzips das Halbstreckenprinzip angewendet.

Quelle: BFS – Statistik der Kosten und der Finanzierung des Verkehrs (KFV)

© BFS, Neuchâtel 2015

4. Zivile Nutzung von Militärflugplätzen in den Nachbarländern

Interessant ist die Regelung der Mitbenutzung von militärischen Flugplätzen in Österreich, welche in dessen LFG in Paragraph 60ff folgendermassen geregelt ist:

Zivilflugplätze und Militärflugplätze

§ 60. Militärflugplatz ist ein Flugplatz, dessen Leitung in den Wirkungsbereich des Bundesministers für Landesverteidigung fällt. Alle übrigen Flugplätze sind Zivilflugplätze.

Benützung von Zivilflugplätzen für Zwecke der Militärluftfahrt

§ 61. (1) Die Mitbenützung von Zivilflugplätzen und ständigen Einrichtungen auf solchen für Zwecke der Militärluftfahrt richtet sich nach der Zivilflugplatz-Betriebsordnung und den Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen (§ 74).

(2) Der Bundesminister für Landesverteidigung darf auf Zivilflugplätzen ständige militärische Einrichtungen nur dann errichten und betreiben, wenn Interessen der Landesverteidigung die geplante Maßnahme geboten erscheinen lassen und wichtigere Interessen der Zivilluftfahrt nicht entgegenstehen. Die Frage, ob die geplante Maßnahme zulässig ist, hat der Bundesminister für Landesverteidigung im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu beurteilen.

(3) Die Regelung des Abs. 2 gilt sinngemäß für jede Umgestaltung von ständigen militärischen Einrichtungen auf einem Zivilflugplatz und für jede Änderung ihres Betriebes, durch die der Zivilluftverkehr auf dem Zivilflugplatz beeinträchtigt werden könnte.

(4) Die Rechte des Zivilflugplatzhalters, auf dessen Flugplatz die geplante Maßnahme getroffen werden soll, werden durch die Bestimmungen der Abs. 2 und 3 nicht berührt.

Benützung von Militärflugplätzen für Zwecke der Zivilluftfahrt

§ 62. (1) Der Bundesminister für Landesverteidigung kann auf Antrag die Bewilligung für

1. die Benützung von Militärflugplätzen oder
2. die Errichtung von ständigen Einrichtungen auf Militärflugplätzen

für Zwecke der Zivilluftfahrt erteilen, wenn keine Interessen der Landesverteidigung entgegenstehen.

(2) Bewilligungen gemäß Abs. 1 haben die im Interesse der Landesverteidigung und der Sicherheit der Luftfahrt erforderlichen Bedingungen, Auflagen und Befristungen zu enthalten und sind zu widerrufen, wenn eine der Bewilligungsvoraussetzungen nicht oder nicht mehr gegeben ist oder gegen Auflagen verstoßen worden ist.

(3) Soll im Rahmen der Benützung von Militärflugplätzen für Zwecke der Zivilluftfahrt internationaler Luftverkehr mit den hierfür erforderlichen ständigen Einrichtungen betrieben werden, dann ist vor Erteilung der Bewilligungen gemäß Abs. 1 mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie das Einvernehmen herzustellen. Dasselbe gilt für jede Änderung oder den Widerruf dieser Bewilligungen.

(4) Im Falle der Benützung eines Militärflugplatzes gemäß Abs. 3 sind die §§ 63, 64, 66, 74 bis 75, 80a, 94, 134a, 135 Abs. 2 und 3, 136 Abs. 1, 139a Abs. 2, 142 und 145b anzuwenden, jedoch mit der Maßgabe, dass

1. zur Erteilung der in diesen Bestimmungen normierten Bewilligungen, Untersagungen und Widerrufe der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung zuständig ist und
2. an die Stelle des Zivilflugplatzhalters der Inhaber der Bewilligung gemäß Abs. 1 tritt.

(5) Für eine nicht im Interesse der Landesverteidigung gelegene Benützung von Militärflugplätzen hat der Bundesminister für Landesverteidigung dem Luftfahrzeughalter oder demjenigen, der den Militärflugplatz benützt, Gebühren für die Bereitstellung von Leistungen vorzuschreiben. Dies gilt nicht für den Fall einer Benützung gemäß Abs. 3. Der Bundesminister für Landesverteidigung hat entsprechende Kostensätze durch Verordnung festzulegen.

Diese Regelung scheint uns insofern bemerkenswert, als dass diese einleitend die zivile Mitbenutzung grundsätzlich erlaubt, sofern dieser keine militärische Interessen entgegenstehen.

Analoges ist im Deutschen LuftVG Paragraph 8 Absatz 5 festzustellen, welcher eine liberale zivile Mitbenutzung von militärischen Flugplätzen ermöglicht, sowie die alten Rechte der Anlagen schützt

§ 8

(1) Flughäfen sowie Landeplätze mit beschränktem Bauschutzbereich nach § 17 dürfen nur angelegt, bestehende nur geändert werden, wenn der Plan nach § 10 vorher festgestellt ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Hierbei sind zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Fluglärm die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm zu beachten. Satz 3 ist auf Genehmigungen nach § 6 Abs. 1 und 4 Satz 2 entsprechend anzuwenden. Für das Planfeststellungsverfahren gelten die §§ 72 bis 78 des Verwaltungsverfahrensgesetzes nach Maßgabe dieses Gesetzes.

(2) Für die Plangenehmigung gilt § 9 Absatz 1 entsprechend.

(3) (weggefallen)

(4) Betriebliche Regelungen und die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit von Hochbauten auf dem Flugplatzgelände können Gegenstand der Planfeststellung sein. Änderungen solcherart getroffener betrieblicher Regelungen bedürfen nur einer Regelung entsprechend § 6 Abs. 4 Satz 2.

(5) Für die zivile Nutzung eines aus der militärischen Trägerschaft entlassenen ehemaligen Militärflugplatzes ist eine Änderungsgenehmigung nach § 6 Abs. 4 Satz 2 durch die zuständige Zivilluftfahrtbehörde erforderlich, in der der Träger der zivilen Nutzung anzugeben ist. Die Genehmigungsurkunde muss darüber hinaus die für die entsprechende Flugplatzart vorgeschriebenen Angaben enthalten (§ 42 Abs. 2, § 52 Abs. 2, § 57 Abs. 2 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung). Eine Planfeststellung oder Plangenehmigung findet nicht statt, jedoch muss das Genehmigungsverfahren den Anforderungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung entsprechen, wenn die zivile Nutzung des Flugplatzes mit baulichen Änderungen oder Erweiterungen verbunden ist, für die nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Ein militärischer Bauschutzbereich bleibt bestehen, bis die Genehmigungsbehörde etwas anderes bestimmt. Spätestens mit der Bekanntgabe der Änderungsgenehmigung nach § 6 Abs. 4 Satz 2 gehen alle Rechte und Pflichten von dem militärischen auf den zivilen Träger über.

(6) Die Genehmigung nach § 6 ist nicht Voraussetzung für ein Planfeststellungsverfahren oder ein Plangenehmigungsverfahren.

(7) Absatz 5 Satz 1 bis 3 gilt entsprechend bei der zivilen Nutzung oder Mitbenutzung eines nicht aus der militärischen Trägerschaft entlassenen Militärflugplatzes.

(8) § 7 gilt für das Planfeststellungsverfahren entsprechend. Vorarbeiten zur Baudurchführung sind darüber hinaus auch vor Eintritt der Bestandskraft eines Planfeststellungsbeschlusses oder einer Plangenehmigung zu dulden.

Interessant ist, dass sowohl in Deutschland als auch in Österreich keine Diskriminierungen von zivilen Mitbenutzungen durch Kontingente (10% der militärischen Flugbewegungen) ersichtlich sind, wie dies derzeit in der Schweiz aufgrund einer Weisung sehr einseitig gehandhabt wird.

Nachtrag zu „Die bedeutende Rolle des Militär-Flugplatzes Dübendorf im Kalten Krieg“



Mirage III BS/DS und 2 Mirages III RS (AMIR) auf dem Militärflugplatz Dübendorf

Bewegungsstatistik Dübendorf (LENK)																
	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Mirage	4'170	3'884	3'602	3'838	3'884	3'916	4'046	3'966	3'504	3'478	4'480	4'498	5'246	4'028	3'078	3'578
Tiger	16'934	15'408	13'858	14'350	15'090	15'902	12'890	11'654	12'162	12'460	10'532	10'194	9'670	8'592	7'652	6'266
F/A-18													12	12	1'186	1'564
übrige Kampffjets																
Hunter	8'570	9'308	8'888	8'630	6'410	4'836	4'442	2'010	40	174	14					
Vampire	1'500	1'212	1'174	1'100												
TOTAL Kampffjets	31'174	29'812	27'622	27'918	25'384	24'654	21'378	17'630	15'706	16'112	15'026	14'692	14'928	12'632	11'916	11'408
S/Üeb-Jet (insb. Hawk)				78	610	596	472	334	288	346	408	540	338	364	414	454
TOTAL Propeller	10'790	10'558	10'122	10'724	10'652	9'702	9'606	9'798	9'556	9'386	7'910	6'806	6'644	5'848	6'050	7'280
TOTAL Heli	4'520	4'914	4'856	5'610	5'246	4'646	3'640	4'644	4'900	5'004	4'638	4'646	4'864	4'488	4'950	5'124
Total JU-52 (JU-AIR)																
Total Heli (REGA)																
Total Div (solarimpulse)																
GESAMTTOTAL	46'484	45'284	42'500	44'330	41'892	39'598	35'096	32'406	30'450	30'848	27'982	26'684	26'794	23'332	23'330	24'266

Legende:
Datenquelle bezüglich TOT: Jet Zahlen unklar

Quelle: BAMF/LENK

Im Jahr 1985 wies der Militär-Flugplatz Dübendorf ein Total von 46'484 Flugbewegungen auf, davon 31'174 Kampffjetbewegungen (4170 Mirage, 16934 Tiger, 8570 Hunter, 1500 Vampire).

Hans-Rudolf Schächter, Hans-Jakob Boesch, Kathrin Bartschy, Haini Sommat, Dominik Mattot, Johanna Gerum, Martin Jakob

Fokusstudie NFP 54

Was kostet das Bauwerk Schweiz in Zukunft und wer bezahlt dafür?



v/d/f

FNSNF

SCIENTIFIC NATIONAL FUND
FONDS NATIONAL SUISSE
SWISS NATIONAL SCIENCE FOUNDATION

Zusammenfassung

Im Rahmen des Nationalen Forschungsprogramms 54 «Nachhaltige Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung» wurden in 31 Projekten methodische, wissenschaftliche und technische Grundlagen erarbeitet, die es erlauben, die Grundsätze der Nachhaltigkeit in die Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung einfliessen zu lassen. Ergänzend wurde pom+ Consulting AG mit einer Fokusstudie betraut, deren Ziel es war, eine möglichst vollständige Gesamtsicht über den Infrastrukturbestand in der Schweiz zu erarbeiten und dessen Menge, Wiederbeschaffungswert, Erhaltungs- und Erweiterungsbedarf näherungsweise zu bestimmen.

Im Rahmen der Studie wurde auf die technischen Infrastrukturen fokussiert, da die Frage nach den für diese Infrastrukturen zukünftig aufzuwendenden Mitteln (Erhaltungsbedarf) in den letzten Jahren immer stärker in den Vordergrund gerückt ist. Grund hierfür ist der in den letzten Jahrzehnten erfolgte und immer noch andauernde Ausbau der technischen Infrastruktursysteme sowie die immer weiter steigende Abhängigkeit von deren Existenz und zuverlässiger Funktionsweise. Die nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht über die berücksichtigten Infrastrukturtypen.

Die Daten zu den einzelnen Infrastrukturtypen stützen sich auf bestehende Berichte, Statistiken und Expertenaussagen. Die Befragung der Experten erfolgte telefonisch und per E-Mail ohne spezifische Leitfäden.¹

Der Wiederbeschaffungswert entspricht den Kosten, die bei einer Neuerstellung der Anlage, ohne Berücksichtigung des technischen Fortschritts, heute anfallen würden. Der Wiederbeschaffungswert der technischen Infrastrukturen in der Schweiz beläuft sich auf ca. 811–845 Mrd. CHF. Der tatsächliche Wiederbeschaffungswert liegt höher, da bei einer Reihe von Infrastrukturtypen nur partiell Daten zur Verfügung stehen.² Abb. 1 zeigt die Anteile der einzelnen Infrastrukturgruppen am totalen Wiederbeschaffungswert.

Da in vielen Fällen wenige bis keine Angaben zu den jährlichen Erhaltungskosten vorhanden sind, wurde mehrheitlich vereinfachend auf den jährlichen Wertverlust der Anlagen infolge Alterung und Abnutzung zurückgegriffen (Erhaltungsbedarf pro Jahr). Nicht berücksichtigt wurde der Erhaltungsbedarf der bis 2030 neu zu erstellenden Infrastrukturen. Der ausgewiesene Erhaltungsbedarf von 17–20 Mrd.

Tabelle Technische Infrastrukturen				
Versorgung	Entsorgung	Verkehr	Kommunikation	Schutzbauten
Stromversorgung	Siedungswärmeversorgung	Straßen		Naturgefahren
Wärmeversorgung	Abfallentsorgung	Schiene		Lärmschutz
Gasversorgung		Bergbahnen		Bildschutz
Trinkwasserversorgung		Nahverkehr		Erdbebensichere Bauten
		Alltags- und Freizeitwege Rheinflößen		

¹ Ein detailliertes Verzeichnis der Gesprächspartner und Auskunftspersonen findet sich im Anhang.

² So erklären beispielsweise Werte zum WBW der Fernwärmeleitungsnetze, zu den für die Fernwärmegewinnung notwendigen Anlagen stehen jedoch keine Angaben zur Verfügung.



14. Dezember 2010

Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation

Referenz/Aktenzeichen: J455-0118

Diese Weisung tritt per sofort in Kraft.

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'D' followed by a horizontal line and a small flourish.

Doris Leuthard
Bundespräsidentin

Inhaltsverzeichnis

1	EINLEITUNG UND ALLGEMEINER RAHMEN	5
1.1	DIE AGGLOMERATIONSPOLITIK DES BUNDES.....	5
1.2	DIE MITFINANZIERUNG DER VERKEHRSINFRASTRUKTUREN DES AGGLOMERATIONSVERKEHRS.....	6
1.3	RECHTLICHER RAHMEN	8
1.4	ZWECK DIESES DOKUMENTS	10
1.5	BEGRIFFSERKLÄRUNGEN	11
2	VERFAHREN UND FRISTEN	12
2.1	GRUNDSÄTZLICHES	12
2.2	ETAPPEN UND FRISTEN DES PROGRAMMS AGGLOMERATIONSVERKEHR	14
2.3	ETAPPEN UND FRISTEN FÜR DIE AGGLOMERATIONSPROGRAMME	15
2.4	BEZIEHUNG ZWISCHEN DEN AGGLOMERATIONSPROGRAMMEN UND DEM PROGRAMM AGGLOMERATIONSVERKEHR	17
3	DAS AGGLOMERATIONSPROGRAMM: MINDESTINHALT UND WIRKSAMKEIT	18
3.1	ZIELSETZUNGEN DES AGGLOMERATIONSPROGRAMMS.....	18
3.2	ABGRENZUNG UND PERIMETER	19
3.3	AUSARBEITUNG DER AGGLOMERATIONSPROGRAMME.....	20
3.4	GRUNDANFORDERUNGEN	22
3.5	WIRKSAMKEITSKRITERIEN.....	34
3.6	DIE MASSNAHMEN DES AGGLOMERATIONSPROGRAMMS.....	41
4	BEURTEILUNG DER AGGLOMERATIONSPROGRAMME UND IHRER MASSNAHMEN.....	46
4.1	GRUNDPRINZIPIEN.....	46
4.2	DAS PRÜFVERFAHREN IM DETAIL	47
4.3	PRÜFUNG GRUNDANFORDERUNGEN.....	48
4.4	BEURTEILUNG DER EINZELMASSNAHMEN.....	49
4.5	DIE GESAMTBEURTEILUNG DES AGGLOMERATIONSPROGRAMMS.....	56
5	GRUNDSÄTZE UND ANFORDERUNGEN BETREFFEND DIE UMSETZUNG	61
5.1	GRUNDSÄTZLICHES	61
5.2	ZEITPLAN MASSNAHMEN UND VORPROJEKTE.....	62
5.3	LEISTUNGSVEREINBARUNG	65
5.4	FINANZIERUNGSVEREINBARUNG	66
5.5	ANFORDERUNGEN IN SACHEN KANTONALE RICHTPLANUNG	67
6	FORMELLE ASPEKTE	69
6.1	SCHLUSSBERICHTSFORM DES AGGLOMERATIONSPROGRAMMS.....	69
6.2	EINZELMASSNAHMEN.....	69
6.3	UMSETZUNGSBERICHT.....	71
7	ANHÄNGE	73
7.1	ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	73
7.2	GLOSSAR.....	74
7.3	ERSCHLIESSUNGSGÜTEKLASSEN ÖFFENTLICHER VERKEHR	76

Vorbemerkung :

Der Umsetzungsprozess der Agglomerationsprogramme der 1. Generation und die Beurteilung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation durch den Bund sind von Rahmenbedingungen abhängig, welche sich vor der Überarbeitung der vorliegenden Weisung verändern können. Die wichtigste dieser Rahmenbedingungen betrifft die Liquidität des Infrastrukturfonds.

Die Beurteilung der 2. Generation der Agglomerationsprogramme sowie die Anforderungen an die Umsetzung der 1. Generation werden gegebenenfalls die Entwicklung dieser Rahmenbedingungen berücksichtigen.

1 Einleitung und allgemeiner Rahmen

1.1 Die Agglomerationspolitik des Bundes

In den Agglomerationen fand in den vergangenen Jahrzehnten ein starkes Wachstum statt, das teilweise mit einer unkontrollierten Siedlungsentwicklung einherging. Das Siedlungswachstum fand oft in Gebieten statt, wo die öV-Erschliessung schwierig oder gar unmöglich ist. Ausserdem wurde der Langsamverkehr, ausser vielleicht in den Kernstädten, allzu oft vernachlässigt. Diese Entwicklung führte zu einer steigenden Sättigung der Strassen- und Eisenbahnnetze. In den letzten Jahren wurde es immer offensichtlicher, dass die Städte und städtischen Gebiete die mit dieser Entwicklung verbundenen Herausforderungen nicht mehr im Alleingang angehen können.

Diese Erkenntnis gab zur Lancierung der Agglomerationspolitik des Bundes Anlass. Die Grundlagen, Grundsätze und Zielsetzungen dieser Politik sind unter anderem im Bericht des Bundesrats vom 19. Dezember 2001 festgelegt. Dieser Bericht stellt fest:

Sowohl den kleinen als auch den grossen städtischen Gebieten der Schweiz kommt als Motoren des Wirtschaftslebens des Landes und als Lebensraum für fast zwei Drittel der Bevölkerung eine besondere Bedeutung zu. Diesen Gebieten stellen sich jedoch trotz ihrer Dynamik eine Reihe spezifischer Herausforderungen (fortschreitende Urbanisierung, wachsende Polarisierung, Suburbanisierung, institutionelle Herausforderungen), die negative Auswirkungen auf die nachhaltige Entwicklung der Schweiz haben können.

Für den Vollzug von Artikel 50 der Bundesverfassung sowie für die Umsetzung der Ziele der Grundzüge der Raumordnung Schweiz und der neuen Regionalpolitik von 1996 ist ein Engagement des Bundes zugunsten des gesamten urbanen Raums geplant. Dieses ist jedoch nur als Ergänzung zum notwendigen und prioritären Einsatz der Kantone und Gemeinden gedacht.

Einer der Bereiche, wo die Agglomerationspolitik des Bundes zum Tragen kommt, ist der Agglomerationsverkehr.

1.2 Die Mitfinanzierung der Verkehrsinfrastrukturen des Agglomerationsverkehrs

Der Bericht des Bundesrats über die Agglomerationspolitik nannte für den Verkehrsbereich die Verstärkung des finanziellen Engagements des Bundes in den Agglomerationen als eine der prioritären Massnahmen. Dieses Engagement ist dabei an die Bedingung einer koordinierten Herangehensweise von Verkehr und Siedlung innerhalb der Agglomeration zu knüpfen.

Die Grundlage für ein Engagement des Bundes im Agglomerationsverkehr wurde durch die Volksabstimmung von 2004 über die Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) geschaffen.

Der Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (nachstehend: Infrastrukturfonds) stellt das Finanzinstrument dar, mit dem der Bund die Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationen mitfinanziert. Dieser Fonds basiert auf einer Reorganisation der Spezialfinanzierung Strassenverkehr. Er wird mit einem Teil der zweckgebundenen Erträge der Mineralölsteuer und Autobahnvignette sowie den Reserven der Spezialfinanzierung Strassenverkehr gespeist. Der Fonds findet seine gesetzliche Verankerung im Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (Infrastrukturgesetz, IFG) vom 6. Oktober 2006¹. Die Mittel dienen in erster Linie der effizienten und umweltverträglichen Bewältigung der für eine leistungsfähige Gesellschaft und Wirtschaft erforderlichen Mobilität (Art. 4 IFG).

Bei der Ausarbeitung des Infrastrukturgesetzes wurde festgehalten, dass die Mittelzuteilung nach Massgabe der Wirksamkeit der geplanten Infrastrukturen erfolgen solle und nicht gleichmässig über das ganze Land. Dies setzt die Ausarbeitung eines Agglomerationsprogramms in den Bereichen Siedlung und Verkehr voraus, das den Einsatz der verschiedenen Verkehrsmittel optimiert und auf die Ziele und Massnahmen der Raumplanung abstimmt. Die Wirksamkeit des Agglomerationsprogramms bestimmt den Beitragssatz des Bundes, wobei hierfür auch die nicht infrastrukturellen Massnahmen in den Bereichen Siedlung und Verkehr entscheidend sind. Die Auswirkungen der Massnahmen des Agglomerationsprogramms auf die Umwelt und Landschaft werden ebenfalls berücksichtigt.

Der Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen wird ab 2008 während 20 Jahren 20,8 Milliarden Franken (Preisstand 2005, exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung) für folgende vier Bereiche bereitstellen:

- Fertigstellung Nationalstrassennetz: 8,5 Milliarden
- Engpassbeseitigung beim bestehenden Nationalstrassennetz: 5,5 Milliarden
- Infrastrukturen für den öffentlichen und privaten Agglomerationsverkehr: 6 Milliarden, davon 2,56 Milliarden für dringende Projekte und 3,44 Milliarden für Agglomerationsprogramme
- Substanzerhaltung der Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen: 0,8 Milliarden

Diese Beträge sind im *Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds*² festgelegt.

Bei Inkrafttreten des Gesetzes wurde ein erster Kredit in Höhe von 2,56 Milliarden CHF für den Agglomerationsverkehr freigegeben. Dieser dient der Mitfinanzierung von dringenden Projekten des Agglomerationsverkehrs. Es verbleiben somit 3,44 Milliarden CHF für die Mitfinanzierung von Agglomerationsprogrammen. In seiner Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das „Programm Agglomerationsverkehr“ vom 11.11.2009 schlägt der Bundesrat die

¹ SR 725.13

² BB 2007 8553

Freigabe von Mitteln im Umfang von 1.51 Mia CHF vor. Vorbehaltlich der Annahme dieses Vorschlags durch das Parlament beläuft sich der für die künftigen Generationen von Agglomerationsprogrammen im Rahmen des Infrastrukturfonds verbleibende Betrag auf 1.93 Mia CHF. Im Beurteilungsprozess der Agglomerationsprogramme der 2. Generation wird die Verfügbarkeit von Mitteln für die folgenden Perioden des Infrastrukturfonds (ab 2019) ebenfalls sicherzustellen sein.

1.3 Rechtlicher Rahmen

Die Rechtsgrundlagen des Bundes für Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationen bilden Art. 86 Abs. 3 lit. b^{bis} der Bundesverfassung (BV) sowie das IFG, die Änderungen des Gesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG)³ und dessen Verordnung (MinVV)⁴, welche im Gefolge der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen am 1. Januar 2008 in Kraft getreten sind.

Die allgemeinen Grundsätze für die Verwendung der Mittel des Infrastrukturfonds sind in Art. 4 IFG definiert. Abs. 2 besagt, dass der Einsatz der Mittel auf einer Gesamtkonzeption basiert, welche:

- alle Verkehrsträger und –mittel mit ihren Vor- und Nachteilen einbezieht;
- wirksame Alternativen gegenüber neuen Infrastrukturen vorzieht;
- die langfristige Finanzierbarkeit und die Finanzlage der öffentlichen Hand berücksichtigt;
- die Koordination mit der Siedlungsentwicklung und den Schutz der Umwelt beachtet;
- eine angemessene Berücksichtigung der Landesteile anstrebt.

Art. 7 IFG enthält spezifische Vorschriften betreffend Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs. Dieser besagt, dass:

- Beiträge zugunsten von Infrastrukturen des Strassen-, Schienen- und Langsamverkehrs in einer Stadt oder Agglomeration geleistet werden, soweit sie zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs führen (Art. 7, Abs. 5 IFG).
- Investitionen in Eisenbahninfrastrukturen für den Agglomerationsverkehr erfolgen grundsätzlich über die Finanzierungsinstrumente nach der Eisenbahngesetzgebung. Beiträge nach diesem Gesetz sind jedoch zulässig, wenn sie zu einem Mehrwert für eine Stadt oder Agglomeration führen und die Strasse unmittelbar entlasten (Art. 7, Abs. 6 IFG).
- Wenn durch den Einsatz von bestimmtem Rollmaterial erhebliche Kosteneinsparungen bei der Infrastruktur ermöglicht werden, können die Beiträge auch zur Deckung der zusätzlichen Rollmaterialkosten verwendet werden (Art. 7, Abs. 7 IFG).

Im Übrigen richtet sich die Unterstützung des Agglomerationsverkehrs nach Art. 17a-17d des MinVG (Art. 7 Abs. 2 IFG), die insbesondere Folgendes stipulieren:

- Es können nur Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen, nicht aber an den Betrieb geleistet werden.
- Die Beiträge werden an die Kantone zuhanden der Trägerschaften ausgerichtet.
- Der Bundesrat bezeichnet die beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen. Die beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen sind in der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVV)⁵ aufgeführt.
- Die Beiträge bemessen sich nach der Gesamtwirkung der Agglomerationsprogramme. Sie betragen höchstens 50 Prozent der anrechenbaren Kosten. Den Vorrang haben Agglomerationsprogramme, die zur Lösung der grössten Verkehrs- und Umweltprobleme beitragen (Art. 17d Abs. 1 und 3 MinVG).
- Beiträge können ausgerichtet werden, wenn die Trägerschaften in einem Agglomerationsprogramm nachweisen, dass (Art. 17c MinVG):
 - die geplanten Projekte in eine Gesamtverkehrsplanung eingebunden und mit den übergeordneten Verkehrsnetzen und der Siedlungsentwicklung gemäss kantonalen Richtplänen abgestimmt sind;

³ SR 725.116.2

⁴ RS 725.116.21

⁵ SR 725.116.21 ; AS 2007 5987

- die geplanten Projekte mit den kantonalen Richtplänen übereinstimmen;
 - die Restfinanzierung der Investitionen für die geplanten Projekte sichergestellt ist und die Tragbarkeit der Folgekosten aus Unterhalt und Betrieb nachgewiesen wird;
 - die Investitionen für die geplanten Projekte eine günstige Gesamtwirkung aufweisen.
- Die Gesamtwirkung ist das Verhältnis zwischen dem finanziellen Aufwand und den folgenden Wirkungszielen (Art. 17d MinVG):
- bessere Qualität des Verkehrssystems;
 - mehr Siedlungsentwicklung nach innen;
 - weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch;
 - mehr Verkehrssicherheit.

Diese Bestimmungen werden durch die Artikel 19 bis 25 der MinVV ergänzt, welche insbesondere die anrechenbaren Kosten, Höhe der Beteiligung, Trägerschaft und die Leistungsvereinbarung präzisieren.

1.4 Zweck dieses Dokuments

Der Agglomerationsverkehr und die Ausarbeitung der Agglomerationsprogramme liegen in der Verantwortung der Kantone und der Gemeinden. Sie sind allein zuständig für die Erarbeitung der Agglomerationsprogramme, die Priorisierung der Massnahmen oder Massnahmenpakete⁶ sowie deren Umsetzung. Der Bund prüft und beurteilt die von den Kantonen, Gemeinden und/oder Trägerschaften erarbeiteten Agglomerationsprogramme und unterstützt subsidiär deren Infrastrukturmassnahmen mit Beiträgen.

Die vorliegende Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der zweiten Generation (nachstehend Weisung 2010) richtet sich an die Trägerschaften als Verantwortliche für die Ausarbeitung der Agglomerationsprogramme der zweiten Generation und für die Umsetzung der Massnahmen sowie den Bund als Beurteiler der Agglomerationsprogramme der zweiten Generation und Mitfinanzierer.

Bei der Prüfung der Agglomerationsprogramme der 1. Generation wurden grosse Unterschiede in der Methodik und Qualität der Agglomerationsprogramme festgestellt. Die Weisung soll dazu beitragen, dass alle beteiligten Akteure ihrer Arbeit dasselbe Verfahren zu Grunde legen und die Koordination gewährleistet und vereinfacht wird. Zudem soll sie dem Bund helfen, die Agglomerationsprogramme nach einer nachvollziehbaren Methodik zu beurteilen, die eine über alle Agglomerationsprogramme vergleichbare Bewertung ermöglicht und gleichzeitig so weit als möglich den Besonderheiten jeder Agglomeration Rechnung trägt. Der technisch und detailliert abgefasste Text richtet sich an ein Fachpublikum.

Die Weisung 2010 ersetzt eine Reihe von anderen Dokumenten, die das UVEK zu den Agglomerationsprogrammen herausgegeben hat, namentlich das Anwendungshandbuch (ARE, 2004), die Weisung von 2007 und der Erläuterungsbericht über die 2008 durchgeführte Prüfung der Agglomerationsprogramme.

Grundsätzlich hat sich die Methodik bewährt, die für die Beurteilung der Agglomerationsprogramme der 1. Generation angewendet wurde. Sie wurde sowohl fachlich als auch politisch breit akzeptiert. Es besteht deshalb kein Anlass, diese Methodik grundlegend zu ändern. Mit der vorliegenden Weisung wird die bisherige Methodik aufgrund der Erfahrungen weiter präzisiert. Sie gibt im Wesentlichen die Methodik wieder, wie sie während des Prüfprozesses der Agglomerationsprogramme der 1. Generation in Ausführung der Weisung von 2007 entwickelt wurde.

Die Weisung enthält eine wesentliche Neuerung, die gegenüber den bisherigen Anforderungen hinzukommt: Es wird die Erarbeitung eines Zukunftsbilds verlangt. Dieses bildet die Basis für die daraus zu entwickelnden Strategien und Massnahmen. Zudem wird grossen Wert gelegt auf die logische Nachvollziehbarkeit des Agglomerationsprogramms: Die vorgeschlagenen Massnahmen müssen aus der Analyse, dem Zukunftsbild und den Strategien nachvollziehbar abgeleitet werden (roter Faden). Diese Anforderung dient drei Zwecken: Sie unterstützt eine konsequente und nachvollziehbare Priorisierung der Massnahmen. Das Agglomerationsprogramm wird besser kommunizierbar. Sie trägt schliesslich zu einem effizienten Prüfprozess bei.

Abschliessend ist zu beachten, dass die vorliegende Weisung lediglich die formellen Grundlagen für die Erarbeitung des Programms „Agglomerationsverkehr“ bereitstellt und den politischen Prozess nicht zu ersetzen vermag. Über die Mittelzuteilung entscheidet das eidgenössische Parlament.

Die vorliegende Weisung wird insbesondere nach der Beurteilung der 2. Generation der Agglomerationsprogramme gegebenenfalls an die Entwicklung der Rahmenbedingungen angepasst.

⁶ Siehe Kapitel 3.6.4 zur Bildung von Massnahmenpaketen. Um die Lesbarkeit des Dokuments nicht zu erschweren, ist in der Folge nicht systematisch von „Massnahmen oder Massnahmenpaketen“ die Rede.

1.5 Begriffserklärungen

1.5.1 Das Agglomerationsprogramm

Das Agglomerationsprogramm ist ein Planungs- und Führungsinstrument, das den Agglomerationen erlaubt, ihre vielfältigen Herausforderungen koordiniert, effizient und wirksam anzugehen und sich entsprechend den Grundsätzen der Nachhaltigkeit zu entwickeln.

Heute arbeiten die Akteure einer Agglomeration häufig nur in einzelnen Sektoralpolitiken zusammen. Art und Umfang der Zusammenarbeit ist mehr oder weniger ein Zufallsprodukt. Eine übergeordnete Koordination der einzelnen Sektoralpolitiken findet meist nicht statt. Eine solche Herangehensweise erlaubt nicht die effizientesten Lösungen zu den Problemen zu finden. Zudem können die Agglomerationen ihre Potenziale nicht vollständig ausschöpfen. Beides ist aber unabdingbar, wenn die Agglomerationen ihre Konkurrenzfähigkeit und ihre Lebensqualität erhalten und steigern wollen.

Das Agglomerationsprogramm soll den Agglomerationen helfen, nicht mehr sektoriell und innerhalb der Gemeindegrenzen, sondern aus einer Gesamtsicht heraus und grenzüberschreitend zu agieren. Ziel ist die Gewährleistung einer koordinierten Entwicklung der Agglomeration durch eine verstärkte horizontale und vertikale Zusammenarbeit. Das Agglomerationsprogramm erlaubt den Agglomerationen, Prioritäten zu setzen und ihre Mittel effizient und wirksam einzusetzen.

Das Agglomerationsprogramm steht allen Politikbereichen offen, für die eine koordinierte und grenzüberschreitende Herangehensweise erforderlich ist. Hingegen knüpft der Bund seine Mitfinanzierung der Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs an inhaltliche Mindestanforderungen hinsichtlich der Koordination zwischen den Bereichen Siedlung und Verkehr. Man spricht in diesem Fall von einem „Agglomerationsprogramm – Teil Verkehr und Siedlung“.

Beim vorliegenden Dokument geht es nur um den Teil Verkehr und Siedlung des Agglomerationsprogramms. Der Einfachheit halber wird in der Folge der Begriff „Agglomerationsprogramm“ für den Teil Verkehr und Siedlung des Agglomerationsprogramms verwendet.

1.5.2 Der Begriff „zweite Generation“

Bis Ende 2007 wurden beim Bund 30 Agglomerationsprogramme im Hinblick auf eine Mitfinanzierung in der Freigabe der Mittel ab 2011 eingereicht. Sie werden als „Agglomerationsprogramme der ersten Generation“ bezeichnet. 2008 prüfte der Bund diese Programme und veröffentlichte die entsprechenden Prüfberichte.

Zur Berücksichtigung im Rahmen der Freigabe der Mittel ab 2015 werden die bereits im Jahr 2007 eingereichten Agglomerationsprogramme überarbeitet, während sich andere Programme noch in der Erstausrbeitung befinden. Diese beiden Kategorien von Agglomerationsprogrammen bilden zusammen die zweite Generation der Agglomerationsprogramme. Dementsprechend spricht man einerseits von den **überarbeiteten Agglomerationsprogrammen der zweiten Generation**, andererseits von den **neuen Agglomerationsprogrammen der zweiten Generation**.

Die überarbeiteten Agglomerationsprogramme können in aller Regel auf dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation aufbauen. Bei vielen Agglomerationsprogrammen fehlte der strategische Rahmen für die vorgeschlagenen Massnahmen und der rote Faden, der die Nachvollziehbarkeit gewährleistet. Die Überarbeitung muss in jedem Fall diese Lücke schliessen. Darüber hinaus geben die Prüfberichte des ARE Hinweise zum Verbesserungsbedarf.

1.5.3 Trägerschaft des Agglomerationsprogramms

Unter der Trägerschaft des Agglomerationsprogramms wird der primäre Ansprechpartner und Verantwortliche gegenüber dem Bund verstanden. Es kann sich dabei um einen Kanton oder um eine interkommunale, interkantonale oder internationale Zusammenarbeitsstruktur handeln.

2 Verfahren und Fristen

2.1 Grundsätzliches

Die Ausarbeitung, Umsetzung und Überarbeitung der Agglomerationsprogramme fällt in den Kompetenzbereich der Gebietskörperschaften (Kantone, Gemeinden, ausländische Partner) und der interkommunalen, interkantonalen oder internationalen Zusammenarbeitsstruktur. Nach seiner Fertigstellung bzw. Überarbeitung wird das Agglomerationsprogramm durch die Trägerschaft dem Bund zur Prüfung eingereicht.

Der Bund prüft, ob alle Grundanforderungen erfüllt sind. Nur ein Agglomerationsprogramm mit erfüllten **Grundanforderungen** (vgl. Kap. 3.4) kann Bundesbeiträge erhalten.

Da die finanziellen Mittel beschränkt sind und im Interesse einer maximalen Wirksamkeit, wird erwartet, dass die Trägerschaften eine Priorisierung ihrer im Agglomerationsprogramm enthaltenen Massnahmen vornehmen. Der Bund wird die **Priorisierung** überprüfen und über sämtliche Massnahmen der Agglomerationsprogramme seinerseits eine Priorisierung der Massnahmen vornehmen. Die Überprüfung der Prioritäten erfolgt aufgrund einer Kosten/Nutzen-Betrachtung und stützt sich auf die im MinVG definierten **Wirksamkeitskriterien** ab (vgl. Kap. 3.5).

Für die Festlegung des Beitragsatzes an die priorisierten Massnahmen beurteilt der Bund die Wirksamkeit des gesamten Agglomerationsprogramms aufgrund derselben Wirksamkeitskriterien und wie auf der Massnahmenebene in einer Gegenüberstellung von Nutzen und Kosten.

Die Resultate aus der Prüfung stellen für den Bund die Basis für die Erstellung bzw. Aktualisierung des **Programms Agglomerationsverkehr** dar. Mit der Zustimmung des eidgenössischen Parlaments zu diesem Programm werden die finanziellen Mittel freigegeben.

Nach Annahme des Programms durch das Parlament schliesst der Bund mit jedem Kanton (bzw. der Kanton zusammen mit der Zusammenarbeitsstruktur, siehe Kap. 3.4.2) eine **Leistungsvereinbarung** ab. Diese definiert insbesondere die durch die Agglomeration umzusetzenden Infrastruktur- und Nicht-Infrastruktur-Massnahmen, die durch den Bund mitfinanzierten Massnahmen, den Beitragssatz des Bundes sowie die Pflichten der Parteien in Zusammenhang mit der Umsetzung der Vereinbarung.

Ist eine Massnahme bau- und finanzreif wird eine **Finanzierungsvereinbarung** zwischen der Agglomeration (grundsätzlich der Kanton) und dem Bund (zuständiges Amt) abgeschlossen, welche die relevanten Umsetzungsfragen im Detail regelt (siehe Kapitel 5.4).

Alle vier Jahre werden das Programm Agglomerationsverkehr und die Leistungsvereinbarungen auf der Grundlage einer Neubeurteilung der Agglomerationsprogramme aktualisiert. Das obige Verfahren wird auch auf die überarbeiteten Agglomerationsprogramme angewendet.

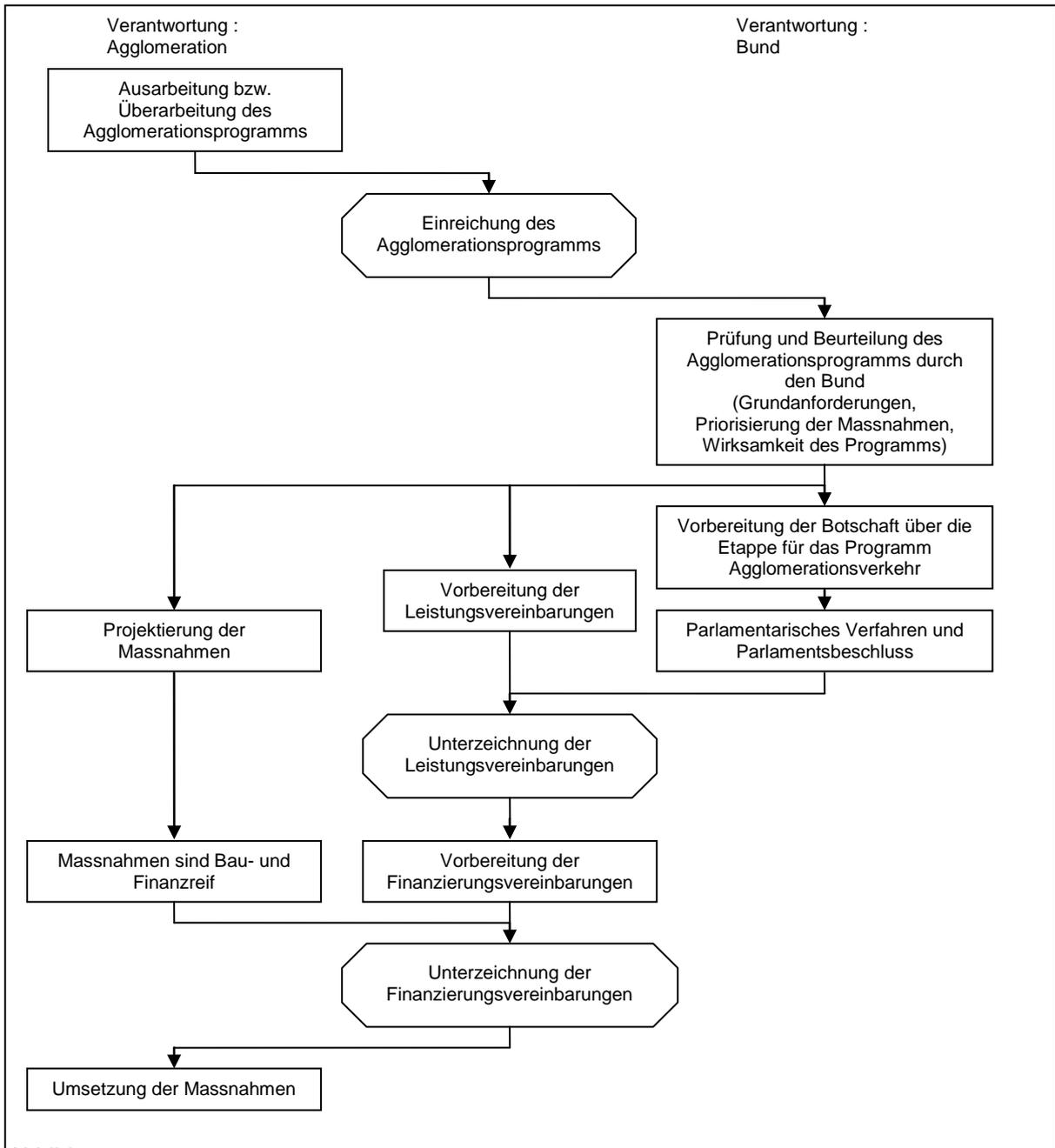


Abbildung 1

Es werden zwei Instrumente/Verfahren auf unterschiedlichen Staatsebenen unterschieden:

- **Programm Agglomerationsverkehr**
 Es ist auf Bundesebene angesiedelt und erlaubt die Aufteilung der Mittel des Infrastrukturfonds auf die verschiedenen Agglomerationsprogramme.
- **Agglomerationsprogramm**
 Es ist auf Ebene der Agglomeration (Gemeinden, Regionen, Kantone) angesiedelt, wo politisch und fachlich das Zukunftsbild der Agglomerationsentwicklung definiert sowie die entsprechenden Strategien und Massnahmen ausgearbeitet werden.

2.2 Etappen und Fristen des Programms Agglomerationsverkehr

2.2.1 Dringende Projekte

Zeitgleich mit dem Beschluss zum Gesamtumfang des Infrastrukturfonds gab das Eidgenössische Parlament die Mittel für die dringlichen Projekte frei (siehe Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds vom 4. Oktober 2006). Alle diese Projekte profitierten von einer Mitfinanzierung des Bundes in Höhe von 50%.

2.2.2 Programm „Agglomerationsverkehr“

Die Mittelfreigabe für die Verkehrsinfrastrukturen setzt die Zustimmung der eidgenössischen Räte zum Programm Agglomerationsverkehr voraus.

Wie vom IFG vorgesehen, hat der Bundesrat der Bundesversammlung Ende 2009 die erste Version des Programms zur Mitfinanzierung von Agglomerationsprogrammen unterbreitet. Gemäss IFG muss der Bundesrat überdies der Bundesversammlung alle vier Jahre über den Stand der Realisierung des Programms berichten und die Freigabe der Mittel für die nächste Periode beantragen. Die Freigabe der Mittel für den Agglomerationsverkehr erfolgt somit in Vierjahresperioden.

Für jede Freigabe der Mittel legt der Bundesrat dem Parlament eine aktualisierte Version des Programms Agglomerationsverkehr vor. Das Programm enthält eine Liste der bereits mitfinanzierten Infrastrukturen, eine Liste der Infrastrukturen, für welche die Mittelfreigabe für die anstehende Vierjahresperiode beantragt wird, sowie schliesslich eine Liste der Massnahmen, für welche die Mittelfreigabe für die folgende Vierjahresperiode vorgesehen ist, gleichzeitig aber von den Agglomerationen noch weiterentwickelt und/oder optimiert werden müssen.

Die erste Freigabe der Mittel des Programms „Agglomerationsverkehr“ betrifft den Zeitraum ab 2011. Die zweite Freigabe der Mittel betrifft die Periode ab 2015.

Bis zur Auflösung des Fonds (gemäss IFG wird der Fonds nach 20 Jahren aufgelöst) hat das eidgenössische Parlament alle vier Jahre eine neue Freigabe der Mittel zu beschliessen.

2.2.3 Ablauf

Der Verfahrensablauf des Programms Agglomerationsverkehr lässt sich wie folgt darstellen:

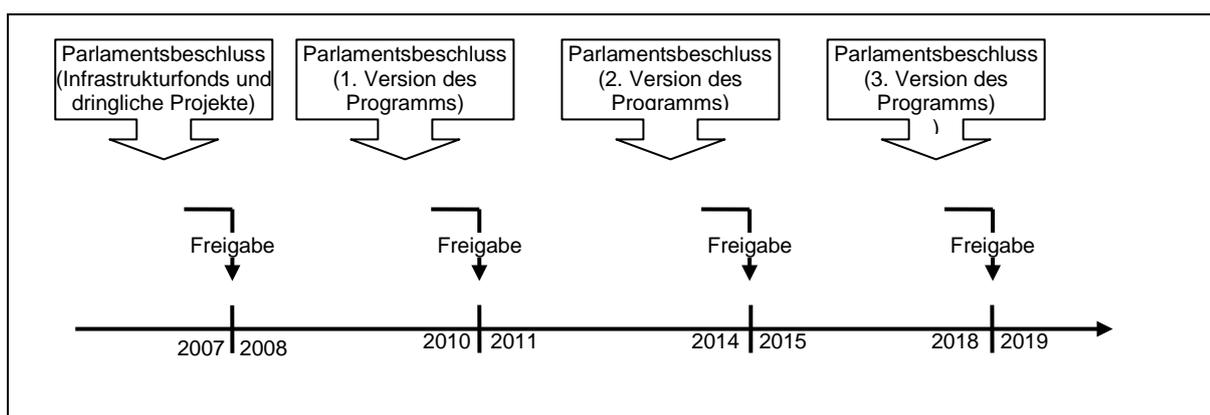


Abbildung 2

2.3 Etappen und Fristen für die Agglomerationsprogramme

Die Agglomerationsprogramme werden durch die Gebietskörperschaften und die Zusammenarbeitsstruktur ausgearbeitet. Die Fristen für ihre Aus- oder Überarbeitung richten sich nach dem Vierjahresrhythmus des Programms Agglomerationsverkehr.

2.3.1 Erste Generation der Agglomerationsprogramme

Die erste Generation der Agglomerationsprogramme wurde im Hinblick auf eine Mitfinanzierung im Rahmen der Freigabe der Mittel ab 2011 des „Programms Agglomerationsverkehr“ ausgearbeitet. Die entsprechenden Programme wurden dem Bund bis Ende 2007 eingereicht.

Die Agglomerationsprogramme der ersten Generation wurden im Verlauf des Jahres 2008 durch den Bund geprüft. Im Anschluss an die Ausarbeitung des Programms Agglomerationsverkehr werden 2010 die Leistungsvereinbarungen vorbereitet und – nach erfolgter Mittelfreigabe durch das Parlament – unterzeichnet werden.

Die Umsetzungsphase für die Agglomerationsprogramme der ersten Generation wird im Kapitel 5 erläutert.

2.3.2 Zweite Generation der Agglomerationsprogramme

Die zweite Generation der Agglomerationsprogramme bezweckt die Berücksichtigung von Massnahmen im Rahmen der Freigabe der Mittel ab 2015 des „Programms Agglomerationsverkehr“. Es lassen sich zwei Kategorien von Agglomerationsprogrammen unterscheiden:

- Die überarbeiteten Agglomerationsprogramme: Diese haben an der ersten Version des Programms Agglomerationsverkehr teilgenommen und werden von der Trägerschaft überarbeitet, um ihre Wirksamkeit zu verbessern und den veränderten Rahmenbedingungen, den Auswirkungen der Massnahmen der ersten Generation oder anderen Entwicklungen Rechnung zu tragen. Sie werden erneut geprüft werden.
- Die neuen Agglomerationsprogramme: Sie haben nicht an der ersten Version des Programms Agglomerationsverkehr teilgenommen und bilden Gegenstand einer Erstbeurteilung durch den Bund.

Die Einreichungsfrist für die überarbeiteten Agglomerationsprogramme ist auf den **30. Juni 2012** festgesetzt.

Die Einreichungsfrist für die neuen Agglomerationsprogramme ist der **31. Dezember 2011**.

Ausnahmen

Die Agglomerationsprogramme von Fribourg, Langenthal, Stans und Wil stellen Ausnahmen dar, insofern sie bereits 2007 eingereicht wurden, jedoch aufgrund ihrer ungenügenden Wirkung oder wegen Nicht-Erfüllung der Grundanforderungen nicht für die Freigabe ab 2011 vorgeschlagen wurden. Sie werden deshalb als neue Programme betrachtet und müssen dem Bund bis spätestens 31. Dezember 2011 eingereicht werden.

Zwischenschritte vor Einreichung der Agglomerationsprogramme

Die überarbeiteten Agglomerationsprogramme bilden **nicht Gegenstand einer Zwischenbeurteilung** durch den Bund. Hingegen werden in der Anfangsphase der Überarbeitung Gespräche zur Standortbestimmung zwischen dem ARE und den Trägerschaften vorgesehen, damit die Überarbeitung der Agglomerationsprogramme zielgerichtet durchgeführt werden können. Diese Gespräche werden auf technischer Stufe abgehalten.

Die neuen Agglomerationsprogramme sind Gegenstand einer Zwischenbeurteilung durch den Bund. Die Entwürfe der Agglomerationsprogramme müssen spätestens bis im **Herbst 2010** beim ARE zur Zwischenbeurteilung eingereicht werden.

2.3.3 Ablauf

Die Etappen und Fristen für die Ausarbeitung und Beurteilung der Agglomerationsprogramme sind in der nachstehenden Abbildung dargestellt.

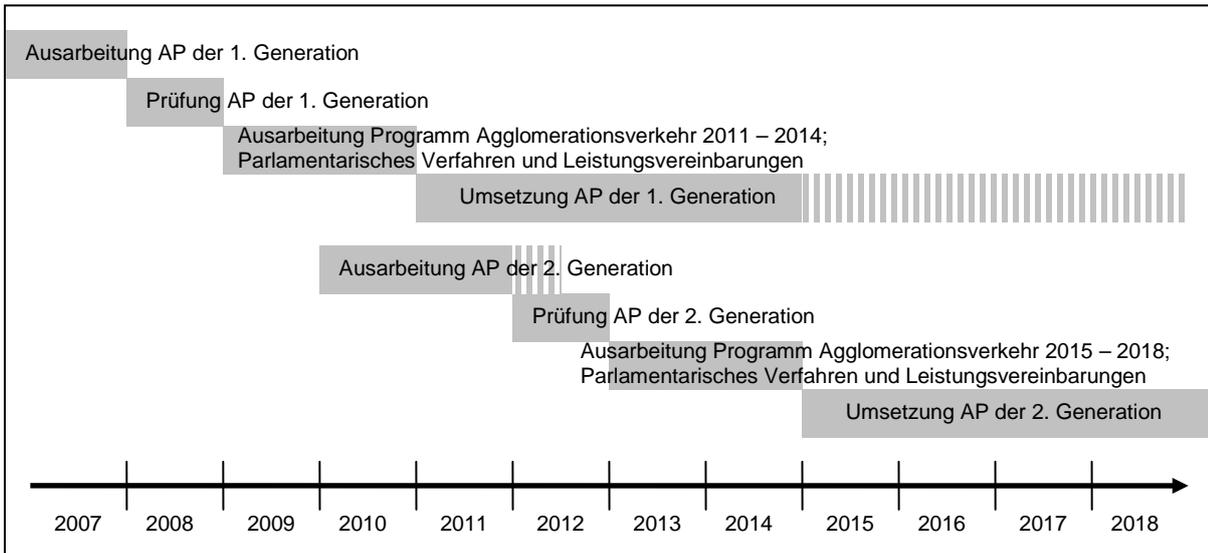


Abbildung 3

2.4 Beziehung zwischen den Agglomerationsprogrammen und dem Programm Agglomerationsverkehr

Auf der Basis der Prüfergebnisse der Agglomerationsprogramme der 1. Generation wurde die Botschaft des Bundesrats betreffend der Freigabe der Mittel ab 2011 des Programms Agglomerationsverkehr erstellt.

Die Botschaft enthält eine Liste der Massnahmen mit Priorität A (mit vorgesehenem Umsetzungsbeginn zwischen 2011 und 2014) und eine Liste der Massnahmen mit Priorität B (mit vorgesehenem Umsetzungsbeginn zwischen 2015 und 2018). Die A- und B-Liste enthalten die Massnahmen aller Agglomerationsprogramme mit Priorität A bzw. B gemäss der Prüfung durch den Bund.

Die nachstehende Darstellung zeigt die Beziehung zwischen der 1. Generation der Agglomerationsprogramme und der Mittelfreigabe ab 2011 des Programms Agglomerationsverkehr auf.

Auch die Vorbereitung der Botschaft zur Freigabe der Mittel ab 2015 des Programms Agglomerationsverkehrs wird nach diesem Schema erfolgen.

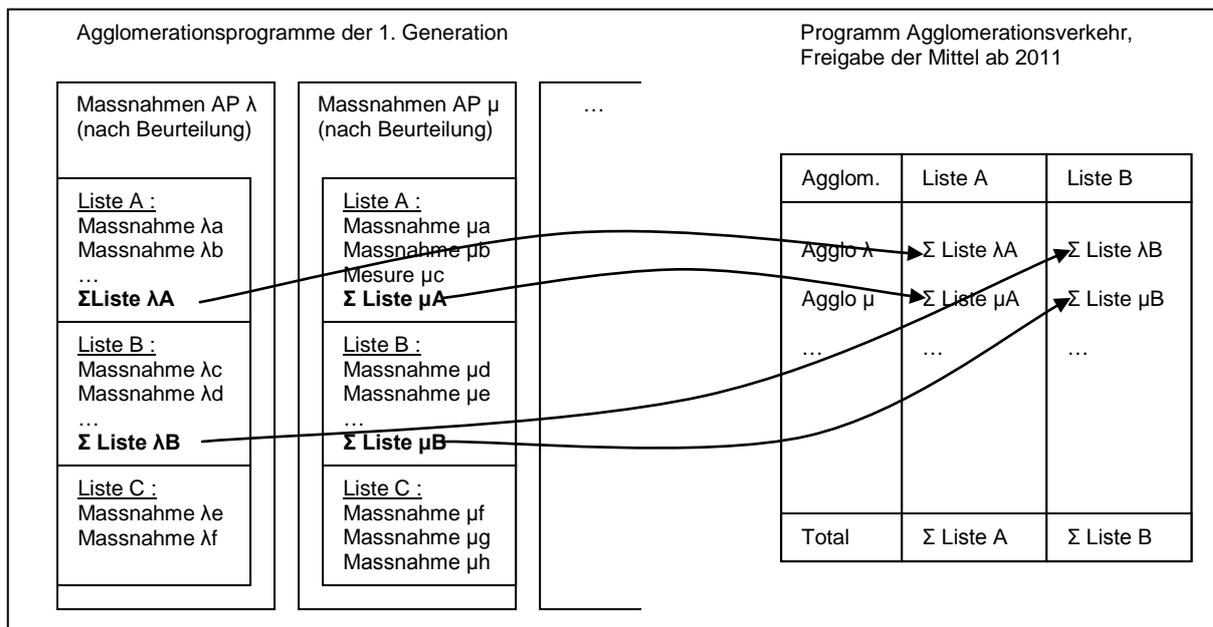


Abbildung 4

3 Das Agglomerationsprogramm: Mindestinhalt und Wirksamkeit

3.1 Zielsetzungen des Agglomerationsprogramms

Das Agglomerationsprogramm als Instrument hat zwei Facetten:

- Es stellt für die betreffenden Gebietskörperschaften und die Zusammenarbeitsstruktur ein Koordinations- und Führungsinstrument der Politikbereiche Verkehr und Siedlungsentwicklung dar.
- Formal stellt es das Instrument dar, mit dem die Trägerschaften dem Bund einen Antrag auf Subventionierung ihrer Verkehrsinfrastrukturen gemäss IFG vorlegen.

Das Agglomerationsprogramm muss auf einer Gemeinde- und zum Teil Kantons- und Landesübergreifenden Ebene eine Optimierung der Verkehrssysteme der Agglomerationen und deren Koordination mit der Siedlungsentwicklung sicherstellen. Es entwickelt ein Gesamtkonzept, das Siedlungsentwicklung und Verkehr koordiniert und die Umwelt (namentlich Landschaft, Naturschutz, Luft und Lärm) mit einbezieht. Es schlägt priorisierte Massnahmen zu den verschiedenen Verkehrsträgern und zur Siedlungsentwicklung vor.

Beim Agglomerationsprogramm handelt es sich also um einen Massnahmenplan zur Umsetzung einer Gesamtstrategie, welche Verkehr und Siedlung der ganzen Agglomeration koordiniert. Er muss eine etappenweise Umsetzung vorsehen (Priorisierung der Massnahmen). Das Agglomerationsprogramm muss mit den kantonalen Richtplänen übereinstimmen sowie auf den Stand und die voraussichtliche Entwicklung der nationalen Verkehrsnetze abgestimmt sein. Die im Agglomerationsprogramm vorgesehenen Massnahmen im Bereich Verkehr müssen Gegenstand einer vertieften Planung mit den herkömmlichen Instrumenten bilden (Zweckmässigkeits- und Machbarkeitsprüfung sowie gegebenenfalls Umweltverträglichkeitsprüfung), bevor eine Subventionierung durch den Bund möglich ist.

Ein Agglomerationsprogramm umfasst sowohl lokale, regionale als auch übergeordnete Infrastrukturen innerhalb der Agglomeration (Nationalstrassennetz, Eisenbahnfernverkehr). Denn es hat die Aufgabe, die verschiedenen Bereiche und die verschiedenen „Akteure“ innerhalb eines Verkehrsträgers zu koordinieren (z.B. im Bereich Strasse: Gemeinde-, Kantons- und Nationalstrassen), auch wenn die Finanzierungsquellen unterschiedlich sind.

3.2 Abgrenzung und Perimeter

3.2.1 Perimeter des Agglomerationsprogramms

In der MinVV legt der Bundesrat fest, welche Städte und Agglomerationen grundsätzlich beitragsberechtigt sind. Er stützt sich dabei auf die Definition des Bundesamts für Statistik. Die rund fünfzig beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen sind im Anhang der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVV) aufgeführt (vgl. Art. 19 MinVV).

Diese Definition wird zurzeit überarbeitet. Indessen behält die im Anhang der MinVV aufgeführte Liste der beitragsberechtigten Agglomerationen für die zweite Generation der Agglomerationsprogramme ihre Gültigkeit.

Es fällt in die Kompetenz der Agglomerationen, den Handlungsperimeter des Agglomerationsprogramms zu definieren. Ausserhalb des statistischen Perimeters gelegene Gemeinden können in das Programm einbezogen werden. In der Regel konzentriert der Bund seine Finanzhilfe jedoch auf innerhalb des statistischen Perimeters ergriffene Massnahmen. Nach Art. 19 Abs. 2 MinVV können auch ganz oder teilweise ausserhalb einer Stadt oder Agglomeration liegende Gebiete von einer Massnahme profitieren, sofern deren Nutzen grösstenteils innerhalb der angrenzenden Agglomeration oder Agglomerationen anfällt. Voraussetzung ist, dass es sich um eine Massnahme handelt, die für die Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms zentral ist.

Im Übrigen müssen nicht alle Gemeinden des Perimeters einen integrierenden Bestandteil des Programms bilden. Allerdings kann der Bund die Tatsache, dass ein wichtiger Teil der Agglomeration nicht im Perimeter des Programms enthalten ist, bei der Programmbeurteilung als Schwäche beurteilen. Genauso kann es sich bei der Beurteilung als nachteilig auswirken, wenn verschiedene Teile einer einzigen Agglomeration (im statistischen Sinne) unabhängig voneinander Agglomerationsprogramme ausarbeiten.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass Instrumente und Massnahmen, welche ausserhalb des Programmperimeters greifen, in jedem Falle eine positive oder negative Auswirkung auf die Programmbeurteilung haben (z.B. Inhalte der kantonalen Richtpläne).

3.2.2 Landesgrenzen überschreitende Agglomerationsprogramme

Der Bund stellt keine spezifischen Anforderungen an Landesgrenzen überschreitende Agglomerationsprogramme. Für die Mitfinanzierung gelten dieselben Anforderungen wie bei den nicht grenzüberschreitenden Agglomerationsprogrammen. Die Trägerschaft ist für die Einbindung und Organisation mit den grenzüberschreitenden Partnern verantwortlich sowie um eine angemessene finanzielle Beteiligung der ausländischen Partner besorgt.

Der Bund steht im Rahmen der üblichen Verfahren und Organe (gemischte Ausschüsse) für die Ausarbeitung und Unterstützung von erforderlichen Staatsverträgen zur Verfügung.

Es ist grundsätzlich möglich, dass sich der Bund an Massnahmen beteiligt, die vollständig auf ausländischem Gebiet liegen, vorausgesetzt sie sind Teil eines grenzüberschreitenden Gesamtkonzepts. Zudem muss der Nachweis erbracht werden, dass der Nutzen der Massnahme hauptsächlich im Schweizer Teil der Agglomeration anfällt.

Der Detaillierungs- und Präzisionsgrad der Daten und Analysen betreffend der ausländischen Agglomerationsteile von grenzüberschreitenden Agglomerationen kann nicht so hoch wie auf schweizerischem Gebiet sein. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms soll die Qualität dieser Daten und Analysen aber dennoch verbessert werden.

Aufgrund von unterschiedlichen Verfahren und politischer Gegebenheiten sind grenzüberschreitende Agglomerationen mit spezifischen Herausforderungen konfrontiert, welche der Bund (an)erkennt. Die Grundanforderungen und Wirksamkeitskriterien bleiben jedoch dieselben wie für alle anderen Agglomerationen. Bei der Beurteilung kommt hingegen eine gewisse Flexibilität zur Anwendung.

3.3 Ausarbeitung der Agglomerationsprogramme

In der Wahl der genauen Methodik für die Ausarbeitung eines Agglomerationsprogramms sind die Agglomerationen frei. Der Inhalt der Programme und gewisse Verfahrenselemente (Partizipation) müssen indessen den Grundanforderungen entsprechen.

Die nachstehend beschriebenen Schritte für die Ausarbeitung von Agglomerationsprogrammen sind als Vorschlag gedacht.

Erarbeitung eines Zukunftsbilds

Ein Agglomerationsprogramm kann den Grundanforderungen nur entsprechen, wenn es das Resultat grundsätzlicher Überlegungen hinsichtlich eines räumlich konkretisierten Zukunftsbilds der Agglomeration ist, welches Verkehr und Siedlung umfasst. Dieses Zukunftsbild entsteht in einem iterativen Prozess und muss bei den relevanten Akteuren breit abgestützt und akzeptiert sein.

Analyse des Ist-Zustands und der Entwicklungstrends

Bei der Ausarbeitung eines Agglomerationsprogramms ist es wichtig, sich ein klares Bild von der aktuellen Situation der Agglomeration zu machen, und zwar in allen für das Programm relevanten Bereichen. Deshalb müssen der Ist-Zustand und die aktuelle Entwicklung der Verkehrssysteme, der Siedlungsstruktur und Umwelt für die gesamte Agglomeration analysiert werden. Gegebenenfalls kann die Analyse vertieft auch nach Agglomerationsgebieten durchgeführt werden. Ziel ist es, systematisch die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken zu identifizieren, um daraus abgeleitet die Leitlinien für das Programm und die Herausforderungen festzulegen.

Ebenfalls geht es darum, die in der Agglomeration vorherrschende Dynamik zu identifizieren, etwa zu untersuchen ob und wo die Agglomeration ein starkes/mässiges Bevölkerungs- und/oder Wirtschaftswachstum aufweist usw.

Im Übrigen muss reflektiert werden, ob die beobachteten Trends ab- oder zunehmen, ob sie wünschenswert sind oder ob das Programm bestimmten Trends entgegenwirken soll.

Teilstrategie- und Massnahmenentwicklung

Aus dem Zukunftsbild gilt es, Handlungsstrategien sowie konkrete und realisierbare Massnahmen mindestens in den Bereichen Siedlung und Verkehr abzuleiten. Diese sollen insbesondere Abhilfe für die bei der Analyse festgestellten Lücken schaffen.

Wirkung der Massnahmen

Die Relevanz und Wirksamkeit der Massnahmen ist zu beurteilen bzw. aufzuzeigen.

Priorisierung der Massnahmen

Das Agglomerationsprogramm priorisiert die Massnahmen in Übereinstimmung mit dem Zukunftsbild. Bei der Priorisierung können sich die Agglomerationen auf die in Kapitel 4 für die Beurteilung der Agglomerationsprogramme durch den Bund definierten Grundsätze stützen.

Es ist wichtig, dass das Agglomerationsprogramm verständlich und nachvollziehbar ist, dass insbesondere ein roter Faden erkennbar ist.

Diese Etappen bilden keinen linearen Prozess, sondern sollen sich vielmehr in einem iterativen Prozess gegenseitig ergänzen.

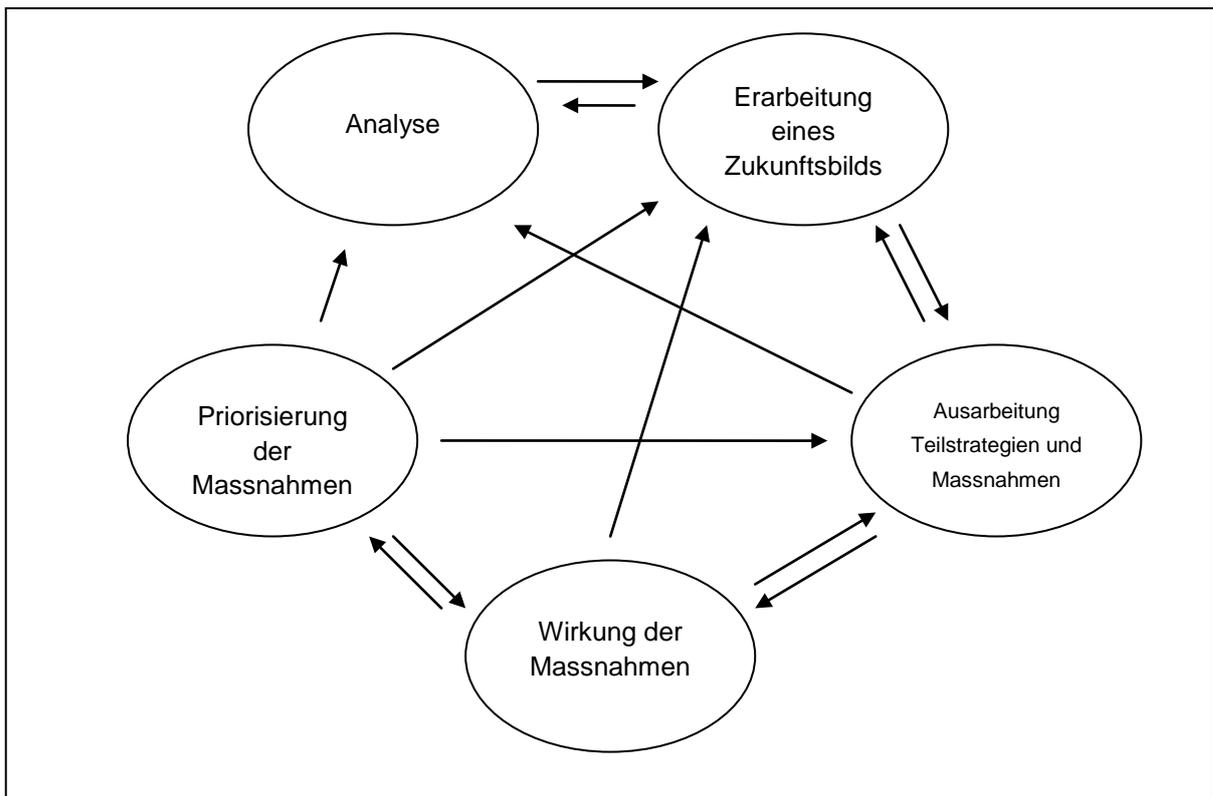


Abbildung 5

3.4 Grundanforderungen

Ein Agglomerationsprogramm muss bestimmte Grundanforderungen erfüllen, damit es vom Bund überhaupt beurteilt werden kann. Diese Mindestanforderungen sind nachstehend aufgeführt. Sie dienen einerseits dazu, die Nachvollziehbarkeit des Agglomerationsprogramms zu gewährleisten. Andererseits tragen sie dazu bei, dass der Bund die Prüfung der Agglomerationsprogramme auf vergleichbare Grundlagen abstützen und damit eine möglichst gleichwertige Behandlung aller Agglomerationsprogramme sicherstellen kann.

Alle 6 Grundanforderungen müssen erfüllt sein. Diese können jedoch, in der Art und Weise und im Detaillierungsgrad den spezifischen Herausforderungen und der Grösse der jeweiligen Agglomeration angepasst werden.

Unverzichtbar ist aber in jedem Fall, dass das Agglomerationsprogramm bei allen relevanten Akteuren breit abgestützt ist und politisch getragen wird und dass die inhaltliche Nachvollziehbarkeit gewährleistet ist.

Weicht ein Agglomerationsprogramm bei einer oder mehreren Grundanforderungen in einem Ausmass von der Weisung ab, dass eine zweckmässige Beurteilung nicht möglich ist, wird es nicht beurteilt, sondern unter Angabe der fehlenden Elemente an die Trägerschaft zurückgewiesen. Es kommt für eine Mitfinanzierung in der betreffenden Periode nicht in Frage.

Stellt der Bund fest, dass die Grundanforderungen erfüllt sind, aber gewisse Lücken von untergeordneter Wichtigkeit bestehen, so wird er diese in seinem Prüfbericht festhalten und/oder verlangt Ergänzungen, falls diese kurzfristig erbracht werden können. Diesen Lücken muss bei der Überarbeitung des Agglomerationsprogramms besondere Beachtung geschenkt werden.

3.4.1 GA1: Partizipation gewährleistet

Grundanforderung:

Die von der Entwicklung der Agglomeration betroffenen Akteure, d.h. die Gebietskörperschaften (Gemeinden, regionale Körperschaften und Kantone) einerseits und die Bevölkerung andererseits, werden auf angemessene Weise an der Ausarbeitung, Umsetzung und Überarbeitung des Agglomerationsprogramms sowie den wichtigsten zugrunde liegenden Studien und Planungen beteiligt. Ziel ist eine gute politische Abstützung des Agglomerationsprogramms, um eine möglichst reibungslose Umsetzung gewährleisten zu können.

Präzisierung dieser Anforderung:

Es fällt in die Kompetenz der Agglomerationen, die Methode und das Verfahren für den Einbezug der verschiedenen Akteure zu bestimmen. Die Art der Partizipation hängt unter anderem von der Struktur der Trägerschaft ab (siehe GA2). Ein enger Einbezug von Kantonen und Gemeinden ist erforderlich, weil die Agglomerationsprogramme sowohl kantonale als auch kommunale Kompetenzen betreffen. Ein angemessener Einbezug der Bevölkerung soll zur Akzeptanz des Agglomerationsprogramms beitragen, weil die Umsetzung vieler Massnahmen von einem Beschluss der Bevölkerung abhängen können (Kreditbeschlüsse, raumplanerische Massnahmen).

- Gebietskörperschaften:

Kantone

Die kantonalen Fachstellen (u.a. Raumplanung, Verkehr, Umwelt) wirken regelmässig an der Ausarbeitung, Umsetzung und Überarbeitung des Agglomerationsprogramms mit.

Der Kanton nimmt aktiv an der Beschlussfassung bezüglich der Meilensteine der Ausarbeitung, Umsetzung und Überarbeitung des Agglomerationsprogramms teil.

Bevor das Agglomerationsprogramm bzw. seine überarbeitete Fassung beim Bund eingereicht wird, muss es von der zuständigen kantonalen Stelle genehmigt werden (grundsätzlich der Exekutive).

Gemeinden

Die Gemeinden (je nach Agglomeration auch die regionale Körperschaft) wirken regelmässig an der Ausarbeitung, Umsetzung und Überarbeitung des Agglomerationsprogramms mit.

Sie nehmen aktiv an der Beschlussfassung bezüglich der Meilensteine der Ausarbeitung, Umsetzung und Überarbeitung des Agglomerationsprogramms teil.

Bevor das Agglomerationsprogramm bzw. seine überarbeitete Fassung beim Bund eingereicht wird, muss es von den zuständigen Gemeindeorganen (grundsätzlich der Exekutive) oder der zur Beschlussfassung zuständigen regionalen Körperschaft genehmigt werden.

Ausländische Gebietskörperschaften

Im Falle von grenzüberschreitenden Agglomerationsprogrammen, beteiligen sich die ausländischen Gebietskörperschaften auch an der Erarbeitung und Überarbeitung des Agglomerationsprogramms.

Sie nehmen aktiv an der Beschlussfassung bezüglich der Meilensteine der Ausarbeitung, Umsetzung und Überarbeitung des Agglomerationsprogramms teil.

Bevor das Agglomerationsprogramm bzw. seine überarbeitete Fassung beim Bund eingereicht wird, muss es wenn immer möglich durch die betreffenden Gebietskörperschaften oder die zuständige Zusammenarbeitsstruktur genehmigt werden.

- **Bevölkerung**

Die Bevölkerung wird angemessen über den Inhalt des Agglomerationsprogramms informiert..

Bevor das Agglomerationsprogramm oder seine überarbeitete Fassung beim Bund eingereicht wird, muss die Bevölkerung nachweislich die Gelegenheit gehabt haben, sich zum Inhalt des Programms in seiner Gesamtheit zu äussern. Dies kann auch über den gezielten Einbezug von Gruppierungen der Zivilgesellschaft erfolgen (Vereine, politische Parteien usw.).

Wird das Agglomerationsprogramm integral in den kantonalen Richtplan oder in einen regionalen Richtplan integriert, kann das Partizipationsverfahren im Rahmen des Richtplanverfahrens durchgeführt werden (Vermeidung von Doppelspurigkeiten). Findet nur ein Teil des Agglomerationsprogramms Eingang in den kantonalen Richtplan, ist ein ad-hoc Partizipationsverfahren notwendig..

Das Agglomerationsprogramm wird bei seiner Einreichung beim Bund öffentlich zugänglich gemacht, beispielsweise über eine Internetseite.

3.4.2 GA2: Bestimmung einer Trägerschaft

Grundanforderung:

Eine Trägerschaft stellt eine effiziente und koordinierte Erarbeitung und Umsetzung des Agglomerationsprogramms sicher.

Sämtliche am Agglomerationsprogramm beteiligten Akteure (Kantone und Gemeinden) treten gegenüber dem Bund mit einer Stimme auf und bezeichnen eine gemeinsame Ansprechstelle als Ansprechpartner für den Bund..

Präzisierung dieser Anforderung:

Unter Trägerschaft wird die Organisation verstanden, die auch mittel- und langfristig eine koordinierte Erarbeitung und Umsetzung des Agglomerationsprogramms gewährleistet. Die Trägerschaft ist zuständig, den Prozess in allen Etappen zu steuern (Prozessführerschaft) und als einziger Ansprechpartner des Bundes zu fungieren.

Der Bund erwartet also einen einzigen Ansprechpartner für jede Agglomeration, sie kann aber diese Funktion delegieren. Dieser Ansprechpartner hat eine Mittlerfunktion in der allgemeinen Kommunikation zwischen dem lokalen Partner (Kanton[e], allenfalls regionale Körperschaft und Gemeinden) und dem Bund für die Erarbeitung und Umsetzung des Agglomerationsprogramms. Er muss nicht zwingend über eine Rechtspersönlichkeit verfügen; z.B. können mehrere Kantone eine gemeinsame Kommission oder Geschäftsstelle als Ansprechpartner für den Bund bezeichnen.

Die Trägerschaft hat überdies die Verantwortung und die Ressourcen, um sicherzustellen, dass:

- das Agglomerationsprogramm gemäss den Anforderungen rechtzeitig aus- bzw. überarbeitet wird
- die Massnahmen rechtzeitig geplant werden;
- den zuständigen Behörden fristgerecht die erforderlichen Bewilligungen und Entscheide beantragt werden;
- die Rechtsverfahren fristgerecht durchgeführt werden;
- rechtzeitig die notwendigen Schritte zur Sicherstellung der Finanzierung seitens der Agglomeration eingeleitet werden;
- ein Kontrollverfahren eingerichtet wird, namentlich im Hinblick auf die Umsetzungs- und Wirkungskontrolle der Agglomerationsprogramme;
- die mit der Umsetzung einer Massnahme betraute Institution gewährleistet, dass die Erarbeitung der Finanzierungsvereinbarung rechtzeitig eingeleitet wird;
- die finanziellen Aspekte geregelt werden, namentlich wie die Beiträge des Bundes verteilt werden oder wie der zu Lasten der Agglomeration gehende Kostenanteil auf die verschiedenen Akteure aufgeteilt wird.

Die Trägerschaft schliesst die Leistungsvereinbarung ab.

Ziel ist die Bildung einer institutionalisierten Trägerschaft, die bezüglich Organisationsform und Zuständigkeiten eine möglichst effiziente und breit abgestützte Führung des Agglomerationsprogramms gewährleistet (Art. 23 MinVV⁷). Die Empfehlungen der Tripartiten Agglomerationskonferenz⁸ können dabei namentlich für die kantonsinterne Zusammenarbeit eine Richtschnur bilden.

⁷ Verordnung vom 7. November 2007 über die zweckgebundene Mineralölsteuer (MinVV, SR 725.116.21)

⁸ Tripartite Agglomerationskonferenz (Hrsg.): Horizontale und vertikale

Zusammenarbeit in der Agglomeration, Bern 2004

Angesichts der erheblichen politischen und juristischen Herausforderungen akzeptiert der Bund auch Übergangslösungen. Das kantonale Recht legt fest, wer die Trägerschaft inne hat. Soweit das kantonale Recht hierzu keine Bestimmungen enthält, ist der Kanton Träger des Agglomerationsprogramms.

Zur Leistungsvereinbarung

Damit eine Trägerschaft anstelle der beteiligten Kantone und Gemeinden abschliessen kann, müssen ihr die erforderlichen, entsprechenden Zuständigkeiten nach dem durch das kantonale Recht vorgeschriebenen Verfahren übertragen worden sein. Eine Trägerschaft in diesem Sinne dürfte in absehbarer Zeit eine Ausnahme bleiben.

In der Regel wird die Leistungsvereinbarung deshalb durch den Kanton / die Kantone abgeschlossen. Der Kanton verpflichtet sich dabei, die in seinem Zuständigkeitsbereich liegenden Massnahmen umzusetzen. Regionale Körperschaften können die Leistungsvereinbarung mitunterzeichnen, sofern sie rechtsfähig sind. Der Kanton / die Kantone oder die regionale Körperschaft bestätigen zudem gegenüber dem Bund, dass die Gemeinden sich verpflichtet haben, die in ihrem Zuständigkeitsbereich liegenden Massnahmen umzusetzen. Damit soll sichergestellt werden, dass die Gemeinden weiterhin hinter der Massnahmen des Agglomerationprogramms, welche in der Leistungsvereinbarung verankert werden, stehen, da sich seit der Einreichung des Agglomerationsprogramms die Rahmenbedingungen verändert haben können (Priorisierung der Massnahmen durch den Bund; Änderungen der finanziellen und politischen Rahmenbedingungen bei Kanton und Gemeinden).

3.4.3 GA3: Analyse von Ist-Zustand und Entwicklungstrends sowie Identifikation von Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken und Handlungsbedarf

Grundanforderung:

Das Zukunftsbild, die Teilstrategien und die Massnahmen des Agglomerationsprogramms stützen sich auf eine fundierte Kenntnis der Siedlungs- und Landschaftsstruktur, der Verkehrssysteme und der Umweltsituation.

Das Agglomerationsprogramm stellt eine Analyse der vergangenen Entwicklung, des Ist-Zustands und der zukünftigen Entwicklung dieser Bereiche dar. Es zeigt insbesondere die Potenziale, die Schwachstellen und den Handlungsbedarf der Agglomeration in Form von Grafiken, kartografischen Darstellungen und Text auf.

Diese Analyse soll helfen, das Agglomerationsprogramm auf die wichtigsten Herausforderungen und Prioritäten auszurichten und dem Bund überdies ein vertieftes Verständnis der Agglomeration ermöglichen.

Das Agglomerationsprogramm zeigt die Entwicklungstrends auf, indem es realistische Hypothesen zur künftigen Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung sowie zu den bestimmenden Faktoren in Sachen Mobilität und Siedlungsentwicklung formuliert (Zeithorizont ca. 2030; 2020 ist zu nahe für die 2. Generation). Anhand dieser Trends können die aus der Analyse des Ist-Zustands hergeleiteten Feststellungen bestätigt oder entkräftet werden.

Präzisierung dieser Anforderung:

Die Analyse hebt für die Bereiche Verkehr, Siedlung und Umwelt die wichtigsten Stärken und Schwächen der Agglomeration hervor und identifiziert unter Berücksichtigung der Entwicklungstrends, die Chancen und Risiken. Die Analyse schliesst mit dem Aufzeigen des Handlungsbedarfs ab.

Die Analyse des Ist-Zustands (,Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken) muss mindestens die nachfolgend aufgeführten Elemente enthalten. Art und Umfang der Analyse können dabei die konkreten Herausforderungen sowie die Grösse der Agglomeration berücksichtigen. In begründeten Fällen kann auf einzelne Analysen verzichtet werden, sofern diese für das Verständnis und die

Nachvollziehbarkeit des Agglomerationsprogramms nicht erforderlich sind. Thematisch muss die Analyse aber alle relevanten Bereiche von Siedlung, Verkehr und Umwelt umfassen.

(In der Folge: kursiv angeführte Punkte sind als fakultative Vertiefungen und Ergänzungen der Analysen zu verstehen)

▪ **Allgemeine Angaben**

- Perimeter des Agglomerationsprogramms und statistischer Perimeter.
- Gebietskörperschaften und Zusammenarbeitsstruktur, welche Träger des Programms sind.

▪ **Landschaftsstruktur und Umweltsituation**

- Landschafts- und Freiraumstruktur (Natur, Wald, Landwirtschaft, ökologische Vernetzungsachsen und Naherholungsgebiete), einschliesslich der periurbanen und städtischen Frei- und Grünräume sowie Seen und Flüsse mit dem erforderlichen Gewässerraum, soweit dies auf Stufe Agglomeration relevant und für das Verständnis der Zusammenhänge zwischen Siedlung und Verkehr und die vorgeschlagenen Massnahmen erforderlich ist.
- Gebiete, die einer übermässigen (Überschreitung der gesetzlichen Grenzwerte) Lärm- oder Luftschadstoffbelastung (NO_x, PM10) ausgesetzt sind.
- Schutzzonen wie Landschaften und Biotope, darunter BLN-Gebiete (Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung), Moorlandschaften, Historische Verkehrswege (Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz), Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) und/oder schützenswerte (noch nicht geschützte) Zonen, soweit diese für das Zukunftsbild, die Strategien und die Massnahmen relevant sind.

▪ **Siedlungsstruktur**

- Schematische Darstellung der räumlichen Gliederung der Agglomeration.
- Darstellung der Einwohner- und Beschäftigtenzahl nach Gemeinden sowie deren jüngste Entwicklung.
- Lokalisierung der wichtigsten Beschäftigungs- und Bevölkerungskonzentrationen (*Darstellung der Einwohner und Arbeitsplätze pro Hektare*).
- Lokalisierung der Entwicklungsschwerpunkte.
- Lokalisierung der verkehrsintensiven Einrichtungen.
- Darstellung der aktuellen Bauzonen und der unüberbauten Bauzonen.
- Abschätzung der inneren Verdichtungspotenziale (*Lokalisierung und Darstellung der inneren Reserven, Umnutzungs- und Verdichtungsflächen*)
- Darstellung der Erschliessungsgüte mit dem öffentlichen Verkehr gemäss alter Norm VSS 640 290 (vgl. Kap. 7.3).

Bei der Erstellung dieser Analysen kann auf das Internet-basierte geographische Informationssystem (Web-GIS) des ARE zurückgegriffen werden, wobei gewisse Bestandteile auf Daten der Kantone/Agglomerationen beruhen.

▪ **Verkehrssystem**

- Struktur, Angebot und Nachfrage des öffentlichen Verkehrssystems (Bahn, Tram, Bus) und *Fahrzeitverlustpunkte bzw. Konflikte mit den anderen Verkehrsmitteln*.
- Struktur, Kapazität und Auslastung des Strassennetzes (*Gemäss dem bfu-Modell „50/30 innerorts“⁹: Aufwertende Strassenraumgestaltung auf verkehrsorientierten Strassen, Tempo-30-Zonen in allen siedlungsorientierten Strassenräumen*).

⁹ Siehe Bericht bfu-Report Nr.60 „Prozess-Evaluation des bfu-Modells Tempo 50/30 innerorts“, Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu, Bern 2008.

- Parkierungsangebot (*einschliesslich Angaben zu Parkierungsregime und Gebühren*) und Parkierungsnachfrage der ganzen Agglomeration. Einzubeziehen sind öffentliche Parkplätze im Strassenraum und in Parkhäusern, bedeutende private Parkierungsanlagen in Unternehmens-, Dienstleistungs- und Wohnbereichen).
- Struktur des Velonetzes (Netz und Beschilderung), inkl. Konflikte mit den anderen Verkehrsmitteln sowie Hinweise zur Nachfrage.
- Struktur des agglomerationsrelevanten Fussgängernetzes, inkl. Konflikte mit den anderen Verkehrsmitteln.
- Intermodalität (Zugang zum öV, Multimodale Drehscheiben, P+R / B+R).
- Schwachstellen im Bereich subjektiver und objektiver Verkehrssicherheit (wichtige Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen).
- Erreichbarkeit in der Agglomeration (Fahrzeiten zum Zentrum und den bedeutendsten weiteren Zentralitäten) ;
- *Benutzerfreundlichkeit und Image des öV-Systems (Fahrzeugpark, Fahrgastinformation, Gestaltung und Ausstattung der Haltestellen).*

Für gewisse dieser Analysen liefert das Web-GIS ARE nützliche Informationen.

▪ **Mobilitätsverhalten und –beeinflussung**

- Kurze Darstellung der zur Verfügung stehenden und relevanten Daten zum Mobilitätsverhalten (z.B. Modal-Split, durchschnittliche Unterwegszeit und zurückgelegte Distanzen usw. sowie allfällige räumliche Unterschiede)
- Soweit vorhanden Übersicht über die im Bereich Mobilitätsmanagement bestehenden Massnahmen und eingesetzten Ressourcen (z.B. Informationszentrale für Mobilitätsangebote, betriebliches Mobilitätsmanagement, usw.)

Für die Analyse der Entwicklungstrends sind die folgenden Elemente auszuführen bzw. darzulegen:

- **Vergangene Entwicklung:**
 - Präsentation von Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung nach Gemeinden (oder Agglomerationsgebieten bei Grossagglomerationen) der letzten 15 bis 20 Jahre
 - Räumliche Darstellung der wichtigsten neuen Bevölkerungs- und Arbeitsplatzgebiete und der verkehrsintensiven Einrichtungen der letzten 15 bis 20 Jahre
- **Entwicklungshypothesen**
 - Hypothesen zur Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung auf Stufe der Agglomeration und nach Agglomerationsgebieten (Zeithorizont ca. 2030)
 - Qualitative Hypothesen zur Entwicklung des Mobilitätsverhaltens unter Berücksichtigung der heutigen Trends (Zeithorizont ca. 2030)

Für die kartografischen Darstellungen empfiehlt sich ein Massstab von 1:30'000 bis max. 1:60'000. Bei grossen Agglomerationen ist deshalb eine Darstellung nach Sektoren zu empfehlen.

3.4.4 GA4: Entwicklung von Massnahmen in allen Bereichen, in Kohärenz zu Zukunftsbild, Teilstrategien und Priorisierung (erkennbarer roter Faden)

Grundanforderung:

Das Agglomerationsprogramm stellt eine logische und nachvollziehbare Verbindung zwischen der allgemeinen Ebene (Zukunftsbild), der Zwischenebene (Teilstrategien) und Massnahmen her.

Es enthält ein Zukunftsbild, welches Verkehr und Siedlung koordiniert. Das Zukunftsbild soll proaktiv gestaltend und ambitiös, zugleich aber auch realistisch und gut akzeptiert sein.

Damit das Zukunftsbild Eingang in die Politik und das Handeln der verschiedenen Akteure finden kann, entwickelt das Agglomerationsprogramm Teilstrategien.

Aus den Teilstrategien werden konkrete und priorisierte Massnahmen abgeleitet; dabei sind alle Bereiche abzudecken (Siedlungsentwicklung, Langsamverkehr, öffentlicher Verkehr, Motorisierter Individualverkehr).

Zukunftsbild, Strategien und Massnahmen sind übersichtlich in einer Karte darzustellen. Die einzelnen Massnahmen sind zusätzlich in Detailkarten im geeigneten Massstab darzustellen.

Diese Massnahmen sollen wirksam und finanziell tragbar sein (siehe GA5). Wirksam sind sie insbesondere dann, wenn damit auf den bei der Analyse identifizierten Handlungsbedarf eingegangen wird, die offengelegten Schwachstellen beseitigt werden sowie zur Umsetzung des Zukunftsbilds beigetragen wird (siehe GA3).

Präzisierung dieser Anforderung:

Das **Zukunftsbild** stellt ein räumlich konkretes Bild dar, welches aufzeigt, an welcher zukünftiger Siedlungsstruktur und Struktur des Verkehrssystems sich die Agglomeration orientiert. Es wird in grafischer und textlicher Form dargelegt und soll insbesondere folgende Elemente enthalten bzw. Fragen beantworten:

- Aus WAS werden die wichtigsten Elemente des Verkehrssystems der Agglomeration bestehen und WO werden sie liegen?
- Aus WAS wird die Siedlungsentwicklung bestehen und WO wird sie konzentriert?
- Aus WAS werden die bedeutenden Natur- und Landschaftsräume (Natur, Wald, Landwirtschaft und Naherholungsgebiete) sowie ihre Vernetzungen bestehen und WO werden sie liegen?

Das Zukunftsbild muss für die Bereiche Verkehr und Siedlung je in eine **Teilstrategie** übersetzt werden, in welcher genauer aufgezeigt wird WIE auf den Handlungsbedarf eingegangen wird. Inhalt und Umfang sollen dabei den spezifischen Herausforderungen und der Grösse der Agglomeration Rechnung tragen.

Die Teilstrategie Verkehr ist eine Gesamtkonzeption der Mobilität in der Agglomeration, welche alle Verkehrsträger umfasst. Sie beinhaltet insbesondere folgende Aspekte:

- Die Struktur des künftigen Strassennetzes (Nationalstrassen/Hochleistungsstrassen, Ausserortsstrassen, verkehrsorientierte und siedlungsorientierte Strassen z.B. innerorts gemäss bfu-Modell Tempo 50/30).
- Struktur des künftigen Bahnsystems in und um die Agglomeration (Infrastruktur- und Angebotsstruktur)
- die künftige Struktur des öffentlichen Verkehrssystems (Tram, Bus,...), insbesondere auch die Hauptachsen des öV
- die Struktur der künftigen Netze für den Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr)
- die Grundsätze in Sachen Intermodalität (Zugang zu den öV-Haltestellen per Langsamverkehr, P+R / B+R)
- Ausrichtung der Parkierungspolitik (Parkierungsangebot und -regime)

- Ausrichtung des Verkehrssystemmanagements
- Ausrichtung des Mobilitätsmanagements

Die Teilstrategie Siedlung beinhaltet insbesondere folgende Elemente:

- die priorisierten Entwicklungsschwerpunkte (Arbeiten, Wohnen)
- für eine Siedlungsentwicklung nach innen geeignete Gebiete
- geeignete Standorte für verkehrsintensive Einrichtungen und Kriterien für die Behandlung neuer Vorhaben
- Begrenzung der Siedlungsentwicklung (nach aussen)
- Kriterien für Neueinzonungen (insb. Bezüglich Erschliessungsqualität öV und Vorgaben bezüglich minimaler Siedlungsdichte), falls die Notwendigkeit zusätzlicher Einzonungen nachgewiesen ist.
- Aufzuwertende Siedlungsgebiete mit übermässiger Verkehrsbelastung.
- Geschützte, schützenswerte oder aufzuwertende Natur- und Landschaftsräume ausserhalb und innerhalb der Siedlungsräume (Natur, Wald, Gewässer, Landwirtschaft, Naherholungsgebiete, Stadtpärke, Siedlungsräume mit Natur-/Landschaftsqualität), insbesondere um deren Vernetzung zu erreichen.
- Gebiete mit Handlungsbedarf aufgrund von Konflikten zwischen Siedlungsentwicklung und Natur und Landschaft

Basierend auf diesen Teilstrategien werden für die Bereiche Siedlung und Verkehr **Massnahmen** entwickelt und priorisiert. Es müssen für alle nachstehend aufgeführten Bereiche Massnahmen vorgeschlagen werden oder zumindest untersucht worden sein. Werden für einen dieser Bereiche keine spezifischen Massnahmen vorgesehen, so muss dies im Agglomerationsprogramm begründet werden. Die Massnahmen müssen auf den bei der Analyse identifizierten Handlungsbedarf eingehen.

- Anpassung von Infrastruktur und Angebot des öffentlichen Verkehrs (Bus, Tram, S-Bahn)
- Anpassung der Netze für den Langsamverkehr
- Anpassung der Struktur des Strassennetzes
- Anpassung der Verkehrsdrehscheiben und des Zugangs zu Bahnhöfen und öV-Haltestellen (Verbesserung der Intermodalität)
- Anpassung des Angebots an Parkplätze und des Parkierungsregimes
- Anpassung des Verkehrsmanagements im Sinne einer Bevorzugung der effizientesten Verkehrsträger im jeweiligen Kontext (Verkehrssystemmanagement).
- Nicht infrastrukturelle Massnahmen des Mobilitätsmanagements (z.B. Informationen über Mobilitätsangebote, Förderung / Institutionalisierung von betrieblichem Mobilitätsmanagement)
- Identifikation und Priorisierung von Entwicklungsschwerpunkten, um die bedeutenden Agglomerationsentwicklungen zu konzentrieren.
- Identifikation von Siedlungsverdichtungsgebieten und deren qualitative Aufwertung
- Begrenzung der Siedlungsentwicklung (nach aussen)
- Standortkriterien für verkehrsintensive Einrichtungen
- Kriterien für allfällige Neueinzonungen

Eine Konzentration des Agglomerationsprogramms auf eine oder mehrere Massnahmenkategorien ist zulässig, sofern diese Priorisierung nachvollziehbar begründet ist, sich aus der Analyse und dem Handlungsbedarf ableiten lässt und mit den Strategien in Übereinstimmung ist. Eine nachvollziehbare und begründete Priorisierung hat keinen Einfluss auf die Frage, ob die Grundanforderungen erfüllt sind. Sie kann hingegen die Bewertung der Wirkung des Agglomerationsprogramms beeinflussen.

Für die kartografische Darstellung empfiehlt sich ein Massstab von 1:30'000 bis max. 1:60'000, um eine optimale Verständlichkeit zu gewährleisten. Bezüglich den Detailkarten für einzelne Massnahmen siehe Kap. 6.2

Die übergeordneten Massnahmen wie die Nationalstrassen, die Eisenbahninfrastrukturen für den Fernverkehr sowie die überregionalen Strassennetze sind im Agglomerationsprogramm zu behandeln. Die Übereinstimmung der übergeordneten Massnahmen mit dem Zukunftsbild und den Teilstrategien sowie die Kohärenz der übergeordneten Massnahmen mit den Massnahmen des Agglomerationsprogramms müssen nachgewiesen werden.

Besonderes Augenmerk gilt dabei denjenigen übergeordneten Massnahmen (z.B. Nationalstrassen, Autobahnanschlüsse, Ausbauten des nationalen Schienennetzes), welche für die Umsetzung der Teilstrategien des Agglomerationsprogramms zwingend sind. Soweit die Realisierung von übergeordneten Massnahmen nicht definitiv gesichert ist, ist aufzuzeigen, welche Elemente des Agglomerationsprogramms unabhängig von dieser Infrastruktur realisiert werden können und welche Elemente zwingend damit verbunden sind. Es wird empfohlen darauf zu achten, dass das Agglomerationsprogramm auch ohne die übergeordneten Infrastrukturen und den damit zwingend verbundenen Massnahmen eine kohärente Agglomerationsentwicklung zulässt und genügende Wirkung erzielt.

3.4.5 GA5: Beschreibung und Begründung der prioritären Massnahmen

Grundanforderung:

Das Agglomerationsprogramm enthält priorisierte Massnahmen zur Umsetzung des Zukunftsbilds und der daraus abgeleiteten Teilstrategien (siehe GA4).

Die Priorisierung der Massnahmen ergibt sich aus der Bewertung der Wirksamkeit der Massnahmen, also aus dem Kosten/Nutzen-Verhältnis. Für jede einzelne Massnahme wird die Relevanz und die Priorität qualitativ-argumentativ erklärt.

Die Massnahmen und deren Priorität sind kohärent zu Zukunftsbild, Teilstrategien (GA4). Die Verzahnung der verschiedenen Ebenen ist leicht verständlich und erklärbar.

Für jede einzelne Massnahme sind folgende Elemente in qualitativ-argumentativ zu verdeutlichen:

- Aufzeigen der Relevanz der Massnahme für das Agglomerationsprogramm (Einbettung in das Zukunftsbild und die entsprechende Teilstrategie) sowie des Zusammenhangs mit der Analyse (Antwort auf aufgezeigten Handlungsbedarf).
- Aufzeigen der Mitfinanzierbarkeit der Massnahme im Rahmen des Infrastrukturfonds
- Qualitative Beurteilung der Wirkung der Massnahmen in Bezug auf die vier Wirksamkeitskriterien und des Kosten/Nutzen-Verhältnisses

Zusätzlich ist eine quantitative Präzisierung folgender Elemente erforderlich:

- Kosten der Massnahme (siehe präzisierende Ausführungen in Kap. 6)
- Realisierungshorizont (Baubeginn und ungefähre Dauer)
- Zeitpunkt der Einreichung des Vorprojekts

Kapitel 6 gibt detailliertere Auskünfte zu den formellen Anforderungen, welche die Agglomerationsprogramme erfüllen müssen, insbesondere hinsichtlich der Darstellung der Massnahmen.

Es versteht sich von selbst dass die Begründungstiefe der Massnahmen von deren Bedeutung und Investitionsvolumen abhängt. Die Zweckmässigkeit von bedeutenden und teuren Massnahmen muss vertiefter erwiesen werden.

Für den weiteren Prozess (Programm Agglomerationsverkehr und Leistungsvereinbarungen) werden die Kosten gemäss eingereichtem Agglomerationsprogramm 2. Generation berücksichtigt (Zeitpunkt des Subventionsgesuchs). Sie stellen eine Obergrenze dar und können nicht mehr angepasst werden, ausser für die Anrechnung der Teuerung. Die Trägerschaft hat also ein Interesse daran, die spezifischen Studien und (Vor)Projektierungen insb. für die (ge)wichtigsten Massnahmen im Hinblick auf die Einreichung weit voranzutreiben, so dass die Kostenschätzungen möglichst präzise sind.

3.4.6 GA6: Umsetzung und Controlling gesichert

Grundanforderung:

Die Partner haben sich formell für das Agglomerationsprogramm verpflichtet.

Das Agglomerationsprogramm und seine Massnahmen sind in die Planung des Kantons (bzw. der Kantone bei kantonsübergreifenden Agglomerationsprogrammen) eingebunden und behördenverbindlich verankert.

Die Übereinstimmung mit Zielen und Massnahmen von Bund und Nachbarkantonen sowie mit eidgenössischen und kantonalen Gesetzen ist gegeben.

Das Agglomerationsprogramm zeigt auf, dass die Umsetzung der Massnahmen für die Kantone/Gemeinden oder Dritte finanziell tragbar ist (Investition und Betrieb).

Das Monitoring und die Wirkungskontrolle des Agglomerationsprogramms ist sichergestellt. Das heisst die Erstellung eines Umsetzungsberichts für jede abgelaufene Vierjahresperiode und die Bereitstellung der erforderlichen kantonalen/kommunalen Daten für die Publikation des Bundes über das Monitoring der Agglomerationsprogramme ist gewährleistet.

Präzisierung dieser Anforderung:

Zur Gewährleistung der Umsetzung und Behördenverbindlichkeit des Agglomerationsprogramms müssen die nachstehend aufgeführten Aspekte behandelt sein. Es ist nicht unbedingt notwendig, dass all diese Aspekte bei der Einreichung des Programms abschliessend gelöst wurden, doch muss aufgezeigt werden, wie dies bis zum Zeitpunkt der Leistungsvereinbarung erreicht werden kann.

- Das Agglomerationsprogramm zeigt, wie sich die von den Massnahmen betroffenen Behörden für das Agglomerationsprogramm verpflichten. Die formelle Verpflichtung hängt insbesondere von der formellen Struktur der Trägerschaft und den Beziehungen zwischen den verschiedenen Akteuren (siehe GA1) ab.
- Die Teilstrategie und die Massnahmen zur Siedlungsentwicklung sind mit dem kantonalen Richtplan und den übrigen Planungsinstrumenten, z.B. dem Massnahmenplan Luftreinhaltung, vereinbar. Die allenfalls notwendigen Anpassungen müssen vom Bund spätestens zum Zeitpunkt der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung vorgeprüft worden sein (vgl. 5.5).
- Die richtplanrelevanten Massnahmen im Verkehrsbereich sind im kantonalen Richtplan eingetragen (bei grenzüberschreitenden Agglomerationsprogrammen in den entsprechenden Raumplanungsinstrumenten). Die allenfalls notwendigen Anpassungen müssen vom Bund spätestens zum Zeitpunkt der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung genehmigt worden sein (vgl. 5.5).
- Das Agglomerationsprogramm steht in keinerlei Widerspruch zu den Zielen und Grundsätzen des RPG, zum Raumkonzept Schweiz oder zu den Sachplänen und Konzepten des Bundes.
- Das Agglomerationsprogramm steht in Übereinstimmung mit den Zielen und Grundsätzen der Umweltschutzgesetzgebung und den entsprechenden Weisungen und Projekten.
- Die Koordination mit den Planungen der Nachbarn (Land, Kanton, Region, Gemeinden) ist gegeben.

Was die Umsetzbarkeit der Massnahmen angeht, muss das Agglomerationsprogramm überdies Folgendes soweit als möglich nachweisen:

- Die Investitionen, die von der Agglomeration finanziert werden müssen, sind für die betroffenen Akteure tragbar. Es sollten dabei verschiedene Szenarien der Mitfinanzierung durch den Bund (Beitragssatz) in Betracht gezogen werden.
- Die Betriebskosten in Zusammenhang mit den Massnahmen werden geschätzt und sind für die betroffenen Akteure finanziell tragbar.

Das Monitoring und Wirkungskontrolle des Agglomerationsprogramms sind sichergestellt. Diese beinhalten folgende Elemente:

- Die überarbeiteten Agglomerationsprogramme enthalten einen Bericht über die Umsetzung der Massnahmen, für welche die Mittel für die Freigabe ab 2011 des Programms Agglomerationsverkehr freigegeben wurden¹⁰. Die formellen Aspekte bezüglich dieses Umsetzungsberichts werden in Kapitel 6 erläutert. Können eine oder mehrere Massnahmen nicht innerhalb des Zeithorizonts des Infrastrukturfonds umgesetzt werden, wird dies im Bericht begründet und die Streichung der entsprechenden Massnahme(n) aus dem Programm Agglomerationsverkehr beantragt.
- Die Trägerschaften gewährleisten, dass die vom Bund für das Monitoring der Agglomerationsprogramme benötigten Daten fristgerecht und in angemessener Form bereit gestellt werden. Das Monitoring wird weiterentwickelt und in der Folge als Grundlage für die Wirksamkeitskontrolle der Agglomerationsprogramme verwendet werden (siehe Kapitel 4.5.3).
- Die Agglomerationen vertiefen das Monitoring der Agglomerationsprogramme entsprechend ihren Bedürfnissen auf der Grundlage von zusätzlichen Daten und Indikatoren.

¹⁰ Die Agglomerationsprogramme von Fribourg, Stans, Wil und Langenthal sind nicht von dieser Anforderung betroffen, da sie in der Etappe 2011-2014 von keiner Mitfinanzierung profitieren.

3.5 Wirksamkeitskriterien

Erfüllt ein Agglomerationsprogramm die Grundanforderungen, wird es eingehend auf seine Wirksamkeit untersucht. Dies ist vor allem für die Bestimmung des Beitragssatzes der Mitfinanzierung an die infrastrukturellen Massnahmen des Programms von Bedeutung. Die Wirksamkeitskriterien sind in Art. 17d Abs. 2 MinVG festgelegt.

Die Beurteilung anhand der Wirksamkeitskriterien erfolgt vor allem in qualitativer Hinsicht. Dabei besteht das Hauptziel darin, die Punktzuteilung für jedes einzelne Kriterium durch möglichst solide Argumente zu begründen (siehe Kapitel 4.5). Um eine möglichst objektive Beurteilung zu ermöglichen, wird jedes Wirksamkeitskriterium durch Unterkriterien detailliert. Es müssen nicht unbedingt alle Elemente, welche in den Unterkriterien erwähnt sind, behandelt werden um die Maximalpunktzahl des Wirksamkeitskriteriums zu erreichen.

Die vier Wirksamkeitskriterien werden sowohl für die Wirksamkeitsbewertung eines Agglomerationsprogramms als Ganzes (Bestimmung des Beitragssatzes des Bundes) als auch zur Beurteilung jeder einzelnen Massnahme (Priorisierung der Massnahmen) herangezogen. Die in den nachstehenden Kapiteln aufgeführten Fragen eignen sich vor allem für die Beurteilung der Wirkung des Agglomerationsprogramms als Ganzes. Für die Beurteilung der einzelnen Massnahmen müssen die Fragen in gewissen Fällen angepasst werden.

Die Wirksamkeit eines Agglomerationsprogramms oder einer Massnahme ermittelt sich als Unterschied zwischen dem zukünftigen „Trendzustand“ und dem zukünftigen „Zustand mit Agglomerationsprogramm“.

Im Rahmen der Prüfung der 1. Generation wurde die Methodik präzisiert und weiterentwickelt, um eine fundierte Evaluation zu ermöglichen. Die Weisung übernimmt diese Verfeinerung. Sie enthält gegenüber dieser anerkannten Praxis keine zusätzlichen Anforderungen an die Wirksamkeit eines Agglomerationsprogramms.

3.5.1 WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert

1. Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr

Integriert die Teilstrategie Verkehr den Langsamverkehr vollständig und unter Berücksichtigung der Eigenheiten der Agglomeration und der durch die Analyse identifizierten Schwächen und Potenziale?
Inwieweit tragen die Massnahmen des Agglomerationsprogramms zur Verbesserung der Qualität des Fuss- und Veloverkehrs bei? Schaffen sie Abhilfe für die bei der Analyse des Ist-Zustands identifizierten Schwachstellen?

2. Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems

Integriert die Teilstrategie Verkehr den öV vollständig und unter Berücksichtigung der Eigenheiten der Agglomeration und der durch die Analyse identifizierten Schwächen und Potenziale?
Inwieweit tragen die Massnahmen des Agglomerationsprogramms zur Verbesserung der öffentlichen Verkehrssysteme bei? Schaffen sie Abhilfe für die bei der Analyse des Ist-Zustands identifizierten Schwachstellen?

3. Verbesserung des Strassennetzes

Integriert die Teilstrategie Verkehr das Management und die Organisation des Strassennetzes vollständig und unter Berücksichtigung der Eigenheiten der Agglomeration und der durch die Analyse identifizierten Schwächen und Potenziale?

Wie stark tragen die Massnahmen des Agglomerationsprogramms zur dauerhaften Verminderung von Engpässen im Strassennetz bzw. einer Verbesserung des Verkehrsflusses bei? Schaffen sie Abhilfe für die bei der Analyse des Ist-Zustands identifizierten Schwachstellen.

4. Erreichbarkeit

Wie stark tragen die Massnahmen des Agglomerationsprogramms dazu bei, die Erreichbarkeit, bzw. Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte und der bestehenden Siedlungsschwerpunkte der Agglomeration zu verbessern, ohne unerwünschte Zersiedelungseffekte zu verursachen? Schaffen sie Abhilfe für die bei der Analyse des Ist-Zustands identifizierten Schwachstellen?

5. Verbesserung der Intermodalität

Inwieweit trägt das Agglomerationsprogramm den Verkehrsketten Rechnung? Schlägt es Konzepte und Massnahmen zur Förderung der Intermodalität (insbesondere der Zugänglichkeit zum öV-Netz für den Langsamverkehr) vor? Schaffen sie Abhilfe für die bei der Analyse des Ist-Zustands identifizierten Schwachstellen?

6. Nachfrageseitige Massnahmen

Wie stark tragen die Massnahmen des Agglomerationsprogramms dazu bei, die Mobilitätsnachfrage zu beeinflussen? Schaffen sie Abhilfe für die bei der Analyse des Ist-Zustands identifizierten Schwachstellen?

7. Verbesserung im Güterverkehr (fakultatives Element)

(kann die Bewertung der Programmwirkung positiv aber nicht negativ beeinflussen)

Wie stark trägt das Agglomerationsprogramm mit spezifischen Massnahmen zur Verbesserung des Güterverkehrs bzw. zur Reduktion dessen negativer Auswirkungen bei? Schaffen sie Abhilfe für die bei der Analyse des Ist-Zustands identifizierten güterverkehrsspezifischen Schwachstellen?

8. Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultatives Element)

(kann die Bewertung der Programmwirkung positiv aber nicht negativ beeinflussen)

Wie stark trägt das Agglomerationsprogramm mit spezifischen Massnahmen zur Verbesserung des Freizeitverkehrs bzw. zur Reduktion dessen negativer Auswirkungen bei? Schaffen sie Abhilfe für die bei der Analyse des Ist-Zustands identifizierten güterverkehrsspezifischen Schwachstellen?

Präzisierende Erläuterungen:

In die Beurteilung werden unter Berücksichtigung der besonderen Herausforderungen und der Grösse der Agglomeration insbesondere folgende Punkte einbezogen:

1. Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr

- Kohärenz der Massnahmen für den Langsamverkehr mit der Teilstrategie Verkehr und dem Zukunftsbild der Agglomeration.
- Förderung eines zusammenhängenden, dichten und attraktiven Wegnetzes (Verringerung der Netzwidestände)
- Verkürzung der durchschnittlichen Unterwegszeit beim Langsamverkehr (z. B. durch direkte Wege, Verringerung der Wartezeiten an Lichtsignalanlagen)
- Einfache Routenführung durch eine gute und leicht verständliche Signalisation/Orientierungshilfen
- Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten

2. Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems

- Kohärenz der Massnahmen für den öffentlichen Verkehr mit der Teilstrategie Verkehr und dem Zukunftsbild der Agglomeration.
- Verringerung der durchschnittlichen Reisezeiten im öV, z. B. durch
 - Bauliche oder elektronische Eigentrassierung des strassengebundenen öV mit verstärkter Priorisierung
 - Verbesserung der Reisezeiten bei der Bahn

- Verstärkte Vernetzung und Durchbindung
- Verringerung der Warte-/Umsteigezeiten, z. B. durch
 - Verdichtung der Taktfolgen
 - Verbesserung der wichtigsten Umsteigeplattformen
 - Optimale Fahrplanabstimmung
- Gezielter Ausbau der Kapazitäten
- Verbesserung der Fahrplanstabilität/Pünktlichkeit, z. B. durch
 - Eigentrassierung auf den am stärksten belasteten Verkehrsachsen
 - Verringerung der Verkehrsbelastung in den für den öV wichtigen Verkehrsabschnitten
- Verbesserung der Lesbarkeit bzw. Struktur des öV-Systems
- Verbesserung von Benutzerfreundlichkeit und Image des öV-Systems (Fahrzeugpark, Fahrgastinformation, Gestaltung und Ausstattung der Haltestellen)

3. Verbesserung des Strassennetzes

- Kohärenz der Massnahmen für das Strassennetz mit der Teilstrategie Verkehr und dem Zukunftsbild der Agglomeration.
- Verstetigung des Verkehrsflusses sowie Verminderung von Stausituationen (Ausmass der Staurisiken und Staustunden), z. B. durch
 - Kohärenz der Netzstruktur (Wabensysteme, Pfortnerungen/Zugangskontrollen, usw.)
 - Optimierte Verkehrsleitsystem auf regionaler und lokaler Ebene
 - Verlagerung von der Strasse auf andere Verkehrsträger
 - Strassennetzergänzungen (Neu- oder Ausbauten) mit flankierenden Massnahmen

4. Erreichbarkeit

- Verbesserung der Erreichbarkeit von dicht besiedelten, aber noch ungenügend erschlossenen Agglomerationsgebieten
- Verbesserung von öV-Kapazität und öV-Qualität (insb. Geschwindigkeit) für Verbindungen zu Entwicklungsschwerpunkten
- Verhinderung unerwünschter Auswirkungen der Verbesserung der Erreichbarkeit (Zersiedelungseffekt)

5. Verbesserung der Intermodalität

- Verbesserung des Zugangs zu Haltestellen des öV für den LV, z. B. durch
 - Besondere Behandlung der Umsteigeknoten
 - Verbesserung der Zugänge zu den Gleisen und Haltekanten
 - Verbesserung der Durchlässigkeit der Quartiere
 - Verbesserung der Parkierungsmöglichkeiten für Velos an Haltestellen des öV
- Verbesserung der Umsteigebeziehungen
- Verbesserung der intermodalen Informationsmöglichkeiten
- Erweiterung der Tarifverbund-Systeme

6. Nachfrageseitige Massnahmen

- Einfluss auf das Mobilitätsverhalten, z. B. durch
 - Vereinheitlichung der Parkierungsregime
 - Proaktives Verkehrssystemmanagement (Wabensysteme, Pfortnerungen, Zugangskontrollen, usw.)
 - Förderung oder Pflicht betrieblicher Mobilitätspläne
 - Verbesserung des Informationsangebots und/oder Förderkampagnen

7. Güterverkehr (fakultatives Element)

- Infrastrukturen (z.B. Be- und Entladezonen, unterirdische Anlieferung für Areale,...)

- Transportmanagement (Kooperationsförderung, Information,...)
- Verkehrsmanagement (Signalisation von Güterverkehrskorridoren,...)
- rechtliche und polizeiliche Instrumente (Emissionsauflagen, räumliche und zeitliche Einschränkungen,...)

8. Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultatives Element)

Die Strategie Freizeitverkehr des Bundesrates (Juni 2009) und insb. dessen Massnahmen 6,9 und 10 liefern Hinweise für die Behandlung dieser Thematik.

3.5.2 WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

1. Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem

Besteht eine Teilstrategie Siedlung, die eine Entwicklung nach innen und eine Siedlungsverdichtung verfolgt, unter Berücksichtigung der Eigenheiten der Agglomeration und der durch die Analyse identifizierten Schwächen und Potenziale?

Wie konkret und griffig sind die Massnahmen des Agglomerationsprogramms und der übrigen relevanten Lenkungsinstrumente? Wie stark tragen sie dazu bei, dass Bevölkerung, Arbeitsplätze und verkehrsintensive Einrichtungen an Siedlungs- bzw. Entwicklungsschwerpunkten zu liegen kommen?

2. Verringerung der Zersiedelung

Wie stark tragen die Massnahmen des Agglomerationsprogramms und der übrigen relevanten Lenkungsinstrumente zu einer Verringerung der Zersiedelung bzw. der Ansiedlung von Bevölkerung und Arbeitsplätzen ausserhalb der Gebiete mit guter Anbindung an den öV und den Langsamverkehr, innerhalb und ausserhalb des Agglomerationsprogrammperimeters bei?

3. Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume

Wie stark führen die Massnahmen des Agglomerationsprogramms zur Aufwertung und zur Verbesserung der Lebensqualität im städtischen Raum?

Wie stark führen die Massnahmen des Agglomerationsprogramms zur Verminderung der Trennwirkung von Verkehrsinfrastrukturen in Siedlungsgebieten?

Präzisierende Erläuterungen:

In die Beurteilung werden unter Berücksichtigung der besonderen Herausforderungen und der Grösse der Agglomeration insbesondere folgende Punkte einbezogen:

1. Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem

- Kohärenz der Teilstrategie Siedlung mit dem Zukunftsbild
- Kohärenz der Massnahmen mit der Teilstrategie Verkehr
- Wechselwirkung und Kohärenz mit den übrigen Raumplanungsinstrumenten
- Zunahme der Anzahl und Dichte an Einwohnern, Arbeitsplätzen und verkehrsintensiven Einrichtungen an zentralen, qualitativ hochwertigen und sehr gut mit dem öV erschlossenen Lagen, z. B. durch
 - Planerische Aufbereitung von entsprechenden Gebieten, inkl. Industriebrachen

- Aktive Fördermassnahmen für die Sicherstellung einer qualitativen Entwicklung in diesen Gebieten
- Aktive Vermarktung für die Ansiedlung von Aktivitäten in diesen Gebieten
- Festlegung einer griffigen Politik für die Ansiedlung von verkehrsintensiven Einrichtungen

2. Verringerung der Zersiedlung

- Verringerung von Neueinzonungen abseits von genügender öV-Erschliessung, z. B. durch
 - klar definierte Kriterien bezüglich öV-Erschliessung bei Neueinzonungen
- Etappierung von bestehenden Bauzonen
- Reduktion der Bauzonen(reserven) pro Kopf, z. B. durch
 - Kompensationspflicht bei Neueinzonungen
- Ueberkommunale Kompensationsmechanismen im Zusammenhang mit der Konzentration an Siedlungs- und Entwicklungsschwerpunkten.
- Siedlungsbegrenzung(slinien)

3. Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume

- Erweiterung verkehrsberuhigter Zonen / Begegnungszonen
- Aufwertung von öffentlichem Raum, Frei- und Grünräumen im Siedlungsgebiet
- Verbesserung der Sicherheit im öffentlichen Raum
- Ausweitung der Grün- und Freiräume im städtischen Raum
- Abnahme der Verkehrsmenge im MIV in dicht bewohnten Gebieten
- Verbesserungen für den MIV-querenden Fuss- und Veloverkehr (Grünzeiten)
- Abnahme der Streckenlänge von Verkehrsachsen mit bedeutender Trennwirkung
- Flächengewinn für den Fuss- und Veloverkehr im öffentlichen Raum

3.5.3 WK3: Verkehrssicherheit erhöht

1. Erhöhung der objektiven Sicherheit

Inwieweit ermöglichen die Teilstrategien und Massnahmen des Agglomerationsprogramms eine Beseitigung der wichtigsten bestehenden und künftigen Unfallstellen? Schaffen sie Abhilfe für die bei der Analyse des Ist-Zustands identifizierten Schwachstellen?

2. Erhöhung der subjektiven Sicherheit

Inwieweit leisten die Teilstrategien und Massnahmen des Agglomerationsprogramms einen Beitrag zur Standarderreichung in der passiven Sicherheit, vor allem bezüglich dem BFU-Modell „30/50 innerorts“? Schaffen sie Abhilfe für die bei der Analyse des Ist-Zustands identifizierten Schwachstellen?

Präzisierende Erläuterungen:

In die Beurteilung werden unter Berücksichtigung der besonderen Herausforderungen und der Grösse der Agglomeration insbesondere folgende Punkte einbezogen:

1. Erhöhung der objektiven Sicherheit

- Verringerung spezifischer Unfallschwerpunkte
- Einbeziehung von Strategien zur Verbesserung der Strassensicherheit in die Massnahmenkonzeption (z.B. Sicherheitsaudit bei der Strassenprojektierung)

2. Erhöhung der subjektiven Sicherheit

- Definition einer Hierarchie des Strassennetzes mit Angabe der verkehrsorientierten Durchfahrtsstrassen und der Erschliessungsstrassen (Aufwertung und Verkehrsberuhigung), insbesondere in dichten städtischen Räumen und Ortsdurchfahrten
- Erweiterung verkehrsberuhigter Zonen / Begegnungszonen
- Geschwindigkeitsreduktion

3.5.4 WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

1. Reduktion der Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen)

Inwieweit schlägt das Agglomerationsprogramm Strategien und Massnahmen zur Verringerung der Luftschadstoffe und CO₂-Emissionen vor?

2. Reduktion der Lärmimmissionen

Inwieweit schlägt das Agglomerationsprogramm Strategien und Massnahmen zur Verringerung der Lärmimmissionen vor?

3. Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen

Inwieweit stimmen die Massnahmen des Agglomerationsprogramms mit der Teilstrategie Siedlung, insbesondere betreffend Natur- und Landschaftsaspekten, überein?

Inwieweit trägt das Agglomerationsprogramm dazu bei, die Flächenbeanspruchung durch neue Siedlungen und Infrastrukturen zu verringern?

Inwieweit ermöglicht das Agglomerationsprogramm eine Begrenzung der Trennwirkung von Infrastrukturen in Bezug auf Natur und Landschaft sowie eine Begrenzung der Landschaftsauswirkungen von Siedlungsgebieten?

Präzisierende Erläuterungen:

In die Beurteilung werden unter Berücksichtigung der besonderen Herausforderungen und der Grösse der Agglomeration insbesondere folgende Punkte einbezogen:

1. Reduktion der Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen)

- Verringerung der Fahrleistungen im motorisierten Individualverkehr
- Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs und Verringerung des Anteils des MIV
- Erhöhung des Anteils an elektrisch betriebenen öV
- Geschwindigkeitsreduktion und Verstetigung des Verkehrsflusses beim MIV

2. Reduktion der Lärmimmissionen

- Die Zahl der einer übermässigen Lärmbelastung ausgesetzten Personen kann verringert werden
 - Verringerung der Verkehrsbelastung in den dicht besiedelten städtischen Räumen
 - Verkehrsverringern in den Wohngebieten
 - Geschwindigkeits- und Beschleunigungsreduktion
 - Lärmschutzmassnahmen (über die LSV hinausgehend)

3. Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen

- Flächenbedarf für die neuen Infrastrukturen
- Ausmass der Zersiedelung

- Allfällige Flächenrückerstattung für Natur, Wald, Gewässer, Landwirtschaft, Naherholungsgebiete
- Reduzierung des Siedlungsflächenwachstums zu Gunsten von Natur- und Landschaftsräumen.
- Verminderung der Trennwirkung von Infrastrukturen und bessere Vernetzung von Natur- und Landschaftsräumen.

3.6 Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms

Gemäss der Grundanforderung 4 sieht ein Agglomerationsprogramm Massnahmen in allen Bereichen von Siedlung und Verkehr vor, die eine Umsetzung des Zukunftsbilds der Agglomeration ermöglichen.

Zur Erfüllung der Grundanforderung müssen Massnahmen in den Bereichen Verkehr und Siedlung ergriffen werden. Massnahmen in anderen Bereichen (beispielsweise Umwelt) können ergriffen werden, sind jedoch zur Erfüllung der Grundanforderungen nicht notwendig.

3.6.1 Massnahmen im Siedlungsbereich

Siedlungsmassnahmen können nicht über den Infrastrukturfonds mitfinanziert werden. Dennoch sind sie notwendig, um eine gute Wirksamkeit des Agglomerationsprogramms zu erreichen.

Für die Ausarbeitung von Siedlungsmassnahmen verweisen wir auf die vom ARE erstellte Arbeitshilfe „Konzept für eine Siedlungsentwicklung nach innen“.

3.6.2 Mitfinanzierbarkeit von Massnahmen aus dem Infrastrukturfonds

Beiträge des Bundes an Agglomerationsprogramme und Massnahmen(-pakete) werden nur an Infrastrukturen ausgerichtet. Die Trägerschaften müssen ausweisen, welche Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm mitfinanzierbar sind. Die Botschaft zum Infrastrukturfonds vom 2. Dezember 2005¹¹ listet auf S. 791 die Massnahmen (Förderbereiche) auf, die durch den Infrastrukturfonds mitfinanziert werden können (grundsätzliche Förderungswürdigkeit):

„Beiträge werden ausgerichtet für Investitionen in Strassen- und Schieneninfrastrukturen, die innerhalb der Städte und Agglomerationen liegen und der Verbesserung der Verkehrssysteme innerhalb dieser Räume dienen. Dazu zählen insbesondere folgende Infrastrukturen:

- *Eisenbahnen des Ortsverkehrs (Anlagen wie Trams und Stadtbahnen, die auf eigenen Netzen und innerhalb der Städte und Agglomerationen verkehren);*
- *Eisenbahnen des Regionalverkehrs (S-Bahnen), soweit die entsprechenden Infrastrukturen der Verbesserung des Verkehrs innerhalb des Agglomerationsraums dienen (vgl. Ziff. 1.6.2);*
- *Massnahmen zu Gunsten des öffentlichen Strassenverkehrs. Dazu zählen Businstallationen, Bus- und Taxispuren;*
- *Massnahmen für den Langsamverkehr, soweit dadurch die Effizienz des ganzen Verkehrssystems verbessert wird. Dazu zählen insbesondere zusammenhängende und sichere Wegnetze sowie leicht verständliche Signalisationen;*
- *Massnahmen zur Verkehrstrennung in Städten und Agglomerationen (Trennung von Schiene und Strasse, Aufhebung von Niveauübergängen);*
- *Massnahmen im Bereich der kombinierten Mobilität und zur Verbesserung der Intermodalität zwischen den Verkehrsträgern (Park-and-Ride, Velostationen an Bahnhöfen, Verkehrstelematik);*
- *Entlastungs- bzw. Umfahrungsstrassen, soweit es sich um Kantons- und Gemeindestrassen handelt.“*

Zu diesen Förderbereichen zählen im Sinne einer Präzisierung auch:

- Verkehrsleitsysteme sowie Informations- und Leitsysteme
- Parkieranlagen, sofern es sich um öffentliche Anlagen im Zusammenhang mit Park-and-ride (P+R) und Bike-and-ride (B+R) handelt

¹¹ BBI 2006 763

- Haltestelleninfrastruktur und Busspuren
- Werkleitungen, Installationen, Elektrifizierung (gem. Praxis BAV und ASTRA)

Betreffend Eisenbahninfrastrukturen präzisiert Art. 7 Abs. 6 des Infrastrukturfondsgesetzes: „Investitionen in Eisenbahninfrastrukturen für den Agglomerationsverkehr erfolgen grundsätzlich über die Finanzierungsinstrumente nach der Eisenbahngesetzgebung. Beiträge nach diesem Gesetz sind jedoch zulässig, wenn sie zu einem Mehrwert für eine Stadt oder Agglomeration führen und die Strasse unmittelbar entlasten.“

Grundsätzlich werden ausschliesslich Infrastrukturen mitfinanziert und keine Beiträge an Rollmaterial geleistet. Eine Ausnahme erlaubt Art. 7 Abs. 7 IFG. Wenn mit dem Einsatz von speziellem Rollmaterial erhebliche Infrastrukturkosten eingespart werden, können auch Beiträge an die entsprechenden Mehrkosten des Rollmaterials geleistet werden.

Durch den Infrastrukturfonds nicht mitfinanziert werden:

- Massnahmen welche das Nationalstrassennetz und den Eisenbahnfernverkehr betreffen
- Kosten für Unterhalt und Substanzerhaltung
- Beiträge an Infrastrukturanlagen der Sparte Verkehr gemäss Art. 62 Eisenbahngesetz¹², wie z. B. Einrichtungen für den Unterhalt des Rollmaterials (Depots, Einstellhallen), Verkaufsanlagen, etc.
- Fahrzeuge
- Kosten im Zusammenhang mit Mobilitätsmanagement
- Planungskosten im Zusammenhang mit der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms

Die Kosten, die für die Berechnung der Bundesbeiträge anrechenbar sind, sind in Art. 21 der MinVV aufgeführt. Massgebend für die Berechnung des maximalen Bundesbeitrags an die einzelnen Massnahmen sind die Kosten, welche mit der Einreichung des Agglomerationsprogramms an den Bund angegeben werden.

Berücksichtigung der Planungs- und Projektierungskosten

Der Bund übernimmt die Planungs- und Projektierungskosten gemäss Beitragssatz bis maximal zum Kostendach, auch wenn diese vor dem Finanzierungsbeschluss angefallen sind. Die Vergütung dieser Kostenanteile kann jedoch erst nach der Finanzierungsvereinbarung der betreffenden Massnahme erfolgen.

Wird die Massnahme nicht vom Bund finanziert, beteiligt sich der Bund nicht an den vorher angefallenen Planungs- und Projektierungskosten.

3.6.3 Eigenleistungen

Es kann vorkommen, dass die Agglomerationen infrastrukturelle Massnahmen vorsehen, die bei der Wirksamkeitsbeurteilung des Agglomerationsprogramms zwar berücksichtigt werden können, für die jedoch keine Mitfinanzierung über den Infrastrukturfonds möglich ist. Dies trifft insbesondere auf Massnahmen von geringer Bedeutung zu, deren Kosten relativ gering sind oder die hinsichtlich einer Finanzierung durch den Infrastrukturfonds einen Grenzfall darstellen. Solche Massnahmen sind im Agglomerationsprogramm als Eigenleistungen zu erwähnen..

¹² SR 742.101

3.6.4 Massnahmenpakete

Wo möglich und sinnvoll sind die Massnahmen der Agglomerationsprogramme in geeigneten Massnahmenpaketen zusammenzufassen. Es ist Aufgabe der Trägerschaften, die Massnahmen in geeignete Massnahmenpakete zusammenzufassen. Der Bund behält sich das Recht vor, Massnahmenpakete aufzuteilen, wenn er die Paketkonfiguration bei der Beurteilung als ungeeignet erachtet.

In folgenden Fällen scheint eine Paketbildung sinnvoll (vorbehaltlich einer eingehenden Beurteilung im konkreten Fall):

- Gleich geartete Massnahmen, die Gegenstand einer systematischen Analyse bilden und deren Kosten für sich allein genommen relativ gering sind (z.B. Massnahmen im Langsamverkehr, Strassenraumaufwertungen von geringem Umfang, Massnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit);
- Flankierende Massnahmen einer wichtigen Massnahme müssen mit dieser in einem Massnahmenpaket zusammengefasst werden (Änderung des Verkehrskonzepts im Zusammenhang mit dem Bau einer Tramlinie, Strassenraumaufwertungen in Zusammenhang mit dem Bau einer neuen Strasseninfrastruktur).
- Eine enge funktionale Beziehung erfordert die gleichzeitige Durchführung mehrerer Massnahmen, um ein bestimmtes Ziel zu erreichen (z.B. eine starke Verbesserung einer öV-Verbindung, welche am Anschlussknoten Anpassungen erfordert, um die Personenströme bewältigen zu können).
- Wenn Siedlungsmassnahmen nötig sind, um die negativen Auswirkungen einer Massnahme zu vermeiden oder verringern, werden diese mit der Verkehrsmassnahme zusammengefasst (Änderung von Nutzungsplänen zur Vermeidung der Zersiedelung infolge des Baus einer Umfahrungsstrasse, Änderung des Richt- und/oder Nutzungsplans beim Bau einer neuen S-Bahn-Haltestelle zur Entwicklung eines neuen Quartiers im Einzugsgebiet der neuen Haltestelle). Mitfinanziert werden jedoch nur Verkehrsinfrastrukturen.

In folgenden Fällen hingegen ist die Schaffung von Massnahmenpaketen nicht sinnvoll:

- Fehlen einer funktionalen Beziehung zwischen den Einzelmassnahmen, einzig die geografische Nähe rechtfertigt die Schaffung eines Massnahmenpakets nicht.
- Es können nicht alle Massnahmen innerhalb der gleichen Vierjahresperiode durchgeführt werden.

Wird ein Massnahmenpaket während der Beurteilung durch den Bund als solches anerkannt, wird es in der Folge als Einzelmassnahme behandelt und wenn möglich in einer einzigen Finanzierungsvereinbarung abgewickelt (Siehe Kapitel 5.4).

3.6.5 Priorisierung der Massnahmen

Die Trägerschaften müssen eine Priorisierung der Massnahmen vornehmen, deren Mitfinanzierung im Rahmen des Infrastrukturfonds beantragt wird. Es wird erwartet, dass die Massnahmen in drei Listen (A, B und C) aufgeteilt werden. Bei den Agglomerationsprogrammen der zweiten Generation sollen die Massnahmen der A-Liste für die Periode 2015 - 2018 zur Freigabe beantragt werden, die Massnahmen der B-Liste wahrscheinlich für die Periode 2019 - 2022 und die Massnahmen der C-Liste erst danach.

Bei der Beurteilung wird der Bund seinerseits eine Priorisierung über das gesamte Massnahmenportfolio vornehmen, die Priorisierung der Trägerschaften auf ihre Plausibilität überprüfen und wenn nötig anpassen. Er orientiert sich hierbei an dem in Kapitel 4.3 vorgeschlagenen Verfahren.

Die Agglomerationen können sich für die Priorisierung ihrer Massnahmen an diesem Vorgehen orientieren.

Gegenüber dem Bund muss das Agglomerationsprogramm keine spezifische Berichterstattung über die Prioritätenfindung vorlegen. Hingegen ist eine textliche qualitativ-argumenative Beschreibung der Wirkung der einzelnen Massnahmen in Bezug auf die Wirksamkeitskriterien notwendig (Anforderungen dazu siehe Kapitel 6).

Entwicklung der Priorisierung bei der Überarbeitung des Agglomerationsprogramms

Bei der Überarbeitung eines Agglomerationsprogramms müssen alle Massnahmen zwecks Erstellung von aktualisierten Listen A, B und C neu beurteilt werden.

Dabei ist es wichtig, zwischen jenen Massnahmen zu unterscheiden, für welche eine Mitfinanzierung durch den Bund in der ersten Version des Programms „Agglomerationsverkehr“ freigegeben wurde, und jenen die für die zweite Freigabe der Mittel beantragt werden. Es gilt also, die A-Liste der ersten Generation (mit A1 bezeichnet) von der zur Prüfung eingereichten A-Liste der zweiten Generation unterscheiden (mit A bezeichnet).

Bei der Überarbeitung eines Agglomerationsprogramms kann sich die Priorisierung der Massnahmen zwischen der ersten und zweiten Generation wie folgt ändern.

Entwicklung einer Massnahme zwischen der 1. und 2. Generation	Mögliche Fälle
A → A1	Dies trifft auf alle Massnahmen zu, für die Mittel ab 2011 freigegeben wurden.
B → A	Eine Massnahme wird die Bau- und Finanzreife während der kommenden Vierjahresperiode erreichen, was zum Zeitpunkt der ersten Generation nicht gegeben war. Eine Massnahme, deren Kosten/Nutzen-Verhältnis bei der ersten Prüfung genügend oder ungenügend war, weist nun ein gutes bis sehr gutes Kosten/Nutzen-Verhältnis auf.
B → B	Das Kosten/Nutzen-Verhältnis bleibt nur genügend. Die Massnahme kann die Bau- und Finanzreife während der kommenden Vierjahresperiode nach wie vor nicht erreichen.
B → C	Das Kosten/Nutzen-Verhältnis hat sich wegen einer erheblichen Kostensteigerung oder einer Veränderung der Rahmenbedingungen verschlechtert.
C → A	Die Massnahme wurde sowohl hinsichtlich Kosten/Nutzen-Verhältnis und Reifegrad stark verbessert.
C → B	Die Massnahme wurde hinsichtlich ihres Kosten/Nutzen-Verhältnisses deutlich verbessert, kann aber die Bau- und Finanzreife während der kommenden Vierjahresperiode noch nicht erreichen. Das Kosten/Nutzen-Verhältnis der Massnahme wurde verbessert, kann jedoch nur als genügend bezeichnet werden.
C → C	Das Kosten/Nutzen-Verhältnis und/oder der Reifegrad wurde nicht oder nicht ausreichend verbessert.

Tabelle 1

Im Übrigen können auch neue Massnahmen, die nicht im Agglomerationsprogramm der ersten Generation enthalten sind, eine Priorität A, B oder C zugeteilt werden.

3.6.6 Übergeordnete Massnahmen

Die übergeordneten Massnahmen wie die Nationalstrassen, die Eisenbahninfrastrukturen für den Fernverkehr sowie die überregionalen Strassennetze sollen ins Agglomerationsprogramm integriert werden.

Die Kohärenz zwischen Zukunftsbild, Teilstrategien und Massnahmen des Agglomerationsprogramms und den übergeordneten Massnahmen muss gegeben sein. Ist die Kohärenz nicht gewährleistet, kann dies in der Beurteilung des Agglomerationsprogramms berücksichtigt werden.

Für den Fall dass eine übergeordnete Massnahme nicht oder nicht im vorgesehenen Zeitraum finanziert/realisiert werden kann, muss das Agglomerationsprogramm aufzeigen, dass die Wirksamkeit und Umsetzbarkeit auch ohne diese Massnahme gegeben ist. Wenn die Finanzierung/Realisierung übergeordneter Massnahmen nicht gesichert ist, muss das Agglomerationsprogramm also mit verschiedenen Szenarien operieren.

3.6.7 Andere Finanzierungsquellen des Bundes im Bereich Schiene

Bei bestimmten Massnahmen im Bereich Schiene kommt nicht nur eine finanzielle Beteiligung des Bundes aus dem Infrastrukturfonds, sondern auch über das ordentliche Budget der Bahnunternehmen in Frage (Leistungsvereinbarungen SBB/andere Transportunternehmen). Der Infrastrukturfonds dient nicht der Entlastung dieser bereits bestehenden Finanzierungsinstrumente. Folglich ist darauf zu achten, dass diejenigen Massnahmen der Agglomerationsprogramme, die bisher über das ordentliche Budget des Bundes finanziert wurden, auch in Zukunft auf diese Weise finanziert werden. Dies insbesondere auch um Art. 7 Abs. 6 des Infrastrukturfondsgesetzes einzuhalten.

Die Agglomerationen bzw. die Kantone müssen diese Massnahmen in ihrem Agglomerationsprogramm erwähnen und die funktionalen Zusammenhänge mit den anderen Massnahmen des Agglomerationsprogramms aufzuzeigen. Im Rahmen des Beurteilungsprozesses wird das geeignete Finanzierungsgefäss festgelegt werden.

Der Infrastrukturfonds ist im Bereich der Eisenbahninfrastrukturen auf die Finanzierung von Vorhaben im Agglomerationsverkehr beschränkt. Die Finanzierung von Massnahmen, die grossmehrerlich dem Fernverkehr dienen, ist nicht vorgesehen. Umgekehrt ist die Mitfinanzierung von reinen Vorhaben des Agglomerationsverkehrs aus den übrigen Finanzierungsgefässen im Schienenverkehr, wie z.B. FinöV-Fonds (Finanzierung des öffentlichen Verkehrs) oder Leistungsvereinbarung SBB, nicht vorgesehen. Kommen mehrere Finanzierungsmechanismen in Frage, werden die Kosten auf der Grundlage von funktionalen Kriterien auf die verschiedenen Finanzierungsinstrumente verteilt. Das Agglomerationsprogramm schlägt deshalb einen Kostenteiler für die Kosten aus Schienenvorhaben vor, die sowohl dem Agglomerationsverkehr als auch dem Fern- oder Güterverkehr dienen. Bei denjenigen Vorhaben, bei welchen der Bund aus Sicht Agglomerationsverkehr einen Handlungsbedarf anerkennt, findet der Agglomerationsverkehrsanteil Eingang in die Liste der entsprechenden Priorität A, B oder C.

4 Beurteilung der Agglomerationsprogramme und ihrer Massnahmen

Dieses Kapitel beschreibt den Prozess und die Methode, mit welcher der Bund die eingereichten Agglomerationsprogramme der 2. Generation beurteilt.

Die Beschreibung der Beurteilungsmethode kann auch als Arbeitshilfe für die Aus- und Überarbeitung der Agglomerationsprogramme dienen.

4.1 Grundprinzipien

In einem ersten Schritt wird geprüft, ob die Agglomerationsprogramme die Grundanforderungen (GA) erfüllen (siehe Kapitel 4.3).

In einem zweiten Schritt wird für jede Massnahme geprüft, ob sie mitfinanzierbar ist, welches ihre Priorität und ihr Reifegrad ist (siehe Kapitel 4.4).

In einem dritten Schritt wird die Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms beurteilt (siehe Kapitel 4.5). Diese ist für den Beitragssatz bestimmend, der für die Mitfinanzierung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms der Etappe ab 2015 gilt. Bei den überarbeiteten Agglomerationsprogrammen der 2. Generation ist zudem die Umsetzung der Massnahmen der ersten Version des Programms Agglomerationsverkehr (1. Generation) für die Festlegung des Beitragssatzes mitbestimmend (siehe Kapitel 4.5.3).

In der untenstehenden Abbildung ist das Beurteilungsverfahren vereinfacht dargestellt:

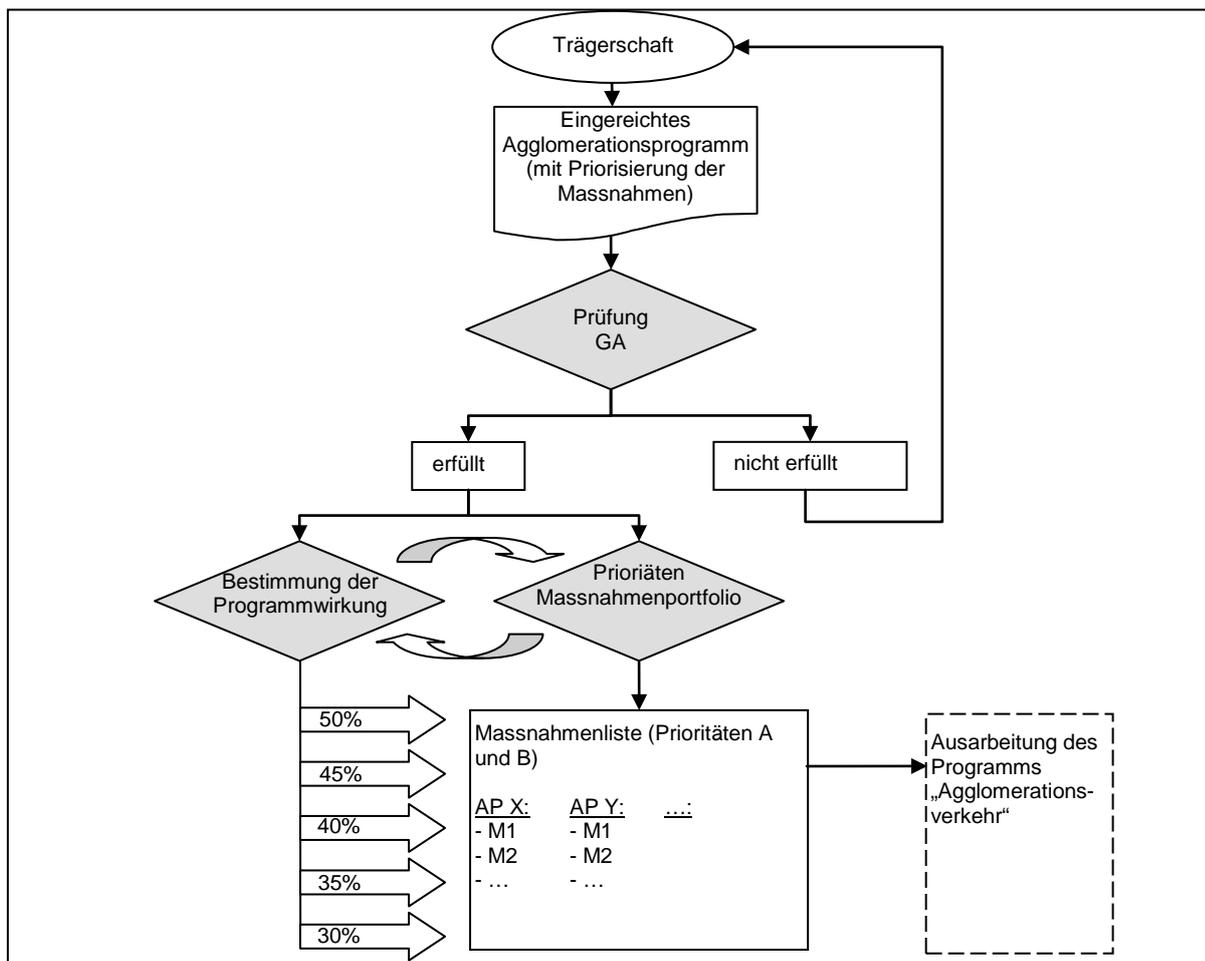


Abbildung 6

4.2 Das Prüfverfahren im Detail

4.2.1 Prüfteam

Das ARE hat die Federführung für die Prüfung inne. BAFU, BAV und ASTRA wirken auf Fachebene eng mit. Zudem wird eine externe Arbeitsgemeinschaft beauftragt, den Prozess kritisch zu begleiten und eine unabhängige Zweitmeinung abzugeben. Die Auswahl dieser Arbeitsgemeinschaft erfolgt vor dem Prüfverfahren in Absprache mit den Kantonen (BPUK/KÖV) auf der Basis eines Einladungsverfahrens.

4.2.2 Bundesinternes Verfahren

Die im Prüfteam vertretenen Bundesämter und die externe Arbeitsgemeinschaft beurteilen unabhängig voneinander jedes einzelne Agglomerationsprogramm und überprüfen seine Massnahmen-Priorisierung. Anschliessend treffen sich alle Beteiligten, um zu einer gemeinsamen Beurteilung zu gelangen und sich auf eine bereinigte Stellungnahme der verschiedenen Ämter und der externen Fachleute zu einigen.

Falls erforderlich werden spezifische interne Sitzungen organisiert, um eine Feinjustierung der Prüfmethodik sowie eine kohärente und objektive Beurteilung aller Agglomerationsprogramme zu gewährleisten, namentlich unter Einbezug von Quervergleichen.

4.2.3 Zusammenarbeit mit den Agglomerationen

In der Beurteilungsphase werden mit den Trägerschaften Gespräche auf fachlicher Ebene abgehalten, um eine möglichst objektive Beurteilung zu gewährleisten.

Eine erste Gesprächsrunde kann sich als notwendig erweisen, um ein besseres Verständnis der einzelnen Agglomerationsprogramme zu erlangen und Missverständnisse zu vermeiden. Ob diese Gesprächsrunde für die 2. Generations erforderlich ist, wird insbesondere anhand der Erfahrungen mit den Zwischenbeurteilungen entschieden werden.

Auf jeden Fall werden Gespräche vorgesehen, um über die provisorischen Prüfergebnisse des Bundes (Entwurf Prüfbericht) zu diskutieren. Diese Gespräche dienen insbesondere dazu, sicherzustellen, dass sämtliche relevanten Argumente in die Prüfung einbezogen werden und die Gesamtkohärenz des Agglomerationsprogramms trotz allfälliger Prioritätenänderungen durch den Bund gewahrt bleibt. Die Prüfergebnisse werden gegebenenfalls in bestimmten Punkten angepasst.

4.2.4 Berücksichtigung der Rahmenbedingungen

Bei der Beurteilung der Erfüllung der Grundanforderungen und der Wirksamkeit des Programms und der Massnahmen werden die Rahmenbedingungen der Agglomerationen, wie z.B. die Grösse der Agglomeration oder die spezifischen Schwierigkeiten im Zusammenhang mit einer grenzüberschreitenden Agglomeration berücksichtigt.

4.3 Prüfung Grundanforderungen

Zuerst wird geprüft, ob bei der Ausarbeitung des Agglomerationsprogramms alle verlangten Prozessschritte und Planungsarbeiten durchgeführt wurden und das Agglomerationsprogramm alle notwendigen Informationen enthält.

In Absprache mit ASTRA, BAV, BAFU und den externen Experten prüft das ARE die Erfüllung der Grundanforderungen gemäss dem in Kapitel 3.4 erläuterten Verfahren. Die Grundanforderungen müssen zwingend erfüllt sein

Ist es offensichtlich, dass ein Agglomerationsprogramm die Grundanforderungen nicht erfüllt, wird es von der weiteren Beurteilung ausgeschlossen und hat somit keinen Anspruch auf eine Mitfinanzierung über das Programm "Agglomerationsverkehr", für die entsprechende Periode (Freigabe der Mittel ab 2015 für die zweite Generation von Agglomerationsprogrammen). Hingegen kann ein derart zurückgewiesenes Agglomerationsprogramm überarbeitet und für die nächste Freigabe der Mittel (dritte Generation) eingereicht werden.

Müssen punktuelle Aspekte leicht vertieft werden oder sind die Informationen hinsichtlich der Grundanforderungen unvollständig aber kurzfristig nachlieferbar, können während dem Prüfverfahren Ergänzungen verlangt werden.

Jene Agglomerationsprogramme, welche die Grundanforderungen erfüllen, treten in die nachfolgende Prüfphase.

4.4 Beurteilung der Einzelmassnahmen

Bevor die Agglomerationsprogramme auf ihre Wirkung untersucht werden, muss der Bund abklären, ob die vorgeschlagenen Massnahmen mitfinanzierbar sind (siehe die im Kapitel 3.6 erwähnten Kategorien) und die von den Trägerschaften etablierten Prioritäten plausibel sind. Dafür hat das Agglomerationsprogramm die notwendigen qualitativen Grundlagen zu liefern (vgl. Kapitel 6). Ziel der Priorisierung ist es, die mitzufinanzierenden Massnahmen in drei Kategorien aufzuteilen:

- Die A-Liste betrifft Massnahmen, die alle nachstehenden Bedingungen erfüllen:
 - Mitfinanzierbarkeit (Infrastrukturfonds-Relevanz)
 - Relevanz für die Agglomeration und das Agglomerationsprogramm
 - Gutes bis sehr gutes Kosten/Nutzen-Verhältnis
 - Bau- und Finanzreife innerhalb von vier Jahren nach Annahme der Programmbotschaft zur entsprechenden Freigabe der Mittel erreicht
- Die B-Liste betrifft zwei Arten von Massnahmen:
 - Die für die Agglomeration und das Agglomerationsprogramm relevanten Massnahmen, die ein gutes bis sehr gutes Kosten/Nutzen-Verhältnis aufweisen, aber erst in der folgenden Vierjahresperiode (2019-2022 für die Agglomerationsprogramme der zweiten Generation) bau- und finanzreif sein werden.
 - Die für die Agglomeration und das Agglomerationsprogramm relevanten Massnahmen, die nur ein genügendes Kosten/Nutzen-Verhältnis aufweisen, aber aufgrund ihres Optimierungspotenzials bei der nächsten Beurteilung ein gutes bis sehr gutes Kosten/Nutzen-Verhältnis erreichen können.
- Alle anderen Massnahmen sind gemäss Bund einer C-Liste zuzuordnen. Diese Massnahmen weisen entweder ein ungenügendes Kosten/Nutzen-Verhältnis oder einen ungenügenden Reifegrad auf, sodass eine eingehendere Überprüfung der Wirkung gar nicht erst möglich ist. Diese Massnahmen bedürfen weiterer Abklärungen und Konkretisierungen. Sie werden deshalb vorerst zurückgestellt.

Bei den Massnahmen, deren Priorität durch den Bund von A oder B auf C zurückgestuft wurde, lassen sich zwei Sub-Kategorien unterscheiden:

- Massnahmen, welchen ein anerkannter Handlungsbedarf zu Grunde liegt, jedoch in ihrer derzeitigen im Agglomerationsprogramm vorgesehenen Form ein schlechtes Kosten/Nutzen-Verhältnis aufweisen. Diese Massnahmen müssen erheblich optimiert werden. Sie werden im Prüfbericht des Bundes erwähnt.
- Bei den anderen Massnahmen der C-Liste ist der Handlungsbedarf im Allgemeinen klein bis sehr klein. Sie werden deshalb nicht im Prüfbericht des Bundes erwähnt, selbst wenn sie ebenfalls durch starke Kostensenkungen und weitergehende Optimierungen verbessert werden könnten.

4.4.1 Methode

Die Überprüfung der Massnahmen-Priorisierung basiert auf fünf Kriterien:

- Infrastrukturfonds-Relevanz (siehe Kapitel 4.4.2)
- Relevanz für die Agglomeration und das Agglomerationsprogramm (Kapitel 4.4.3)
- Reifegrad (Kapitel 4.4.4)
- Kosten/Nutzen-Verhältnis (Kapitel 4.4.5)
- Bau- und Finanzreife (Kapitel 4.4.6)

Der Ablauf der Massnahmen-Priorisierung wird durch untenstehende Abbildung illustriert.

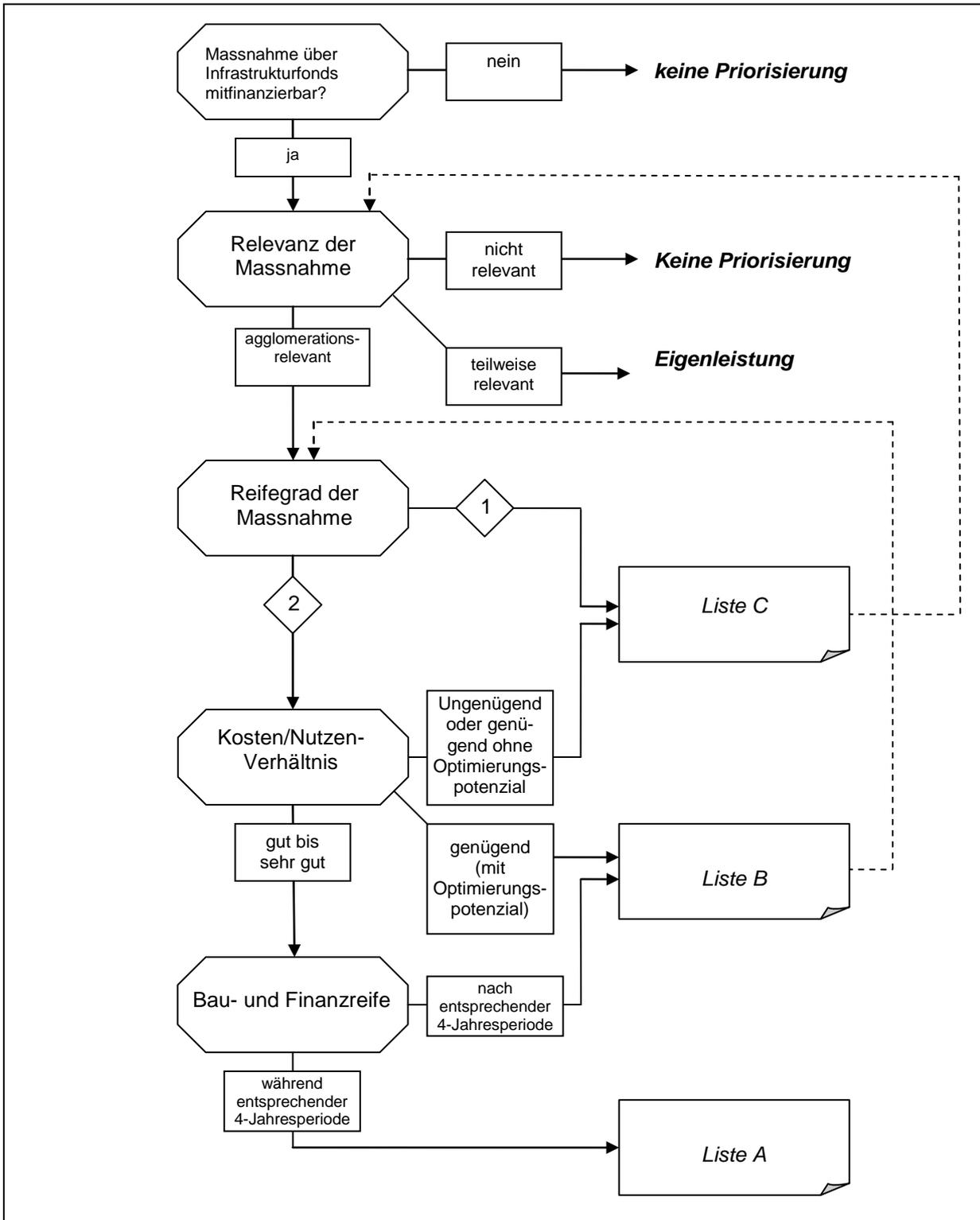


Abbildung 7

4.4.2 Mitfinanzierbarkeit (Infrastrukturfonds-Relevanz)

Nur die dem Infrastrukturfonds anrechenbaren Massnahmen sind Gegenstand einer Priorisierung. Die anrechenbaren Massnahmen sind im Kapitel 3.6.2 präzisiert.

4.4.3 Relevanz

Zur Ermittlung der Agglomerationsrelevanz einer Massnahme wird geprüft, welche Bedeutung eine Massnahme für die Agglomeration bzw. im Agglomerationsprogramm hat. Wenn das Agglomerationsprogramm auch ohne diese Massnahme seine Wirkung entfalten kann, wird die Bedeutung der Massnahme als gering eingestuft. Sie ist somit nicht relevant und wird nicht priorisiert.

Eine Massnahme ist dann agglomerationsrelevant, wenn das Agglomerationsprogramm ohne sie eine geringere Wirkung entfalten würde. Der Bund beteiligt sich nur an Massnahmen, die für die Agglomeration und das Agglomerationsprogramm relevant sind.

In ein kohärentes Massnahmenpaket zusammengefasste Einzelmassnahmen können in bestimmten Fällen Agglomerationsrelevanz erreichen, auch wenn sie diese Anforderung als Einzelmassnahmen nicht erfüllen.

Eigenleistungen

Die Mittel des Infrastrukturfonds sind begrenzt und sollen für die wirkungsvollsten und/oder am schwersten finanzierbaren Massnahmen eingesetzt werden. Es ist deshalb unumgänglich, dass gewisse Massnahmen nicht über den Infrastrukturfonds mitfinanziert, gleichwohl aber mit der angekündigten Priorisierung realisiert werden. Es geht um Leistungen, die vollständig von der Agglomeration zu übernehmen sind, so genannte Eigenleistungen.

Die dieser Kategorie zugeordneten Massnahmen sind von sehr lokaler Bedeutung und haben im Vergleich zur Grösse der Agglomeration relativ geringe Kosten, so dass eine Mitfinanzierung durch den Bund nicht angezeigt ist.

Diese Massnahmen werden bei der Prüfung der Programmwirkung berücksichtigt, jedoch nicht in die Kostenrechnung mit einbezogen.

Die Eigenleistungen werden ebenfalls in der Leistungsvereinbarung aufgeführt und müssen entsprechend durch die Agglomeration umgesetzt werden. Im Falle von erschwerten finanziellen Rahmenbedingungen welche zum Zeitpunkt der Einreichung des Agglomerationsprogramms nicht absehbar waren, kann eine gewisse zeitliche Verzögerung einzelner Eigenleistungen verständlich sein. Sie dürfen aber den Sinn und Geist des Gesamtprogramms nicht beeinträchtigen, d.h. der Realisierungsfortschritt der Eigenleistungen darf in keinem Missverhältnis zum Realisierungsfortschritt grösserer vom Bund mitfinanzierter Massnahmen stehen.

4.4.4 Reifegrad

Zum Zeitpunkt der Einreichung des Agglomerationsprogramms müssen die Massnahmen, welche auf der A- oder B-Liste vorgesehen werden sollen, einen bestimmten Reifegrad aufweisen, damit sie überhaupt einer Kosten/Nutzen-Betrachtung unterzogen werden können.

Die unten aufgeführte Definition der Reifegrade betrifft Massnahmen, die einen relativ komplexen Planungs- und Entscheidungsprozess bedingen. Dies trifft beispielsweise für Tram- und Bahninfrastrukturen, Brücken/Stege oder neue Strasseninfrastrukturen zu. Die weniger komplexen Massnahmen wie gewisse Massnahmen im Langsamverkehr oder leichte Aufwertungen des Strassenraums müssen dieser Definition der Reifegrade nicht immer strikte entsprechen.

Reifegrad	Abgrenzung
1	<ol style="list-style-type: none"> 1. Die Massnahme folgt aus der Problemanalyse und entspricht dem Zukunftsbild und den Teilstrategien des Agglomerationsprogramms. 2. Finanzielle Auswirkungen der Lösungsstrategien sind aufgrund von Erfahrungswerten grob abgeschätzt. 3. Die Wirkungen sind grob beurteilt.
2	<ol style="list-style-type: none"> 1. Reifegrad 1 ist erfüllt. 2. Fundierte <u>Vorstudien inkl. Zweckmässigkeitsbeurteilungen und grober Machbarkeitsnachweis</u> sind vorhanden. 3. Variantenvergleiche und Projektoptimierungen sind durchgeführt, unter Berücksichtigung eines breiten und, wo angezeigt, intermodalen Variantenfächers. 4. Flankierende Massnahmen weisen eine ähnliche Planungsreife auf und sind integrierter Bestandteil der Massnahme bzw. des Massnahmenpakets. 5. Voraussichtliche Investitions-, Betriebs- und Unterhaltskosten sind ermittelt. 6. Umweltabklärungen und Wirtschaftlichkeitsberechnungen liegen vor.

Tabelle 2

Massnahmen(-pakete), die noch über keine Konkretisierung im Sinne der oben genannten Grade verfügen, werden bei der Priorisierung nicht weiter berücksichtigt. Um das Kosten/Nutzen-Verhältnis beurteilen zu können, muss Reifegrad 2 vorliegen.

4.4.5 Wirkung

Die Wirkung einer Massnahme wird qualitativ auf Grundlage der vier Wirksamkeitskriterien beurteilt. Für bestimmte Massnahmentypen wird diese qualitative Beurteilung durch einen Quervergleich aller gleichartigen Massnahmen der verschiedenen Agglomerationsprogramme ergänzt. Diese Quervergleiche stützen sich auf ergänzende Kriterien.

4.4.5.1 Qualitative Beurteilung

Nachstehende Abbildung zeigt, wie die Wirkung einer Massnahme von ihrem Kosten/Nutzen-Verhältnis abhängt.

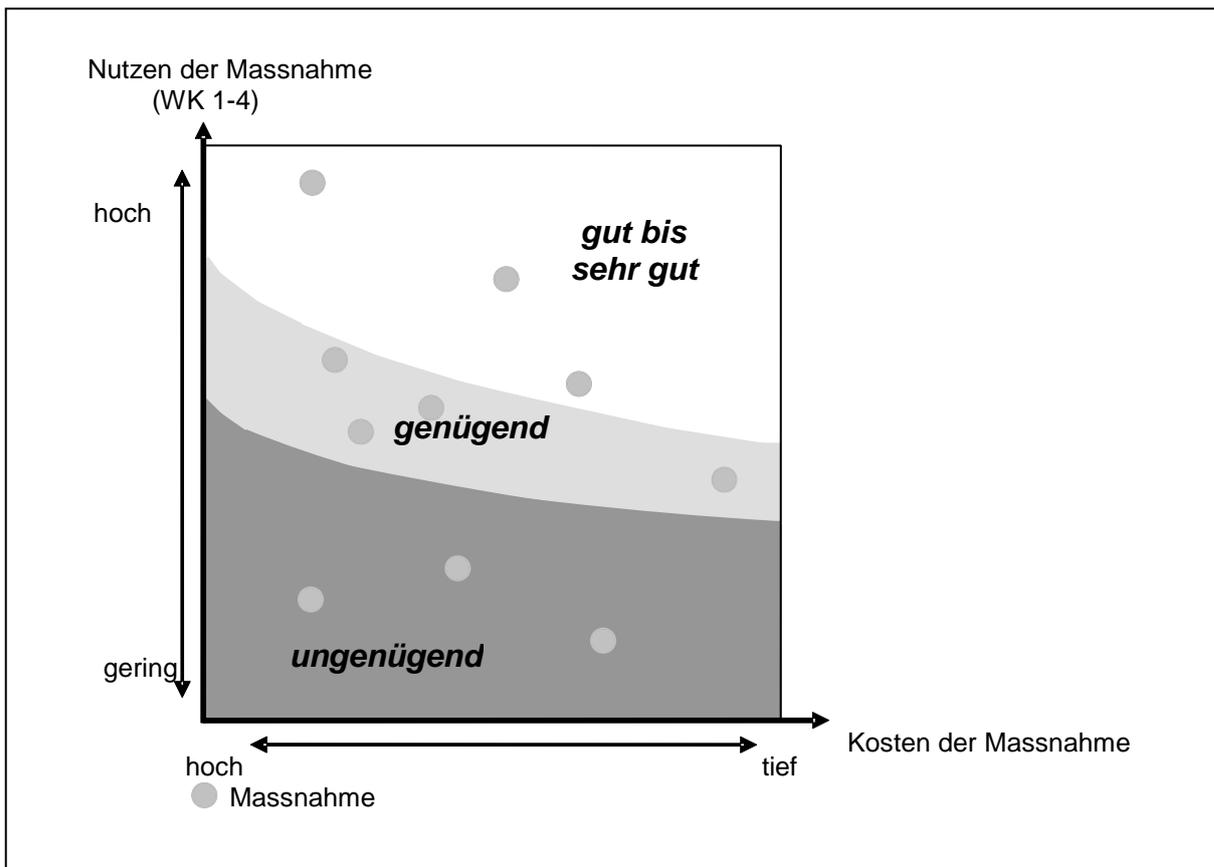


Abbildung 8

Bestimmung der Kosten

Es werden Kostenkategorien gebildet, auf deren Grundlage die Kostenskala definiert wird. Die Zuordnung der Massnahmen zu den Kostenkategorien erfolgt unter Berücksichtigung der Agglomerationsgrösse, um der unterschiedlichen Finanzkraft der Agglomerationen Rechnung zu tragen. Vier Agglomerationsgrössen werden unterschieden: Agglomerationen mit unter 50'000, zwischen 50 und 100'000, zwischen 100 und 200'000 sowie über 200'000 Einwohner.

Für jede Agglomerationsgrösse werden die Kostenkategorien auf Grundlage aller effektiv vorgeschlagenen Massnahmen der entsprechenden Agglomerationsprogramme bestimmt. Ziel ist es, der höchsten Kostenkategorie jeweils nur die teuersten Massnahmen der betreffenden Agglomerationsprogramme zuzuordnen.

Die Methode für die Konstruktion der Kostenskala wird absichtlich nicht im Detail festgelegt, um einen gewissen Handlungsspielraum in Abhängigkeit der vorgeschlagenen Massnahmen zu erhalten.

Bestimmung des Nutzens

Für die Ermittlung des Nutzens werden die vier Wirksamkeitskriterien WK1 bis 4 herangezogen. Jede Einzelmassnahme wird unter Berücksichtigung der Betroffenheit und der Agglomerationsgrösse untersucht.

Die im Kapitel 3.5 aufgeführten Fragen dienen vor allem der Gesamtanalyse des Agglomerationsprogramms. Sie können aber analog für die Bewertung der Massnahmen eingesetzt werden. Beim Wirksamkeitskriterium 1 beispielsweise muss die Frage hinsichtlich der Verbesserung der Qualität des öV wie folgt angepasst werden: „Wie stark trägt die Massnahme zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems bei?“. Zur Beantwortung dieser Frage können die aufgeführten Präzisierungen herangezogen werden.

Die Ermittlung des Nutzens einer Massnahme erfolgt für einen bestimmten Zeithorizont im Vergleich mit einem „Trendzustand“. Die Beurteilung stützt sich insbesondere auf den im Agglomerationsprogramm enthaltenen qualitativen Beschrieb der Massnahmenwirkung. Für gewisse Massnahmenkategorien sind allerdings auch quantitative Daten erforderlich. Diese werden in Kapitel 6 erläutert.

4.4.5.2 Quervergleiche

Die 2008 durchgeführte Prüfung hat gezeigt, dass die auf den vier Wirksamkeitskriterien beruhende Beurteilung des Kosten/Nutzen-Verhältnisses bei gewissen Massnahmentypen keine klare Prioritätszuordnung erlaubt. Um breiter abgestützte Resultate zu erhalten, wurden deshalb für gewisse Massnahmentypen Zusatzkriterien definiert und ein Quervergleich über alle Agglomerationen durchgeführt.

Solche Quervergleiche werden auch für die künftigen Beurteilungen verwendet werden. Die durchgeführten Vergleiche und die verwendeten Zusatzkriterien sind im Folgenden präzisiert:

Quervergleich von:	Verwendete Zusatzkriterien
Tram/Stadtbahn	Dichte des bestehenden städtischen Kontexts im Einzugsbereich (bestehendes Potenzial) Mittelfristiger Nutzungsgrad der öffentlichen Verkehrslinien (Frequenz) Rolle des Vorhabens als Entwicklungsträger in zentralen Gebieten (Arbeiten, Wohnen) Netznutzen im öV-System (Vernetzung mit S-Bahn, zusätzliche Durchbindungen)
S-Bahn-Haltestellen	Dichte des bestehenden städtischen Kontexts im Einzugsbereich (bestehendes Potenzial) Rolle des Vorhabens als Entwicklungsträger (Arbeiten, Wohnen) in zentralen Gebieten Vorgesehene Bedienungshäufigkeit Verknüpfung mit öV-Feinverteiler
Kernentlastungs- und Umfahungsstrassen	Mittelfristiger durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV) und Anteil Schwerverkehr Betroffenheit DTV-Reduktion / Kapazität, Erreichbarkeit Allfällige Zusatzargumentation

Tabelle 3

Um die Methodik für den Quervergleich bestmöglich auf die effektiv eingereichten Massnahmen und die zum Zeitpunkt der Prüfung verfügbaren Daten abstimmen zu können, werden die Zusatzkriterien, ihre Gewichtung und die genaue Methodik absichtlich noch nicht definitiv festgelegt. Die Anforderungen an die quantitativen Angaben werden in Kapitel 6 erläutert.

4.4.6 Bau- und Finanzreife

Der Zeitplan für die Massnahmen der Agglomerationsprogramme wird in Kapitel 05 erläutert. Die Massnahmen, deren Realisierung in der entsprechenden Vierjahresperiode (Freigabe der Mittel ab 2015 für die Agglomerationsprogramme der 2. Generation) in Angriff genommen werden können, werden der A-Liste zugeordnet.

Vertritt der Bund die Auffassung, dass eine Massnahme noch nicht die entsprechende Bau- und Finanzreife erreicht hat, wird sie der B-Liste zugeteilt.

Generell wird eine Massnahme nur dann als baureif erachtet, wenn zwei Jahre vor der geplanten Umsetzung ein Vorprojekt vorliegt. Bei kleineren Massnahmen, die eine weniger komplexe Vorbereitung erfordern, kann von diesem Grundsatz abgewichen werden. Der Bund fordert die Agglomerationen jedoch dazu auf, zum Zeitpunkt der Einreichung des Agglomerationsprogramms, für alle in der A-Liste aufgeführten Massnahmen über ein Vorprojekt zu verfügen, damit u.a. eine genügend präzise Einschätzung der Kosten und Wirkungen der Massnahmen vorhanden ist.

4.5 Die Gesamtbeurteilung des Agglomerationsprogramms

Die Gesamtwirkung eines Agglomerationsprogramms ist massgebend für die Festlegung der Höhe der Bundesbeiträge an die mitfinanzierten Massnahmen des entsprechenden Programms (vgl. Art. 17d, Abs. 1 MinVG). Der Beitragssatz des Bundes liegt zwischen 30 und 50%.

Das Verfahren für die Ermittlung der Programmwirkung stellt den Nutzen des Agglomerationsprogramms dessen Kosten gegenüber (vgl. Abbildung 9). Sowohl Nutzen als auch Kosten werden jeweils relativ im Verhältnis zur Grösse der Agglomeration und unter Berücksichtigung ihrer Eigenheiten ermittelt.

Kosten und Nutzen der überarbeiteten Agglomerationsprogramme der zweiten Generation werden unter Einbezug der Massnahmen der ersten Generation bewertet, ohne Berücksichtigung jedoch der dringlichen Projekte. Auf diese Weise soll sichergestellt werden, dass keine unverhältnismässigen, kurzfristigen Verzerrungen der Programmwirkung entstehen aufgrund der Zuteilung einzelner teurer Massnahmen auf die eine oder andere Vierjahresperiode.

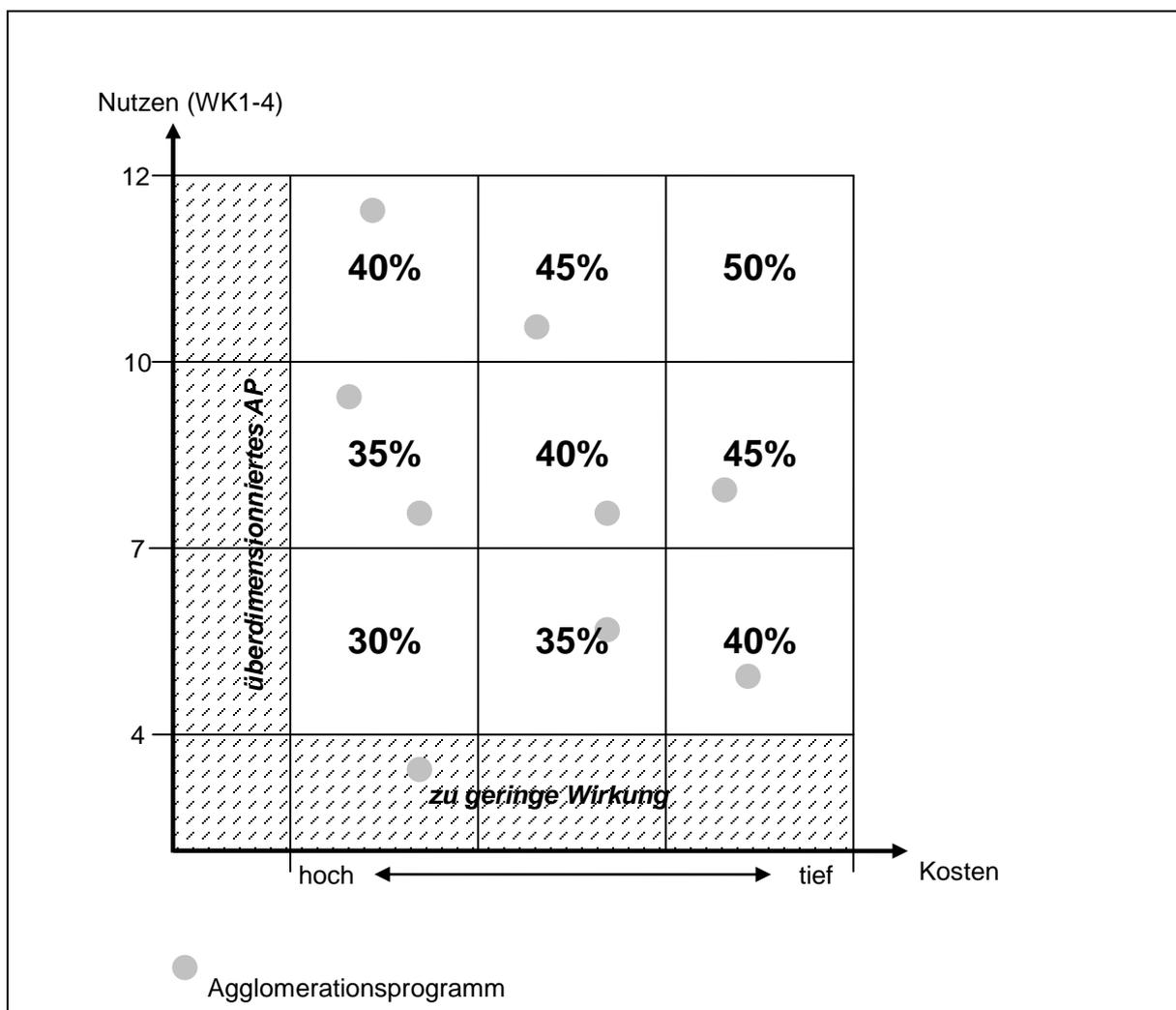


Abbildung 9

4.5.1 Beurteilung des Nutzens des Agglomerationsprogramms

Der Nutzen eines Agglomerationsprogramms der zweiten Generation wird basierend auf den folgenden Massnahmen bestimmt:

- Massnahmen der A- und B-Listen der zweiten Generation
- Über andere Finanzierungsgefässe mitfinanzierte Massnahmen, die für das Agglomerationsprogramm relevant sind.
- Nicht infrastrukturelle Massnahmen in den Bereichen Siedlung und Verkehr
- Massnahmen der A-Liste, die Teil der Leistungsvereinbarung der ersten Generation bilden (sowohl die infrastrukturellen als auch die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbaren Massnahmen oder Eigenleistungen) und allfällige zusätzliche Massnahmen, welche während dieser Periode umgesetzt oder begonnen wurden.

Die übergeordneten Massnahmen werden grundsätzlich nicht bei der Bewertung des Agglomerationsprogramms berücksichtigt. Sollten allerdings Widersprüche zwischen den übergeordneten Massnahmen und dem Zukunftsbild, den Strategien oder den Massnahmen des Agglomerationsprogramms festgestellt werden, könnte dies die Nutzenbewertung des Programms negativ beeinflussen.

Die Massnahmen der C-Liste sowie die dringlichen Projekte fliessen nicht in die Beurteilung der Programmwirkung ein.

Der Parameter „**Nutzen**“ wird anhand der im Kapitel 3.5 definierten Wirksamkeitskriterien bestimmt. Die Bewertung erfolgt jeweils im Vergleich zur Trendentwicklung ohne Agglomerationsprogramm. Sie basiert auf qualitativen Angaben, die nach Möglichkeit durch quantitative Angaben ergänzt werden. Alle Wirksamkeitskriterien (WK) haben dasselbe Gewicht.

Die Bewertung erfolgt jeweils für das Wirksamkeitskriterium als Ganzes. Die Unterkriterien werden nicht einzeln bewertet.

Bei der Beurteilung wird den Grösseunterschieden der Agglomerationen Rechnung getragen.

Für die WK1 – 4 können folgende Punkte verteilt werden:

- 1 Punkt: negative Wirkung
- 0 Punkte: keine Wirkung
- 1 Punkt: schwache Wirkung
- 2 Punkte: hinreichende Wirkung
- 3 Punkte: bedeutende Wirkung

Die Summe der Punkte über die 4 Wirksamkeitskriterien bestimmt die Gesamtwirkung (vgl. Abbildung 9).

Hinweis zu den Vorleistungen

Bei der Beurteilung der Agglomerationsprogramme der 1. Generation konnte pro Wirksamkeitskriterium ein Punkt verteilt werden, sofern die Agglomeration langjährige substantielle Anstrengungen unternommen hatte, die eine grosse Wirkung entfaltet hatten.

Mit der Berücksichtigung der Vorleistungen wurde der Tatsache Rechnung getragen, dass es für Agglomerationen, deren Verkehrssystem bereits ein hohes Qualitätsniveau erreicht hat, schwieriger ist, einen weiteren Quantensprung zu machen.

Ab der 2. Generation von Agglomerationsprogrammen werden die für Vorleistungen keine Punkte mehr vergeben. Dies ist insofern berechtigt, als die besagten Anstrengungen bereits „belohnt“ wurden und die Agglomerationsprogramme noch zahlreiche Lücken aufweisen, für die Abhilfe geschaffen werden muss, namentlich im Siedlungsbereich. Die Punkteskala der Abbildung auf Seite 56 ist entsprechend angepasst worden.

In den nachstehend aufgeführten Fällen können hingegen bisher nicht berücksichtigte „Vorleistungen“ in die Beurteilung des Nutzens eines Agglomerationsprogramms der 2. Generation einfließen. Diese Art von Vorleistungen muss ausdrücklich im Agglomerationsprogramm der 2. Generation erwähnt werden.

- Ein neues Agglomerationsprogramm der zweiten Generation belegt, dass in einem Bereich während Jahren bedeutende Massnahmen ergriffen wurden, sodass die fragliche Agglomeration in diesem Bereich ein überdurchschnittliches Niveau aufweist.
- Ein überarbeitetes Agglomerationsprogramm der zweiten Generation belegt, dass zahlreiche zusätzliche Massnahmen ergriffen wurden, die nicht in der Leistungsvereinbarung der 1. Generation vorgesehen waren.

4.5.2 Beurteilung der Kosten des Agglomerationsprogramms

Die Kosten ergeben sich – analog zum Nutzen – aus den Gesamtkosten aller A- und B-Massnahmen zuzüglich der Kosten der in der Leistungsvereinbarung der 1. Generation vorgesehenen A-Massnahmen.

Die Kosten des Agglomerationsprogramms beinhalten hingegen weder die Kosten der C-Massnahmen noch die Kosten der dringenden Projekte (vgl. Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds). Genau wie der Nutzen werden auch die Kosten unter Berücksichtigung der Agglomerationsgrösse beurteilt.

Für die Zuweisung der Programmkosten an eine Kostenkategorie (tief, mittel, hoch) wird auf Richtbeiträge zurückgegriffen. Diese ergeben sich, wenn die Mittel des Infrastrukturfonds entsprechend der relativen Gewichtung aller Agglomerationen als Funktion von Einwohnerzahl und Arbeitsplätzen aufgeteilt werden (der statistische Agglomerationsperimeter inkl. ausländische Teile ist ausschlaggebend). Liegen die Kosten des Agglomerationsprogramms innerhalb einer Bandbreite um diesen Richtbeitrag, werden sie als mittel eingestuft. Darüber sind die Kosten hoch, darunter tief. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass die Agglomerationsgrösse mit berücksichtigt wird.

Die genaue Methodik für die Kostenbestimmung wird zurzeit absichtlich nicht definiert, um einen gewissen Handlungsspielraum für die Beurteilung der Agglomerationsprogramme der zweiten Generation freizuhalten.

4.5.3 Umsetzungs- und Wirkungskontrolle

Um die Umsetzung der Agglomerationsprogramme sowie deren Wirkung über die Zeit zu verfolgen, wird eine Umsetzungs- und Wirkungskontrolle eingeführt. Dieses System besteht aus zwei Komponenten:

- Anhand der ersten Komponente wird überprüft, inwieweit die Massnahmen der 1. Generation umgesetzt wurden (vgl. Leistungsvereinbarung).
- Anhand der zweiten Komponente wird geprüft, welche Wirkung das Agglomerationsprogramm tatsächlich entfaltet, d.h. inwieweit das Agglomerationsprogramm die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in der Agglomeration beeinflusst (effektive Wirkung).

Die erste Komponente (Umsetzungskontrolle) des Kontrollsystems stützt sich auf den Umsetzungsbericht der Trägerschaft (die Anforderungen an den Umsetzungsbericht werden im Kapitel 6 erläutert).

Je nach Stand der Massnahmenumsetzung bzw. effektiver Programmwirkung kann der auf der Wirksamkeitsbeurteilung basierende Beitragssatz des Bundes um 5 oder 10 Prozentpunkte gekürzt werden.

Die zweite Komponente (Wirkungskontrolle) stützt sich auf ein System von repräsentativen Indikatoren für die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in der Agglomeration (Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung). Diese Indikatoren werden erstmals 2010 – dann in der Regel alle fünf Jahre – praktisch vollständig erhoben und durch das ARE publiziert. Die Erarbeitung des Monitorings geschieht in Zusammenarbeit mit den Agglomerationen (Siehe

Monitoring und Wirkungskontrolle Agglomerationsprogramme (MOCA), Umsetzungskonzept, 10. Dezember 2009). In der Wirkungskontrolle werden folgende Indikatoren berücksichtigt: Modal Split, Einwohner und Arbeitsplätze nach öV-Güteklassen, Verkehrsunfälle und, falls verfügbar, Kosten MIV und öV. Die übrigen Indikatoren des Monitorings werden subsidiär, zur Verifizierung der Entwicklungen der Indikatoren, mit einbezogen, sofern die Zuverlässigkeit der Indikatoren dies erlaubt.

Für die Wirkungskontrolle eines Agglomerationsprogramms wird die tatsächliche Entwicklung der Indikatoren mit Zielwerten verglichen. Die Zielwerte werden nicht quantitativ im Voraus festgelegt. Stattdessen wird die Zielrichtung für den Zielwert definiert und in der Leistungsvereinbarung festgehalten.

Die eigentliche Zielerreichung wird erst in Kenntnis der tatsächlichen Entwicklung und der Wirkungszusammenhänge beurteilt. Auch die Herleitung dieser Wirkungszusammenhänge bzw. die Interpretation der Indikatoren allgemein, geschieht in Zusammenarbeit mit den Agglomerationen. Dabei spielt die Orientierung an der Entwicklung aller Agglomerationen eine wesentliche Rolle – die Zielerreichung wird an evolutiven Zielen gemessen: Ist die Entwicklung stark/leicht über- bzw. unterdurchschnittlich im Vergleich zu Agglomerationen vergleichbarer Grösse, unter Berücksichtigung des Ausgangsniveaus.

Da der zweite Zeitzustand (2015) des Indikatorensystems bei der Beurteilung der zweiten Generation der Agglomerationsprogramme noch nicht verfügbar sein wird, kann diese zweite Komponente des Systems, d.h. die Wirkungskontrolle noch nicht zum tragen kommen. Dementsprechend kann nur die Umsetzungskontrolle eine Auswirkung auf den Beitragssatz für die 2. Generation haben (für neue Agglomerationsprogramme der 2. Generation verschiebt sich dies um eine weitere Periode).

Auswirkung der Umsetzung auf den Beitragssatz

Je nach Umsetzung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms kann der gemäss Kapitel 4.5 in Abhängigkeit von der Programmwirkung definierte Beitragssatz (Beziehung zwischen Kosten und Nutzen) um 5 oder 10 Prozentpunkte gekürzt werden, wie untenstehende Tabelle aufzeigt.

Mit der Tabelle wird vor allem der Grundsatz festgelegt. Die Abgrenzungen zwischen Zeilen und Spalten sind bewusst nicht präzise festgelegt. Denn es wird während der Beurteilung der 2. Generation darum gehen, ein Gesamtbild der Umsetzung der 1. Generation zu erlangen. Bei der Beurteilung der Umsetzung wird die Tatsache berücksichtigt, dass Mitte 2012 (Termin für die Abgabe des Umsetzungsberichts) die Umsetzung teilweise erst vor kurzem gestartet werden konnte. Zudem werden die Entwicklung der in den Vorbemerkungen erwähnten Rahmenbedingungen berücksichtigt (vgl. Seite 4).

		Stand der Umsetzung der mitfinanzierten Massnahmen der 1. Generation		
		Wenige Massnahmen umgesetzt	Massnahmen zum Teil umgesetzt	Grossteil der Massnahmen umgesetzt (darunter die Schlüsselmassnahmen)
Umsetzung der nicht infrastrukturellen Massnahmen Siedlung und Verkehr	Grossteil der Massnahmen umgesetzt	- 10%	- 5%	- 0%
	Massnahmen zum Teil umgesetzt	- 10%	- 10%	- 5%
	Wenige Massnahmen umgesetzt	- 10%	- 10%	- 10%

Tabelle 4

5 Grundsätze und Anforderungen betreffend die Umsetzung

Die vorliegende Weisung präsentiert das Umsetzungsverfahren für die erste Generation der Agglomerationsprogramme. Diese Umsetzung erfolgt parallel zur Ausarbeitung der Agglomerationsprogramme der zweiten Generation. Die Umsetzung der zweiten Generation erfolgt auf analoge Weise. Die Fristen für die zweite Generation werden zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt.

5.1 Grundsätzliches

Grundsätzlich ist die Umsetzung der Agglomerationsprogramme Sache der Trägerschaften. Sie sind für die Organisation, Planung, Projektierung und Bau/Realisierung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms verantwortlich.

Diese Umsetzung wird in der zwischen dem UVEK und der Trägerschaft (vgl. Kapitel 5.3) abgeschlossenen **Leistungsvereinbarung** geregelt.

Im Hinblick auf den Abschluss der Leistungsvereinbarung und zur Sicherstellung der fristgerechten Erreichung der Bau- und Finanzreife sind die Agglomerationen gehalten, dem ARE alle notwendigen Informationen zu liefern (vgl. Kapitel 5.2).

Für jede vom Bund mitfinanzierte Infrastruktur-Massnahme wird eine **Finanzierungsvereinbarung** zwischen dem zuständigen Bundesamt und dem Kanton bzw. der Transportunternehmung abgeschlossen (vgl. Kapitel 5.4).

5.2 Zeitplan Massnahmen und Vorprojekte

Einreichung Zeitplan Projektierungs- und Bauphase der Massnahmen

Im Hinblick auf die Erarbeitung der Leistungsvereinbarung muss die Agglomeration für die A-Massnahmen einen Zeitplan abliefern, in welchem aufgezeigt wird, zu welchem Zeitpunkt die Finanzierung seitens der Trägerschaft sichergestellt ist und zu welchem Zeitpunkt, nach erfolgten definitiven Entscheiden, mit der Durchführung der Massnahme begonnen werden kann. Zu diesem Zweck reicht die Agglomeration eine Liste ein, die über den Projektierungsstand jeder Massnahme Aufschluss gibt. Der Bund behält sich das Recht vor, die diesbezüglichen Unterlagen zu verlangen.

Diese Liste umfasst folgende Angaben:

- Meilensteine bezüglich der einzelnen Elemente der Projektierungsphase (Vorprojekt, Bauprojekt, Konzession, Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), Plangenehmigung/Baubewilligung)
- Meilensteine bezüglich Sicherstellung der Finanzierung seitens der Agglomeration (Kreditvorlagen Kantone, Städte, Gemeinden).
- Geplanter Baubeginn und Baudauer mit voraussichtlicher Verteilung der Investitionen auf die einzelnen Jahre der Bauphase.

Diese Angaben dienen dem Bund auch für die Finanzplanung des Infrastrukturfonds sowie die Ressourcenplanung im Zusammenhang mit den Genehmigungsverfahren und Finanzvereinbarungen. Sie geben dem Bund zudem die Gelegenheit auf zeitkritische Elemente aus Sicht Bund hinzuweisen.

Der Termin zur Einreichung dieser Informationen für Massnahmen der 2. Generation der Agglomerationsprogramme werden später festgelegt.

Termine Einreichung der Vorprojekte

Vorprojekte für A-Massnahmen müssen in der Regel 2 Jahre vor dem geplanten Baubeginn eingereicht sein. Von dieser Anforderung kann in begründeten Fällen abgewichen werden, namentlich bei kleineren Massnahmen, welche aufgrund vereinfachter Genehmigungs-/Bewilligungsverfahren rascher die Baureife erreichen können.

Präzisere Termine zur Einreichung der Vorprojekte für Massnahmen der 2. Generation der Agglomerationsprogramme werden später festgelegt.

Dokumentation Vorprojekte und Bauprojekte

- Die Vorprojekte und Bauprojekte sind gemäss Reglementen/Normen der SIA und der VSS auszuarbeiten.
- Dem ARE sind sämtliche Vorprojekte Schiene und Strasse (öV, MIV und LV) in elektronischer Form einzureichen (die Übermittlung erfolgt über den FTP-Server des Bundes)
- Dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) sind die Vorprojekte Strasse (öV, MIV und LV) einzureichen (Papierform). Die Vorprüfungen der kantonalen Fachstellen sind mit einzureichen.
- Dem Bundesamt für Verkehr (BAV) sind die Vorprojekte nur im Rahmen eines Konzessionsgesuchs einzureichen (Papierform)
- Dem Bundesamt für Umwelt (BAFU) sind die Bauprojekte Strasse zum Zeitpunkt der öffentlichen Auflage zur Beurteilung einzureichen (auch nicht UVP-pflichtige)¹³

¹³ Gemäss dem Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG) vom 1. Juli 1966 (SR 451) Art. 2 und dem Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz, USG) vom 7. Oktober 1983 (SR 814.01) Art. 41 sind subventionierte (Strassen-)Verkehrsanlagen durch den Bund auf ihre Verträglichkeit mit den Bestimmungen des NHG und des USG zu überprüfen.

Weitere Anforderungen und Fristen für Massnahmen Schiene, Tram, Trolleybus

- Für das Plangenehmigungsverfahren (PGV) beim BAV sind 12 Monate bzw. 18 Monate im Falle von Enteignungen einzurechnen (gemäss Art. 8 VPVE; SR 742.142.1). Das Plangenehmigungsgesuch muss alle Angaben enthalten, die für die Beurteilung des Projekts notwendig sind. Es muss insbesondere die Unterlagen nach Art. 3 VPVE und gemäss der Richtlinie des BAV zu Art. 3 VPVE (Anforderungen an Planvorlagen) enthalten.
- Eine allfällige Konzession muss vor dem PGV erlangt werden. Die Gesuche um Erteilung und Ausdehnung der Konzession haben die Unterlagen gemäss Art. 5 VKE (SR 742.121) zu enthalten (insbesondere UVP 1. Stufe). Für das Verfahren zur Erlangung einer Konzession beim BAV sind 6 Monate einzurechnen.
- Eine Konzession benötigen Massnahmen, für die gemäss Anhang Ziffer 12 UVPV (SR 814.011) eine mehrstufige UVP vorgesehen ist. Die 1. Etappe der UVP muss vor dem PGV abgeschlossen sein (Dauer in der Regel 6 Monate).
- Bei Massnahmen über 40 Mio CHF, die keine Konzession benötigen, ist eine einstufige UVP vor der Eröffnung des PGV durchzuführen (gemäss Anhang Ziffer 12 UVPV; SR 814.011).
- Bei Massnahmen unter 40 Mio CHF, die keine Konzession benötigen, ist eine Umweltnotiz gemäss „Checkliste Umwelt für nicht UVP-pflichtige Eisenbahnbauvorhaben, BAV, Aug. 2000“ zu erstellen.

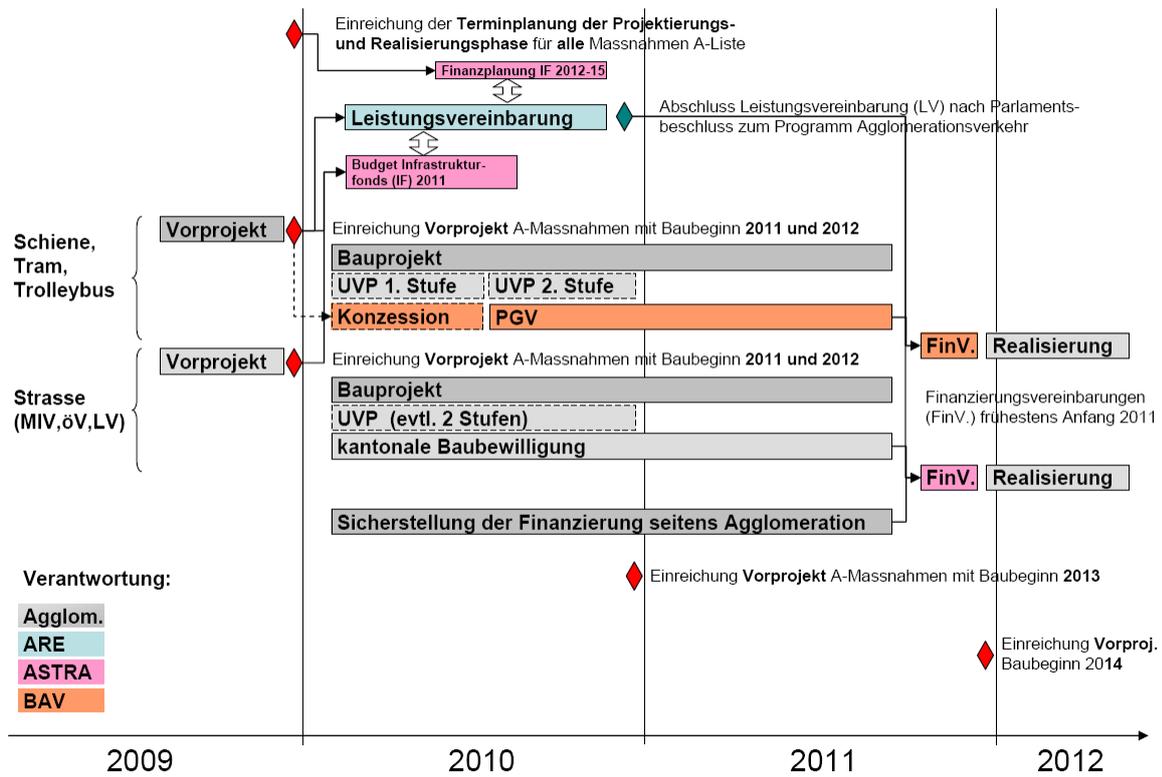
Anforderungen für grenzüberschreitende Massnahmen Schiene, Tram

Bei grenzüberschreitenden Massnahmen gilt für das Baubewilligungsverfahren das Territorialitätsprinzip. Somit ist der Bund ausschliesslich für die Bewilligung der auf Schweizerischem Boden zu bauenden Abschnitte verantwortlich (Konzession, Plangenehmigungsverfahren). Zu jeder Etappe (Vorprojekt, Konzessionsgesuch, Plangenehmigungsgesuch) werden jedoch folgende, jeweils zu aktualisierende Informationen eingefordert:

- Ein Übersichtsplan des Projektes, mit den Abschnitten im In- und Ausland
- Eine Projektbeschreibung des Abschnittes auf ausländischem Boden, inkl. den grenzüberschreitenden Auswirkungen auf die Umwelt und ein Hinweis auf die Anwendbarkeit der ESPOO-Konvention (s. Art. 6a UVPV).
- Die Planung der verschiedenen Etappen des Projekts auf ausländischem Boden samt Angaben zum Projektstand.
- Eine Beschreibung des Verfahrens zur Einholung der Baubewilligung auf ausländischem Boden, mit Zeitplan.
- Kosten und Kostenverteiler zwischen den verschiedenen Partnern betreffend das Teilstück auf ausländischem Boden.

Die zeitliche Abfolge der oben genannten Elemente ist in der nächsten Abbildung beispielhaft anhand der 1. Generation der Agglomerationsprogramme dargestellt.

Projektierungsphase Massnahmen Agglomerationsprogramme



5.3 Leistungsvereinbarung

Art. 24 MinVV enthält die Bestimmungen zur Leistungsvereinbarung. Die Leistungsvereinbarung präzisiert die Modalitäten für die Umsetzung des Agglomerationsprogramms und die Auszahlung der Beiträge.

Diese Vereinbarung wird vom UVEK, das zuvor die Eidgenössische Finanzverwaltung konsultiert, und der Trägerschaft unterzeichnet. Diese Funktion wird vorerst von dem oder den verantwortlichen Kantonen wahrgenommen werden, da die Zusammenarbeitsstrukturen heute im Allgemeinen keine entsprechenden Zuständigkeiten verfügen. Diese können indessen die Leistungsvereinbarung zusammen mit dem/den Kanton(en) unterzeichnen.

Die Leistungsvereinbarung über die erste Generation von Agglomerationsprogrammen wird unterzeichnet, sobald das Parlament den Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2011 des Programms Agglomerationsverkehr genehmigt hat. Dieser legt den Beitragssatz und den maximalen Beitrag des Bundes für jede Agglomeration fest. Sein Betrag entspricht der Summe aller Beiträge an die Massnahmen der A-Liste. Die Massnahmen dieser Liste als auch diejenigen der B-Liste werden im Anhang der entsprechenden Botschaft zum Bundesbeschluss aufgelistet und stützen sich auf die Inhalte der veröffentlichten Prüfberichte des Bundes zu den einzelnen Agglomerationsprogrammen. Diese Massnahmen, unter vorbehalt allfälliger Abänderungen durch das eidgenössische Parlament, werden Gegenstand der Leistungsvereinbarung sein.

Die Leistungsvereinbarung gibt für jede Massnahme der A-Liste den Finanzierungsteil des Bundes an, sowie die beim Bund zuständige Fachstelle.

Die Massnahmen der B-Liste werden in der Vereinbarung erwähnt. Wurden bezüglich gewisser Massnahmen Schwachstellen festgestellt, kann die Leistungsvereinbarung Vorbehalte/Hinweise vorsehen, die bis zur nächsten Generation von Agglomerationsprogrammen in die Planung einbezogen werden müssen. Die B-Liste dient einzig der Ausrichtung der künftigen Arbeiten; die Berücksichtigung der B-Massnahmen im Rahmen der Freigabe der Mittel ab 2015 ist indessen nicht gewährleistet. Vielmehr muss das Kosten/Nutzen-Verhältnis der B-Massnahmen von neuem beurteilt werden. Diese Beurteilung wird gleichzeitig und gemäss den gleichen Kriterien wie die Beurteilung der Massnahmen der neuen Agglomerationsprogramme der 2. Generation durchgeführt. Die Massnahmen der C-Liste werden nicht in die Vereinbarung aufgenommen.

Die Leistungsvereinbarung enthält ausserdem eine Liste der nicht Infrastrukturfonds relevanten Massnahmen in den Bereichen Siedlung und Verkehr sowie eine Liste der Eigenleistungen. Die Erstellung dieser Listen orientiert sich am Agglomerationsprogramm sowie am Prüfbericht des Bundes. Auch wenn der Bund sie nicht mitfinanziert, ist die Agglomeration verpflichtet, diese Massnahmen umzusetzen, denn sie spielen eine entscheidende Rolle bei der Beurteilung der Gesamtwirkung des Programms.

Inhaltliche Schwerpunkte der Leistungsvereinbarung:

- Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten
- Die umzusetzenden Massnahmen (gemäss festgelegter Priorität)
- Finanzrahmen pro Massnahme sowie zuständige Fachstellen beim Bund
- Die allgemeinen Finanzierungsgrundsätze:
 - Anforderungen an Reporting und Controlling
 - Regelung bei Nichterfüllung oder mangelhafter Erfüllung der Vereinbarung
 - Anpassungsmodalitäten

Nach Annahme der zweiten Etappe des Programms „Agglomerationsverkehr“ durch das Parlament wird eine neue Leistungsvereinbarung abgeschlossen. Diese Vereinbarung wird die in der ersten Vereinbarung enthaltenen Elemente übernehmen.

5.4 Finanzierungsvereinbarung

Für jede in der A-Liste der Leistungsvereinbarung enthaltene Massnahme wird eine Finanzierungsvereinbarung zwischen dem zuständigen Bundesamt und dem Kanton bzw. der Transportunternehmung für Eisenbahninfrastrukturen, gemäss der Eisenbahngesetzgebung, abgeschlossen. Massnahmen im Bereich Strasse und Langsamverkehr werden von Seiten des Bundes vom ASTRA, jene im Bereich Schiene/öV vom BAV federführend betreut.

Die Finanzierungsvereinbarung wird vor Inangriffnahme der Umsetzung unterzeichnet (unter Vorbehalt des Art. 26 SuG¹⁴). Das setzt zwingend voraus, dass die Massnahme bau- und finanzreif ist. Dies bedeutet konkret, dass die Plangenehmigungen in Kraft sind, beziehungsweise dass der Kanton seine Baubewilligung erteilt hat und die Finanzierung seitens der Agglomeration sichergestellt ist (Kantons-, Stadt-, Gemeindegeld).

Der Bund bezahlt seinen Beitrag nur für effektiv erbrachte Leistungen aus. Für die Kosteneinhaltung bei Umsetzung der Massnahmen ist die Trägerschaft verantwortlich. Der Beitrag des Bundes ist in der Leistungsvereinbarung festgelegt. Allfällige Mehrkosten gehen zulasten der Trägerschaft.

ASTRA und BAV werden ein einfaches Leistungscontrolling aufbauen und betreiben: Überprüfung des Baufortschritts, respektive der termingerechten Umsetzung der Massnahmen sowie der Einhaltung der festgelegten Beitragsgrenze. Der Bund verzichtet auf weitere Controllingaufgaben, insbesondere wird kein technisches Controlling durchgeführt. Das Leistungscontrolling erfolgt laufend.

Das Finanzcontrolling richtet sich nach den Controlling-Richtlinien des BAV (Schienenverkehr) bzw. nach den Weisungen für die Teilaufgaben Strassen- und Langsamverkehr Infrastrukturfonds / Agglomerationsverkehr des ASTRA.

Im Übrigen gelten die gängigen Regelungen und Verfahren des Bundes betreffend Subventionen. So kommen bei Nichterfüllung der in der Finanzierungsvereinbarung festgelegten Rahmenbedingungen die entsprechenden Regelungen des Bundesgesetzes über Finanzhilfen und Abgeltungen (Subventionsgesetz, SuG) zum Tragen.

¹⁴ Bundesgesetz vom 5. Oktober 1990 über Finanzhilfen und Abgeltungen, SR 616.1

5.5 Anforderungen an die Abstimmung mit der kantonalen Richtplanung

In Art. 17c MinVG wird als Voraussetzung für eine Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs die Übereinstimmung mit den kantonalen Richtplänen verlangt. Die Abstimmung mit den kantonalen Richtplänen und die Übernahme der relevanten Inhalte des Agglomerationsprogramms in die kantonale Richtplanung sind auch Bestandteil der Grundanforderung Nr. 6 (vgl. 3.4.6).

Sämtliche richtplanrelevanten Infrastrukturmassnahmen, die im Rahmen eines Agglomerationsprogramms vom Bund mitfinanziert werden und zur A-Liste gehören, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung, d.h. für die erste Generation voraussichtlich bis Ende 2010 (für die zweite Generation bis Ende 2014), im entsprechenden Richtplan mit dem Koordinationsstand "Festsetzung" verankert und vom Bundesrat genehmigt sein. Dies gilt auch für richtplanrelevante Siedlungsmassnahmen, die eng mit einer Infrastrukturmassnahme der A-Liste verknüpft sind (z.B. Entwicklungsschwerpunkt, der mit einer neuen Tramlinie erschlossen werden soll).

Die restlichen richtplanrelevanten Siedlungsmassnahmen (z.B. Kriterien für Neueinzonungen) müssen spätestens nach Ablauf der mit der Leistungsvereinbarung erfassten Zeitspanne von vier Jahren im Richtplan umgesetzt und genehmigt sein. Es soll jedoch versucht werden, auch diese Siedlungsmassnahmen zügig und wenn möglich bereits bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung der 2. Generation umzusetzen .

Für richtplanrelevante Infrastrukturmassnahmen der B-Liste schliesslich, ist eine Festlegung mit Koordinationsstand "Zwischenergebnis" bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung empfohlen aber nicht zwingende Voraussetzung.

Der Antrag zur Prüfung und Genehmigung entsprechender Richtplananpassungen ist rechtzeitig einzureichen. Der zeitliche und formale Ablauf erfolgt gemäss der heutigen Praxis.

6 Formelle Aspekte

6.1 Schlussberichtsform des Agglomerationsprogramms

Ein spezifischer Bericht zu Handen des Bundes wird nicht erwartet. Die Form des Berichts zum Agglomerationsprogramm wird nicht vorgegeben.

Folgende minimale Vorgaben sind nachfolgend aufgeführt:

Einheitlichkeit der Dokumente	Das Agglomerationsprogramm soll nur wenige unterschiedliche Dokumente umfassen Falls es mehrere Dokumente oder Faszikel umfasst, tragen diese eine einheitliche und erkennbare graphische Handschrift und sind als zusammengehörig gekennzeichnet und entsprechend abschliessend nummeriert.
Bibliographische Referenz	Das Agglomerationsprogramm umfasst eine vollständige bibliographische Referenz mit Titel, Untertitel(n), Herausgeber, Autoren, Erscheinungsjahr und Erscheinungsort.

6.2 Einzelmassnahmen

Für jede Massnahme wird ein Massnahmenblatt erstellt, welches folgendes umfasst:

Massnahmennummer	Jede Massnahme wird nummeriert. Wo vorhanden, soll wenn möglich die bereits verwendete Nummer der 1. Generation des Agglomerationsprogramms weiterverwendet werden.
Priorität gemäss Agglomeration	Priorität A, B oder C Massnahmen mit bereits freigegebener Mitfinanzierung aus der 1. Generation des Agglomerationsprogramms erhalten die Priorität A1.
Realisierungshorizont	Abgeschätzter Baubeginn Abgeschätzte Inbetriebnahme
Kartographische Darstellung	Darstellung der Massnahme auf einer Karte mit Massstab 1:50'000 im Minimum, oder präziser falls für das Verständnis notwendig.
Zweckmässigkeit	Qualitativ-argumentative Begründung der Zweckmässigkeit der Massnahme, insbesondere ihr Zusammenhang mit dem Zukunftsbild und den entsprechenden Teilstrategien.
Nutzen	Qualitativ-argumentative Begründung des Nutzens der Massnahme hinsichtlich der 4 Wirksamkeitskriterien. Es ist keine Bepunktung der Kriterien abzuliefern.
Machbarkeit	Für umfangreiche Massnahmen ist der Nachweis der Machbarkeit kurz darzulegen (inkl. Hinweis auf entsprechende Dokumente).

Kosten

Die Kosten sollten soweit möglich mit einer Genauigkeit von mindestens +/- 30% angegeben werden.

Der Bund empfiehlt, im Moment der Einreichung des Agglomerationsprogramms, den Stand eines Vorprojekts erreicht zu haben. Auf der Basis eines Vorprojekts sind die Kosten auf +/- 20% bezifferbar.

Für den weiteren Prozess (Programm Agglomerationsverkehr und Leistungsvereinbarungen) basieren die Kostenangaben auf dem Preisstand zum Zeitpunkt der Einreichung des Agglomerationsprogramms der 2. Generation (Zeitpunkt des Subventionsgesuchs). Sie stellen eine Obergrenze dar und können nicht mehr angepasst werden, ausser für die Anrechnung der Teuerung. Die Trägerschaft hat also ein Interesse daran, die spezifischen Studien und (Vor)Projektierungen insb. für die (ge)wichtigsten Massnahmen im Hinblick auf die Einreichung weit voranzutreiben, so dass die Kostenschätzungen möglichst präzise sind.

Zeitplan für die Einreichung des Vorprojekts

Kurze Beschreibung der Arbeiten und Termine bis zur Einreichung des Vorprojekts beim Bund.

Quantitative Angaben

Angaben zum durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) für Massnahmen wie:

- Umfahrungs-/Kernentlastungsstrassen (Netzbelastung auf bestehendem Netz)
- Umbauten/Aufwertungen von Knoten oder Strecken
- Verkehrssystemmanagement
- Spezifische Sicherheitsmassnahmen

Der DTV muss beziffert werden. Ein Verweis auf einen Netzbelastungsplan reicht nicht.

6.3 Umsetzungsbericht

Das Agglomerationsprogramm der 2. Generation umfasst einen Umsetzungsbericht über die Massnahmen der 1. Generation. Dieser Umsetzungsbericht enthält ein Blatt für jede Massnahme der Leistungsvereinbarung der 1. Generation, inkl. nicht Infrastrukturfonds relevante Massnahmen und Eigenleistungen (Leistungsvereinbarung über die erste Generation). Weil der Umsetzungsbericht während der Periode 2011-2014 verfasst wird, muss zwischen bereits umgesetzten, in Umsetzung stehender Massnahmen und noch nicht in Umsetzung stehender Massnahmen unterschieden werden. Der Umsetzungsbericht informiert auch über den Fortschritt der so genannten dringlichen Projekte. Um ein Einheitliches Bild über die Umsetzung über alle Agglomerationen zu gewährleisten haben sich die Angaben auf den Stichtag 31.3.2012 zu beziehen.

Folgende Angaben sind gefordert:

- Dringliche Projekte:

Bezeichnung der Massnahme	Gemäss <i>Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds</i>
Kosten	Aktuellste Kostenschätzung mit Datum
Maximale Bundesbeteiligung	Gemäss <i>Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds</i>
Umsetzungsbeginn/Baubeginn	Datum Umsetzungsbeginn/Baubeginn
Zeitpunkt der Inbetriebnahme	Datum der Inbetriebnahme, falls bereits in Betrieb Geschätzter Zeitpunkt der Inbetriebnahme, falls noch in Bau

- Umgesetzte oder in Umsetzung stehende Massnahmen:

Massnahmennummer und Bezeichnung	Gemäss Leistungsvereinbarung
Kosten (Infrastrukturen)	Geschätzte Kosten zum Zeitpunkt der Einreichung des Agglomerationsprogramms, Ende 2007 Aktuellste Kostenschätzung mit Datum
Maximale Bundesbeteiligung (Infrastrukturen)	Gemäss Leistungsvereinbarung Tatsächliche Bundesbeteiligung, falls die Massnahme fertig umgesetzt ist
Umsetzungsbeginn/Baubeginn	Datum Umsetzungsbeginn/Baubeginn
Zeitpunkt der Inkraftsetzung/Inbetriebnahme	Datum der Inkraftsetzung/Inbetriebnahme, falls bereits in umgesetzt Geschätzter Zeitpunkt der Inkraftsetzung/Inbetriebnahme, falls noch in Umsetzung

- Noch nicht in Umsetzung stehende Massnahmen:

Massnahmennummer und Bezeichnung	Gemäss Leistungsvereinbarung
Kosten (Infrastrukturen)	Geschätzte Kosten zum Zeitpunkt der Einreichung des Agglomerationsprogramms, Ende 2007 Aktuellste Kostenschätzung mit Datum
Maximale Bundesbeteiligung (Infrastrukturen)	Gemäss Leistungsvereinbarung
Umsetzungsbeginn/Baubeginn	Geschätzter Zeitpunkt
Vorgesehene Schritte bis zum geplanten Umsetzungsbeginn/Baubeginn	Beschrieb der vorgesehene Schritte und Verfahren, welche bis zum geplanten Umsetzungsbeginn/Baubeginn noch notwendig sind, inkl. Zeitplan.
Zeitpunkt der Inkraftsetzung/Inbetriebnahme	Geschätzter Zeitpunkt der Inkraftsetzung/Inbetriebnahme.

7 Anhänge

7.1 Abkürzungsverzeichnis

AP	Agglomerationsprogramm
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BAV	Bundesamt für Verkehr
EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
EFV	Eidgenössische Finanzverwaltung
GA	Grundanforderung
IFG	Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz und die Hauptstrassen in Berg- und Randregionen (RS 725.13)
LV	Langsamverkehr
MinVG	Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (RS 725.116.2)
MinVV	Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (RS 725.116.21)
NFA	Neuer Finanzausgleich und Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen
öV	Öffentlicher Verkehr (Schiene und Strasse)
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VE	Verkehrsintensive Einrichtung(en) (Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeit-Einrichtungen wie Multiplexkinos oder Bäder)
WK	Wirksamkeitskriterium

7.2 Glossar

Infrastrukturfonds	Der Infrastrukturfonds findet seine gesetzliche Verankerung im Infrastrukturfondsgesetz (IFG). Er stellt das Finanzinstrument dar, über das der Bund die Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs mitfinanzieren kann.
Programm „Agglomerationsverkehr“	Das Programm "Agglomerationsverkehr" ist das Instrument, auf dessen Basis das Parlament die Mittel zur Mitfinanzierung der Infrastrukturen für den Agglomerationsverkehr freigibt. Das Programm konkretisiert die Zuteilung derjenigen Mittel des Infrastrukturfonds, die für Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs vorgesehen sind. Alle vier Jahre wird dem Parlament eine neue Version des Programms unterbreitet.
Vierjahresperioden	Es handelt sich um Perioden von vierjähriger Dauer, die auf die Aktualisierungsfrequenz des Programms "Agglomerationsverkehr" abgestimmt sind. Die erste Vierjahresperiode deckt den Zeitabschnitt von 2011 bis 2014 ab.
Mittelfreigabe für das Programm Agglomerationsverkehr	Es handelt sich um die Beschlüsse des eidg. Parlamentes, durch welche die Kredite für die Mitfinanzierung der Massnahmen durch den Bund gesprochen werden. Die erste Freigabe der Kredite wird voraussichtlich 2011 erfolgen. Die zweite voraussichtlich 2015.
Agglomerationsprogramm	Das Agglomerationsprogramm hat zwei Aspekte: Einerseits stellt es ein Planungs-, Koordinations- und Führungsinstrument für die Raum- und Verkehrsplanung dar. Als solches soll es sicherstellen, dass die anstehenden Fragen auf der richtigen Stufe und auf koordinierte Weise behandelt werden. Andererseits ist es das Instrument, mit dem die Agglomerationen eine Mitfinanzierung ihrer Infrastrukturen für den Agglomerationsverkehr gemäss <i>Infrastrukturfondsgesetz</i> beantragen können.
Die zweite Generation der Agglomerationsprogramme	Hierbei handelt es sich um Programme, die dem Bund zur Beurteilung im Hinblick auf die Vorbereitung des zweiten Programms „Agglomerationsverkehr“ zur Freigabe der Mittel ab 2015 eingereicht werden.
Überarbeitetes Agglomerationsprogramm	Ein bereits vom Bund beurteiltes Agglomerationsprogramm, das zur Verbesserung seiner Wirkung überarbeitet und erneut eingereicht wird; in der Folge werden seine Gesamtrelevanz und Wirkung im Hinblick auf die Teilnahme an einer späteren Freigabe der Mittel wieder evaluiert.
Leistungsvereinbarung	Diese Vereinbarung präzisiert die Modalitäten für die Umsetzung des Agglomerationsprogramms und die Auszahlung der Beiträge gemäss Artikel 24 MinVV. Die Leistungsvereinbarung wird vom UVEK, das zuvor die Eidgenössische Finanzverwaltung konsultiert, und der Agglomeration unterzeichnet. Letztere wird durch die Trägerschaft repräsentiert. Diese Funktion dürfte vorerst von dem oder den verantwortlichen Kantonen wahrgenommen werden, da die übrigen Körperschaften keine ausreichende Rechtsstruktur oder -legitimität aufweisen.

Finanzierungsvereinbarung	<p>Die Finanzierungsvereinbarung ist der Vertrag, der zwischen dem zuständigen Bundesamt (ASTRA für Massnahmen im Strassen- und Langsamverkehr und BAV betreffend Massnahmen für den öffentlichen Verkehr) und der Agglomeration bezüglich der praktischen Aspekte der Mitfinanzierung einer Massnahme abgeschlossen wird.</p> <p>Die Parteien unterzeichnen die Finanzierungsvereinbarung erst, wenn die Massnahme baureif ist (nach Sicherstellung der Finanzierung seitens der Agglomeration bzw. Erteilung der Baugenehmigungen).</p>
Zukunftsbild	<p>Auf Stufe Agglomeration sollte die Zusammenarbeit zur Erarbeitung eines Agglomerationsprogramms damit beginnen, dass grundsätzliche Zukunftsüberlegungen angestellt und die Leitplanken für die Agglomerationsentwicklung festgelegt werden.</p> <p>Die Diskussion soll in die Formulierung eines konkreten räumlichen Konzepts zu der von der Agglomeration angestrebten Siedlungs- und Verkehrsnetzstruktur münden. Diese Gesamtschau soll ambitiös und proaktiv, zugleich aber auch realistisch und realisierbar sein. Das schriftliche Festhalten der gemeinsamen Ziele bildet einen integrierenden Bestandteil des Entwicklungsprozesses des gemeinsamen Konzepts.</p> <p>Das Zukunftsbild stellt ein räumlich konkretes Bild dar, welches aufzeigt, an welcher zukünftiger Siedlungsstruktur und Struktur des Verkehrssystems sich die Agglomeration orientiert. Es wird in grafischer und textlicher Form dargelegt und soll insbesondere folgende Elemente enthalten bzw. Fragen beantworten:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aus WAS werden die wichtigsten Elemente des Verkehrssystems der Agglomeration bestehen und WO werden sie liegen? ▪ Aus WAS wird die Siedlungsentwicklung bestehen und WO wird sie konzentriert? ▪ Aus WAS werden die bedeutenden Natur- und Landschaftsräume (Natur, Wald, Landwirtschaft und Naherholungsgebiete) sowie ihre Vernetzungen bestehen und WO werden sie liegen? <p>Die Methodische Arbeitshilfe „Konzept zur Siedlungsentwicklung nach innen“ enthält diesbezüglich genauere Angaben.</p>
Teilstrategie	<p>Das Zukunftsbild muss für jeden Bereich in eine Teilstrategie übersetzt werden, in welcher genauer aufgezeigt wird WIE auf den Handlungsbedarf eingegangen wird. Diese Strategien sollen die Hauptorientierungen im Bereich Siedlung und Verkehr widerspiegeln, sich in konkrete Massnahmen umsetzen lassen und unter anderem folgende Fragen berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Welches sind die thematischen, räumlichen und zeitlichen Hauptprioritäten der Agglomeration? - WIE vorgehen? - Welches sind die wesentlichen Zielsetzungen (Schlüsselprojekte) im Bereich Siedlung und Verkehr? <p>Die Strategien müssen durch Argumente in textlicher und grafischer Form untermauert werden.</p>
Massnahmenpaket	<p>Einzelmassnahmen können zur Vereinfachung des nachfolgenden Verfahrens in einem Massnahmenpaket zusammengefasst werden. Der Bund prüft die verschiedenen Massnahmenpakete bei der Beurteilung der Agglomerationsprogramme auf ihre Relevanz. In den späteren Etappen werden die Massnahmenpakete als Einzelmassnahme behandelt. Dementsprechend bilden sie Gegenstand einer einzigen Finanzierungsvereinbarung.</p>

7.3 Erschliessungsgüteklassen öffentlicher Verkehr

Für die Beurteilung der Qualität der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr benutzt das ARE die Definition aus der alten Norm VSS 640 290 :

Die Güte der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr

Ermittlung der Haltestellenkategorie

Kursintervall	Art des Verkehrsmittels			
	Verkehrsgruppe A		Verkehrsgruppe B	
	Bahn-Knoten	Bahnlinie	Tram, Regional- und Linienbus Postauto	Ortsbus Betriebsbus
≤ 05 Min.	I	I	II	III
> 05 - 10 Min	I	II	III	IV
> 10 - 20 Min	II	III	IV	V
> 20 - 40 Min	III	IV	V	V
> 40 - 60 Min	IV	V	V	-

Verkehren Verkehrsmittel beider Gruppen, ist die Haltestellekategorie für jede Verkehrsgruppe besonders zu ermitteln. Massgebend ist allein die besser bediente Haltestellenkategorie.

Ein Bahnknoten weist mindestens vier Fahrrichtungen auf.

Als Kursintervall gilt der durchschnittliche Abstand zwischen der halbierten Gesamtzahl aller Abfahrten in alle Richtungen aller Verkehrsmittel einer Verkehrsgruppe von 06.00 bis 20.00 Uhr (Montag bis Freitag). Liegt die Hauptnutzung einer möglichen Zone ausserhalb dieser Zeiten, so sind die Kursintervalle der Hauptnutzungszeit massgebend.

Bei Endstationen wird die Gesamtzahl der Abfahrten nicht halbiert.

Beschlossene Fahrplanänderungen sind zu berücksichtigen.

Ermittlung der Güteklasse der öV-Erschliessung

Haltestellen- kategorie	Erreichbarkeit der Haltestellen			
	≤ 300m	<300 - 500m	> 500 - 750m	> 750 - 1000m
I	Klasse A	Klasse A	Klasse B	Klasse C
II	Klasse A	Klasse B	Klasse C	Klasse D
III	Klasse B	Klasse C	Klasse D	
IV	Klasse C	Klasse D		
V	Klasse D			

Die Erreichbarkeit der Haltestelle ergibt sich aus der Luftliniendistanz eines Gebiets zur Haltestelle. Die Luftliniendistanz nach der Tabelle schliessen einen mittleren Umwegfaktor von 30% ein. Bei grösseren Umwegen oder grossen Steigungen sind die Luftliniendistanzen entsprechend zu verkleinern.

Wenn ein Gebiet im Einzugsbereich mehrerer Haltestellen liegt, ist jene Haltestelle, welche die beste Güteklasse der öffentlichen Verkehrserschliessung ergibt, massgebend. Die anderen Haltestellen werden nicht berücksichtigt.

RY/PB/YB

Luzern, 28. November 2024

per e-Mail mit Eingangsbestätigung

Bundesamt für Zivilluftfahrt

esther.jutzeler@bazl.admin.ch

3003 Bern

Stellungnahme Revision LFG 2024, Schreiben vom 28. August 2024

Sehr geehrte Damen und Herren

Als Dachverband der Schweizer Leichtaviatik und des Luftsports mit rund 22'000 Mitgliedern ergreifen wir gerne die Gelegenheit zur Teilnahme an der Vernehmlassung 2024/69 Revision des Luftfahrtgesetzes (LFG) und äussern uns dazu wie folgt:

1. Grundsätzliche Überlegungen

Der AeCS begrüsst die Bestrebungen, die Grundsätze der sog. Just Culture im LFG zu verankern und auf diesem Weg die Sicherheit zu erhöhen, indem Betroffene den Behörden Meldung über sicherheitsrelevante Vorfälle erstatten können, ohne sich der Gefahr strafrechtlicher Verfolgung auszusetzen.

Allerdings erachten wir die Rahmenbedingungen dazu als ausgesprochen einengend. Dies beginnt bedauerlicherweise bereits mit der EU-Regelung, welche einen Strafverfolgungsverzicht nur in denjenigen Fällen vorsieht, die ausschliesslich über das Meldesystem der Verordnung (EU) 376/2014 erfolgen. Angesichts der Vielzahl der bereits bestehenden Meldepflichten gibt es für die Just Culture nur wenig Raum; dieser sollte nicht durch nationale Vorschriften zusätzlich verringert werden. In diesem Zusammenhang erachten wir auch die viel zu radikale Neufassung von Art. 16 als völlig kontraproduktiv (Näheres dazu weiter unten).

Just Culture setzt ein hohes Vertrauen zwischen den Behörden und den für einen Vorfall Verantwortlichen voraus. Bei Vorfällen in der Luftfahrt sind regelmässig mehrere Behörden involviert, insbesondere Aufsichts-, Unfalluntersuchungs- und u.U. Strafverfolgungsbehörden. Während die Tätigkeiten von Aufsichts- und Strafverfolgungsbehörden regelmässig einer gerichtlichen Überprüfbarkeit unterliegen, fehlt letztere mit Blick auf die Unfalluntersuchungsbehörde SUST völlig. Das ist umso gravierender, als deren Erkenntnisse regelmässig die Grundlage für verwaltungs- oder strafrechtliche Verfahren und Massnahmen bilden. Mit anderen Worten: die Tatsachenfeststellung erfolgt weitgehend in einem rechtsfreien Raum. Das ist nicht nur rechtsstaatlich bedenklich, es erschwert auch den Aufbau eines Vertrauensverhältnisses, das aber unabdingbare Grundlage für Just Culture ist.

Der AeCS ist der festen Überzeugung, dass Just Culture nur dann erfolgversprechend umgesetzt werden kann, wenn auch das Unfalluntersuchungsverfahren einem Überprüfungsverfahren unterworfen wird. Im Hinblick auf die Einführung der Just Culture muss das LFG zwingend auch in dieser Hinsicht angepasst werden.

Der AeCS votiert daher vehement dafür, dass die Berichte der SUST künftig wieder durch eine unabhängige Fachkommission überprüft werden können, wie dies bei der seinerzeit in Art. 26 verankerten Flugsicherheitskommission der Fall war. Die LFG-Revision ist in diesem Sinn zu ergänzen.

Schliesslich sei auch im LFG eine Bestimmung aufzunehmen, wonach das ohnehin bereits nach BV vorhandene Recht, die Aussage zu verweigern, auch gegenüber der SUST gilt. Paradoxerweise wurde dieses Recht mit Art. 40 der VSZV aus der per 1.1.2025 in Kraft tretenden VSZV gestrichen.

2. Zu den Änderungen im Einzelnen

2.1 Art. 4 Abs. 3 LFG

Aus unserer Sicht muss das BAZL in derartigen Fällen auch sicherstellen, dass die beauftragte Organisation in der Lage ist, formell korrekte Verfügungen zu erlassen. Bezüglich der vorgesehenen Gebührenerhebung sollte in den Erläuterungen der Vollständigkeit halber darauf hingewiesen werden, dass deren Festsetzung dem Bundesrat vorbehalten ist (Art. 3 Abs 3 LFG).

2.2 Art. 16 LFG

Die Überlegungen, weshalb Art. 16 in der vorliegenden Form revidiert werden soll, sind widersprüchlich und wenig überzeugend. Zum einen sollen «*die Rechte der Mitarbeitenden oder Bevollmächtigten des BAZL (...) in einem geänderten Artikel 16 eingehend*» geregelt werden resp. soll es sich dabei nur um «*jenes Minimum, welches Kraft europäischen Rechts in der Schweiz ohnehin gilt*» handeln, und zum anderen wird mit Blick auf das in Abs. 3 Bst. b stipulierte Weisungsrecht beschwichtigend ausgeführt, es verstehe sich von selbst, dass «*die diesbezüglichen Verfahrensgesetze wie vor allem das Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVG) zu beachten und einzuhalten, was gesetzlich ohnehin gilt und deshalb hier auch nicht noch einmal (deklaratorisch) erwähnt werden muss*». Zunächst stehen bei der Aufsichtstätigkeit nicht die Rechte der Mitarbeitenden zur Diskussion, sondern welche Kompetenzen ein Amt hat. Der Vorschlag erweckt sodann den Eindruck, den BAZL-Angestellten grenzenlose Kontrollmöglichkeiten zuzugestehen zu wollen und so einseitig deren Rechte zu Lasten der Beaufsichtigten zu stärken. Das ist nicht nur unausgewogen und sachlich nicht gerechtfertigt, sondern auch gesetzestechnisch verfehlt. Derart detailliert beschriebene Aufsichtskompetenzen haben auf der Stufe eines Bundesgesetzes nichts zu suchen, sie könnten allenfalls in vernünftiger Form gestützt auf Art. 3 Abs. 3 LFG auf Verordnungsstufe verankert werden. Vergleiche mit dem Eisenbahn- und dem Seilbahngesetz zeigen, dass die Aufsichtskompetenzen nicht nur viel genereller umschrieben werden können, sondern immer ausdrücklich auf Aktivitäten im Zusammenhang mit der Wahrnehmung der Aufsichtstätigkeit begrenzt werden.

Es ist zu vermuten, dass die Bestimmung auch in Vorbereitung auf allfällige Verwaltungstraf- oder Administrativverfahren herangezogen werden könnte, um Beweismittel zu beschaffen oder im Rahmen einer «*fishing expedition*» geradezu danach zu suchen. Art. 16 würde damit zu einer carte blanche verkommen, die es in dieser Art weder braucht noch zulässig ist. Sie umgeht das in der Schweiz anerkannte Verfahrensrecht eklatant. Dass den Angestellten einer Aufsichtsbehörde ein viel weitergehendes Recht zustehen soll, als den Strafbehörden, ist höchst befremdlich. Selbst eine Staatsanwaltschaft benötigt einen Durchsuchungsbefehl, um eine Hausdurchsuchung durchzuführen. Mit den vorgeschlagenen Bestimmungen im LFG dürfte das BAZL voraussetzungslos und nach eigenem Belieben Hausdurchsuchungen durchführen, was ein eklatanter Verstoss gegen die verfassungsmässigen Verfahrensrechte darstellen würde.

Sodann gehört es zu den Grundprinzipien guter Rechtsetzung, geltendes Recht nicht zu wiederholen. Das gilt auch mit Blick auf übergeordnetes EU-Recht. Wenn also in den Erläuterungen behauptet wird, der «*revidierte Artikel 16 LFG enthalte nur jenes Minimum, welches Kraft europäischen Rechts in der Schweiz ohnehin gilt*», ist nicht einzusehen, weshalb Art. 16 revidiert werden soll. Allerdings ist festzustellen, dass die vorgeschlagene Neufassung von Art. 16 weit über die Regelungen in den diversen EU-Regularien hinausgehen; insbesondere sind keine Bestimmungen bekannt, welche die uneingeschränkte Einsichtnahme in

irgendwelche Unterlagen oder das jederzeitige Einholen von Auskünften sowie die Erteilung von «verbindlichen Anordnungen» erlauben würden. Deziert abzulehnen ist deshalb insbesondere Abs. 3 Bst. b, wonach BAZL-Mitarbeitende und Bevollmächtigte berechtigt sind, «verbindliche Anweisungen zu erteilen». Die Erläuterungen relativieren diese Formulierung zwar, der vorgeschlagene Gesetzeswortlaut für sich ist aber irreführend. Rechtstexte sind vielmehr so zu redigieren, dass ihr Inhalt ohne Zuhilfenahme von Erläuterungen erkennbar ist.

Es ist bekannt, dass bei gewissen EASA-Audits, die in Anwesenheit oder unter mehr oder weniger ausgeprägter Federführung von EASA-Vertretern in der Schweiz durchgeführt wurden, die Frage nach der rechtlichen Zulässigkeit aufgeworfen wurde. Der vorliegend revidierte Artikel 16 LFG legt den Fokus aber gerade nicht auf dieses Problem. Da gemäss den Erläuterungen das jeweils anwendbare EU-Recht solche Aktivitäten erlaubt, darf erwartet werden, dass die schweizerischen Kontrollorgane diese Vorschriften kennen und darauf zu verweisen in der Lage sind.

2.3. Just Culture/Art. 20 LFG

Die Vorlage geht in die richtige Richtung, vermag aber noch nicht vollständig zu überzeugen. Zwar ist es gelungen, mit recht wenigen Anpassungen das umfangreiche und teilweise sich widersprechende europäische Recht in das nationale Recht zu übernehmen, doch wurden gewisse neue Widersprüche generiert.

Im Unterschied zur Verordnung (EU) 376/2014 werden in der Revisionsvorlage Sachverhalte gemäss Art. 16 Abs. 10 regelmässig als «schwerer» Fall bezeichnet. Diese Qualifikation ist unnötig, dies umso mehr, als ja keine leichten Fälle i.S. der zitierten Vorschrift denkbar sind. Es besteht kein Grund, von der Formulierung der EU-Verordnung abzuweichen. Es scheint ferner auch so, dass der Gesetzgeber hier die Schwere des Tatverschuldens und die Schwere der Tatfolgen verwechselt. Um keine neuen Begrifflichkeiten einführen zu müssen, soll man sich streng an den Wortlaut der Verordnung (EU) 376/2014 halten.

Die Revisionsvorlage sieht sodann Straffreiheit vor nur bezüglich sicherheitsrelevanten Vorkommnissen. Dies steht im Widerspruch zum Wortlaut Verordnung (EU) 376/2014, deren Artikel 16 Abs. 6 sowohl Fälle gemäss Artikel 4 als auch 5 erwähnt. Auf diese Einschränkung ist daher zu verzichten, insbesondere auch, weil auf diese Weise nicht-sicherheitsrelevante Fehlleistungen strenger beurteilt würden als sicherheitsrelevante. Diese Unterscheidung ist auch angesichts der unterschiedlichen Unrechtsgehalte nicht gerechtfertigt; sie dürfte im Ergebnis höchstens dazu führen, dass nicht-sicherheitsrelevante Vorfälle tendenziell nicht gemeldet werden.

2.4 Art. 26 Abs. 2^{bis} LFG

Laut der gewählten Formulierung dürfen auch die Aussagen von unbeteiligten Unfallzeugen nur mit deren Einverständnis in einem Strafverfahren verwendet werden; sollte die betreffende Person nachträglich verstorben sein, wären deren Aussagen in jedem Fall unverwertbar. Das mag bei belastenden Aussagen aus Sicht eines Angeschuldigten problemlos erscheinen, nicht aber bei entlastenden Aussagen oder aus der Sicht eines Geschädigten. Es stellt sich die Frage, ob eine solche Regelung Sinn ergibt.

Was allerdings fehlt, ist eine Bestimmung, wonach Betroffene vor der Einvernahme durch die SUST auf ein mögliches Zeugnisverweigerungsrecht aufmerksam gemacht werden müssen. Eine entsprechende Bestimmung wurde erst kürzlich mit der nicht stichhaltigen Begründung aus der VSZV entfernt, der Hinweis auf

das Zeugnisverweigerungsrecht lasse sich nicht mit der Just Culture vereinbaren. Ob die Streichung des Art. 40 VSZV aber bedeutet, dass kein Aussageverweigerungsrecht mehr besteht (was verfassungswidrig wäre) oder lediglich, dass die SUST einfach nicht mehr auf dieses bestehende Recht aufmerksam machen müsste (was ebenso verfassungswidrig wäre), bleibt im Dunkeln. Wir beantragen, die LFG-Revision in diesem Sinne zu ergänzen. Verschiedene Fälle aus der Vergangenheit haben gezeigt, dass die Durchlässigkeit der Flugunfalluntersuchung und juristischer Verfahren gerade deshalb an die Grenzen des nach der BV zulässigen stösst, weil die Flugunfalluntersuchung quasi strafuntersuchungsrechtliche Qualitäten hat, ohne dass ihr aber entsprechende Schutzmechanismen wie im Strafprozess bekannt sind.

2.5 Art. 36 Abs. 3 LFG

Wie in den Erläuterungen richtig erwähnt wird, ergibt sich die zulässige Anzahl der Flugplätze ohne weiteres bereits aus dem SIL. Eine Bestimmung im LFG, welche ausdrücklich die Beschränkung der Anzahl der Flug- und Wasserflugplätze vorsieht, ist somit obsolet und im Sinne einer Verschlankung des Gesetzes zu streichen.

2.6 Art. 91ter lit. e

Vgl. oben: «schwerer Fall»

2.7 Art. 91ter Abs. 2

«Informationen in Ereignismeldungen, welche die meldende **oder eine in der Meldung genannte Person** belasten, dürfen in Straf- und Verwaltungsstrafverfahren **nicht gegen diese Personen verwertet werde.**» Dies wäre u.E. konform mit der Verordnung (EU) 376/2014.

2.8 Art. 107d LFG

Wir unterstützen das Anliegen, dass das BAZL regelmässig informiert. Allerdings muss sichergestellt werden, dass künftig jeweils ein aussagekräftiger Jahresbericht, in welchen die Aktivitäten des BAZL dargelegt werden, in den Landessprachen publiziert wird; die nur in englischer Sprache verfassten Annual Safety Reports sind ungenügend; Art. 107d LFG ist entsprechend zu ergänzen.

2.9 Art. 237 Ziffer 3 StGB

Den Überlegungen in den Erläuterungen ist grundsätzlich beizupflichten. Es ist allerdings zu bedenken, dass Betroffene aufgrund der Pflicht, im Zusammenhang mit der Sicherheitsuntersuchung «alle zumutbaren Anstrengungen» zu unternehmen, gezwungen werden können, Auskünfte zu erteilen, die Rückschlüsse auf ein mittleres oder gar schweres Verschulden zulassen. Auf diese Weise würde ihr Aussageverweigerungsrecht ausgehebelt.

Hinzu tritt die Problematik, dass die Berichte der SUST keiner Überprüfung unterliegen. Zumindest hat sich das Recht zur Stellungnahme gemäss Art. 47 VSZV in der Praxis als quasi völlig wirkungslos erwiesen.

Nach dem vorgeschlagenen Wortlaut bliebe ein Betroffener strafbar, wenn er sich berechtigterweise gegen das Vorgehen der Untersuchungsbehörden oder die Resultate einer Sicherheitsuntersuchung wehrt. Das wiederum wäre mit den Grundsätzen der Just Culture unvereinbar.

Sodann müsste ein Täter sich bereits auf der Unfallstelle entscheiden, ob er die Untersuchung der SUST mit allen zumutbaren Anstrengungen unterstützen soll, oder dies nicht tut. Ein solcher Entscheid ist auf der Unfallstelle nicht zumutbar. Namentlich besteht die Gefahr, dass er damit unwissentlich einen Sachverhalt mit nicht geringer Schuld zugesteht. Da zudem unklar ist, was unter dem Begriff «alle zumutbaren Anstrengungen» zu subsumieren ist, beantragen wir, den letzten Teilsatz zu streichen und stattdessen folgenden Wortlaut zu verwenden:

«Handelt der Täter fahrlässig, sieht die zuständige Behörde von der Strafverfolgung, der Überweisung an das Gericht oder der Bestrafung ab, wenn das Verschulden des Täters gering ist.»

3. Zusätzlich zu revidierende Bestimmung

Nachdem der Bundesrat beschlossen hat, die Unfalluntersuchungskommission auf die maximal mögliche Anzahl Mitglieder zu erhöhen, ist Art. 25 LFG dahingehend anzupassen, dass die Kommission aus fünf bis sieben Sachverständigen besteht. Dies erlaubt, es bei entsprechendem Bedarf den Kreis der Sachverständigenkreis zu erweitern.

Ferner ist zu überlegen, ob Art. 25 LFG nicht auch den Einsatz von stellvertretenden Mitgliedern vorsehen sollte, welche bei Unabkömmlichkeiten der Sachverständigen oder bei hoher Geschäftslast die Sachverständigen entlasten resp. ersetzen könnten.

Zudem ist im LFG die Möglichkeit einer Überprüfung der SUST-Berichte vorzusehen.

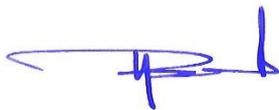
Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Teilnahme an der titelerwähnten Vernehmlassung und die Berücksichtigung und Aufnahme der durch uns eingebrachten Anträge in die Revision des Luftfahrtgesetzes.

Freundliche Grüsse

Aero-Club der Schweiz AeCS



Martin Ryff
Ressortleiter Internationales
Mitglied Zentralvorstand



Yves Burkhardt
Generalsekretär
Mitglied Zentralvorstand

Cc:

- Zentralvorstand AeCS
- Medienkanäle AeCS



SwissALPA
Swiss Airline Pilots Association

Ewiges Wegli 10
CH - 8302 Kloten
Switzerland
Tel +41 (0)44 816 90 70
Fax +41 (0)44 816 90 75
info@swissalpa.ch
www.swissalpa.ch



Kloten, 25. November 2024

Vernehmlassung 2024/69

Änderungen des Luftfahrtgesetzes: Stellungnahme zur Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat,
sehr geehrte Damen und Herren

Bezugnehmend auf das laufende Vernehmlassungsverfahren möchten wir Stellung nehmen zu den vorgeschlagenen Änderungen des Luftfahrtgesetzes (LFG).

Im Folgenden möchten wir auf einzelne Änderungen im Detail eingehen und diese kommentieren:

Aufsichtskompetenzen – Artikel 16

- Die Aufsichtskompetenzen des BAZL sind im Grundsatz unbestritten.
- Artikel 16 E-LFG sieht eine unnötige und erhebliche Erweiterung der BAZL-Kompetenzen vor, die es so nicht braucht. Eine Ermächtigungskompetenz ist beim BAZL nicht angezeigt.
- Staatliches Handeln ist rechtfertigungsbedürftig und muss verhältnismässig sein.
- Damit eine Handlung angebracht ist, braucht es ein Verdachtsmoment.
- Der aktuelle Vorschlag führt lediglich zu einem administrativen Mehraufwand ohne Nutzen.
- Aufwand und Ertrag sind gegenüberzustellen und staatliches Handeln auf das Wesentliche und Nötigste zu beschränken.
- Artikel 16 ist in diesem Sinne zu korrigieren.



Art. 16 ist folgendermassen zu ergänzen/anzupassen:

² Die Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter ~~oder Bevollmächtigten~~ des BAZL sind zur Erfüllung ihrer Aufsichtsaufgaben nötigenfalls jederzeit und ohne räumliche Einschränkung berechtigt, bemannte und unbemannte Luftfahrzeuge sowie Flugkörper, andere Transportmittel und betriebliche Räumlichkeiten und Areale der beaufsichtigten Organisationen und Unternehmen zu betreten und zu untersuchen, ~~soweit es die Aufsicht über die Luftfahrt gemäss Artikel 3 sowie den internationalen Vereinbarungen der Schweiz erfordert.~~ Zutrittsberechtigungen, die aus technischen Gründen notwendig sind, sind ihnen ~~sofort und unentgeltlich~~ ohne Verzug gegen Erstattung der anfallenden Kosten auszustellen.

³ Die Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter ~~oder Bevollmächtigten~~ des BAZL sind weiter nötigenfalls berechtigt:

- a. in ~~sämtliche~~ Aufzeichnungen und Unterlagen, Daten, Verfahren und andere Materialien der beaufsichtigten Organisationen die in Bezug auf die Flugsicherheit oder Luftsicherheit von Bedeutung sein können, Einsicht zu nehmen und davon Kopien, Fotografien und Aufzeichnungen zu erstellen oder Auszüge zu verlangen;
- b. ~~jederzeit~~ Auskünfte und Erklärungen von den beaufsichtigten Organisationen einzuholen und ihnen ~~verbindliche~~ zweckdienliche Anweisungen zu erteilen.

^{3bis} Auf dem Weg aufsichtsrechtlicher Massnahmen dürfen anderweitige rechtliche Vorschriften, insbesondere zum Schutz Betroffener, nicht missachtet oder umgangen werden.

^{3ter} Auf Verlangen von Betroffenen erlässt das BAZL zu einer beabsichtigten Massnahme eine rechtsmittelfähige Verfügung, wobei auch über die vorzeitige Vollstreckbarkeit der Massnahme zu entscheiden ist.

Betriebszeiten – Artikel, 36a^{bis}, Absatz 2

- Der bisherige Absatz 2 soll im bestehenden Wortlaut beibehalten werden.
- Der Bundesrat präzisiert in der Antwort zur [Motion Kutter](#), dass der Bestandesschutz schon heute für die Betriebszeiten gilt. «Die bestehenden Betriebszeiten sind damit hinreichend gewährleistet, dies insbesondere auch aufgrund der im LFG verankerten Besitzstandsgarantie, mit welcher verlangt und sichergestellt ist, dass die Flughäfen Zürich und Genf die ihnen gemäss SIL zugewiesene Funktion erfüllen können.»
- Es fehlt jedoch an einer Präzisierung (klare Regulierung) auf Gesetzesstufe, weshalb die bestehende Regelungslücke geschlossen werden muss.
- Denn die gute Anbindung der Schweiz wird immer wieder in Gerichtsverfahren in Frage gestellt.
- Deshalb stehen die Betriebszeiten an den Landesflughäfen in fast jedem Rechtsmittelverfahren über Änderungen zu den Betriebsreglementen zur Debatte, obschon der Bundesrat die Betriebszeiten im SIL-Objektblatt festgesetzt hat.
- Das Resultat sind jahrelange Verfahren, unnötige Verzögerungen bei der Einführung wichtiger Sicherheitsmassnahmen sowie fehlende Rechtssicherheit.
- Die Absicht des Bundesrats ist eine klare Konkretisierung: «In der laufenden LFG-Revision ist vorgesehen, die Besitzstandsgarantie der Landesflughäfen Genf und Zürich auch in ihrem betrieblichen Umfang explizit in der Gesetzesbestimmung zu erwähnen.»
- Dafür soll Absatz 3 eingeführt werden.

Art. 36a^{bis}, Abs. 2 soll im ursprünglichen Wortlaut beibehalten werden:

2 Die Landesflughäfen Genf und Zürich sind aufgrund der ihnen im SIL zugeschriebenen Funktion als Gesamtanlagen in ihrem Bestand ~~und betrieblichen Umfang~~ geschützt. Rechtsetzende wie rechtsanwendende Organe schenken dieser Besitzstandsgarantie insbesondere auch im Zusammenhang mit Vorschriften des Moorschutzes und Moorlandschaftsschutzes sowie deren Vollzug die notwendige Beachtung.

Betriebszeiten – Artikel 36a^{bis}, Absatz 3

- Mit der Beibehaltung von Absatz 2 wird sichergestellt, dass der Bestandesschutz – wie vom Bundesrat erwähnt – übergeordnet gilt.
- Absatz 3 konkretisiert den Bestandesschutz, um die nötige Rechtssicherheit für die Wahrung und Gewährleisten der aktuellen Betriebszeiten sicherzustellen.
- Bereits heute sind die Betriebszeiten der Landesflughäfen im europäischen Vergleich sehr kurz. Am einzigen interkontinentalen Drehkreuz der Schweiz – dem Flughafen Zürich – gelten sogar die kürzesten Betriebszeiten vergleichbarer Drehkreuzflughäfen in Europa.
- Die Betriebszeiten an den Landesflughäfen sind mindestens im bisherigen Umfang dauerhaft zu gewährleisten (Status Quo).
- Damit soll die Anbindung der Schweiz an die Welt sichergestellt werden.
- Eine Kürzung der Betriebszeiten hätte – insbesondere am Flughafen Zürich – den Verlust des heutigen Drehkreuzbetriebs zur Folge und würde die Erreichbarkeit der Schweiz signifikant verschlechtern.
- Am Flughafen Zürich würden mindestens 30% der Langstreckenflüge wegfallen, der volkswirtschaftliche Verlust wird gemäss einer Intraplan-Studie aus dem Jahr 2018 mit 1.6 Milliarden Franken und 8'000 Arbeitsstellen beziffert. Das gilt es zu verhindern.
- Es braucht die Unterstützung für eine explizite Regelung der Betriebszeiten im Luftfahrtgesetz und die Wahrung des Status Quo an den Landesflughäfen.

Art. 36a ist folgendermassen zu ergänzen – Abs. 3 (neu)

3 An den Landesflughäfen Genf und Zürich sind Betrieb und Öffnungszeiten mindestens im bisherigen Umfang dauerhaft zu gewährleisten, damit diese Infrastrukturen ihrer Rolle gemäss Absatz 1 auch zukünftig gerecht werden können.

Beschränkung des Verfahrensverzichts – Artikel 91^{ter}

- Die vorgesehene Beschränkung des Verfahrensverzichts auf luftrechtliche Strafverfahren ist nicht sachgerecht.
- Es ist nicht ersichtlich, warum nicht auch in Bezug auf andere Verfahrensarten – so wie es das europäische Recht vorsieht – auf die Eröffnung eines Verfahrens verzichtet werden soll.
- Der Verfahrensverzicht im vorgeschlagenen Artikel soll auf sämtliche Strafverfahren, als auch jene, in welchen ein Verstoß gegen das Kernstrafrecht wie insbesondere Art. 237 StGB verfolgt wird, ausgedehnt werden.
- Daher regen wir die Streichung des Bst. A aus dem vorgeschlagenen Art. 91^{ter} Abs. 1 LFG an.

Art. 91^{ter} soll wie folgt angepasst werden:

1 Die Strafverfolgungsbehörden verzichten auf Verfolgung, Überweisung an das Gericht oder Bestrafung von Personen, die eine Ereignismeldung erstattet haben oder darin genannt werden, sofern:

- a. ~~es sich um einen Verstoß gegen Rechtsvorschriften handelt, der gemäss diesem Gesetz strafbar ist;~~
- b. [...]

Ausdehnung des Verwertungsverbot – Artikel 91^{ter} Abs 2.

- Der vorgeschlagene Art. 91^{ter} Abs 2. sieht vor, dass belastende Informationen in Ereignismeldungen in Straf- und Verwaltungsstrafverfahren nicht gegen die meldende Person verwertet werden dürfen. Diese sogenannte Verwertungsverbot ist sehr zu begrüßen.
- Die Verordnung (EU) Nr. 376/2014 überlässt in Art. 16 Abs. 7 den Mitgliedstaaten die Option, diesen Schutz sowohl meldenden als auch in den Meldungen genannten Personen zu gewähren.
- Zur Durchsetzung einer effektiven Redlichkeitskultur ist das Verwertungsverbot im zur Diskussion stehenden Art. 91^{ter} Abs. 2 LFG auch auf in den Meldungen genannte Personen auszuweiten.
- Dahingehend ist der vorgeschlagene Art. 91^{ter} Abs 2. wie folgt zu ergänzen:

Art. 91^{ter} Abs 2. soll wie folgt ergänzt werden:

2 Informationen in Ereignismeldungen, welche die meldende oder eine in der Meldung genannte Person belasten, sind in Straf- und Verwaltungsstrafverfahren nicht verwertbar. Dies gilt auch für schwere Fälle nach Artikel 16 Absatz 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014.

Reduktion der Anforderungen des Artikels 237 StGB – Artikel 237 StGB Ziffer 3.

- Die vorgeschlagene Revision des Art. 237 StGB Ziffer 3 ist grundsätzlich zu begrüßen.
- Die zweite Voraussetzung - der genügende Kooperation mit der Sicherheitsuntersuchungsbehörde – ist aus unserer Sicht problematisch.
- In bestimmten Fällen besteht das Risiko, dass gegenüber der Sicherheitsuntersuchungsbehörde getroffene Aussagen den Weg in Strafverfahren finden und somit zu einer Verurteilung dienen.
- Die Definition, ab wann eine genügende Kooperation gegeben ist fehlt ebenfalls. Somit liegt sehr viel Ermessensspielraum in diesem Artikel.
- Wir fordern somit, dass diese zweite Voraussetzung aus dem angepassten Artikel gestrichen wird.

Art. 237 StGB soll wie folgt angepasst werden:

3 Handelt der Täter fahrlässig, sieht die zuständige Behörde von der Strafverfolgung, der Überweisung an das Gericht oder der Bestrafung ab, wenn das Verschulden des Täters gering ist. ~~und er alle zumutbaren Anstrengungen unternommen hat, um die in Zusammenhang mit der Tat stehende behördliche Sicherheitsuntersuchung zu unterstützen.~~

Redaktionelle Anpassung Artikel 20 und 91 LFG

- Die im vorgeschlagenen Artikel 20 als auch im vorgeschlagenen Artikel 91 verwendete Formulierung «schwerer Fall» findet sich in dieser Form nicht in der europäischen Verordnung (EU) Nr. 376/2014.
- Es ist unklar, weshalb mit dem Zusatz des Wortes «schwer» eine weitere Wertung oder Abstufung im Schweizer Recht erfolgen soll.
- Um jegliche Fragen in der Auslegung auszuschliessen, fordern wir, dass das Wort «schwer» in den genannten Artikeln gestrichen wird.
- Die Artikel sind wie folgt anzupassen:

Art. 20 LFG soll wie folgt angepasst werden:

3 Informationen in Ereignismeldungen, welche die meldende oder eine in der Meldung genannte Person belasten, sind in Verwaltungsverfahren zum warnungsweisen Entzug oder zur warnungsweisen Beschränkung von Berechtigungen nicht verwertbar, sofern kein ~~schwerer~~ Fall nach Artikel 16 Absatz 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 vorliegt.

Art. 91^{ter} LFG soll wie folgt angepasst werden:

1 Die Strafverfolgungsbehörden verzichten auf Verfolgung, Überweisung an das Gericht oder Bestrafung von Personen, die eine Ereignismeldung erstattet haben oder darin genannt werden, sofern:

- a) es sich um einen Verstoß gegen Rechtsvorschriften handelt, der gemäss diesem Gesetz strafbar ist;
- b) der Verstoß einzig aufgrund einer Meldung nach den Artikeln 4 oder 5 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 bekannt geworden ist;
- c) die Meldung sicherheitsrelevante Ereignisse gemäss Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 betrifft;
- d) die Meldung nach Artikel 4 oder 5 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 innerhalb der Frist von Artikel 4 Absatz 7 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 erstattet worden ist; und
- e) kein ~~schwerer~~ Fall im Sinne von Artikel 16 Absatz 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 vorliegt.

2 Informationen in Ereignismeldungen, welche die meldende Person belasten, sind in Straf- und Verwaltungsstrafverfahren nicht verwertbar. Dies gilt auch für ~~schwere~~ Fälle nach Artikel 16 Absatz 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014.

Wir bitten Sie, die vorgeschlagenen Anpassungen im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zu prüfen und in den Gesetzgebungsprozess einfließen zu lassen.

Mit besten Grüßen



Clemens Kopetz

Präsident AEROPERS-SwissALPA

DIRECTION GENERALE

DG/gpo

Par courrier électronique

Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
Monsieur Albert Rösti
Conseiller fédéral
Palais fédéral nord
3003 Berne
esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Genève, le 20 novembre 2024

Consultation relative à la révision de la loi sur l'aviation (LA)

Monsieur le Conseiller fédéral,

Nous nous référons à l'affaire visée en marge, et vous remercions de l'invitation à prendre position.

Dans l'ensemble, nous saluons les modifications proposées de sorte que notre détermination ci-après se concentre sur les éléments qui concernent les aéroports, et qui appellent une remarque de notre part.

A titre liminaire, nous tenons à rappeler notre attachement à l'accord bilatéral sur le transport aérien entre la Suisse et l'Union européenne. À cet égard, il convient de continuer à prendre toutes mesures utiles afin d'assurer la cohérence de notre législation avec le droit européen, et d'éviter autant que possible d'introduire des divergences préjudiciables à la sécurité du transport aérien.

Art. 4 P-LA – Délégation de la surveillance

Nous comprenons la volonté de la Confédération de déléguer certaines tâches de surveillance aux cantons voire aux communes. Toutefois, nous estimons qu'il est indispensable que les ordonnances fédérales encadrent strictement une telle délégation. D'une part, toute disparité entre les cantons peut avoir un impact sérieux sur la sécurité. D'autre part, il faut se souvenir que chaque canton dispose d'une marge de manœuvre dans les compétences dévolues aux communes. Or, ces dernières n'ont souvent ni les ressources, ni les compétences pour de telles activités.

Dans ces conditions, la délégation de tâches de surveillance doit rester l'exception et n'avoir lieu qu'après consultation des aéroports concernés.

Art. 16 P-LA – Compétences de surveillance

De façon générale, la reformulation plus précise de l'article 16 telle que proposée par le projet est appréciable. Néanmoins, le blanc-seing donné à l'OFAC pour visiter et inspecter sans restriction, en tout temps, et de façon totalement gratuite, nous apparaît disproportionné. La délégation d'une telle tâche à des personnes désignées par ledit office nous semble également

trop vague pour permettre à des tiers de conduire valablement de telles missions sous peine de porter gravement atteinte au rôle de surveillance dévolu à l'OFAC. De plus, rien ne justifie, sauf péril en la demeure, que de telles visites (audits, inspections, enquêtes et évaluations) perturbent les opérations aéroportuaires et que des instructions contraignantes soient données en violation des règles de gouvernance et notamment des responsabilités dévolues au chef d'aérodrome.

Nous proposons dès lors de reformuler le projet d'article 16 comme suit :

1. Dans le cadre de ses compétences de surveillance, l'OFAC est notamment habilité à réaliser des audits, des inspections, des enquêtes et des évaluations.
2. Le personnel de l'OFAC ~~chargé de la surveillance ou les personnes mandatées par l'OFAC~~ sont autorisés à visiter et à inspecter ~~en tout temps et sans restriction spatiale~~ les aéronefs avec ou sans occupants, les engins balistiques, les autres moyens de transport de même que les locaux et périmètres des organisations et entreprises sous surveillance, pour autant que la surveillance de l'aviation au sens de l'art. 3 et les accords internationaux conclus par la Suisse l'exigent. Les autorisations d'accès requises pour des raisons techniques leurs sont délivrées ~~sans délai et gratuitement dans les meilleurs délais et conformément à la réglementation applicable aux émoluments aéroportuaires.~~
3. Le personnel de l'OFAC ~~ou les personnes mandatées par l'OFAC~~ sont en outre habilités :
 - a. à examiner ~~sans entraves~~ les enregistrements et documents, les données, les procédures et tout autre matériel des organisations sous surveillance qui peuvent être utiles aux fins de la sécurité aérienne ou de la sûreté de l'aviation, à en faire des copies, à les photographier et à les enregistrer ou à en demander des extraits,
 - b. ~~à tout moment~~, à demander des renseignements et des explications aux organisations sous surveillance et à leur donner des ~~instructions contraignantes~~ recommandations.
4. Les infractions sont poursuivies sous réserve des prescriptions du code de procédure pénale et de la loi fédérale du 22 mars 1974 sur le droit pénal administratif (DPA).

Art. 20 P-LA – Culture juste

Les précisions apportées à l'article relatif à la culture juste sont bienvenues. Cette approche existe depuis longtemps dans le transport aérien et a fait ses preuves. Au surplus, nous vous renvoyons à la détermination soumise par Skyguide et les compagnies aériennes.

Art. 36 P-LA – Aérodrome, compétences, plan sectoriel

Les dispositions de l'article 36, notamment les alinéas 2 à 4 relatifs au PSIA, nous semblent tout à fait cohérentes mais méritent quelques précisions mentionnées ci-après. En revanche, la partie de l'alinéa 1 relative aux objets trouvés, aussi souhaitable soit-elle, n'a rien à faire dans ledit article. D'un point de vue légistique, il nous apparaît plus opportun d'avoir un article spécifique ailleurs dans la loi sur l'aviation.

Nous proposons dès lors de reformuler l'article 36 comme suit :

1. Le Conseil fédéral arrête les prescriptions de détail sur la construction et l'exploitation des aérodromes. ~~Il peut notamment arrêter des dispositions concernant la durée de conservation et la réalisation des objets trouvés sur les aérodromes ou saisis aux contrôles de sûreté.~~
2. Il fixe les objectifs et exigences relatifs à l'infrastructure aéronautique en Suisse dans le plan sectoriel des transports, Partie Infrastructure aéronautique (PSIA). Le PSIA est contraignant pour les autorités *fédérales, cantonales et communales* et les titulaires d'une concession d'exploitation (art. 36a).
3. Le Conseil fédéral peut fixer le nombre d'aérodromes dans le PSIA et limiter le nombre d'hydro-aérodromes.
4. L'approbation de projets ayant des effets considérables sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement présuppose qu'une base ait été établie dans le PSIA.

L'article 36 alinéa 1, 2^e phrase, doit faire l'objet d'un article séparé (par exemple 37v).

Art. 36a al. 5 P-LA – Exploitation, concession d'exploitation

Nous soutenons l'art. 36a al. 5 qui prévoit l'exclusion des règles sur les marchés publics dans le cadre du renouvellement de la concession fédérale d'exploitation. Compte tenu du fait que les aéroports nationaux constituent des infrastructures critiques nationales, il serait risqué de soumettre le renouvellement des concessions à de telles règles.

Art. 36a^{bis} P-LA – Maintien des aéroports nationaux dans leur état

L'article 36a^{bis} prévoit le maintien des conditions-cadres applicables aux aéroports, notamment les heures d'ouverture. Cela découle explicitement du rapport sur la politique aéronautique du Conseil fédéral de 2016 et exclut de fait toutes compétences cantonales en la matière. Il faut également se souvenir que ledit rapport reconnaît explicitement la complémentarité des plateformes nationales, et donc le fait que les heures d'exploitation soient différentes en fonction du modèle opérationnel. Il n'y a pas de solution *one size fit all*. En particulier, ledit rapport du Conseil fédéral met clairement en lumière les éléments suivants (extraits) :

« La politique aéronautique [doit donner] la priorité à l'amélioration du cadre général dans lequel les compagnies basées en Suisse évoluent. Ce sont par exemple des aéroports performants disposant d'heures d'ouverture concurrentielles, de faibles redevances d'utilisation des aéroports, l'examen de la prise en charge partielle des redevances de sûreté par l'État et des procédures administratives simplifiées (...) »

« Il convient de dûment prendre en compte l'intérêt de disposer d'une compagnie aérienne solide basée en Suisse et aussi des contextes différents qui caractérisent les aéroports de Zurich, de Genève et de Bâle-Mulhouse (...) »

« De nouvelles limitations des heures d'ouverture des aéroports nationaux ne devraient entrer en ligne de compte que lorsque des périodes de repos nocturne plus étendues que ce que pratique la Suisse s'imposeront en Europe (...) »

« Les aéroports nationaux se distinguent entre eux tant sur le plan de leur organisation que sur celui de l'offre et du volume de passagers. Zurich, qui remplit une fonction de plate-forme de correspondance, est un noeud du trafic aérien et voit transiter une relativement forte proportion de passagers en correspondance. Les aéroports de Bâle-Mulhouse et de Genève sont quant à eux essentiellement desservis par des vols court- et moyen-courriers. Les trois aéroports nationaux devraient cependant contribuer à couvrir la demande de liaisons aériennes pour l'ensemble de la Suisse (...) »

« Comparé à d'autres plates-formes de correspondance à l'étranger, l'aéroport de Zurich possède des heures d'ouverture peu étendues. Restreindre davantage les heures d'ouverture des aéroports nationaux mettrait dans l'embarras non seulement Swiss à Zurich mais aussi les autres compagnies aériennes suisses actives en Suisse, notamment Easyjet à Bâle-Mulhouse et à Genève (...) ».

L'intégration des dispositions proposées dans le chapitre relatif à l'exploitation des infrastructures nous paraît sensé.

Toutefois, une reformulation plus lisible nous semble à propos afin de tenir compte des aspects qui peuvent le plus impacter ces dernières. D'entente avec les aéroports nationaux, de même qu'easyJet et SWISS, nous proposons la reformulation suivante¹ :

¹ Possible traduction (libre) française :

1. L'utilisation des aéroports nationaux comme plaque tournante du trafic aérien international et comme partie du système global des transports répond à un intérêt national.
2. Le maintien des aéroports nationaux de Genève et Zurich en leur état ~~et en leur cadre opérationnel actuels~~, est, vu la fonction que leur attribue le PSIA, garanti. Les organes chargés d'édicter le droit et les organes chargés de son application prennent dûment en considération cette garantie des droits acquis, en particulier dans le cadre des prescriptions sur la protection des marais et des sites marécageux et de leur exécution.
3. Les conditions d'exploitation et les heures d'ouverture actuelles des aéroports nationaux de Genève et Zurich doivent être garanties au moins de la même mesure que jusqu'à présent, afin que ces infrastructures puissent continuer à jouer leur rôle dans le futur et que la compétitivité des compagnies aériennes qui opèrent depuis ses plateformes soient garanties.

1. Die Nutzung der Landesflughäfen als Drehscheiben des internationalen Luftverkehrs und Teil des Gesamtverkehrssystems ist von nationalem Interesse.
2. Die Landesflughäfen Genf und Zürich sind aufgrund der ihnen im SIL zugeschriebenen Funktion als Gesamtanlagen in ihrem Bestand ~~und betrieblichen Umfang~~ geschützt. Rechtsetzende wie rechtsanwendende Organe schenken dieser Besitzstandsgarantie insbesondere auch im Zusammenhang mit Vorschriften des Moorschutzes und Moorlandschaftsschutzes sowie deren Vollzug die notwendige Beachtung.
3. *An den Landesflughäfen Genf und Zürich sind Betrieb und Öffnungszeiten mindestens im bisherigen Umfang zu gewährleisten, damit diese Infrastrukturen ihrer Rolle gemäss Absatz 1 auch zukünftig gerecht werden können und die Wettbewerbsfähigkeit der von dort aus operierenden Fluggesellschaften sichergestellt werden kann.*

Dans l'hypothèse où votre Département ne serait pas favorable à la proposition ci-dessous, nous sommes d'avis qu'il y a lieu de s'en tenir au statu quo, soit en reprenant le texte de l'actuel article 37u tout en le numérotant 36a^{bis}.

Art. 37m P-LA – Installations annexes

L'articulation des alinéas 1 et 2 manque de clarté et pourrait induire en erreur. Nous sommes d'avis qu'il conviendrait de mieux expliciter le fait que le droit cantonal régit l'autorisation de construire pour des installations l'annexe, l'autorité cantonale compétente devant au préalable s'assurer d'avoir obtenu l'approbation de l'OFAC qui entend le cas échéant l'exploitant d'aérodrome, ou le prestataire de service de navigation aérienne concerné. En ce sens, la version actuelle est plus claire sous réserve de l'obligation d'entendre l'exploitant ou le prestataire.

Art. 37n à 37u P-LA – Mise en réserve des terrains nécessaires à de futures installations

En introduisant l'opposition préalable à un éventuel recours, l'article 37n^{bis} n'est-il pas en train d'alourdir la procédure sans réelle plus-value pour les parties concernées. Le statu quo nous semble plus approprié.

Art. 42 al. 3 à 43 P-LA – Restrictions de la propriétaire foncière (zones de sécurité)

Nous avons pris bonne du fait que le plan de zones de sécurité est désormais soumis à l'approbation de l'OFAC.

Art. 91 à 91^{bis} P-LA – Contraventions

L'introduction de l'exploitant d'aéroport à l'art. 91 al. 4 P-LA n'appelle pas de remarque particulière puisqu'il s'agit en finalité de corriger un lacune, et d'avoir une procédure identique pour les transporteurs aériens et lesdits exploitants qui pourront être condamnés en cas de violations graves et répétées d'obligations découlant d'accords internationaux. Nous avons également pris note de l'augmentation du montant de l'amende permettant à l'Office de conduire une procédure simplifiée en dessous dudit montant.

Il conviendrait toutefois de préciser que dans le cadre de la mise en œuvre de l'art. 91 al. 4 P-LA par l'OFAC (autorité compétente selon l'art. 98 al. 2 LA), l'art. 6 DPA trouve application notamment en cas de sous-traitance.

Art. 98 P-LA – Juridiction

Nous avons pris bonne du fait que toute infraction liée à l'aviation qui compromet la sécurité du transport aérien, ou met en danger des personnes et des choses au sol, relèvent, sous réserve d'exceptions fixées dans ledit article, de la juridiction fédérale.

Art. 100ter P-LA – Constatation de l'ébriété et d'états analogues

S'agissant de l'élargissement du cercle des personnes soumises à un contrôle, notamment le personnel de l'aéroport qui intervient dans l'exploitation, le service de sauvetage et de lutte

contre l'incendie, de même que l'entretien et les personnes qui travaillent sur l'aire de mouvement ou sur d'autres zones opérationnelles de l'aérodrome, nous sommes d'avis que cette mesure est totalement adéquate. Cela étant, il importe que l'exploitant de l'aéroport soit informé compte tenu des responsabilités qui incombent au chef d'aérodrome. Les autorités de police devraient pouvoir communiquer les résultats des examens (test d'alcoolémie, test sanguin, etc.) et toute autre information utile au chef d'aérodrome concerné (base légale formelle pour la transmission de données personnelles, voire des données sensibles).

Nous proposons de rajouter un alinéa 7 qui aurait la teneur suivante :

(...)

7. L'autorité de police compétente informe l'exploitant de l'aéroport du résultat des contrôles.

Art. 107c P-LA – Biométrie

Il appert que la rédaction de l'art. 107c al. 1 P-LA ne correspond pas aux éléments qui figurent dans le rapport explicatif. En effet, le projet législatif indique que la biométrie ne peut être utilisée qu'« aux fins des contrôles de sûreté ». Or, de telles données doivent pouvoir être utilisées plus largement, en particulier lors de différents processus et autres contrôles effectués à l'aéroport tels que :

- pour les passagers, lors de l'enregistrement, du passage des points de contrôle de sûreté, de l'embarquement, etc., et
- pour les personnes titulaires d'une carte d'identité aéroportuaire, lors du passage des points de contrôle sûreté ou pour accéder à certaines zones de l'aéroport.

Il convient dès lors d'élargir le champ d'utilisation de la biométrie conformément au rapport. Dans ces conditions, nous proposons que l'article 107c soit légèrement adapté comme suit :

1. ~~Aux fins de contrôles de sûreté~~, les exploitants d'aéroport et les entreprises de transport aérien peuvent vérifier l'identité :
 - a. des passagers en comparant les images faciales avec des données biométriques collectées antérieurement;
 - b. de leur personnel en comparant les images faciales et les empreintes digitales avec des données biométriques collectées antérieurement.
2. Les vérifications visées à l'al. 1 ne peuvent être effectuées qu'avec le consentement de la personne qui en est l'objet. Elle peut en tout temps révoquer son consentement ; auquel cas les données biométriques collectées sont détruites.

A toutes fins utiles, nous nous interrogeons sur le recours à la biométrie pour les passagers mineurs ou incapables de discernement. Il conviendrait, le cas échéant, de prévoir un alinéa qui traite spécifiquement de cette question.

Art. 108b à 108i LA – Vérification renforcée des antécédents

Les dispositions relatives à la vérification renforcée des antécédents (article 108b et suivants) nous interpellent à plus d'un titre. Nous nous sommes rapprochés des services de police de sorte que notre détermination exposée ci-après va dans le même sens que celle que vous recevrez séparément de la République et canton de Genève.

Art. 108b P-LA – Principes

La formulation de l'article 108b en particulier l'alinéa 1 nous semble résulter d'une erreur de traduction (de l'allemand au français) puisque c'est bien le lieu de l'activité qui fait la sensibilité, et non la personne en tant que telle. La rédaction française est trop restrictive. En application du chiffre 1.2.3.1 du règlement (UE) n° 1998/2015, une carte d'identité aéroportuaire (ou une carte de membre d'équipage) ne peut être délivrée qu'à une personne ayant un besoin opérationnel et ayant passé avec succès une vérification renforcée de ses antécédents conformément au chiffre 11.1.3 dudit règlement. La vérification renforcée des antécédents ne s'applique dès lors pas qu'aux personnes exerçant une activité sensible mais à toutes les

personnes à qui une carte d'identité aéroportuaire est délivrée en vue d'accéder à la zone de sûreté et/ou une zone spécifique de celle-ci. Dans la pratique, la nature du contrôle à effectuer (standard ou approfondi) est lié à la typologie de la zone qui doit être accessible, et non pas à une fonction conformément aux dispositions topiques du NASP.

A notre avis, l'alinéa 1 devrait être reformulé comme suit :

1. Les vérifications renforcées des antécédents visent à déterminer si une personne ~~qui exerce une activité sensible~~ amenée à accéder à toute ou partie de la zone de sûreté représente un risque de sûreté pour l'aviation.
2. Les services responsables suivants doivent effectuer une vérification renforcée des antécédents :
 - a. les entreprises de transport aérien dont le siège est en Suisse: pour leur personnel aéronautique;
 - b. les exploitants d'aéroport: pour toutes les autres personnes qui ont ou doivent avoir accès à la zone de sûreté d'un aéroport;
 - c. le service de la navigation aérienne Skyguide: pour toutes les autres personnes conformément à l'évaluation des risques;
 - d. les autres entreprises actives dans le transport aérien: pour leur personnel lorsque les prescriptions nationales ou internationales prévoient qu'il soit soumis à une vérification renforcée des antécédents.
3. La vérification renforcée des antécédents consiste à:
 - a. vérifier l'identité de la personne concernée;
 - b. vérifier s'il existe des antécédents pénaux et des procédures pénales en cours;
 - c. contrôler le curriculum vitæ mentionnant notamment les emplois précédents, les formations et les séjours à l'étranger;
 - d. évaluer d'autres informations liées à la sûreté si tant est qu'elles aient un rapport avec l'activité concernée.
4. Les services responsables ont le droit de traiter à cet effet les données personnelles, y compris les données sensibles, de la personne concernée conformément à l'art. 5, let. c, ch. 1, 2 et 5, de la loi fédérale du 25 septembre 2020 sur la protection des données (LPD)¹².
5. Une vérification renforcée des antécédents ne peut être effectuée qu'avec l'accord de la personne qui en est l'objet.

Afin de tenir compte de la souplesse évoquée dans le rapport, ne conviendrait-il pas de reformuler une partie de l'art. 108b afin d'indiquer que les personnes concernées et la portée des vérifications sont notamment déterminées par la législation applicable ?

Art. 108c P-LA – Traitement des données par le service de police cantonal

Nous prenons note avec satisfaction du fait que l'article 108c prévoit désormais que l'évaluation du risque de sûreté est effectuée par le service de police compétent.

Art. 108d P-LA – Risque de sûreté

L'article 108d mentionne qu'il existe un « risque de sûreté lorsque les données récoltées permettent de douter que la personne concernée soit digne de confiance et exécute dûment l'activité sensible dans le domaine de la sûreté de l'aviation ». Le second alinéa mentionne que c'est le cas lorsque « lorsqu'elle est visée ou a été visée par une procédure pénale ».

Cette disposition apparaît comme contraire à de nombreux principes qui découlent du droit pénal, dont la présomption d'innocence. Ainsi, une personne qui ferait l'objet d'une procédure pénale par suite d'une plainte déposée pour des raisons chicanières (p. ex. conflit de voisinage), futiles, ou finalement classée pour absence d'éléments constitutifs de l'infraction, devrait être considérée comme à risque. Cela nous semble totalement hors de proportion et laisse peser le risque d'une paralysie de certaines activités de l'aéroport si un groupe de personnes devait être visé par des plaintes insolites dans le but de perturber les activités de l'aéroport.

Pour mémoire, la procédure actuellement applicable à l'aéroport de Genève a largement fait ses preuves, et l'OFAC ne s'y est d'ailleurs pas trompé puisqu'il reconnaît clairement que si le service de police compétent formule une appréciation non-contraignante, il revient à Genève Aéroport de se déterminer sur la base des éléments fournis ci-avant, et d'autres éléments pertinents, tel le dossier RH de chaque employé. La marge d'appréciation dont dispose l'exploitant est cohérente avec le dispositif relatif à la sûreté aéroportuaire, et assure un haut de niveau de fiabilité de celui-ci.

Dans ces conditions nous vous proposons la formulation suivante :

1. Il existe un risque de sûreté lorsque les données récoltées permettent de douter que la personne concernée soit digne de confiance ~~et exécute dûment l'activité sensible~~ dans le domaine de la sûreté de l'aviation.
2. Il est notamment permis de douter qu'une personne soumise à une vérification des antécédents soit digne de confiance :
 - a. Lorsqu'elle a été condamnée pour des infractions *répertoriées dans le NASP figurant dans l'ordonnance, dans la mesure où de telles infractions, compte tenu de l'ensemble des circonstances, doivent être considérées comme étant un empêchement au droit d'accéder sans escorte à la zone de sûreté à accès réglementé de l'aéroport.* ou
 - b. lorsqu'elle est visée ~~ou a été visée~~ par une procédure pénale *relatives aux mêmes infractions que celles mentionnées sous let. a. dans la mesure où de telles infractions, compte tenu de l'ensemble des circonstances, doivent être considérées comme étant un empêchement au droit d'accéder sans escorte à la zone de sûreté à accès réglementé de l'aéroport.*

Il est indispensable de pouvoir tenir compte de l'ensemble des circonstances afin de pouvoir déterminer de cas en cas si une personne constitue un risque en matière de sûreté ou pas. L'article 108d doit absolument être rédigé de façon plus souple afin de respecter notamment le principe de proportionnalité qui est expressément mentionné dans le rapport qui accompagne la présente révision.

Art. 108e à 108f P-LA – Appréciation et décision

Il est ici question du pouvoir de décision des services responsables en relation avec l'appréciation des risques de sûreté effectuée par les autorités de police (cf. art. 108c).

A la lecture de l'art. 108f, il appert que les services responsables déterminent s'il existe un risque pour la sûreté et les conséquences. Les services responsables disposent du pouvoir décisionnel en la matière. Cependant, ce n'est que sous réserve d'informations complémentaires que les services responsables peuvent s'écarter de l'appréciation effectuée par la police. La marge de manœuvre (pouvoir d'appréciation) des services responsables est dès lors grandement réduit (voire totalement anéanti). On peut alors songer à deux cas de figure :

- i. L'appréciation favorable de la police constitue un prérequis/condition préalable sans lequel les services compétents ne procèdent pas à la vérification des antécédents (dossier incomplet). Dans ce cas, l'appréciation de la police doit revêtir la qualité de décision sujette à recours et les services responsables ne sont pas concernés par une éventuelle procédure litigieuse. Cette solution présente l'avantage que cela implique directement la personne concernée et l'autorité disposant des informations pertinentes; ou
- ii. La marge de manœuvre des services responsables est conservée et ceux-ci peuvent, compte tenu de leur pouvoir d'appréciation, s'écarter de l'appréciation émise par la police. Dans ce cas, en cas d'échec de la vérification des antécédents, la décision (sujette à recours) est prononcée par les services responsables. Les services responsables doivent être en possession de tous les éléments requis concernant la personne concernée et les motifs de l'appréciation émise par la police afin de pouvoir prendre une décision en connaissance de cause.

Compte tenu de ce qui précède, il ne semble pas justifiable d'imposer aux services responsables de simplement suivre l'appréciation de la police sans réelle marge de manœuvre (pouvoir d'appréciation) et de devoir ensuite entièrement assumer et gérer toute procédure litigieuse qui pourrait en découler. Les services responsables se retrouveraient alors dans une situation très inconfortables les obligeant à défendre une décision sommairement motivée, laquelle serait basée sur une appréciation émise par une autre autorité, et dont les éléments de motivation pourraient dès lors venir à manquer.

A toutes fins utiles, il sied de se référer à l'arrêt du Tribunal administratif fédéral (TAF A-6189/2018) quant à l'obligation de motiver la décision de retrait d'une carte d'identité aéroportuaire.

Au surplus, pourquoi ne pas permettre à la police de communiquer toutes les appréciations effectuées aux autres autorités de police (positives et négatives) ? Une telle communication pourrait permettre aux différentes autorités de police d'être en possession des informations au niveau national et pouvoir informer sans retard leurs homologues en cas de problème.

Dans ces conditions, nous proposons d'ajouter un nouvel alinéa 5 à l'article 108f dont la teneur pourrait être la suivante :

(...)

5. Avant de se déterminer, le service responsable évalue l'ensemble des éléments à sa disposition en pondérant ceux-ci au regard de l'activité déployée par la personne visée par le contrôle ».

Art. 108i P-LA – Frais

Cet article doit être supprimé puisque cela relève de la compétence des cantons. A défaut d'une suppression pure et simple, l'article doit être reformulé comme suit :

Le service responsable peut supporter les frais encourus par le service de police cantonal compétent pour évaluer le risque de sûreté.

Loi fédérale du 13 juin 2008 sur les systèmes d'information de police de la Confédération (LSIP)

Nous attirons votre attention sur le fait que les modifications proposées ne sont pas cohérentes avec les modifications proposées de la loi sur l'aviation. Ainsi, la LA mentionne que la police apprécie le risque de sûreté, tandis que le service responsable détermine le risque.

Les modifications proposées de la LSIP mentionnent à notre avis à tort que la police détermine le risque de sûreté de sorte qu'il conviendrait de remplacer le verbe « déterminer » par « apprécier ».

Nouvelle disposition (proposition)

A toutes fins utiles, il nous semblerait opportun que la révision proposée de la loi sur l'aviation fasse une référence à la politique aéronautique du Conseil fédéral régulièrement adoptée. En effet, les extraits retranscrits ci-dessus démontrent l'importance de ce document qui influence et guide l'ensemble des acteurs du transport aérien.

Il serait particulièrement approprié que l'existence dudit rapport soit évoquée selon une formulation que nous laissons à l'appréciation de l'Office compétent.

Le soussigné de droite se tient naturellement à la disposition de votre collaboratrice en charge du dossier pour apporter tout éclairage complémentaire que vous pourriez désirer, notamment dans la rédaction des reformulations proposées.

En vous remerciant par avance de l'attention que vous porterez à la présente, et de tenir compte de ce qui précède, nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre parfaite considération.



Gilles RUFENACHT
Directeur général



Gaël POGET
Délégué aux affaires extérieures

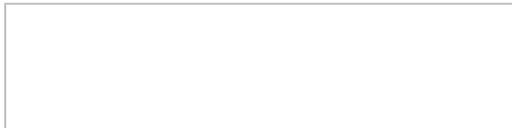
Copie (électronique) : - Interne : DG, jpo, aam, dhs, lkt, pfe, afl, lgo
- Mme Emanuela Dose Sarfatis, Secrétaire générale adjointe, Canton de Genève
- M. Patrick Terrapon, UDIPA
- Mme Francine Zimmermann, Co-vice-directrice, OFAC
- M. David Karrer, Directeur affaires extérieures, FZAG
- Secrétariat général AEROSUISSE (pour diffusion)

Madame,

Les Eplatures soutiennent complètement la prise de position de l'Association Suisse des Aéroports que vous avez reçue par courriel directement de M. Jorge Pardo.

Merci d'en tenir compte
Meilleures salutations

Philippe Clapasson
Directeur



ARESA - Aéroport Régional Des Eplatures SA
Blvd. des Eplatures 56
2300 La Chaux-de-Fonds
Suisse
Mobile: +41 79 695 53 34
Tel: +41 32 925 97 97
Fax: +41 32 925 97 96

AEROSUISSE

Dachverband der
schweizerischen
Luft- und Raumfahrt

Fédération faitière de
l'aéronautique et de
l'aérospatiale suisses

Associazione mantello
dell'aeronautica e
dello spazio svizzeri

Umbrella Organisation
of Swiss Aerospace

Bundesamt für Zivilluftfahrt
3003 Bern

Per E-Mail: esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Bern, 27. November 2024

Sekretariat:
Kapellenstrasse 14
Postfach
CH-3001 Bern

T +41 (0)58 796 98 90
F +41 (0)58 796 99 03

info@aerosuisse.ch
www.aerosuisse.ch

Stellungnahme der AEROSUISSE zur Revision der Luftfahrtgesetzes

Sehr geehrte Damen und Herren

Die AEROSUISSE unterstützt die Revision des Luftfahrtgesetzes (LFG). Die Zivilluftfahrt ist für den Standort Schweiz von herausragender Bedeutung. Aus diesem Grund muss die Revision des LFG die Rahmenbedingungen verbessern, die es erlauben, die Anbindung der Schweiz auf dem Luftweg sicherzustellen. Eine international ausgerichtete Wirtschaft und Gesellschaft wie die Schweiz braucht dazu in der Schweiz beheimatete Fluggesellschaften und leistungsfähige Flughäfen mit konkurrenzfähigen Betriebszeiten und eine moderne Flugsicherung. Der luftfahrtpolitische Bericht des Bundesrats hält dazu fest, dass es tiefe Gebühren für die Benützung der Flughäfen, die Prüfung einer teilweisen Übernahme der Security-Gebühren durch den Staat und schlanke administrative Verfahren braucht.

Der Wirtschaftsstandort Schweiz braucht Betriebszeiten an den Landesflughäfen, die wettbewerbsfähig genug sind, um die Anbindung der Schweiz an die Weltwirtschaft zu gewährleisten. Die Tagesrandzeiten sind für die Airlines und die Landesflughäfen besonders wichtig. Am Morgen landen fast ausschliesslich Langstreckenflugzeuge aus Amerika oder Asien. Die ankommenden Fernreisenden fliegen dann mit der ersten Startwelle an ihre Zielorte in Europa weiter. Umgekehrt am Abend: Mit der letzten Landewelle von Flugzeugen aus Europa erreichen die Reisenden noch zahlreiche Weiterflüge zu Zielen in Übersee. Ohne wettbewerbsfähige Betriebszeiten verliert der Standort Schweiz seine Anbindung an die Welt über den Luftweg.

Der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL), zentrales Planungsinstrument des Bundes, ist zusammen mit den Betriebszeiten an den Landesflughäfen der Schlüsselfaktor für diese Anbindung. Besonders den Betriebszeiten stehen in Betriebsreglements- und Rechtsmittelverfahren Forderungen nach Betriebseinschränkungen gegenüber.

Die AEROSUISSE hält fest, dass bereits geringfügige zeitliche Einschränkungen dazu führen, dass das für die Hub-Funktion (Konnektivität der Verbindungen) absolut entscheidende Wellensystem (kurze Umsteige- und attraktive Abflugzeiten) nicht mehr funktioniert. Gleichzeitig geraten die Rotationsmodelle für in Zürich stationierte Flugzeuge in Schieflage. Kürzere Betriebszeiten können auch zu Streichung einzelner Flüge führen. Das gefährdet die Rentabilität einer Vielzahl weiterer Anschlüsse. Eine Studie von Intra-plan Consult GmbH belegt, dass bereits bei einer Verkürzung der Betriebszeiten um 30 Minuten und der damit verbundenen Vorverlegung der abendlichen Slots bis zu 30 Prozent der Langstreckenverbindungen wegfielen. Damit verbunden wäre ein volkswirtschaftlicher Verlust von 1.6 Milliarden Franken Wertschöpfung sowie der Wegfall von bis zu 8'000 Arbeitsplätzen.

Aufgrund der Tatsache, dass die Betriebszeiten heute von Verfahren zu Verfahren laufend Gefahr laufen, eingeschränkt zu werden, ist es dringend angezeigt, die aktuell geltenden Betriebszeiten auf Gesetzesstufe zu verankern. Aus diesem Grund stellt die AEROSUISSE folgende Anträge:

Artikel 36a^{bis}: Bestandesschutz für Landesflughäfen

Antrag:

Art. 36a^{bis} E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

² Die Landesflughäfen Genf und Zürich sind aufgrund der ihnen im SIL zugeschriebenen Funktion als Gesamtanlagen in ihrem Bestand ~~und betrieblichen Umfang~~ geschützt. Rechtsetzende wie rechtsanwendende Organe schenken dieser Besitzstandsgarantie insbesondere auch im Zusammenhang mit Vorschriften des Moorschutzes und Moorlandwirtschaftsschutzes sowie deren Vollzug die notwendige Beachtung.

³ An den Landesflughäfen Genf und Zürich sind Betrieb und Öffnungszeiten mindestens im bisherigen Umfang zu gewährleisten, damit diese Infrastrukturen ihrer Rolle gemäss Absatz 1 auch zukünftig gerecht werden können und die Wettbewerbsfähigkeit der von dort aus operierenden Fluggesellschaften sichergestellt werden kann.

Begründung:

Gemäss geltendem Recht schützt Artikel 37u LFG die Landesflughäfen Zürich und Genf als Gesamtanlagen in ihrem Bestand.

Die AEROSUISSE unterstützt den Bundesrat in seiner Absicht, die Betriebszeiten der Landesflughäfen in einem weiter verdeutlichten Bestandesschutz zu gewährleisten. Die AEROSUISSE ist überzeugt, dass diese Präzisierung gesetzessystematisch einen selbständigen Absatz erfordert. Der Vorschlag des Bundesrats, die betriebszeitenbezogene Regelung direkt in Absatz 2 abzufüllen, ist nicht zielführend.

Grund dafür ist, dass Absatz 2 eine funktionale Besitzstandsgarantie ausspricht, welche per se bereits heute auch betriebliche Aspekte umfasst und auf die in laufenden Verfahren Bezug genommen wird. Der neue Formulierungsvorschlag sorgt in der Frage der Betriebszeiten für erhebliche Verunsicherung statt Sicherheit. AEROSUISSE lehnt aus diesem Grund die Ergänzung von Absatz 2 ab und beantragt die Beibehaltung der ursprünglichen Formulierung (inkl. dem weggefallenen «auch»). Mit der Beibehaltung von Absatz 2 wird sichergestellt, dass der Bestandesschutz – wie vom Bundesrat erwähnt – übergeordnet gilt.

Die AEROSUISSE schlägt einen zusätzlichen Absatz 3 vor, welcher das Ziel des Bundesrates den Bestandesschutz mit Blick auf die aktuellen Betriebszeiten besser zu gewährleisten, konkretisiert. Obwohl Absatz 2 diese Aspekte bereits heute mitabdeckt, wird mit

der ausdrücklichen Nennung der Öffnungszeiten die zentrale Bedeutung der zeitlichen Rahmenbedingungen für die Landesflughäfen und für die Airlines betont. Das schafft Rechtssicherheit indem gesetzlich klargestellt wird, dass die aktuell geltenden Betriebszeiten nicht eingeschränkt werden dürfen.

Für die AEROSUISSE ist diese Lösung für den Luftfahrtstandort Schweiz zwingend notwendig.

Artikel 4: Delegation der Aufsicht

Antrag:

Art. 4 E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

- ¹ Das BAZL kann einzelne Aufsichtsbereiche oder -befugnisse übertragen:
- a. an die Flugplatzleiterinnen und Flugplatzleiter bzw. an die Flugplatzhalter;
 - b. an Kantone, Gemeinden oder geeignete Organisationen und Einzelpersonen, soweit diese damit einverstanden sind.

^{1bis} In Bezug auf die an Landesflughäfen anfallenden Fachaufgaben berücksichtigt das BAZL den Grundsatz der Subsidiarität.

Begründung:

Heute tragen Flugplatzleiter die alleinige Verantwortung für die rechtmässige Erfüllung der vom BAZL übertragenen Aufgaben. Bei grösseren Flughäfen fallen aber viele Aufgaben an, die eine einzelne Person nicht allein überwachen und verantworten kann. Es ist vernünftig, nicht nur Flugplatzleiter, sondern ebenso den Halter – als Konzessionsempfänger – aufgabentechnisch in die Pflicht zu nehmen. Da die Betreiber der Landesflughäfen bei ihrem Handeln regelmässig auf professionelle Organisationen zurückgreifen können, gilt es bei der Aufgabenabgrenzung gegenüber diesen den Grundsatz der Subsidiarität zu beachten.

Artikel 16: Aufsichtskompetenzen

Antrag:

Art. 16 E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

² Die Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter ~~oder Bevollmächtigten~~ des BAZL sind zur Erfüllung ihrer Aufsichtsaufgaben nötigenfalls jederzeit und ohne räumliche Einschränkung berechtigt, bemannte und unbemannte Luftfahrzeuge sowie Flugkörper, andere Transportmittel und betriebliche Räumlichkeiten und Areale der beaufsichtigten Organisationen und Unternehmen zu betreten und zu untersuchen, ~~soweit es die Aufsicht über die Luftfahrt gemäss Artikel 3 sowie den internationalen Vereinbarungen der Schweiz erfordert~~. Zutrittsberechtigungen, die aus technischen Gründen notwendig sind, sind ihnen ~~sofort und unentgeltlich~~ ohne Verzug gegen Erstattung der anfallenden Kosten auszustellen.

³ Die Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter ~~oder Bevollmächtigten~~ des BAZL sind weiter nötigenfalls berechtigt:

- a. in ~~sämtliche~~ Aufzeichnungen und Unterlagen, Daten, Verfahren und andere Materialien der beaufsichtigten Organisationen, die in Bezug auf die Flugsicherheit oder Luftsicherheit von Bedeutung sein können, Einsicht zu nehmen und davon Kopien, Fotografien und Aufzeichnungen zu erstellen oder Auszüge zu verlangen;

- b. jederzeit Auskünfte und Erklärungen von den beaufsichtigten Organisationen einzuholen und ihnen verbindliche zweckdienliche Anweisungen zu erteilen.

^{3bis} Auf dem Weg aufsichtsrechtlicher Massnahmen dürfen anderweitige rechtliche Vorschriften, insbesondere zum Schutz Betroffener, nicht missachtet oder umgangen werden.

^{3ter} Auf Verlangen von Betroffenen erlässt das BAZL zu einer beabsichtigten Massnahme eine rechtsmittelfähige Verfügung, wobei auch über die vorzeitige Vollstreckbarkeit der Massnahme zu entscheiden ist.

Begründung:

Die Aufsichtskompetenzen des BAZL sind im Grundsatz unbestritten, müssen aber auf das absolut Nötigste beschränkt sein. Der Wortlaut von Artikel 16 E-LFG ist stellenweise bedingungs- und schrankenlos formuliert und gerät aus diesem Grund mit rechtsstaatlichen und auch grundrechtlichen Garantien in Konflikt. Die AEROSUISSE beantragt die Bestimmung konkreter zu fassen und einzugrenzen.

Es ist nicht einzusehen, weshalb neben BAZL-Vertretern auch Drittpersonen mit weitreichenden Eingriffsbefugnissen auszustatten sind. Amtsgewalt darf nicht via «Vollmacht» auf Private übertragen werden. Weiter ist der Grundsatz zu wahren, dass staatliches Handeln stets rechtfertigungsbedürftig ist und verhältnismässig zu sein hat. Die pauschale Abfassung gewisser Berechtigungen gemäss Artikel 16 ist mit diesem Grundsatz nicht vereinbar und gerät in Konflikt mit dem Bestimmtheitsgebot bei Gesetzen tritt. Er ist deshalb so weit zu präzisieren, dass für den Einsatz eines bestimmten Instruments grundsätzlich eine Situation erforderlich ist, welche das Vorgehen effektiv zu rechtfertigen vermag. Zudem dürfen Aufsichtsmaßnahmen nicht dazu dienen, Vorgaben zur Gewährleistung einer Just Culture oder Verfahrensgarantien auszuhebeln. Gerade die Just Culture soll im Rahmen dieser Gesetzesrevision gestärkt werden, weshalb es umso wichtiger ist, einzelne Artikel nicht im Widerspruch zur geplanten Lösung zu setzen.

Die Rechtsweggarantie fordert überdies, dass gegen einen allfälligen Missbrauch vorgegangen werden kann. Entsprechend braucht es einen Absatz ^{3bis}, welcher den Erlass einer rechtsmittelfähigen Verfügung vorsehen muss. Soll diese direkt ohne Abwarten des Ausgangs eines allfälligen Rechtsmittelverfahrens vollstreckt werden können, gilt es in der Verfügung auch darüber zu entscheiden (Absatz ^{3ter}).

Artikel 20: Redlichkeitskultur: Meldesystem für besondere Ereignisse und Verwertbarkeitsbeschränkungen von Ereignismeldungen

Antrag:

Art. 20 E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

³ Informationen in Ereignismeldungen, welche die meldende oder eine in der Meldung genannte Person belasten, sind in Verwaltungsverfahren zum warnungsweisen Entzug oder zur warnungsweisen Beschränkung von Berechtigungen nicht verwertbar, sofern kein schwerer Fall nach Artikel 16 Absatz 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 vorliegt.

Begründung:

Die Bestimmung deckt lediglich Meldungen an das BAZL (ECCAIRS) gemäss Verordnung (EU) Nr. 376/2014 ab, nicht jedoch Meldungen gemäss Verordnung (EU) Nr.996/2010. Es wäre unseres Erachtens wünschenswert, wenn die beiden Fälle gleichgestellt würden.

Die im Zusammenhang mit Artikel 16 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 verwendete Formulierung «schwerer Fall» verleitet zu Missverständnissen, weil sie nicht dem referenzierten Art. 16 Abs. 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 entspricht, der von einem schwerwiegenden Verschulden spricht. Wir gehen hier von einem Versehen aus, und die Taxierung als «schwer» erscheint auch nicht notwendig, weshalb wir beantragen, diesen Zusatz wegzulassen.

Artikel 36: Zuständigkeit, Sachplan

Antrag:

Art. 36 E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

¹ Der Bundesrat erlässt nähere Vorschriften über den Bau und Betrieb von Flugplätzen. Er kann dabei Bestimmungen über die Aufbewahrungsfrist und die Verwertung von Sachen erlassen, die auf Flugplätzen gefunden oder den Passagieren bei den Sicherheits- und Gepäckkontrollen abgenommen werden.

² Er legt die Ziele und Vorgaben für die Infrastruktur der Luftfahrt in der Schweiz im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) fest. Der SIL ist für die Behörden ~~und~~ die Inhaber einer Betriebskonzession (Art. 36a) und weiteren Trägern von Bundesaufgaben verbindlich. Die Genehmigung von Vorhaben, die sich erheblich auf Raum und Umwelt auswirken, setzt eine Grundlage im SIL voraus.

³ ~~Der Bundesrat kann im SIL die Zahl der Flugplätze festlegen und die Zahl der Wasserflugplätze beschränken. Der Bundesrat legt ein Konzept für die kommerzielle, militärische und private Luftfahrt-Infrastruktur, die Erfüllung der zu erwartenden Nachfrage und deren künftige Abwicklungen fest.~~

⁴ ~~Die Genehmigung von Vorhaben, die sich erheblich auf Raum und Umwelt auswirken, setzt eine Grundlage im SIL voraus.~~

Begründung:

Da ein Grossteil der abzunehmenden Gegenstände bei der Kontrolle des Aufgabepäckes erfolgt, ist die Formulierung «Sicherheitskontrolle» um den Begriff Gepäckkontrolle zu ergänzen.

Sachpläne sind für den Bund die wichtigsten Planungsinstrumente, um seine raumwirksamen Tätigkeiten mit anderen Aufgaben abzustimmen. Der Sachplan Verkehr bildet einen behördenverbindlichen Rahmen für die langfristige Entwicklung des Gesamtverkehrssystems, welches die Luftfahrt inkludiert. Mit dem neuen Absatz 2 soll die Aussage des ersten Satzes von Artikel 3a Absatz 1 VIL ins Gesetz gehoben werden.

Die AEROSUISSE unterstützt diese gesetzliche Verankerung der Sachplanung. Richtig eingesetzt können die Sachplaninhalte die Verfahren erheblich entlasten und beschleunigen, weil die Massnahmen mit der Aufführung im Sachplan stärker politisch legitimiert sind. Der Sachplan entfaltet seine Wirkung massgeblich durch seine Behördenverbindlichkeit. Er gilt damit insbesondere auch für weitere Organisationen, die mit öffentlichen Aufgaben betraut sind, welche einen Bezug zur Luftfahrt(-infrastruktur) haben, sei dies direkt (z.B. im Bereich Flugsicherung die Skyguide) oder auch indirekt (etwa im Bereich der Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern, z.B. in Bezug auf den öffentlichen Verkehr die SBB oder andere konzessionierte Transportunternehmen). Dies ist entsprechend zu präzisieren.

Absatz 3 will gemäss Vorentwurf den Bundesrat ermächtigen, die Zahl der Flugplätze festzulegen. Der Mehrwert von Absatz 3 ist nicht ersichtlich. Aus diesem Grund schlägt die AEROSUISSE vor, den Bundesrat gesetzlich zu beauftragen, die übergeordnete Stossrichtung für die Entwicklung der schweizerischen Luftfahrt festzulegen. Dies macht er heute mit dem Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz (Lupo) – darin kann die Zahl der Flugplätze und Wasserflugplätze geregelt werden. Mit einem neu formulierten Absatz 3 wird der Lupo gestärkt und der Tatsache Rechnung getragen, dass Luftfahrt umfassend Sache des Bundes ist und der Bundesrat die gesamtschweizerische Luftfahrtpolitik festlegt.

Aus systematischen Gründen drängt es sich auf, die Abfolge der Absätze anzupassen und die SIL-bezogenen Regelungen in Absatz 2 zusammenzuziehen.

Artikel 36a: Betriebskonzession

Antrag:

Art. 36a E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

⁵ Eine Betriebskonzession nach diesem Gesetz gilt nicht als öffentlicher Auftrag im Sinne von Artikel 9 des Bundesgesetzes vom 21. Juni 2019 über das öffentliche Beschaffungswesen.

⁶ Bei der Vergabe sind die Standortkantone und -gemeinden bzw. Gesellschaften, an denen diese beteiligt sind, bevorzugt zu behandeln.

Begründung:

Die AEROSUISSE unterstützt die in Absatz 5 vorgeschlagene Regelung, wonach die Neuvergabe einer Betriebskonzession nicht ausgeschrieben werden muss, da Landesflughäfen zu den kritischen Infrastrukturen der Schweiz gehören.

Mit Rücksicht auf die unterschiedlichen Eigentumsverhältnisse der drei Landesflughäfen und der Bedeutung der Standortkantone bedarf es einer zusätzlichen Präzisierung. Standortkantone und -gemeinden bzw. von diesen mit-/getragene Organisationen sollen bei der Vergabe eine bevorzugte Stellung einnehmen. Mit Absatz 6 wird dies klargestellt. Das sorgt für Stabilität bei der Vergabe.

Artikel 37m: Nebenanlagen

Antrag:

Art. 37m E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

¹ Die Errichtung und Änderung von Bauten und Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem Flugplatzbetrieb dienen, auf vom SIL erfassten Grundstücken (Nebenanlagen) unterstehen dem kantonalen Recht. Sie bedürfen der Zustimmung des BAZL und des Flugplatzhalters.

² ~~Vor dem Entscheid über die Baubewilligung...~~ Das BAZL verweigert die Zustimmung, wenn das Bauvorhaben die Flugsicherheit gefährden oder den Flugplatzbetrieb beeinträchtigen würde.

³ ~~Das BAZL verweigert die Zustimmung, wenn das Bauvorhaben die Flugsicherheit gefährden oder den Flugplatzbetrieb beeinträchtigen würde.~~ Der Flugplatzhalter kann die

Zustimmung verweigern, wenn die Nebenanlage den künftigen Ausbau von Flughafenanlagen verunmöglicht oder erheblich erschwert.

⁴ Vor der Verfahrenseröffnung hört die kantonale Behörde das BAZL zur Frage der Zuständigkeit an.

⁵ Das BAZL ist berechtigt, gegen Verfügungen der kantonalen Behörden in Anwendung dieses Gesetzes und seiner Ausführungsbestimmungen die Rechtsmittel des eidgenössischen und des kantonalen Rechts zu ergreifen.

Begründung:

Die AEROSUISSE unterstützt das Ziel, die LFG-Bestimmung zu Nebenanlagen zu konkretisieren. Dieses Ziel kann mit den verschiedenen Ergänzungen besser erreicht werden.

Zunächst soll die Relevanz der Bestimmung örtlich genauer bestimmt und auf vom SIL erfasste Grundstücke begrenzt werden. Das Zustimmungserfordernis zu Bauvorhaben wird sodann auf den Flughafenhalter ausgedehnt. Während das BAZL sich für sicherheits- und betriebsbezogene Aspekte einzusetzen hat, ist es Aufgabe des Flugplatzhalters für den notwendigen Perimeterschutz zu sorgen. Anzuhören ist das BAZL von der Baubewilligungsbehörde insbesondere zur Zuständigkeitsabgrenzung. Dies muss zwingend in einem frühen Stadium erfolgen. Ein Fehler ist es, wenn das BAZL seine Rechtsmittelmöglichkeit verliert. Diese Regelung ist zwingend beizubehalten. Da unser Vorschlag Absatz 2 des Entwurfs streicht, wird der bisherige Absatz 3 neu zu Absatz 2.

Artikel 37n: Zweck

Antrag:

Art. 37n E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

Das BAZL kann von Amtes wegen oder auf Antrag des Konzessionärs, der Flugsicherung, des Kantons oder der Gemeinde für genau bezeichnete Gebiete Projektierungszonen festlegen, um Grundstücke ganz oder teilweise freizuhalten, die:

- a. für künftige Flughafen- oder Flugsicherungsanlagen beansprucht werden; oder
- b. ~~innerhalb eines im SIL festzusetzenden Flughafenperimeters oder Gebietes mit Lärmbelastung oder Hindernisbegrenzung liegen~~ in Gebieten, die mit hoher Wahrscheinlichkeit zukünftig flugbetriebsbedingten Baubeschränkungen unterliegen werden.

Begründung:

Mittels Projektierungszonen werden Grundstücke freigehalten, welche einerseits für künftige Flughafen- oder Flugsicherungsanlagen beansprucht werden oder innerhalb eines im SIL festzusetzenden Flughafenperimeters oder Gebiets mit Lärmbelastung oder Hindernisbegrenzung liegen. Eine Projektierungszone erfordert angesichts des damit verbundenen Eingriffs in das Grundeigentum Dritter ein Minimum an planerischer Vorarbeit und Konkretisierung im Hinblick auf ein spezifisches Projekt. Dafür spricht auch die systematische Platzierung im Anschluss an die Regelungen betreffend Plangenehmigung. Eine Grundlage im Sachplan kann allerdings nicht in jedem Fall gefordert werden. Dies ist insbesondere dort relevant, wo Vorbereitungsarbeiten auf Stufe Sachplan und Plangenehmigung aus Zeitgründen parallel vorangetrieben werden.

Die logische Reihenfolge der Planungsinstrumente ist im Regelfall: die Sachplanung als Basis, dann die Projektierungszone zur Absicherung, gefolgt von der Plangenehmigung als Umsetzungsakt. Notfalls können einzelne Schritte parallel erfolgen, eine weiterführende Änderung der Reihenfolge ist hingegen unsinnig. Die Projektierungszone mit einem relativ hohen Konkretisierungsgrad und der zeitlichen Nähe zu einem konkreten Projekt

kann gegenüber der Sachplanung – mit ihren absichtlich und notwendigerweise offen gehaltenen Vorschriften – nicht vorgezogen werden. Ein massiver Eingriff in das Grundeigentum Privater wäre die Folge, der nicht stufengerecht ist. Für die Absicherung der Sachplanung ist die Anordnung einer Projektierungszone kein passendes Instrument. Auf diese Ergänzung ist zu verzichten. Denkbar sind Fälle, in denen es für ein bestimmtes Vorhaben nicht nur Grundstücksflächen, sondern ebenso eigentumsrelevante Luftsäulen über Grundstücken abzusichern gilt. Diese Präzisierung ist sinnvoll.

Artikel 37o: Wirkung

Antrag:

Art. 37o E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

² Weitergehende Vorkehren bedürfen der Zustimmung ~~des BAZL~~ des Flughafenhalters bzw. der Flugsicherung. Sie können nur gestattet werden, wenn der Eigentümer auf jede spätere Entschädigung für den entstandenen Mehrwert verzichtet.

Begründung:

Es gibt keinen Grund, beim Mehrwertrevers die funktionierende Praxis zu verändern. Bisher hat der Flughafenhalter die Zustimmung zu baulichen Veränderungen erteilt. Da der Flughafenhalter im Falle einer Enteignung die Entschädigungspflicht trifft, ist auch primär er von baulichen Veränderungen in der Projektierungszone betroffen. Ein Zustimmungsvorbehalt durch das BAZL ist aus diesem Grund nicht zielführend. Gleiches muss für Skyguide gelten, die ebenfalls über ein Enteignungsrecht für die Erstellung von Flugsicherungsanlagen verfügt.

Artikel 37p: Aufhebung

Antrag:

Art. 37p ist folgendermassen anzupassen:

¹ Projektierungszonen fallen mit der rechtskräftigen Festlegung der Baulinien, spätestens aber nach zehn ~~fünf~~ Jahren dahin; sie können maximal zweimal um höchstens fünf ~~drei~~ Jahre verlängert werden. Ist eine Projektierungszone hinfällig geworden, so kann eine neue Projektierungszone mit ganz oder teilweise gleichem Perimeter festgelegt werden.

Begründung:

Bewilligungs- sowie anschliessende Rechtsmittelverfahren nehmen immer mehr Zeit in Anspruch, teilweise resultieren Verfahren von mehr als 10 Jahren und mehr. Angesichts dieses Umstands sollte die Grunddauer von Projektierungszonen in Absatz 1 erhöht sowie die Verlängerungsmöglichkeiten flexibilisiert und erleichtert werden. Ansonsten entsteht für alle Beteiligten letztlich nur ein unnötiger administrativer (Zusatz-)Aufwand. Die Möglichkeit, eine Projektierungszone wieder aufzuheben, wenn ein Projekt dahingefallen ist, bleibt bestehen.

Artikel 40b, Abs. 4

Kommentar:

Für die AEROSUISSE ist zentral, dass Flugsicherungsdienstleistungen von nationaler Bedeutung eine Bundesaufgabe bleiben. Es liegt im Interesse der Schweiz, dass sie über eine eigene leistungsfähige und zuverlässige Flugsicherung verfügt

Artikel 42: Allgemein

Antrag:

Art. 42 E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

³ Jeder Halter eines Flughafens im Inland erstellt einen Sicherheitszonenplan. Ein Sicherheitszonenplan kann auch für Flugsicherungsanlagen erstellt werden. Er enthält die räumliche Ausdehnung und die Art der Eigentumsbeschränkungen zugunsten des Flughafens oder der Flugsicherungsanlage. Der Flughafenhalter bzw. der Flugsicherungsdienstleister unterbreitet den Sicherheitszonenplan dem BAZL zur Genehmigung und hört die Regierungen der interessierten Kantone und das BAZL an.

Begründung:

Wir begrüssen die Änderung von Art. 42 Abs. 3 E-LFG, wonach der Sicherheitszonenplan neu auch für Flugsicherungsanlagen erstellt werden kann. Wir lehnen jedoch die Streichung ab, dass der Flughafenhalter die Regierungen der interessierten Kantone und das BAZL anhört, da diese Kompetenz weiterhin dem Flughafenhalter zukommen muss (siehe Kommentar zu Art. 43 E-LFG). Entsprechend beantragen wir die Ergänzung bei Absatz 3.

Artikel 43: Verfahren

Antrag:

Art. 43 E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

¹ ~~Das BAZL übermittelt den Sicherheitszonenplan den betroffenen Kantonen und lädt sie ein, innerhalb von drei Monaten dazu Stellung zu nehmen. Es kann diese Frist in begründeten Fällen verkürzen oder verlängern. Der Sicherheitszonenplan ist unter Ansetzung einer Einsprachefrist von 30 Tagen in den Gemeinden öffentlich aufzulegen, und zwar zugunsten eines Flughafens im Inland vom Flughafenhalter und zugunsten eines Flughafens im Ausland, einer Flugsicherungsanlage oder eines Flugweges vom BAZL. Von der Auflage an darf ohne Bewilligung des Auflegers keine Verfügung über ein belastetes Grundstück mehr getroffen werden, welche dem Sicherheitszonenplan widerspricht.~~

² ~~Der Sicherheitszonenplan ist in den amtlichen Publikationsorganen der betroffenen Kantone und Gemeinden zu publizieren und während 30 Tagen öffentlich aufzulegen. Vom Zeitpunkt der Auflage an dürfen ohne Bewilligung des BAZL keine Festlegungen der Nutzungsplanung getroffen und keine baulichen Veränderungen vorgenommen werden, welche dem Sicherheitszonenplan widersprechen.~~

Begründung:

Die vorgesehene Änderung von Art. 43 Abs. 1 und 2 E-LFG ist abzulehnen und die heutige Bestimmung von Art. 43 Abs. 1 LFG beizubehalten. Der Grund dafür ist, dass der Flughafenhalter als Verfasser des Sicherheitszonenplans den Zeitpunkt der öffentlichen Auflage zwingend in eigener Regie bestimmen soll. Dies ist nur gewährleistet, wenn er selbst den Sicherheitszonenplan öffentlich auflegt, so wie heute. Müsste der Flughafen-

halter wie im Vorschlag vorgesehen zuerst den Sicherheitszonenplan dem BAZL unterbreiten und das BAZL den Kantonen und Gemeinden drei Monate Zeit zur Stellungnahme einräumen, würde der Sicherheitszonenplan erst danach öffentlich aufgelegt. In diesem Fall bestünde eine hohe Gefahr, dass sowohl Kanton als auch Gemeinden den Sicherheitszonenplan missachten würden. In der Zwischenzeit könnte in die gemäss ICAO zu schützenden An- und Abflugrouten gebaut werden und es entstünde keine Sperrwirkung. Die Sperrwirkung muss jedoch schnellstmöglich mit der öffentlichen Auflage eintreten.

Weiter ist die in Art. 43 Abs. 2 Satz 2 E-LFG vorgesehene Kompetenzverschiebung zum BAZL abzulehnen. Der Flughafenhalter ist gemäss Konzession für einen sicheren Flugbetrieb verantwortlich. Ebenfalls liegt der Schutz der An- und Abflugrouten in seiner Zuständigkeit. Es muss daher zwingend weiterhin in der Hoheit der Flughafenhalter liegen, entsprechende Ausnahmen vom Sicherheitszonenplan zu beurteilen und allenfalls zuzulassen oder abzuweisen. Ansonsten kann der Flughafenhalter seine gemäss Konzession zugewiesene Kompetenz und Verantwortung nicht wahrnehmen. In den Erläuterungen sind keine Begründungen auszumachen, welche eine Kompetenzverschiebung zum Bund hin rechtfertigen würden. Diese Verfahrensbestimmungen haben sich in der Praxis bewährt und sind zwingend beizubehalten. Entsprechend lehnen wir Art. 43 Abs. 1 und 2 E-LFG ab und beantragen, die heutige Bestimmung von Art. 43 Abs. 1 LFG beizubehalten.

Artikel 61: Erhöhung der Altersgrenze für Helikopterpilotinnen und -piloten

Kommentar:

Die AEROSUISSE unterstützt die vorgeschlagene Neuregelung im LFG, wonach Helikopterpilotinnen und -piloten ihre Rechte aus der Pilotenlizenz mit Blick auf den gewerbsmässigen Personen- und Gütertransport auch nach der Vollendung des 60. Altersjahres bis zur Vollendung des 65. Altersjahres ausüben und weiterhin als alleinige Pilotinnen/Piloten diese Einsätze durchführen können. Die EU-Altersgrenze verstösst gegen das Verbot der Diskriminierung, ist unverhältnismässig und schränkt die Berufsfreiheit ohne Not ein.

Artikel 90^{bis}: Beeinträchtiger Zustand der Besatzung und von auf Betriebsflächen tätigen Personen

Antrag:

Art. 90^{bis} LFG ist folgendermassen anzupassen:

Titel: Beeinträchtiger Zustand der Besatzung *und von auf Betriebsflächen tätigen Personen*

Mit einer Freiheitsstrafe bis zu drei Jahre oder Geldstrafe wird bestraft, wer:

- a. *auf den Betriebsflächen eines Flugplatzes in angetrunkenem Zustand mit qualifizierter Atemalkohol- oder Blutalkoholkonzentration im Sinne des Strassenverkehrsgesetzes ein Motorfahrzeug führt.*
- b. *auf den Betriebsflächen eines Flugplatzes vorsätzlich Massnahmen zur Feststellung der Fahruntfähigkeit im Sinne des Strassenverkehrsgesetzes vereitelt.*

Begründung:

Sicherheit ist in der Luftfahrt das höchste Gut. Es gibt noch Regelungslücken. Heute kann Fahren in fahruntfähigem Zustand auf dem Flughafenareal strassenverkehrsrechtlich nicht sanktioniert werden. Dies, da die Strassen und befahrbare Flächen innerhalb des eingezäunten Flughafenareals nur einem geschlossenen Personenkreis dienen. Sie fallen daher nicht unter den Geltungsbereich der Strassenverkehrsgesetzgebung. Entsprechend

werden heute Verfehlungen durch den Flughafenhalter «nur» mit einem Punktesystem geahndet.

Fahren unter Alkoholeinfluss gefährdet die Sicherheit des Flugbetriebs massgeblich. Schäden an Flugzeugen, Maschinen zur Abfertigung des Flugbetriebs sowie Anlagen und Gebäude erreichen schnell eine Summe von mehreren Millionen Franken. Diese gilt es, zu vermeiden. Deshalb soll in Anbetracht der damit verbundenen Gefährdung des Flughafenbetriebs das Fahren unter Alkoholeinfluss strafrechtlich sanktioniert werden können, analog zu den Regeln in Artikel 91 und Artikel 91a SVG. Es ist nicht einzusehen, weshalb solche Verstösse auf der Luftseite weniger streng geahndet werden sollen, als wenn sie landseitig erfolgen. Damit ist auch sichergestellt, dass die Kantonspolizei entsprechende polizeiliche Handlungen vornehmen kann.

Artikel 91: Übertretungen

Antrag:

Art. 91 LFG ist folgendermassen anzupassen:

² Mit Busse bis zu 20 000 Franken wird bestraft, wer vorsätzlich:
a^{bis} (neu) auf den Betriebsflächen eines Flugplatzes in angetrunkenem Zustand im Sinne des Strassenverkehrsgesetzes ein Motorfahrzeug führt und der Tatbestand von Art. 90bis Bst. c dieses Gesetzes nicht erfüllt ist.

Begründung:

Für die Begründung kann auf die vorangehenden Ausführungen verwiesen werden.

Artikel 91^{ter}: Verzicht auf Strafverfolgung und Verwertungsverbot nach Eingang der Ereignismeldung

Antrag:

Art. 91^{ter} E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

¹ Die Strafverfolgungsbehörden verzichten auf Verfolgung, Überweisung an das Gericht oder Bestrafung von Personen, die eine Ereignismeldung erstattet haben oder darin genannt werden, sofern:
 e. kein ~~schwerer~~ Fall im Sinne von Artikel 16 Absatz 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 vorliegt.

Begründung:

Diese technische Bestimmung in Artikel 91^{ter} deckt lediglich Meldungen an das BAZL (ECCAIRS) gemäss Verordnung (EU) Nr. 376/2014 ab, nicht jedoch Meldungen gemäss Verordnung (EU) Nr.996/2010. Es wäre unseres Erachtens wünschenswert, wenn die beiden Fälle gleichgestellt würden. Ansonsten kann der durch die Bestimmung gewährte Schutz von den Strafbehörden leicht umgangen werden. Der deutsche und der französische Entwurfstext zu Absatz 2 weichen zudem voneinander ab, wobei wir davon ausgehen, dass der deutsche Text der richtige ist. Zur Ungleichbehandlung von Meldungen gemäss Verordnung (EU) Nr.996/2010 sowie zur Streichung in Absatz 1 lit. e verweisen wir auf die obigen Ausführungen zu Artikel 20.

Artikel 94 (neu): Administrative Massnahmen der Flughafenhalter

Antrag:

Art. 94 „Administrative Massnahmen der Flughafenhalter“ ist neu zu schaffen:

¹ Der Flughafenhalter kann Verstösse gegen reglementarische Vorschriften, die der Sicherheit und Ordnung auf dem Flughafenareal dienen, mittels Punktesystem sanktionieren.

² Beim Erreichen eines festgelegten Punktelimits kann vom Flughafenhalter der temporäre oder dauerhafte Entzug erteilter Berechtigungen (wie der Fahrberechtigung für die Bewegungsflächen und sonstigen Betriebsflächen des Flugplatzes oder des Flughafenausweises) angeordnet werden.

Begründung:

Flughafenhalter sind für einen ordnungsgemässen und sicheren Betrieb verantwortlich. Dafür braucht es Regeln, die auch mittels Sanktionen durchgesetzt werden können. Fehlverhalten, wie beispielsweise Verkehrsregelverletzungen auf dem Vorfeld (Safety-Thematik) oder Verstösse, welche die Luftsicherheit (Security-Thematik) tangieren, wie beispielsweise das nicht sichtbare Tragen des Flughafenausweises oder das Nichtabwarten der Türschliessung, werden mit Punkten sanktioniert, die in ihrer Summe zu einem temporären oder dauerhaften Entzug der Fahrberechtigung für die Bewegungsflächen und sonstigen Betriebsflächen des Flugplatzes und/oder des Flughafenausweises führen können. Das Punktesystem ist bewährt und etabliert und wird sowohl in der Schweiz auch bei ausländischen Flughäfen so praktiziert. Es ist sowohl in präventiver als auch repressiver Hinsicht ein wichtiges Instrument. Heute sind die Sanktionsmöglichkeiten aber lediglich auf der Ebene Betriebsreglement geregelt, was dem nicht unerheblichen Eingriff in die Rechte der Betroffene nicht gerecht wird. Bis anhin fehlt eine gesetzliche Verankerung des Punktesystems im LFG. Indem das Punktesystem im LFG verankert wird, wird sichergestellt, dass die wichtigen Massnahmen rechtsstaatlich korrekt angeordnet werden können und auch einer gerichtlichen Überprüfung standhalten. Damit können auch in Zukunft Zwischen- und Unfälle möglichst verhindert und damit die Sicherheit aufrechterhalten werden können.

Artikel 100^{ter}: Feststellung Angetrunkenheit und ähnlicher Zustände

Antrag:

Art. 100^{ter} E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

² Zur Anordnung der erforderlichen Massnahmen sind die Flugplatzleiter und Flugplatzleiterinnen und die Organe der örtlich zuständigen Polizei befugt. Handeln die Flugplatzleiter und Flugplatzleiterinnen, so haben sie, sofern eine erste Untersuchung bei einem Besatzungsmitglied gemäss Abs. 1 lit. a einen Verdacht nach Absatz I bestätigt, ohne Verzug die Polizei beizuziehen. Bei Personen nach Abs. 1 lit. b und c ist ohne Verzug die Polizei beizuziehen, sofern eine strafprozessuale Zwangsmassnahme notwendig ist oder eine Bestrafung gemäss Art. 90^{bis} lit. c und d. respektive Art. 91 Abs 2 lit. a^{bis} LFG zu erwarten ist.

^{3bis} Bei Personen gemäss Abs. 1 lit. b und c kann der Flugplatzleiter oder die Flugplatzleiterin jederzeit einen Alkoholttest anordnen. Sofern notwendig ist die Polizei beizuziehen.

⁷ Fehlbare Personen nach Abs. 1 Buchstabe b und c werden vom Flugplatzhalter administrativ sanktioniert. Delikte gemäss Art. 90^{bis} lit. c und d. respektive Art. 91 Abs 2 lit. a^{bis} LFG werden zusätzlich nach diesem Gesetz strafrechtlich geahndet.

Begründung:

Wie in den Ausführungen zu Artikel 91 ff. erwähnt, begrüßen wir die Erweiterung des Adressatenkreises bei den Regelungen betreffend Kontrollen hinsichtlich Konsums von Alkohol, Betäubungsmitteln und psychotropen Substanzen. Durch Präzisierungen des Artikels, soll – ausser bei Besatzungsmitgliedern – ein Beizug der Polizei durch den Flugplatzleiter nur bei Gebotenheit oder schwerem Delikt nötig sein. Da neu schwere Verfehlungen strafrechtlich zu sanktionieren sind, wird damit polizeiliches Handeln legitimiert.

Sofern keine strafrechtlichen Sanktionen vorgesehen sind, fehlt es der Kantonspolizei mangels Straftatbestands an einer Grundlage für staatliches Handeln. In Artikel 100^{ter} Absatz 2 und neu Absatz 3 soll daher zwischen Besatzungsmitgliedern einerseits und Rettungspersonal/unbegleiteten Personen andererseits unterschieden werden. Absatz 2 soll angepasst werden, dass der obligatorische Beizug der Polizei nur noch bei Besatzungsmitgliedern gilt. Mit Artikel 100^{ter} Absatz 2^{bis} soll das Vorgehen der Flugplatzleitung bezüglich Rettungspersonal (gemäss Abs. 1 lit. b) sowie unbegleiteten Personen (gemäss lit. c) geregelt werden. Solche Kontrollen soll die Flugplatzleitung selbst durchführen können, solange die Durchführung keinen polizeilich/staatsanwaltlich angeordneten Zwang bedarf (also wie etwa bei der Abnahme Blutprobe) und aufgrund der gemessenen Werte keine strafrechtliche Sanktionierung gemäss den neu vorgeschlagenen Artikel 90^{bis} lit. c und d. respektive Artikel 91 Absatz 2 lit. a^{bis} LFG angezeigt sind.

Für den sicheren Flughafenbetrieb ist es nötig, dass wie im Strassenverkehr seit längerem ebenfalls zulässig (Art. 55 Abs. 1 SVG), auch anlassfreie Alkoholkontrollen durchgeführt werden dürfen. Entsprechend soll der Flugplatzleitung mit Absatz 3^{bis} die entsprechende Kompetenz eingeräumt werden. Muss für die Kontrolle Zwang angewendet werden oder steht eine strafrechtliche Sanktionierung im Raum, ist gemäss Entwurf Absatz 2 ohne Verzug die Polizei beizuziehen.

Mit Absatz 7 soll klargestellt werden, dass in Fällen bis unter 0.5 Promille eine administrative Sanktionierung mit dem Punktesystem erfolgen soll und bei schwereren Verfehlungen kumulativ zur administrativen Sanktion eine strafrechtliche Bestrafung erfolgt.

Artikel 107a: Bearbeitung von Daten natürlicher und juristischer Personen**Antrag:**

Art. 107a E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

³ Bearbeitet werden im Weiteren Personendaten des Personals aus folgenden Unternehmenskategorien:

b^{bis}. Entwicklungsbetriebe;

- g. Hersteller, Bevollmächtigte des Herstellers, Einführer und Händler von unbemannten Luftfahrzeugen.

Begründung:

Artikel 107a LFG ist redaktionell anzupassen, da nach Artikel 2 Absatz 1 des revidierten Datenschutzgesetzes nur noch natürliche Personen vom Geltungsbereich des Gesetzes erfasst sind. Mit der Präzisierung im Gesetz ist auch klar, dass nicht jegliche Personendaten der genannten Betriebe etc. bearbeitet werden dürfen, welche beispielsweise auch Personendaten von Kunden etc. beinhalten können, sondern lediglich Personendaten des Personals.

Artikel 107a^{bis}(neu): Bearbeitung von Personendaten durch Flughafenhalter

Antrag:

Art. 107a^{bis} ist neu zu schaffen:

¹ Flughafenhalter und von diesen beauftragte Dritte können zur Erfüllung ihrer Aufgaben Personendaten, einschliesslich besonders schützenswerter Personendaten, für Zwecke bearbeiten, die dem sicheren und ordnungsgemässen Flughafenbetrieb dienen.

² Dies gilt insbesondere im Rahmen der Zutrittskontrolle, der Vorfall- und Unfalluntersuchung, der Verfolgung von Verstössen gegen das Betriebsreglement, der Sicherstellung von Ausbildungsqualifikationen, der Aufzeichnung sicherheitsrelevanter Kommunikation und der Abwicklung von Ansprüchen aus Lärmklagen.

Begründung:

Für die Sicherstellung eines sicheren und ordnungsgemässen Flughafenbetriebs sind Flughafenhalter und von diesen beauftragte Dritte zur Erfüllung ihrer Aufgaben darauf angewiesen, Personendaten, einschliesslich besonders schützenswerter Personendaten zu bearbeiten. Da Flughafenhalter aber gestützt auf eine vom Bund erteilte Betriebskonzession agieren, gilt ihr Handeln im konzessionierten Bereich gemäss Artikel 5 lit. i DSG als solches von Personen, die mit öffentlichen Aufgaben des Bundes betraut sind. Damit dürfen Datenbearbeitungen grundsätzlich nur mit gesetzlicher Grundlage erfolgen (Art. 34 DSG). Die Bearbeitung von besonders schützenswerten Daten oder Profiling bedarf gar einer Grundlage in einem Gesetz im formellen Sinn (Art. 34 Abs. 2 DSG). Im nichtkonzessionierten Bereich bzw. wenn der Flughafenhalter privatrechtlich agiert, gelten die Bestimmungen für die Datenbearbeitung durch private Personen (vgl. Art. 40 DSG).

Die meisten Datenbearbeitungen im konzessionierten Bereich stützen sich auf Artikel 107a LFG sowie europäische Erlasse. Die Erlasse sind bezüglich der mit den Pflichten des Flughafenhalters verbundenen Datenbearbeitungen teilweise vage oder decken die benötigten Datenbearbeitungen nur bei extensiver Auslegung ab. So kann Artikel 107a Absatz 1 LFG vom Wortlaut her grundsätzlich als weitgehende Grundlage für Datenbearbeitungen der Flughafenhalter herangezogen werden. Die Systematik des Gesetzes (d.h. die detaillierte Regelung unter Art. 107a Abs. 2 und 3 LFG) spricht aber eher dagegen.

Mit der Revision des LFG soll auf Ebene formelles Gesetz die nötige gesetzliche Grundlage für Datenbearbeitungen geschaffen werden, die der Erfüllung der Aufgaben des Flughafenhalters dienen. Nur so ist sichergestellt, dass die berechtigten Datenbearbeitungen der Flughafenhalter rechtssicher sind und sich die Flughafenhalter nicht dem Risiko von privatrechtlichen Entschädigungsansprüchen oder strafrechtlichen Sanktionen aussetzen müssen.

Artikel 107a^{ter}(neu): Bekanntgabe von Personendaten durch Flughafenhalter

Antrag:

Art. 107a^{ter} ist neu zu schaffen:

¹-(neu) Flughafenhalter dürfen Personendaten, einschliesslich besonders schützenswerten Personendaten, folgenden Behörden und Dritten bekanntgeben:

- a. *Sicherheits- und Strafverfolgungsorganen des Bundes und der Kantone;*
- b. *Sicherheitsdienstleister;*
- c. *Luftverkehrsunternehmen;*
- d. *Unternehmen, welche Aufgaben im Bereich der Abfertigung und Passagierbetreuung erbringen;*

- e. Weitere Dritte, soweit dies für den ordnungsgemässen und sicheren Betrieb des Flughafens sowie die Aufgabenerfüllung des Datenempfängers erforderlich ist.

Begründung:

Für die Gewährleistung eines ordentlichen Flughafenbetriebs ist die Bekanntgabe und Weiterleitung von Daten an Dritte unerlässlich. Dazu zählen z.B. Daten über die Übertritte von Personen zwischen Land- und Luftseite, welche zwischen den Flughäfen und ihren Sicherheitsdienstleistern oder aber auch ereignisbezogenen Behörden wie dem Bundesamt für Zivilluftfahrt weitergegeben werden müssen. Auch prozessbezogene Daten, wie z.B. Daten aus dem Gepäckabfertigungsprozess, müssen zwischen den Flughäfen und Dritten ausgetauscht werden dürfen, so dass z.B. sichergestellt ist, dass alle relevanten Stellen informiert sind, wenn z.B. ein Gepäckstück ohne Passagier verladen worden ist.

Bundesorgane und Organisationen mit öffentlichen Aufgaben des Bundes gemäss Artikel 36 Absatz 1 DSG dürfen Personendaten aber nur dann Dritten bekannt geben dürfen, wenn dafür eine gesetzliche Grundlage besteht. Derzeit bestehen keine genügenden Grundlagen im Luftfahrtgesetz oder anderen Erlassen. Insbesondere hier hilft die Ausnahme gemäss Artikel 36 Absatz 2 DSG den Bedürfnissen der Flughafenhalter nicht, da dieser Ausnahmetatbestand nur bei einzelfallweisen Datenbekanntgaben greift.

Entsprechend bedarf die Bekanntgabe von Personendaten einer gesetzlichen Regelung. Dies entbindet die Flughafenhalter nicht, die Daten gemäss den Grundsätzen von Artikel 6 DSG rechtskonform zu bearbeiten.

Artikel 107c: Biometrie

Antrag:

Art. 107c E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

- ¹ Die Flughafenhalter und Luftverkehrsunternehmen können für die ~~Sicherheitskontrollen~~ Zutrittskontrollen an Flughäfen zum Zwecke der Überprüfung der Identität:
- von Passagieren biometrische Personendaten ~~das Gesichtsbild~~ mit zuvor erhobenen biometrischen Personendaten vergleichen;
 - von Personen mit Flugbesatzungsausweis, Flughafenausweis, einem gültigen Ausweis des BAZL oder SUST biometrische Personendaten mit zuvor erhobenen biometrischen Personendaten vergleichen.

² ~~Für Überprüfungen gemäss Absatz 1 ist die ausdrückliche Zustimmung der betroffenen Person erforderlich. Sie kann diese jederzeit widerrufen; in diesem Fall werden die erhobenen biometrischen Daten vernichtet. Der Bundesrat kann weitere Datenbearbeitungen der Flughafenhalter und Luftverkehrsunternehmen gemäss Art. 34 Abs. 2 DSG im Rahmen von zeitlich beschränkten Pilotversuchen bewilligen, um damit deren praktische Umsetzbarkeit und Akzeptanz in der Bevölkerung zu prüfen. Dabei sind von Flughafenhaltern und Luftverkehrsunternehmen ausreichende Massnahmen zu treffen, um einen Eingriff in die Grundrechte der betroffenen Personen auf ein Mindestmass zu begrenzen. Der Bundesrat kann vorgängig die Stellungnahme des Eidgenössischen Datenschutz- und Öffentlichkeitsbeauftragten einholen.~~

Begründung:

Die AEROSUISSE unterstützt den neu eingefügten Artikel 107, der die Rechtsgrundlagen für die Verwendung von biometrischen Daten schafft. Es ist wichtig, das LFG so anzupassen, dass das Gesetz die Nutzung neuer Technologien ermöglicht. Bereits heute ergeben sich damit neue Anwendungsmöglichkeiten wie beispielsweise ein komplett digitales und vereinfachtes Reiseerlebnis auf der Basis eines Kundenprofils und biometrischer Daten. Beispielsweise könnte der Reiseprozess von der Ticketbuchung, über das Einchecken,

Boarding bis hin zur Einreise in ein Drittland digital basiert sein. Dank der Vernetzung der verschiedenen Systeme, insbesondere auch auf internationaler Ebene (z.B. Schengen-Raum), könnten physische Kontrollen grossmehrheitlich entfallen. Anzumerken ist, dass betreffend Zugangskontrolle – im Gegensatz zu diversen anderen Bereichen – grundsätzlich bereits eine gesetzliche Grundlage in der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 der Kommission vom 5. November 2015, Ziff. 1.2.2.2., besteht. Auch mit der Schaffung von Artikel 107a^{bis} bestünde ebenfalls eine etwas generischere Grundlage für solche Datenbearbeitungen.

Die AEROSUISSE schlägt jedoch folgende Anpassungen vor: Statt von Sicherheitskontrolle soll von Zugangskontrolle gesprochen werden. Dort wird die Bordkarte der Passagiere geprüft. Bei der Sicherheitskontrolle findet keine Identitätskontrolle statt. Statt Gesichtsbild soll der Begriff «biometrische Daten» verwendet werden, da dieser technikoffener ist. U.a. wäre so auch ein Fingerabdruck, ein Sprach-Template oder ein Iris-Scan als Datum denkbar. Im Weiteren ist der Begriff «eigenes Personal» in lit. b zu eng und schränkt insbesondere die weitergehende Regelung gemäss Durchführungsverordnung ein. Es sollen auch Personen mit Flugbesatzungsausweis, Flughafenausweis, einem gültigen Ausweis des BAZL oder SUST mittels biometrischer Daten die Kontrolle passieren können.

Zu Absatz 2 neu: wie oben erwähnt wird der Passagierprozessen immer digitaler. Künftig könnte beispielsweise mit einem Tracking von Passagieren sichergestellt werden, ob ein Passagier bereits auf dem Weg ans Gate ist und das Boarding noch offengehalten werden soll, oder ob davon ausgegangen werden muss, dass ein Passagier nicht mehr rechtzeitig zum Flugzeug gelangt. Damit können betriebliche Prozesse vereinfacht und zusätzliche (operationell bedingte) Verspätungen verhindert oder mindestens reduziert werden. Auch könnten beispielsweise verschiedene Flughafenprozesse (Check-In, Boarding etc.) ohne Dokumente durchgeführt werden. Denkbar sind diverse weitere Prozessoptimierungen.

Es ist unklar, inwiefern heutzutage solche Datenbearbeitungen auf eine breite Akzeptanz stossen. Damit das Gesetz, welches nicht innert kurzer Frist angepasst werden kann, nicht neue Technologien und Fortschritte a priori ausschliesst, soll es den Flughafenhaltern und den Luftverkehrsunternehmen mit bundesrätlicher Bewilligung möglich sein, zeitlich beschränkte Pilotversuche durchzuführen und damit die Umsetzbarkeit und Akzeptanz neuartiger Passagierprozesse zu prüfen. Damit kann auf veränderte Bedürfnisse nach und womöglich auf einen zukünftig breiteren Zuspruch auf neuartige Technologien reagiert werden. Dabei erscheint mit Blick auf den ähnlichen Artikel 35 des Datenschutzgesetzes eine Frist von 5 Jahren als angemessene Zeitspanne für einen Pilotbetrieb. Freilich ist die Datenbearbeitung derart durchzuführen, dass die Eingriffe in die Grundrechte der betroffenen Personen minimal ausfallen.

Artikel 108b: Grundsätze

Antrag:

Art. 108b E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

¹ Erweiterte Zuverlässigkeitsüberprüfungen dienen der Beurteilung, ob von der betroffenen Person, die eine sicherheitsempfindliche Tätigkeit ausübt und/oder Zugang zum sicherheitskontrollierten Bereich hat, ein Sicherheitsrisiko für den Luftverkehr ausgeht.

² Folgende verantwortliche Stellen müssen eine erweiterte Zuverlässigkeitsüberprüfung durchführen:

a. Luftverkehrsunternehmen mit Sitz in der Schweiz: für ihr Luftfahrtpersonal und andere Personen gemäss Risikoanalyse;

³ Die erweiterte Zuverlässigkeitsüberprüfung umfasst:

d. die Beurteilung weiterer sicherheitsrelevanter Informationen, soweit diese für die ~~konkrete Tätigkeit von Belang~~ Luftsicherheit relevant sind.

Begründung:

Die Anpassungen an das EU-Recht in diesem Artikel sind zu begrüßen. Allerdings gilt festzuhalten, dass gemäss Durchführungsverordnung (EU) 2019/103 Ziff. 1.2.3. jeder Flughafenausweisträger eine erweiterte Zuverlässigkeitsprüfung absolvieren muss. Dafür ist es nicht notwendig, dass er eine sicherheitsempfindliche Tätigkeit ausübt. Beispielsweise ist auch das Verkaufspersonal Träger von Flughafenausweisen und hat Zugang zum sicherheitsgeschützten Bereich eines Flughafens, auch wenn deren Tätigkeit nicht als sicherheitsempfindlich bezeichnet werden kann. Absatz 1 ist entsprechend zu ergänzen.

Die Ergänzung in Absatz 2 lit. a soll es Luftverkehrsunternehmen ermöglichen, für Mitarbeitende eine erweiterte Zuverlässigkeitsprüfung durchzuführen, die nicht Teil des Luftfahrtpersonals sind, dennoch aber in sensiblen Bereichen der Unternehmung beschäftigt sind, in denen sie Zugang zu sicherheitsrelevanten Systemen oder Informationen haben, zum Beispiel im IT-Bereich. Die internen Luftsicherheitsverantwortlichen erstellen Risikoanalysen und empfehlend entsprechende Massnahmen.

Der gleichen Überlegung folgen die Anpassungen in Absatz 3 lit. d. Weitere sicherheitsrelevante Informationen sollen nicht nur dann berücksichtigt werden, wenn diese für die konkrete Tätigkeit von Belang sind, sondern soweit diese für die Luftsicherheit relevant sind. Wie erwähnt haben auch Personen, die beispielsweise in einem Ladenlokal arbeiten, Zugang zu sensiblen Zonen. Ebenfalls können Personen mehrere Tätigkeiten am Flughafen ausüben bzw. wechseln die Tätigkeit seit Stellenantritt und dem Erteilen eines Flughafenausweises inklusive deren (Zugangs-)Berechtigungen.

Artikel 108d

Antrag:

Art. 108d E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

¹ Ein Sicherheitsrisiko besteht, wenn aufgrund der erhobenen Daten Zweifel an der Zuverlässigkeit der betroffenen Person bestehen, ~~– dass die betroffene Person die sicherheitsempfindliche Tätigkeit im Bereich der Luftsicherheit zuverlässig und ordnungsgemäss ausführt.~~

² Zweifel an der Zuverlässigkeit der zu überprüfende Person, können insbesondere bestehen bei:

- a. Verurteilungen wegen strafbaren Handlungen; oder
- b. laufenden, abgeschlossenen oder eingestellten Strafverfahren.
- c. Nachrichtendienstlichen Erkenntnissen oder Informationen.

³ Das UVEK kann Vollzugshilfen, etwa in Form von Beurteilungsrastern, erlassen.

Begründung:

Mit Blick auf die Durchführungsverordnung (EU) 2019/103 Ziff. 11.0.9 ist auch hier eine Präzisierung nötig: Es geht um die Feststellung der Zuverlässigkeit einer Person. Ob diese Person ihre Tätigkeit zuverlässig und ordnungsgemäss durchführt, ist nicht massgeblich. Die Person könnte insbesondere ihre eigentliche Tätigkeit (bspw. Betankung des Flugzeugs) zuverlässig durchführen, aber beispielsweise in einer Mittagspause Handlungen vornehmen, die die Luftsicherheit gefährden.

Für die Sicherheitsbeurteilung können kantonale Polizeistellen bereits jetzt gemäss Artikel 108c Absatz 2 lit. Auskünfte beim Nachrichtendienst einholen. Da diese Angaben oft relativ knapp, aber in aller Regel brisant sind, wäre eine explizite Nennung dieser Erkenntnisse oder Informationen als Grundlage für die Verneinung der Zuverlässigkeit in Absatz 2 lit. c zu begrüssen. Zusätzlich schlagen wir vor, dass gesetzlich geregelt wird, dass Vollzugshilfen in Form von Beurteilungsrastern erlassen werden können. Bereits heute werden solche bei der Kantonspolizei und dem Flughafen Zürich zur grösstmöglichen Gleichbehandlung der um einen Flughafenausweis ersuchenden Personen eingesetzt. Derartige Raster gewährleisten überdies eine einheitliche Praxis der verschiedenen Rechtsanwender.

Artikel 237 StGB

Antrag:

Art. 237 StGB ist folgendermassen anzupassen:

3. Handelt der Täter fahrlässig, sieht die zuständige Behörde von der Strafverfolgung, der Überweisung an das Gericht oder der Bestrafung ab, wenn das Verschulden des Täters gering ist und er ernstzunehmende alle zumutbaren Anstrengungen unternommen hat, um die in Zusammenhang mit der Tat stehende behördliche Sicherheitsuntersuchung zu unterstützen.

Begründung:

Die Einführung von Just Culture ist explizit zu begrüssen. Just Culture ist in der Luftfahrt ein anerkanntes und täglich gelebtes Verfahren, um die Sicherheit zu erhöhen. Aktuell stehen diesem Ansatz – insbesondere bei Fahrlässigkeit bzw. einem nur geringen Verschulden bei einem Vorfall – rechtliche Hürden im Weg. Will man effektiv die praxistaugliche rechtliche Basis für eine Just Culture und damit eine Verbesserung der Sicherheit aller Akteure in der Luftfahrt legen, dürfen die Hürden für die Betroffenen zur Inanspruchnahme der betreffenden Schutzmechanismen nicht zu hoch sein. Sonst werden diese im Zweifel lieber sich selbst schützen, als sich im Interesse der Sicherheit unnötig zu exponieren. Ob jemand effektiv *alle* ihm möglichen Anstrengungen unternommen hat, lässt sich wohl fast immer in Zweifel ziehen.

In diesem Sinn sollte es für eine Strafverschöpfung ausreichen, dass ein Betroffener sich *ernsthaft* um die Aufklärung der relevanten Fakten bemüht und insofern einen achtenswerten Beitrag zur Sicherheitsuntersuchung geleistet hat.

Zusammenfassend hält die AEROSUISSE fest, dass die vorliegende LFG-Revision mit den Vorschlägen der AEROSUISSE folgende Ziele erreicht:

1. Die Betriebszeiten an den Landesflughäfen werden auf Gesetzesstufe verankert. Das gewährleistet, dass die Schweiz auch in Zukunft von einer guten Anbindung an die Welt über den Luftweg profitiert.
2. Mit der Stärkung des SIL und den zu den Flughäfen zugehörigen Objektblättern wird die Sachplanung vereinfacht und administrativer Mehraufwand verhindert.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

AEROSUISSE
Dachverband der schweizerischen
Luft- und Raumfahrt
Der Geschäftsführer:



Philip Kristensen

AIR KING Jet

Chemin des Papillons 4
CH-1216 Cointrin - Geneva
Phone: +41 22 761 50 10
airkingjet@airkingjet.ch

Par courrier électronique
Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication
Monsieur Albert Rösti
Conseiller fédéral
Palais fédéral
3003 Berne
esther.jutzeler@bazl.admin.ch

le 28 novembre 2024,

Prise de position de notre entreprise sur la consultation relative à la révision de la loi sur l'aviation (LA)

Monsieur le Conseiller fédéral,

En vous remerciant pour l'opportunité qui nous est offerte de contribuer à la consultation relative à la modification de la loi sur l'aviation, notre entreprise AIR KING JET SA souhaite dans ce document faire part de son avis sur certaines dispositions du projet soumis à consultation.

Nous sommes un opérateur d'avion avec 14 employés et notre unique client depuis la création de la société en 2000 est Rolex SA. Nous opérons les avions de cette société prestigieuse de Genève en opération privée pour les cadres de Rolex comme outil de travail pour les nombreux déplacements professionnels de la société.

Notre entreprise est membre permanent de l'AGAA (Association Genevoise d'Aviation d'Affaires), depuis sa création.

Notre entreprise salue dans l'ensemble le projet de nouvelle loi. Nos commentaires se limiteront aux dispositions de l'art 36a^{bis} nouveau.

L'aviation d'affaires à Genève: une activité partie intégrante de la «Genève internationale» aux retombées économiques significatives et précurseur dans le domaine des technologies aéronautiques.

Illustrant les conclusions du rapport LUPO 2016 qui avait établi l'importance de l'aviation d'affaires pour «*les sociétés internationales fortement présentes en Suisse*», comme «*facteur de développement économique des régions*» ou comme outil de travail souple et utile^[1], l'aviation d'affaires constitue une activité essentielle sur la plateforme de Genève. Ainsi à Genève, l'aviation d'affaires permet de desservir 922 destinations sans escale, soit plus 6,5 fois plus de relations directes que les compagnies commerciales.

Au total, 42'177 mouvements annuels sont comptabilisés^[2], soit 21% de l'ensemble des mouvements^[3], positionnant Genève entre le 2^e et le 3^e rangs des aéroports les plus fréquentés d'Europe.

L'aviation d'affaires est de manière indiscutable un élément clé des conditions cadres du succès de toute la région, démontré notamment par l'institut indépendant MIS Trend (2016) qui a ainsi souligné que «*la diminution de l'activité de l'aviation d'affaires impacterait négativement l'activité économique et l'attractivité du canton*» .

L'étude explicite aussi qu'ajouter des contraintes à cette activité aurait des «*impacts économiques directs pour les sociétés d'aviation concernées et des impacts indirects comme la délocalisation de certains événements internationaux, la non-localisation, voire la délocalisation de certaines entreprises*»^[4].

Au niveau suisse, la contribution au PIB de l'aviation d'affaire s'élève à 6,2 milliards de francs et représente 18'950 emplois directs et indirects^[5].

L'aviation d'affaires comme précurseur des nouvelles technologies aéronautiques

Dans son rapport du 21.02.24^[6], le Conseil fédéral a défini la feuille de route^[7] pour atteindre les objectifs d'une aviation commerciale, alignée avec la vision Net Zéro 2050 de IATA^[8], vision retenue par une grande partie des acteurs du secteur comme stratégie pertinente et crédible pour le futur proche.

Depuis les années 1970, l'aviation d'affaires est pionnière dans le déploiement des innovations technologiques efficaces^[9] qui sont ensuite reprises par l'aviation commerciale, avec certains exemples connus – winglets, matériaux composites, heads-up display, etc – devenus depuis des standards de l'industrie.

Dans ce sens, l'aviation d'affaires est déjà l'un des premiers utilisateurs de SAF (Sustainable Aviation Fuels). De nombreux avions intègrent désormais la technique AeroShark qui, imitant la peau du requin, réduit la friction de l'air. Ces évolutions offrent ainsi des performances optimisées et ont un impact positif en matière de sécurité aérienne et aéronautique mais également en matière environnementale (réduction des émissions de gaz à effet de serre, réduction du bruit...).

A l'avenir, il apparaît certain que les futures motorisations (électrique, hydrogène) viseront d'abord une clientèle d'affaires avant d'être adoptées par des gros porteurs.

Ces efforts industriels au niveau du secteur sont renforcés par une excellente collaboration opérationnelle avec les services de contrôle aérien visant, à titre d'exemple, à définir des routes d'approche plus respectueuses du voisinage des aéroports en général, et de l'aéroport de Genève en particulier.

Synthèse du contexte

L'aviation d'affaires représente une activité économique totalement intégrée à l'écosystème de la «Genève Internationale» dont elle participe activement au développement et au rayonnement. L'impact positif de l'aviation d'affaires sur les évolutions technologiques aéronautiques est indiscutable, contribuant ainsi à un environnement plus sain autour de la plateforme de Genève.

Dans un contexte technologique et opérationnel extrêmement évolutif, toute disposition normative nouvelle devra tenir compte non seulement de la situation actuelle mais aussi des évolutions futures à court et moyen termes afin d'éviter de créer des obstacles au développement de l'aviation d'affaires.

Commentaires des dispositions de l'article 36a^{bis} du projet soumis à consultation

Aux termes de l'art. 36a^{bis} §2 du projet, «*le maintien des aéroports nationaux de Genève et Zurich en leur état et en leur cadre opérationnel actuels, est, vu la fonction que leur attribue le PSIA, garanti. [...]*»

Nonobstant les restrictions opérationnelles édictées au cours de ces dernières années^[10], notre entreprise salue la volonté du Conseil fédéral de «sanctuariser» les conditions d'exploitations actuelles. Notre entreprise se félicite «*que les principaux paramètres de l'exploitation de l'aéroport, comme les heures d'exploitation, ne puissent pas être remis en cause, même dans le cadre de procédures d'assainissement relevant du droit de l'environnement*». Ainsi, en ce qui concerne l'aéroport de Genève, les conditions actuelles ne peuvent plus être à nouveau restreintes.

Cependant, il paraît utile d'attirer l'attention sur un effet potentiellement contre-productif à l'avenir de ces nouvelles dispositions.

En effet, ainsi que cela été rappelé dans la partie introductive de la présente contribution, les évolutions technologiques et opérationnelles ont un impact positif sur l'environnement et permettront sans aucun doute dans un proche avenir à l'aviation d'affaires de conduire ses opérations dans un respect accru du voisinage.

Il est par ailleurs rappelé que des efforts (salués) sont déployés pour la définition de nouvelles procédures d'approche ou de départ également respectueuses de l'environnement^[11].

Une «sanctuarisation» stricte des conditions actuelles d'exploitation pourrait conduire l'aviation d'affaires à ne pas pouvoir bénéficier de façon optimale des évolutions technologiques et opérationnelles permettant un développement harmonieux de leurs opérations.

Pour cette raison, il nous paraît utile de suggérer de considérer les conditions actuelles d'exploitation comme un socle de référence minimal auquel il ne pourra pas être porté atteinte dans le sens d'une plus grande restriction, mais qui pourrait faire l'objet d'assouplissement en raison d'évolutions technologiques et/ou opérationnelles ayant un impact positif sur l'environnement et sous condition stricte de l'absence d'effet environnemental négatif sur le voisinage de l'aéroport.

A titre d'illustration, si à l'avenir des évolutions de motorisation diminuent l'impact sonore du survol d'une zone habitée, il serait possible d'augmenter les mouvements sur le créneau 22:00 – 24:00.

Les critères d'appréciation de l'impact positif sur l'environnement pourraient être définis par voie d'ordonnance.

Notre entreprise se permet donc de suggérer la rédaction suivante de l'art 36abis § 2:

*«Le maintien des aéroports nationaux de Genève et Zurich en leur état et en leur cadre opérationnel actuels, est, vu la fonction que leur attribue le PSIA, garanti **en tant que cadre minimal auquel il ne peut être apporté de restrictions nouvelles**. Les organes chargés d'édicter le droit et les organes chargés de son application prennent dûment en considération cette garantie des droits acquis, en particulier dans le cadre des prescriptions sur la protection des marais et des sites marécageux et de leur exécution.*

Les organes chargés d'édicter le droit et les organes chargés de son application prennent dûment en considération l'impact positif sur l'environnement en matière notamment de nuisances sonores des éventuelles évolutions technologiques opérationnelles pouvant justifier un assouplissement du cadre opérationnel actuel. Les critères d'appréciation de l'impact positif sur l'environnement sont définis par voie d'ordonnance.»

Conclusion

Tout en saluant dans l'ensemble le projet de nouvelle Loi sur l'Aviation, notre entreprise suggère une nouvelle rédaction de l'art 36a^{bis} nouveau visant à considérer les conditions actuelles d'exploitation des aéroports de Genève et Zurich comme un socle de référence minimal auquel il ne pourra pas être porté atteinte dans le sens d'une plus grande restriction, mais qui pourrait faire l'objet d'assouplissement en raison d'évolutions technologiques et/ou opérationnelles ayant un impact positif sur l'environnement et sous condition stricte de l'absence d'effet environnemental négatif sur le voisinage de l'aéroport.

En vous remerciant pour l'attention que vous porterez à la présente contribution, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Conseiller fédéral, l'expression de nos respectueuses salutations

Jean-Claude PERSOUD
Chief Executive Officer

AIR KING Jet

Chemin des Papillons 4
1216 Cointrin – Geneva
Mob : +41 79 354 01 30
jpgersoud@airkingjet.ch

[1] Rapport 2016 sur la politique aéronautique de la Suisse, 24.02.2016, Conseil Fédéral.

[2] OPS STAT, Genève Aéroport, 2023-2024. (sources internes)

[3] EBAA Yearbook 2023, Airport Profile: GVA.

[4] «Étude qualitative sur le thème de l'impact économique indirect de l'aviation d'affaires à Genève». MIS Trend, Mai 2017.

[5] EBAA Yearbook 2023, Country Profile: Switzerland.

[6] «Trafic aérien neutre en termes de CO2 d'ici 2050». Rapport du Conseil fédéral du 21.02.2024

[7] «Le Conseil fédéral adopte un rapport sur le trafic aérien neutre en termes de CO2». DETEC, le 21.02.2024.

[8] «Our Commitment to Fly Net Zero by 2050». IATA, 04.10.2021.

[9] «Business aviation: A test bed for sustainability innovations». Eurocontrol, Octobre 2021.

[10] A Genève, depuis le 1^{er} janvier 2024, les conditions d'exploitation de l'aéroport ont été durcies pour l'aviation d'affaires privée sur le créneau 22:00-24:00.

[11] A titre d'exemple, nous notons l'expérience en cours à Bruxelles visant à augmenter l'angle d'approche pour raccourcir les temps de survol des zones habitées. Cette expérience aura sans doute des répercussions sur les autres aéroports, dont Genève.

Albinati Aeronautics SA
10, chemin de Riantbosson
1217 Meyrin

Par courrier électronique
**Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication**
Monsieur Albert Rösti
Conseiller fédéral
Palais fédéral
3003 Berne
esther.jutzeler@bazl.admin.ch

le 25 novembre 2024,

Prise de position de notre entreprise sur la consultation relative à la révision de la loi sur l'aviation (LA)

Monsieur le Conseiller fédéral,

En vous remerciant pour l'opportunité qui nous est offerte de contribuer à la consultation relative à la modification de la loi sur l'aviation, notre entreprise Albinati Aeronautics SA souhaite dans ce document faire part de son avis sur certaines dispositions du projet soumis à consultation.

Albinati Aeronautics est une société d'aviation d'affaires établie à Genève, en Suisse, avec des bureaux à St. Julian's (Malte) et Torino-Caselle (Italie). Ses activités principales englobent la gestion, la vente et l'acquisition de jets privés, ainsi que leur location à la demande, disponibles 24h/24 à l'échelle mondiale. Albinati Aeronautics compte aujourd'hui 140 employés.

Notre entreprise est membre de l'AGAA (Association Genevoise d'Aviation d'Affaires), de la EBAA (European Business Aviation Association) et de The Air Charter Association.

Notre entreprise salue dans l'ensemble le projet de nouvelle loi. Nos commentaires se limiteront aux dispositions de l'art 36a^{bis} nouveau.

L'aviation d'affaires à Genève: une activité partie intégrante de la «Genève internationale» aux retombées économiques significatives et précurseur dans le domaine des technologies aéronautiques.

Illustrant les conclusions du rapport LUPO 2016 qui avait établi l'importance de l'aviation d'affaires pour «les sociétés internationales fortement présentes en Suisse», comme «facteur de développement économique des régions» ou comme outil de travail souple et utile¹, l'aviation d'affaires constitue une activité essentielle sur la plateforme de Genève. Ainsi à Genève, l'aviation d'affaires permet de desservir 922 destinations sans escale, soit plus 6,5 fois plus de relations directes que les compagnies commerciales.

Au total, 42'177 mouvements annuels sont comptabilisés², soit 21% de l'ensemble des mouvements³, positionnant Genève entre le 2^e et le 3^e rangs des aéroports les plus fréquentés d'Europe.

L'aviation d'affaires est de manière indiscutable un élément clé des conditions cadres du succès de toute la région, démontré notamment par l'institut indépendant MIS Trend (2016) qui a ainsi souligné que «la diminution de l'activité de l'aviation d'affaires impacterait négativement l'activité économique et l'attractivité du canton».

¹ Rapport 2016 sur la politique aéronautique de la Suisse, 24.02.2016, Conseil Fédéral.

² OPS STAT, Genève Aéroport, 2023-2024. (sources internes)

³ EBAA Yearbook 2023, Airport Profile: GVA.

L'étude explicite aussi qu'ajouter des contraintes à cette activité aurait des «*impacts économiques directs pour les sociétés d'aviation concernées et des impacts indirects comme la délocalisation de certains événements internationaux, la non-localisation, voire la délocalisation de certaines entreprises*»⁴.

Au niveau suisse, la contribution au PIB de l'aviation d'affaire s'élève à 6,2 milliards de francs et représente 18'950 emplois directs et indirects⁵.

L'aviation d'affaires comme précurseur des nouvelles technologies aéronautiques

Dans son rapport du 21.02.24⁶, le Conseil fédéral a défini la feuille de route⁷ pour atteindre les objectifs d'une aviation commerciale, alignée avec la vision Net Zéro 2050 de IATA⁸, vision retenue par une grande partie des acteurs du secteur comme stratégie pertinente et crédible pour le futur proche.

Depuis les années 1970, l'aviation d'affaires est pionnière dans le déploiement des innovations technologiques efficaces⁹ qui sont ensuite reprises par l'aviation commerciale, avec certains exemples connus – winglets, matériaux composites, heads-up display, etc – devenus depuis des standards de l'industrie.

Dans ce sens, l'aviation d'affaires est déjà l'un des premiers utilisateurs de SAF (Sustainable Aviation Fuels). De nombreux avions intègrent désormais la technique AeroShark qui, imitant la peau du requin, réduit la friction de l'air. Ces évolutions offrent ainsi des performances optimisées et ont un impact positif en matière de sécurité aérienne et aéronautique mais également en matière environnementale (réduction des émissions de gaz à effet de serre, réduction du bruit...).

A l'avenir, il apparaît certain que les futures motorisations (électrique, hydrogène) viseront d'abord une clientèle d'affaires avant d'être adoptées par des gros porteurs.

Ces efforts industriels au niveau du secteur sont renforcés par une excellente collaboration opérationnelle avec les services de contrôle aérien visant, à titre d'exemple, à définir des routes d'approche plus respectueuses du voisinage des aéroports en général, et de l'aéroport de Genève en particulier.

Synthèse du contexte

L'aviation d'affaires représente une activité économique totalement intégrée à l'écosystème de la «Genève Internationale» dont elle participe activement au développement et au rayonnement. L'impact positif de l'aviation d'affaires sur les évolutions technologiques aéronautiques est indiscutable, contribuant ainsi à un environnement plus sain autour de la plateforme de Genève.

Dans un contexte technologique et opérationnel extrêmement évolutif, toute disposition normative nouvelle devra tenir compte non seulement de la situation actuelle mais aussi des évolutions futures à court et moyen termes afin d'éviter de créer des obstacles au développement de l'aviation d'affaires.

Commentaires des dispositions de l'article 36a^{bis} du projet soumis à consultation

Aux termes de l'art. 36a^{bis} §2 du projet, «*le maintien des aéroports nationaux de Genève et Zurich en leur état et en leur cadre opérationnel actuels, est, vu la fonction que leur attribue le PSIA, garanti. [...]*»

⁴ «*Étude qualitative sur le thème de l'impact économique indirect de l'aviation d'affaires à Genève*». MIS Trend, Mai 2017.

⁵ EBAA Yearbook 2023, Country Profile: Switzerland.

⁶ «*Trafic aérien neutre en termes de CO2 d'ici 2050*». Rapport du Conseil fédéral du 21.02.2024

⁷ «*Le Conseil fédéral adopte un rapport sur le trafic aérien neutre en termes de CO2*». DETEC, le 21.02.2024.

⁸ «*Our Commitment to Fly Net Zero by 2050*». IATA, 04.10.2021.

⁹ «*Business aviation: A test bed for sustainability innovations*». Eurocontrol, Octobre 2021.

Nonobstant les restrictions opérationnelles édictées au cours de ces dernières années¹⁰, notre entreprise salue la volonté du Conseil fédéral de «sanctuariser» les conditions d'exploitations actuelles. Notre entreprise se félicite «que les principaux paramètres de l'exploitation de l'aéroport, comme les heures d'exploitation, ne puissent pas être remis en cause, même dans le cadre de procédures d'assainissement relevant du droit de l'environnement». Ainsi, en ce qui concerne l'aéroport de Genève, les conditions actuelles ne peuvent plus être à nouveau restreintes.

Cependant, il paraît utile d'attirer l'attention sur un effet potentiellement contre-productif à l'avenir de ces nouvelles dispositions.

En effet, ainsi que cela a été rappelé dans la partie introductive de la présente contribution, les évolutions technologiques et opérationnelles ont un impact positif sur l'environnement et permettront sans aucun doute dans un proche avenir à l'aviation d'affaires de conduire ses opérations dans un respect accru du voisinage.

Il est par ailleurs rappelé que des efforts (salués) sont déployés pour la définition de nouvelles procédures d'approche ou de départ également respectueuses de l'environnement¹¹.

Une «sanctuarisation» stricte des conditions actuelles d'exploitation pourrait conduire l'aviation d'affaires à ne pas pouvoir bénéficier de façon optimale des évolutions technologiques et opérationnelles permettant un développement harmonieux de leurs opérations.

Pour cette raison, il nous paraît utile de suggérer de considérer les conditions actuelles d'exploitation comme un socle de référence minimal auquel il ne pourra pas être porté atteinte dans le sens d'une plus grande restriction, mais qui pourrait faire l'objet d'assouplissement en raison d'évolutions technologiques et/ou opérationnelles ayant un impact positif sur l'environnement et sous condition stricte de l'absence d'effet environnemental négatif sur le voisinage de l'aéroport.

A titre d'illustration, si à l'avenir des évolutions de motorisation diminuent l'impact sonore du survol d'une zone habitée, il serait possible d'augmenter les mouvements sur le créneau 22:00 – 24:00.

Les critères d'appréciation de l'impact positif sur l'environnement pourraient être définis par voie d'ordonnance.

Notre entreprise se permet donc de suggérer la rédaction suivante de l'art 36abis § 2:

*«Le maintien des aéroports nationaux de Genève et Zurich en leur état et en leur cadre opérationnel actuels, est, vu la fonction que leur attribue le PSIA, garanti **en tant que cadre minimal auquel il ne peut être apporté de restrictions nouvelles**. Les organes chargés d'édicter le droit et les organes chargés de son application prennent dûment en considération cette garantie des droits acquis, en particulier dans le cadre des prescriptions sur la protection des marais et des sites marécageux et de leur exécution.*

Les organes chargés d'édicter le droit et les organes chargés de son application prennent dûment en considération l'impact positif sur l'environnement en matière notamment de nuisances sonores des éventuelles évolutions technologiques opérationnelles pouvant justifier un assouplissement du cadre opérationnel actuel. Les critères d'appréciation de l'impact positif sur l'environnement sont définis par voie d'ordonnance.»

Conclusion

Tout en saluant dans l'ensemble le projet de nouvelle Loi sur l'Aviation, notre entreprise suggère une nouvelle rédaction de l'art 36a^{bis} nouveau visant à considérer les conditions actuelles d'exploitation des aéroports de Genève et Zurich comme un socle de référence minimal auquel il ne pourra pas être porté atteinte dans le sens d'une plus grande restriction, mais qui pourrait faire l'objet d'assouplissement en

¹⁰ A Genève, depuis le 1er janvier 2024, les conditions d'exploitation de l'aéroport ont été durcies pour l'aviation d'affaires privée sur le créneau 22:00-24:00.

¹¹ A titre d'exemple, nous notons l'expérience en cours à Bruxelles visant à augmenter l'angle d'approche pour raccourcir les temps de survol des zones habitées. Cette expérience aura sans doute des répercussions sur les autres aéroports, dont Genève.

raison d'évolutions technologiques et/ou opérationnelles ayant un impact positif sur l'environnement et sous condition stricte de l'absence d'effet environnemental négatif sur le voisinage de l'aéroport.

En vous remerciant pour l'attention que vous porterez à la présente contribution, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Conseiller fédéral, l'expression de nos respectueuses salutations



Stefano Albinati, CEO
Albinati Aeronautics SA

Armin Zimmermann
Ackerstrasse 6
5430 Wettingen

Frau
Esther Jutzeler
Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)
3000 Bern

14.11.2024

Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung zum revidierten Luftfahrtgesetz (LFG) gemäss Bundesratsbeschluss vom 28. August 2024

Sehr geehrte Damen und Herren

Nein zur faktischen Abschaffung der umweltrechtlichen Schutznormen bei Landesflughäfen

Der Bundesrat will einen sogenannten betrieblichen Bestandesschutz einführen. Damit soll sichergestellt werden, dass die Eckwerte des Flughafenbetriebes grundsätzlich nicht eingeschränkt werden können. Das Parlament könne mit der Verabschiedung der Vorlage festlegen, dass auf Gesetzesstufe eine Interessenabwägung verankert wird, die es dem Bundesrat, respektive dem UVEK und dem BAZL erlaubt, über den SIL und das Betriebsreglement sämtliche Wünsche der Flugplatzbetreiber sowie Flugverkehrsunternehmen zu erfüllen, ohne weiter auf die betroffene Bevölkerung Rücksicht zu nehmen. Diese geplante Änderung zugunsten der Luftfahrtindustrie bedeutet, dass die umweltrechtlichen Bestimmungen zum Schutz der Bevölkerung vor schädlichen Immissionen für die beiden Landesflughäfen ausser Kraft gesetzt werden.

Die Revisionsvorlage verletzt nach meiner Auffassung den verfassungsrechtlichen Auftrag des Bundes, wonach sowohl die Umwelt als auch die Menschen vor schädlichen übermässigen Immissionen zu schützen sind. Dies beinhaltet auch, dass die nächtlichen Lärmbelastungen zunehmen können. Diese Gesetzesrevision ist aus meiner Sicht entschieden abzulehnen. Sie stellt einen durch nichts gerechtfertigten und unverantwortlichen Angriff auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Anwohner der Landesflughäfen dar.

Für die Berücksichtigung meiner Anliegen danke ich Ihnen bestens.

Freundliche Grüsse

Armin Zimmermann

Dr. Arnold HUBER
Gartenstrasse 33
8154 Oberglatt

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Postfach
3003 Bern

Oberglatt, 23.11.2024

Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung zum revidierten Luftfahrtgesetz (LFG) gemäss Bundesratsbeschluss vom 28. August 2024 (Vernehmlassungsfrist 28. November 2024)

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Zusammenhang mit dem revidierten Luftfahrtgesetz (LFG) gemäss Bundesratsbeschluss vom 28. August 2024 nehme ich wie folgt Stellung:

1. Übersicht

Der Bundesrat will dem Bundesparlament eine erneute Teilrevision des LFG schmackhaft machen. Er behauptet, die Notwendigkeit der vorliegenden Revision ergebe sich gestützt auf politische Vorstösse (vgl. Medienmitteilung vom 28. August 2024). Soweit ersichtlich betreffen diese Vorstösse jedoch lediglich Themen der Sicherheitskultur im weitesten Sinn. Gegen Verbesserungen bei der Flugsicherheit und den damit zusammenhängenden Fragen ist grundsätzlich nichts einzuwenden. Die geplante Teilrevision enthält jedoch auch Bestimmungen, die der weiteren Verstärkung des Einflusses des Bundes und der Entmachtung der Kantone, Gemeinden und der Betroffenen dienen. Vor allem aber soll die Anwendbarkeit der umweltrechtlichen Schutzbestimmungen nochmals stark reduziert werden.

Dieser Abbau des Rechtsschutzes und der massive Ausbau der Rechte der Bundesbehörden zulasten der Mitspracherechte der Betroffenen sowie die faktische

Ausserkraftsetzung umweltrechtlicher Bestimmungen zulasten der Bevölkerung um die Landesflughäfen wird seitens des sbfz scharf kritisiert und ist zurückzuweisen.

2. **Nein zur faktischen Abschaffung der umweltrechtlichen Schutznormen bei Landesflughäfen**

Bereits in der letzten Teilrevision des LFG vom 16. Juni 2017 wurde die rechtliche Unantastbarkeit der Landesflughäfen teilweise dadurch zementiert, dass mit dem Mittel des **baulichen Bestandesschutzes** andere Bundesaufgaben wie der Schutz der Umwelt und damit auch der Schutz der Bevölkerung um die Flughäfen übersteuert werden können. Nun soll eine weitere massive Stärkung dieses Bestandsschutzes erfolgen. Der Bundesrat will einen sogenannten **betrieblichen Bestandesschutz** einführen. Nach seinen Worten «soll damit sichergestellt werden, dass die Eckwerte des Flughafenbetriebs, so z.B. die Betriebszeiten, auch in umweltrechtlichen Sanierungsverfahren grundsätzlich nicht eingeschränkt werden können.» Das Parlament soll mit der Verabschiedung der Vorlage festlegen, dass auf Gesetzesstufe eine Interessenabwägung verankert wird, die es dem Bundesrat respektive dem UVEK und dem BAZL erlaubt, über den SIL (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt) und das Betriebsreglement sämtliche Wünsche der Flugplatzbetreiber sowie Flugverkehrsunternehmen zu erfüllen, ohne weiter auf die betroffene Bevölkerung Rücksicht nehmen zu müssen. Diese geplante Änderung zugunsten der Luftfahrtindustrie läuft faktisch darauf hinaus, dass die umweltrechtlichen Bestimmungen zum Schutz der Bevölkerung insbesondere vor lästigen und schädlichen Lärmimmissionen für die beiden Landesflughäfen ausser Kraft gesetzt werden.

Die aktuelle Revisionsvorlage ist in ihrer Dimension einzigartig und verletzt nach meiner Auffassung den verfassungsrechtlichen Auftrag des Bundes, wonach die Umwelt und damit die Menschen vor lästigen und schädlichen übermässigen Immissionen zu schützen sind. Das Vorhaben des Bundesrates stellt einen einigermassen durchsichtigen Versuch dar, die Bemühungen zu hintertreiben, welche die Verbesserung der Situation gerade hinsichtlich der nächtlichen Lärmbelastungen zum Ziel haben. Diese Gesetzesrevision ist deshalb aus meiner Sicht entschieden abzulehnen. Sie stellt einen durch nichts gerechtfertigten und geradezu unverantwortlichen Angriff auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Anwohner der Landesflughäfen dar.

3. **Nein zu Änderungen bei Nebenanlagen nach kantonalem Recht**

Mit der Revision sollen Entscheide der kantonalen Behörden zu Nebenanlagen explizit von der Zustimmung des BAZL abhängig gemacht werden. Begründet wird dies damit, dass die kantonalen Behörden regelmässig «nicht über vertiefte Fachkenntnisse» oder das «Wissen über tatsächliche lokale Verhältnisse und Anforderungen» verfügten. Diese Behauptung und die damit einhergehende Entmachtung der kantonalen Behörden und die Reduktion der Mitspracherechte lehne ich entschieden ab. Es geht auch hier offensichtlich darum, die Kompetenzen der Bundesbehörden zulasten der kantonalen

Behörden und letztlich der Betroffenen zu stärken, ohne dass dafür eine tragfähige Begründung abgegeben wird.

4. Nein zu den Änderungen bei Projektierungszonen und Sicherheitszonen

Gemäss der bundesrechtlichen Vorlage soll der Anwendungsbereich der Projektierungszonen inhaltlich (Flugplatzperimeter, Gebiete mit Lärmbelastung und mit Höhenbeschränkung) und zeitlich massiv ausgebaut werden. Gleichzeitig werden die Mitwirkungsrechte und der Rechtsschutz abgebaut. Ähnliches ist im Zusammenhang mit den Sicherheitszonenplänen vorgesehen. Auch dort sollen die Rechte der Betroffenen abgebaut und der Rechtsschutz geschwächt werden.

Die geplante Ausweitung des Geltungsbereichs der Projektierungszonen und der Sicherheitszonen sowie der Abbau der Mitwirkungsrechte und des Rechtsschutzes lehne ich entschieden ab. Es geht dem Bundesrat letztlich auch hier offensichtlich darum, die Machtstellung des Bundes bzw. der Luftfahrtindustrie gegenüber den Betroffenen zu verstärken, obwohl dafür keinerlei Veranlassung besteht.

5. Nein zu einer Verschlechterung beim Öffentlichkeitsprinzip

Der Bundesrat sieht Einschränkungen des Öffentlichkeitsprinzips vor, welche im weitesten Sinne der Flugsicherheit dienen sollen bzw. Anpassungen an die Vorgaben der EU darstellen. Soweit die Einschränkungen des Öffentlichkeitsprinzips diesen berechtigten Interessen dienen, sind sie aus Sicht der betroffenen Bevölkerung nicht zu beanstanden. Sofern die Einschränkungen aber künftig dazu genutzt werden sollen, die von den negativen Auswirkungen betroffenen Anwohnenden in ihren Einsichtsrechten in flugbetriebliche Daten oder in ähnliche Informationen einzuschränken, sind sie abzulehnen. Einem entsprechenden Missbrauch ist mittels einer ausdrücklichen Vorbehaltsregelung Rechnung zu tragen, wonach die Einsichtsrechte in allen übrigen Bereichen im bisherigen Umfang gewährleistet bleiben.

Freundlich grüsst



Dr. A. Huber



Prise de position de l'ARAG - Association des riverains de l'aéroport de Genève - dans le cadre de la consultation relative à la révision de la loi sur l'aviation (LA) décidée par le Conseil fédéral le 28 août 2024.

Destinataire : Madame Esther Jutzeler

1. Synthèse

Le Conseil fédéral veut inciter le Parlement fédéral à adopter une nouvelle révision partielle de la LA. Il affirme que des interventions politiques rendent cette révision nécessaire (cf. [communiqué du 28 août 2024](#)). Or, lesdites interventions ne concernent que des sujets liés à la culture de la sécurité au sens le plus large. Il n'y a rien à opposer aux améliorations concernant la sécurité de la navigation aérienne et les questions qui y sont liées. La révision partielle prévue contient cependant aussi des dispositions qui servent à renforcer l'influence de la Confédération et à réduire les prérogatives des cantons, des communes et des parties concernées. Elle vise surtout à restreindre fortement, une fois de plus, le champ d'application des dispositions de la protection de l'environnement.

L'ARAG rejette fermement ce démantèlement de la protection juridique et l'extension massive des droits des autorités fédérales au détriment du droit de regard des parties concernées, ainsi que l'abrogation factuelle de dispositions du droit de l'environnement au détriment de la population vivant autour des aéroports nationaux.

2. Non à l'abolition factuelle des normes de protection environnementales autour des aéroports nationaux

Dans la dernière révision partielle de la LA du 16 juin 2017 déjà, l'intangibilité juridique des aéroports nationaux avait été partiellement consolidée par le fait qu'avec la **garantie du maintien de ceux-ci dans leur état**, d'autres missions de la Confédération, telles que la protection de l'environnement et, avec elle, celle de la population vivant autour des aéroports, pouvaient être contournées. À présent, le Conseil fédéral prévoit une extension massive de cette garantie au **cadre d'exploitation** des aéroports. Selon ses termes, « il s'agit de faire en sorte que les principaux paramètres de l'exploitation d'un aéroport, comme les horaires d'exploitation, ne puissent pas être remis en cause, même dans le cadre de procédures d'assainissement relevant du droit de l'environnement ». En adoptant ce projet de révision, le Parlement inscrirait dans la loi une pesée des intérêts qui permet au Conseil fédéral, au DETEC et à l'OFAC de répondre à tous les souhaits des exploitants des aéroports et des compagnies aériennes par le biais du PSIA (plan sectoriel Infrastructure aéronautique) et le règlement d'exploitation, sans devoir tenir compte de la population concernée. Ce changement prévu en faveur de l'industrie aéronautique revient à une abrogation factuelle des dispositions du droit de l'environnement visant à protéger la population notamment des nuisances sonores nocives autour des deux aéroports nationaux.

Du point de vue de sa dimension, le projet de révision actuel est inédit. Selon l'ARAG il viole le mandat constitutionnel de la Confédération, selon lequel il convient de protéger la population des nuisances sonores excessives et nocives. Le projet du Conseil fédéral est une tentative relativement peu transparente de torpiller les efforts qui ont pour but d'améliorer la situation en matière de nuisances sonores nocturnes. Par conséquent, du point de vue de l'ARAG, il convient de rejeter sans appel cette révision de la loi, qui constitue une attaque injustifiable et tout simplement irresponsable contre la santé et le bien-être des riveraines et riverains des aéroports nationaux.

3. Non aux modifications des installations annexes relevant du droit cantonal

La révision prévoit que les autorités cantonales, lorsqu'elles prennent des décisions relatives aux installations annexes, doivent explicitement demander l'accord de l'OFAC. La justification avancée est que les autorités cantonales ne possèdent bien souvent « pas les connaissances techniques approfondies ou les connaissances du contexte et des exigences locales ». L'ARAG rejette résolument cette affirmation et la perte d'autorité qui en résulte pour les autorités cantonales, qui se verraient ainsi limitées dans leurs prérogatives. Visiblement, il s'agit de renforcer les compétences des autorités fédérales au détriment des autorités cantonales et, finalement, des personnes concernées, sans qu'aucune justification plausible ne soit donnée.

4. Non aux modifications des zones réservées et des zones de sécurité

Le projet de loi fédéral prévoit d'étendre massivement, du point de vue du contenu et de la durée, le champ d'application des zones réservées (périmètre d'aérodrome, territoire exposé au bruit, aire de limitation d'obstacles), tout en démantelant les droits de participation et la protection juridique. Il en va de même pour les zones de sécurité : là aussi, les droits des parties concernées seront réduits et la protection juridique, affaiblie.

L'ARAG rejette l'extension prévue du champ d'application des zones réservées et des zones de sécurité, ainsi que le démantèlement du droit de regard et de la protection juridique. En fin de compte, le Conseil fédéral a visiblement pour objectif, là aussi, de renforcer le pouvoir de la Confédération et de l'industrie aéronautique vis-à-vis des parties concernées, sans aucun motif pour ce faire.

5. Non à une détérioration du principe de transparence

Le Conseil fédéral prévoit que le principe de transparence soit restreint pour favoriser la sécurité aérienne au sens le plus large ou pour répondre aux directives de l'UE. Dans la mesure où ces restrictions du principe de transparence servent ces intérêts légitimes, elles ne sont pas critiquables du point de vue de la population concernée. Mais si, à l'avenir, ces restrictions sont utilisées pour limiter le droit de regard des riveraines et riverains impactés sur les données relatives à la navigation aérienne ou leur accès à d'autres informations similaires, il convient de les rejeter. Ce type d'abus doit être pris en compte au moyen d'une réserve explicite, selon laquelle l'étendue actuelle du droit de regard reste garanti dans tous les autres domaines.

6. Pollution de l'air

D'après une fiche d'information de l'OMS, la pollution de l'air est le principal risque environnemental en Europe. En 2019, 569 000 décès prématurés sont imputés à la pollution de l'air ambiant. Elle est responsable de maladies cardiaques ischémiques, d'accidents vasculaires cérébraux, d'infections respiratoires basses, de maladies respiratoires obstructives chroniques et de cancers de la trachée, des bronches et des poumons. La pollution de l'air en général et les particules fines en particulier sont carcinogènes. Les PM10 pénètrent dans les bronches et les PM2.5 dans la circulation du sang.

<https://www.who.int/europe/news-room/fact-sheets/item/air-quality>

A Genève, aucune des quatre stations de mesure cantonales de la pollution de l'air n'est située dans le territoire survolé par le trafic aérien. Une station de mesure mobile a été installée dans la commune de Genthod en juillet 2023, loin des routes et des installations polluantes, mais sous la trajectoire des avions. Les polluants suivants ont été évalués : les particules fines PM2,5, PM10, l'ozone (O3) et le dioxyde d'azote (NO2). Après 11 mois de mesures, on constate que les PM2.5 ont dépassé la limite de 10 micro-grammes par m³ 67 jours sur 330, ce qui est préoccupant.

https://www.genthod.ch/docn/5187346/4_genthod_info_juin2024_web.pdf

7. Autorité cantonale

Extrait de la LA

« L'autorité cantonale ne possède bien souvent pas les connaissances techniques approfondies ou les connaissances du contexte et des exigences locales qui lui permettraient de prendre une décision satisfaisante ».

Cette affirmation des autorités fédérales, sans aucune preuve à l'appui, ressemble à la société décrite par George Orwell dans son roman « 1984 » avec sa vision dystopique de l'avenir où la liberté de l'individu est soumise à la conformité de la société, où la diffusion de l'information provient du Ministère de la Vérité.

Dans le cas de l'aéroport de Genève, l'inverse est sans doute plus correct : l'autorité cantonale a une bien meilleure appréciation de la réalité d'un aéroport en pleine densité de population. L'affirmation est également insultante étant donné que Genève, un canton qui n'est pas seulement un pôle d'excellence pour les individus et les organisations telles que le CERN, mais qui accueille également les Nations Unies et l'Organisation Mondiale de la Santé, qui font toutes deux des recommandations relatives aux aspects de santé pour les individus.

En ce qui concerne les exigences locales, il convient également de noter que le Conseil d'Etat désigne des personnes compétentes pour représenter les différentes catégories de la population au sein de la commission consultative pour l'accompagnement de l'évolution de la plateforme aéroportuaire (CCAEP), qui désigne à son tour différentes sous-commissions chargées d'étudier les aspects techniques (trajectoires, bruit, pollution et attribution des créneaux de vol).

Il est également à noter que deux membres de la CCAEPA sont nommés pour représenter l'Association des Riverains de l'Aéroport de Genève (ARAG). Depuis la fin du siècle dernier, le comité de l'ARAG a analysé et publié des données sur les différents aspects des nuisances générées par les vols aériens. L'ARAG a également créé un site web qui répertorie tous les mouvements d'avions à destination ou en provenance de l'aéroport de Genève pour les 15 dernières années.

En substance, ce sont donc les autorités suisses (le Conseil fédéral, le DETEC et l'OFAC) qui devraient consulter toutes ces sources d'expertise cantonale, y compris de préférence une visite aux communautés francophones de la région de Genève et de la France Voisine, avant de faire cette affirmation très douteuse.

Pour le comité de l'ARAG
Alain Rosset
Président
Genève, le 28 novembre 2024

Département fédéral de
l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication
Monsieur Albert Rösti
Conseiller fédéral
Palais fédéral nord
3003 Berne

Genève, le 27 novembre 2024

Par courriel à :

Esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Consultation relative à la révision de la loi sur l'aviation

Monsieur le Conseiller fédéral,

Lors de sa séance du 28 août 2024, le Conseil fédéral a mis en consultation la révision de la loi sur l'aviation jusqu'au 28 novembre prochain. La révision porte au total sur 22 domaines tels que sur les accidents d'aviation, les marchés publics ou encore les aéroports.

L'Association économique romande pour une infrastructure aéroportuaire performante (AERIA+), fondée en novembre 2021, a pour but de promouvoir et de défendre la présence d'une infrastructure aéroportuaire performante dans l'intérêt de l'économie romande. Les membres d'AERIA+ sont des entreprises, des associations, des organisations et des personnes physiques qui bénéficient de cette infrastructure aéroportuaire. Conformément aux objectifs poursuivis par AERIA+, notre prise de position se concentre sur le chapitre relatif au *maintien des aéroports nationaux dans leur état*.

Situation des aéroports nationaux

Actuellement, la loi sur l'aviation garantit le maintien des installations des aéroports nationaux de Zurich et de Genève en leur état. La révision prévoit, à l'article 36a^{bis} §2 d'étendre explicitement cette garantie au cadre d'exploitation des aéroports. Il s'agit de faire en sorte que les principaux paramètres de l'exploitation d'un aéroport, comme les horaires d'exploitation, ne puissent pas être remis en cause.

Selon l'Office fédéral de l'aviation civile, il n'existe actuellement aucun aéroport comparable à celui de Genève qui ferme à 22h. A titre d'exemple la restriction des horaires d'exploitation, proposée dans une motion déposée au Grand Conseil genevois, constituerait une entrave économique majeure pour Genève Aéroport et elle sera donc vivement combattue par notre association. Il est également important de rappeler que, selon la fiche PSIA, l'aéroport de Genève joue un rôle international et central. Ainsi, toute nouvelle restriction des horaires entraînerait des conséquences néfastes pour Genève en tant que place internationale.

Une mesure positive selon AERIA+

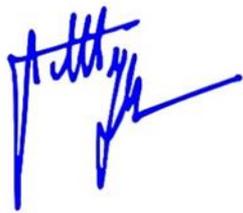
Concentrée sur le maintien d'une infrastructure essentielle pour les entreprises et bénéfique pour l'ensemble de la société, AERIA+ salue l'inscription d'une telle disposition dans la loi sur l'aviation. Claire et logique, cette approche offre un cadre sécurisant aux acteurs de l'aéronautique, permettant à la Suisse de rester connectée au monde et aux professionnels de ce secteur de continuer à investir pour préserver cette capacité essentielle à notre pays.

AERIA+ souhaite également souligner que l'aéroport de Genève a, depuis plusieurs années, mis en place des mesures visant à réduire les nuisances sonores. Par exemple, l'aéroport a limité ses créneaux disponibles entre 22h et 24h. Désormais, les compagnies aériennes ne peuvent plus planifier de décollages après 22h, à l'exception de trois destinations intercontinentales. De plus, le règlement d'exploitation de l'aéroport institue un système de quotas pour limiter le nombre de décollages retardés après 22h. En cas de dépassement du quota, la compagnie concernée est soumise à une taxe financière contraignante.

Au regard de ces éléments, notre association estime que les efforts déployés par Genève Aéroport pour limiter le nombre de mouvements après 22 heures continueront à faire leur preuve à l'avenir. Par conséquent, le cadre opérationnel prévu à l'article 36a^{bis} §2 doit, selon AERIA+, être considéré comme **un minima** qui pourrait le cas échéant faire l'objet d'assouplissements en cas d'évolution technologiques ou opérationnelles permettant de satisfaire les souhaits de tranquillité du voisinage. Il serait dès lors opportun de proposer une rédaction de l'article 36a^{bis} §2 qui reflète le caractère *a minima* des conditions d'exploitation actuelles.

En conclusion, l'association AERIA+ **juge nécessaire de garantir le cadre d'exploitation des aéroports nationaux dans la loi**, afin que ces aéroports et les acteurs qui en dépendent bénéficient d'une meilleure prévisibilité et d'un cadre pour exercer en toute sécurité. Toutefois ce cadre devrait être considéré comme un minima pouvant évoluer en cas d'évolutions positives des mesures visant à réduire les nuisances sonores.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à ces éléments, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Conseiller fédéral, nos salutations distinguées.



Jean-Marc Probst
Président



Bertrand Konaté
Secrétaire général

AGAA
CP 352 - 4 Chemin des Papillons
1215 Genève 15 Aéroport

Par courrier électronique
Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication
Monsieur Albert Rösti
Conseiller fédéral
Palais fédéral
3003 Berne
esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Genève-Cointrin, le 21 novembre 2024,

Prise de position de l'AGAA - Association Genevoise d'Aviation d'Affaires sur la consultation relative à la révision de la loi sur l'aviation (LA)

Monsieur le Conseiller fédéral,

En vous remerciant pour l'opportunité qui nous est offerte de contribuer à la consultation relative à la modification de la loi sur l'aviation, l'AGAA - Association Genevoise d'Aviation d'Affaires – souhaite dans ce document faire part de son avis sur certaines dispositions du projet soumis à consultation.

Créée en 2015, l'AGAA - Association Genevoise d'Aviation d'Affaires – regroupe l'ensemble des compagnies et sociétés actives dans le domaine de l'aviation d'affaires et opérants à Genève et dans le canton. L'AGAA est membre de la Swiss Business Aviation Association (SBAA) et de la faïtière AÉROSSUISSE.

Notre association salue dans l'ensemble le projet de nouvelle loi. Nos commentaires se limiteront aux dispositions de l'art 36a^{bis} nouveau.

L'aviation d'affaires à Genève: une activité partie intégrante de la «Genève internationale» aux retombées économiques significatives et précurseur dans le domaine des technologies aéronautiques.

Illustrant les conclusions du rapport LUPO 2016 qui avait établi l'importance de l'aviation d'affaires pour «*les sociétés internationales fortement présentes en Suisse*», comme «*facteur de développement économique des régions*» ou comme outil de travail souple et utile¹, l'aviation d'affaires constitue une activité essentielle sur la plateforme de Genève. Ainsi à Genève, l'aviation d'affaires permet de desservir 922 destinations sans escale, soit plus 6,5 fois plus de relations directes que les compagnies commerciales.

¹ Rapport 2016 sur la politique aéronautique de la Suisse, 24.02.2016, Conseil Fédéral.

Au total, 42'177 mouvements annuels sont comptabilisés², soit 21% de l'ensemble des mouvements³, positionnant Genève entre le 2^e et le 3^e rangs des aéroports les plus fréquentés d'Europe.

L'aviation d'affaires est de manière indiscutable un élément clé des conditions cadres du succès de toute la région, démontré notamment par l'institut indépendant MIS Trend (2016) qui a ainsi souligné que *«la diminution de l'activité de l'aviation d'affaires impacterait négativement l'activité économique et l'attractivité du canton»*.

L'étude explicite aussi qu'ajouter des contraintes à cette activité aurait des *«impacts économiques directs pour les sociétés d'aviation concernées et des impacts indirects comme la délocalisation de certains événements internationaux, la non-localisation, voire la délocalisation de certaines entreprises»*⁴.

Au niveau suisse, la contribution au PIB de l'aviation d'affaire s'élève à 6,2 milliards de francs et représente 18'950 emplois directs et indirects⁵.

L'aviation d'affaires comme précurseur des nouvelles technologies aéronautiques

Dans son rapport du 21.02.24⁶, le Conseil fédéral a défini la feuille de route⁷ pour atteindre les objectifs d'une aviation commerciale, alignée avec la vision Net Zéro 2050 de IATA⁸, vision retenue par l'AGAA comme stratégie pertinente et crédible pour le futur proche.

Depuis les années 1970, l'aviation d'affaires est pionnière dans le déploiement des innovations technologiques efficaces⁹ qui sont ensuite reprises par l'aviation commerciale, avec certains exemples connus – winglets, matériaux composites, heads-up display, etc – devenus depuis des standards de l'industrie.

Dans ce sens, l'aviation d'affaires est déjà l'un des premiers utilisateurs de SAF (Sustainable Aviation Fuels). De nombreux avions intègrent désormais la technique AeroShark qui, imitant la peau du requin, réduit la friction de l'air. Ces évolutions offrent ainsi des performances optimisées et ont un impact positif en matière de sécurité aérienne et aéronautique mais également en matière environnementale (réduction des émissions de gaz à effet de serre, réduction du bruit...).

² OPS STAT, Genève Aéroport, 2023-2024. (sources internes)

³ EBAA Yearbook 2023, Airport Profile: GVA.

⁴ «Étude qualitative sur le thème de l'impact économique indirect de l'aviation d'affaires à Genève». MIS Trend, Mai 2017.

⁵ EBAA Yearbook 2023, Country Profile: Switzerland.

⁶ «Trafic aérien neutre en termes de CO2 d'ici 2050». Rapport du Conseil fédéral du 21.02.2024

⁷ «Le Conseil fédéral adopte un rapport sur le trafic aérien neutre en termes de CO2». DETEC, le 21.02.2024.

⁸ «Our Commitment to Fly Net Zero by 2050». IATA, 04.10.2021.

⁹ «Business aviation: A test bed for sustainability innovations». Eurocontrol, Octobre 2021.

A l'avenir, il apparaît certain que les futures motorisations (électrique, hydrogène) viseront d'abord une clientèle d'affaires avant d'être adoptées par des gros porteurs.

Ces efforts industriels au niveau du secteur sont renforcés par une excellente collaboration opérationnelle avec les services de contrôle aérien visant, à titre d'exemple, à définir des routes d'approche plus respectueuses du voisinage des aéroports en général, et de l'aéroport de Genève en particulier.

Synthèse du contexte

L'aviation d'affaires représente une activité économique totalement intégrée à l'écosystème de la «Genève Internationale» dont elle participe activement au développement et au rayonnement. L'impact positif de l'aviation d'affaires sur les évolutions technologiques aéronautiques est indiscutable, contribuant ainsi à un environnement plus sain autour de la plateforme de Genève.

Dans un contexte technologique et opérationnel extrêmement évolutif, toute disposition normative nouvelle devra tenir compte non seulement de la situation actuelle mais aussi des évolutions futures à court et moyen termes afin d'éviter de créer des obstacles au développement de l'aviation d'affaires.

Commentaires des dispositions de l'article 36a^{bis} du projet soumis à consultation

Aux termes de l'art. 36a^{bis} §2 du projet, *«le maintien des aéroports nationaux de Genève et Zurich en leur état et en leur cadre opérationnel actuels, est, vu la fonction que leur attribue le PSIA, garanti. [...]»*

Nonobstant les restrictions opérationnelles édictées au cours de ces dernières années¹⁰, l'AGAA salue la volonté du Conseil fédéral de «sanctuariser» les conditions d'exploitations actuelles. L'AGAA se félicite *«que les principaux paramètres de l'exploitation de l'aéroport, comme les heures d'exploitation, ne puissent pas être remis en cause, même dans le cadre de procédures d'assainissement relevant du droit de l'environnement»*. Ainsi, en ce qui concerne l'aéroport de Genève, les conditions actuelles ne peuvent plus être à nouveau restreintes.

Cependant, l'AGAA souhaite attirer l'attention sur un effet potentiellement contre-productif à l'avenir de ces nouvelles dispositions.

En effet, ainsi que cela été rappelé dans la partie introductive de la présente contribution, les évolutions technologiques et opérationnelles ont un impact positif sur l'environnement et

¹⁰ A Genève, depuis le 1er janvier 2024, les conditions d'exploitation de l'aéroport ont été durcies pour l'aviation d'affaires privée sur le créneau 22:00-24:00.

permettront sans aucun doute dans un proche avenir à l'aviation d'affaires de conduire ses opérations dans un respect accru du voisinage.

Il est par ailleurs rappelé que des efforts (salués) sont déployés pour la définition de nouvelles procédures d'approche ou de départ également respectueuses de l'environnement¹¹.

Une «sanctuarisation» stricte des conditions actuelles d'exploitation pourrait conduire l'aviation d'affaires à ne pas pouvoir bénéficier de façon optimale des évolutions technologiques et opérationnelles permettant un développement harmonieux de leurs opérations.

Pour cette raison l'AGAA suggère de considérer les conditions actuelles d'exploitation comme un socle de référence minimal auquel il ne pourra pas être porté atteinte dans le sens d'une plus grande restriction, mais qui pourrait faire l'objet d'assouplissement en raison d'évolutions technologiques et/ou opérationnelles ayant un impact positif sur l'environnement et sous condition stricte de l'absence d'effet environnemental négatif sur le voisinage de l'aéroport.

A titre d'illustration, si à l'avenir des évolutions de motorisation diminue l'impact sonore du survol d'une zone habitée, il serait possible d'augmenter les mouvements sur le créneau 22:00 – 24:00.

Les critères d'appréciation de l'impact positif sur l'environnement pourraient être définis par voie d'ordonnance.

L'AGAA se permet donc de suggérer la rédaction suivante de l'art 36abis § 2:

*«Le maintien des aéroports nationaux de Genève et Zurich en leur état et en leur cadre opérationnel actuels, est, vu la fonction que leur attribue le PSIA, garanti **en tant que cadre minimal auquel il ne peut être apporté de restrictions nouvelles**. Les organes chargés d'édicter le droit et les organes chargés de son application prennent dûment en considération cette garantie des droits acquis, en particulier dans le cadre des prescriptions sur la protection des marais et des sites marécageux et de leur exécution.*

Les organes chargés d'édicter le droit et les organes chargés de son application prennent dûment en considération l'impact positif sur l'environnement en matière notamment de nuisances sonores des éventuelles évolutions technologiques opérationnelles pouvant justifier un assouplissement du cadre opérationnel actuel. Les critères d'appréciation de l'impact positif sur l'environnement sont définis par voie d'ordonnance.»

¹¹ A titre d'exemple, nous notons l'expérience en cours à Bruxelles visant à augmenter l'angle d'approche pour raccourcir les temps de survol des zones habitées. Cette expérience aura sans doute des répercussions sur les autres aéroports, dont Genève.

Conclusion

Tout en saluant dans l'ensemble le projet de nouvelle Loi sur l'Aviation, l'AGAA suggère une nouvelle rédaction de l'art 36a^{bis} nouveau visant à considérer les conditions actuelles d'exploitation des aéroports de Genève et Zurich comme un socle de référence minimal auquel il ne pourra pas être porté atteinte dans le sens d'une plus grande restriction, mais qui pourrait faire l'objet d'assouplissement en raison d'évolutions technologiques et/ou opérationnelles ayant un impact positif sur l'environnement et sous condition stricte de l'absence d'effet environnemental négatif sur le voisinage de l'aéroport.

En vous remerciant pour l'attention que vous porterez à la présente contribution, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Conseiller fédéral, l'expression de nos respectueuses salutations.



Walter Chetcuti, Président,
AGAA - Association Genevoise d'Aviation d'Affaires

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundesamt für Zivilluftfahrt
Frau Esther Jutzeler
Papiermühlestrasse 172
3063 Ittigen

Per Mail an: esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Männedorf, 25. November 2024/asü

Stellungnahme Vernehmlassung Änderung des Luftfahrtgesetzes

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Frau Jutzeler
Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne reichen wir im Rahmen der Vernehmlassung zur Revision des Luftfahrtgesetzes eine Stellungnahme ein. Wir danken für diese Möglichkeit und freuen uns, wenn unsere Erwägungen Gehör finden.

Vorgängig kurz einige Worte zu Aviationsuisse

Aviationsuisse vertritt die Interessen der Nutzer des Luftverkehrs, dazu gehören unter anderem die Wirtschaft, der Tourismus, Unternehmen der Logistik und die Wissenschaft, die auch alle unter den Mitgliedern vertreten sind. Diese sind daran interessiert respektive darauf angewiesen, das Angebot der Airlines zu guten Bedingungen benutzen zu können. Genauso ist für uns essenziell, dass die Infrastrukturen, die den Luftverkehr möglich machen, mithin die Flughäfen, ihre Leistungen konkurrenzfähig erbringen können und die Anlagen auf dem neuesten Stand der Technik halten. Das Luftfahrtsystem in der Schweiz und die Rahmenbedingungen müssen so entwickelt werden, dass die strategisch und volkswirtschaftlich wichtige Anbindung der Schweiz an die Welt jederzeit nachfragegerecht sichergestellt werden kann.

Grundsätzliche Erwägungen

- Die Luftfahrt ist für die Schweiz strategisch und volkswirtschaftlich zentral und wichtig. Die Landesflughäfen sind denn auch Infrastrukturen von nationaler Bedeutung. Auch im Bericht 2016 über die Luftfahrtpolitik (Lupo) des Bundesrats und im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) ist richtigerweise festgehalten, dass die gute Erreichbarkeit der Schweiz mit den vielen Direktverbindungen auch in

Zukunft gewährleistet werden muss. Die Luftfahrt wickelt zudem wertmässig rund die Hälfte des Schweizer Exports ab.

- Bei jeder Änderung von Vorgaben für die Luftfahrt ist das Bewusstsein gefragt, dass das Herz der Schweizer Volkswirtschaft betroffen ist. Die gute Erreichbarkeit ist die Grundlage jeglicher Prosperität des Standorts Schweiz. Die Bedeutung der katalytischen Effekte, die auf die gute Erreichbarkeit zurückzuführen sind, können nicht dick genug unterstrichen werden. Im Lupo 2016 wird die volkswirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt wie folgt beziffert: «Bezieht man die katalytischen Effekte mit ein (analog zum LUPO 2004), so kommt man auf einen Gesamteffekt von über 30 Mrd. CHF, was übertragen auf den Arbeitmarkteffekt über 190 000 Vollzeitäquivalenten entspricht.»
- Die internationale Anbindung ist nicht nur für die drei Standorte der Landesflughäfen Zürich, Genf und Basel-Mulhouse essenziell, sondern für das ganze Land – für Tourismus, Wirtschaft, Wissenschaft, internationale Organisationen und für die Gesellschaft.
- Die Nachfrage nach Luftfahrt ist ungebrochen. Seit 1990 hat sich die Zahl der Passagiere in der Schweiz verdreifacht. International rechnet der Luftfahrt-Verband Iata (International Air Transport Association) in den kommenden zwei Jahrzehnten mit einer Verdopplung der Passagierzahlen. Treiber dieses starken Wachstums sind unter anderem der Asien-Pazifik-Raum, der Nahe und Mittlere Osten sowie Südamerika. In der Schweiz wird das Wachstum deutlich tiefer ausfallen – die Nachfrage wird aber analog zum Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum voraussichtlich ebenfalls steigen. Dieser internationale Kontext unterstreicht, wie wichtig es ist, dass die Schweizer Luftfahrt wettbewerbsfähig ist und bleibt. Würden Kompetitivität und Konnektivität eingeschränkt, würden Verkehrsverbindungen wegfallen – mit fatalen Folgen. Denn die Prosperität ist da, wo die Verkehrsströme sind. Umso wichtiger ist es, den Zugang zu diesen Märkten durch Direktverbindungen aus der Schweiz und idealerweise aus eigener Kraft, also durch schweizerische Fluggesellschaften, sicherzustellen.
- Die Rahmenbedingungen für die Schweizer Luftfahrt haben sich in den letzten Jahren verschlechtert. Namentlich die Betriebszeiten sind wiederholt verkürzt worden und stehen weiter unter Druck. Am Flughafen Zürich, dem einzigen internationalen Drehkreuz des Landes, sind die Betriebszeiten in den letzten 25 Jahren bereits um zwei Stunden verkürzt worden, unter anderem durch Gerichtsentscheide. Das Korsett ist bis ans Limit zugeschnürt: Weitere Verschärfungen erträgt es nicht, um in Zürich den Drehkreuzbetrieb und in Genf und Basel die heutige Verbindungsqualität auch in Zukunft sicherzustellen.
- In besonderem Mass gelten die obigen Erwägungen in Bezug auf den Flughafen Zürich und den dortig operierenden Homecarrier, die Swiss International Air Lines. Der Flughafen Zürich ist das einzige interkontinentale Luftverkehrsdrehkreuz der Schweiz. Der Bund sollte alles daransetzen, den Flughafen Zürich zu stärken und den Hubbetrieb langfristig zu sichern. Dazu gehören konkurrenzfähige Rahmenbedingungen, insbesondere im Wettbewerb mit den europäischen Drehkreuzflughäfen.

- Auch für den Flughafen Genf ist eine Regelung der Betriebszeiten auf nationaler Ebene wichtig. Eine Einschränkung der Betriebszeiten, wie sie in einer im Genfer Grossen Rat eingereichten Motion vorgeschlagen wird, würde grosse wirtschaftliche Einschnitte für den Flughafen Genf darstellen. Es ist auch wichtig daran zu erinnern, dass der Flughafen Genf gemäss dem SIL-Objektblatt eine internationale und zentrale Rolle spielen soll. Daher würde jede weitere Einschränkung der Flugzeiten negative Folgen für Genf als internationalen Standort und Hauptsitz zahlreicher internationaler Organisationen mit sich bringen.
- Der Bund hat in der Luftfahrt die Führungsrolle und muss diese Verantwortung angesichts der volkswirtschaftlichen Bedeutung auch wahrnehmen. Folgende im Lupo 2016 festgehaltene Zielsetzung steht an oberster Stelle der Prioritätenliste: «Ziel der schweizerischen Luftfahrtpolitik ist es, Rahmenbedingungen zu schaffen, die es erlauben, die internationale Anbindung der Schweiz auf dem Luftweg sicherzustellen und die Bedürfnisse nach Flugreisen aus der oder in die Schweiz zu befriedigen.» Die Massnahmen in der Revision des Luftfahrtgesetzes sind aus unserer Perspektive folglich darauf zu prüfen, ob sie dieser vom Bundesrat formulierten Zielerreichung dienen.

Konkrete Würdigung der Vorlage

- **Klare Rahmenbedingungen:** Die Stossrichtung der vorgeschlagenen Revision des Luftfahrtgesetzes begrüssen wir. Indem der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) gestärkt und ein klarer Rahmen für die Betriebszeiten der Landesflughäfen gesetzt wird, steckt der Bund transparent das Gestaltungsfeld ab. In den Kantonen und namentlich in den Standortkantonen der Landesflughäfen wird somit klarer, welche nationalen Eckwerte gesetzt sind und wo Spielraum besteht für kantonale Einflussmöglichkeiten. Damit nimmt der Bund seine luftfahrtpolitische Verantwortung wahr und allfällige unselige Auseinandersetzungen zwischen Kantonen und Bund werden verhindert.
- **Stärkung SIL:** Der SIL ist das zentrale Argument, um die Führungskompetenz des Bundes im Bereich des Luftverkehrs umzusetzen. Der SIL ist für alle Akteure sozusagen die Menükarte im Restaurant: Was drin ist, ist grundsätzlich erhältlich respektive bestellbar, was nicht drin ist, gibt es nicht. Die Vorgaben aus dem SIL sind für alle Behörden, ob rechtssetzend oder nicht rechtsetzend, verbindlich. Die gesetzliche Verankerung der Sachplanung im Artikel 36 Absatz 2 begrüssen wir. Indessen muss auch die Flugsicherung und allenfalls die Gerichte auf den SIL referenzieren.

Antrag

Artikel 36 Absatz 2 sei demgemäss zu ergänzen, dass der Sachplan auch für weitere Träger von Bundesaufgaben, namentlich für die Flugsicherung und für die Gerichte, verbindlich ist.

- **Bestandesschutz Landesflughäfen:** Der Bestandesschutz ist systematischer und umfassender zu definieren als vorgeschlagen. In Artikel 36a^{bis} muss explizit der heutige betriebliche Umfang der Landesflughäfen Zürich und Genf geschützt werden. Diese Präzisierung ist mit Blick auf Gerichtsverfahren, Debatten in

betroffenen Kantonen, die operationellen Rahmenbedingungen an den Landesflughäfen und den Drehkreuzbetrieb in Zürich von elementarer Bedeutung. Dies umso mehr, als die Betriebszeiten der Landesflughäfen im europäischen Vergleich bereits heute sehr kurz sind. Die heutigen Rahmenbedingungen müssen darum vom Bund gesichert werden, damit die Luftfahrt ihren Auftrag, die Schweiz mit der Welt zu verbinden, langfristig erfüllen kann.

Antrag

Die Bestimmung betreffend des Bestandesschutzes sei wie folgt zu ergänzen. Um die Sicherung der betrieblichen Bestandegarantie noch deutlicher zum Ausdruck zu bringen und um die bestehende Bestandegarantie für die Gesamtanlagen abzusichern, regen wir eine Aufteilung dieser Themen in zwei Absätze an.

- ➔ Artikel 36a^{bis} Absatz 2 (unverändert): 2 Die Landesflughäfen Genf und Zürich sind aufgrund der ihnen im SIL zugeschriebenen Funktion als Gesamtanlagen in ihrem Bestand ~~und betrieblichen Umfang~~ geschützt. Rechtsetzende wie rechtsanwendende Organe schenken dieser Besitzstandsgarantie insbesondere auch im Zusammenhang mit Vorschriften des Moorschutzes und Moorlandschaftsschutzes sowie deren Vollzug die notwendige Beachtung.
- ➔ Artikel 36a^{bis} Absatz 3 (neu): An den Landesflughäfen Genf und Zürich sind Betrieb und Öffnungszeiten mindestens im bisherigen Umfang zu gewährleisten, damit diese Infrastrukturen ihrer Rolle gemäss Absatz 1 auch zukünftig gerecht werden können und die Wettbewerbsfähigkeit der von dort aus operierenden Fluggesellschaften sichergestellt werden kann.
- **Schaffung der Rechtsgrundlagen für die Verwendung von biometrischen Daten:** Der Einsatz biometrischer Daten kann den gesamten Passagierprozess erheblich beschleunigen und effizienter gestalten. Von der Ticketbuchung über das Einchecken und Boarding bis hin zur Einreise in ein Drittland kann der Prozess nahtlos und digital ablaufen, wodurch Wartezeiten reduziert und die Passagiererfahrung verbessert werden. Biometrische Daten bieten eine höhere Sicherheit als herkömmliche Identifikationsmethoden. Sie sind einzigartig für jede Person und schwer zu fälschen, wodurch das Risiko unbefugten Zugangs zu sicherheitsrelevanten Bereichen erheblich reduziert wird. Dies trägt wesentlich zur allgemeinen Sicherheit des Flughafenbetriebs bei. Internationale Flughäfen setzen bereits fortschrittliche biometrische Technologien ein. Um mit diesen Flughäfen konkurrenzfähig zu bleiben und die Attraktivität des Flughafens Zürich sowie der anderen Landesflughäfen zu erhöhen, ist die Einführung solcher Technologien notwendig. Eine klare gesetzliche Grundlage ermöglicht es, diese Technologien zeitgemäss und rechtskonform einzusetzen.
- **Einführung der Redlichkeitskultur (Just Culture):** Die geplante Änderung des Luftfahrtgesetzes sieht wesentliche Bestimmungen auf Gesetzesebene vor, die dazu beitragen, eine Kultur der Integrität über die einzelnen Unternehmen hinaus zu fördern. Diese Richtung unterstützen wir ausdrücklich. Eine solche Kultur der Redlichkeit schafft ein Vertrauensklima, in dem Mitarbeitende sicherheitsrelevantes Fehlverhalten melden können, ohne automatisch negative Konsequenzen wie

strafrechtliche Verfahren oder arbeitsrechtliche Massnahmen befürchten zu müssen.

Die Just Culture gewichtet das Interesse einer Organisation, aus sicherheitsrelevanten Fehlern zu lernen und dadurch die Sicherheit zu verbessern, stärker als das Bestreben, die fehlbare Person zu sanktionieren. Davon ausgenommen sind vorsätzliche Handlungen oder absichtliche Vorfälle. Die Just Culture ist in der internationalen Luftfahrt mittlerweile ein anerkanntes und etabliertes Verfahren zur Erhöhung der Sicherheit. Es ist daher erfreulich, dass auch die Schweiz diesen Weg einschlägt.

- **Ausnahmen vom Öffentlichkeitsprinzip:** Der Entwurf sieht eine Liste von Dokumenten vor, die nicht unter das Öffentlichkeitsgesetz fallen sollen. Sowohl das BAZL als auch die SUST erhalten im Rahmen ihrer Aufsichts- bzw. Untersuchungstätigkeit Zugang zu Unterlagen mit wichtigen Informationen zur Luft- und Flugsicherheit. Diese Informationen sind vertraulich und sollten nicht dem Risiko ausgesetzt sein, durch das Öffentlichkeitsgesetz veröffentlicht zu werden. Das Interesse an einem hohen Sicherheitsniveau ist von zentraler Bedeutung.

Wenn die Inhalte vollständig oder teilweise öffentlich würden, könnte dies potenziell negative Auswirkungen auf die Luft- und Flugsicherheit haben. Wir unterstützen daher die vorgeschlagenen gesetzlichen Ausnahmen vom Öffentlichkeitsprinzip ausdrücklich. Diese Ausnahmen sind angemessen und ermöglichen es den betroffenen Akteuren, weiterhin ohne Risiko einer Veröffentlichung vertrauliche Informationen mit den Aufsichts- und Untersuchungsbehörden zu teilen.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und für die Kenntnisnahme unserer Argumente.

Freundliche Grüsse,

Aviationsuisse

Dr. Regine Sauter
Präsidentin, Nationalrätin FDP

Andreas Schürer
Geschäftsführer

Bundesgericht
Tribunal fédéral
Tribunale federale
Tribunal federal



Der Generalsekretär
Av. du Tribunal fédéral 29
CH - 1000 Lausanne 14
Tel. +41 (0)21 318 91 11
www.bger.ch
Geschäftsnummer 003.1
DOCID 11428708

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Herr Bundesrat Albert Rösti

per E-Mail:
esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Lausanne, 7. November 2024 / piy

Änderung des Luftfahrtgesetzes

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 28. August 2024 haben Sie das Bundesgericht eingeladen, in oben erwähntem Vernehmlassungsverfahren Stellung zu nehmen; dafür danken wir Ihnen bestens.

Wir teilen Ihnen mit, dass das Bundesgericht auf eine Stellungnahme verzichtet.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Der Generalsekretär

Nicolas Lüscher

Monsieur le Conseiller fédéral
Albert Rösti
Chef du DETEC
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Par courrier électronique :
esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Paudex, le 28 novembre 2024

Consultation : modification de la loi sur l'aviation

Monsieur le Conseiller fédéral,

Notre organisation a examiné avec intérêt l'objet cité en titre, mis en consultation par vos soins. Par la présente, nous souhaitons vous faire part de notre position.

Remarques générales

Nous remercions le Conseil fédéral d'avoir pris l'initiative de modifier la loi sur l'aviation à la lumière des nombreux textes déposés récemment aux Chambres, en particulier les motions Candinas (18.3700), Ettlin (21.3095) et celle de la CTT-N (21.3458). Ces textes proposent quelques modernisations législatives bienvenues, tout en préservant l'essence de la loi susmentionnée. Nous ne commenterons pas leurs dispositions, dont plusieurs sont traitées dans la modification législative susmentionnée, en particulier celles sur la délégation de la surveillance aux aéroports, ou celles sur l'élévation de la limite d'âge des pilotes d'hélicoptères. En effet, elles nous semblent frappées au coin du bon sens.

Nos aéroports sont des infrastructures critiques

L'actuelle loi sur l'aviation veille au maintien des installations des aéroports de Genève et de Zurich. La révision dont il s'agit ici prévoit d'étendre cette garantie à leur « cadres opérationnels actuels ». Cette précision est bienvenue, en ce sens qu'elle améliore la prévisibilité légale. Cette avancée permet aux aéroports susmentionnés de maintenir des cadres d'exploitation compétitifs, alors que le marché des aéroports internationaux connaît une concurrence féroce.

Toutefois, ce cadre ne doit pas être une porte ouverte à des nuisances excessives, en particulier pour les riverains. A cet égard, nous notons néanmoins que les aéroports susmentionnés ont consenti à de nombreux efforts sur la question sensible des nuisances sonores. C'est particulièrement le cas de Genève Aéroport qui vient d'instituer un système de quota s'appliquant aux compagnies aériennes (dont la hauteur dépend du niveau de bruit des appareils). Ce système devrait diminuer le nombre de mouvements entre 22h et minuit, en particulier pour les appareils bruyants. Dès 2025, en cas de dépassement des quotas, ces compagnies seront tenues de payer une taxe dont le montant pourra atteindre 40'000 CHF

par vol, un niveau prohibitif qui garantit une certaine tranquillité aux riverains genevois, vaudois et français.

Nous notons encore que ce nouveau règlement est rendu possible par l'évolution technologique et par la récente mise en service d'une nouvelle gamme d'aéronefs moins bruyants. A l'avenir, nous pouvons nous attendre à de nouvelles avancées pour réduire davantage le niveau sonore généré par les décollages et atterrissages. Par conséquent, il paraît souhaitable de considérer le cadre d'exploitation des aéroports comme susceptible d'évoluer au gré des avancées technologiques. En ce sens, la garantie du maintien du cadre d'exploitation actuel des aéroports nationaux devrait être considérée comme un minimum et le deuxième paragraphe de l'article 36a^{bis} pourrait être plus explicite de ce point de vue.

Dans un autre registre, nous tenons à souligner que notre organisation est traditionnellement très attachée aux règles régissant l'attribution des marchés publics, y compris lors du renouvellement de concessions attribuées par des organismes fédéraux (nous faisons ici référence aux dispositions instituées par la LMP révisée en 2019). Toutefois, nous reconnaissons que l'application de telles règles serait inadaptée dans le cas des aéroports internationaux suisses, en raison notamment des grands coûts fixes et des questions de sécurité (dont celle liée à l'approvisionnement du pays) engendrés par l'exploitation des plateformes aéroportuaires. A cet égard, nous considérons les aéroports de Genève et de Zürich comme des infrastructures « systémiques » devant rester en mains publiques. Par conséquent, notre organisation soutient les dispositions se trouvant dans l'article 36a al. 5 qui prévoient l'exclusion des règles sur les marchés publics.

Conclusions

Nous soutenons les modifications législatives proposées ci-dessus. Nous profitons de cet exercice pour renouveler notre confiance dans l'action du Conseil fédéral pour maintenir de bonnes conditions cadres pour le secteur aéronautique suisse.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à ce qui précède, nous vous prions d'agrèer, Monsieur le Conseiller fédéral, l'assurance de notre haute considération.

Centre Patronal



Cenni Najy

Prise de position de la CARPE dans le cadre de la consultation relative à la révision de la loi sur l'aviation (LA) décidée par le Conseil fédéral le 28 août 2024 (délai de consultation : 30 novembre 2024)

1. Synthèse

Le Conseil fédéral veut inciter le Parlement fédéral à adopter une nouvelle révision partielle de la LA. Il affirme que des interventions politiques rendent cette révision nécessaire (cf. [communiqué du 28 août 2024](#)). Or, lesdites interventions ne concernent que des sujets liés à la culture de la sécurité au sens le plus large. Il n'y a rien à opposer aux améliorations concernant la sécurité de la navigation aérienne et les questions qui y sont liées. La révision partielle prévue contient cependant aussi des dispositions qui servent à renforcer l'influence de la Confédération et à réduire les prérogatives des cantons, des communes et des parties concernées. Elle vise surtout à restreindre fortement, une fois de plus, le champ d'application des dispositions de la protection de l'environnement.

La CARPE rejette fermement ce démantèlement de la protection juridique et l'extension massive des droits des autorités fédérales au détriment du droit de regard des parties concernées, ainsi que l'abrogation factuelle de dispositions du droit de l'environnement au détriment de la population vivant autour des aéroports nationaux.

2. Non à l'abolition factuelle des normes de protection environnementales autour des aéroports nationaux

Dans la dernière révision partielle de la LA du 16 juin 2017 déjà, l'intangibilité juridique des aéroports nationaux avait été partiellement consolidée par le fait qu'avec la **garantie du maintien de ceux-ci dans leur état**, d'autres missions de la Confédération, telles que la protection de l'environnement et, avec elle, celle de la population vivant autour des aéroports, pouvaient être contournées. À présent, le Conseil fédéral prévoit une extension massive de cette garantie au **cadre d'exploitation** des aéroports. Selon ses termes, « il s'agit de faire en sorte que les principaux paramètres de l'exploitation d'un aéroport, comme les horaires d'exploitation, ne puissent pas être remis en cause, même dans le cadre de procédures d'assainissement relevant du droit de l'environnement ». En adoptant ce projet de révision, le Parlement inscrirait dans la loi une pesée des intérêts qui permet au Conseil fédéral, au DETEC et à l'OFAC de répondre à tous les souhaits des exploitants des aéroports et des compagnies aériennes par le biais du PSIA (plan sectoriel Infrastructure aéronautique) et le règlement d'exploitation, sans devoir tenir compte de la population concernée. Ce changement prévu en faveur de l'industrie aéronautique revient à une abrogation factuelle des dispositions du droit de l'environnement visant à protéger la population notamment des nuisances sonores nocives autour des deux aéroports nationaux.

Du point de vue de sa dimension, le projet de révision actuel est inédit. Selon la CARPE, il viole le mandat constitutionnel de la Confédération, selon lequel il convient de protéger la population des nuisances sonores excessives et nocives. Le projet du Conseil fédéral est une tentative relativement peu transparente de torpiller les efforts qui ont pour but d'améliorer la situation

en matière de nuisances sonores nocturnes. Par conséquent, du point de vue de la CARPE, il convient de rejeter sans appel cette révision de la loi, qui constitue une attaque injustifiable et tout simplement irresponsable contre la santé et le bien-être des riveraines et riverains des aéroports nationaux.

Par ailleurs, l'aéroport international de Genève provoque des impacts sur l'environnement et la santé, également sur le territoire français. La CARPE étant composée d'associations présentes aussi bien en Suisse qu'en France, nous rappelons le devoir de la Confédération d'appliquer la convention d'Espoo, à laquelle la Suisse a adhéré.

3. Non aux modifications des installations annexes relevant du droit cantonal

La révision prévoit que les autorités cantonales, lorsqu'elles prennent des décisions relatives aux installations annexes, doivent explicitement demander l'accord de l'OFAC. La justification avancée est que les autorités cantonales ne possèdent bien souvent « pas les connaissances techniques approfondies ou les connaissances du contexte et des exigences locales ». La CARPE rejette résolument cette affirmation et la perte d'autorité qui en résulte pour les autorités cantonales, qui se verraient ainsi limitées dans leurs prérogatives. Visiblement, il s'agit de renforcer les compétences des autorités fédérales au détriment des autorités cantonales et, finalement, des personnes concernées, sans qu'aucune justification plausible ne soit donnée.

4. Non aux modifications des zones réservées et des zones de sécurité

Le projet de loi fédéral prévoit d'étendre massivement, du point de vue du contenu et de la durée, le champ d'application des zones réservées (périmètre d'aérodrome, territoire exposé au bruit, aire de limitation d'obstacles), tout en démantelant les droits de participation et la protection juridique. Il en va de même pour les zones de sécurité : là aussi, les droits des parties concernées seront réduits et la protection juridique, affaiblie.

La CARPE rejette l'extension prévue du champ d'application des zones réservées et des zones de sécurité, ainsi que le démantèlement du droit de regard et de la protection juridique. En fin de compte, le Conseil fédéral a visiblement pour objectif, là aussi, de renforcer le pouvoir de la Confédération et de l'industrie aéronautique vis-à-vis des parties concernées, sans aucun motif pour ce faire.

5. Non à une détérioration du principe de transparence

Le Conseil fédéral prévoit que le principe de transparence soit restreint pour favoriser la sécurité aérienne au sens le plus large ou pour répondre aux directives de l'UE. Dans la mesure où ces restrictions du principe de transparence servent ces intérêts légitimes, elles ne sont pas critiquables du point de vue de la population concernée. Mais si, à l'avenir, ces restrictions sont utilisées pour limiter le droit de regard des riveraines et riverains impactés sur les données relatives à la navigation aérienne ou leur accès à d'autres informations similaires, il convient de les rejeter. Ce type d'abus doit être pris en compte au moyen d'une réserve explicite, selon laquelle l'étendue actuelle du droit de regard reste garanti dans tous les autres domaines.

6. Non à une incompatibilité avec la loi genevoise

La CARPE tient à souligner que cette nouvelle révision partielle de la LA va également à l'encontre de la loi genevoise sur la santé (K 1 03) qui, dans son article 4, al. 1 mentionne que « l'État et les communes tiennent compte de la santé dans la définition et la réalisation de leurs tâches et soutiennent l'aménagement de conditions de vie favorables à la santé.» À nouveau, il s'agit de renforcer les compétences des autorités fédérales au détriment des autorités cantonales sans qu'aucune justification plausible ne soit donnée. Cela constitue une attaque contre la santé et le bien-être des riveraines et riverains de l'aéroport de Genève. De plus, cette révision contrevient à la Constitution genevoise qui mentionne à l'article 191A, al.2 que « l'État tient compte du caractère urbain de l'aéroport et recherche un équilibre entre son importance pour la vie économique, sociale et culturelle et la limitation des nuisances pour la population et l'environnement. » Ceci est suivi de l'al.3 qui spécifie que « L'État prend en particulier toutes les mesures adéquates pour limiter les nuisances dues au trafic aérien, notamment le bruit, les pollutions atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre et pour mettre en œuvre les principes d'accomplissement des tâches publiques, définies dans la présente constitution, de protection de l'environnement, d'aménagement du territoire et de promotion de la santé. »

Lisa Mazzone et Jean-François Bouvier, Présidente et Vice-Président de la CARPE



Damir Bratoljic

Dr. Zeljka Bratoljic-Melkay

Neustrasse 66
5430 Wettingen

Frau

Esther Jutzeler

Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)
3000 Bern

24.11.2024

Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung zum revidierten Luftfahrtgesetz (LFG) gemäss Bundesratsbeschluss vom 28. August 2024

Sehr geehrte Damen und Herren

Nein zur faktischen Abschaffung der umweltrechtlichen Schutznormen bei Landesflughäfen

Der Bundesrat will einen sogenannten betrieblichen Bestandesschutz einführen. Damit soll sichergestellt werden, dass die Eckwerte des Flughafenbetriebes grundsätzlich nicht eingeschränkt werden können. Das Parlament könne mit der Verabschiedung der Vorlage festlegen, dass auf Gesetzesstufe eine Interessenabwägung verankert wird, die es dem Bundesrat, respektive dem UVEK und dem BAZL erlaubt, über den SIL und das Betriebsreglement sämtliche Wünsche der Flugplatzbetreiber sowie Flugverkehrsunternehmen zu erfüllen, ohne weiter auf die betroffene Bevölkerung Rücksicht zu nehmen. Diese geplante Änderung zugunsten der Luftfahrtindustrie bedeutet, dass die umweltrechtlichen Bestimmungen zum Schutz der Bevölkerung vor schädlichen Immissionen für die beiden Landesflughäfen ausser Kraft gesetzt werden.

Die Revisionsvorlage verletzt nach unserer Auffassung den verfassungsrechtlichen Auftrag des Bundes, wonach sowohl die Umwelt als auch die Menschen vor schädlichen übermässigen Immissionen zu schützen sind. Dies beinhaltet auch, dass die nächtlichen Lärmbelastungen zunehmen können. Diese Gesetzesrevision ist aus unserer Sicht entschieden abzulehnen. Sie stellt einen durch nichts gerechtfertigten und unverantwortlichen Angriff auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Anwohner der Landesflughäfen dar.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen bestens.

Freundliche Grüsse

Damir und Zeljka Bratoljic-Melkay

Par courrier électronique

**Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication**

Monsieur Albert Rösti

Conseiller fédéral

Palais fédéral

3003 Berne

esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Meyrin, le 29 novembre 2024

Prise de position de notre entreprise sur la consultation relative à la révision de la loi sur l'aviation (LA)

Monsieur le Conseiller fédéral,

En vous remerciant pour l'opportunité qui nous est offerte de contribuer à la consultation relative à la modification de la loi sur l'aviation, notre entreprise Dassault Aviation Business Services SA souhaite dans ce document faire part de son avis sur certaines dispositions du projet soumis à consultation.

Notre société qui a pris le nom de Dassault Aviation Business Services en 2022, a une histoire illustre au sein de l'un des principaux acteurs de l'industrie de l'aviation d'affaires. Elle a débuté en tant que branche de services de TAG Aviation, dont les origines remontent à la création d'Aeroleasing à Genève en 1966. Elle propose aujourd'hui des services d'entretien, de réparation et de révision d'avions non seulement sur les avions de la gamme Falcon, mais également sur les avions du constructeur Pilatus. Elle offre également des services de FBO et d'assistance au sol sur l'aéroport de Genève. Elle emploie à ce jour 330 personnes en Suisse et est membre d'associations professionnelles et patronales suisses.

Notre entreprise salue dans l'ensemble le projet de nouvelle loi. Nos commentaires se limiteront aux dispositions de l'art 36a^{bis} nouveau.

L'aviation d'affaires à Genève: une activité partie intégrante de la «Genève internationale» aux retombées économiques significatives et précurseur dans le domaine des technologies aéronautiques.

Illustrant les conclusions du rapport LUPO 2016 qui avait établi l'importance de l'aviation d'affaires pour «*les sociétés internationales fortement présentes en Suisse*», comme «*facteur de développement économique des régions*» ou comme outil de travail souple et utile¹, l'aviation d'affaires constitue une activité essentielle sur la plateforme de Genève. Ainsi à Genève, l'aviation d'affaires permet de desservir 922 destinations sans escale, soit plus 6,5 fois plus de relations directes que les compagnies commerciales.

¹ Rapport 2016 sur la politique aéronautique de la Suisse, 24.02.2016, Conseil Fédéral.

Au total, 42'177 mouvements annuels sont comptabilisés², soit 21% de l'ensemble des mouvements³, positionnant Genève entre le 2^e et le 3^e rangs des aéroports les plus fréquentés d'Europe.

L'aviation d'affaires est de manière indiscutable un élément clé des conditions cadres du succès de toute la région, démontré notamment par l'institut indépendant MIS Trend (2016) qui a ainsi souligné que *«la diminution de l'activité de l'aviation d'affaires impacterait négativement l'activité économique et l'attractivité du canton»*.

L'étude explicite aussi qu'ajouter des contraintes à cette activité aurait des *«impacts économiques directs pour les sociétés d'aviation concernées et des impacts indirects comme la délocalisation de certains événements internationaux, la non-localisation, voire la délocalisation de certaines entreprises»*⁴.

Au niveau suisse, la contribution au PIB de l'aviation d'affaire s'élève à 6,2 milliards de francs et représente 18'950 emplois directs et indirects⁵.

L'aviation d'affaires comme précurseur des nouvelles technologies aéronautiques

Dans son rapport du 21.02.24⁶, le Conseil fédéral a défini la feuille de route⁷ pour atteindre les objectifs d'une aviation commerciale, alignée avec la vision Net Zéro 2050 de IATA⁸, vision retenue par une grande partie des acteurs du secteur comme stratégie pertinente et crédible pour le futur proche.

Depuis les années 1970, l'aviation d'affaires est pionnière dans le déploiement des innovations technologiques efficaces⁹ qui sont ensuite reprises par l'aviation commerciale, avec certains exemples connus – winglets, matériaux composites, heads-up display, etc – devenus depuis des standards de l'industrie.

Dans ce sens, l'aviation d'affaires est déjà l'un des premiers utilisateurs de SAF (Sustainable Aviation Fuels). De nombreux avions intègrent désormais la technique AeroShark qui, imitant la peau du requin, réduit la friction de l'air. Ces évolutions offrent ainsi des performances optimisées et ont un impact positif en matière de sécurité aérienne et aéronautique mais également en matière environnementale (réduction des émissions de gaz à effet de serre, réduction du bruit...).

A l'avenir, il apparaît certain que les futures motorisations (électrique, hydrogène) viseront d'abord une clientèle d'affaires avant d'être adoptées par des gros porteurs.

Ces efforts industriels au niveau du secteur sont renforcés par une excellente collaboration opérationnelle avec les services de contrôle aérien visant, à titre d'exemple, à définir des routes d'approche plus respectueuses du voisinage des aéroports en général, et de l'aéroport de Genève en particulier.

2 OPS STAT, Genève Aéroport, 2023-2024. (sources internes)

3 EBAA Yearbook 2023, Airport Profile: GVA.

4 *«Étude qualitative sur le thème de l'impact économique indirect de l'aviation d'affaires à Genève»*. MIS Trend, Mai 2017.

5 EBAA Yearbook 2023, Country Profile: Switzerland.

6 «Trafic aérien neutre en termes de CO2 d'ici 2050». Rapport du Conseil fédéral du 21.02.2024

7 «Le Conseil fédéral adopte un rapport sur le trafic aérien neutre en termes de CO2». DETEC, le 21.02.2024.

8 «Our Commitment to Fly Net Zero by 2050». IATA, 04.10.2021.

9 «Business aviation: A test bed for sustainability innovations». Eurocontrol, Octobre 2021.

Synthèse du contexte

L'aviation d'affaires représente une activité économique totalement intégrée à l'écosystème de la «Genève Internationale» dont elle participe activement au développement et au rayonnement. L'impact positif de l'aviation d'affaires sur les évolutions technologiques aéronautiques est indiscutable, contribuant ainsi à un environnement plus sain autour de la plateforme de Genève.

Dans un contexte technologique et opérationnel extrêmement évolutif, toute disposition normative nouvelle devra tenir compte non seulement de la situation actuelle mais aussi des évolutions futures à court et moyen termes afin d'éviter de créer des obstacles au développement de l'aviation d'affaires.

Commentaires des dispositions de l'article 36a^{bis} du projet soumis à consultation

Aux termes de l'art. 36a^{bis} §2 du projet, «*le maintien des aéroports nationaux de Genève et Zurich en leur état et en leur cadre opérationnel actuels, est, vu la fonction que leur attribue le PSIA, garanti. [...]*»

Nonobstant les restrictions opérationnelles édictées au cours de ces dernières années¹⁰, notre entreprise salue la volonté du Conseil fédéral de «sanctuariser» les conditions d'exploitations actuelles. Notre entreprise se félicite «*que les principaux paramètres de l'exploitation de l'aéroport, comme les heures d'exploitation, ne puissent pas être remis en cause, même dans le cadre de procédures d'assainissement relevant du droit de l'environnement*». Ainsi, en ce qui concerne l'aéroport de Genève, les conditions actuelles ne peuvent plus être à nouveau restreintes.

Cependant, il paraît utile d'attirer l'attention sur un effet potentiellement contre-productif à l'avenir de ces nouvelles dispositions.

En effet, ainsi que cela a été rappelé dans la partie introductive de la présente contribution, les évolutions technologiques et opérationnelles ont un impact positif sur l'environnement et permettront sans aucun doute dans un proche avenir à l'aviation d'affaires de conduire ses opérations dans un respect accru du voisinage.

Il est par ailleurs rappelé que des efforts (salués) sont déployés pour la définition de nouvelles procédures d'approche ou de départ également respectueuses de l'environnement¹¹.

Une «sanctuarisation» stricte des conditions actuelles d'exploitation pourrait conduire l'aviation d'affaires à ne pas pouvoir bénéficier de façon optimale des évolutions technologiques et opérationnelles permettant un développement harmonieux de leurs opérations.

Pour cette raison, il nous paraît utile de suggérer de considérer les conditions actuelles d'exploitation comme un socle de référence minimal auquel il ne pourra pas être porté atteinte dans le sens d'une plus grande restriction, mais qui pourrait faire l'objet d'assouplissement en raison d'évolutions

¹⁰ A Genève, depuis le 1er janvier 2024, les conditions d'exploitation de l'aéroport ont été durcies pour l'aviation d'affaires privée sur le créneau 22:00-24:00.

¹¹ A titre d'exemple, nous notons l'expérience en cours à Bruxelles visant à augmenter l'angle d'approche pour raccourcir les temps de survol des zones habitées. Cette expérience aura sans doute des répercussions sur les autres aéroports, dont Genève.

technologiques et/ou opérationnelles ayant un impact positif sur l'environnement et sous condition stricte de l'absence d'effet environnemental négatif sur le voisinage de l'aéroport.

A titre d'illustration, si à l'avenir des évolutions de motorisation diminue l'impact sonore du survol d'une zone habitée, il serait possible d'augmenter les mouvements sur le créneau 22:00 – 24:00.

Les critères d'appréciation de l'impact positif sur l'environnement pourraient être définis par voie d'ordonnance.

Notre entreprise se permet donc de suggérer la rédaction suivante de l'art 36abis § 2:

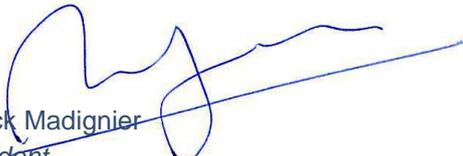
*«Le maintien des aéroports nationaux de Genève et Zurich en leur état et en leur cadre opérationnel actuels, est, vu la fonction que leur attribue le PSIA, garanti **en tant que cadre minimal auquel il ne peut être apporté de restrictions nouvelles**. Les organes chargés d'édicter le droit et les organes chargés de son application prennent dûment en considération cette garantie des droits acquis, en particulier dans le cadre des prescriptions sur la protection des marais et des sites marécageux et de leur exécution.*

Les organes chargés d'édicter le droit et les organes chargés de son application prennent dûment en considération l'impact positif sur l'environnement en matière notamment de nuisances sonores des éventuelles évolutions technologiques opérationnelles pouvant justifier un assouplissement du cadre opérationnel actuel. Les critères d'appréciation de l'impact positif sur l'environnement sont définis par voie d'ordonnance.»

Conclusion

Tout en saluant dans l'ensemble le projet de nouvelle Loi sur l'Aviation, notre entreprise suggère une nouvelle rédaction de l'art 36a^{bis} nouveau visant à considérer les conditions actuelles d'exploitation des aéroports de Genève et Zurich comme un socle de référence minimal auquel il ne pourra pas être porté atteinte dans le sens d'une plus grande restriction, mais qui pourrait faire l'objet d'assouplissement en raison d'évolutions technologiques et/ou opérationnelles ayant un impact positif sur l'environnement et sous condition stricte de l'absence d'effet environnemental négatif sur le voisinage de l'aéroport.

En vous remerciant pour l'attention que vous porterez à la présente contribution, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Conseiller fédéral, l'expression de nos respectueuses salutations.



Franck Madignier
Président

Dassault Aviation Business Services

Digitale Gesellschaft, CH-4000 Basel

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Kochergasse 6
3003 Bern

Per E-Mail an: esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Basel, 26. November 2024

Stellungnahme zu den Änderungen im Luftfahrtgesetz

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Frau Jutzeler
Sehr geehrte Empfänger:innen

Am 8. August 2024 eröffnete das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Vernehmlassung über die Änderungen im Luftfahrtgesetz (LFG). Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Die Digitale Gesellschaft ist eine gemeinnützige Organisation, die sich für Grund- und Menschenrechte, eine offene Wissenskultur, weitreichende Transparenz sowie Beteiligungsmöglichkeiten an gesellschaftlichen Entscheidungsprozessen einsetzt. Die Tätigkeit orientiert sich an den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Konsumenten in der Schweiz und international. Das Ziel ist die Erhaltung und die Förderung einer freien, offenen und nachhaltigen Gesellschaft vor dem Hintergrund der Persönlichkeits- und Menschenrechte.

Gerne nehmen wir wie folgt Stellung:

Art. 107c VE-LFG – Biometrie

Die Digitale Gesellschaft setzt sich grundsätzlich für ein Verbot des Einsatzes von biometrischen Erkennungssystemen im öffentlich zugänglichen Raum in der Schweiz ein. Der Einsatz solcher Systeme kann eine anlasslose, willkürliche oder gezielt diskriminierende biometrische Massenüberwachung ermöglichen, die nicht mit unseren Grundrechten vereinbar ist. Entsprechend haben wir gemeinsam mit Amnesty International und AlgorithmWatch Schweiz ein [Positionspapier](#) gegen biometrische Erkennungssysteme in öffentlichen Räumen veröffentlicht. Zudem sind wir Teil der Kampagne «[Gesichtserkennung stoppen](#)».

Mit dieser Bestimmung soll im LFG eine Rechtsgrundlage für die Verwendung von biometrischen Daten geschaffen werden. Die Verwendung dieser Daten erfolgt allerdings nicht anlasslos, sondern nur zur Identifikation oder Verifikation bei den entsprechenden (Zugangs-)Kontrollen – wenn die betroffene

Person zugestimmt hat. Der Einsatz von biometrischen Erkennungssystemen stellt unter diesen Vorgaben keine (biometrische) Massenüberwachung dar.

Es sei allerdings darauf hingewiesen, dass es sich bei biometrischen Daten um besonders schützenswerte Daten handelt. Ihre Bearbeitung stellt einen schweren Eingriff in das Recht auf informationelle Selbstbestimmung (Art. 13 Abs. 2 BV) dar und bedarf einer ausdrücklichen formell-gesetzlichen Grundlage, in der die Voraussetzungen einer zulässigen Bearbeitung klar geregelt sind (vgl. Urteil des BGer 1C_63/2023 vom 17. Oktober 2024 E. 4.5). Als zu wenig konkret erachten wir die Bestimmung (und den erläuternden Bericht) insbesondere hinsichtlich der Speicherung, dem Schutz und dem Verwendungszweck der (biometrischen) Daten.

Wir beantragen, dass die Bestimmung präzisiert wird, so dass ihr klar zu entnehmen ist, unter welchen Voraussetzungen die Bearbeitung von biometrischen Daten zulässig ist.

Art. 107d VE-LFG – Information zur Aufsichtstätigkeit und Einschränkungen

Um die Prinzipien der «Just Culture» (auch Redlichkeits- oder Fehlerkultur genannt; Der Begriff der Fehlerkultur entstammt der «Safety Science». Es handelt sich um eine Kultur des Vertrauens, im Rahmen derer Mitarbeitende eines Unternehmens sicherheitsrelevantes Fehlverhalten melden können, ohne dass sie deshalb negative Konsequenzen wie etwa eine Strafverfolgung oder eine Kündigung fürchten müssen. Die Idee der Fehlerkultur zielt jedoch nicht darauf, Anreize für fahrlässiges Verhalten zu setzen: wer seine Sorgfaltspflicht vorsätzlich oder in schwerwiegender Weise verletzt, kann und soll weiterhin juristisch zur Verantwortung gezogen werden.) zu stärken, soll der Anwendungsbereich des Öffentlichkeitsgesetzes (BGÖ) mit der Revision des Luftfahrtgesetzes (LFG) dort eingeschränkt werden, wo sich der öffentliche Zugang zu sicherheitsrelevanten Informationen nachteilig auf die Sicherheit des öffentlichen Verkehrs und die Meldekultur auswirken könnte. Künftig sollen gemäss Art. 107d Abs. 2 lit. VE-LFG Berichte betreffend Audits, Inspektionen, Begutachtungen und Kontrollen des BAZL (lit. a); Meldungen und zugehörige Unterlagen über Ereignisse, die dem BAZL gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 376/2014 zugegangen sind (lit. b) sowie amtliche Dokumente zu Sicherheitsuntersuchungen der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST) (lit. c) vom Öffentlichkeitsprinzip ausgenommen werden. Dies führt zu einem massiven Transparenzabbau in der Luftfahrtkontrolle, einem Bereich, der viele Menschen unmittelbar betrifft.

Das UVEK argumentiert, dass Verwaltungsberichte «nicht mehr präzise und aussagekräftig formuliert werden», wenn sie uneingeschränkt veröffentlicht werden müssen, und dass ein «hohes Risiko» bestehe, dass Organisationen sicherheitsrelevante Informationen aus Angst vor Veröffentlichung zurückhalten.

Allerdings verfügen die Mitarbeitenden des BAZL laut Luftfahrtgesetz über ausreichende Kompetenzen, um Inspektions- und Aufsichtsfunktionen auszuüben, einschliesslich unangemeldeter Inspektionen (Art. 16) und der Verpflichtung zur Meldung von Störungen durch Luftfahrtunternehmen (Art. 23). Mit der Umsetzung der «Just Culture» soll ein Verzicht auf die strafrechtliche Verfolgung von Personen, die sicherheitsrelevante Vorfälle melden, festgelegt werden, um einen Schutz vor «unangemessener Strafverfolgung» zu gewährleisten. Die Einführung von Strafbefreiungen erfordert jedoch eine öffentliche Kontrolle, um einen Missbrauch des Privilegs zu verhindern. Auch die Kontrollinstanzen selbst müssen einer unabhängigen Überprüfung unterliegen, um Transparenz und Rechenschaftspflicht zu gewährleisten.

Eine vollständige Ausschaltung des Öffentlichkeitsprinzips bei den genannten Dokumentenkategorien birgt also erhebliche Risiken. Das Bundesgericht hat 2017 in einem wegweisenden Urteil

(1C_428/2016) die Verwaltung dann auch zu einer transparenten Aufsicht über den öffentlichen Verkehr verpflichtet und eine geplante Geheimhaltungsklausel im Bahngesetz abgelehnt. Das Urteil verdeutlicht, dass eine wirksame Kontrolle staatlicher Behörden nur durch Offenlegung gewährleistet ist. Es soll verhindert werden, dass ein «Kumpel-System» entsteht, bei dem Defizite und Missstände im Verborgenen zwischen Direktbeteiligten verhandelt werden, was das Vertrauen in die Kontrollbehörden untergräbt.

Auch im aktuellen Fall wäre eine solche Geheimhaltung problematisch. Die Ausschaltung des Öffentlichkeitsprinzips verhindert eine unabhängige Parallelaufsicht durch interessierte Bürgerinnen und Bürger, Medien und Fachleute, wie sie das heutige Öffentlichkeitsprinzip vorsieht. Die geplante periodische Berichterstattung des BAZL ersetzt das abgeschaffte Öffentlichkeitsprinzip nicht. Eine solche Einschränkung hat vielmehr zur Folge, dass Missstände vertuscht werden können und staatliche Kontrollen nicht ausreichend überprüft werden, was langfristig das Vertrauen in die Verwaltung und die Effektivität der Aufsichtsfunktion schwächt.

Wir fordern, dass Art. 107d im Luftfahrtgesetz gestrichen wird, um die Transparenz in der Verwaltung, eine vom Volk breit akzeptierte Errungenschaft, auch in diesem wichtigen Bereich zu gewährleisten. Gerade auch im Kontext der «Just Culture» sind wir der Auffassung, dass die im Öffentlichkeitsgesetz sowie in weiteren Gesetzen, darunter dem Luftfahrtgesetz, vorgesehenen Schutzmechanismen vollumfänglich genügen, um wirksame Kontrollen sicherzustellen. Das Öffentlichkeitsgesetz bleibt hier ein unverzichtbarer Bestandteil, um das Vertrauen der Öffentlichkeit in den behördlichen Kontrollapparat zu stärken.

Schlussbemerkung

Wir beschränken uns in dieser Stellungnahme auf unsere Kernanliegen. Der Verzicht auf umfassende allgemeine Anmerkungen oder auf Anmerkungen zu einzelnen Artikeln bedeutet keine Zustimmung der Digitalen Gesellschaft.

Freundliche Grüsse

Erik Schönenberger
Geschäftsleiter

easyJet Switzerland
Route de l'aéroport 5
CH-1217 Meyrin

Par courrier électronique

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication (DETEC)

Monsieur Albert Rösti

Conseiller fédéral

CH-3003 Berne

esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Genève, le 22 novembre 2024

Procédure de consultation relative à la loi sur l'aviation (LA)

Monsieur le Conseiller fédéral,

Nous nous référons à l'affaire visée en marge, et vous remercions de l'invitation à prendre position.

Nous vous prions de trouver ci-après nos commentaires et observations.

A titre liminaire, nous tenons à rappeler notre attachement à l'accord bilatéral sur le transport aérien entre la Suisse et l'Union européenne de sorte qu'il convient de continuer à prendre toutes mesures utiles afin d'assurer la cohérence de notre législation avec le droit européen et d'éviter autant que possible d'introduire des divergences pouvant être préjudiciables.

L'article 36a^{bis} prévoit le maintien des conditions-cadres applicables aux aéroports, notamment les heures d'ouverture. Cela découle explicitement du rapport sur la politique aéronautique de la Suisse du Conseil fédéral de 2016 et exclut de fait toutes compétences cantonales en la matière.

L'intégration des dispositions y relatives dans le chapitre dédié à l'exploitation des infrastructures nous apparaît sensé. Une référence audit rapport de politique aéronautique pourrait être logique dans ce contexte.

Toutefois, une reformulation plus lisible nous semble à propos afin de tenir compte des aspects qui peuvent le plus impacter celles-ci.

D'entente avec les aéroports nationaux et la compagnie aérienne SWISS, nous proposons la reformulation suivante¹ :

¹ Possible traduction française :

1. L'utilisation des aéroports nationaux comme plaque tournante du trafic aérien international et comme partie du système global des transports répond à un intérêt national.
2. Le maintien des aéroports nationaux de Genève et Zurich en leur état *et en leur cadre opérationnel actuels*, est, vu la fonction que leur attribue le PSIA, garanti. Les organes chargés d'édicter le droit et les organes chargés de son application prennent dûment en considération cette garantie des droits acquis, en particulier dans le cadre des prescriptions sur la protection des marais et des sites marécageux et de leur exécution.
3. *Les conditions d'exploitation et les heures d'ouverture actuelles des aéroports nationaux de Genève et Zürich doivent être garanties au moins de la même mesure que jusqu'à présent, afin que ces infrastructures puissent continuer à jouer leur rôle dans le futur et que la compétitivité des compagnies aériennes qui opèrent depuis ses plateformes soient garanties.*

1. Die Nutzung der Landesflughäfen als Drehscheiben des internationalen Luftverkehrs und Teil des Gesamtverkehrssystems ist von nationalem Interesse.
2. Die Landesflughäfen Genf und Zürich sind aufgrund der ihnen im SIL zugeschriebenen Funktion als Gesamtanlagen in ihrem Bestand ~~und betrieblichen Umfang~~ geschützt. Rechtsetzende wie rechtsanwendende Organe schenken dieser Besitzstandsgarantie insbesondere auch im Zusammenhang mit Vorschriften des Moorschutzes und Moorlandschaftsschutzes sowie deren Vollzug die notwendige Beachtung.
3. *An den Landesflughäfen Genf und Zürich sind Betrieb und Öffnungszeiten mindestens im bisherigen Umfang zu gewährleisten, damit diese Infrastrukturen ihrer Rolle gemäss Absatz 1 auch zukünftig gerecht werden können und die Wettbewerbsfähigkeit der von dort aus operierenden Fluggesellschaften sichergestellt werden kann.*

Dans l'hypothèse où votre Département ne serait pas favorable à cette proposition, nous sommes d'avis qu'il y a lieu de s'en tenir au statu quo, soit en reprenant le texte de l'actuel article 37u tout en le numérotant 36a^{bis}.

Comme nous avons pu l'évoquer directement avec vous lors de notre rencontre le 23 février à Berne, le maintien des conditions-cadres est une condition essentielle pour pérenniser les compagnies aériennes basées non seulement à Genève, mais aussi à Bâle-Mulhouse. Bien que cet aéroport soit régi par le droit français, il fait partie intégrante du paysage suisse et il nous apparaît donc important de le mentionner. Assurer le maintien des horaires d'exploitation actuels sur ces deux aéroports est fondamental pour maintenir nos deux bases suisses et assurer la connectivité internationale du pays ainsi que la préservation des emplois locaux.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à la présente prise de position et nous restons naturellement à la disposition de vos services en cas de questions.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre très haute considération.

Jean-Marc Thévenaz
Directeur général Suisse





Eidg. Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
CH-3003 Bern

Ausschliesslich per E-Mail an:
esther.jutzeler@bazl.admin.ch

28. November 2024

Änderung des Luftfahrtgesetzes: Stellungnahme economie suisse

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 28. August haben Sie uns eingeladen, zu einer Revision des Luftfahrtgesetzes (LFG) Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

Als Dachverband der Wirtschaft bündeln wir die Interessen von 100 Branchenverbänden, 20 Handelskammern und insgesamt rund 100'000 Schweizer Unternehmen mit 2 Mio. Beschäftigten im Inland. Alle diese Mitglieder sind an einer erstklassigen Verkehrsanbindung der Schweiz interessiert. Für unser international stark vernetztes Exportland sind die Erreichbarkeit und die hohe Anbindungsqualität in die ganze Welt entscheidende Standortfaktoren.

Vor diesem Hintergrund stimmen wir der Revision des Luftfahrtgesetzes grundsätzlich zu. Wir begrüssen die Absicht, den Flugbetrieb zu optimieren und die Rechtssicherheit für alle Beteiligten zu erhöhen. Hervorzuheben sind aus unserer Sicht drei Themen:

1. Die Stärkung des SIL und des Bestandsschutzes für die Landesflughäfen sind zentrale Grundlagen für den künftigen Flugbetrieb in der Schweiz. Dazu gehört insbesondere die verbindliche Sicherung der bestehenden Betriebszeiten der Landesflughäfen. Die Verfahren müssen vereinfacht und beschleunigt und gleichzeitig der administrative Mehraufwand durch unnötige Leerschlaufen vermindert werden.
2. Die Einführung der Redlichkeitskultur (Just Culture) ist ein wichtiges Element für eine weitere Erhöhung der Sicherheit. Sie führt zu einem transparenten, konstruktiven Umgang mit Fehlern und zu einer kontinuierlichen Verbesserung des Gesamtsystems. Damit ist sie einer autoritären «blaming and shaming» Kultur deutlich überlegen.
3. Im Allgemeinen unterstützen wir eine aufsichtsrechtliche Modernisierung des LFG. Diese muss jedoch konsequent auf eine höhere Agilität und Effizienz der Strukturen hinauslaufen. Eine Ausweitung der Aufsichts- und Genehmigungskompetenzen des BAZL zählt aus unserer Sicht nicht auf dieses Ziel ein und ist daher abzulehnen.

Weitere Ausführungen zu dieser Position finden Sie nachfolgend. Darüber hinaus unterstützen wir vollumfänglich die Stellungnahmen unserer Mitglieder Aérosuisse, Swiss sowie der Landesflughäfen.

Stärkung des SIL

Wir befürworten es sehr, dass das Instrument SIL im angepassten Art. 36 LFG gesetzlich verankert wird. Die in Sachplan und Objektblättern enthaltenen, langfristigen Entwicklungsvorgaben für die Infrastruktur sind insbesondere wichtig, weil sie behördenverbindlich sind. Damit ermöglichen sie eine hohe Rechts- und Planungssicherheit. Dennoch hat der SIL in der heutigen Form zwei Schwächen, die durch eine weitere Anpassung des LFG behoben werden müssen:

- Erstens dauern die SIL-Prozesse enorm lange, teilweise so lange, dass sie bei Inkrafttreten bereits von der Realität überholt sind. Entsprechend soll dem SIL ein holistisches Konzept zugrunde gelegt werden, das die benötigte Infrastruktur beschreibt, die es braucht, um die erwartete Nachfrage nach Luftverkehr abzubilden. Hierfür kann zum Beispiel der LUPO oder die Umsetzung von AVISTRAT als Gefäss dienen. Art. 36 LFG ist um einen entsprechenden Absatz zu erweitern (siehe unten).
- Zweitens umfasst der Begriff «Behörde» nicht alle relevanten Akteure. Der Sachplan muss auch für andere Trägerinnen von Bundesaufgaben, insb. die Flugsicherung und Gerichte, verbindlich gemacht werden. Auch hier sollte Art. 36 LFG noch ergänzt werden.

Art. 36 Flugplätze 1. Zuständigkeit, Sachplan

¹ *unverändert*

² Er legt die Ziele und Vorgaben für die Infrastruktur der Luftfahrt in der Schweiz im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) fest. Der SIL ist für die Behörden, die Inhaber einer Betriebskonzession (Art. 36a) sowie weitere Träger von Bundesaufgaben sowie für rechtsetzende wie rechtsanwendende Organe verbindlich. Die Genehmigung von Vorhaben, die sich erheblich auf Raum und Umwelt auswirken, setzt eine Grundlage im SIL voraus.

³ ~~3 Der Bundesrat kann im SIL die Zahl der Flugplätze festlegen und die Zahl der Wasserflugplätze beschränken. Der Bundesrat legt ein Konzept für die kommerzielle, militärische und private Luftfahrt-Infrastruktur, die Erfüllung der zu erwartenden Nachfrage und deren künftige Abwicklungen fest.~~

⁴ *Streichen, verschoben in Abs. 2*

Über diesen spezifischen Anpassungsvorschlag hinaus unterstützen wir explizit die Vorschläge der Aéro Suisse und der Landesflughäfen zu Nebenanlagen (Art. 37m), Projektierungszonen (Art. 37n, Art. 37p), Sicherheitszonenplan (Art. 40, Art. 42, Art. 43) sowie Verfahren und Kompetenzverteilung (Art. 43).

Bestandesschutz für die Landesflughäfen

Die Luftfahrt operiert in der Schweiz zunehmend unter sehr schwierigen Rahmenbedingungen. Nicht nur die gezielte Weiterentwicklung der Infrastruktur und des Betriebs ist extrem schwierig geworden, auch die gesetzlich bereits heute vorgeschriebene Sicherung des Status quo wird immer herausfordernder. Vor diesem Hintergrund begrüßen wir es sehr, dass der Bestandesschutz der Landesflughäfen mit der vorliegenden Revision gestärkt wird. Für die internationale Anbindung der Schweiz und die Qualität der Vernetzung mit der ganzen Welt ist dies ein äusserst positives Signal. Auch wird damit anerkannt, dass die Verkehrsanbindung einen zentralen Standortvorteil unseres Landes darstellt. Diesem Vorteil muss Sorge getragen werden. Im Gesetzestext unterstützen wir eine zusätzliche Optimierung mittels eines neuen Art. 36a^{bis} Abs. 3, wie er von der gesamten Luftfahrtbranche geteilt wird.

Art. 36a^{bis} Bestandesschutz für Landesflughäfen

¹ *unverändert*

² Die Landesflughäfen Genf und Zürich sind aufgrund der ihnen im SIL zugeschriebenen Funktion als Gesamtanlagen in ihrem Bestand ~~und betrieblichen Umfang~~ geschützt. Rechtsetzende wie rechtsanwendende Organe schenken dieser Besitzstandsgarantie insbesondere auch im Zusammenhang mit Vorschriften des Moorschutzes und Moorlandschaftsschutzes sowie deren Vollzug die notwendige Beachtung.

³ An den Landesflughäfen Genf und Zürich sind Betrieb und Öffnungszeiten mindestens im bisherigen Umfang zu gewährleisten, damit diese Infrastrukturen ihrer Rolle gemäss Absatz 1 auch zukünftig gerecht werden können und die Wettbewerbsfähigkeit der von dort aus operierenden Fluggesellschaften sichergestellt werden kann.

Konzessionierung der Landesflughäfen

Mit der Motion KVF-N 21.3458 vom 26. April 2021 wurde der Bundesrat beauftragt, den Sektorenmarkt der Flughäfen als systemrelevante Infrastrukturen von der öffentlichen Ausschreibungspflicht zu befreien. Wir begrüssen es, dass diese Motion mit der vorliegenden LFG-Revision in die Tat umgesetzt wird. Dies erhöht die Planungs- und Rechtssicherheit in einem Bereich, der mit sehr langen Planungszyklen arbeiten muss. Weitere Präzisierungen des Prozesses erachten wir als sinnvoll. Damit soll die bereits heute gelebte Praxis kodifiziert werden.

Art. 36a Betriebskonzession

^{2bis} Ein Verlängerungsgesuch kann nach Verstreichen von zwei Dritteln der Konzessionsdauer gestellt werden. Das UVEK beurteilt solche Gesuche innerhalb von 12 Monaten nach deren Eingang.

⁵ Eine Betriebskonzession nach diesem Gesetz gilt nicht als öffentlicher Auftrag im Sinne von Artikel 9 des Bundesgesetzes vom 21. Juni 2019 über das öffentliche Beschaffungswesen.

⁶ Bei der Vergabe sind die Standortkantone und -gemeinden bzw. Gesellschaften, an denen diese beteiligt sind, bevorzugt zu behandeln.

Stärkung der Redlichkeitskultur

Die Redlichkeitskultur ist ein wichtiger Bestandteil eines effizienten Sicherheitsdispositivs. Insofern ist eine Anpassung des StGB aus unserer Sicht zielführend. Die Angst vor Strafverfolgung sollte nicht als Fehlanreiz wirken, so dass sicherheitsrelevante Vorfälle schlimmstenfalls unterschlagen werden. Damit diese Hürde abgebaut werden kann, dürfen die Anforderungen im Strafgesetzbuch nicht zu hoch sein, um einer Bestrafung zu entgehen im Falle von fahrlässigen Handlungen. Die vorgeschlagene Formulierung, wonach alle zumutbaren Anstrengungen unternommen worden sein müssen, ist jedoch zu weit und offen gefasst. Sie dürfte im Einzelfall den Zweck der Redlichkeitskultur im Rahmen eines Strafverfahrens unterminieren. Entsprechend würden wir eine engere Formulierung ausdrücklich begrüssen.

Art. 237 StGB

³ Handelt der Täter fahrlässig, sieht die zuständige Behörde von der Strafverfolgung, der Überweisung an das Gericht oder der Bestrafung ab, wenn das Verschulden des Täters gering ist und er ~~alle~~ zumutbaren ernstzunehmende Anstrengungen unternommen hat, um die in Zusammenhang mit der Tat stehende behördliche Sicherheitsuntersuchung zu unterstützen.

Art. 20 Abs. 3 E-LFG

³ Informationen in Ereignismeldungen, welche die meldende oder eine in der Meldung genannte Person belasten, sind in Verwaltungsverfahren zum warnungsweisen Entzug oder zur warnungsweisen Beschränkung von Berechtigungen nicht verwertbar, sofern kein ~~schwerer~~ Fall nach Artikel 16 Absatz 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 vorliegt.

Aufsichtsrechtliche Modernisierung

Wir befürworten ein zeitgemässes Rollenverständnis des BAZL und dass entsprechend die Rahmenbedingungen optimiert werden. Eine Ausweitung der Zuständigkeit und insbesondere der Aufsichtskompetenzen des BAZL erachten wir hingegen nicht als sinnvoll. Zum einen besteht die Befürchtung, dass zusätzliche bürokratische Aufwände entstehen. Zum anderen sehen wir direkte Widersprüche dieser Kompetenzerweiterung zu anderen Zielen der LFG-Revision, insbesondere die Einführung der Redlichkeitskultur und die Erhöhung der Rechtssicherheit sowie Vereinfachung der Infrastrukturentwicklung. Entsprechend fordern wir gezielte Anpassungen.

Art. 16 Aufsichtskompetenzen

^{1neu} *unverändert*

² Die Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter ~~oder Bevollmächtigten~~ des BAZL sind zur Erfüllung ihrer Aufsichtstätigkeit nötigenfalls jederzeit und ohne räumliche Einschränkung berechtigt, bemannte und unbemannte Luftfahrzeuge sowie Flugkörper, andere Transportmittel und betriebliche Räumlichkeiten und Areale der beaufsichtigten Organisationen und Unternehmen zu betreten und zu untersuchen, ~~soweit es die Aufsicht über die Luftfahrt gemäss Artikel 3 sowie den internationalen Vereinbarungen der Schweiz erfordert~~. Zutrittsberechtigungen, die aus technischen Gründen notwendig sind, sind ihnen ohne Verzug und gegen Erstattung der anfallenden Kosten sofort und unentgeltlich auszustellen.

³ Die Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter ~~oder Bevollmächtigten~~ des BAZL sind weiter nötigenfalls berechtigt:

- a. sämtliche relevante Aufzeichnungen und Unterlagen, Daten, Verfahren und andere Materialien der beaufsichtigten Organisationen, die in Bezug auf die Flugsicherheit oder Luftsicherheit von Bedeutung sein können, Einsicht zu nehmen und davon Kopien, Fotografien und Aufzeichnungen zu erstellen oder Auszüge zu verlangen;
- b. jederzeit-Auskünfte und Erklärungen von den beaufsichtigten Organisationen einzuholen und ihnen verbindliche Anweisungen zu erteilen.

^{3bis} Auf dem Weg aufsichtsrechtlicher Massnahmen dürfen anderweitige rechtliche Vorschriften, insbesondere zum Schutz Betroffener, nicht missachtet oder umgangen werden.

^{3ter} Auf Verlangen von Betroffenen erlässt das BAZL zu einer beabsichtigten Massnahme eine rechtsmittelfähige Verfügung, wobei auch über die vorzeitige Vollstreckbarkeit der Massnahme zu entscheiden ist.

Heute tragen Flugplatzleiter die alleinige Verantwortung für die rechtmässige Erfüllung der vom BAZL übertragenen Aufgaben. Bei grösseren Flughäfen fallen aber viele Aufgaben an, die eine einzelne Person nicht allein überwachen und verantworten kann. Es ist vernünftig, nicht nur Flugplatzleiter, sondern ebenso den Halter – als Konzessionsempfänger – aufgabentechnisch in die Pflicht zu nehmen. Da die Betreiber der Landesflughäfen bei ihrem Handeln regelmässig auf professionelle Organisationen zurückgreifen können, gilt es bei der Aufgabenabgrenzung gegenüber diesen den Grundsatz der Subsidiarität zu beachten.

Art. 4 E-LFG

¹ Das BAZL kann einzelne Aufsichtsbereiche oder -befugnisse übertragen:

- a. an die Flugplatzleiterinnen und Flugplatzleiter bzw. an die Flugplatzhalter;
- b. an Kantone, Gemeinden oder geeignete Organisationen und Einzelpersonen, soweit diese damit einverstanden sind.

^{1bis} In Bezug auf die an Landesflughäfen anfallenden Fachaufgaben berücksichtigt das BAZL den Grundsatz der Subsidiarität.

Vielen Dank für die Berücksichtigung unserer Argumente. Für zusätzliche Änderungen am Gesetzestext (insb. Art. 61, Art. 90bis, Art. Art. 91, Art. 94, Art. 100ter, Art. 107a, Art. 107abis, Art. 107ater, Art. 107c, Art. 108b und Art. 108d) verweisen wir erneut auf die Stellungnahmen unserer Mitglieder Aéro-suisse, Swiss und der Landesflughäfen, die wir vollumfänglich unterstützen.

Bei Rückfragen stehen wir jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

economiesuisse



Alexander Keberle
Mitglied der Geschäftsleitung, Bereichsleiter
Energie, Infrastruktur & Umwelt



Lukas Federer
Stv. Bereichsleiter Energie, Infrastruktur & Umwelt



CH-3003 Bern

POST CH AG
EDÖB; EDÖB-A-7FDA3401/8

Versand als Anhang

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Frau Esther Jutzeler,
esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Unser Zeichen: EDÖB-A-7FDA3401/8
Sachbearbeiter/in: WA
Bern, 26. November 2024

Vernehmlassung - Änderung des Luftfahrtgesetzes; Stellungnahme des Eidgenössischen Datenschutz- und Öffentlichkeitsbeauftragten EDÖB

Sehr geehrte Frau Jutzeler

Bezugnehmend auf den eingangs erwähnten Vernehmlassungsentwurf wurden die mit dem Eidgenössischen Datenschutz- und Öffentlichkeitsbeauftragten (Beauftragter) verbleibenden Differenzen im Erläuternden Bericht nicht ausgewiesen, weshalb er im Rahmen der Vernehmlassung wie folgt Stellung nimmt:

Das Bundesgesetz über das Öffentlichkeitsprinzip der Verwaltung (Öffentlichkeitsgesetz, BGÖ; SR 152.3) bezweckt, die Transparenz über den Auftrag, die Organisation und die Tätigkeit der Verwaltung zu fördern (Art. 1 BGÖ), damit Bürgerinnen und Bürger politische Abläufe erkennen und beurteilen können. Nebst Vertrauen soll dadurch das Verständnis für die Verwaltung und ihr Funktionieren gefördert sowie die Akzeptanz staatlichen Handelns erhöht werden.¹ Ausserdem ermöglicht das Öffentlichkeitsgesetz eine unmittelbare Kontrolle der Verwaltung durch die Bürgerinnen und Bürger.² Das Öffentlichkeitsprinzip verfolgt auch das Ziel, rechtswidrigen Handlungen in der Verwaltung vorzubeugen. Indirekt schützt es davor, dass sich einzelne Bereiche der Bundesverwaltung dem Verdacht ausgesetzt sehen könnten, mit den Wirtschaftsbeteiligten Geheimabsprachen resp. unlautere Machenschaften zum Nachteil von anderen resp. auf Kosten der Steuerzahlenden getätigt zu haben.

Zu Art. 107d Abs. 1 des Vorentwurfs des Bundesgesetzes über die Luftfahrt (VE-LFG)

Der Vorentwurf der Teilrevision des Luftfahrtgesetzes sieht einen neuen Art. 107d mit der Marginalie "Information zur Aufsichtstätigkeit und Einschränkungen" vor. Abs. 1 regelt einen Anwendungsfall der aktiven Information, wonach das BAZL die Öffentlichkeit periodisch über seine Aufsichtstätigkeit informiert. Abs. 2 sieht dagegen eine Einschränkung des Zugangs zu amtlichen Dokumenten vor und betrifft daher die passive Information. Grundsätzlich ist es begrüssenswert, dass das BAZL öffentlich über seine

¹ BGE 142 II 313 E. 3.1.

² Botschaft zum Bundesgesetz über die Öffentlichkeit der Verwaltung (Öffentlichkeitsgesetz, BGÖ) vom 12. Februar 2003, BBI 2003 1963 (zitiert BBI 2003), BBI 2003 1973 f.



Aufsichtstätigkeit informiert. Allerdings erscheint uns Abs. 1 zum einen wenig konkret ausgestaltet. So wird insbesondere weder festgelegt, über welche Inhalte seiner Aufsichtstätigkeit das BAZL genau informiert, noch der Begriff "periodisch" genauer umschrieben. Der Wortlaut von Abs. 1 geht in seinem materiellen Gehalt letztlich nicht über die bereits in Art. 180 BV³ und Art. 10 RVOG⁴ resp. Art. 18 der Verordnung über das Öffentlichkeitsprinzip der Verwaltung (Öffentlichkeitsverordnung, VBGÖ; SR 152.31) formulierten Informationspflichten hinaus. Zum anderen kann durch Schaffung einer derart allgemein formulierten aktiven Informationspflicht nicht die in Abs. 2 vorgesehene Einschränkung des Öffentlichkeitsprinzips gerechtfertigt werden.

Zu Art. 107d Abs. 2 VE-LFG

Diese Bestimmung sieht vor, dass das Öffentlichkeitsgesetz nicht gilt für den Zugang zu Personendaten und Daten juristischer Personen und auch nicht soweit die Gewährung des Zugangs die Flug- oder Luftsicherheit gefährdet, wenn folgende amtliche Dokumente betroffen sind: Berichte betreffend Audits, Inspektionen, Begutachtungen und Kontrollen des BAZL (Bst. a), Meldungen und zugehörige Unterlagen über Ereignisse, die dem BAZL gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 376/2014⁵ zugegangen sind (Bst. b) und Amtliche Dokumente zu Sicherheitsuntersuchungen der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST) (Bst. c). Im Erläuternden Bericht⁶ wird dazu ausdrücklich festgehalten, dass Art. 107d Abs. 2 VE-LFG eine Spezialbestimmung im Sinne von Art. 4 BGÖ darstelle. Im Erläuternden Bericht werden dafür an zwei Stellen (Seiten 24 und 48) unterschiedliche Begründungen angeführt: Erstens bestünde die Gefahr, dass diese Berichte nicht mehr präzise und aussagekräftig formuliert werden würden, falls sie nicht vertraulich behandelt würden, was der Sicherheit abträglich wäre. Zweitens gehe es darum, sicherzustellen, dass das BAZL weiterhin die zur Aufrechterhaltung der Sicherheit in der Luftfahrt benötigten sicherheitsrelevanten Informationen von den beaufsichtigten Unternehmen und Privatpersonen erhalte.

Derartige spezialgesetzliche Vorbehalte haben zur Folge, dass das Öffentlichkeitsgesetz für den Zugang zu diesen Informationen nicht anwendbar ist. Eine Ausnahme vom Anwendungsbereich des Öffentlichkeitsgesetzes hätte zur Folge, dass das Bestehen und die Bedeutung des öffentlichen Interesses an der Offenlegung dieser Informationen im Einzelfall nicht gerichtlich überprüft werden könnte. Für den Beauftragten sprechen mehrere Gründe dagegen, die in Art. 107d Abs. 2 VE-LFG vorgeschlagenen Inhalte generell und voraussetzungslos von der Verwaltungsöffentlichkeit nach Öffentlichkeitsgesetz auszunehmen.

Zum Argument der unpräzise und nicht aussagekräftig formulierten Berichte

Die Argumentation, wonach Berichte nicht mehr präzise und aussagekräftig formuliert würden, falls sie nicht vertraulich behandelt würden, kann nicht überzeugen. Das BAZL hat eine gesetzliche Pflicht, die Aufsicht über die Zivilluftfahrt auf dem Gebiet der Schweiz auszuüben (Art. 3 LFG⁷), und es liegt damit alleine in der Verantwortung des BAZL, die Berichte entsprechend den gesetzlichen Vorgaben präzise und aussagekräftig zu formulieren. Dabei haben die beaufsichtigten Unternehmen entsprechende Mitwirkungspflichten. Diese gesetzlichen Pflichten werden durch das Öffentlichkeitsgesetz nicht durchbrochen. Der Gesetzgeber hat die Vertraulichkeit zwischen der Aufsichts- resp. Inspektionsbehörde und Beaufsichtigten im Öffentlichkeitsgesetz gerade nicht als Ausnahmebestimmung vorgesehen. Es stellt sich somit die Frage, ob die vom BAZL beschriebene "Gefahr" letztlich nicht eine Androhung darstellt, bei Nichtausnahme vom Öffentlichkeitsgesetz keine präzisen und aussagekräftigen Berichte mehr erstellen zu wollen.

³ Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft (BV; SR 101).

⁴ Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetz (RVOG; SR 172.010).

⁵ Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnungen (EG) Nr. 1321/2007 und (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission, in der für die Schweiz jeweils verbindlichen Fassung gemäss Ziffer 3 des Anhangs zum Luftverkehrsabkommen.

⁶ Bundesamt für Zivilluftfahrt, Änderung des Luftfahrtgesetzes – Erläuternder Bericht zum Vernehmlassungsentwurf vom 28. August 2024 (zit.: Erläuternder Bericht), S. 48.

⁷ Bundesgesetz über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG; SR 748.0).

Allgemeines öffentliches Interesse an der Verwaltungstätigkeit von Aufsichtsbehörden

Aufsichtsbehörden sollen Sicherheits- und Marktaufsichtsaufgaben wahrnehmen. Sie sind und werden vom Gesetzgeber gerade in Bereichen eingesetzt, in welchen aufgrund der in der Natur der Sache liegenden Risiken respektive gemäss politischem Willen erhöhter Bedarf nach Aufsicht besteht. Zu erwähnen sind dabei etwa die Eidgenössische Revisionsaufsichtsbehörde RAB, das Eidgenössische Nuklearsicherheitsinspektorat ENSI oder das Schweizerische Heilmittelinstitut Swissmedic. Überdies nehmen zahlreiche Bundesämter Aufsichtsaufgaben in bestimmten Bereichen wahr. Wir erlauben uns in diesem Zusammenhang ausserdem den Hinweis auf die Eidgenössische Finanzkontrolle EFK, welche ebenfalls in sensiblen Kontroll- und Inspektionsbereichen tätig ist. Nachdem die EFK anfänglich ihre Unterstellung unter das Öffentlichkeitsgesetz stets mit dem Verweis auf die Bedeutung der Vertraulichkeit der Beziehung mit den Geprüften kritisiert hat, kam sie nach sieben Jahren Erfahrung mit dem Öffentlichkeitsgesetz zum Schluss, dass die Qualität ihrer Arbeit durch dieses Gesetz nicht beeinträchtigt werde.⁸ Als Konsequenz verzichtet die EFK darauf, im Rahmen der Evaluation des Öffentlichkeitsgesetzes im Jahr 2014 durch das Bundesamt für Justiz eine Ausnahmeregelung für sich zu beantragen. Zudem entschied sich die Direktion der EFK für eine systematische Publikation ihrer Prüfberichte. Der Praxiswechsel der EFK wurde von der Finanzdelegation ausdrücklich begrüsst.⁹

Die Aufsichtstätigkeit und das damit einhergehende Verwaltungsermessen bergen gewisse Risiken mit Blick auf die Rechtmässigkeit des Vollzugs. Dies gilt umso mehr für die kleinräumigen Verhältnisse der Aufsicht in der zivilen Luftfahrt. Um diesbezüglichen Verdachtsmomenten oder Spekulationen entgegenzuwirken, liegt es sowohl im Interesse der Öffentlichkeit wie auch in demjenigen der Verwaltung, dass so transparent wie möglich über die Aufsichtstätigkeit informiert wird. Mittels eines Zugangsgesuchs kann eine antragstellende Person, stellvertretend für die Bevölkerung, die Aufsichtspraxis der zuständigen Behörde überprüfen. In diesem Sinne bildet der Öffentlichkeitsgrundsatz eine wesentliche Voraussetzung für eine wirksame Kontrolle der staatlichen Aufsichts-, Inspektions- oder Auditbehörden.¹⁰ Es besteht ein grosses öffentliches Interesse an der Nachvollziehbarkeit und an der Überprüfung der Tätigkeit der Aufsichtsbehörden im Sicherheitsbereich (insb. Informationen über [nicht] ergriffene Massnahmen).¹¹ Allein aufgrund dessen rechtfertigt sich eine voraussetzungslose Geheimhaltung der in Frage stehenden Informationen nicht.

Im Erläuternden Bericht ist zu Art. 107d Abs. 2 VE-LFG zu lesen: "Es geht darum, sicherzustellen, dass das BAZL von den beaufsichtigten Unternehmen und Privatpersonen *weiterhin* die sicherheitsrelevanten Informationen erhält, die es benötigt, um die Sicherheit in der Luftfahrt aufrechtzuerhalten" (Seite 48). Nach Auffassung des BAZL lässt sich nur mit der Einführung einer Ausnahme vom Öffentlichkeitsprinzip verhindern, dass die kontrollierten Unternehmen die zur Aufrechterhaltung der Sicherheit nötigen Informationen ungeachtet gesetzlicher Auskunft- und Meldepflichten zurückhielten. Eine gesetzliche Meldepflicht alleine stelle nicht sicher, dass das BAZL alle sicherheitsrelevanten Informationen erhalte. Dies gelte insbesondere dann, wenn es zwar rechtlich eine Verpflichtung zur Meldung gebe, praktisch aber keine Gefahr bestehe, dass ein Verstoss entdeckt werde.

Diese Begründung vermag aus verschiedenen Gründen nicht zu überzeugen. Das BAZL zieht hier die nach der hier vertretenen Auffassung unzutreffende Prämisse heran, dass die Beaufsichtigten ihren Meldepflichten nur dann nachkommen würden, wenn sie nicht mit einer Bekanntgabe der entsprechenden Informationen rechnen müssten. Zunächst ist in einem Rechtsstaat davon auszugehen, dass gesetzliche Auskunft- und Meldepflichten beachtet und durchgesetzt werden. Dies haben auch das Bundesverwaltungsgericht¹² und das Bundesgericht¹³ bekräftigt. Das BAZL verkennt dabei von vornherein, dass mög-

⁸ Medienmitteilung der EFK „Öffentlichkeitsgesetz: EFK zieht positive Gesamtbilanz“ vom 23.6.2014, abrufbar unter: <https://www.efk.admin.ch/de/publikationen/allgemeine-kommunikation/medienmitteilung/oeffentlichkeitsgesetz-efk-zieht-positive-gesamtbilanz-d.html> (zuletzt abgerufen am 27. November 2023).

⁹ Medienmitteilung der FinDel vom 24.06.2014, abrufbar unter: <https://www.parlament.ch/press-releases/Pages/2014/mmm-findel-2014-06-24.aspx> (zuletzt abgerufen am 27. November 2023).

¹⁰ Urteil des BVGer A-1096/2020 vom 19. Januar 2021 E. 3 m.w.H.

¹¹ Fehlerkultur: Möglichkeiten und Grenzen ihrer rechtlichen Verankerung, [Bericht des Bundesrates in Erfüllung des Postulats 20.3463 \(RK-S\)](#) (zit. Bericht des BR zur Fehlerkultur), Ziffer 6.11 Seite 49.

¹² Urteil des BVGer A-4571/2015 vom 10. August 2016 E. 7.3.2.

¹³ Urteil des BGer 1C_428/2016 vom 27. September 2017 E 4.3.

liche Rechtsverletzungen der Beaufsichtigten – selbst wenn oder gerade weil sie auf das Öffentlichkeitsprinzip zurückzuführen sind – keinesfalls eine derartige Einschränkung des Öffentlichkeitsgesetzes zu rechtfertigen vermögen. Die Argumentation des BAZL im Erläuternden Bericht bezüglich der Gefahr der Nichtbefolgung von Meldepflichten kann auch als Einladung an die Beaufsichtigten zum Rechtsmissbrauch verstanden werden. Des Weiteren bietet das Öffentlichkeitsgesetz mit seinen Ausnahmebestimmungen ausreichend Möglichkeiten, um dem Schutz der betroffenen Personen (u.a. der Arbeitnehmenden von Beaufsichtigten) und den Vertraulichkeitsinteressen auch im Zusammenhang mit behördlichen Kontrollmassnahmen gebührend Rechnung zu tragen. Insbesondere sieht das Gesetz vor, dass die Verwaltung Unternehmen, die freiwillig Meldungen erstatten wollen, Vertraulichkeitszusagen abgeben kann (vgl. Art. 7 Abs. 1 Bst. h BGÖ). Wir verweisen zudem auf den Schutz der Berufs-, Geschäfts- und Fabrikationsgeheimnisse (Art. 7 Abs. 1 Bst. g BGÖ), auf die Gefährdung der inneren oder äusseren Sicherheit der Schweiz (Art. 7 Abs. 1 Bst. c BGÖ) oder auch auf den Schutz von Personendaten resp. Daten juristischer Personen (Art. 7 Abs. 2 bzw. Art. 9 BGÖ). Auch der Bundesrat kommt zum Schluss, dass das "Öffentlichkeitsgesetz [...] auch im Bereich der Aufsichtstätigkeit mit seinen Ausnahmebestimmungen ausreichend Möglichkeiten [bietet], um dem Schutz schützenswerter öffentlicher und privater Interessen und insbesondere auch dem Schutz der Privatsphäre betroffener Mitarbeitenden hinreichend Rechnung zu tragen."¹⁴ Demnach ist es mit den bestehenden Ausnahmebestimmungen des Öffentlichkeitsgesetzes ohne Weiteres möglich, auch vorliegend im Falle von sensiblen Informationen den konkreten Umständen gebührend Rechnung zu tragen. Der Beauftragte ist sich des erhöhten Schutzbedürfnisses für gewisse Dokumente (worunter durchaus auch Passagen von Audit- und Inspektionsberichten fallen können) mit heiklen Inhalten sehr wohl bewusst und hat dies - wie den zahlreichen Empfehlungen entnommen werden kann - in der Vergangenheit immer entsprechend berücksichtigt (siehe bspw. die Empfehlung vom 19. November 2013: BAZL / Rechtsetzungsakte EU-Kommission; Empfehlung vom 4. September 2013: BAZL / Sicherheitsabklärungen Südabflüge 16 straight).

Mangels anderweitiger Hinweise ist davon auszugehen, dass das BAZL bis anhin – bei gleichzeitiger Anwendbarkeit des Öffentlichkeitsgesetzes – von den Beaufsichtigten die für die Aufrechterhaltung der Sicherheit der Luftfahrt relevanten Informationen erhalten hat. In Anbetracht dessen vermag der Beauftragte nicht zu erkennen, inwiefern dies zukünftig anders, d.h. nur bei einem Ausschluss des Öffentlichkeitsgesetzes, der Fall sein sollte.

Technische Einzelheiten

Die ebenfalls vorgebrachte Begründung, dass die Berichte oft technische Einzelheiten enthalten würden, die von der Öffentlichkeit nur schwer richtig einzuordnen seien und deshalb der Zugang eingeschränkt werden solle, ist unhaltbar und – pointiert formuliert – anmassend. Spätestens mit Inkrafttreten des Öffentlichkeitsgesetzes ist es nicht mehr an der Verwaltung darüber zu befinden, ob bestimmte Informationen für das breite Publikum verständlich sind oder ob eine bestimmte Person die "richtigen" Schlüsse aus einem Dokument ziehen kann.¹⁵ Dies käme letztlich einer Bevormundung der Bürgerin und des Bürgers gleich. Auch hinsichtlich inhaltlich komplexer Dokumente gilt der Grundsatz der Transparenz. Die Verständlichkeit einer Information ist denn auch gerade kein vom Öffentlichkeitsgesetz vorgesehenes Ausnahmekriterium.

Schutz von öffentlichen und privaten Interessen

Nur für die Nationalbank und die FINMA hat der Gesetzgeber die Geltung des Öffentlichkeitsgesetzes ausdrücklich ausgeschlossen. Ansonsten erlauben es die Ausnahmebestimmungen des Öffentlichkeitsgesetzes den Behörden, den Zugang zu amtlichen Dokumenten zum Schutz öffentlicher und privater Interessen zu verweigern oder aufzuschieben (vgl. die Hinweise auf entsprechende Ausnahmebestimmungen hiervoor). Soweit das BAZL die im Öffentlichkeitsgesetz vorgesehenen Ausnahmebestimmungen als nicht ausreichend erachtet, hat es nicht dargetan und für den Beauftragten ist ausserdem nicht ersichtlich, dass das BAZL gestützt auf das Öffentlichkeitsgesetz Informationen öffentlich zugänglich machen musste, in dessen Folge die Aufsichtstätigkeit des BAZL beeinträchtigt worden wäre.

¹⁴ Bericht des BR zur Fehlerkultur, Ziffer 6.11 Seite 49.

¹⁵ Vgl. Urteil des BVGer A-7874/2015 vom 15. Juni 2016 E. 6.1.

Umfang des Vorbehalts

Das BAZL will namentlich den Zugang zu Personendaten und Daten juristischer Personen in Audit- und Inspektions- und Kontrollberichten resp. den Zugang zu diesen, wenn durch dessen Gewährung die Flug- und Luftsicherheit gefährdet wird, vom Öffentlichkeitsgesetz ausnehmen (Art. 107d Abs. 2 Bst. a VE-LFG). Mit dieser (inhaltlich) unklar formulierten Bestimmung würden mutmasslich wesentliche Teile der Aufsichtstätigkeit des BAZL und damit schlussendlich eine seiner Haupttätigkeiten weitgehend dem Öffentlichkeitsgesetz entzogen. Aufgrund des mit der unklaren Formulierung einhergehenden grossen Spielraums liegt es weitgehend im Ermessen des BAZL, Dokumente vom Zugang nach dem Öffentlichkeitsgesetz auszunehmen. Diese Ausnahme lässt sich angesichts des berechtigten öffentlichen Interesses an einer korrekten Erfüllung dieser Aufsichtspflicht im Bereich der Luftfahrt nicht rechtfertigen.¹⁶

Ausschluss der Meldungen gemäss Verordnung (EU) Nr. 376/2014

Gemäss Art. 107d Abs. 2 Bst. b VE-LFG soll das Öffentlichkeitsgesetz ausserdem nicht gelten für Meldungen und zugehörige Unterlagen über Ereignisse, die dem BAZL gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 376/2014 zugegangen sind. Im Erläuternden Bericht erklärt das BAZL auch hier, es dürfe "für Unternehmen und Private kein «Anreiz» bestehen, sicherheitsrelevante Informationen zurückzuhalten. Es muss ihnen daher zugesichert werden können, dass ihre Informationen nur zum beabsichtigten Zweck verwendet werden." Die in der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 enthaltenen Vorgaben seien völkerrechtlicher Natur und in der Schweiz direkt anwendbar («self-executing»). "Sie gehen somit den nationalen Vorgaben vor. [...] Als Folge davon sind die Bestimmungen betreffend die Meldung von Vorfällen *lex specialis*, welche gemäss Artikel 4 BGÖ als 'Spezialbestimmungen' *mutatis mutandis* vorbehalten sind" (Erläuternder Bericht, Seite 50).

Für den Beauftragten ist die vom BAZL ausgeführte Begründung widersprüchlich: Die Notwendigkeit der Einführung des Vorbehalts gemäss Art. 107d Abs. 2 Bst. b VE-LFG kann nicht damit begründet werden, dass ein solcher – in Form der Bestimmungen aus der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 betreffend die Meldung von Vorfällen – bereits bestünde, zumal es sich dabei lediglich um eine (bestrittene) Einschätzung des BAZL handelt (vgl. dazu die Ausführungen unten). Gleichzeitig könnte ohne Weiteres auf die Einführung von Art. 107d Abs. 2 Bst. b VE-LFG verzichtet werden, wenn die vom BAZL vorgebrachten Bestimmungen aus der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 Vorbehalte i.S.v. Art. 4 BGÖ darstellten.

Soweit das BAZL bei den Meldungen, welche ihm gestützt auf die die Verordnung (EU) Nr. 376/2014 zugegangen sind, auf die drohende Nicht-Einhaltung von gesetzlich festgehaltenen Meldepflichten hinweist, ist auf das hiervor Ausgeführte zu verweisen.

Nicht gefolgt werden kann der vom BAZL (unabhängig von der neu vorgesehenen Bestimmung von Art. 107d Abs. 2 Bst. b VE-LFG) bereits als geklärt zu betrachtenden Qualifizierung von Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 betreffend die Meldung von Vorfällen als Vorbehalte i.S. Art. 4 BGÖ. Vorab ist festzuhalten, dass die Frage, ob und in welchen Fällen Bestimmungen aus internationalen Rechtsgrundlagen die Anforderungen an einen spezialgesetzlichen Vorbehalt i.S. Art. 4 BGÖ erfüllen, bis anhin – soweit ersichtlich – von der Rechtsprechung stets offengelassen worden ist. Die diesbezüglichen Ausführungen des BAZL im Erläuternden Bericht bilden demnach lediglich die Einschätzung des BAZL zur Verordnung (EU) Nr. 376/2014 und damit zu einem Dritterlass ab, weshalb entsprechende Darlegungen nicht in den Erläuternden Bericht zum VE-LFG gehören und sind folglich abzulehnen. Darüber hinaus vermögen sie keinerlei Rechtswirkung zu entfalten. Mangels eines konkret zu beurteilenden Einzelfalls verzichtet der Beauftragte vorliegend auf eine detaillierte Beurteilung resp. Auslegung von einzelnen Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 hinsichtlich der Frage, ob diese einen spezialgesetzlichen Vorbehalt i.S.v. Art. 4 BGÖ darstellen.¹⁷ Es sei an dieser Stelle lediglich darauf hinzuweisen, dass in Art. 20 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 namentlich der Zugang zu Dokumenten geregelt und festgehalten wird, dass mit "Ausnahme der Artikel 10 und 11, durch die strengere Regeln für den Zugang zu den im Europäischen Zentralspeicher enthaltenen Daten und Informationen festgelegt

¹⁶ Vgl. hierzu das Urteil des BVGer A-5635/2019 vom 12. Mai 2020 E. 5.4.2. m.H.

¹⁷ Gemäss Bundesgericht ist das Verhältnis von Vertraulichkeitsregeln in anderen Bundesgesetzen (Art. 4 Bst. a BGÖ) zum Grundsatz der Verwaltungsöffentlichkeit gemäss Öffentlichkeitsgesetz bzw. die Frage, ob einer Rechtsnorm als *lex specialis* Vorrang i.S.v. Art. 4 Bst. a BGÖ zukommt, jeweils für den konkreten Fall zu ermitteln. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts ist "dabei der Sinn und Zweck der divergierenden Normen [entscheidend]: das allgemeine öffentliche Interesse an der Öffentlichkeit der Verwaltung ist dem Schutzzweck der Spezialnorm gegenüberzustellen" (BGE 146 112 65 E. 3.1).

werden, beeinträchtigt diese Verordnung nicht die Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1049/2001" (Art. 20 Abs. 1 Verordnung (EU) Nr. 376/2014 [Hervorhebung durch den Beauftragten]). Die in Art. 20 Abs. 1 erwähnte Verordnung, deren Anwendung grundsätzlich nicht eingeschränkt wird, ist Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2001 über den Zugang der Öffentlichkeit zu Dokumenten des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission. Vor diesem Hintergrund ist zumindest nicht offensichtlich und vom BAZL auch nicht belegt, dass die Verordnung (EU) Nr. 376/2014 absolute Geheimhaltung verlangt resp. damit ein Vorbehalt gemäss Art. 4 BGO darstellt und die entsprechenden Ausführungen des BAZL im Erläuternden Bericht zutreffend sind.

Ausschluss amtlicher Dokumente der SUST zu Sicherheitsuntersuchungen

Gemäss Art. 107d Abs. 2 Bst. c VE-LFG soll das Öffentlichkeitsgesetz schliesslich nicht für amtliche Dokumente zu Sicherheitsuntersuchungen der SUST gelten. Soweit das BAZL für die Notwendigkeit des Ausschlusses amtlicher Dokumente der SUST auf die bereits im Zusammenhang mit Bst. a derselben Bestimmungen geäusserten Überlegungen verweist, muss diesen ebenso das hiervor Ausgeführte entgegengehalten werden. Ausserdem hat das BAZL bis anhin nicht dargetan, dass die im Öffentlichkeitsgesetz vorgesehenen Ausnahmebestimmungen für die Aufgabenerfüllung der SUST nicht ausreichend sein sollten. Schliesslich geht aus dem Erläuternden Bericht nicht hervor, dass die SUST gestützt auf das Öffentlichkeitsgesetz Informationen öffentlich zugänglich machen musste, in dessen Folge deren Tätigkeit beeinträchtigt worden wäre. Laut Rechtsprechung rechtfertigt sich zudem die Zugänglichmachung von amtlichen Informationen auf Gesuch hin desto eher, je grösser die politische oder gesellschaftliche Bedeutung eines bestimmten Aufgabenbereiches einer Behörde ist.¹⁸ Die Geschäftsprüfungskommission des Nationalrates (GPK-N) erkannte in ihrem Kurzbericht zu den Tätigkeiten der SUST, dass deren Tätigkeit in den vergangenen Jahren auf grosses Interesse in der Öffentlichkeit gestossen war.¹⁹ Es besteht somit bereits per se ein öffentliches Interesse am Nachvollzug der Verwaltungstätigkeit durch die Bevölkerung.²⁰ Allein aufgrund dessen rechtfertigt sich eine voraussetzungslose Geheimhaltung der in Frage stehenden Informationen nicht.

Formulierung in den Vernehmlassungsunterlagen

Bei der Konsultation der aktuellen Unterlagen entsteht der Eindruck, dass die Auswirkungen der Einschränkung des Anwendungsbereichs des Öffentlichkeitsgesetzes gegenüber der Öffentlichkeit nicht in ihrer vollen Tragweite aufgezeigt werden (sollen). Zurückzuführen ist dies insbesondere auf die Formulierungen im Erläuternden Bericht zur Vernehmlassungsvorlage. Die für die Überschrift von Ziffer 1.23 gewählte Formulierung "Abweichungen vom Öffentlichkeitsgesetz" täuscht über die wahre Tragweite der beabsichtigten Neuregelung hinweg, mit welcher der Anwendungsbereich des Öffentlichkeitsgesetzes entscheidend eingeschränkt werden soll. Auf der Webseite, auf welcher die Unterlagen zu den laufenden Vernehmlassungen publiziert werden, fehlt in der Übersicht über die Themen der Vorlage der Hinweis zum Ausschluss des Öffentlichkeitsgesetzes gänzlich.

Abschliessende Bemerkungen

Abschliessend geben wir zu bedenken, dass das Parlament mit der Verabschiedung des Öffentlichkeitsgesetzes ein klares Zeichen gegen Geheimbereiche und -dokumente in der Bundesverwaltung gesetzt hat. Dies muss u.E. nicht zuletzt auch für Behörden mit Aufsichts-, Audit-, Kontroll- oder Inspektionsaufgaben gelten, denn sie stehen im besonderen Fokus der Öffentlichkeit, da sie von Gesetzes wegen andere Verwaltungseinheiten und/oder Private überprüfen. Gerade in diesen sensiblen Bereichen kann es nicht angehen, dass sich Aufsichtsbehörden mit Argumenten wie "Gefahr der Missachtung von Meldepflichten" oder "zu komplex für die Bevölkerung" vom Geltungsbereich des Öffentlichkeitsgesetzes ausnehmen lassen können. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb sich Behörden mit Audit- und Inspektionsaufgaben selber jeglicher Überprüfung – selbst einer minimalen Kontrolle durch die Bevölkerung mittels Öffentlichkeitsgesetz (wobei noch die Ausnahmebestimmungen des Öffentlichkeitsgesetzes zur Anwendung gelangen können) – entziehen wollen und im Geheimen sowie alleine darüber befinden können, ob sie selber oder die Geprüften die an sie gestellten gesetzlichen Vorgaben erfüllen. In diesem Zusammenhang weisen wir darauf hin, dass das Bundesverwaltungsgericht explizit ein hohes Interesse

¹⁸ Urteil des BVGer A-5635/2019 vom 12. Mai 2020 E. 5.4.2.

¹⁹ Geschäftsprüfungskommission des Nationalrates, Tätigkeiten der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle, Kurzbericht vom 21. November 2023 (BBI 2023 2896), S. 2.

²⁰ Vgl. BBI 2003 1973 f.

der Öffentlichkeit anerkannt hat, die Aufsichtstätigkeit einer Behörde, und damit auch jener des BAZL, nachvollziehen zu können.²¹

Zu erwähnen ist überdies, dass die Bundesversammlung für die Legislaturplanung 2023–2027 als Ziel festgelegt hat, Zugangsschranken formeller und finanzieller Art zur Gewährung des Öffentlichkeitsprinzips zu beseitigen.²² Die vorliegende Einschränkung des Geltungsbereichs des Öffentlichkeitsgesetzes steht im Widerspruch zu diesem vom Gesetzgeber formulierten Ziel, weshalb auch aus diesem Grund darauf zu verzichten ist.

Schliesslich ist darauf hinzuweisen, dass die Einschränkung des Öffentlichkeitsgesetzes in Bezug auf Inspektions- und Auditberichte und sowie auf sämtliche Dokumente, die Schlussfolgerungen über die bei diesen Kontrollen gewonnenen Erkenntnisse und Informationen enthalten, im Rahmen der Vernehmlassung der Teilrevision 1+ des Luftfahrtgesetzes im Jahr 2015 mehrheitlich abgelehnt wurde.²³ Aus welchen Gründen das BAZL nunmehr erneut beabsichtigt, eine (noch umfassendere) Einschränkung des Öffentlichkeitsgesetzes einzuführen resp. weshalb eine solche vor dem Hintergrund des damaligen Verzichts und unter Berücksichtigung zwischenzeitlich geänderter Rahmenbedingungen als notwendig erachtet wird, wird nicht erläutert und ist für den Beauftragten auch nicht ersichtlich.

Fazit

Aufgrund des Ausgeführten liegen keine überzeugenden Gründe vor, welche die Schaffung einer Spezialbestimmung gemäss Art. 4 BGÖ im VE-LFG rechtfertigen, weshalb sich die vorgeschlagenen Vorbehalte vom Öffentlichkeitsgesetzes als nicht notwendig erweisen. Im Ergebnis ist der Beauftragte der Ansicht, dass aus den hiervor aufgeführten Gründen vorliegend auf die beabsichtigte Einführung eines Vorbehalts i.S.v. Art. 4 BGÖ im VE-LFG vollumfänglich zu verzichten ist. Infolgedessen sind Art. 107d Abs. 2 VE-LFG sowie die entsprechenden Ausführungen im Erläuternden Bericht, ersatzlos zu streichen.

Freundliche Grüsse



Adrian Lobsiger
Eidgenössischer Datenschutz- und
Öffentlichkeitsbeauftragter

²¹ Urteil des BVGer A-2434/2013 vom 9. Dezember 2013 E. 10.2.

²² Bundesbeschluss über die Legislaturplanung 2023–2027 vom 6. Juni 2024 (Geschäft des Bundesrates 23.082), Art. 9, Ziff. 57.

²³ Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK, Teilrevision 1+ des Luftfahrtgesetzes, [Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens](#), März 2016, Ziffer 5.1.18.

Bundesamt für Zivilluftfahrt
3003 Bern

Per E-Mail
esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Basel, 20. November 2024

Stellungnahme des Flughafens Basel-Mulhouse zur Revision der Luftfahrtgesetzes

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir beziehen uns auf die oben erwähnte Änderung des Luftfahrtgesetzes und möchten uns wie folgt äussern:

Der Flughafen Basel-Mulhouse (EuroAirport) ist der dritte Landesflughafen der Schweiz. Er wird bis Ende 2024 ca. 9 Mio. Passagiere und gut 100'000 Tonnen Fracht befördern. Hinzu kommen die Wartung und Ausstattung von Flugzeugen. Mit 6'400 Mitarbeitenden ist der EuroAirport einer der grossen Arbeitgeber im Dreiländereck. Der binationale Flughafen Basel-Mulhouse ist mit seiner speziellen Governance einzigartig in der Welt.

Auch wenn am EuroAirport prinzipiell französisches Recht anwendbar ist, möchten wir dennoch zu einem für die Wahrung der Schweizer Interessen am EuroAirport essentiellen Punkt der Gesetzesrevision Stellung nehmen.

Die Betriebszeiten stellen die wichtigste Rahmenbedingung des Flughafens dar. Sie sind den spezifischen Bedürfnissen des EuroAirport bzw. der im Dreiländereck angesiedelten Wirtschaft angepasst. So sind die Tagesrandzeiten für die am EuroAirport verkehrenden Airlines essentiell. Am Morgen starten vor allem jene für den Geschäftsreiseverkehr relevanten Passagierflüge zu den wichtigsten europäischen Zentren. Ebenso frühmorgens landen jene Frachtflugzeuge, welche Expressfracht geladen haben und diese anschliessend ins Schweizer Mittelland ausliefern. Ca. 80% der Schweizer Expressfracht wird über den EuroAirport abgewickelt. Spät abends landen wiederum jene Geschäftsreisenden, die morgens früh den Flughafen verlassen haben.

Zu erwähnen ist, dass die am EuroAirport stationierten Flugzeuge der EasyJet auf die bestehenden Betriebszeiten angewiesen sind. Im Gegensatz zu einem Hubcarrier wie die Swiss muss EasyJet bis zu vier täglichen Rotationen fliegen, um profitabel operieren zu können.

Ohne wettbewerbsfähige Betriebszeiten verliert der trinationale Standort seine Anbindung über den Luftweg.

Für den EuroAirport ist deshalb die Verankerung des Bestandesschutzes der aktuellen Betriebszeiten essentiell. Aus diesem Grund befürwortet der EuroAirport die in Artikel 36a-bis E-LFG neu statuierte des Schutzes der aktuellen Betriebszeiten. Der Bestandesschutz verdeutlicht die Wichtigkeit der Öffnungszeiten und ist auch im Einklang mit dem im aktuellen Luftfahrtpolitischen Bericht des Bundesrats vom 2016 erwähnten Schutz der bestehenden Betriebszeiten.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unseres Anliegens.

Freundliche Grüsse



Matthias Suhr
Direktor

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
CH-3003 Bern

Per Mail an: esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Bern, 29. Oktober 2024/MD
VL LFG

Änderung des Luftfahrtgesetzes

Vernehmlassungsantwort der FDP.Die Liberalen

Sehr geehrte Damen und Herren

Für Ihre Einladung zur Vernehmlassung oben genannter Vorlage danken wir Ihnen. Gerne geben wir Ihnen im Folgenden von unserer Position Kenntnis.

FDP.Die Liberalen unterstützt die Stossrichtung und die Ziele der vorliegenden Revision. Die Sicherheit ist in der Aviatik von grosser Bedeutung und die Anbindung der Schweiz an die Welt muss auch in Zukunft gewährleistet sein: Sie ist zentral für Tourismus, Wirtschaft und Wissenschaft. Deshalb setzen wir uns seit Jahren für eine sichere, leistungsfähige und zuverlässige Infrastruktur der Luftfahrt ein.

Keine Schwächung der Schweizer Flughäfen

In diesem Zusammenhang unterstützen wir den Bestandesschutz für die Landesflughäfen. Weitere Einschränkungen wären dem Hub und der Anbindung der Schweiz abträglich. Die Schweizer Flughäfen sind auf ausreichende Kapazitäten und entsprechende Betriebszeiten angewiesen. Nur so können sie ihren Auftrag erfüllen und einen Betrieb anbieten, wie ihn die Schweizerinnen und Schweizer wünschen und gewohnt sind. Die FDP wird sich gegen links-grüne Bestrebungen zur Wehr setzen, die aus politisch-ideologischen Gründen unsere Flughäfen laufend schwächen wollen.

Wiedereinsetzung einer Luftfahrtkommission

Die mit dem Luftfahrtgesetz vom 21. Dezember 1948 ins Leben gerufene Luftfahrtkommission wurde im Nachgang zum Swissair-Grounding aufgehoben und durch ein koordinierendes und beratendes Gremium ersetzt. Heute zeigt sich, dass die bei der Abschaffung der Luftfahrtkommission angekündigten Mechanismen teilweise nicht existieren oder nur ungenügend funktionieren: das koordinierende und beratende Gremium zuhänden des Bundesrates fehlt; die von den interessierten Kreisen gemachten Angaben gelangen kaum bis zum Bundesrat. Die FDP fordert deshalb die Wiedereinsetzung einer verwaltungsunabhängigen und gut abgestützten Luftfahrtkommission.

Sicherheit ist zentral

Die FDP unterstützt die Ziele des Entwurfs zur Erhöhung der Sicherheit. Im Rahmen der parlamentarischen Arbeit werden wir im Detail prüfen, ob alle vorgeschlagenen Regelungen zielführend sind. Unwirksame, aber mit hohem bürokratischem Aufwand verbundene Regelungen werden wir gegebenenfalls korrigieren.

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Damen und Herren, für die Gelegenheit zur Stellungnahme und für die Berücksichtigung unserer Überlegungen.

Freundliche Grüße
Der Präsident

Handwritten signature of Thierry Burkart in black ink.

Thierry Burkart
Ständerat

Der Generalsekretär

Handwritten signature of Jonas Projer in blue ink.

Jonas Projer

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication DETEC
A l'attention de Madame Esther Jutzeler

Par courriel
(esther.jutzeler@bazl.admin.ch)

Lausanne, le 29 novembre 2024

2024/69 - Consultation relative à la modification de la Loi sur l'aviation

Monsieur le Conseiller fédéral Röstli, Mesdames, Messieurs,

La Fédération romande des consommateurs a pris connaissance du projet de modification de la Loi sur l'aviation mis en consultation.

Elle **partage entièrement la position exprimée par la Stiftung für Konsumentenschutz** (cf. copie du courrier du 29.11.2024 de SKS en annexe), à savoir qu'il convient de saisir l'opportunité de cette modification législative pour introduire la possibilité pour les passagers aériens lésés de saisir un organe de médiation indépendant en lieu et place de l'OFAC, celui-ci étant actuellement et notoirement surchargé par les plaintes.

En vous remerciant d'avance de la bienveillante attention que vous accorderez à la présente, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Conseiller fédéral Röstli, Mesdames, Messieurs, l'expression de notre respectueuse considération.

Fédération romande des consommateurs



Sophie Michaud Gigon

Secrétaire générale



Aurélie Gigon

Responsable juridique

FÉDÉRATION ROMANDE DES CONSOMMATEURS

Indispensable et indépendante, la FRC est la plus grande association de défense des consommateurs en Suisse

Rue de Genève 17 | CP 585 | 1001 Lausanne | Tél. 021 331 00 90 | frc.ch/contact | **frc.ch**



Stiftung für Konsumentenschutz
Nordring 4
Postfach
3001 Bern

Eidgenössischen Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation (UVEK)
Bundeshaus Nord
3003 Bern
esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Rückfragen:

Livia Kunz, Leiterin Recht
l.kunz@konsumentenschutz.ch; 031 370 24 29

Bern, 29.11.2024

Vernehmlassung 2024/69 - Änderung des Luftfahrtgesetzes

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Stiftung für Konsumentenschutz nimmt gerne zur Änderung des Luftfahrtgesetzes Stellung.

Im Rahmen der vorliegenden LFG Revision fordert sie eine gesetzliche Grundlage zur Schaffung einer Schlichtungsstelle im Bereich Passagierrechte.

Ausgangslage

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ist die Durchsetzungsstelle für Passagierrechte in der Schweiz (gemäss EU Verordnung 261/2004). Bei Flugunregelmässigkeiten sieht die Verordnung folgende Rechte vor: Ausgleichszahlungen, Betreuungsleistungen, Ersatzbeförderung oder Erstattung des Ticketpreises. Passagiere, die vermuten, dass eine Fluggesellschaft Passagierrechte missachtet hat, können beim BAZL Anzeige einreichen. Das BAZL prüft den entsprechenden Fall und fordert die Fluggesellschaft zu einer Stellungnahme auf. Wird ein Verstoß gegen die Verordnung festgestellt, kann das BAZL die Fluggesellschaft büssen. Den Anspruch auf Ausgleichszahlung kann das BAZL nicht durchsetzen. Kommt es zu keiner Zahlung der Fluggesellschaft, müssen die Passagiere Ihre Ansprüche auf zivilrechtlichem Weg einfordern.

Aktuelle Situation

Das BAZL wird aktuell mit Anzeigen überhäuft. Entsprechend lange dauert die Bearbeitungszeit der einzelnen Anzeigen. Laut Medienberichten dauern die Verfahren deutlich länger als ein Jahr (z.B. hier: [Bazl-Beschwerden: Warum dauert es so lange? - Kassensturz Espresso - SRF](#)). Die Fluggesellschaften reagieren oft (d.h. Zahlungen werden geleistet), wenn das BAZL tätig wird. Es ist naheliegend, dass die lange Bearbeitungszeit des BAZL bei den Airlines die falschen Anreize setzt und dass die Anzeigen der Fluggäste einfacher und schneller bearbeitet werden müssten.

Etablierung einer Schlichtungsstelle für Passagierrechte

Eine Schlichtungsstelle könnte bei Streitfällen ohne gerichtliche Schritte als unabhängige Instanz zwischen Passagieren und Fluggesellschaften agieren. Eine Schlichtungsstelle bietet in der Regel ein einfaches, kostengünstiges und schnelles Verfahren für Passagiere. Eine neutrale Anlaufstelle stärkt das Vertrauen der Passagiere, da sie sicherstellen kann, dass Ansprüche ohne komplizierte Verfahren durchgesetzt werden.

Länder wie Deutschland und Österreich haben bereits Schlichtungsstellen eingerichtet (z. B. die Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr (SÖP) in Deutschland), die bei Streitigkeiten zwischen Passagieren und Fluggesellschaften erfolgreich vermitteln.

Das BAZL hat primär regulatorische und überwachende Aufgaben. Eine spezialisierte Schlichtungsstelle könnte sich ausschließlich auf Verbraucherbeschwerden konzentrieren und dem BAZL so erlauben, sich auf seine Kernaufgaben zu konzentrieren.

Im Rahmen der vorliegenden LFG Revision soll deshalb eine gesetzliche Grundlage zur Schaffung einer Schlichtungsstelle im Bereich Passagierrechte vorgesehen werden. Dabei soll die Finanzierung nachhaltig und verursacherbasiert geregelt werden.

* * *

Wir danken Ihnen für die wohlwollende Prüfung unserer Anliegen und stehen Ihnen bei Rückfragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Sig. Sara Stalder
Geschäftsleiterin

Sig. Livia Kunz
Leiterin Recht

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

Per Email an
esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Zürich-Flughafen, 27. November 2024

Vernehmlassung zur Änderung des Luftfahrtgesetzes – Stellungnahme Flughafen Zürich AG

Sehr geehrte Frau Jutzeler

Mit Schreiben vom 28. August 2024 hat Herr Bundesrat Albert Rösti die Flughafen Zürich AG zur Teilnahme an der im Titel erwähnten Vernehmlassung eingeladen. Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, unsere Anliegen zur Änderung des Luftfahrtgesetzes zu äussern. Die Flughafen Zürich AG ist als Konzessionärin des Bundes Betreiberin des grössten Landesflughafens der Schweiz. Der Flughafen Zürich ist das Schweizer Tor zur Welt. Die internationale Anbindung ist für die Schweiz von elementarer Bedeutung für Tourismus, Wirtschaft, Wissenschaft und Gesellschaft. Mit über 200 direkten Flugverbindungen in 70 Ländern erfüllt der Flughafen Zürich den Bundesauftrag, die Schweiz mit der Welt anzubinden und den Betrieb eines Luftverkehrsdrehkreuzes zu ermöglichen. Dafür ist der Flughafen Zürich auf gute Rahmenbedingungen für den Erhalt, den Betrieb und die Weiterentwicklung des Flughafens, der Infrastruktur und des Drehkreuzbetriebs angewiesen.

Denn die Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung sowie die zunehmende globale Verflechtung der Schweiz sind und bleiben die Treiber des Bedarfs nach internationaler Mobilität. Dass das Reisebedürfnis der Gesellschaft ungebrochen ist, zeigen die knapp 30 Millionen Passagiere, die 2023 über den Flughafen Zürich reisten. Der Flughafen Zürich ist ausserdem ein regionaler Wirtschaftsmotor, der jährlich eine Wertschöpfung von 7 Milliarden Schweizer Franken generiert. Jeden Tag stellen dabei über 30'000 Mitarbeitende aus über 300 verschiedenen Unternehmen einen reibungslosen Ablauf am Flughafen Zürich sicher.

Die Bedeutung des Flughafens Zürich ist auch an einigen Zahlen festzuhalten. 35% der ausländischen Gäste erreicht die Schweiz per Flugzeug, 44% der wichtigen europäischen Wirtschaftsstandorte sind innerhalb 3.5h erreichbar (ohne Flughafen Zürich sind es noch 11%) und jährlich werden rund 400'000 Tonnen Luftfracht abgewickelt, was rund als 50% des wertemässigen Schweizer Exportvolumen

ausmacht. 98% davon wird als sogenannte «belly freight» im Bauch von Langstreckenmaschinen transportiert. Dazu gehören hochwertige, verderbliche und zeitkritische Waren wie spezielle Ersatzteile für Industriemaschinen und Medikamente sowie Uhren, Schmuck und Valoren.

Wir danken dem Bundesrat, dass er diese Bedeutung in den Antworten zur Motion Kutter und zur Interpellation Hübscher explizit betont hat. Die vorliegende Teilrevision des Luftfahrtgesetzes bietet nun die Möglichkeit, die heutigen Rahmenbedingungen sowie die Nutzung von aktuellen Technologien stärker in der Gesetzgebung zu verankern, erkannte Schwachstellen zu beseitigen und damit die Entwicklungsfähigkeit der Flughäfen in der Schweiz langfristig zu sichern. Wir danken daher dem Bundesrat, dass er mit einer Präzisierung des Bestandsschutzes in Bezug auf die Betriebszeiten die zentralen Funktionen der Schweizer Landesflughäfen und damit die verkehrstechnische Anbindung der Schweiz besser absichern möchte. Allerdings gilt es den Artikel 36a^{bis} rechtsetzungstechnisch anders zu formulieren. Ein konkreter Branchenvorschlag findet sich in der folgenden detaillierten Stellungnahme zu den einzelnen Artikeln.

Insgesamt orientieren sich unsere Anträge an den folgenden fünf Hauptforderungen, die wir nach eingehender Analyse der vorliegenden Vernehmlassungsvorlage identifiziert haben:

- 1) **Sicherung der Betriebszeiten:** An den Landesflughäfen Genf und Zürich sind Betrieb und Öffnungszeiten mindestens im bisherigen Umfang dauerhaft zu gewährleisten. Eine Kürzung der Betriebszeiten hätte am Flughafen Zürich den Verlust des heutigen Drehkreuzbetriebs zur Folge und würde die Erreichbarkeit der Schweiz signifikant verschlechtern. Am Flughafen Zürich würden wichtige Verbindungen in die Wachstumsmärkte nach Südamerika, Südafrika und Asien wegfallen. Weil die Rentabilität der Flugzeuge dadurch nicht mehr gegeben wäre, würden auch weitere Langstreckenverbindungen wegfallen. Das Resultat: die Schweiz wäre deutlich weniger gut an die Welt angebunden. Das gilt es zu verhindern.
- 2) **Stärkung des SIL und Beschleunigung der Verfahren:** Der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt und die zu den Flughäfen zugehörigen Objektblätter bilden zentrale Grundlagen flugbetriebsbezogener Entscheide und Verfahren. Eine mit hoher Legitimations- und Steuerungskraft ausgestattete Sachplanung vereinfacht und beschleunigt die gestützt darauf erfolgenden Verfahren. Gleichzeitig wird ein administrativer Mehraufwand durch unnötige Zusatzschlaufen verhindert. Mit der Schaffung der notwendigen Rechtsgrundlagen auf Gesetzesstufe wird die Sachplanung generell erheblich gestärkt. Jegliche Möglichkeiten zur Beschleunigung von Verfahren sind zu ergreifen.
- 3) **Sicherung der Entwicklungsfähigkeiten der Landesflughäfen:** Landesflughäfen sind per se standortgebunden und überaus raum- und kapitalintensiv. Es ist wichtig, die Entwicklungsmöglichkeiten der Landesflughäfen langfristig zu sichern. Dazu gehört die Möglichkeit zur frühzeitigen Verlängerung der Betriebskonzession und die Beschleunigung der Genehmigungsverfahren insbesondere bei (sicherheitsrelevanten) Betriebsreglementsänderungen.
- 4) **Keine unverhältnismässige Ausweitung der BAZL-Kompetenzen auf dem Flugplatzgelände:** Das BAZL ist die Aufsichts- und Genehmigungsbehörde der Luftfahrt und ist bereits heute mit den notwendigen Kompetenzen ausgestattet. Es braucht weder eine carte blanche im Sinne einer konturlosen Pauschalkompetenz, noch soll das BAZL in operative Arbeiten der Flughafenhalter eingreifen, die es nachträglich genehmigen oder überwachen muss. Ansonsten drohen Interessenskonflikte.

- 5) **Erhöhung der Sicherheit an den Landesflughäfen:** Sicherheit ist das höchste Gut in der Aviatik. Verschiedene Bestimmungen dienen dazu, diese Zielsetzung gesetzlich besser zu verankern. Dies ist vor allem dann essenziell, wenn in geschützte Rechtspositionen Betroffener eingegriffen wird. Es besteht allerdings weiterer Handlungsbedarf. Ein Sanktionsmechanismus für Flughafenhalter bei wiederholten Verstössen von Personal am Boden ist in präventiver und repressiver Hinsicht ein wichtiges Instrument und muss ebenfalls bereits auf Gesetzesstufe die notwendige Verankerung erhalten.

Nachfolgend finden Sie unsere detaillierten Argumente zu ausgewählten Artikeln, wobei wir uns auf diejenigen beschränkt haben, bei denen eine direkte Betroffenheit der Flughafen Zürich AG vorhanden und eine Anpassung des Wortlauts zuhanden der bundesrätlichen Botschaft angezeigt ist. Alle nicht aufgeführten Artikeln werden im Umkehrschluss begrüsst oder wir sehen keine Betroffenheit für die Flughafen Zürich AG.

Artikel 4: Delegation der Aufsicht

Heute sind Flugplatzleiter in der alleinigen Verantwortung für die rechtmässige Erfüllung der vom BAZL übertragenen Aufgaben. Gerade bei grösseren Flughäfen fallen aber sehr viele Aufgaben an, die eine einzelne Person kaum alleine überwachen und verantworten kann. Es erscheint daher sinnvoll, nicht nur Flugplatzleiter, sondern ebenso den Halter – als Konzessionsempfänger – aufgabentechnisch in die Pflicht zu nehmen. Da die Betreiber der Landesflughäfen bei ihrem Handeln regelmässig auf professionelle Organisationen zurückgreifen können, gilt es bei der Aufgabenabgrenzung gegenüber diesen den Grundsatz der Subsidiarität zu beachten.

Art. 4 E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

¹ Das BAZL kann einzelne Aufsichtsbereiche oder -befugnisse übertragen:

- a. an die Flugplatzleiterinnen und Flugplatzleiter *bzw. den Flugplatzhalter*;
- b. an Kantone, Gemeinden oder geeignete Organisationen und Einzelpersonen, soweit diese damit einverstanden sind.

^{1bis} (neu) In Bezug auf die an den Landesflughäfen anfallenden Fachaufgaben berücksichtigt das BAZL den Grundsatz der Subsidiarität.

Artikel 16: Aufsichtskompetenzen

Das BAZL ist die für die Luftfahrtentwicklung und die Aufsicht über die zivile Luftfahrt zuständig. Die Aufsichtskompetenzen des BAZL sind deshalb im Grundsatz unbestritten. Mit dem vorgeschlagenen Artikel sollen die Aufsichtskompetenzen im Gesetz geregelt werden. Der Wortlaut ist jedoch stellenweise allzu bedingungs- und schrankenlos formuliert, sodass die Bestimmung mit rechtsstaatlichen und auch grundrechtlichen Garantien in Konflikt gerät. Es ist deshalb essenziell, die Bestimmung konkreter zu fassen und auf ein (noch) vertretbares Mass einzugrenzen.

Es ist nicht einzusehen, weshalb neben BAZL-Vertretern auch Drittpersonen mit derart weitreichenden Eingriffsbefugnissen ausgestattet werden müssen. Insbesondere kann und darf Amtsgewalt nicht via «Vollmacht» auf Private übertragen werden. Zudem gilt es den Grundsatz zu wahren, dass staatliches Handeln stets rechtfertigungsbedürftig ist und verhältnismässig zu sein hat. Diesem Grundsatz widerspricht die pauschale Abfassung gewisser Berechtigungen gemäss Artikel 16, der zudem in Konflikt mit dem Bestimmtheitsgebot bei Gesetzen tritt. Er ist deshalb dahingehend zu präzisieren, dass für den Einsatz eines bestimmten Instruments grundsätzlich eine Situation erforderlich ist, welche das Vorgehen effektiv zu rechtfertigen vermag. Zudem dürfen Aufsichtsmaßnahmen nicht dazu dienen, Vorgaben zur Gewährleistung einer Just Culture oder Verfahrensgarantien auszuhebeln. Gerade die Just Culture soll im Rahmen dieser Gesetzesrevision gestärkt werden, weshalb es umso wichtiger ist, einzelne Artikel nicht im Widerspruch zur geplanten Lösung zu setzen.

Die Rechtsweggarantie fordert überdies, dass gegen einen allfälligen Missbrauch vorgegangen werden kann. Entsprechend braucht es einen Absatz ^{3bis}, welcher den Erlass einer rechtsmittelfähigen Verfügung vorsehen muss. Soll diese direkt ohne Abwarten des Ausgangs eines allfälligen Rechtsmittelverfahrens vollstreckt werden können, gilt es in der Verfügung auch darüber zu entscheiden (Absatz ^{3ter}).

Art. 16 E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

² Die Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter ~~oder Bevollmächtigten~~ des BAZL sind zur Erfüllung ihrer Aufsichtsaufgaben nötigenfalls jederzeit und ohne räumliche Einschränkung berechtigt, bemannte und unbemannte Luftfahrzeuge sowie Flugkörper, andere Transportmittel und betriebliche Räumlichkeiten und Areale der beaufsichtigten Organisationen und Unternehmen zu betreten und zu untersuchen, ~~soweit es die Aufsicht über die Luftfahrt gemäss Artikel 3 sowie den internationalen Vereinbarungen der Schweiz erfordert.~~ Zutrittsberechtigungen, die aus technischen Gründen notwendig sind, sind ihnen ~~sofort und unentgeltlich~~ ohne Verzug gegen Erstattung der anfallenden Kosten auszustellen.

³ Die Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter ~~oder Bevollmächtigten~~ des BAZL sind weiter nötigenfalls berechtigt:

- a. in ~~sämtliche~~ Aufzeichnungen und Unterlagen, Daten, Verfahren und andere Materialien der beaufsichtigten Organisationen die in Bezug auf die Flugsicherheit oder Luftsicherheit von Bedeutung sein können, Einsicht zu nehmen und davon Kopien, Fotografien und Aufzeichnungen zu erstellen oder Auszüge zu verlangen;
- b. ~~jederzeit~~ Auskünfte und Erklärungen von den beaufsichtigten Organisationen einzuholen und ihnen ~~verbindliche~~ zweckdienliche Anweisungen zu erteilen.

^{3bis} (neu) Auf dem Weg aufsichtsrechtlicher Massnahmen dürfen anderweitige rechtliche Vorschriften, insbesondere zum Schutz Betroffener, nicht missachtet oder umgangen werden.

^{3ter} (neu) Auf Verlangen von Betroffenen erlässt das BAZL zu einer beabsichtigten Massnahme eine rechtsmittelfähige Verfügung, wobei auch über die vorzeitige Vollstreckbarkeit der Massnahme zu entscheiden ist.

Artikel 20: Redlichkeitskultur: Meldesystem für besondere Ereignisse und Verwertbarkeitsbeschränkungen von Ereignismeldungen

Die Bestimmung deckt lediglich Meldungen an das BAZL (ECCAIRS) gemäss Verordnung (EU) Nr. 376/2014 ab, nicht jedoch Meldungen gemäss Verordnung (EU) Nr.996/2010. Es wäre unseres Erachtens wünschenswert, wenn die beiden Fälle gleichgestellt würden.

Die im Zusammenhang mit Artikel 16 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 verwendete Formulierung «schwerer Fall» verleitet zu Missverständnissen, weil sie nicht dem referenzierten Artikel 16 Abs. 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 entspricht, der von einem schwerwiegenden Verschulden spricht. Wir gehen hier von einem Versehen aus, und die Taxierung als «schwer» erscheint auch nicht notwendig, weshalb wir beantragen, diesen Zusatz wegzulassen.

Art. 20 E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

³ Informationen in Ereignismeldungen, welche die meldende oder eine in der Meldung genannte Person belasten, sind in Verwaltungsverfahren zum warnungsweisen Entzug oder zur warnungsweisen Beschränkung von Berechtigungen nicht verwertbar, sofern kein ~~schwerer~~ Fall nach Artikel 16 Absatz 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 vorliegt.

Artikel 36: Zuständigkeit, Sachplan

Für die Verwertung von Fundsachen und Gegenständen, die Flugpassagieren bei den Sicherheitskontrollen abgenommen werden («Dangerous Goods») fehlt eine rechtliche Grundlage. Dies führt dazu, dass solche Gegenstände über längere Zeit aufbewahrt werden müssen, was unverhältnismässig erscheint und nicht der in vergleichbaren Fällen üblichen Praxis entspricht. Wir begrüssen die in Absatz 1 geschaffene gesetzliche Grundlage und die damit längst überfällige Angleichung an die Regelung in Artikel 63 Absatz 2 Personenbeförderungsgesetz. Da ein Grossteil der abzunehmenden Gegenstände bei der Kontrolle des Aufgabegepäcks erfolgt, soll die Formulierung «Sicherheitskontrolle» um den Begriff Gepäckkontrolle ergänzt werden.

Sachpläne sind für den Bund die wichtigsten Planungsinstrumente, um seine raumwirksamen Tätigkeiten mit anderen Aufgaben abzustimmen. Der Sachplan Verkehr bildet einen behördenverbindlichen Rahmen für die langfristige Entwicklung des Gesamtverkehrssystem, welches die Luftfahrt inkludiert. Mit dem neuen Absatz 2 soll die Aussage des ersten Satzes von Artikel 3a Absatz 1 VIL ins Gesetz gehoben werden. Diese gesetzliche Verankerung der Sachplanung ist ebenfalls sehr zu begrüssen. Richtig eingesetzt können die Sachplaninhalte die Verfahren erheblich entlasten und beschleunigen, weil die Massnahmen durch die Aufführung im Sachplan mit einer höheren politischen Legitimation versehen werden. Seine Wirkung entfaltet der Sachplan massgeblich durch seine Behördenverbindlichkeit. Er gilt damit insbesondere auch für weitere Organisationen, die mit öffentlichen Aufgaben betraut sind, welche einen Bezug zur Luftfahrt(-infrastruktur) haben, sei dies direkt (z.B. im Bereich Flugsicherung die Skyguide) oder auch indirekt (etwa im Bereich der Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern, z.B. in Bezug auf den öffentlichen

Verkehr die SBB oder andere konzessionierte Transportunternehmen). Dies ist entsprechend zu präzisieren.

Absatz 3 will gemäss Vorentwurf den Bundesrat ermächtigen, die Zahl der Flugplätze festzulegen. Der Mehrwert von Absatz 3 ist nicht ersichtlich. Vielmehr erscheint es sinnvoll, den Bundesrat (auch) gesetzlich zu beauftragen, die übergeordnete Stossrichtung für die Entwicklung der Schweizerischen Luftfahrt festzulegen, wie er dies mit dem Luftfahrtpolitischen Bericht des Bundes (Lupo) faktisch bereits heute umsetzt – darin kann die Zahl der Flugplätze und Wasserflugplätze geregelt werden. Mit einem so gefassten neuen Absatz 3 wird der Lupo gestärkt und dem Steuerungsanspruch des Bundesrats eine ausreichende gesetzliche Grundlage geschaffen. Aus systematischen Gründen drängt es sich auf, die Abfolge der Absätze anzupassen und die SIL-bezogenen Regelungen in Absatz 2 zusammenzuziehen.

Art. 36 E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

¹ Der Bundesrat erlässt nähere Vorschriften über den Bau und Betrieb von Flugplätzen. Er kann dabei Bestimmungen über die Aufbewahrungsfrist und die Verwertung von Sachen erlassen, die auf Flugplätzen gefunden oder den Passagieren bei den Sicherheitskontrollen- und Gepäckkontrollen abgenommen werden.

² Er legt die Ziele und Vorgaben für die Infrastruktur der Luftfahrt in der Schweiz im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) fest. Der SIL ist für die Behörden, ~~und~~ die Inhaber einer Betriebskonzession (Art. 36a) und weiteren Trägern von Bundesaufgaben verbindlich. Die Genehmigung von Vorhaben, die sich erheblich auf Raum und Umwelt auswirken, setzt eine Grundlage im SIL voraus.

³ ~~Der Bundesrat kann im SIL die Zahl der Flugplätze festlegen und die Zahl der Wasserflugplätze beschränken. Der Bundesrat legt ein Konzept für die kommerzielle, militärische und private Luftfahrt-Infrastruktur, die Erfüllung der zu erwartenden Nachfrage und deren künftige Abwicklungen fest.~~

⁴ ~~Die Genehmigung von Vorhaben, die sich erheblich auf Raum und Umwelt auswirken, setzt eine Grundlage im SIL voraus.~~

Artikel 36a: Betriebskonzession

Im bestehenden Artikel 36a des LFG werden die mit einer Betriebskonzession verliehenen Rechte und Pflichten aufgeführt. Das UVEK hat die Flughafen Zürich AG mit einer Konzession für den Flughafenbetrieb im Zeitraum von 2001 bis 2051 betraut. Aktuell fehlen jedoch klare gesetzliche Regelungen zum Zeitpunkt und zur Art und Weise der Verlängerung einer Konzession. Dies mag bei öffentlich-rechtlichen Organisationen, deren Finanzierung ohnehin von Bund, Kantonen oder Gemeinde sichergestellt wird, nebensächlich sein. Die Flughafen Zürich AG ist jedoch ein privatwirtschaftliches und börsenkotiertes Unternehmen mit Bundesauftrag. Ohne frühzeitige Aussicht auf Verlängerung der Betriebskonzession könnte es aufgrund der langfristigen Investitionsvorhaben und deren Amortisationsdauer bereits deutlich vor Ende einer Konzession und der dadurch unklaren Zukunft zu einem Entwicklungsstopp kommen, sodass an sich erforderliche Investitionen nicht getätigt werden. Die in Absatz 2^{bis} vorgeschlagene vorgezogene Beurteilung dient der Gewährleistung der notwendigen Investitionssicherheit. Das Wasserrecht (Artikel 58a WRG) kennt eine ähnliche Regelung, welche das diesbezügliche Bedürfnis zusätzlich unterstreicht.

Neu soll in Absatz 5 aufgrund einer angenommenen Kommissionsmotion die Konzessionserteilung an Flughäfen von der öffentlichen Ausschreibungspflicht ausgenommen werden. Die FZAG unterstützt die in Absatz 5 vorgeschlagene Regelung, wonach die Neuvergabe einer Betriebskonzession nicht ausgeschrieben werden muss. Landesflughäfen zählen zu den kritischen Infrastrukturen der Schweiz, weshalb dies gerechtfertigt ist.

Mit Rücksicht auf die unterschiedlichen Eigentumsverhältnisse der drei Landesflughäfen und der Bedeutung der Standortkantone bedarf es einer zusätzlichen Präzisierung. Standortkantone und -gemeinden bzw. von diesen mit-/getragene Organisationen sollen bei der Vergabe eine bevorzugte Stellung einnehmen. Der von uns vorgeschlagene Absatz 6 stellt diesen Umstand ausdrücklich klar, was für zusätzliche Stabilität und Klarheit bei der Vergabe sorgt.

Art. 36a E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

2bis (neu) Ein Verlängerungsgesuch kann nach Verstreichen von zwei Dritteln der Konzessionsdauer gestellt werden. Das UVEK beurteilt solche Gesuche innerhalb von 12 Monaten nach deren Eingang.

⁵ Eine Betriebskonzession nach diesem Gesetz gilt nicht als öffentlicher Auftrag im Sinne von Artikel 9 des Bundesgesetzes vom 21. Juni 2019 über das öffentliche Beschaffungswesen.

6 (neu) Bei der Vergabe sind die Standortkantone und -gemeinden bzw. Gesellschaften, an denen diese beteiligt sind, bevorzugt zu behandeln.

Artikel 36a^{bis}: Bestandesschutz für Landesflughäfen

Gemäss geltendem Artikel 37u LFG sind die Landesflughäfen Zürich und Genf als Gesamtanlagen in ihrem Bestand geschützt. In seiner Antwort zur Motion Kutter stellt der Bundesrat u.a. fest, dass mit dem heutigen Artikel 37u bereits ein Bestandesschutz für die Betriebszeiten gilt. «Die bestehenden Betriebszeiten sind damit hinreichend gewährleistet, dies insbesondere auch aufgrund der im LFG verankerten Besitzstandsgarantie, mit welcher verlangt und sichergestellt ist, dass die Flughäfen Zürich und Genf die ihnen gemäss SIL zugewiesene Funktion erfüllen können.»

Die Betriebszeiten der Landesflughäfen sind im jeweiligen SIL-Objektblatt bzw. in der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL) festgesetzt. Für den Flughafen Zürich gelten wie vom Bundesrat in der Motion Kutter aufgeführt, «eine Öffnungszeit von 06.00 bis 23.30 Uhr, wobei der Zeitraum zwischen 23.00 und 23.30 Uhr ausschliesslich für gegenüber dem Flugplan verspätete Starts und Landungen vorgesehen ist.»

Allerdings stehen diese Betriebszeiten mit bewilligungsfreiem Verspätungsabbau in Betriebsreglements- und Rechtsmittelverfahren immer wieder in Diskussion, indem teils empfindliche Betriebseinschränkungen verlangt werden. So führen schon vermeintlich geringfügige zeitliche Einschränkungen dazu, dass das für die Drehkreuz-Funktion (Konnektivität der Verbindungen) absolut entscheidende Wellensystem in der heutigen Form nicht umgesetzt werden könnte und Rotationsmodelle für in Zürich stationierte Flugzeuge in Schieflage geraten. Dabei sind aufgrund der (Zubringer-)Abhängigkeiten auf einem Hub, welche

für einen rentablen Betrieb essentiell sind, Dominoeffekte wahrscheinlich, indem die Streichung einzelner Flüge die Rentabilität einer Vielzahl weiterer Anschlüsse bzw. Langstreckenverbindungen in Gefahr bringt. Gerade darum ist es letztlich auch so entscheidend, dass die bisherigen Betriebszeiten effektiv vollumfänglich gewahrt blieben und auch kleinere Verkürzungen schlicht unterbleiben.

Bereits heute verfügt der Flughafen Zürich über die kürzesten Betriebszeiten vergleichbarer Drehkreuzflughäfen in Europa. Als einziges interkontinentales Luftverkehrsdrehkreuz verbindet der Flughafen Zürich die Schweiz mit den wichtigsten Metropolen der Welt, in Erfüllung seines Bundesauftrags. Der Flughafen Zürich ist auf gute Rahmenbedingungen angewiesen, um möglichst viele Direktverbindungen anbieten zu können – konkurrenzfähige Betriebszeiten gehören dazu. Eine Studie von Intraplan Consult GmbH belegt, dass bereits bei einer Verkürzung der Betriebszeiten um 30 Minuten und der damit verbundenen Vorverlegung der abendlichen Slots wichtige Verbindungen in die Wachstumsmärkte nach Südamerika, Südafrika und Asien wegfielen. Weil die Rentabilität der Flugzeuge nicht mehr gegeben wäre, würden auch weitere Langstreckenverbindungen wegfallen. Das Resultat: die Schweiz wäre deutlich weniger gut an die Welt angebunden. Zudem wäre damit ein volkswirtschaftlicher Verlust von 1.6 Milliarden Franken Wertschöpfung sowie der Wegfall von bis zu 8'000 Arbeitsplätzen verbunden. Das gilt es zu verhindern.

Gemäss Intraplan ist zudem fraglich, «ob sich der Flughafen Zürich in einem solchen Szenario auch langfristig als Standort für einen wirtschaftlich zu betreibenden Hub mit seinem typischen Wellensystem halten lässt». Unter der klaren Verschlechterung dieser Erreichbarkeit würden die Attraktivität für internationale Firmen und Organisation, der Wirtschafts- und Forschungsstandort, der Tourismus und nicht zuletzt die Gesellschaft deutlich leiden. Als Beispiel sei hier die Exportwirtschaft erwähnt: rund 50 Prozent der wertmässigen Exporte verlassen die Schweiz auf dem Luftweg. Mit dem Verlust der Flugbewegungen fehlen der Wirtschaft wichtige Frachtkapazitäten, da 98 Prozent der Fracht am Flughafen Zürich im Bauch von Passagiermaschinen transportiert werden.

Neben diesen volkswirtschaftlichen Auswirkungen wären auch die am Flughafen Zürich beheimateten Fluggesellschaften von einer Verkürzung der Betriebszeiten stark betroffen. Mit den bereits heute im internationalen Vergleich sehr kurzen Betriebszeiten sowie fehlenden Start- und Landekapazitäten entstünden schwerwiegende Wettbewerbsnachteile durch unproduktive Bodenzeiten. Dabei stünde das Geschäftsmodell der in Zürich stationierten Fluggesellschaften unter erheblichem Druck oder sogar gänzlich auf dem Spiel.

Aufgrund der Situation, dass sich die Betriebszeiten heute von Verfahren zu Verfahren laufend aufs Neue zu beweisen haben, ist es dringend angezeigt, die aktuell geltenden Betriebszeiten auf Gesetzesstufe zu schützen. Der Bundesrat schlägt in Artikel 36a^{bis} E-LFG vor, dass die Besitzstandsgarantie der Landesflughäfen Genf und Zürich bezüglich der ihnen gemäss SIL zugewiesenen Funktion als Gesamtanlage entsprechend ergänzt werden soll. Damit soll sichergestellt werden, dass z. B. die Betriebszeiten auch in umweltrechtlichen Sanierungsverfahren grundsätzlich nicht eingeschränkt werden können.

Dass die Betriebszeiten der Landesflughäfen einem weiter verdeutlichten Bestandesschutz unterliegen sollen, begrüssen wir ausdrücklich. Eine solche Präzisierung verlangt indessen bereits in gesetzessystematischer Sicht nach einem eigenständigen Absatz, weil sich Absatz 2 vom Ansatz her auf einer anderen

Konkretisierungsstufe bewegt. Die Idee des Bundesrats, die betriebszeitenbezogene Regelung direkt in Absatz 2 abzufüllen, erweist sich aus diesem Grund als nicht zielführend.

Absatz 2 spricht eine funktionale Besitzstandsgarantie aus, welche per se bereits heute auch betriebliche Aspekte umfasst und auf die in laufenden Verfahren verbreitet Bezug genommen und argumentativ darauf aufgebaut wird. Hier sorgt jede Umformulierung für erhebliche Verunsicherung. Auch vor diesem Hintergrund ist die angedachte partielle Ergänzung von Absatz 2 abzulehnen und die ursprüngliche Formulierung insgesamt beizubehalten (inkl. dem weggefallenen «auch»).

Mit der Beibehaltung von Absatz 2 wird sichergestellt, dass der Bestandesschutz – wie vom Bundesrat erwähnt – übergeordnet gilt. Mit einem zusätzlichen Absatz 3 soll der Bestandesschutz hinsichtlich der aktuellen Betriebszeiten konkretisiert werden. Obwohl Absatz 2 diese Aspekte bereits heute mit abdeckt, wird mit der ausdrücklichen Nennung die zentrale Bedeutung der zeitlichen Rahmenbedingungen für die Landesflughäfen wie auch die dort beheimateten Airlines nochmals unterstrichen, um so die nötige Rechtssicherheit zu erhalten. Allen Rechtsanwendern wird damit verdeutlicht, dass es die heute verbleibenden Betriebszeiten unter allen Umständen zu wahren gilt. Diese Lösung wird von allen Akteuren der Schweizer Luftfahrt mit Nachdruck gefordert und als unbedingt notwendig erachtet.

Gemäss diesem Ansatz erfolgt über den ganzen Artikel 36a^{bis} gesehen eine stufenweise Konkretisierung von Absatz 1 hin zu Absatz 3.

Art. 36a^{bis} E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

² Die Landesflughäfen Genf und Zürich sind aufgrund der ihnen im SIL zugeschriebenen Funktion als Gesamtanlagen in ihrem Bestand ~~und betrieblichen Umfang~~ geschützt. Rechtsetzende wie rechtsanwendende Organe schenken dieser Besitzstandsgarantie insbesondere auch im Zusammenhang mit Vorschriften des Moorschutzes und Moorlandschaftsschutzes sowie deren Vollzug die notwendige Beachtung.

³ An den Landesflughäfen Genf und Zürich sind Betrieb und Öffnungszeiten mindestens im bisherigen Umfang zu gewährleisten, damit diese Infrastrukturen ihrer Rolle gemäss Absatz 1 auch zukünftig gerecht werden können und die Wettbewerbsfähigkeit der von dort aus operierenden Fluggesellschaften sichergestellt werden kann.

Artikel 37m: Nebenanlagen

Die LFG-Bestimmung betreffend Nebenanlagen im Rahmen der geplanten Revision konkreter zu fassen, erachten wir grundsätzlich als richtig. Die von uns postulierten Anpassungen versuchen, diese Zielsetzung mit verschiedenen Ergänzungen noch besser zu erreichen. Das gilt insbesondere auch bezüglich der Überbauung von Grundstücken im SIL-Perimeter, die nicht im Eigentum der Flugplatzhalter sind. Zunächst soll die Relevanz der Bestimmung örtlich genauer bestimmt und auf vom SIL erfasste Grundstücke begrenzt werden. Das Zustimmungserfordernis zu Bauvorhaben wird sodann auf den Flughafenhalter ausgedehnt, damit dieser seine allenfalls entgegenstehenden Interessen gegen Bauvorhaben Dritter im

für die Entwicklung des Flughafens wichtigen SIL-Perimeter nicht mehr im kantonalen Rechtsmittelverfahren geltend machen muss, sondern diese bereits vor Erteilung der Baubewilligung einbringen kann. Während das BAZL sich für sicherheits- und betriebsbezogene Aspekte einzusetzen hat, ist es Aufgabe des Flugplatzhalters für den notwendigen Perimeterschutz zu sorgen. Anzuhören ist das BAZL von der Baubewilligungsbehörde insbesondere zur Zuständigkeitsabgrenzung und dies zwingend in einem frühen Stadium (Absatz 4). Wir erachten es als unglücklich, wenn dem BAZL seine Rechtsmittelmöglichkeit abhandenkäme (Absatz 5). Darum ist diese Regelung unbedingt beizubehalten. Aufgrund des Umstandes, dass wir in unserem Vorschlag unten Absatz 2 des Entwurfs gestrichen haben, wird der bisherige Absatz 3 neu zu Absatz 2.

Art. 37m E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

¹ Die Errichtung und Änderung von Bauten und Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem Flugplatzbetrieb dienen, auf vom SIL erfassten Grundstücken (Nebenanlagen), unterstehen dem kantonalen Recht. Sie bedürfen der Zustimmung des BAZL und des Flugplatzhalters.

² ~~Vor dem Entscheid über die Baubewilligung über die Baubewilligung hört die kantonale Behörde das BAZL an. Das BAZL kann den Flugplatzhalter oder den Erbringer von Flugsicherungsdiensten anhören. Das BAZL verweigert die Zustimmung, wenn das Bauvorhaben die Flugsicherheit gefährden oder den Flugplatzbetrieb beeinträchtigen würde.~~

³ ~~Das BAZL verweigert die Zustimmung, wenn das Bauvorhaben die Flugsicherheit gefährden oder den Flugplatzbetrieb beeinträchtigen würde. Der Flugplatzhalter kann die Zustimmung verweigern, wenn die Nebenanlage den künftigen Ausbau von Flughafenanlagen verunmöglicht oder erheblich erschwert.~~

⁴ Vor der Verfahrenseröffnung hört die kantonale Behörde das BAZL zur Frage der Zuständigkeit an.

⁵ Das BAZL ist berechtigt, gegen Verfügungen der kantonalen Behörden in Anwendung dieses Gesetzes und seiner Ausführungsbestimmungen die Rechtsmittel des eidgenössischen und des kantonalen Rechts zu ergreifen.

Artikel 37n: Zweck

Mittels Projektierungszonen werden Grundstücke freigehalten, welche einerseits für künftige Flughafen- oder Flugsicherungsanlagen beansprucht werden oder innerhalb eines im SIL festzusetzenden Flughafenperimeters oder Gebiets mit Lärmbelastung oder Hindernisbegrenzung liegen. Eine Projektierungszone erfordert angesichts des damit verbundenen Eingriffs in das Grundeigentum Dritter ein Minimum an planerischer Vorarbeit und Konkretisierung im Hinblick auf ein spezifisches Projekt. Dafür spricht auch die systematische Platzierung im Anschluss an die Regelungen betreffend Plangenehmigung. Eine Grundlage im Sachplan kann allerdings nicht in jedem Fall gefordert werden. Dies ist insbesondere dort relevant, wo Vorbereitungsarbeiten auf Stufe Sachplan und Plangenehmigung aus Zeitgründen parallel vorangetrieben werden.

Die logische Reihenfolge der Planungsinstrumente ist im Regelfall: zunächst die Sachplanung als Basis, dann die Projektierungszone zur Absicherung, gefolgt von der Plangenehmigung als Umsetzungsakt.

Notfalls können einzelne Schritte parallel erfolgen, eine weiterführende Änderung der Reihenfolge ist hingegen unsinnig. Die Projektierungszone mit einem relativ hohen Konkretisierungsgrad und der zeitlichen Nähe zu einem konkreten Projekt kann gegenüber der Sachplanung – mit ihren absichtlich und notwendigerweise sehr offen gehaltenen Vorschriften – nicht vorgezogen werden. Damit würde ein massiver Eingriff in das Grundeigentum Privater erfolgen, der nicht stufengerecht ist. Für die Absicherung der Sachplanung erscheint die Anordnung einer Projektierungszone dagegen nicht als passendes Instrument. Deshalb ist auf diese Ergänzung zu verzichten.

Bei der Erstellung von Projektierungszonen sind jedoch Fälle denkbar, in denen es für ein bestimmtes Vorhaben nicht nur Grundstücksflächen, sondern ebenso eigentumsrelevante Luftsäulen über Grundstücken frühzeitig abzusichern gilt. Eine entsprechende Präzisierung erscheint daher sinnvoll.

Art. 37n E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

Das BAZL kann von Amtes wegen oder auf Antrag des Konzessionärs, der Flugsicherung, des Kantons oder der Gemeinde für genau bezeichnete Gebiete Projektierungszonen festlegen, um Grundstücke ganz oder teilweise freizuhalten, die:

- a. für künftige Flughafen- oder Flugsicherungsanlagen beansprucht werden; oder
- b. ~~innerhalb eines im SIL festzusetzenden Flughafenperimeters oder Gebietes mit Lärmbelastung oder Hindernisbegrenzung liegen~~ in Gebieten, die mit hoher Wahrscheinlichkeit zukünftig flugbetriebsbedingten Baubeschränkungen unterliegen werden.

Artikel 37o: Wirkung

Wir begrüßen die Anpassung in Absatz 1 explizit, dass die Sperrwirkung bereits mit der öffentlichen Auflage eintritt. Damit wird sichergestellt, dass die Projektierungszone ihren vorgesehenen Zweck direkt erfüllen kann. Allerdings gibt es keinen Grund, beim Mehrwertrevers die bisherige funktionierende Praxis zu verändern. Bisher hat der Flughafenhalter die Zustimmung zu baulichen Veränderungen erteilt. Da diesen im Falle einer Enteignung die Entschädigungspflicht trifft, ist auch primär er von baulichen Veränderungen in der Projektierungszone betroffen. Gleiches muss für Skyguide gelten, die ebenfalls über ein Enteignungsrecht für die Erstellung von Flugsicherungsanlagen verfügt.

Ein Zustimmungsvorbehalt durch das BAZL ist daher nicht zielführend. Davon ist abzusehen.

Art. 37o E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

² Weitergehende Vorkehren bedürfen der Zustimmung ~~des BAZL~~ des Flughafenhalters bzw. der Flugsicherung. Sie können nur gestattet werden, wenn der Eigentümer auf jede spätere Entschädigung für den entstandenen Mehrwert verzichtet.

Artikel 37p: Aufhebung

Bewilligungs- sowie anschliessende Rechtsmittelverfahren nehmen immer mehr Zeit in Anspruch, teilweise resultieren Verfahren von 10 Jahren und mehr. Angesichts dieses Umstands sollte die Grunddauer von Projektierungszonen in Absatz 1 erhöht sowie die Verlängerungsmöglichkeiten flexibilisiert und erleichtert werden. Ansonsten entsteht für alle Beteiligten letztlich ein unnötiger administrativer (Zusatz-) Aufwand. Die Möglichkeit, eine Projektierungszone wieder aufzuheben, wenn ein Projekt dahingefallen ist, bleibt weiterhin bestehen.

Art. 37p LFG ist folgendermassen anzupassen:

¹ Projektierungszonen fallen mit der rechtskräftigen Festlegung der Baulinien, spätestens aber nach zehn ~~fünf~~ Jahren dahin; sie können maximal zweimal um höchstens fünf ~~drei~~ Jahre verlängert werden. Ist eine Projektierungszone hinfällig geworden, so kann eine neue Projektierungszone mit ganz oder teilweise gleichem Perimeter festgelegt werden.

Artikel 40b Abs. 4: Übertragung der Erbringung von lokalen Flugsicherungsdienstleistungen

Aus Sicht der Landesflughäfen besteht das Interesse, dass die Erbringung der Flugsicherungsdienstleistungen von nationaler Bedeutung eine Bundesaufgabe bleiben. Es liegt im Interesse der Schweiz, dass sie eine eigene leistungsfähige und zuverlässige Flugsicherung hat. Aktuell resultiert ein Teil der Verspätungen an den Schweizer Landesflughäfen aufgrund von Ratensetzungen der Flugsicherung, d.h. eine künstliche Reduktion der vorgegebenen Anzahl An- und Abflüge. Deren Gründe liegen in der fehlenden Weiterentwicklung der technischen Systeme und finanziellen Herausforderungen, auch im Nachgang zur Pandemie. Dies führt dazu, dass die Flugsicherung anstatt der im SIL definierten bzw. anzustrebenden Flugbewegungen pro Stunde deutlich weniger abwickelt. Hier gilt es bundesseitig die entsprechenden personellen und finanziellen Ressourcen zur Verfügung zu stellen, damit die heutigen und künftigen Aufgaben erfüllt werden können. Verspätungen aufgrund mangelnder Ressourcen der Flugsicherung schaden der Schweiz und der Schweizer Luftfahrt. Sie führen zu zusätzlichem und unnötigem Druck auf die Betriebszeiten, was die Standortattraktivität der Schweiz zusätzlich einschränkt. Allenfalls ist die Governance zu überdenken und so auszurichten, dass die Flugsicherung schlank aufgestellt ist, die notwendigen Kompetenzen vorhanden sind und Entscheide schnell getroffen und umgesetzt werden können.

Artikel 42: Allgemein

Wir begrüssen die Änderung von Artikel 42 Abs. 3 E-LFG, wonach der Sicherheitszonenplan neu auch für Flugsicherungsanlagen erstellt werden kann. Heute hört der Flughafenhalter die Regierungen der interessierten Kantone und das BAZL an. Dieses Verfahren hat sich bewährt und soll beibehalten werden. Deshalb lehnen wir die vorgeschlagene Regelung des Anhörungsverfahrens ab, bei welchem die Aufgabe nicht mehr durch den Flughafenhalter, sondern durch das BAZL wahrgenommen werden soll. Entsprechend beantragen wir folgende Ergänzung bei Absatz 3.

Art. 42 E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

³ Jeder Halter eines Flughafens im Inland erstellt einen Sicherheitszonenplan. Ein Sicherheitszonenplan kann auch für Flugsicherungsanlagen erstellt werden. Er enthält die räumliche Ausdehnung und die Art der Eigentumsbeschränkungen zugunsten des Flughafens oder der Flugsicherungsanlage. Der Flughafenhalter bzw. der Flugsicherungsdienstleister unterbreitet den Sicherheitszonenplan dem BAZL zur Genehmigung und hört die Regierungen der interessierten Kantone und das BAZL an.

Artikel 43: Verfahren

Die vorgesehene Änderung von Artikel 43 Absatz 1 und 2 E-LFG ist abzulehnen und die heutige Bestimmung von Artikel 43 Absatz 1 LFG beizubehalten. Der Grund dafür ist, dass der Flughafenhalter als Verfasser des Sicherheitszonenplans den Zeitpunkt der öffentlichen Auflage zwingend selbst bestimmen können muss. Dies ist nur gewährleistet, wenn er selbst den Sicherheitszonenplan öffentlich auflegt, so wie heute. Müsste der Flughafenhalter wie im Vorschlag vorgesehen zuerst den Sicherheitszonenplan dem BAZL unterbreiten und das BAZL den Kantonen und Gemeinden drei Monate Zeit zur Stellungnahme einräumen, würde der Sicherheitszonenplan erst danach öffentlich aufgelegt. In diesem Fall bestünde eine hohe Gefahr, dass sowohl Kanton als auch Gemeinden den Sicherheitszonenplan missachten würden. In der Zwischenzeit könnte in die gemäss ICAO zu schützenden An- und Abflugrouten gebaut werden und es entstünde keine Sperrwirkung. Die Sperrwirkung muss jedoch unmittelbar mit der öffentlichen Auflage eintreten können.

Weiter ist die in Artikel 43 Absatz 2 Satz 2 E-LFG vorgesehene Kompetenzverschiebung zum BAZL hin dezidiert abzulehnen. Der Flughafenhalter ist gemäss Konzession für einen sicheren Flugbetrieb verantwortlich. Ebenfalls liegt der Schutz der An- und Abflugrouten in seiner Zuständigkeit. Es muss daher zwingend weiterhin in der Hoheit der Flughafenhalter liegen, entsprechende Ausnahmen vom Sicherheitszonenplan zu beurteilen und allenfalls zuzulassen oder abzuweisen. Ansonsten kann der Flughafenhalter seine gemäss Konzession zugewiesene Kompetenz und Verantwortung nicht mehr wahrnehmen. In den Erläuterungen sind keine Begründungen auszumachen, welche eine Kompetenzverschiebung zum Bund hin rechtfertigen würden. Die heutigen Verfahrensbestimmungen haben sich bewährt und sind deshalb zwingend beizubehalten. Entsprechend lehnen wir Artikel 43 Absatz 1 und 2 E-LFG ab und beantragen, die heutige Bestimmung von Artikel 43 Absatz 1 LFG beizubehalten.

Die neuen Verfahrensbestimmungen von Artikel 43 Absatz 3-5 E-LFG begrüssen wir ausdrücklich. Insbesondere ist es gerechtfertigt, dass analog dem Plangenehmigungsverfahren die Einsprachen nicht mehr an die Kantone, sondern direkt ans BAZL gelangen sollen. Damit sind die Kantone nicht mehr gehalten, Einspracheverhandlungen zu führen. Dies dürfte auch in ihrem Interesse liegen, da sie bereits heute keine Kompetenz zur Ausgestaltung des Sicherheitszonenplans haben und deshalb nicht auf Einsprachebegehren eingehen können. Aufgrund der beantragten Änderung von Absatz 1 und 2, ist die Nummerierung konsequenterweise zu Absatz 2-4 anzupassen.

Art. 43 E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

¹ Das BAZL übermittelt den Sicherheitszonenplan den betroffenen Kantonen und lädt sie ein, innerhalb von drei Monaten dazu Stellung zu nehmen. Es kann diese Frist in begründeten Fällen verkürzen oder verlängern. Der Sicherheitszonenplan ist unter Ansetzung einer Einsprachefrist von 30 Tagen in den Gemeinden öffentlich aufzulegen, und zwar zugunsten eines Flughafens im Inland vom Flughafenhalter und zugunsten eines Flughafens im Ausland, einer Flugsicherungsanlage oder eines Flugweges vom BAZL. Von der Auflage an darf ohne Bewilligung des Auflegers keine Verfügung über ein belastetes Grundstück mehr getroffen werden, welche dem Sicherheitszonenplan widerspricht.

² Der Sicherheitszonenplan ist in den amtlichen Publikationsorganen der betroffenen Kantone und Gemeinden zu publizieren und während 30 Tagen öffentlich aufzulegen. Vom Zeitpunkt der Auflage an dürfen ohne Bewilligung des BAZL keine Festlegungen der Nutzungsplanung getroffen und keine baulichen Veränderungen vorgenommen werden, welche dem Sicherheitszonenplan widersprechen.

Artikel 90^{bis}: Beeinträchtigt Zustand der Besatzung

Sicherheit ist in der Luftfahrt das höchste Gut. Das gilt auch für die Prozesse am Boden und innerhalb des Flughafenareals. Die in der Revision vorgeschlagenen Anpassungen im Zusammenhang mit Alkoholkontrollen sind daher grundsätzlich zu begrüssen. Es gibt aber noch Regelungslücken. Heute kann Fahren in fahruntüchtigem Zustand auf dem Flughafenareal strassenverkehrsrechtlich nicht sanktioniert werden. Dies, da die Strassen und befahrbare Flächen innerhalb des eingezäunten Flughafenareals nur einem geschlossenen Personenkreis dienen. Sie fallen daher nicht unter den Geltungsbereich der Strassenverkehrsgesetzgebung. Entsprechend werden heute Verfehlungen durch den Flughafenhalter «nur» mit einem Punktesystem geahndet.

Fahren unter Alkoholeinfluss gefährdet die Sicherheit des Flugbetriebs massgeblich. Schäden an Flugzeugen, Maschinen zur Abfertigung des Flugbetriebs sowie Anlagen und Gebäude erreichen schnell eine Summe von mehreren Millionen Franken. Diese sind wo immer möglich zu vermeiden. Deshalb soll in Anbetracht der damit verbundenen Gefährdung des Flughafenbetriebs das Fahren unter Alkoholeinfluss strafrechtlich sanktioniert werden können, analog zu den Regeln in Artikel 91 und Artikel 91a SVG. Es ist nicht einzusehen, weshalb solche Verstösse auf der Luftseite weniger streng geahndet werden sollen, als wenn sie landseitig erfolgen. Damit ist auch sichergestellt, dass die Kantonspolizei entsprechende polizeiliche Handlungen vornehmen kann.

Art. 90^{bis} LFG ist folgendermassen anzupassen:

Titel: Beeinträchtigtter Zustand der Besatzung und von auf Betriebsflächen tätigen Personen

Mit einer Freiheitsstrafe bis zu drei Jahre oder Geldstrafe wird bestraft, wer:

- c. (neu) auf den Betriebsflächen eines Flugplatzes in angetrunkenem Zustand mit qualifizierter Atemalkohol- oder Blutalkoholkonzentration im Sinne des Strassenverkehrsgesetzes ein Motorfahrzeug führt.
- d. (neu) auf den Betriebsflächen eines Flugplatzes vorsätzlich Massnahmen zur Feststellung der Fahrunfähigkeit im Sinne des Strassenverkehrsgesetzes vereitelt.

Artikel 91: Übertretungen

Für die Begründung kann auf die vorangehenden Ausführungen verwiesen werden.

Art. 91 LFG ist folgendermassen anzupassen:

² Mit Busse bis zu 20 000 Franken wird bestraft, wer vorsätzlich:

a^{bis} (neu) auf den Betriebsflächen eines Flugplatzes in angetrunkenem Zustand im Sinne des Strassenverkehrsgesetzes ein Motorfahrzeug führt und der Tatbestand von Art. 90bis Bst. c dieses Gesetzes nicht erfüllt ist.

Artikel 91^{ter}: Verzicht auf Strafverfolgung und Verwertungsverbot nach Eingang der Ereignismeldung

Diese technische Bestimmung in Artikel 91^{ter} deckt lediglich Meldungen an das BAZL (ECCAIRS) gemäss Verordnung (EU) Nr. 376/2014 ab, nicht jedoch Meldungen gemäss Verordnung (EU) Nr.996/2010. Es wäre unseres Erachtens wünschenswert, wenn die beiden Fälle gleichgestellt würden. Ansonsten kann der durch die Bestimmung gewährte Schutz von den Strafbehörden leicht umgangen werden. Der deutsche und der französische Entwurfstext zu Absatz 2 weichen zudem voneinander ab, wobei wir davon ausgehen, dass der deutsche Text der richtige ist. Zur Ungleichbehandlung von Meldungen gemäss Verordnung (EU) Nr.996/2010 sowie zur Streichung in Absatz 1 lit. e verweisen wir auf die obigen Ausführungen zu Artikel 20.

Art. 91^{ter} E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

¹ Die Strafverfolgungsbehörden verzichten auf Verfolgung, Überweisung an das Gericht oder Bestrafung von Personen, die eine Ereignismeldung erstattet haben oder darin genannt werden, sofern:

- e. kein ~~schwerer~~ Fall im Sinne von Artikel 16 Absatz 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 vorliegt

Artikel 94 (neu): Administrative Massnahmen der Flughafenhalter

Flughafenhalter sind für einen ordnungsgemässen und sicheren Betrieb verantwortlich. Dafür braucht es Regeln, die auch mittels Sanktionen durchgesetzt werden können. Fehlverhalten, wie beispielsweise Verkehrsregelverletzungen auf dem Vorfeld (Safety-Thematik) oder Verstösse, welche die Luftsicherheit (Security-Thematik) tangieren, wie beispielsweise das nicht sichtbare Tragen des Flughafenausweises oder das Nichtabwarten der Türschliessung werden mit Punkten sanktioniert, die in ihrer Summe zu einem temporären oder dauerhaften Entzug der Fahrberechtigung für die Bewegungsflächen und sonstigen Betriebsflächen des Flugplatzes und/oder des Flughafenausweises führen können. Das Punktesystem ist bewährt und etabliert und wird sowohl in der Schweiz auch bei ausländischen Flughäfen praktiziert. Es ist sowohl in präventiver als auch repressiver Hinsicht ein wichtiges Instrument. Heute sind die Sanktionsmöglichkeiten aber lediglich auf der Ebene Betriebsreglement geregelt, was dem nicht unerheblichen Eingriff in die Betroffenenrechte nicht gerecht wird. Bis anhin fehlt eine gesetzliche Verankerung des Punktesystems im LFG. Indem das Punktesystem im LFG verankert wird, wird sichergestellt, dass die wichtigen Massnahmen rechtstaatlich korrekt angeordnet werden können und auch einer gerichtlichen Überprüfung standhalten. Damit können auch in Zukunft Zwischen- und Unfälle möglichst verhindert und damit die Sicherheit aufrechterhalten werden können.

Art. 94 «Administrative Massnahmen der Flughafenhalter» ist neu zu schaffen:

1 (neu) Der Flughafenhalter kann Verstösse gegen reglementarische Vorschriften, die der Sicherheit und Ordnung auf dem Flughafenareal dienen, mittels Punktesystem sanktionieren.

2 (neu) Beim Erreichen eines festgelegten Punktelimits kann vom Flughafenhalter der temporäre oder dauerhafte Entzug erteilter Berechtigungen (wie der Fahrberechtigung für die Bewegungsflächen und sonstigen Betriebsflächen des Flugplatzes oder des Flughafenausweises) angeordnet werden.

Artikel 100^{ter}: Feststellung Angetrunkenheit und ähnlicher Zustände

Wie in den Ausführungen zu Artikel 90^{bis} und 91 erwähnt, begrüssen wir die Erweiterung des Adressatenkreises bei den Regelungen betreffend Kontrollen hinsichtlich Konsum von Alkohol, Betäubungsmitteln und psychotropen Substanzen. Durch Präzisierungen des Artikels, soll – ausser bei Besatzungsmitgliedern – ein Beizug der Polizei durch den Flugplatzleiter nur bei Gebotenheit oder schwerem Delikt nötig sein. Da neu schwere Verfehlungen strafrechtlich zu sanktionieren sind, wird damit polizeiliches Handeln legitimiert.

Sofern keine strafrechtlichen Sanktionen vorgesehen sind, fehlt es der Kantonspolizei mangels Straftatbestand an einer Grundlage für staatliches Handeln. In Artikel 100^{ter} Absatz 2 und neu Absatz 3 soll daher zwischen Besatzungsmitgliedern einerseits und Rettungspersonal/unbegleiteten Personen andererseits unterschieden werden. Absatz 2 soll angepasst werden, dass der obligatorische Beizug der Polizei nur noch bei Besatzungsmitgliedern gilt. Mit Artikel 100^{ter} Absatz 2^{bis} soll das Vorgehen der Flugplatzleitung bezüglich Rettungspersonal (gemäss Absatz 1 lit. b) sowie unbegleiteten Personen (gemäss lit. c) geregelt werden. Solche Kontrollen soll die Flugplatzleitung selbst durchführen können, solange die Durchführung

keinen polizeilich/staatsanwaltlich angeordneten Zwang bedarf (also wie etwa bei der Abnahme Blutprobe) und aufgrund der gemessenen Werte keine strafrechtliche Sanktionierung gemäss den neu vorgeschlagenen Artikel 90^{bis} lit. c und d. respektive Artikel 91 Absatz 2 lit. a^{bis} LFG angezeigt sind.

Für den sicheren Flughafenbetrieb ist es nötig, dass wie im Strassenverkehr seit längerem ebenfalls zulässig (Artikel 55 Absatz 1 SVG), auch anlassfreie Alkoholkontrollen durchgeführt werden dürfen. Entsprechend soll der Flugplatzleitung mit Absatz 3^{bis} die entsprechende Kompetenz eingeräumt werden. Muss für die Kontrolle Zwang angewendet werden oder steht eine strafrechtliche Sanktionierung im Raum, ist gemäss Entwurf Absatz 2 ohne Verzug die Polizei beizuziehen.

Mit Absatz 7 soll klargestellt werden, dass in Fällen bis unter 0.5 Promille eine administrative Sanktionierung mit dem Punktesystem erfolgen soll und bei schwereren Verfehlungen kumulativ zur administrativen Sanktion eine strafrechtliche Bestrafung erfolgt.

Art. 100^{ter} E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

² Zur Anordnung der erforderlichen Massnahmen sind die Flugplatzleiter und Flugplatzleiterinnen und die Organe der örtlich zuständigen Polizei befugt. Handeln die Flugplatzleiter und Flugplatzleiterinnen, so haben sie, sofern eine erste Untersuchung bei einem Besatzungsmitglied gemäss Abs. 1 lit. a einen Verdacht nach Absatz 1 bestätigt, ohne Verzug die Polizei beizuziehen. Bei Personen nach Abs. 1 lit. b und c ist ohne Verzug die Polizei beizuziehen, sofern eine strafprozessuale Zwangsmassnahme notwendig ist oder eine Bestrafung gemäss Art. 90^{bis} lit. c und d. respektive Art. 91 Abs 2 lit. a^{bis} LFG zu erwarten ist.

^{3bis} (neu) Bei Personen gemäss Abs. 1 lit. b und c kann der Flugplatzleiter oder die Flugplatzleiterin jederzeit einen Alkoholtest anordnen. Sofern notwendig ist die Polizei beizuziehen.

⁷ (neu) Fehlbare Personen nach Abs. 1 Buchstabe b und c werden vom Flugplatzhalter administrativ sanktioniert. Delikte gemäss Art. 90^{bis} lit. c und d. respektive Art. 91 Abs 2 lit. a^{bis} LFG werden zusätzlich nach diesem Gesetz strafrechtlich geahndet.

Artikel 107a: Bearbeitung von Daten natürlicher und juristischer Personen

Artikel 107a E-LFG ist redaktionell anzupassen, da nach Artikel 2 Absatz 1 des revidierten Datenschutzgesetzes nur noch natürliche Personen vom Geltungsbereich des Gesetzes erfasst sind. Mit der Präzisierung im Gesetz ist auch klar, dass nicht jegliche Personendaten der genannten Betriebe etc. bearbeitet werden dürfen, welche beispielsweise auch Personendaten von Kunden etc. beinhalten können, sondern lediglich Personendaten des Personals.

Art. 107a E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

³ Bearbeitet werden im Weiteren Personendaten ~~betreffend~~ des Personals aus folgenden Unternehmenskategorien:

- b*^{bis}. Entwicklungsbetriebe;
- g* Hersteller, Bevollmächtigte des Herstellers, Einführer und Händler von unbemannten Luftfahrzeugen.

Artikel 107a^{bis}(neu): Bearbeitung von Personendaten durch Flughafenhalter

Für die Sicherstellung eines sicheren und ordnungsgemässen Flughafenbetriebs sind Flughafenhalter und von diesen beauftragte Dritte zur Erfüllung ihrer Aufgaben darauf angewiesen, Personendaten, einschliesslich besonders schützenswerter Personendaten zu bearbeiten.

Die Flughafen Zürich AG (FZAG) hat im Jahr 2020 im Hinblick auf die Revision des Schweizer Datenschutzgesetzes darauf hingewiesen, dass die gesetzlichen Grundlagen für ihre Datenbearbeitungen auf einem wackligen rechtlichen Fundament stehen.

Wäre die FZAG als Flughafenhalterin datenschutzrechtlich anderen privaten Unternehmen gleichgestellt, könnte sie ihre Datenbearbeitungen unter Wahrung der Grundsätze der Erkennbarkeit, Zweckgebundenheit und Verhältnismässigkeit mit Verweis auf übergeordnete private oder öffentliche Interessen ohne Weiteres durchführen. Es bräuchte keine entsprechende Grundlage in einem Gesetz. Da Flughafenhalter aber gestützt auf eine vom Bund erteilte Betriebskonzession agieren, gilt ihr Handeln im konzessionierten Bereich gemäss Artikel 5 lit. i DSG als solches von Personen, die mit öffentlichen Aufgaben des Bundes betraut sind. Damit dürfen Datenbearbeitungen grundsätzlich nur mit gesetzlicher Grundlage erfolgen (Artikel 34 DSG). Die Bearbeitung von besonders schützenswerten Daten oder Profiling bedarf gar einer Grundlage in einem Gesetz im formellen Sinn (Artikel 34 Absatz 2 DSG). Im nichtkonzessionierten Bereich bzw. wenn der Flughafenhalter privatrechtlich agiert, gelten die Bestimmungen für die Datenbearbeitung durch private Personen (vgl. Artikel 40 DSG).

Die meisten Datenbearbeitungen im konzessionierten Bereich stützen sich auf Artikel 107a LFG sowie europäische Erlasse. Die Erlasse sind bezüglich der mit den Pflichten des Flughafenhalters verbundenen Datenbearbeitungen teilweise vage oder decken die benötigten Datenbearbeitungen nur bei extensiver Auslegung ab. So kann Artikel 107a Absatz 1 LFG vom Wortlaut her grundsätzlich als weitgehende Grundlage für Datenbearbeitungen der Flughafenhalter herangezogen werden. Die Systematik des Gesetzes (d.h. die detaillierte Regelung unter Artikel 107a Abs 2 und 3 LFG) spricht aber eher dagegen.

Mit der Revision des LFG soll auf Ebene formelles Gesetz die nötige gesetzliche Grundlage für Datenbearbeitungen geschaffen werden, die der Erfüllung der Aufgaben des Flughafenhalters dienen. Nur so ist sichergestellt, dass die berechtigten Datenbearbeitungen der Flughafenhalter rechtssicher sind und sich die Flughafenhalter nicht dem Risiko von privatrechtlichen Entschädigungsansprüchen oder strafrechtlichen Sanktionen aussetzen müssen.

Art. 107a^{bis} ist neu zu schaffen:

¹ (neu) Flughafenhalter und von diesen beauftragte Dritte können zur Erfüllung ihrer Aufgaben Personendaten, einschliesslich besonders schützenswerter Personendaten, für Zwecke bearbeiten, die dem sicheren und ordnungsgemässen Flughafenbetrieb dienen.

² (neu) Dies gilt insbesondere im Rahmen der Zutrittskontrolle, der Vorfal- und Unfalluntersuchung, der Verfolgung von Verstössen gegen das Betriebsreglement, der Sicherstellung von Ausbildungsqualifikationen, der Aufzeichnung sicherheitsrelevanter Kommunikation und der Abwicklung von Ansprüchen aus Lärmklagen.

Artikel 107a^{ter}(neu): Bekanntgabe von Personendaten durch Flughafenhalter

Für die Gewährleistung eines ordentlichen Flughafenbetriebs ist die Bekanntgabe und Weiterleitung von Daten an Dritte unerlässlich. Dazu zählen z.B. Daten über die Übertritte von Personen zwischen Land- und Luftseite, welche zwischen der Flughafen Zürich AG und ihren Sicherheitsdienstleistern oder aber auch ereignisbezogen Behörden wie dem Bundesamt für Zivilluftfahrt weitergegeben werden müssen. Auch prozessbezogene Daten, wie z.B. Daten aus dem Gepäckabfertigungsprozess müssen zwischen der Flughafen Zürich AG und Dritten ausgetauscht werden dürfen, so dass z.B. sichergestellt werden kann, dass alle relevanten Stellen informiert sind, wenn z.B. ein Gepäckstück ohne Passagier verladen worden ist.

Bundesorgane und Organisationen mit öffentlichen Aufgaben des Bundes gemäss Artikel 36 Absatz 1 DSG dürfen Personendaten aber nur dann Dritten bekannt geben dürfen, wenn dafür eine gesetzliche Grundlage besteht. Derzeit bestehen keine genügenden Grundlagen im Luftfahrtgesetz oder anderen Erlassen. Insbesondere hier hilft die Ausnahme gemäss Artikel 36 Absatz 2 DSG den Bedürfnissen der Flughafenhalter nicht, da dieser Ausnahmetatbestand nur bei einzelfallweisen Datenbekanntgaben greift.

Entsprechend bedarf die Bekanntgabe von Personendaten einer gesetzlichen Regelung. Dies entbindet die Flughafenhalter nicht, die Daten gemäss den Grundsätzen von Artikel 6 DSG rechtskonform zu bearbeiten.

Art. 107a^{ter} ist neu zu schaffen:

¹ (neu) Flughafenhalter dürfen Personendaten, einschliesslich besonders schützenswerten Personendaten, folgenden Behörden und Dritten bekanntgeben:

- f. Sicherheits- und Strafverfolgungsorganen des Bundes und der Kantone;
- g. Sicherheitsdienstleister;
- h. Luftverkehrsunternehmen;
- i. Unternehmen, welche Aufgaben im Bereich der Abfertigung und Passagierbetreuung erbringen;
- j. Weitere Dritte, soweit dies für den ordnungsgemässen und sicheren Betrieb des Flughafens sowie die Aufgabenerfüllung des Datenempfängers erforderlich ist.

Artikel 107c: Biometrie

Mit dem neu eingefügten Artikel 107c sollen die Rechtsgrundlagen für die Verwendung von biometrischen Daten geschaffen werden. Wir begrüssen diesen Schritt ausdrücklich. Die technologischen Möglichkeiten für die Verbesserung von Passagierprozessen nehmen dauernd zu und werden bei ausländischen Flughäfen bereits kontinuierlich umgesetzt. Es ist wichtig, dass LFG so anzupassen, dass die Nutzung der Technologien durch zeitgemässe Gesetze erlaubt werden. Bereits heute ergeben sich damit neue Anwendungsmöglichkeiten wie beispielsweise ein komplett digitales und vereinfachtes Reiseerlebnis auf der Basis eines Kundenprofils und biometrischer Daten. Beispielsweise könnte der Reiseprozess von der Ticketbuchung, über das Einchecken, Boarding bis hin zur Einreise in ein Drittland digital basiert sein. Dank der Vernetzung der verschiedenen Systeme, insbesondere auch auf internationaler Ebene (z.B. Schengen-Raum), könnten physische Kontrollen grossmehrheitlich entfallen.

Anzumerken ist, dass betreffend Zugangskontrolle – im Gegensatz zu diversen anderen Bereichen – grundsätzlich bereits eine gesetzliche Grundlage in der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 der Kommission vom 5. November 2015, Ziff. 1.2.2.2., besteht. Auch mit der Schaffung von Artikel 107a^{bis} bestünde ebenfalls eine etwas generischere Grundlage für solche Datenbearbeitungen.

Wir schlagen jedoch folgende Anpassungen vor: Statt von Sicherheitskontrolle soll von Zugangskontrolle gesprochen werden. Dort wird die Bordkarte der Passagiere geprüft. Bei der Sicherheitskontrolle findet keine Identitätskontrolle statt. Statt Gesichtsbild soll der Begriff «biometrische Daten» verwendet werden, da dieser technikoffener ist. U.a. wäre so auch ein Fingerabdruck, ein Sprach-Template oder ein Iris-Scan als Datum denkbar. Im Weiteren ist der Begriff «eigenes Personal» in lit. b zu eng und schränkt insbesondere die weitergehende Regelung gemäss Durchführungsverordnung ein. Es sollen auch Personen mit Flugbesatzungsausweis, Flughafenausweis, einem gültigen Ausweis des BAZL oder SUST mittels biometrischer Daten die Kontrolle passieren können.

Zu Absatz 2: wie oben erwähnt wird der Passagierprozessen immer digitaler. Künftig könnte beispielsweise mit einem Tracking von Passagieren sichergestellt werden, ob ein Passagier bereits auf dem Weg

ans Gate ist und das Boarding noch offen gehalten werden soll, oder ob davon ausgegangen werden muss, dass ein Passagier nicht mehr rechtzeitig zum Flugzeug gelangt. Damit können betriebliche Prozesse vereinfacht und zusätzliche (operationell bedingte) Verspätungen verhindert oder mindestens reduziert werden. Auch könnten beispielsweise verschiedene Flughafenprozesse (Check-In, Boarding etc.) ohne Dokumente durchgeführt werden. Denkbar sind diverse weitere Prozessoptimierungen.

Es ist unklar, inwiefern heutzutage solche Datenbearbeitungen auf eine breite Akzeptanz stossen. Damit das Gesetz, welches nicht innert kurzer Frist angepasst werden kann, nicht neue Technologien und Fortschritte a priori ausschliesst, soll es den Flughafenhaltern und den Luftverkehrsunternehmen mit bundesrätlicher Bewilligung möglich sein, zeitlich beschränkte Pilotversuche durchzuführen und damit die Umsetzbarkeit und Akzeptanz neuartiger Passagierprozesse zu prüfen. Damit kann auf veränderte Bedürfnisse nach und womöglich auf einen zukünftig breiteren Zuspruch auf neuartige Technologien reagiert werden. Dabei erscheint mit Blick auf den ähnlichen Artikel 35 des Datenschutzgesetzes eine Frist von 5 Jahren als angemessene Zeitspanne für einen Pilotbetrieb. Freilich ist die Datenbearbeitung derart durchzuführen, dass die Eingriffe in die Grundrechte der betroffenen Personen minimal ausfallen.

Art. 107c E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

¹ Die Flughafenhalter und Luftverkehrsunternehmen können für die Sicherheitskontrollen Zutrittskontrollen an Flughäfen zum Zwecke der Überprüfung der Identität:

- a. von Passagieren biometrische Personendaten ~~das Gesichtsbild~~ mit zuvor erhobenen biometrischen Personendaten vergleichen;
- b. ~~vom eigenen Personal das Gesichtsbild und die Fingerabdrücke~~ von Personen mit Flugbesatzungsausweis, Flughafenausweis, einem gültigen Ausweis des BAZL oder SUST biometrische Personendaten mit zuvor erhobenen biometrischen Personendaten vergleichen.

² Für Überprüfungen gemäss Absatz 1 ist die ausdrückliche Zustimmung der betroffenen Person erforderlich. Sie kann diese jederzeit widerrufen; in diesem Fall werden die erhobenen biometrischen Daten vernichtet. Der Bundesrat kann weitere Datenbearbeitungen der Flughafenhalter und Luftverkehrsunternehmen gemäss Art. 34 Abs. 2 DSG im Rahmen von zeitlich beschränkten Pilotversuchen bewilligen, um damit deren praktische Umsetzbarkeit und Akzeptanz in der Bevölkerung zu prüfen. Dabei sind von Flughafenhaltern und Luftverkehrsunternehmen ausreichende Massnahmen zu treffen, um einen Eingriff in die Grundrechte der betroffenen Personen auf ein Mindestmass zu begrenzen. Der Bundesrat kann vorgängig die Stellungnahme des Eidgenössischen Datenschutz- und Öffentlichkeitsbeauftragten einholen.

Artikel 107d: Information zur Aufsichtstätigkeit und Einschränkungen

Wir unterstützen die Bestimmung und die damit verbundenen Einschränkungen des Öffentlichkeitsprinzips in den genannten Fällen. Insbesondere mit Blick auf die in der Luftfahrt stark gewichtete und aktiv gelebte Redlichkeits-Kultur (Just Culture) ist es von hoher Bedeutung, dass ein möglichst umfassendes und unverfälschtes Bild von Fehlhandlungen und Gefahren ermöglicht wird. Nur dann können Risiken erkannt und geeignete Massnahmen ergriffen werden, um ihnen entgegenzuwirken. Es darf daher weder

für Unternehmen noch Privatpersonen ein Anreiz bestehen, sicherheitsrelevante Informationen zurückzuhalten. Dazu kommt, dass die von technischen Experten verfassten Audit- und Inspektionsberichte oft sehr komplexe technische Einzelheiten enthalten, welche für Fachleute bestimmt und vom breiten Publikum nur schwer richtig einzuordnen sind. Ebenso können gewisse Berichte, z.B. in Bezug auf die Luftsicherheit, Verwundbarkeiten und mögliche Lücken des Gesamtsystems aufzeigen und könnten von Personen mit kriminellen oder terroristischen Motiven für eine Anschlagplanung oder andere Straftaten (etwa im Bereich Cyber Security) verwendet werden.

Artikel 108b: Grundsätze

Die Anpassungen an das EU-Recht in diesem Artikel sind zu begrüßen. Allerdings gilt festzuhalten, dass gemäss Durchführungsverordnung (EU) 2019/103 Ziff. 1.2.3. jeder Flughafenausweisträger eine erweiterte Zuverlässigkeitsprüfung absolvieren muss. Dafür ist es nicht notwendig, dass er eine sicherheitsempfindliche Tätigkeit ausübt. Beispielsweise ist auch das Verkaufspersonal Träger von Flughafenausweisen und hat Zugang zum sicherheitsgeschützten Bereich eines Flughafens, auch wenn deren Tätigkeit nicht als sicherheitsempfindlich bezeichnet werden kann. Absatz 1 ist entsprechend zu ergänzen.

Der gleichen Überlegung folgen die Anpassungen in Absatz 3 lit. d. Weitere Sicherheitsrelevante Informationen sollen nicht nur dann berücksichtigt werden, wenn diese für die konkrete Tätigkeit von Belang sind, sondern soweit diese für die Luftsicherheit relevant sind. Wie erwähnt haben auch Personen, die beispielsweise in einem Ladenlokal arbeiten, Zugang zu sensiblen Zonen. Ebenfalls können Personen mehrere Tätigkeiten am Flughafen ausüben bzw. wechseln die Tätigkeit seit Stellenantritt und dem Erteilen eines Flughafenausweises inklusive deren (Zugangs-)Berechtigungen.

Art. 108b E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

¹ Erweiterte Zuverlässigkeitsüberprüfungen dienen der Beurteilung, ob von der betroffenen Person, die eine sicherheitsempfindliche Tätigkeit ausübt und/oder Zugang zum sicherheitskontrollierten Bereich hat, ein Sicherheitsrisiko für den Luftverkehr ausgeht.

³ Die erweiterte Zuverlässigkeitsüberprüfung umfasst:

- d. die Beurteilung weiterer sicherheitsrelevanter Informationen, soweit diese für ~~die konkrete Tätigkeit von Belang~~ die Luftsicherheit relevant sind.

Artikel 108d

Mit Blick auf die Durchführungsverordnung (EU) 2019/103 Ziff. 11.0.9 ist auch hier eine Präzisierung nötig: Es geht um die Feststellung der Zuverlässigkeit einer Person. Ob diese Person ihre Tätigkeit zuverlässig und ordnungsgemäss durchführt, ist nicht massgeblich. Die Person könnte insbesondere ihre eigentliche Tätigkeit (bspw. Betankung des Flugzeugs) zuverlässig durchführen, aber beispielsweise in einer Mittagspause Handlungen vornehmen, die die Luftsicherheit gefährden.

Für die Sicherheitsbeurteilung können kantonale Polizeistellen bereits jetzt gemäss Artikel 108c Absatz 2 lit. Auskünfte beim Nachrichtendienst einholen. Da diese Angaben oft relativ knapp, aber in aller Regel brisant sind, wäre eine explizite Nennung dieser Erkenntnisse oder Informationen als Grundlage für die Verneinung der Zuverlässigkeit in Absatz 2 lit. c zu begrüssen. Zusätzlich schlagen wir vor, dass gesetzlich geregelt wird, dass Vollzugshilfen in Form von Beurteilungsrastern erlassen werden können. Bereits heute werden solche bei der Kantonspolizei und dem Flughafen Zürich zur grösstmöglichen Gleichbehandlung der um einen Flughafenausweis ersuchenden Personen eingesetzt. Derartige Raster gewährleisten überdies eine einheitliche Praxis der verschiedenen Rechtsanwender.

Art. 108d E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

¹ Ein Sicherheitsrisiko besteht, wenn aufgrund der erhobenen Daten Zweifel an der Zuverlässigkeit der betroffenen Person bestehen, dass die betroffene Person die sicherheitsempfindliche Tätigkeit im Bereich der Luftsicherheit zuverlässig und ordnungsgemäss ausführt.

² Zweifel an der Zuverlässigkeit der zu überprüfenden Person, können insbesondere bestehen bei:

- a. Verurteilungen wegen strafbaren Handlungen; oder
- b. laufenden, abgeschlossenen oder eingestellten Strafverfahren.
- c. *(neu)* Nachrichtendienstlichen Erkenntnissen oder Informationen.

³ *(neu)* Das UVEK kann Vollzugshilfen, etwa in Form von Beurteilungsrastern, erlassen.

Artikel 237 StGB

Die Einführung von Just Culture ist explizit zu begrüssen. Just Culture ist in der Luftfahrt ein anerkanntes und täglich gelebtes Verfahren, um die Sicherheit zu erhöhen. Aktuell stehen diesem Ansatz – insbesondere bei Fahrlässigkeit bzw. einem nur geringen Verschulden bei einem Vorfall – rechtliche Hürden im Weg. Will man effektiv die praxistaugliche rechtliche Basis für eine Just Culture und damit eine Verbesserung der Sicherheit aller Akteure in der Luftfahrt legen, dürfen die Hürden für die Betroffenen zur Inanspruchnahme der betreffenden Schutzmechanismen nicht zu hoch sein. Sonst werden diese im Zweifel lieber sich selber schützen, als sich im Interesse der Sicherheit unnötig zu exponieren. Ob jemand effektiv *alle* ihm möglichen Anstrengungen unternommen hat, lässt sich wohl fast immer in Zweifel ziehen. In diesem Sinn sollte es für eine Strafverschonung ausreichen, dass ein Betroffener sich *ernsthaft* um die Aufklärung der relevanten Fakten bemüht und insofern einen achtenswerten Beitrag zur Sicherheitsuntersuchung geleistet hat.

Art. 237 E-StGB ist folgendermassen anzupassen:

³ Handelt der Täter fahrlässig, sieht die zuständige Behörde von der Strafverfolgung, der Überweisung an das Gericht oder der Bestrafung ab, wenn das Verschulden des Täters gering ist und er ernstzunehmende alle zumutbaren Anstrengungen unternommen hat, um die in Zusammenhang mit der Tat stehende behördliche Sicherheitsuntersuchung zu unterstützen.

Schlussbemerkungen

Abschliessend möchten wir darauf hinweisen, dass der Flughafen Zürich als Schlüsselinfrastruktur und Wirtschaftsmotor unseres Landes stets bestrebt ist, seinen Betrieb, die Prozesse und die Sicherheit zu verbessern bzw. optimieren. Damit soll der Bundesauftrag erfüllt werden, die Schweiz mit möglichst vielen Direktverbindungen mit der Welt zu vernetzen und ein Drehkreuz-Betrieb ermöglicht werden. Die in dieser Stellungnahme gemachten Anträge und insbesondere deren spätere Umsetzung werden einen wesentlichen Beitrag zur Erfüllung des Auftrags leisten können. Im Weiteren könnte eine Beschleunigung der – insbesondere sicherheitsrelevanten – Verfahren dazu beitragen, die Pünktlichkeit zu erhöhen und somit dem Bedürfnis der Bevölkerung nach mehr Nachruhe mehr Nachdruck zu verschaffen.

Der Bundesrat selbst hat wiederholt betont, dass die Infrastruktur an den Landesflughäfen und insbesondere an den Landesflughäfen (in Spitzenzeiten) an Kapazitätsgrenzen stösst. Mit der anhaltenden Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung werden diese Engpässe zunehmen. Umso wichtiger ist es, dass für die Schweizer Luftfahrt und die Landesflughäfen eine zeitgemässe und verlässliche Regulierung gilt, die den Bedürfnissen der kommerziellen Luftfahrt heute und in Zukunft gerecht wird. Absolut zentral ist insbesondere, dass der verbleibende enge Rahmen, der schon heute zu schmerzhaften Beschränkungen führt, nicht noch weiter unter Druck gerät, sondern insgesamt erhalten bleibt. Damit kann der Flughafen Zürich auch in Zukunft den Ansprüchen aus Wirtschaft, Forschung/Wissenschaft, Tourismus und letztlich der gesamten Gesellschaft gerecht werden und einen wesentlichen Beitrag zum Wohlstand unseres Landes leisten.

Sehr gerne bieten wir Hand zur Erörterung dieser und weiterer Fragen aus Sicht des grössten Landesflughafens der Schweiz. Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Lukas Brosi
Chief Executive Officer



Stefan Tschudin
Chief Operating Officer

Fluglärmforum Süd
Behördenorganisation der Gemeinden und Städte
im Süden des Flughafens Zürich

Einschreiben (R)

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation (UVEK)
Bundeshaus Nord
3003 Bern

13. November 2024

Vorab per E-Mail an: esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Stellungnahme

für das

Fluglärmforum Süd, c/o Oehen PR, Rietstrasse 37, 8702 Zollikon,

Antragstellerin, bzw. die Mitgliedergemeinden und -städte des Fluglärmforums Süd
(vgl. www.fluglaermforum.ch)

betreffend

Vernehmlassung zum revidierten Bundesgesetz über die Luftfahrt vom 21. Dezember 1948 (Luftfahrtgesetz, LFG; SR 748.0).

Sehr geehrte Damen und Herren

Wie unterbreiten Ihnen höflich folgende

Anträge

1. *Der neue Art. 107d Abs. 2 E-LFG und die Änderung von 36a^{bis} Abs. 2 E-LFG seien ersatzlos zu streichen.*
2. *Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen (zzgl. MwSt.).*

Dies, mit folgender

Begründung

I Formelles

- 1 Gemäss der amtlichen Publikation im Bundesblatt vom 2. September 2024 endet die Vernehmlassungsfrist am 30. November 2024. Die heutige Eingabe erfolgt fristgerecht.

II Materielles

A Ausgangslage

- 2 Gemäss der im Bundesblatt vom 2. September 2024 publizierten Vernehmlassungsvorlage soll das Bundesgesetz über die Luftfahrt vom 21. Dezember 1948 (Luftfahrtgesetz, LFG; SR 748.0) insbesondere in folgenden Bereichen Änderungen erfahren:
 - **Ausnahmen vom Anwendungsbereich des Bundesgesetzes über das Öffentlichkeitsprinzip der Verwaltung vom 17. Dezember 2004 (Öffentlichkeitsgesetz, BGÖ; SR 152.3):** Neu soll im LFG gesetzlich verankert werden, dass das BGÖ für die Einsicht in Inspektions-, Audit- und Untersuchungsberichte nicht anwendbar ist.
 - **Bestandesschutz für Landesflughäfen:** Neu soll im LFG gesetzlich verankert werden, dass die beiden Landesflughäfen Zürich und Genf nicht nur als «Gesamtanlagen», sondern auch in ihrem «betrieblichen Umfang» einer Besitzstandsgarantie unterliegen.

3 Bei den weiteren Änderungen des LFG gemäss der im Bundesblatt vom 2. September 2024 publizierten Vernehmlassungsvorlage betreffend

- **Redlichkeitskultur** («Just Culture»),
- **Personen-Zuverlässigkeitsüberprüfungen** («Backgroundchecks»),
- **Flughafenbetrieb** (Verwertung von Fundgegenständen, Alkoholkontrollen, Verwendung von biometrischen Daten für Passagierkontrolle),
- **Flugsicherung** (Übertragung von Flugsicherungsdienstleistungen, Verfahren betreffend Luftfahrtinfrastrukturanlagen, Sanktionen bei Verletzung von Passagierrechten)

4 verzichtet die Antragstellerin auf eine Stellungnahme.

B Zu Art. 107d E-LFG (Information zur Aufsichtstätigkeit und Einschränkungen)

1. Vorgesehene Änderungen: Aktive, aber keine passive Informationspflicht

5 Gemäss der im Bundesblatt vom 2. September 2024 publizierten Vernehmlassungsvorlage ist folgende Änderung bzw. der Erlass der folgenden, neuen Bestimmung vorgesehen:

<p>IIIb. Information zur Aufsichtstätigkeit und Einschränkungen</p>	<p><i>Art. 107d</i></p> <p>¹ Das BAZL informiert die Öffentlichkeit periodisch über seine Aufsichtstätigkeit.</p> <p>² Das Öffentlichkeitsgesetz vom 17. Dezember 2004¹⁰ gilt bei den nachfolgend aufgezählten amtlichen Dokumenten nicht für den Zugang zu Personendaten und Daten juristischer Personen und auch nicht soweit die Gewährung des Zugangs zu den nachfolgend aufgezählten amtlichen Dokumenten die Flug- oder Luftsicherheit gefährdet:</p> <p style="margin-left: 20px;">a. Berichte betreffend Audits, Inspektionen, Begutachtungen und Kontrollen des BAZL;</p>
	<p style="margin-left: 20px;">b. Meldungen und zugehörige Unterlagen über Ereignisse, die dem BAZL gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 376/2014¹¹ zugegangen sind;</p> <p style="margin-left: 20px;">c. Amtliche Dokumente zu Sicherheitsuntersuchungen der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST).</p>

6 Gemäss Erläuterndem Bericht vom 28. August 2024 zum Vernehmlassungsentwurf (S. 24 f. und 48 ff.) sei in der Vergangenheit mit Zugangsgesuchen gemäss Art. 10 BGÖ Einsicht in Berichte verlangt worden, die das BAZL im Anschluss an Audits und Inspektionen erstellt habe. Würden die Berichte veröffentlicht, bestünde ein Risiko, dass die betroffenen Organisationen nicht offen informieren und sicherheitstechnisch heikle Informationen aus Angst vor Veröffentlichung weglassen, was der Flug- und Luftsicherheit abträglich sei. Gleiches drohe bei Meldungen über Ereignisse, die dem BAZL gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 376/2014 zugegangen seien sowie für Dokumente der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST).

7 Es solle sichergestellt werden, dass das BAZL von den beaufsichtigten Unternehmen und Privatpersonen die sicherheitsrelevanten Informationen erhalte, die es benötige, um die Sicherheit in der Luftfahrt aufrechtzuerhalten. Das BAZL habe als Aufsichtsbehörde ein Interesse daran, ein umfassendes Bild von Fehlhandlungen und Gefahren zu erhalten. Nur dann könne es die

Risiken erkennen und Massnahmen ergreifen. Folglich dürfe für die Unternehmen kein Anreiz bestehen, sicherheitsrelevante Informationen zurückzuhalten. Müsse ein Unternehmen befürchten, wegen der Meldung kritischer Situationen in der Öffentlichkeit als gefährlich dargestellt zu werden, bestünde eine gewisse Wahrscheinlichkeit, dass auf die Meldung verzichtet werde.

- 8 Gerade die von technischen Experten verfassten Audit- und Inspektionsberichte enthielten zudem oft komplexe technische Einzelheiten, welche vom breiten Publikum schwer richtig einzuordnen seien. Gewisse Berichte, in Bezug auf die Luftsicherheit, könnten zudem Verwundbarkeiten und Lücken aufzeigen und von Personen mit kriminellen Motiven verwendet werden.
- 9 Der Anwendungsbereich des BGÖ solle mit Art. 107d E-LFG somit dort eingeschränkt werden, wo sich der Zugang zu sicherheitsrelevanten Informationen nachteilig auf die Sicherheit des öffentlichen Verkehrs und die Meldekultur auswirke. Mit den Bestimmungen werde für den Bereich der zivilen Luftfahrt eine ähnliche Regelung geschaffen, wie sie für den Eisenbahnverkehr schon gelte (vgl. Art. 14 Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 [EBG; SR 742.101]).

2. Beurteilung der vorgesehenen Änderung

a. Vorbemerkungen: Öffentlichkeit der Verwaltungstätigkeit

- 10 Seit dem Inkrafttreten des BGÖ stellt die Öffentlichkeit der Verwaltungstätigkeit die Regel dar (Urteil 1C_101/2023 vom 1. Februar 2024 des Bundesgerichts, E. 4.2). Es besteht ein Rechtsanspruch auf Zugang zu amtlichen Dokumenten, und zwar unabhängig vom Nachweis besonderer Interessen (Art. 6 Abs. 1 BGÖ).
- 11 Das BGÖ bezweckt die Förderung der Transparenz über Auftrag, Organisation und Tätigkeit der Verwaltung (Art. 1 BGÖ). Dadurch sollen die Bürgerinnen und Bürger politische Abläufe erkennen und beurteilen können. Nebst dem Vertrauen in die staatlichen Institutionen soll das Verständnis für die Verwaltung und ihr Funktionieren gefördert sowie die Akzeptanz staatlichen Handelns erhöht werden. Abgesehen davon bildet der Öffentlichkeitsgrundsatz eine wesentliche Voraussetzung für eine sinnvolle demokratische Mitwirkung am politischen Entscheidungsprozess sowie für eine wirksame Kontrolle der staatlichen Behörden (Urteil A-1096/2020 vom 19. Januar 2021 des Bundesverwaltungsgerichts, E. 3).
- 12 Gerade die staatliche Aufsichtstätigkeit und das damit einhergehende Verwaltungsermessen bergen Risiken mit Blick auf die Rechtmässigkeit des Vollzugs. Um Verdachtsmomenten oder Spekulationen entgegenzuwirken, liegt es im Interesse der Öffentlichkeit wie auch in demjenigen der Verwaltung, dass **so transparent wie möglich** über die Aufsichtstätigkeit informiert wird. Mittels Zugangsgesuchs kann eine Person, stellvertretend für die Bevölkerung, die Aufsichtspraxis der Behörde überprüfen. In diesem Sinne bildet der Öffentlichkeitsgrundsatz eine wesentliche Voraussetzung für eine Kontrolle der staatlichen Aufsichts-, Inspektions- oder Auditbehörden (WINKLER, Mit Spezialbestimmungen gegen Transparenz, Einschränkungen des Öffentlichkeitsprinzips durch spezialgesetzliche Vorbehalte nach Art. 4 BGÖ als Herausforderung, in: WALDMANN/BERGAMIN [Hrsg.], 10 Jahre InfoG Freiburg, Bern 2021, 245–268, N 42).

- 13 Ausnahmen vom Öffentlichkeitsprinzip sind nicht per se unangemessen, zumal die Möglichkeit vom Gesetz selbst vorgesehen ist (Art. 4 BGÖ). Zentrale Voraussetzung für solche Ausnahmen ist jedoch – um den Willen des Gesetzgebers zur Transparenz nicht zu beeinträchtigen – auch und gerade im Bereich der staatlichen Aufsichtstätigkeit eine in der Sache überzeugende Begründung für die Ausnahme vom Öffentlichkeitsprinzip (WINKLER, a.a.O., N 42).
- 14 Der Ausschluss eines Teils der Verwaltung von der Öffentlichkeit durch die Einführung einer Bestimmung i.S.v. Art. 4 BGÖ darf vom Gesetzgeber generell nur sehr zurückhaltend und bedacht akzeptiert werden. Die Ausnahmebestimmung muss ferner klar definieren, welche konkreten Informationen von der Verwaltungsöffentlichkeit ausgenommen werden sollen. Nur so lassen sich die Auswirkungen einer gesetzlichen Regelung durch das Parlament und die Verwaltung, aber auch durch die Bürgerinnen und Bürger abschätzen (WINKLER, a.a.O., N 65).

b. Aktive Information ist gut, aber nicht ausreichend (Art. 107d Abs. 1 E-LFG)

- 15 Gemäss Art. 107d Abs. 1 E-LFG informiert das BAZL die Öffentlichkeit periodisch über seine Aufsichtstätigkeit. Dies entspricht der bisherigen Praxis (z.B. der jährlich vom BAZL veröffentlichte Sicherheitsbericht) und Rechtslage (Die Möglichkeit der aktiven Information ergibt sich auf Bundesebene bereits aus Art. 180 Abs. 2 Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 [BV; SR 101] und Art. 10 Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetz vom 21. März 1997 [RVOG; SR 172.010]; EHRENSPERGER, in: BLECHTA/VASELLA [Hrsg.], DSG/BGÖ, Basler Kommentar, 4. Aufl., Basel 2024, Art. 36 N 45).
- 16 Der vorgesehene Art. 107d Abs. 1 E-LFG ist zur Weiterführung der bisherigen Praxis nicht zwingend, im Sinne der Transparenz in einer derart heiklen Materie gleichwohl zu begrüssen.
- 17 Ungeachtet dessen genügt die Pflicht zur aktiven Information für die nötige Transparenz der Tätigkeit einer Aufsichtsbehörde nicht. Nur wenn zusätzlich eine passive Informationspflicht besteht, kann Inhalt und Umfang der Informationen von der gesuchstellenden Person (mit-) bestimmt werden. Bei der aktiven Information liegt dies vollkommen im Ermessen der Behörde (vgl. zur Abgrenzung der aktiven und passiven Informationspflicht: WINKLER, a.a.O., N 47).

c. Ausschluss der passiven Information unverhältnismässig (Art. 107d Abs. 2 E-LFG)

- 18 Gemäss Art. 107d Abs. 2 E-LFG soll das BGÖ bei den nachfolgenden Dokumenten nicht für den Zugang zu Personendaten und Daten juristischer Personen gelten und auch nicht sofern dadurch die Flug- oder Luftsicherheit gefährdet wird:
- a. Berichte betreffend Audits, Inspektionen, Begutachtungen und Kontrollen des BAZL;
 - b. Meldungen und zugehörige Unterlagen über Ereignisse, die dem BAZL gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 376/201411 zugegangen sind;

- c. Amtliche Dokumente zu Sicherheitsuntersuchungen der schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST).
- 19 Das BAZL vertritt bereits die Ansicht, dass entgegen dem Wortlaut von Art. 107d Abs. 2 E-LFG das BGÖ für die Einsicht in die Inspektions-, Audit- und Untersuchungsberichte generell nicht zur Anwendung gelangen solle (vgl. Medienmitteilung vom 28. August 2024, abrufbar unter: www.admin.ch/gov/de/start/dokumentation/medienmitteilungen/bundesrat.msg-id-102214.html), besucht am 24. September 2024). Zumindest wird in den Erläuterungen zu Recht darauf hingewiesen, dass nur eine Ausnahme erfolgen soll, soweit im konkreten Fall bei einer Offenlegung die ordnungsgemässe Erfüllung der Aufsichtsaufgaben des BAZL beeinträchtigt werden könne (entsprechend dem Gesetzestext «die Flug- oder Luftsicherheit gefährdet» wird; vgl. Erläuternder Bericht vom 28. August 2024 zum Vernehmlassungsentwurf, S. 49).
- 20 Unabhängig davon, ob die Einsicht in Audits, Inspektionen, Begutachtungen, Kontrollen, Meldungen und zugehörige Unterlagen über Ereignisse sowie amtliche Dokumente zu Sicherheitsuntersuchungen in Zukunft **vollständig oder nur sofern die «Flug- oder Luftsicherheit» gefährdet wird**, eingeschränkt werden soll, ist diese Regelung klar abzulehnen.
- 21 In einem Rechtsstaat ist davon auszugehen, dass gesetzliche Auskunfts- und Meldepflichten beachtet und durchgesetzt werden (so explizit im Urteil A-4571/2015 vom 10. August 2016 des Bundesverwaltungsgerichts, E. 7.3.2: «Ein bewusst rechtswidriges Verhalten verdiene ohnehin keinen Schutz und wäre bei einer Interessenabwägung nicht zu berücksichtigen»). Auch das Bundesgericht vertritt eine klare Haltung: «*Vorliegend ist nicht ersichtlich, inwiefern die Offenlegung der in der NEDB erfassten Gefährdungen und Störungen die vom BAV angestrebte konstruktive Fehlerkultur beeinträchtigen oder den Erfolg einer aufsichtsrechtlichen Massnahme, mit der die Sicherheit im öffentlichen Verkehr sichergestellt werden soll, ernsthaft gefährden könnte [...]. Dabei kann davon ausgegangen werden, dass die beaufsichtigten Transportunternehmen ihren gesetzlichen Verpflichtungen nachkommen. Sollten sie sicherheitsrelevante Zwischenfälle nicht melden, vereitelt bereits dieses rechtswidrige Verhalten die Möglichkeit, geeignete aufsichtsrechtliche Massnahmen zu treffen, und nicht erst - wie durch Art. 7 Abs. 1 lit. b BGÖ vorgesehen - die Bekanntgabe von bei der Aufsichtsbehörde vorhandenen Informationen*» (Urteil 1C_428/2016 vom 27. September 2017 des Bundesgerichts, E. 4.3).
- 22 Dass Unternehmen einen Anreiz hätten, sicherheitsrelevante Informationen zurückzuhalten, ist schlicht unzutreffend. Selbst wenn die Entdeckungswahrscheinlichkeit gering wäre, wäre das Reputationsrisiko im Falle einer bewussten (!) Nichtmeldung eines sicherheitsrelevanten Sachverhaltes für die betroffenen Unternehmen um ein Vielfaches höher. Des Weiteren bietet das Öffentlichkeitsgesetz mit seinen Ausnahmebestimmungen ausreichend Möglichkeiten, um dem Schutz der betroffenen Personen und den Vertraulichkeitsinteressen im Zusammenhang mit behördlichen Kontrollmassnahmen gebührend Rechnung zu tragen (WINKLER, a.a.O., N 45).
- 23 Sinn und Zweck der Bestimmung kann es daher nicht einzig sein, dass «bei entsprechenden BGÖ-Gesuchen künftig auf die neue Bestimmung im LFG verwiesen werden» kann und «daher längere Schriftenwechsel mit den Gesuchstellenden und gegebenenfalls Schlichtungsverfahren beim Eidgenössischen Datenschutz- und Öffentlichkeitsbeauftragten (EDÖB)» entfallen.

- 24 Somit ist Art. 107d Abs. 2 E-LFG ersatzlos zu streichen. Er ist weder erforderlich noch geeignet, um das angestrebte Ziel zu erreichen. Es handelt sich um eine **unverhältnismässige Einschränkung des Öffentlichkeitsprinzips**. Dies nicht zuletzt auch aufgrund der unbestimmten Regelung, wonach die Dokumente vom Anwendungsbereich des BGÖ ausgenommen sind, sofern diese die «Flug- oder Luftsicherheit gefährden». Dass darunter letztlich sämtliche der erwähnten Dokumente subsumiert werden können, bestätigt das BAZL gleich selbst (vgl. Medienmitteilung vom 28. August 2024, abrufbar unter: «www.admin.ch/gov/de/start/dokumentation/medienmitteilungen/bundesrat.msg-id-102214.html», besucht am 24. September 2024).

C Zu Art. 36a^{bis} E-LFG (Bestandesschutz für Landesflughäfen)

1. Vorgesehene Änderungen: Umfassender Bestandesschutz

- 25 Gemäss der im Bundesblatt vom 2. September 2024 publizierten Vernehmlassungsvorlage ist folgende Änderung vom bisherigen Art. 37u LFG vorgesehen:

<p>b. Bestandesschutz für Landesflughäfen</p>	<p><i>Art. 36a^{bis}</i></p> <p>¹ Die Nutzung der Landesflughäfen als Drehscheiben des internationalen Luftverkehrs und Teil des Gesamtverkehrssystems ist von nationalem Interesse.</p> <p>² Die Landesflughäfen Genf und Zürich sind aufgrund der ihnen im SIL zugeschriebenen Funktion als Gesamtanlagen in ihrem Bestand und betrieblichen Umfang geschützt. Rechtsetzende wie rechtsanwendende Organe schenken dieser Besitzstandsgarantie insbesondere im Zusammenhang mit Vorschriften des Moorschutzes und Moorlandschaftsschutzes sowie deren Vollzug die notwendige Beachtung.</p>
---	--

- 26 Gemäss dem Erläuternden Bericht vom 28. August 2024 zum Vernehmlassungsentwurf (S. 7 f. und 38) seien die beiden Landesflughäfen Genf und Zürich gemäss geltendem Art. 37u Abs. 2 LFG (ursprünglich Art. 36e LFG) bezüglich der ihnen aufgrund der Sachplanung des Bundes – gemeint sei hier vorab der SIL – zugeschriebenen Funktion als Gesamtanlagen in ihrem Bestand geschützt. Im zweiten Satz würden sodann rechtsetzende wie rechtsanwendende Organe angewiesen, dieser Besitzstandsgarantie die notwendige Beachtung zu schenken; insbesondere auch im Zusammenhang mit Vorschriften des Moor- und Moorlandschaftsschutzes.
- 27 Aus diesen Formulierungen und den Beratungen im Nationalrat, der die Vorlage in der Winter-session 2016 beraten habe, lasse sich der Wille des Gesetzgebers herauslesen, die beiden Landesflughäfen in ihrem baulichen Bestand zu schützen. Konkret habe man auf Gesetzesstufe verankert, dass bestehende Bauten und Anlagen auf den beiden Landesflughäfen auch dann erhalten, erneuert und nach Massgabe der Sicherheitsanforderungen auch erweitert werden könnten, wenn sie am Rand eines Moorbiotops oder in einer Moorlandschaft liegen.
- 28 Ob damit eine Besitzstandsgarantie in Bezug auf den betrieblichen Umfang geschaffen worden sei, gehe weder aus dem Text noch den Beratungen im Parlament hervor. Dies solle neu explizit erwähnt und dadurch sichergestellt werden, dass die Eckwerte des Flughafenbetriebs, z.B. die Betriebszeiten, in umweltrechtlichen Sanierungsverfahren nicht eingeschränkt werden könnten.

- 29 Absatz 2 werde dahingehend ergänzt, dass sich die Besitzstandsgarantie der Landesflughäfen Genf und Zürich bezüglich der ihnen gemäss SIL zugewiesenen Funktion als Gesamtanlage nicht nur auf die Bauten und Anlagen, sondern auch auf den betrieblichen Umfang beziehe. Die Landesflughäfen sollten nicht nur in ihrem baulichen Bestand geschützt werden, sondern auch hinsichtlich der im SIL und im Betriebsreglement festgelegten Eckwerte des Flughafenbetriebs.

2. Beurteilung der vorgesehenen Änderung

- 30 Im Rahmen der parlamentarischen Beratung der Teilrevision des LFG vom 16. Juni 2017 wurde aufgrund eines Antrags in der vorberatenden Kommission der neue Art. 36e LFG eingefügt:

2a. Landesflughäfen	<p>Art. 36e¹⁰³</p> <p>¹ An der Nutzung der Landesflughäfen als Drehscheiben des internationalen Luftverkehrs und Teil des Gesamtverkehrssystems besteht ein nationales Interesse.</p>
	<p>² Die Landesflughäfen Zürich und Genf sind bezüglich der ihnen gemäss der Sachplanung des Bundes zugeschriebenen Funktion als Gesamtanlagen in ihrem Bestand geschützt. Rechtsetzende wie rechtsanwendende Organe schenken dieser Besitzstandsgarantie die notwendige Beachtung; insbesondere auch im Zusammenhang mit Vorschriften des Moorschutzes und Moorlandschaftsschutzes sowie deren Vollzug.</p>

- 31 Entgegen den Ausführungen im Erläuternden Bericht vom 28. August 2024 zum Vernehmlassungsentwurf (S. 7) wollte der Gesetzgeber damit jedoch auf Gesetzesstufe keinesfalls verankern, «dass bestehende Bauten und Anlagen auf den beiden Landesflughäfen auch dann erhalten, erneuert und nach Massgabe der Sicherheitsanforderungen auch erweitert werden können, wenn sie am Rand eines Moorbiotops oder in einer Moorlandschaft liegen». Vielmehr hielt der Gesetzgeber lediglich fest, «dass diese Flughäfen und diese Infrastruktur **eine gewisse Besitzstandsgarantie** benötigen» (vgl. AB 2016 N 2223, Votum NR Hurter) und «Wir gehen nicht davon aus, dass damit der Moorschutz oder überhaupt das Natur- und Heimatschutzgesetz ausgehebelt oder geschwächt würden» (vgl. AB 2016 N 2232, Votum BR Leuthard).
- 32 Spezifisch angesprochen wurde ohnehin lediglich die Situation des Flughafens Zürich im Bezug auf den Moorschutz: «Bei Absatz 2 treten wir für die Bestandesgarantie der Landesflughäfen Zürich und Genf ein [...]. Wir tun dies speziell auch, das möchte ich betonen, in der Güterabwägung, im Konflikt mit den Vorschriften des Moor- und Moorlandschaftsschutzes. Der Antrag bei Artikel 36e bringt eine Klärung auf Gesetzesebene, ohne dass man den Moorschutz aufweicht. Es ist nämlich so, wie auch in der Kommission ausgeführt wurde, dass bei anderen Schutzgütern, ich denke an den Wald oder an BLN-Gebiete, mit Ersatzmassnahmen kompensiert werden kann, beim Moorschutz nicht» (vgl. AB 2016 N 2226, Votum NR Ammann).

- 33 Zu Recht wird daher im Erläuternden Bericht vom 28. August 2024 zum Vernehmlassungsentwurf (S. 7) festgehalten, dass weder aus dem Gesetzestext noch den Beratungen im Parlament hervorgehe, dass auch eine Besitzstandsgarantie in Bezug auf den betrieblichen Umfang geschaffen werden sollte. Das Gegenteil ist der Fall: *«Ich möchte klar darlegen, dass sich diese Bestimmung nur auf die beiden Landesflughäfen Zürich und Genf beziehen kann. Dieses Präjudiz wird also nur im Hinblick auf diese beiden Infrastrukturen und ihr Verhältnis zum Moorschutz zum Tragen kommen»* (vgl. AB 2016 N 2232, Votum BR Leuthard).
- 34 In den Beratungen wurden ausschliesslich die Flughafenbauten und -anlagen, die vor dem 1. Januar 1983 erstellt wurden, angesprochen: *«Mit der Definition in Absatz 2 schaffen wir eine Grundlage für eine Bestandesgarantie für die Flughafenbauten und -anlagen, die vor dem 1. Januar 1983 erstellt wurden. Sie sollen unterhalten und erneuert werden dürfen. Dies ist auch im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt so festgehalten»* (AB 2016 N 2232, Votum NR Rickli).
- 35 Von einem Bestandesschutz des betrieblichen Umfangs der Landesflughäfen war während den gesamten Beratungen nie die Rede. Weshalb nun trotzdem der betriebliche Umfang der Landesflughäfen von einem Bestandesschutz profitieren sollen, erschliesst sich nicht. Eine solche Regelung ist im Zusammenhang mit dem Moorschutz **weder erforderlich noch angezeigt**. Der Schutz des betroffenen Moores ist in erster Linie durch die baulichen Massnahmen des Flughafens Zürich gefährdet und nicht durch den betrieblichen Umfang. Die Besitzstandsgarantie auf den betrieblichen Umfang auszuweiten, ergibt daher schlicht keinen Sinn. Gründe, weshalb sichergestellt werden muss, dass z.B. auch die Betriebszeiten in umweltrechtlichen Sanierungsverfahren nicht eingeschränkt werden können, lassen sich bezeichnenderweise auch dem erläuternden Bericht vom 28. August 2024 zum Vernehmlassungsentwurf nicht entnehmen.
- 36 Dass sich «inhaltlich» mit der neuen Bestimmung nichts ändere (so das BAZL im Tages-Anzeiger vom 10. September 2024) ist vor diesem Hintergrund unzutreffend. Angesichts der seit Jahren andauernden Überschreitung der zulässigen Lärmimmissionen durch den Flughafen Zürich sowie dem Untätigbleiben der zuständigen Aufsichtsbehörde ist die beabsichtigte Änderung zudem auch schlicht stossend und diese wird kaum eine politische Mehrheit finden.

Aus den vorstehend genannten Tatsachen und Rechtsgründen ersuchen wir Sie, sehr geehrte Damen und Herren, höflich um Gutheissung der eingangs gestellter Anträge.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Steuerungsausschusses des Fluglärmforums Süd

Stephan Oehen, Geschäftsstelle

Per Mail an: esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Generalsekretariat UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

St. Gallen, 28. November 2024

Vernehmlassung 2024/69

Änderung des Luftfahrtgesetzes: Stellungnahme zur Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Generalsekretär
Sehr geehrte Damen und Herren

Herzlichen Dank für die Möglichkeit, im Rahmen der Vernehmlassung zur Änderung des Luftfahrtgesetzes Stellung nehmen zu dürfen.

Die Foundation for Aviation Competence (FFAC) ist eine unabhängige Stiftung mit Sitz in St.Gallen, welche sich unter anderem zum Ziel gesetzt hat, die Luftfahrt auf wissenschaftlicher Basis insbesondere auch im Bereich des Luftfahrtrechts zu unterstützen. Als solche durfte die Stiftung im Auftrag des Bundesrates die Forschungsstudie zur Just Culture verfassen, welche sie am 18. Januar 2022 vorlegte.

Die FFAC begrüsst es ausserordentlich, dass mit der Revision des LFG die Umsetzung der Just Culture im schweizerischen Recht voranschreitet. Auch wenn mit den geplanten Änderungen noch keine umfassende Implementierung der Redlichkeitskultur in der Schweiz erreicht wird, so sind diese doch wichtige Schritte in die richtige Richtung. Die FFAC ist überzeugt, dass durch die sich in Vernehmlassung befindliche Vorlage die Sicherheit in der Zivilluftfahrt erhöht werden kann.

Erstaunt zeigt sich die FFAC allerdings in Bezug auf den neu formulierten Art. 16 LFG. Dieser räumt dem BAZL im Zusammenhang mit seiner Aufsichtstätigkeit umfassende Kompetenzen zur Vornahme von Durchsuchungen und Befragungen ein. Die FFAC ist der Ansicht, dass so weitgehende Kompetenzen einer Aufsichtsbehörde im schweizerischen Recht beispielsweise sind. Entsprechend fordert die FFAC, den Art. 16 LFG so zu formulieren, dass die Kompetenzen des BAZL auf ein vernünftiges Mass beschränkt werden.

Wir bedanken uns für die Kenntnisnahme unserer Eingabe und verbleiben mit freundlichen Grüßen.

Foundation for Aviation Competence (FFAC)



Prof. Dr. Roland Müller
Präsident des Stiftungsrates



Dr. Raphael Widmer-Kaufmann
Vizepräsident des Stiftungsrates

Bundesamt für Zivilluftfahrt
esther.jutzeler@bazl.admin.ch
per E-Mail

25. November 2024
36.08.10 / 2020-5863

Stellungnahme im Rahmen Vernehmlassung zum revidierten Luftfahrtgesetz (LFG) gemäss Bundesratsbeschluss vom 28. August 2024

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Rahmen der angesetzten Frist nehmen wir zur erwähnten Revisionsvorlage wie folgt Stellung:

1. Übersicht

Der Bundesrat will dem Bundesparlament eine erneute Teilrevision des Luftfahrtgesetzes schmackhaft machen. Er behauptet gemäss Medienmitteilung vom 28. August 2024, die Notwendigkeit der vorliegenden Revision ergebe sich gestützt auf politische Vorstösse. Soweit ersichtlich betreffen diese Vorstösse jedoch lediglich Themen der Sicherheitskultur im weitesten Sinn. Gegen Verbesserungen bei der Flugsicherheit und den damit zusammenhängenden Fragen ist grundsätzlich nichts einzuwenden. Die geplante Teilrevision enthält jedoch auch Bestimmungen, die der weiteren Verstärkung des Einflusses des Bundes und der Entmachtung der Kantone, Gemeinden und der Betroffenen dienen. Vor allem aber soll die Anwendbarkeit der umweltrechtlichen Schutzbestimmungen nochmals stark reduziert werden. Dieser Abbau des Rechtsschutzes und der massive Ausbau der Rechte der Bundesbehörden zulasten der Mitspracherechte der Betroffenen sowie die faktische Ausserkraftsetzung umweltrechtlicher Bestimmungen zulasten der Bevölkerung um die Landesflughäfen wird kritisiert und ist zurückzuweisen.

2. Nein zur faktischen Abschaffung der umweltrechtlichen Schutznormen bei Landesflughäfen

Bereits in der letzten Teilrevision des LFG vom 16. Juni 2017 wurde die rechtliche Unantastbarkeit der Landesflughäfen teilweise dadurch zementiert, dass mit dem Mittel des baulichen Bestandsschutzes andere Bundesaufgaben wie der Schutz der Umwelt und damit auch der Schutz der Bevölkerung um die Flughäfen übersteuert werden können. Nun soll eine weitere massive Stärkung dieses Bestandsschutzes erfolgen. Der Bundesrat will einen sogenannten betrieblichen Bestandsschutz einführen. Nach seinen Worten «soll damit sichergestellt werden, dass die Eckwerte des Flughafenbetriebs, so z.B. die Betriebszeiten, auch in umweltrechtlichen Sanierungsverfahren grundsätzlich nicht eingeschränkt werden können.» Das Parlament soll mit der Verabschiedung der

einer ausdrücklichen Vorbehaltsregelung Rechnung zu tragen, wonach die Einsichtsrechte in allen übrigen Bereichen im bisherigen Umfang gewährleistet bleiben.

Freundliche Grüsse

Gemeinderat Niederhasli



Daniel Wüest
Präsident



Patric Kubli
Schreiber

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme bezüglich der Vernehmlassung
Revision des Bundesgesetz über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG).

Die politische Gemeinde Zell ZH verzichtet auf eine gemeindeeigene Stellungnahme.
Wir geben unsere Stimme stattdessen vollständig an die anbei enthaltenen
Vernehmlassung des Schutzverbandes der Bevölkerung um den Flughafen Zürich
(sbz).

Besten Dank für Ihre Kenntnisnahme und die Prüfung der Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Céline Burkhardt
Assistentin Gemeindeschreiberin

Gemeinde Zell ZH
Präsidiales | Gemeinderatskanzlei
Spiegelacker 5 | 8486 Rikon
Tel. 052 397 03 17 | www.zell.ch



Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Esther.Jutzeler@BAZL.admin.ch

(per Mail)

Niederhasli, 23. Oktober 2024

Stellungnahme des Schutzverbandes der Bevölkerung um den Flughafen Zürich (sbfz) im Rahmen der Vernehmlassung zum revidierten Luftfahrtgesetz (LFG) gemäss Bundesratsbeschluss vom 28. August 2024

1. Übersicht

Der Bundesrat will dem Bundesparlament eine erneute Teilrevision des LFG schmackhaft machen. Er behauptet, die Notwendigkeit der vorliegenden Revision ergebe sich gestützt auf politische Vorstösse (vgl. Medienmitteilung vom 28. August 2024). Soweit ersichtlich betreffen diese Vorstösse jedoch lediglich Themen der Sicherheitskultur im weitesten Sinn. Gegen Verbesserungen bei der Flugsicherheit und den damit zusammenhängenden Fragen ist grundsätzlich nichts einzuwenden. Die geplante Teilrevision enthält jedoch auch Bestimmungen, die der weiteren Verstärkung des Einflusses des Bundes und der Entmachtung der Kantone, Gemeinden und der Betroffenen dienen. Vor allem aber soll die Anwendbarkeit der umweltrechtlichen Schutzbestimmungen nochmals stark reduziert werden. Dieser Abbau des Rechtsschutzes und der massive Ausbau der Rechte der Bundesbehörden zulasten der Mitspracherechte der Betroffenen sowie die faktische Ausserkraftsetzung umweltrechtlicher Bestimmungen zulasten der Bevölkerung um die Landesflughäfen wird seitens des sbfz scharf kritisiert und ist zurückzuweisen.

2. Nein zur faktischen Abschaffung der umweltrechtlichen Schutznormen bei Landesflughäfen

Bereits in der letzten Teilrevision des LFG vom 16. Juni 2017 wurde die rechtliche Unantastbarkeit der Landesflughäfen teilweise dadurch zementiert, dass mit dem Mittel des **baulichen Bestandesschutzes** andere Bundesaufgaben wie der Schutz der Umwelt und damit auch der Schutz der Bevölkerung um die Flughäfen übersteuert werden können. Nun soll eine weitere massive Stärkung dieses Bestandesschutzes erfolgen. Der Bundesrat will einen sogenannten **betrieblichen Bestandesschutz** einführen. Nach seinen Worten «soll damit sichergestellt werden, dass die Eckwerte des Flughafenbetriebs, so z.B. die Betriebszeiten, auch in umweltrechtlichen Sanierungsverfahren grundsätzlich nicht eingeschränkt werden können.» Das Parlament soll mit der Verabschiedung der Vorlage festlegen, dass auf Gesetzesstufe eine Interessenabwägung verankert wird, die es dem Bundesrat respektive dem UVEK und dem BAZL erlaubt, über den SIL (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt) und das Betriebsreglement sämtliche Wünsche der Flugplatzbetreiber sowie Flugverkehrsunternehmen zu erfüllen, ohne weiter auf die betroffene Bevölkerung Rücksicht nehmen zu müssen. Diese geplante Änderung zugunsten der Luftfahrtindustrie läuft faktisch darauf hinaus, dass die umweltrechtlichen

Geschäftsstelle:
Dorfstrasse 9
8155 Niederhasli
Telefon 044 850 11 81

www.SchutzverbandZuerich.ch
Info@SchutzverbandZuerich.ch

Bestimmungen zum Schutz der Bevölkerung insbesondere vor lästigen und schädlichen Lärmimmissionen für die beiden Landesflughäfen ausser Kraft gesetzt werden.

Die aktuelle Revisionsvorlage ist in ihrer Dimension einzigartig und verletzt nach Auffassung des sbfz den verfassungsrechtlichen Auftrag des Bundes, wonach die Umwelt und damit die Menschen vor lästigen und schädlichen übermässigen Immissionen zu schützen sind. Das Vorhaben des Bundesrates stellt einen einigermaßen durchsichtigen Versuch dar, die Bemühungen zu hintertreiben, welche die Verbesserung der Situation gerade hinsichtlich der nächtlichen Lärmbelastungen zum Ziel haben. Diese Gesetzesrevision ist deshalb aus Sicht des SBFZ entschieden abzulehnen. Sie stellt einen durch nichts gerechtfertigten und geradezu unverantwortlichen Angriff auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Anwohner der Landesflughäfen dar.

3. Nein zu Änderungen bei Nebenanlagen nach kantonalem Recht

Mit der Revision sollen Entscheide der kantonalen Behörden zu Nebenanlagen explizit von der Zustimmung des BAZL abhängig gemacht werden. Begründet wird dies damit, dass die kantonalen Behörden regelmässig «nicht über vertiefte Fachkenntnisse» oder das «Wissen über tatsächliche lokale Verhältnisse und Anforderungen» verfügten. Diese Behauptung und die damit einhergehende Entmachtung der kantonalen Behörden und die Reduktion der Mitspracherechte werden vom sbfz entschieden abgelehnt. Es geht auch hier offensichtlich darum, die Kompetenzen der Bundesbehörden zulasten der kantonalen Behörden und letztlich der Betroffenen zu stärken, ohne dass dafür eine tragfähige Begründung abgegeben wird.

4. Nein zu den Änderungen bei Projektierungszonen und Sicherheitszonen

Gemäss der bundesrechtlichen Vorlage soll der Anwendungsbereich der Projektierungszonen inhaltlich (Flugplatzperimeter, Gebiete mit Lärmbelastung und mit Höhenbeschränkung) und zeitlich massiv ausgebaut werden. Gleichzeitig werden die Mitwirkungsrechte und der Rechtsschutz abgebaut. Ähnliches ist im Zusammenhang mit den Sicherheitszonenplänen vorgesehen. Auch dort sollen die Rechte der Betroffenen abgebaut und der Rechtsschutz geschwächt werden.

Die geplante Ausweitung des Geltungsbereichs der Projektierungszonen und der Sicherheitszonen sowie der Abbau der Mitwirkungsrechte und des Rechtsschutzes werden seitens des sbfz abgelehnt. Es geht dem Bundesrat letztlich auch hier offensichtlich darum, die Machtstellung des Bundes bzw. der Luftfahrtindustrie gegenüber den Betroffenen zu verstärken, obwohl dafür keinerlei Veranlassung besteht.

5. Nein zu einer Verschlechterung beim Öffentlichkeitsprinzip

Der Bundesrat sieht Einschränkungen des Öffentlichkeitsprinzips vor, welche im weitesten Sinne der Flugsicherheit dienen sollen bzw. Anpassungen an die Vorgaben der EU darstellen. Soweit die Einschränkungen des Öffentlichkeitsprinzips diesen berechtigten Interessen dienen, sind sie aus Sicht der betroffenen Bevölkerung nicht zu beanstanden. Sofern die Einschränkungen aber künftig dazu genutzt werden sollen, die von den negativen Auswirkungen betroffenen Anwohnenden in ihren Einsichtsrechten in flugbetriebliche Daten oder in ähnliche Informationen einzuschränken, sind sie abzulehnen. Einem entsprechenden Missbrauch ist mittels einer ausdrücklichen Vorbehaltsregelung Rechnung zu tragen, wonach die Einsichtsrechte in allen übrigen Bereichen im bisherigen Umfang gewährleistet bleiben.

Mit freundlichen Grüssen

Schutzverband der Bevölkerung
um den Flughafen Zürich

Der Präsident

Der Geschäftsführer

R. Götz

R. Bänziger



Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel des transports
Sindacato del personale dei trasporti

SEV Zentralsekretariat
Steinerstrasse 35
Postfach 1008
3000 Bern 6

Telefon +41 31 357 57 57
info@sev-online.ch
www.sev-online.ch

Simon Burgunder
Direkt +41 31 357 57 24
Mobil +41 76 603 57 93
simon.burgunder@sev-online.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

Per Mail an:
esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Bern, 30.11.2024
SIB

Änderung des Luftfahrtgesetzes

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli

Wir danken Ihnen für die Einladung zur Vernehmlassung zur Änderung des Luftfahrtgesetzes (LFG). Gerne nimmt der SEV, die Gewerkschaft des Verkehrspersonals, die Möglichkeit zur Stellungnahme wahr. Neben unseren nachfolgenden detaillierten Ausführungen verweisen wir auf die Stellungnahme des SGB.

1. Allgemeine Bemerkungen

Mit SEV-GATA vertritt der SEV das Bodenpersonal der Luftfahrt in der Schweiz. So unterhält SEV-GATA Gesamtarbeitsverträge (GAV) u. a. mit Swiss und Swissport. Das Bodenpersonal ist von den vorgeschlagenen Änderungen des LFG betroffen, insbesondere von der Verwendung von biometrischen Personendaten für die Sicherheitskontrolle, den geänderten Bestimmungen zur erweiterten Zuverlässigkeitsüberprüfung, der Lockerung der Auslagerungsverbots von national bedeutenden Flugsicherungsdienstleistungen an ausländische Anbieter und den vorgeschlagenen Änderungen zur Umsetzung der Fehlerkultur-Prinzipien (Just Culture). Aus Sicht des SEV muss der Sicherheit des Flugbetriebs bei der vorliegenden Gesetzesänderung die höchste Priorität eingeräumt werden. Die vorgeschlagenen Änderungen sind deshalb unseres Erachtens in erster Linie unter diesem Aspekt zu beurteilen. Ein sicherer Flugbetrieb bedingt abgesehen von der notwendigen technischen Infrastruktur qualifizierte und zuverlässige Mitarbeitende, eine offene und positive Fehlerkultur und ausreichende personelle Ressourcen. Ob es gelingt das benötigte Personal zu rekrutieren, hängt im Wesentlichen von der Attraktivität der Berufe und der Arbeitgebenden Unternehmen resp. den Anstellungs- und Arbeitsbedingungen ab. Aus diesem Grund muss unbedingt verhindert werden, dass vorgeschlagene Änderung zu einer Verschlechterung der Arbeitsbedingungen in der Schweiz und letztlich zu weniger Sicherheit im Flugbetrieb führen. Auch die vermehrte Delegation von hoheitlichen Aufsichtsaufgaben an private Organisationen beurteilen wir aus Sicherheitsüberlegungen grundsätzlich kritisch.

2. Zum erläuternden Bericht

2.1. Delegation der Aufsicht (Art. 4)

Solange es sich bei den vorgeschlagenen Änderungen um Präzisierung oder Anpassungen rein sprachlicher Natur handelt, begrüsst der SEV die Änderungen. Hier ist insbesondere Abs. 2 zu erwähnen. Es scheint uns selbstverständlich, dass sowohl die übertragenen Bereiche als auch die Befugnisse klar zu umschreiben sind.

Haben die vorgeschlagenen Änderungen allerdings zur Folge, dass Aufsichtstätigkeiten vermehrt an sogenannten «geeignete Organisationen» vergeben werden, lehnt der SEV die Änderungen ab. Denn die verstärkte Delegation von hoheitlichen Aufgaben an private Anbieter führt zu einer Fragmentierung der Anstellungsverhältnisse, was die kollektive Regelung erschwert und den Konkurrenzdruck zwischen den privaten Organisationen verschärft. Die Delegation von Aufsichtstätigkeiten darf nicht der Logik der Kostenminimierung folgen. Sonst droht nicht nur die markante Verschlechterung der Arbeitsbedingungen, sondern ist auch ein Sicherheitsverlust zu befürchten, weil die Qualität der Aufsichtstätigkeit zwangsläufig abnimmt. In diesem Sinne verlangt die Delegation solcher Tätigkeiten eine verstärkte Aufsicht des BAZL. Arbeitsbedingungen, Sicherheits- und Qualitätsstandards müssen jederzeit eingehalten werden. Deshalb ist unseres Erachtens zu überlegen, ob die Delegation von Aufsichtstätigkeiten nicht an die Einhaltung von Qualitätskriterien und bestimmten Sozialstandards zu knüpfen ist.

Weiter muss sichergestellt sein, dass die Tätigkeiten einheitlichen Prozessen und Regeln folgen. Die gesetzgeberischen Vorgaben für den Erlass von Verfügungen müssen zwingend gewahrt werden. Im Fall, dass diese «geeigneten Organisationen» für ihre Aufsichtstätigkeiten Gebühren erheben, muss ein einheitlicher vom BAZL festgesetzter Tarif zur Anwendung kommen. Dass den «geeigneten Organisationen» die Kompetenz Gebühren festzusetzen übertragen wird, lehnen wir strikt ab.

2.2. Betriebskonzession und Beschaffungsrecht

Dass systemrelevante Infrastrukturen von der öffentlichen Ausschreibungspflicht ausgenommen sind, begrüsst der SEV. Sowohl aus gesellschafts- als auch aus wirtschaftspolitischen Gesichtspunkten braucht die Schweiz eine zuverlässige und leistungsfähige Infrastruktur. Diese Grundversorgung darf nicht der Marktlogik geopfert werden, sollen Funktionstüchtigkeit und Resilienz erhalten bleiben. In diesem Sinne unterstützt der SEV das Vorhaben im LFG explizit festzuhalten, dass die Vergabe von Betriebskonzessionen für Flughäfen nicht dem BöB unterstellt ist.

2.3. Bestandesschutz für Landesflughäfen (Art. 36a)

Der SEV begrüsst, dass mit der vorgeschlagenen Änderung auch eine betriebliche Besitzstandgarantie für die Landesflughäfen verankert wird. Das bringt für die betroffenen Flughäfen Planungssicherheit. Die internationale Vernetzung kann auf diese Weise sichergestellt werden. Dadurch kann auch die Arbeitsplatzsicherheit gestärkt werden.

2.4. Übertragung von Flugsicherungsdienstleistungen auf ausländische Flugsicherungsdienstleistungserbringende (Art. 40b)

Der SEV lehnt eine Lockerung des bisherigen Verbots Flugsicherungsdienstleistungen von nationaler Bedeutung sowie die dazu benötigten technischen und baulichen Einrichtungen und das dazu benötigte Personal an ausländische Anbieter zu übertragen ab. Wir befürchten, dass die Übertragung zu einem Kontrollverlust bei der Verwaltung des schweizerischen Luftraums führen könnte. Die Auslagerung von Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdiensten sowie von Luffahrtinformationsdiensten betrifft die Mitarbeitenden unmittelbar. Es ist davon auszugehen, dass infolge der Auslagerung Stellen abgebaut werden. Ausserdem vergrössert sich der Konkurrenzdruck, was sich nachteilig auf die Arbeitsbedingungen auswirken wird, angesichts des relativ hohen Lohnniveaus in der Schweiz. Künftig soll Skyguide auch weiterhin alle Dienste in integrierter Form anbieten. In dem Sinn soll der Status quo erhalten bleiben.

2.5. Umsetzung Fehlerkultur (Art. 20, Art. 91ter, Art. 237 Ziff.3 StGB, Art. 15b Abs. 2bis EBG)

Eine funktionierende, offene und positive Fehlerkultur ist eine zentrale Voraussetzung für einen sicheren Flugbetrieb. Nur wenn sicherheitsrelevante Vorfälle von Mitarbeitenden vollumfänglich gemeldet werden, können Sicherheitsmängel konsequent und systematisch erkannt und die Sicherheit dementsprechend verbessert werden. Aus Sicht des SEV muss es darum das Ziel, die gesetzlichen Rahmenbedingungen so auszugestalten, dass betroffene Mitarbeitende bedenkenlos Meldung machen können. Solange die Handlungen, welche zu sicherheitsrelevanten Vorfällen geführt haben, nicht vorsätzlich oder grob fahrlässig begangen worden sind, sollen die betroffenen Mitarbeitenden vor Strafverfolgung geschützt sein. Arbeitsfehler soll aus Sicherheitsüberlegungen nicht strafrechtlich sanktioniert werden. Eine solche Sicherheitskultur (Just Culture) ist nicht nur in der Luffahrt von zentraler Bedeutung, sondern in allen hochsicherheitsrelevanten Bereichen wie bspw. dem Gesundheitswesen oder dem Eisenbahnverkehr. Vor

diesem Hintergrund begrüßen wir die Bestrebungen die Prinzipien der Just Culture grundsätzlich im Schweizer Recht zu verankern. Wir begrüßen die Absicht, den Verzicht auf Strafverfolgung im LFG, im EBG und im StGB ausdrücklich festzuschreiben. Die vorgeschlagenen Änderungen scheinen uns aber nicht ausreichend, um Informationsquellen genügend zu schützen. Das Risiko der potentiellen Selbstanklage bleibt nach wie vor bestehen. Mit den vorgeschlagenen Änderungen kann dieses Grundproblem für eine funktionierende Just Culture nicht ausgeräumt werden. Folglich wird die Aussagebereitschaft auch weiterhin behindert. Wir verweisen an dieser Stelle auf die Empfehlungen im Whitepaper «Verankerung der Just Culture Prinzipien im Schweizer Recht» von Aerosuisse (s. Kap. 4 Empfehlungen für die Umsetzung)¹.

2.6. Verwendung von biometrischen Daten (Art. 107c)

Die vorgeschlagenen Änderungen lehnen wir ab. Das Erheben und Abgleichen von biometrischen Personendaten ist ein starker Eingriff in die Privatsphäre der betroffenen Personen und damit auch des Personals von Flughafenhaltern und Luftverkehrsunternehmen. Dementsprechend stellt sich Frage, ob die Verwendung biometrischer Daten zwecks Zugangskontrollen zum Sicherheitsbereich des Flughafens verhältnismässig ist. Aus Sicht des SEV scheint uns die Zugangskontrolle anhand von biometrischen Daten weder als geeignet noch als erforderlich.

Zu bedenken ist ausserdem, dass Arbeitsverhältnissen durch das Abhängigkeitsverhältnis zwischen Arbeitgebendem und Arbeitnehmendem geprägt sind. Diese Abhängigkeit schränkt die Arbeitnehmenden in ihren Entscheidungen wesentlich ein. Die ausdrückliche Zustimmung als Bedingung der Arbeitnehmenden reicht deshalb unseres Erachtens nicht aus, um zu verhindern, dass Mitarbeitende entgegen ihrem eigentlichen Willen, der Verwendung ihrer biometrischen Daten zustimmen. Zusätzlich müsste deshalb garantiert werden, dass die Arbeitnehmenden vorgängig ihre kollektiven Mitwirkungsrechte wahrnehmen können.

2.7. Zuverlässigkeitsüberprüfungen des Luftsicherheitspersonals (Art. 108b)

Der SEV lehnt die vorgeschlagenen Änderungen zur erweiterten Zuverlässigkeitsprüfung ab. Unseres Erachtens führen die Änderungen zu einer ungerechtfertigten pauschalen Ausweitung des betroffenen Personenkreises. Ausserdem schaffen die Änderungen Rechtsunsicherheit, indem nicht nur neu angestellte Mitarbeitende, sondern auch bestehende Mitarbeitende überprüft werden können.

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme danken wir Ihnen im Voraus bestens. Gerne stehen wir Ihnen bei Fragen zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

SEV – Gewerkschaft
des Verkehrspersonals



Simon Burgunder
Koordinator Politik

¹ <https://www.justculture.ch/whitepaper>

Geschäftsstelle
Grabenstrasse 6
CH-8865 Bilten
info@glwk.ch



Eidgenössisches Departement für Um-
welt, Verkehr, Energie und Kommunika-
tion UVEK
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

Per E-Mail an
esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Bilten, 28. November 2024

Sicherung der Langstreckenverbindungen für den Wirtschaftsstandort Glarus

Sehr geehrte Frau Jutzeler,
sehr geehrte Damen und Herren,

die Glarner Wirtschaftskammer möchte im Rahmen der Vernehmlassung zur Teilrevision des Luftfahrtgesetzes betonen, wie wichtig der Flugverkehr für die Unternehmen im Kanton Glarus ist und dankt für die Möglichkeit zur Vernehmlassung.

Der Flughafen Zürich ist ein wichtiges Element der Schweizer Infrastruktur und spielt eine entscheidende Rolle für die internationale Anbindung unseres Landes an die globalen Märkte. Er ist nicht nur der grösste Flughafen der Schweiz, sondern auch ein äusserst bedeutender Wirtschaftsmotor. Die Sicherung der Anschlüsse an die Welt ist auch für die Glarner Wirtschaftskammer und deren Unternehmen von elementarer Bedeutung.

- **Standortvorteil:** International tätige Unternehmen im Kanton Glarus sind auf einen stabilen und zuverlässigen Flughafen mit direkten Flugverbindungen angewiesen. Der Flughafen Zürich bietet diesen Unternehmen einen entscheidenden Standortvorteil, da er internationale Geschäftspartner und Betriebe schnell erreichbar macht. Besonders für global ausgerichtete Firmen ist die Nähe zu einem internationalen Drehkreuz von grosser Bedeutung.
- **Handel:** Der Flughafen Zürich ist ein entscheidender Umschlagplatz für die Fracht und spielt eine wesentliche Rolle im Exportgeschäft der Glarner Unternehmen. Ein erheblicher Teil dieser Exporte erfolgt über Luftfracht. Angesichts der Tatsache, dass 98 % der Fracht am Flughafen Zürich in Passagiermaschinen (Belly Freight) transportiert werden, ist der Erhalt der aktuellen Betriebszeiten besonders wichtig, um die reibungslose Abwicklung des Flugverkehrs und die Unterstützung des internationalen Handels zu gewährleisten.

- **Zukunftsfähigkeit:** In einer globalisierten Welt ist Flexibilität ein zentraler Faktor für den wirtschaftlichen Erfolg. Die Beibehaltung der aktuellen Betriebszeiten gewährleistet, dass die Schweizer Wirtschaft auch in Zukunft flexibel auf Veränderungen im internationalen Markt reagieren kann. Die Glarner Wirtschaftskammer unterstützt dies ausdrücklich.

Die grundsätzliche Absicherung der Betriebszeiten im Luftfahrtgesetz (LFG) wird von uns begrüsst und wir unterstützen vollumfänglich die Anträge von Aerosuisse, IG Landesflughäfen und der Flughafen Zürich AG zu diesem Sachverhalt.

Wir bitten Sie, die wirtschaftlichen Interessen der Schweiz sowie der Glarner Unternehmen in Ihre Überlegungen einzubeziehen und die rechtliche Absicherung der Betriebszeiten der Landesflughäfen sicherstellen.

Vielen Dank für Ihre Unterstützung. Bei Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

GLARNER WIRTSCHAFTSKAMMER

Die Geschäftsführerin:

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Simone Eisenbart', with a long horizontal flourish extending to the right.

Simone Eisenbart



GRÜNE Schweiz

Urs Scheuss
Waisenhausplatz 21
3011 Bern

urs.scheuss@gruene.ch
031 326 66 04

Bundesamt für Zivilluftfahrt

3003 Bern

per Mail an: esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Bern, 3. Dezember 2024

Änderung des Luftfahrtgesetzes; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Zusammenhang mit der Änderung des Luftfahrtgesetzes haben Sie die GRÜNEN zur Stellungnahme eingeladen. Wir danken Ihnen für die Einladung und äussern uns wie folgt.

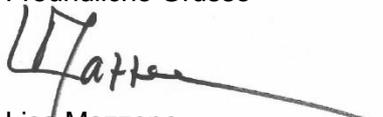
Die GRÜNEN lehnen den weiteren Abbau des Umweltschutzes im Flughafenbereich ab. Der betriebliche Bestandschutz zusätzlich zum bereits geltenden baulichen Bestandschutz hat zur Folge, dass umweltrechtlichen Bestimmungen zum Schutz der Bevölkerung insbesondere vor lästigen und schädlichen Lärmimmissionen für die beiden Landesflughäfen praktisch ausser Kraft gesetzt werden. Und dies mit Absicht, denn der erläuternde Bericht hält fest, dass sicherzustellen sei, «dass die Eckwerte des Flughafenbetriebs, so z.B. die Betriebszeiten, auch in umweltrechtlichen Sanierungsverfahren grundsätzlich nicht eingeschränkt werden können.» In die gleiche Richtung zielen die Änderungen bei den Projektierungszonen und den Sicherheitszonen: Die Ausweitung der Geltungsbereiche, der Abbau der Mitwirkungsrechte und die Schwächung des Rechtsschutzes sind ein weiterer Angriff auf den Lärmschutz im Bereich der Flughäfen.

Heute leidet eine Million Menschen in der Schweiz unter zu viel Lärm. Jeder Abbau des Lärmschutzes wird die Zahl erhöhen. Das ist unsozial und treibt die Gesundheitskosten weiter in die Höhe.

Im Übrigen unterstützen die GRÜNEN die weiteren Massnahmenswerpunkte zur Verbesserung der Sicherheitskultur und der Aufsicht. Aus Sicht der GRÜNEN ist die Vorlage jedoch überladen und vermischt unterschiedliche Themen, die nichts miteinander zu tun haben, ausser dass sie im gleichen Gesetz geregelt sind. Die GRÜNEN verlangen daher, die Vorlage in in sich zusammenhängenden Teilen dem Parlament vorzulegen. Dies trifft vor allem auf die eingangs erwähnten Änderungen in den Bereichen betrieblicher Bestandschutz sowie Projektierungs- und Sicherheitszonen zu, die den Lärmschutz schwächen und in einem separaten Entwurf vorgelegt werden sollen, sollte der Bundesrat daran festhalten.

Wir danken für die Kenntnisnahme. Für Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse


Lisa Mazzone
Präsidentin


Urs Scheuss
stv. Generalsekretär

Stellungnahme

Änderung des Luftfahrtgesetzes

Basel, 25. November 2024 mh

Die Handelskammer beider Basel betont, dass die Landesflughäfen Zürich, Genf und der Euroairport (EAP) zentrale Säulen der Schweizer Wirtschaft sind. Sie sichern internationale Anbindung, ermöglichen Exportströme und schaffen Arbeitsplätze. Um diese strategisch und volkswirtschaftlich unverzichtbaren Infrastrukturen zu schützen, braucht es einen konsequenten Bestandesschutz. Die geplante Revision des Luftfahrtgesetzes ist ein wichtiger Schritt, den wir unterstützen – verbunden mit der klaren Forderung, Betriebszeiten und betriebliche Rahmenbedingungen dauerhaft zu sichern.

Unsere Position

Der Flughafen Basel-Mulhouse (EuroAirport) ist der drittgrösste Landesflughafen der Schweiz und eine bedeutende Infrastruktur für die Region und das gesamte Land. Bis Ende 2024 wird der Flughafen voraussichtlich rund 9 Millionen Passagiere und über 100'000 Tonnen Fracht abwickeln, zusätzlich zur Wartung und Ausstattung von Flugzeugen. Mit 6'400 Mitarbeitenden gehört der EuroAirport zu den wichtigsten Arbeitgebern im Dreiländereck. Seine binationale Struktur und besondere Governance machen ihn einzigartig auf der Welt.

Die Bedeutung der Landesflughäfen, insbesondere des EuroAirport, geht weit über die Region hinaus. Die Luftfahrt ist ein Herzstück der Schweizer Volkswirtschaft. Die Landesflughäfen sind in ihrer Funktion als strategische Infrastrukturen essenziell für die Erreichbarkeit der Schweiz, die Sicherstellung von Exportströmen und die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Wirtschaft. Der EuroAirport spielt dabei eine zentrale Rolle. Erstens für die Logistik und die Abwicklung von Expressfracht, von der rund 80 % über Basel-Mulhouse ins Schweizer Mittelland geliefert werden. Zweitens für den Life-Science Cluster Basel, der ein Teil seiner Produkte über den EuroAirport exportiert (über 60% Frachtanteil). Und drittens für die Anbindung des Dreiländerecks an die wichtigsten Zentren Europas, welche für den Geschäftsreiseverkehr von essentieller Bedeutung ist.

Vor diesem Hintergrund begrüssen wir die vorgeschlagenen Änderungen des Luftfahrtgesetzes, insbesondere die klare Verankerung des Bestandesschutzes und die Stärkung des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL). Der SIL ist ein entscheidendes Instrument, um die Führungsrolle des Bundes im Bereich der Luftfahrt zu gewährleisten und Transparenz bei der Festlegung nationaler Eckwerte zu schaffen. Damit wird auch sichergestellt, dass die Rahmenbedingungen für die Landesflughäfen stabil bleiben und kantonale sowie regionale Auseinandersetzungen minimiert werden.

Handelskammer beider Basel

St. Jakobs-Strasse 25

Postfach

CH-4010 Basel

T +41 61 270 60 60

F +41 61 270 60 05

www.hkbb.ch

Betriebszeiten als unverzichtbare Grundlage

Die Betriebszeiten sind eine zentrale Rahmenbedingung für die Funktionsfähigkeit des EuroAirport. Sie sind auf die Bedürfnisse der regionalen Wirtschaft und der Airlines zugeschnitten und garantieren eine effiziente Anbindung. Frühmorgens starten die für den Geschäftsreiseverkehr zentralen Flüge zu den europäischen Wirtschaftszentren, und Expressfracht wird zeitgerecht in die Schweiz geliefert. Spätabends landen wiederum Geschäftsreisende, die morgens früh gestartet sind. Diese Tagesrandzeiten sind daher nicht verhandelbar, um die Rolle des EuroAirport als Verbindungsknotenpunkt langfristig zu sichern.

Volkswirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt

Die Luftfahrt trägt erheblich zur Prosperität der Schweiz bei. Mit über 30 Milliarden CHF Gesamteffekt und mehr als 190'000 Vollzeitäquivalenten hat die Luftfahrt eine immense katalytische Wirkung auf die Wirtschaft, den Arbeitsmarkt und die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz. Die Nachfrage nach Luftverkehr wächst kontinuierlich, und die Schweiz muss mit internationalen Entwicklungen Schritt halten, um ihre Position zu behaupten.

Anpassung des Gesetzes notwendig

Wir fordern eine noch präzisere Definition des Bestandesschutzes, insbesondere für die betrieblichen Rahmenbedingungen und Betriebszeiten. Artikel 36 lit. a bis des Gesetzesentwurfs sollte klarstellen, dass die Betriebszeiten mindestens in ihrem bisherigen Umfang geschützt bleiben. Dies gilt nicht nur für den EuroAirport, sondern auch für die Landesflughäfen Zürich und Genf. Eine Einschränkung der Betriebszeiten hätte fatale Folgen für die Wettbewerbsfähigkeit der Flughäfen und die Anbindung der Schweiz an internationale Märkte.

Die Handelskammer beider Basel betont, dass die Landesflughäfen, insbesondere der EuroAirport, nicht nur für die regionale Wirtschaft, sondern für die gesamte Schweiz eine zentrale Rolle spielen. Der Bestandesschutz und die Sicherung der Betriebszeiten sind essenziell, um die Luftfahrt in der Schweiz zukunftsfähig zu halten und die internationale Anbindung nachhaltig zu gewährleisten. Wir appellieren an den Bund, die Rahmenbedingungen entsprechend zu gestalten und die zentralen Elemente der Vorlage konsequent zu stärken.

Helvetic Airways AG
Steinackerstrasse 56
CH-8302 Kloten

Telephone +41 44 270 85 00
Telefax +41 44 270 85 01
E-Mail safety@helvetic.com

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bern

Per Email an: esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Kloten, 30 November 2024

Vernehmlassungsverfahren (2024/69): Änderung des Luftfahrtgesetzes

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit nehmen wir form- und fristgerecht Stellung zur o.g. geplanten Gesetzesänderung wie folgt:

Art. 16 (1)

Im Absatz 1 des Artikels 16 wird die Aufsichtskompetenz des BAZL konkretisiert. Hierbei wird dem BAZL explizit erlaubt Untersuchungen durchzuführen.

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ist für die **Aufsicht** über die zivile Luftfahrt und die Luftfahrtentwicklung in der Schweiz zuständig. Es ist dafür verantwortlich, dass die Zivilluftfahrt in der Schweiz ein hohes Sicherheitsniveau aufweist und eine nachhaltige Entwicklung verfolgt.

Um dieser Aufgabe einer Aufsichtsbehörde gerecht zu werden bedient sich das BAZL von Audits, Inspektionen und Beurteilungen. Was nach unserem Verständnis nicht zum Aufgabenportfolio einer Aufsichtsbehörde gehört, ist das Instrument von «Untersuchungen». Gerade in der zivilen Aviatik ist dies alleinig der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST) vorbehalten. Diese führt Sicherheitsuntersuchungen nach ICAO Annex 13 und Verordnung (EU) 996/2010 durch. Es ist unklar welche anderen Untersuchungen als Sicherheitsuntersuchung den das BAZL durchführen sollte?

Im Übrigen wir diese Trennung von Aufsichtsbehörde und Untersuchungsbehörde weltweit als «fundamental» erachtet, um unabhängig Untersuchungen in der zivilen Aviatik zu gewährleisten. Diese Unabhängigkeit ist seitens BAZL nicht gegeben. Auch verfügt das BAZL nicht über die notwendigen Kompetenzen, um Untersuchungen in der zivilen Aviatik durchzuführen.

Um eine offensichtliche Unklarheit zu vermeiden, beantragen wir den Begriff «Untersuchung» aus Art16(1) wie folgt zu streichen:

*Das BAZL ist im Rahmen seiner Aufsichtskompetenz insbesondere zur Durchführung von Audits, Inspektionen, **Untersuchungen** und Beurteilungen befugt.*

Art. 16 (3)

Im vorliegenden Entwurf werden dem BAZL Aufsichtscompetenzen zugesprochen, die sich schon aus der Verordnung (EU) 965/2012 Annex III ORO.GEN.140 ergeben. Somit handelt es sich hierbei um eine unnötige Doppelung. Dies birgt die Gefahr, dass bei einer Änderung der Verordnung (EU) 965/2012 Annex III ORO.GEN.140 der vorliegende Art. 16 LFG nicht mehr im Einklang mit der internationalen Vereinbarung (hier: EU VO 965/2012) ist.

Deshalb beantragen wir die Streichung des Art. 16 (3)(a) wie folgt:

3 Die Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter oder Bevollmächtigten des BAZL sind weiter berechtigt:
~~a. in sämtliche Aufzeichnungen und Unterlagen, Daten, Verfahren und andere Materialien der beaufsichtigten Organisationen die in Bezug auf die Flugsicherheit oder Luftsicherheit von Bedeutung sein können, Einsicht zu nehmen und davon Kopien, Fotografien und Aufzeichnungen zu erstellen oder Auszüge zu verlangen;~~
b. jederzeit Auskünfte und Erklärungen von den beaufsichtigten Organisationen einzuholen und ihnen verbindliche Anweisungen zu erteilen.

Sollte es nicht zu einer Streichung des Art. 16 (3)(a) wie beantragt kommen, so haben wir im Sinne einer Redlichkeitskultur gravierende Bedenken gegen die - im vorliegenden Entwurf - dem BAZL zugesprochenen **Zugang und Einsichtnahme von sämtlichen Aufzeichnungen und Daten**.

Diesbezüglich fordern wir explizit den Zugang, die Einsichtnahme, Kopien und Fotografien von folgende Daten und Aufzeichnungen in dieser Regelung explizit auszunehmen, da diese bereits anderen Regularien unterliegen oder anderen Institutionen vorbehalten sind.:

- Aufzeichnungen von Flugdatenschreibern. Diese sollten weiterhin nur der Sicherheitsuntersuchung, der Lufttüchtigkeit oder der Instandhaltung verfügbar gemacht oder genutzt werden und somit weiterhin der SUST vorbehalten sein [Verordnung (EU) 996/2010 Artikel 14 (2)]
- Cockpit-Stimmen- und -Bildaufzeichnungen und deren Abschriften sowie Stimmenaufzeichnungen aus Flugverkehrskontrollstellen [Verordnung (EU) 996/2010 Artikel 14 (1)(g)]
- Schriftliche oder elektronische Aufzeichnungen und Abschriften der Aufzeichnungen von Flugverkehrskontrollstellen, einschliesslich Berichte und Ergebnisse zur internen Verwendung [Verordnung (EU) 996/2010 Artikel 14 (2)(b)]
- Vertrauliche Meldungen - sog. «Confidential Safety Report» - welche im Rahmen des betrieblichen Meldewesens im Einklang mit EU VO 965/2012 [AMC1 ORO.GEN.200(a)(3) (a)(2)] vorliegen.
- Einzelne Flugaufzeichnungen aus dem betrieblichen Flugaufzeichnungssystem nach EU VO 965/2012 [ORO.AOC.130], welche auf die Cockpitcrew hinweisen könnten. Diese Daten sind ebenfalls der SUST vorbehalten. [EU VO 965/2012 (AMC1 ORO.AOC.130) und EU VO 996/2010 Artikel 11 2(C) und (g)]

Art. 91^{ter} Absatz 1(e) & Absatz 2

Mit dem neu geschaffenen Artikel 91 scheint es neue Begrifflichkeiten «*schwerer Fall*» und «*schwere Fälle*» zu geben, die so nicht in der EU VO 376/2014 existieren und somit für Unklarheit oder sogar Verwirrung sorgen. Die genannte Verordnung beschreibt hier nur die Fälle und nimmt keine Gewichtung vor. Wir beantragen deshalb in Art. 91ter Absatz 1(e) die Streichung des Wortes «*schwerer*», sowie in Art. 91ter Absatz 2 die Streichung des Wortes «*schwere*».

Nach der EU VO 376/2014 Artikel 16 gilt der beschriebene Schutz von der Verwendung in Straf- und Verwaltungsvorschriften nicht nur für die meldende Person, sondern explizit auch für Personen, welche in der Meldung genannt sind. Dieser Sachverhalt spiegelt sich so in dem vorliegenden Entwurf nicht wider. Deswegen beantragen wir hier die Gültigkeit des Art. 91ter Absatz 2 um die in den Meldungen genannten Personen zu erweitern:

(...)
kein ~~schwerer~~ Fall im Sinne von Artikel 16 Absatz 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 vorliegt.

2 Informationen in Ereignismeldungen, welche die meldende Person und die in den Meldungen genannten Personen belasten, sind in Straf- und Verwaltungsstrafverfahren nicht verwertbar. Dies gilt auch für ~~schwere~~ Fälle nach Artikel 16 Absatz 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014.

Art. 237 Ziff. 3

Die neue Formulierung des Art. 237 Ziff. 3 halten wir als gelungen und unterstreicht die korrekte Richtung zu einer überfälligen Redlichkeitskultur in der Schweiz. Nach unserer Auffassung ist der Terminus die «**zumutbaren Anstrengungen**» zu oberflächlich formuliert und bietet einen zu grossen Interpretationsspielraum. Deshalb beantragen wir hiermit die weitere Konkretisierung dieser «**zumutbaren Anstrengungen**».

Ich bedanke mich im Namen der Helvetic Airways AG für die Kenntnisnahme unserer Eingabe und verbleibe

mit freundlichen Grüssen

Toni Schuster
Dept. Safety Manager

Helvetic Airways AG
Steinackerstrasse 56
CH-8302 Kloten

antun.schuster@helvetic.com
Tel. +41 44 270 85 00
Fax +41 44 270 85 01

www.helvetic.com

Generalsekretariat UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Per Mail an:
esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Fribourg, 28. November 2024

Vernehmlassung 2024/69

Änderung des Luftfahrtgesetzes: Stellungnahme zur Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Generalsekretär
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, im Rahmen der Vernehmlassung zur Änderung des Luftfahrtgesetzes Stellung nehmen zu dürfen. Unsere Stellungnahme fokussiert sich auf den Themenblock der Redlichkeitskultur (Just Culture) und gliedert sie sich in einen allgemeinen Teil sowie fünf Änderungsvorschläge. Abschliessend werden einige Bemerkungen zum nicht die Just Culture betreffenden Teil der Revision angebracht.

Grundsatz: Begrüssung der eingeschlagenen Stossrichtung

HelvetiCA begrüsst die Bestrebungen, durch die vorgesehene Gesetzesrevision der Just Culture einen grösseren Stellenwert im Luftfahrtbereich zukommen zu lassen. Die jetzige Ausgestaltung des Meldewesens, welche de facto zu einer Selbstbelastung der in einen Vorfall verwickelten Fluglotsinnen und Fluglotsen führt, ist aus unserer Sicht äusserst problematisch und belastend. In der Konsequenz führt die heutige Situation dazu, dass Personen, welche in ein sicherheitsrelevantes Ereignis verwickelt sind, wenig gewillt sind, gegenüber den Behörden Auskünfte zu erteilen. Dies schwächt die Effektivität des Meldewesens, was einer kontinuierlichen Verbesserung der Flugsicherheit nicht zuträglich ist.

Infolgedessen zeigt sich HelvetiCA sehr erfreut, dass mit der aktuellen Revision des Luftfahrtgesetzes verschiedene Bestimmungen eingeführt werden sollen, welche die Just Culture

nun auch in der Schweizer Luftfahrt formell umsetzen. Dabei begrüsst HelvetiCA, dass sich diese Bestimmungen an der europäischen Verordnung (EU) Nr. 376/2014 orientieren. Aus der Sicht von HelvetiCA sind die angedachten Gesetzesänderungen ein wichtiger und richtiger Schritt hin zu einer umfassenden Redlichkeitskultur. Entsprechend ist HelvetiCA ebenso der Ansicht, dass mit dieser Revision des Luftfahrtgesetzes auch eine Erhöhung der Flugsicherheit erreicht werden wird.

Nichtsdestotrotz erkennt HelvetiCA in den vorgeschlagenen Gesetzesänderungen vier Punkte, welche angepasst werden sollten. Auf diese wird nachfolgend eingegangen.

Änderungsvorschläge der HelvetiCA

Um die effektive Umsetzung einer Redlichkeitskultur in der Schweizer Aviatik zu ermöglichen, fordert HelvetiCA die Anpassung der jetzigen Änderungsvorlage bezüglich folgender Punkte:

1) Ausweitung des Verfolgungsverzichtes auf alle Arten von Strafverfahren

In Übereinstimmung mit Art. 16 Abs. 6 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 legt der vorgeschlagene Art. 91^{ter} Abs. 1 LFG fest, dass in Fällen, in denen die Behörden von einem Vorfall nur aufgrund einer Ereignismeldung Kenntnis erlangen, von einem Verfahren gegen meldende oder in der Meldung genannte Personen abgesehen wird. Im Gegensatz zum europäischen Recht, welches diesen sogenannten Verfahrensverzicht für sämtliche Arten von Verfahren – also Verwaltungs-, Straf- sowie Verwaltungsstrafverfahren – vorsieht,¹ beschränkt der neu zu schaffende Art. 91^{ter} Abs. 1 LFG diesen Verfahrensverzicht auf Strafverfahren zur Ahndung eines Verstosses gegen das Luftfahrtgesetz.

HelvetiCA erachtet diese Beschränkung des Verfahrensverzichts auf luftrechtliche Strafverfahren als nicht sachgerecht. Für HelvetiCA ist es nicht ersichtlich, warum nicht auch in Bezug auf andere Verfahrensarten – so wie es das europäische Recht vorsieht – auf die Eröffnung eines Verfahrens verzichtet werden

¹ Vgl. Raphael Widmer-Kaufmann, Die Flugunfalluntersuchung nach schweizerischem Recht, 2022, S. 239 und FN 1031.

soll. Entsprechend fordert HelvetiCA, dass der Verfahrensverzicht im vorgeschlagenen Art. 91^{ter} Abs. 1 LFG auf sämtliche Strafverfahren, also auch jene, in welchen ein Verstoß gegen das Kernstrafrecht wie insbesondere Art. 237 StGB verfolgt wird, ausgedehnt wird. Diese Forderung soll umgesetzt werden, indem Bst. a aus dem vorgeschlagenen Art. 91^{ter} Abs. 1 LFG gestrichen wird.

Art. 91^{ter} LFG

¹ Die Strafverfolgungsbehörden verzichten auf Verfolgung, Überweisung an das Gericht oder Bestrafung von Personen, die eine Ereignismeldung erstattet haben oder darin genannt werden, sofern:

- a. ~~es sich um einen Verstoß gegen Rechtsvorschriften handelt, der gemäss diesem Gesetz strafbar ist;~~
- b. [...]

2) Ausdehnung des Verwertungsverbotes im Strafverfahren auf in den Meldungen genannte Personen

Der vorgeschlagene Art. 91^{ter} Abs. 2 LFG sieht vor, dass belastende Informationen in Ereignismeldungen in Straf- und Verwaltungsstrafverfahren nicht gegen die meldende Person verwertet werden dürfen. Dieses sogenannte Verwertungsverbot ist sehr zu begrüssen.

Die Verordnung (EU) Nr. 376/2014 überlässt in Art. 16 Abs. 7 den Mitgliedstaaten die Option, diesen Schutz sowohl meldenden als auch in den Meldungen genannten Personen zu gewähren. HelvetiCA ist der Überzeugung, dass zur Durchsetzung einer effektiven Redlichkeitskultur das Verwertungsverbot im zur Diskussion stehenden Art. 91^{ter} Abs. 2 LFG auch auf in den Meldungen genannte Personen auszuweiten ist.

Ereignismeldungen sollen nicht als Beweismittel zur Belastung einer Person in einem Strafverfahren herangezogen werden können. Eine solche Verwendung der Meldungen widerspricht dem Sinn der Just Culture und führt lediglich dazu, dass in einen Vorfall verwickelte Personen Informationen – gerade, wenn sie dadurch Berufskolleginnen oder Berufskollegen belasten könnten – nur sehr zurückhaltend preisgeben. Entsprechend fordert HelvetiCA, den vorgeschlagenen Art. 91^{ter} Abs. 2 LFG folgendermassen zu ergänzen.

Art. 91ter LFG

² Informationen in Ereignismeldungen, welche die meldende **oder eine in der Meldung genannte** Person belasten, sind in Straf- und Verwaltungsstrafverfahren nicht verwertbar. Dies gilt auch für schwere Fälle nach Artikel 16 Absatz 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014.

3) Keine Schaffung eines Dilemmas durch die neue Ziffer 3 des Art. 237 StGB

Die jetzige vorgeschlagene Revision des Art. 237 StGB sieht in der neuen Ziffer 3 vor, dass bei einer fahrlässigen Gefährdung des öffentlichen Verkehrs von der Strafverfolgung abgesehen werden muss, wenn erstens das Verschulden des Täters gering ist und dieser zweitens alle zumutbaren Anstrengungen unternommen hat, um die in Zusammenhang mit der Tat stehende behördliche Sicherheitsuntersuchung zu unterstützen.

Diese Gesetzesrevision ist aus Sicht der HelvetiCA sehr zu begrüßen. Sie führt dazu, dass in Fällen, in denen das Verschulden einer an einem Vorfall beteiligten Person nicht derart schwer war, dass ein Fall nach Artikel 16 Absatz 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 vorliegt, von der Bestrafung nach Art. 237 StGB abgesehen werden muss.

Um von dieser Strafbefreiung profitieren zu können, muss eine in ein sicherheitsrelevantes Ereignis verwickelte Person allerdings noch eine zweite Voraussetzung erfüllen, nämlich die genügende Kooperation mit der Sicherheitsuntersuchungsbehörde. Diese zweite Voraussetzung ist aus der Sicht der HelvetiCA äusserst problematisch.

Diesbezüglich ist zu betonen, dass die Ergebnisse der Sicherheitsuntersuchung in der Schweiz den Strafbehörden als Grundlage für die Sachverhaltsfeststellung dienen. Eine Person, welche mit der Sicherheitsuntersuchungsbehörde kooperiert, riskiert damit in erheblichem Ausmass, sich selbst zu belasten. In Einzelfällen kann sogar die Kooperation mit der Sicherheitsuntersuchungsbehörde erst dazu führen, dass es den Strafbehörden möglich ist, zu beweisen, dass ein Fall nach Artikel 16 Absatz 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 vorliegt und die Strafbefreiung gemäss dem geplanten Art. 237 Ziff. 3 StGB nicht zur Anwendung gelangen kann.

A HelvetiCA

Swiss Controllers Association

CH - 1700 Fribourg
T +41 79 619 08 58
E info@helvetica.aero
W helvetica.aero

Mit anderen Worten: Eine in einen Vorfall verwickelte Person wird vor ein Dilemma gestellt. Entweder kooperiert sie mit der Sicherheitsuntersuchungsbehörde, was ihr die Chance auf eine Strafbefreiung nach Art. 237 Ziff. 3 StGB einräumt. Andererseits setzt sie sich damit auch dem Risiko aus, dass ihre Aussagen in den Schlussbericht der Sicherheitsuntersuchung einfließen und auf diesem Weg zur Begründung ihrer Verurteilung dienen. Alternativ verweigert die Person die Kooperation mit der Sicherheitsuntersuchungsbehörde. Damit ist jedoch ausgeschlossen, dass sie von einer Strafbefreiung nach Art. 237 Ziff. 3 StGB profitiert, womit sie auch für ein leichtes Verschulden bestraft werden kann.

Problematisch an diesem Dilemma ist insbesondere, dass eine an einem Unfall oder einer schweren Störung beteiligte Person die Entscheidung, welchen Weg sie wählt, bereits kurz nach dem Vorfall treffen muss. In der Praxis findet sich die Sicherheitsuntersuchungsbehörde nach einem Ereignis rasch auf der Unfallstelle ein und lädt die beteiligten Personen umgehend vor, um sie zu befragen bzw. befragt sie noch auf der Unfallstelle. In einem emotional so belasteten Moment sind die am Vorfall beteiligten Personen kaum in der Lage abzuschätzen, was sich ereignete, womit sie ebenso wenig fähig sind, die Entscheidung für oder gegen eine Kooperation mit der Sicherheitsuntersuchungsbehörde überlegt zu fällen.

HelvetiCA ist infolgedessen der Ansicht, dass die Schaffung dieses Dilemmas dem Grundsatz eines fairen Verfahrens widerspricht. Daher fordert HelvetiCA, dass die zweite Voraussetzung, also die Kooperation in der Sicherheitsuntersuchung, aus der Ziffer 3 von Art. 237 StGB gestrichen wird.

Art. 237 StGB

3. Handelt der Täter fahrlässig, sieht die zuständige Behörde von der Strafverfolgung, der Überweisung an das Gericht oder der Bestrafung ab, wenn das Verschulden des Täters gering ist ~~und er alle zumutbaren Anstrengungen unternommen hat, um die in Zusammenhang mit der Tat stehende behördliche Sicherheitsuntersuchung zu unterstützen.~~

4) Redaktionelle Anpassung des Verweises auf Artikel 16 Absatz 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014

Die vorgeschlagene Gesetzesrevision verwendet sowohl im geplanten Art. 20 LFG als auch im neuen Art. 91^{ter} LFG die Formulierung «schwerer Fall nach Artikel 16 Absatz 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014». Dabei ist die Bezeichnung «schwerer Fall» der europäischen Verordnung fremd. Infolgedessen ist unklar, ob durch die Verwendung des Wortes «schwer» eine zusätzliche Wertung oder Einschränkung im Schweizer Recht eingefügt werden soll.

Zur Präzisierung und um jegliche Fragen in der Auslegung von vornherein auszuschliessen, fordert HelvetiCA, dass das Wort «schwer» in den genannten Artikeln gestrichen wird. So wird klar, dass dem Verweis auf das europäische Recht keine zusätzliche Wertung oder Einschränkung beigefügt werden soll.

Art. 20 LFG

³ Informationen in Ereignismeldungen, welche die meldende oder eine in der Meldung genannte Person belasten, sind in Verwaltungsverfahren zum warnungsweisen Entzug oder zur warnungsweisen Beschränkung von Berechtigungen nicht verwertbar, sofern kein **schwerer** Fall nach Artikel 16 Absatz 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 vorliegt.

Art. 91^{ter} LFG

¹ Die Strafverfolgungsbehörden verzichten auf Verfolgung, Überweisung an das Gericht oder Bestrafung von Personen, die eine Ereignismeldung erstattet haben oder darin genannt werden, sofern:
es sich um einen Verstoß gegen Rechtsvorschriften handelt, der gemäss diesem Gesetz strafbar ist;
der Verstoß einzig aufgrund einer Meldung nach den Artikeln 4 oder 5 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 bekannt geworden ist;
die Meldung sicherheitsrelevante Ereignisse gemäss Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 betrifft;
die Meldung nach Artikel 4 oder 5 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 innerhalb der Frist von Artikel 4 Absatz 7 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 erstattet worden ist; und
kein **schwerer** Fall im Sinne von Artikel 16 Absatz 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 vorliegt.

² Informationen in Ereignismeldungen, welche die meldende Person belasten, sind in Straf- und Verwaltungsstrafverfahren nicht verwertbar. Dies gilt auch für **schwere** Fälle nach Artikel 16 Absatz 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014.

A HelvetiCA

Swiss Controllers Association

CH - 1700 Fribourg

T +41 79 619 08 58

E info@helvetica.aero

W helvetica.aero

Die nicht die Just Culture betreffenden Teile der Revision

Aus den weiteren Anpassungen des Luftfahrtgesetzes, welche nicht in direktem Zusammenhang mit der Just Culture stehen, sind folgende Bemerkungen zu den geplanten Art. 16 sowie Art. 26 Abs. 2^{bis} LFG anzufügen:

Zu Art. 16 LFG

Der neu formulierte Art. 16 LFG räumt dem Bundesamt für Zivilluftfahrt weitgehende Befugnisse zur Durchsuchung von Räumlichkeiten, Gegenständen wie Luftfahrzeugen und Aufzeichnungen ein. Ebenso ist das BAZL befugt, Auskünfte und Erklärungen der Beaufsichtigten einzuholen, wobei der Gesetzestext offenlässt, inwiefern den Beaufsichtigten ein Aussage- und Editionsverweigerungsrecht bzw. ganz allgemein ein Mitwirkungsverweigerungsrecht zukommt. Solche Durchsuchungen und Befragungen gegen den Willen der Beaufsichtigten oder an den Räumlichkeiten, Gegenständen und Aufzeichnungen Berechtigten stellen einen Eingriff in deren Grundrechte und damit Zwangsmassnahmen dar.

Zwangsmassnahmen dürfen im Allgemeinen nur erfolgen, soweit sie zu einem im Gesetz genannten Zweck vorgenommen werden, verhältnismässig sind und durch einen Befehl angeordnet werden. Gerade weil Zwangsmassnahmen für Betroffene einschneidende Folgen haben, sind sie nur mit äusserster Zurückhaltung anzuwenden. Vorliegend sieht der Text des geplanten Art. 16 LFG keinerlei Einschränkungen und Kontrollmechanismen vor, wie sich die Beaufsichtigten gegen unangemessene Eingriffe des BAZL zur Wehr setzen könnten. Damit gehen die Befugnisse, wie sie dem BAZL durch den neuen Art. 16 LFG eingeräumt werden, viel zu weit. Entsprechend fordert HelvetiCA, dass der Art. 16 LFG so angepasst wird, dass die Befugnisse des BAZL nicht derart umfassend sind.

A HelvetiCA

Swiss Controllers Association

CH - 1700 Fribourg

T +41 79 619 08 58

E info@helvetica.aero

W helvetica.aero

Zu Art. 26 Abs. 2^{bis} LFG

Der geplante Art. 26 Abs. 2^{bis} LFG sieht richtigerweise vor, dass die von einer Person im Rahmen der Sicherheitsuntersuchung erteilten Auskünfte nur mit deren Einverständnis in einem Strafverfahren verwendet werden dürfen. In diesem Zusammenhang ist allerdings daran zu erinnern, dass mit der Änderung vom 13. September 2024 der Verordnung über die Sicherheitsuntersuchung von Zwischenfällen im Verkehrswesen (AS 2024 511) deren Art. 40 gestrichen wurde. Art. 40 VSZV sah vor, dass die SUST Personen, die während der Sicherheitsuntersuchung sachdienliche Auskünfte erteilen, auf ihr Recht auf Verweigerung der Aussage aufmerksam macht. Durch die Streichung dieses Artikels ist fraglich geworden, inwiefern nach Ansicht des Ordnungsgebers den an der Sicherheitsuntersuchung beteiligten Personen überhaupt noch ein Aussageverweigerungsrecht zukommen soll.

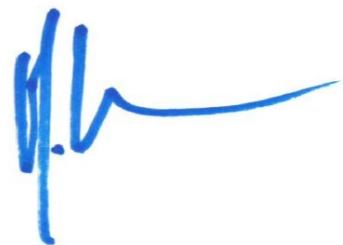
Diesbezüglich ist allerdings zu betonen, dass den an einer Sicherheitsuntersuchung beteiligten Personen ohnehin das Recht zukommt, ihre Mitwirkung in der Sicherheitsuntersuchung zu verweigern.² Daran vermag auch die Streichung von Art. 40 VSZV nichts zu ändern. Um hier auch auf Gesetzesebene abschliessende Klarheit zu schaffen, dass auch in der Sicherheitsuntersuchung das Aussageverweigerungsrecht gilt, fordert HelvetiCA, dass dieses Recht im neuen Art. 26 LFG ergänzt wird.

Wir bedanken uns für die Kenntnisnahme unserer Eingabe.

Freundlichen Grüsse



Benoît Verly
Co-President



Matthias Oppliger
Co-President

² Vgl. Raphael Widmer-Kaufmann, Die Flugunfalluntersuchung nach schweizerischem Recht, 2022, S. 408.

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Herr Bundesrat Albert Rösti
3003 Bern

Fribourg, 28. November 2024

Änderung des Luftfahrtgesetzes: Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Besten Dank für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung. Der Verband der Flugverkehrsleiter HelvetiCA nimmt dazu im Folgenden zu spezifischen Punkten gerne Stellung. Dies im Sinne vom Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB) und den angeschlossenen Verbände Kapers (Gewerkschaft des Kabinenpersonals) und ESPA (Verband der Easyjet-PilotInnen).

1. Maintien des aéroports nationaux en l'état

La proposition de l'article 36 garantit la stabilité et la continuité des infrastructures essentielles pour le transport aérien en Suisse. Cette stabilité est cruciale pour préserver la connectivité internationale du pays, tout en maintenant un haut niveau de sécurité et de qualité de service, ce qui bénéficie directement aux emplois locaux et à l'économie régionale. Cela permet également de soutenir les entreprises suisses du secteur aéronautique, qui peuvent compter sur des conditions d'exploitation prévisibles et durables.

2. Délégation accrue des compétences à des prestataires privés

Le texte souligne que la délégation de certaines compétences de surveillance aux prestataires privés n'est pas nouvelle (elle a été inscrite dans la loi en 2009), mais les modifications proposées élargiraient le cercle des « organisations appropriées » qui peuvent assumer ces tâches. Cela inclut des associations comme la Fédération Suisse de Vol Libre et d'autres organismes liés à l'aviation. De plus, le projet de loi clarifie que ces prestataires privés pourraient également percevoir des émoluments et exercer une compétence décisionnelle. Conséquence précise : Pour les

syndicats, cette délégation pourrait mener à des changements de gestion dans les aéroports ou d'autres infrastructures, où les décisions, contrôles, ou la surveillance seraient effectués par des organisations non étatiques. Ces changements peuvent potentiellement affecter la gestion des conditions de travail, le respect des droits du travail ou les normes de sécurité si les prestataires privés cherchent à réduire les coûts. Il est aussi probable que ces prestataires soient moins familiers avec les spécificités du travail du personnel.

3. Ouverture du ciel suisse à des prestataires étrangers

Le texte aborde la possibilité pour Skyguide, le fournisseur de services de navigation aérienne suisse, de déléguer certains services à des prestataires étrangers. Cette ouverture se fait dans le cadre de la modernisation européenne du ciel unique (Single European Sky, SES), avec l'objectif de rendre les services de navigation aérienne plus efficaces et interconnectés à travers l'Europe. Cela inclut la délégation de services comme la communication, navigation et surveillance ainsi que des services d'information aéronautique. Toutefois, si des services essentiels de navigation aérienne sont confiés à des prestataires étrangers, cela pourrait entraîner une perte de contrôle pour la Suisse dans la gestion de son propre espace aérien. Cela pourrait également avoir des répercussions sur les conditions de travail des employés de Skyguide, qui pourraient voir une réduction de leur rôle ou une externalisation de certaines tâches vers des prestataires étrangers. L'arrivée de prestataires étrangers pourrait également exercer une pression à la baisse sur les salaires et entraîner des suppressions de postes, surtout si ces prestataires sont en mesure de fournir des services à moindre coût grâce à des conditions de travail moins strictes dans leur pays d'origine.

A HelvetiCA

Swiss Controllers Association

CH - 1700 Fribourg

T +41 79 619 08 58

E info@helvetica.aero

W helvetica.aero

4. Gestion de la navigation aérienne et impacts sociaux

La modernisation et la numérisation de la gestion du trafic aérien en Europe visent à accroître l'efficacité et à optimiser les routes aériennes pour réduire les émissions de CO2. Cela suppose une plus grande intégration des systèmes à travers l'Europe et une coopération transfrontalière renforcée. Le texte précise que cette modernisation pourrait inclure une refonte complète de l'espace aérien européen, en supprimant les redondances et en optimisant les infrastructures. Le projet de modernisation vise à « réduire les coûts » pour les fournisseurs de services de navigation aérienne, notamment en introduisant une plus grande flexibilité et en adaptant les capacités de l'espace aérien en fonction de la demande de trafic. Cela inclut la création d'une « plateforme commune » pour les fournisseurs de données aéronautiques, facilitant ainsi le partage d'informations et la rationalisation des services. Pourtant, par la modernisation technologique, le personnel existant pourrait être forcé d'acquérir de « nouvelles compétences », en particulier dans l'utilisation des systèmes numériques et des technologies de gestion du trafic aérien. Cela pourrait entraîner des coûts supplémentaires pour la formation (qui ne sont pas assumés), ainsi que des risques de licenciement pour ceux qui ne sont pas capables de s'adapter aux nouvelles exigences. En outre, la rationalisation des services et la mise en œuvre de solutions transfrontalières pour la navigation aérienne pourraient pousser les entreprises suisses à réduire les salaires, augmenter la sous-traitance à des prestataires étrangers et faire pression pour assouplir les conditions de travail en Suisse.

5. Dérogations à la loi sur la transparence

L'Art. 107d proposé en ajout dans le projet de modification sur la loi sur l'aviation (entrée en vigueur le 01.01.2025), exclut du champ d'application de la loi sur la transparence, l'accès au public, aux données personnelles et aux données concernant des personnes morales, contenues dans des documents officiels comme les rapports portant sur des audits ou inspections. Conformément au règlement de l'Union européenne, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) s'engageait déjà en tant qu'autorité de surveillance à ne pas infliger de sanctions aux personnes, pour avoir communiqué des informations concernant les sécurités technique et d'exploitation des entreprises de transport aérien (sauf en cas de manquement délibéré aux règles ou de manquement très grave à l'obligation professionnelle de diligence ayant pour effet de

compromettre sérieusement le niveau de la sécurité aérienne). Dans le cadre de la « culture juste », il prend les mesures qui s'imposent pour garantir la confidentialité des informations obtenues et protéger les données personnelles des informateurs.

La restriction du champ d'application de la LTrans dans le domaine de l'aviation induite par l'Art. 107d de la Loi sur l'aviation, ne permettra plus au public de consulter des documents officiels qui pourraient leur nuire ; à ce dernier sujet, en texte clair, cela signifie que le public n'aura désormais accès plus qu'aux rapports finaux concernant les incidents. En conclusion, les associations approuvent cette modification puisqu'il permettra aux personnes impliquées de ne plus faire de la rétention d'informations dans le but de se protéger.

6. Élévation de l'âge de retraite des pilotes d'hélicoptères

Sur ce sujet, les syndicats ne peuvent cacher leur étonnement et l'incompréhension vis-à-vis du changement proposé. En effet, comme décrit dans le rapport explicatif, le gain effectif de cette modification d'article semble largement écrasé par les très certaines conséquences fâcheuses que ce changement pourrait avoir sur la sécurité des utilisateurs et pour la Suisse et ses relations avec l'Europe puisque l'agence européenne EASA fixe la limite d'âge à 60 ans pour toutes opérations en mono-pilote (single pilot). La confédération est absolument tenue de suivre ces normes internationales. D'un point de vue technique et scientifique également, il est opportun de reconnaître que l'âge de retraite du personnel aéronautique est un sujet très délicat et qu'il convient de prendre toutes les précautions pour s'assurer que la sécurité et la qualité soient toujours au rendez-vous et cela à tout moment de la carrière. Les études qui s'y sont intéressées, y compris l'étude psycho cognitive menée par HelvetiCA et Skyguide en 2022-2023 pour les contrôleurs aériens, confirment un potentiel déclin accru des performances cognitives à partir de 50 ans environ. Les conditions actuelles, édictées sous l'égide d'organismes internationaux compétents et basées sur des évidences scientifiques permettent et garantissent la sécurité des employés et des utilisateurs, il ne fait pas de sens que la Suisse cherche à déroger à ces règles. Les associations s'opposent fermement à l'élévation de l'âge de retraite des pilotes d'hélicoptères.

A HelvetiCA

Swiss Controllers Association

CH - 1700 Fribourg

T +41 79 619 08 58

E info@helvetica.aero

W helvetica.aero

7. Redlichkeitskultur (« Just Culture »)

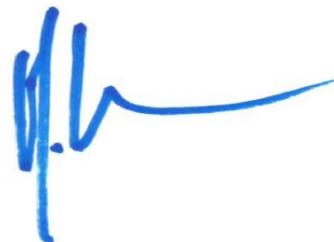
Basierend auf einem parlamentarischen Auftrag wird mit dieser Vorlage zusätzlich die Umsetzung der sogenannten « Just Culture » an die Hand genommen. Grundsätzlich sind die Gewerkschaften erfreut über die Entwicklungen in diesen Themenbereichen und begrüssen die unternommenen Anstrengungen. Bei genauerer Betrachtung der vorgeschlagenen Änderungen sind jedoch markante Schwachstellen erkennbar und die Formulierungen sind unseres Erachtens zu weit gefasst. Die spezifischen Ausführungen sowie die dazu beantragten Änderungen können den detaillierten Stellungnahmen der eingangs erwähnten, dem SGB angeschlossenen Branchenverbände entnommen werden.

In diesem Sinne hoffen wir auf die Berücksichtigung der gewerkschaftlichen Stellungnahme und danken Ihnen im Voraus herzlich.

Freundliche Grüsse



Benoît Verly
Co-President



Matthias Oppliger
Co-President

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

per E-Mail an: esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Bern, 30. November 2024

Vernehmlassungsantwort: Änderung des Luftfahrtgesetzes

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Als nationaler und direkt betroffener Verband äussert sich HotellerieSuisse im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zur Änderung des Luftfahrtgesetzes. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Position HotellerieSuisse

- **Sicherung der Betriebszeiten:** An den Landesflughäfen Genf und Zürich sind Betrieb und Öffnungszeiten mindestens im bisherigen Umfang dauerhaft zu gewährleisten. Eine Kürzung der Betriebszeiten hätte den Verlust des heutigen Drehkreuzbetriebs zur Folge und würde die Erreichbarkeit der Schweiz signifikant verschlechtern. Am Flughafen Zürich würden mindestens 30% der Langstreckenflüge wegfallen. Eine schlechtere Anbindung an die Fernmärkte USA, China oder die Golf-Staaten könnte die Beherbergung in der Schweiz und den gesamten Tourismus empfindlich treffen.

I. Relevanz des Flughafens und dem Erhalt der Betriebszeiten

Die Landesflughäfen Zürich, Genf und Basel-Mulhouse sind zentrale Pfeiler der schweizerischen Luftfahrtinfrastruktur und sichern die internationale Anbindung der Schweiz. Für den Tourismus und besonders die Beherbergung sind diese Verbindungen essenziell, da sie Gäste aus wichtigen Fernmärkten wie den USA, China oder Indien direkt ins Land bringt. Der Flughafen Zürich spielt dabei als einziges interkontinentales Drehkreuz eine Schlüsselrolle und verbindet die Schweiz mit den weltweit bedeutendsten Metropolen. Eine leistungsfähige Infrastruktur und konkurrenzfähige Betriebszeiten sind unerlässlich, um die Vielzahl an Direktverbindungen zu erhalten und auszubauen, wodurch die Attraktivität der Schweiz als Reiseziel gesichert bleibt.

Die Präzisierung der Betriebszeiten des Flughafens Zürich ist daher entscheidend, da internationale Gäste eine zentrale Zielgruppe der Beherbergung und des gesamten Schweizer Tourismus sind. Bereits heute verfügt der Flughafen über die kürzesten Betriebszeiten vergleichbarer Drehkreuze in Europa, was zusätzlichen Druck erzeugt. Konkurrenzfähige Betriebszeiten sind unverzichtbar, da eine Verkürzung von nur 30 Minuten bis zu 30 Prozent der Langstreckenverbindungen gefährden könnte.

Trotz der im Luftfahrtgesetz verankerten Besitzstandsgarantie fehlt eine klare gesetzliche Regelung, wie der Bundesrat in der Antwort zur Motion Kutter anerkennt. Dies führt dazu, dass die Betriebszeiten in nahezu jedem Verfahren über Betriebsreglementsänderungen angefochten werden. Die laufende LFG-Revision bietet die Möglichkeit, diese Regelungslücke zu schliessen, indem die Besitzstandsgarantie auf den betrieblichen Umfang ausgedehnt wird. Damit würde die rechtliche Sicherheit gestärkt, die langfristige internationale Anbindung der Schweiz gesichert und die Beherbergung als direkte Nutzniesserin des Flughafens unterstützt.

II. Detailbemerkungen zu einzelnen Artikeln

Artikel, 36a^{bis}, Absatz 2

- Der bisherige Absatz 2 soll im bestehenden Wortlaut beibehalten werden.
- Absatz 2 spricht eine funktionale Besitzstandsgarantie aus, welche per se bereits heute auch betriebliche Aspekte umfasst und auf die in laufenden Verfahren verbreitet Bezug genommen wird. Hier sorgt jede Umformulierung für erhebliche Verunsicherung, insbesondere für aktuell laufende Verfahren. Auch vor diesem Hintergrund ist die angedachte partielle Ergänzung von Absatz 2 abzulehnen und die ursprüngliche Formulierung insgesamt beizubehalten (inkl. dem weggefallenen «auch»).

Art. 36a^{bis} Abs. 2 soll im ursprünglichen Wortlaut beibehalten werden:

2 Die Landesflughäfen Genf und Zürich sind aufgrund der ihnen im SIL zugeschriebenen Funktion als Gesamtanlagen in ihrem Bestand und betrieblichen Umfang geschützt. Rechtsetzende wie rechtsanwendende Organe schenken dieser Besitzstandsgarantie insbesondere auch im Zusammenhang mit Vorschriften des Moorschutzes und Moorlandschaftsschutzes sowie deren Vollzug die notwendige Beachtung.

Artikel 36a^{bis}, Absatz 3

- Mit der Beibehaltung von Absatz 2 wird sichergestellt, dass der Bestandesschutz – wie vom Bundesrat erwähnt – übergeordnet gilt. Mit einem zusätzlichen Absatz 3 soll der Bestandesschutz hinsichtlich der aktuellen Betriebszeiten konkretisiert werden.
- Trotz der Abdeckung einiger Punkte in Absatz 2 ist der neue Absatz 3 erforderlich, um die zentrale Bedeutung der Betriebszeiten für die Landesflughäfen und Airlines klar hervorzuheben. Er schafft die nötige Rechtssicherheit und stellt sicher, dass die aktuellen Betriebszeiten erhalten bleiben, um die internationale Anbindung der Schweiz zu gewährleisten.

Antrag: Art. 36a^{bis}, Abs. 3 (neu)

An den Landesflughäfen Genf und Zürich sind Betrieb und Öffnungszeiten mindestens im bisherigen Umfang zu gewährleisten, damit diese Infrastrukturen ihrer Rolle gemäss Absatz 1 auch zukünftig gerecht werden können und die Wettbewerbsfähigkeit der von dort aus operierenden Fluggesellschaften sichergestellt werden kann.

III. Über HotellerieSuisse

HotellerieSuisse ist das Kompetenzzentrum für die Schweizer Beherbergungsbranche und vertritt als Unternehmerverband die Interessen der innovativen und nachhaltigen Beherbergungsbetriebe der Schweiz. Seit 1882 steht HotellerieSuisse gemeinsam mit über 3'000 Mitgliedern, davon über 2'000 Beherbergungsbetriebe, für eine qualitätsbewusste und vorausschauende Schweizer Beherbergungswirtschaft. Als Leitbranche des Tourismus beschäftigt die Beherbergung über 80'000 Mitarbeitende und stellt mit 10 Milliarden Franken oder 31 Prozent den grössten Anteil an der touristischen Bruttowertschöpfung dar. Im Jahr 2022 erzielte der Tourismus eine direkte Bruttowertschöpfung von ca. 19,6 Mrd. Franken – was einem Anteil von 2,6 Prozent an der gesamtwirtschaftlichen direkten Bruttowertschöpfung der Schweiz entspricht. Der Tourismus gehört zudem zu den fünf wichtigsten Exportbranchen und stellt mehr als 4 Prozent der gesamten Exporteinnahmen der Schweiz dar. Die Mitgliederbetriebe von HotellerieSuisse verfügen über zwei Drittel des Schweizer Bettenangebotes und generieren damit rund drei Viertel der entsprechenden Logier-nächte. Als Dachverband von 13 regionalen Verbänden ist HotellerieSuisse in allen Landesteilen und Sprachregionen präsent und beschäftigt rund 70 Mitarbeitende.

Wir danken für die Kenntnisnahme unserer Position und stehen Ihnen bei Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

HotellerieSuisse



Nicole Brändle Schlegel
Direktorin

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

Per Email an
esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Basel, Genf, Zürich-Flughafen, 27. November 2024

Vernehmlassung zur Änderung des Luftfahrtgesetzes – Stellungnahme IG Landesflughäfen

Sehr geehrte Frau Jutzeler

Mit Schreiben vom 28. August 2024 hat Herr Bundesrat Albert Rösti die Swiss International Airports Association und damit die Flughafen Zürich AG, Genève Aéroport und EuroAirport Basel-Mulhouse zur Teilnahme an der Vernehmlassung zur Teilrevision des Luftfahrtgesetzes eingeladen. Wir danken für diese Einladung und schätzen diese sehr. Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, unsere Anliegen hierzu zu äussern. Vorab möchten wir Sie darauf aufmerksam machen, dass die Swiss International Airports Association nicht mehr existiert und die IG Landesflughäfen die nachfolgende Organisation darstellt (Kontakt: IG Landesflughäfen c/o Flughafen Zürich AG via politik@zurich-airport.com).

Die Landesflughäfen sind mit Ausnahme des EuroAirport Konzessionäre des Bundes und Betreiberinnen der grössten Flughäfen der Schweiz mit rund 60 Millionen Passagieren im Jahr. Die internationale Anbindung ist für die Schweiz von elementarer Bedeutung für Tourismus, Wirtschaft, Wissenschaft und Gesellschaft. Die Landesflughäfen erfüllen den Bundesauftrag, die Schweiz mit der Welt anzubinden und den Betrieb eines Luftverkehrsdrehkreuzes zu ermöglichen. Dafür sind sie auf gute Rahmenbedingungen, den Erhalt, den Betrieb und die Weiterentwicklung des Flughafens, der Infrastruktur und des Drehkreuzbetriebs angewiesen. Denn die Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung sowie die zunehmende globale Verflechtung der Schweiz sind und bleiben die Treiber des Bedarfs nach internationaler Mobilität. Dass das Reisebedürfnis der Gesellschaft ungebrochen ist, zeigen die rund 53 Millionen Passagiere, die 2023 über die Landesflughäfen reisten, was einem Plus von 22% gegenüber dem Vorjahr 2022 entspricht. Für das laufende Jahr wurden ausserdem für einzelne Monate die Vorpandemiewerte auf Monatsvergleich übertroffen.

Die Bedeutung der Landesflughäfen ist auch an einigen Zahlen festzuhalten. 35% der ausländischen Gäste erreichen die Schweiz per Flugzeug und jährlich werden an den Landesflughäfen rund 55 Tonnen Luftfracht abgewickelt, was mehr als 50% des wertemässigen Schweizer Exportvolumen ausmacht. Am Flughafen Zürich (und in Genf) wird 98% davon als sogenannte «belly freight» im Bauch von Langstreckenmaschinen transportiert, am Flughafen Basel sowohl in Passagier- als auch in speziellen Frachtmaschinen. Dazu gehören hochwertige, verderbliche und zeitkritische Waren wie spezielle Ersatzteile für Industriemaschinen und Medikamente sowie Produkte der Life Sciences, Uhren, Schmuck und Valoren. Zu erwähnen gilt es auch, dass in Basel fast 70% der Vollfracht die Produkte der grossen Life Science Firmen Novartis und Roche befördern.

Grundlagen der schweizerischen Luftfahrtspolitik

Einleitend möchten wir auf die Schlussfolgerungen des Bundesrats im Jahr 2016 in seinem Bericht über die Luftfahrtspolitik der Schweiz verweisen:

- Die „Luftfahrtspolitik [muss] sich auf die Verbesserung der Rahmenbedingungen für in der Schweiz ansässigen Fluggesellschaften konzentrieren. Dazu zählen leistungsfähige Flughäfen mit konkurrenzfähigen Betriebszeiten, tiefe Gebühren für die Benützung der Flughäfen, die Prüfung einer teilweisen Übernahme der Security-Gebühren durch den Staat und schlanke administrative Verfahren.“
- „Weitere Einschränkungen der Betriebszeiten der Landesflughäfen sollen nur dann geprüft werden, wenn sich auch im europäischen Umfeld verlängerte Nachtruhezeiten durchsetzen, die über das in der Schweiz bestehende Regime hinausgehen.“
- „Das Interesse an einer starken Gesellschaft mit Basis in der Schweiz, aber auch die unterschiedlichen Ausgangslagen der Flughäfen Zürich, Genf und Basel-Mulhouse sind angemessen zu berücksichtigen“
- „Die Landesflughäfen unterscheiden sich sowohl in ihrer Organisationsform wie auch bezüglich Angebot und Passagieraufkommen. Zürich ist als Hub-Flughafen ein Knotenpunkt für den Luftverkehr mit einem vergleichsweise hohen Anteil an Umsteigepassagieren. Auf den Flughäfen Basel-Mulhouse und Genf verkehren primär Mittel- und Kurzstreckenflüge. Alle drei Landesflughäfen sollen dazu beitragen, die Nachfrage nach Flugverbindungen in der gesamten Schweiz zu decken.“
- „Die begrenzte Kapazität der Landesflughäfen stellt langfristig die grösste Herausforderung der Luftfahrtspolitik dar. Im Gegensatz zu vergleichbaren Flughäfen im Ausland und zu anderen Verkehrsinfrastrukturen, deren Leistungsfähigkeit in Zukunft noch in gewissem Mass gesteigert werden kann, existieren für die Landesflughäfen heute keine Strategien zur Erhöhung der Kapazität.“
- „Während der fünf verkehrsreichsten Stunden des Tages werden in Zürich schon heute deutlich mehr Slots nachgefragt als zur Verfügung stehen. Ein Ausweichen auf andere Zeiten ist im Hubbetrieb aber ausgeschlossen. In Genf treten die grössten Engpässe an Wochenenden im Winter auf, oder wenn grosse Organisationen tagen oder Veranstaltungen stattfinden. Diese

Kapazitätsengpässe wirken sich bereits heute negativ auf die Pünktlichkeit der Flughäfen Zürich und Genf aus.“

Diese Schlussfolgerungen haben in keiner Art und Weise an Aktualität verloren. Die Landesflughäfen sehen sich auch heute den gleichen oder zum Teil verschärften Herausforderungen gegenübergestellt. Umso dringender ist es mit der aktuellen Teilrevision des Luftfahrtgesetzes die gesetzlichen Grundlagen für die Aktualisierung des Luftfahrtgesetzes sowie für die Sicherstellung der Landesflughäfen als zentrale Verkehrsinfrastrukturen für die Schweiz zu schaffen. Im Fokus unserer Stellungnahme stehen dabei die Beibehaltung der aktuellen Betriebszeiten an den Landesflughäfen sowie die Möglichkeiten zur Verlängerung der Betriebskonzession.

Für spezifische Punkte verweisen wir auf die Stellungnahmen der Flughäfen Basel-Mulhouse, Genf und Zürich sowie des Branchenverbands Aerosuisse, welche die IG Landesflughäfen vollumfänglich unterstützt.

Rechtliche Absicherung der Betriebszeiten

Die Landesflughäfen Basel-Mulhouse, Genf und Zürich sind für die internationale Anbindung der Schweiz entscheidend. Sie ermöglichen Direktverbindungen zu wichtigen globalen Destinationen, was für die Wirtschaft, die Forschung und Wissenschaft, den Tourismus und die Gesellschaft unerlässlich ist. Dafür sind sie auf Betriebszeiten angewiesen, die auf die jeweiligen Bedürfnisse und Funktionen abgestimmt sind. Die Flughäfen Zürich, Genf und Basel-Mulhouse haben dabei unterschiedliche Funktionen und Rollen im nationalen und internationalen Luftverkehr. Zürich dient als interkontinentales Drehkreuz, während Genf und Basel-Mulhouse hauptsächlich europäische Verbindungen bedienen. Zudem sind der Flughafen Genf und Basel für die Schweizer Diplomatie, die in Genf beheimateten internationalen Organisationen und NGOs bzw. für die Fracht wesentliche Drehscheiben. Für alle Landesflughäfen und die dort ansässigen Fluggesellschaften gilt, dass die Tagesrandzeiten besonders wichtig sind. Durch den Einsatz in den Tagesrandzeiten können Fluggesellschaften die Auslastung ihrer Flotte durch eine zusätzliche Rotation verbessern und teure Standzeiten minimieren. Damit können die Flugzeuge letztlich wirtschaftlich betrieben werden und ein attraktives Destinationen-Portfolio kann angeboten werden.

Die Betriebszeiten dieser Flughäfen, insbesondere an den Tagesrandzeiten, sind aber häufig Gegenstand von Rechtsverfahren, die zu Unsicherheiten führen und eine latente Gefahr aufweisen, dass sie – wie in der Vergangenheit geschehen – von Gerichten verkürzt werden. Mit Blick auf die oben zitierten Grundlagen der Schweizer Luftfahrtpolitik ist daher eine klare gesetzliche Grundlage zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit der Landesflughäfen zwingend. Bereits heute haben die Schweizer Flughäfen im Vergleich zu anderen europäischen Flughäfen sehr kurze Betriebszeiten. Umso wichtiger ist es, den heute geltenden Betriebszeiten mehr gesetzliche Legitimität zu verleihen. Damit lässt sich einerseits die Anbindung der Schweiz langfristig sichern und andererseits Planungssicherheit für die Flughäfen und die mit ihnen verbundenen Unternehmen, insbesondere Fluggesellschaften, schaffen. Es ist dabei wichtig zu

betonen, dass eine „one size fits all solution“ nicht möglich ist, da die drei Flughäfen verschiedene funktionale und operationale Rollen haben.

Im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern wird mit dieser gesetzlichen Verankerung **kein Ausbau** ermöglicht, sondern lediglich der Verschlechterung des Status Quo entgegengewirkt. Eine Verkürzung der Betriebszeiten würde die Konnektivität der Schweiz erheblich beeinträchtigen. Am Flughafen Zürich würden mindestens 30% der Langstreckenverbindungen wegfallen, da die Rentabilität dieser Verbindungen stark von den Betriebszeiten und Zubringerflügen im Drehkreuzsystem abhängt. In Basel wäre der Hubbetrieb der EasyJet unmittelbar gefährdet; von den 28 von EasyJet genutzten Basen in Europa hat der EuroAirport bereits heute die strikteste Nachtruhregelung. In Genf würden kürzeren Betriebszeiten zu einem Verlust einer Rotation der am Flughafen Genf beheimateten Fluggesellschaften bedeuten. Zudem würden Maschinen von Easyjet auf anderen Flughäfen positioniert, mit den entsprechenden Verlusten der Konnektivität und Wertschöpfung. Dies ist insbesondere unter Gründen der Standortattraktivität unseres Landes zu verhindern. Viele Unternehmen, internationale Organisationen, die Forschung und die Wissenschaft sowie der Tourismus sind auf eine gute Anbindung der Schweiz an die Welt und umgekehrt angewiesen. Würden die Betriebszeiten an den Landesflughäfen verkürzt, drohen folgende Auswirkungen:

- **Wirtschaftliche Konsequenzen:** Die Reduktion der Betriebszeiten würde zu einem Rückgang der Passagierzahlen und Frachtkapazitäten führen. Dies hätte negative Auswirkungen auf die Wirtschaft, da etwa 50 % der wertmässigen Exporte der Schweiz über den Luftweg transportiert werden.
- **Wettbewerbsfähigkeit:** Die Schweizer Flughäfen könnten im internationalen Vergleich an Wettbewerbsfähigkeit verlieren. Andere europäische Drehkreuze und Flughäfen könnten von den Einschränkungen profitieren und Passagiere sowie Frachtverbindungen übernehmen. Das Geschäftsmodell der Edelweiss würde dabei sogar in Frage gestellt werden, dasselbe gilt für den Schweizer Ableger von Easyjet.
- **Arbeitsplätze und Wertschöpfung:** Ein geringeres Flugangebot führt zu einem Verlust von Arbeitsplätzen und einer Reduktion der Wertschöpfung. Studien für den Flughafen Zürich schätzen, dass bei einer Reduktion um 30 Minuten fast 8.000 Arbeitsplätze und rund CHF 1,6 Milliarden an Wirtschaftsleistung betroffen sein könnten. Ähnliche Konsequenzen sind für die Flughäfen Genf und Basel-Mulhouse zu erwarten. In Basel wären beim Passagier- und Frachtverkehr über 2'000 Arbeitsplätze gefährdet, auch in Genf drohen empfindliche Reduktionen.
- **Reisezeit und Komfort:** Für Reisende könnte eine Verkürzung der Betriebszeiten zu längeren Reisezeiten und weniger komfortablen Verbindungen führen, da Flüge auf ausländische Flughäfen verschoben würden. Kurze und effiziente Wege sind auch für die Wirtschaft attraktiv.
- **Begrenzende Infrastrukturen:** Der Bundesrat selbst betont, dass die Infrastruktur an den Landesflughäfen und insbesondere in Spitzenzeiten an Kapazitätsgrenzen stösst. Mit der anhaltenden Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung werden diese Engpässe zunehmen. Eine Verkürzung der Betriebszeiten würde den Druck auf die Infrastruktur zusätzlich erhöhen. Damit verbunden ist die Gefahr, dass Passagiere und Wertschöpfung ins benachbarte Ausland abwandern.

Mit dem vorliegenden Entwurf des Luftfahrtgesetzes wird nun vorgeschlagen, diese rechtliche Lücke zu schliessen und den Bestandesschutz dahingehend zu präzisieren, dass er ebenfalls für die Betriebszeiten gilt. Die Landesflughäfen begrüssen diese Stossrichtung ausdrücklich, schlagen mit Blick auf aktuell hängige Verfahren jedoch die Beibehaltung des bisher gültigen Absatzes und die Schaffung eines neuen Absatzes 3 vor. **Es ist von zentraler Bedeutung, aktuelle Verfahren an den Landesflughäfen nicht durch eine Anpassung des bestehenden Artikels 37u Absatz 2 zu gefährden oder zu untergraben.** Mit der Beibehaltung von Absatz 2 wird zudem sichergestellt, dass der Bestandesschutz – wie vom Bundesrat erwähnt – übergeordnet gilt. Mit einem neuen Absatz 3 soll dafür die nötige Rechtssicherheit für die Wahrung und Gewährleistung der aktuellen Betriebszeiten konkretisiert werden. Diese Lösung repräsentiert zudem den Branchenkompromiss der drei Landesflughäfen und der Airlines.

Diese Anpassungen dienen dazu, die Balance zwischen der Notwendigkeit eines effizienten Flugbetriebs und dem Status Quo zu wahren. Sie bieten Rechtssicherheit und ermöglichen die unterschiedliche Regelung der Betriebszeiten an den Landesflughäfen, um den spezifischen Anforderungen und Gegebenheiten der einzelnen Flughäfen gerecht zu werden.

Art. 36a^{bis} E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

² Die Landesflughäfen Genf und Zürich sind aufgrund der ihnen im SIL zugeschriebenen Funktion als Gesamtanlagen in ihrem Bestand ~~und betrieblichen Umfang~~ geschützt. Rechtsetzende wie rechtsanwendende Organe schenken dieser Besitzstandsgarantie insbesondere *auch* im Zusammenhang mit Vorschriften des Moorschutzes und Moorlandschaftsschutzes sowie deren Vollzug die notwendige Beachtung.

³ An den Landesflughäfen Genf und Zürich sind Betrieb und Öffnungszeiten mindestens im bisherigen Umfang zu gewährleisten, damit diese Infrastrukturen ihrer Rolle gemäss Absatz 1 auch zukünftig gerecht werden können und die Wettbewerbsfähigkeit der von dort aus operierenden Fluggesellschaften sichergestellt werden kann.

Betriebskonzession

Die Landesflughäfen Genf und Zürich verfügen über eine Betriebskonzession des UVEK. Aktuell fehlen jedoch klare gesetzliche Regelungen zum Zeitpunkt und zur Art und Weise der frühzeitigen Verlängerung einer Konzession. Diese ist jedoch aus mehreren Gründen notwendig:

- **Rechtssicherheit und Planungssicherheit:** Eine klare gesetzliche Regelung bietet sowohl den Flughafenbetreibern als auch den Investoren, der Bevölkerung und anderen Stakeholdern Rechtssicherheit. Die Landesflughäfen planen und realisieren heute schon Infrastrukturprojekte, deren Nutzungsdauer über den Ablauf der Konzession hinaus dauern. Rechtssicherheit ist daher notwendig für langfristige Investitionen und die Planung von Infrastrukturprojekten.

- **Internationale Wettbewerbsfähigkeit:** Um im internationalen Vergleich wettbewerbsfähig zu bleiben, müssen die Schweizer Flughäfen kontinuierlich modernisiert und erweitert werden. Eine stabile rechtliche Grundlage unterstützt diese Entwicklungen und hilft, die Flughäfen auf dem neuesten Stand zu halten.
- **Wirtschaftliche Stabilität:** Flughäfen sind wichtige Wirtschaftsfaktoren. Eine gesetzliche Grundlage zur frühzeitigen Verlängerung der Konzessionen stellt sicher, dass der Betrieb der Flughäfen nicht durch rechtliche Unsicherheiten beeinträchtigt wird, was negative wirtschaftliche Auswirkungen haben könnte.

Mit der in Absatz 2^{bis} vorgeschlagenen Beurteilung kann diese gesetzliche Lücke geschlossen werden. Der Vorschlag dient der Gewährleistung der notwendigen Investitionssicherheit und ist an das Wasserrecht angelehnt.

Die in Absatz 5 aufgeführte Ausnahme der Konzessionserteilung an Flughäfen von der öffentlichen Ausschreibungspflicht unterstützen wir vollumfänglich. Landesflughäfen zählen zu den kritischen Infrastrukturen der Schweiz, eine separate Handhabung ist daher angezeigt.

Angesichts der unterschiedlichen Eigentumsverhältnisse der drei Landesflughäfen und der Bedeutung der Standortkantone ist eine zusätzliche Klarstellung erforderlich. Die Standortkantone und -gemeinden sowie die von ihnen unterstützten Organisationen sollen bei der Vergabe bevorzugt behandelt werden. Unser vorgeschlagener Absatz 6 macht diesen Punkt deutlich, was zu mehr Stabilität und Klarheit bei der Vergabe führt.

Art. 36a E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

^{2bis} Ein Verlängerungsgesuch kann nach Verstreichen von zwei Dritteln der Konzessionsdauer gestellt werden. Das UVEK beurteilt solche Gesuche innerhalb von 12 Monaten nach deren Eingang.

⁵ Eine Betriebskonzession nach diesem Gesetz gilt nicht als öffentlicher Auftrag im Sinne von Artikel 9 des Bundesgesetzes vom 21. Juni 2019 über das öffentliche Beschaffungswesen.

⁶ Bei der Vergabe sind die Standortkantone und -gemeinden bzw. Gesellschaften, an denen diese beteiligt sind, bevorzugt zu behandeln.

Die Landesflughäfen sind Schlüsselinfrastrukturen und Wirtschaftsmotoren unseres Landes. Die Sicherung des Status Quos muss angesichts der Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung an oberster Stelle stehen. Dazu kommt der inhärente Widerspruch zwischen Anbindung an die Welt und Lärmschutz. Den Lärmschutz am Flughafen nehmen die Landesflughäfen sehr ernst. Allerdings wird das Spannungsfeld zwischen dem Ruhebedürfnis der Bevölkerung in der Nacht und dem Flugbetrieb und der Anbindung der Schweiz an die Welt auch in Zukunft bestehen bleiben. Zudem sind die Regionen um die Flughäfen Boom-Regionen. So betrug beispielsweise das Bevölkerungswachstum in den Anrainergemeinden des

Flughafen Zürich seit 2010 zwischen 18-38% - doppelt so hoch wie der durchschnittliche Anstieg im Kanton Zürich. Dieses Bevölkerungswachstum führt zum Widerspruch, dass bei im langjährigen Durchschnitt gleichbleibenden Flugbewegungen und immer leiseren Flugzeugen trotzdem mehr Leute von Fluglärm betroffen sind. Es ist unverhältnismässig, wenn das Bevölkerungswachstum in der Flughafenregion zu weiteren Einschränkungen des Flugbetriebs führt.

Der politische Auftrag im nationalen Interesse ist klar: Die Landesflughäfen binden die Schweiz an die Welt an, der Flughafen Zürich soll ein Drehkreuzflughafen mit möglichst guten Direktverbindungen in die Welt sein. Werden bei gleichbleibender Anzahl Flugbewegungen und wachsender Bevölkerung trotzdem weitere betrieblichen Einschränkungen gefordert, stellt dies den Luftverkehrsstandort Schweiz grundsätzlich in Frage. Es muss bedacht werden, dass bei wachsender Bevölkerung das Mobilitätsbedürfnis weiter steigen wird. Dieser Widerspruch muss namentlich bei der Beschleunigung der Verfahren, der Raumplanung und der Verdichtung nach Innen aufgelöst werden. Die Politik ist weiterhin gefragt, Lösungen zu suchen, die dem Bedürfnis nach Wohnraum und baulicher Verdichtung Rechnung tragen, gleichzeitig aber den für die Schweizer Wirtschaft, Wissenschaft, Gesellschaft und den Tourismus wichtigen Flugbetrieb nicht unnötig unter Druck setzen. Eine Einschränkung der Betriebszeiten wäre eine falsche Massnahme mit fatalen Folgen und löst das Problem nicht.

Wir danken Ihnen für die wohlwollende Prüfung und die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse



Lukas Brosi
CEO
Flughafen Zürich AG



Gilles Rufenacht
Directeur
Genève Aéroport



Matthias Suhr
Direktor
Euroairport Basel-Mulhouse

Dr. iur. Heinrich Ueberwasser
Advokat

Abs. Dr. H. Ue., Moosweg 70, CH - 4125 Riehen

Einschreiben

Bundesamt für Zivilluffahrt

BAZL, auch zuhanden

Bundesrat

3003 Bern

Riehen, 27. November 2024 / vorab per Mail an BAZL

Vernehmlassung der IG Nord und der Stadt Bülach zu der vom Bundesrat am 28. August 2024 beschlossenen Teilrevision des Bundesgesetzes über die Luffahrt (Luffahrtgesetz, LFG, SR 748.0)

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin,
Sehr geehrte Damen und Herren,

Namens und im Auftrag der **IG Nord, c/o Stadt Bülach**,

IG Nord-Mitgliedergemeinden im Kanton Aargau:

Lengnau, Neuenhof

IG Nord-Mitgliedergemeinden im Kanton Schaffhausen:

Buchberg, Rüdlingen

IG Nord-Mitgliedergemeinden im Kanton Zürich:

Bachenbülach, Bülach, Eglisau, Glattfelden, Hochfelden, Höri, Neerach, Stadel, Wasterkingen, Winkel

und der **Stadt Bülach**

nehme ich innert der von Ihnen gesetzten Frist (28. November 2024) im Rahmen der Vernehmlassung zur Teilrevision zum Luffahrtgesetz, wie sie mit Medienmitteilung des Bundesrats vom 28. August 2024 eröffnet worden ist, wie folgt Stellung:

Anträge der IG Nord und der Stadt Bülach:

1. Der vom Bundesrat vorgelegte Vorentwurf zur Teilrevision des Luffahrtgesetzes wird abgelehnt.
2. Evtl. sei der LFG-Vorentwurf mit den unten angeführten Anpassungen im Gesetzestext in einem **Workshop** zwischen dem BAZL und der IG Nord zu

erörtern, subevtl. ein **Hearing** durchzuführen.

Falls das direkte Gespräch mit der IG Nord und der Stadt Bülach nicht zustande kommt, sei diese Eingabe vollständig der Botschaft des Bundesrats an die Bundesversammlung zur LFG-Teilrevision anzuhängen.

Im Rahmen der Vernehmlassung stellen die IG Nord und die Stadt Bülach dementsprechend die nachfolgenden **Verfahrensanträge**:

3. Vor der Weiterbehandlung der Luftfahrtgesetz-Teilrevision sei an einem **Workshop, evtl. Hearing des Bundes**, unter Mitanhörung der Flughafen Zürich AG, der Skyguide, der Kantone Zürich, Aargau und Schaffhausen zusammen mit der **IG Nord und der Stadt Bülach** folgendes zu erörtern:

- a. die nachfolgend **von der IG Nord und der Stadt Bülach vorgeschlagenen Änderungen zum Vorentwurf des Luftfahrtgesetzes**;
- b. die Bedeutung und die Auswirkungen des **Urteils A-3484/2018ff. des Bundesverwaltungsgerichts vom 7. September 2021** betr. Flughafen Zürich, Änderung des Betriebsreglements (BR 2014), Teilgenehmigung (vgl. die offizielle Medienmitteilung des Bundesverwaltungsgerichts vom 15. September 2021).

Ziel ist es eine **Verständigung** darüber zu finden,

- i. welche **Vorgaben nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts auch für die Teilrevision des Luftfahrtgesetzes** zu beachten sind;
 - ii. welche **nächsten Schritte nach geltendem Recht, evtl. nach angepasstem Recht** zu machen sind;
 - iii. wie und wann diese Schritte gestartet werden müssen
 - iv. und welche Rolle den **Gemeinden als untere Planungsträger in der Raumplanung** zukommt.
- c. Den Gemeinden sei **Akteneinsicht** in die Vorarbeiten zur LFG-Teilrevision zu gewähren und es sei Ihnen der Mehraufwand zu entschädigen (unter Verzicht auf Verfahrenskosten).

4. Inhaltliche Anträge:

Die IG Nord und die Stadt Bülach beantragen folgende Änderungen, Ergänzungen und Streichungen im Vorentwurf des Bundesrats vom 28. August 2024 zur Teilrevision des Bundesgesetzes über die Luftfahrt (LFG):

Bundesgesetz über die Luftfahrt

(Luftfahrtgesetz, LFG) Änderung vom...

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft, nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom ...1, beschliesst:

I. Das Luftfahrtgesetz vom 21. Dezember 1948 wird wie folgt geändert:

Die IG Nord und die Stadt Bülach beantragen die nachfolgenden Anpassungen im LFG-Vorentwurf

Anmerkung zur Darstellung/Formatierung:

Die Anträge der IG Nord und der Stadt Bülach zu den Ergänzungen des LFG-Entwurfs sind in roter Farbe fett formatiert.

Die Anträge zu Streichungen im LFG-Entwurf sind schwarz, fett und als Streichungen formatiert. Der zugrunde liegende Text ist der Vorentwurf des Bundesrats, wie er als Vernehmlassungsentwurf am 28. August 2024 publiziert wurde.

– zum LFG-Entwurf –

2. Delegation der Aufsicht

Art. 4

Das BAZL bleibt für alle Aufsichtsbereiche verantwortlich; es kann Kantone, Gemeinden und verwaltungsexterne Fachpersonen bei der Erfüllung der Aufsicht in Bereichen beiziehen, die das Gesetz abschliessend aufzählt.

~~1 Das BAZL kann einzelne Aufsichtsbereiche oder befugnisse übertragen:~~

- ~~a. an die Flugplatzleiterinnen und Flugplatzleiter;~~
- ~~b. an Kantone, Gemeinden oder geeignete Organisationen und Einzelpersonen, soweit diese damit einverstanden sind.~~

~~2 Die übertragenen Bereiche und Befugnisse sind vom BAZL zu umschreiben.~~

Im Falle der Übertragung einzelner Arbeitsbereiche an Dritte, geschieht dies unter Leitung und Verantwortung des BAZL.

~~3 Die Übertragung an geeignete Organisationen kann vorsehen:~~

- ~~a. die Befugnis, Verfügungen zu erlassen;~~
- ~~b. das Recht für übertragene Tätigkeiten Gebühren zu erheben.~~

4 Vor der Übertragung an Gemeindebehörden sind die zuständigen kantonalen Regierungen anzuhören; **vor der Übertragung an Kantonsbehörden die betroffenen Gemeinden.**

5. Aufsichtskompetenzen **des BAZL**

Art. 16

1 Das BAZL ist im Rahmen seiner Aufsichtskompetenz insbesondere zur Durchführung von Audits, Inspektionen, Untersuchungen und Beurteilungen befugt. **Diese werden regelmässig oder ergänzend situativ durchgeführt.**

2 Die Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter oder Bevollmächtigten des BAZL sind jederzeit und ohne räumliche Einschränkung berechtigt, bemannte und unbemannte Luftfahrzeuge sowie Flugkörper, andere Transportmittel und betriebliche Räumlichkeiten und Areale der beaufsichtigten Organisationen und Unternehmen zu betreten und zu untersuchen, soweit es die Aufsicht über die Luftfahrt gemäss Artikel 3 sowie den internationalen Vereinbarungen der Schweiz erfordert. Zutrittsberechtigungen, die aus technischen Gründen notwendig sind, sind ihnen sofort und unentgeltlich auszustellen.

3 Die Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter oder Bevollmächtigten des BAZL sind weiter berechtigt:

a. in sämtliche Aufzeichnungen und Unterlagen, Daten, Verfahren und andere Materialien der beaufsichtigten Organisationen, die in Bezug auf die Flugsicherheit oder Luftsicherheit von Bedeutung sein können, Einsicht zu nehmen und davon Kopien, Fotografien und Aufzeichnungen zu erstellen oder Auszüge zu verlangen **oder selbst zu machen;**

b. **Einvernahmen durchzuführen**, jederzeit Auskünfte und Erklärungen von den beaufsichtigten Organisationen einzuholen und ihnen verbindliche Anweisungen zu erteilen.

4 Bei der Verfolgung strafbarer Handlungen bleiben die Vorschriften der Schweizerischen Strafprozessordnung sowie des Bundesgesetzes vom 22. März 1974 über das Verwaltungsstrafverfahren (VStrR) vorbehalten.

VI. Redlichkeitskultur: Meldesystem für besondere Ereignisse und Verwertbarkeitsbeschränkung von Ereignismeldungen

Art. 20 Abs. 2-4

1 Zur Verbesserung der Flugsicherheit richtet der Bundesrat ein Meldesystem für besondere Ereignisse in der Luftfahrt ein **und dokumentiert seine Arbeiten**.

2

Informationen in Ereignismeldungen gemäss Artikel 4 oder 5 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 sind verwertbar: [...]

a. für die Prüfung der Voraussetzungen zum Verzicht auf Strafverfolgung nach Artikel 91ter Absatz 1;

b. zur Umsetzung systemischer, nicht personenbezogener Massnahmen zur Aufrechterhaltung und Verbesserung der Flugsicherheit;

c. unter Vorbehalt von Absatz 3 und Artikel 91ter Absatz 2 in Straf-, Verwaltungsstraf- und Verwaltungsverfahren nach diesem Gesetz.

3 Informationen in Ereignismeldungen, welche die meldende oder eine in der Meldung genannte Person belasten, sind in Verwaltungsverfahren zum warnungsweisen Entzug oder zur warnungsweisen Beschränkung von Berechtigungen nicht verwertbar, sofern kein schwerer Fall nach Artikel 16 Absatz 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 vorliegt. **Sie sind in jedem Fall zu dokumentieren**.

4 Der Bundesrat regelt die Organisation des behördlichen Meldesystems. Er berücksichtigt dabei die Bestimmungen der Europäischen Union zur Fehlerkultur, die gemäss dem Abkommen vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Luftverkehr anwendbar sind. Er kann den Anwendungsbereich dieser Normen auf weitere Luftfahrzeugkategorien ausdehnen und die mit der Bearbeitung von Ereignismeldungen betrauten Personen von ihrer Anzeigepflicht entbinden.

Fussnote 5:

Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnungen (EG) Nr. 1321/2007 und (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission in der für die Schweiz gemäss Ziff. 3 des Anhangs zum Abkommen vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Luftverkehr (SR 0.748.127.192.68) in der jeweils verbindlichen Fassung.

VIII. Flugunfälle und schwere Störungen

Art. 23 Abs. 1

1 Das beteiligte Luftfahrtpersonal, die Organe der Luftpolizei und die Ortsbehörden müssen Unfälle und schwere Störungen in der

Zivilluftfahrt dem UVEK und solche in der Militärluftfahrt dem VBS unverzüglich melden. **Gemeinden, welche durch diese in Gefahr waren oder zu Schaden gekommen sind, sind vom BAZL und dem VBS zu informieren.**

Art. 24 Abs. 1

1 Über die Umstände, den Verlauf und die Ursachen von Unfällen und schweren Störungen in der Luftfahrt wird eine Untersuchung durchgeführt. **Gemeinden, welche in Gefahr waren oder zu Schaden gekommen sind, sind vom BAZL und dem VBS anzuhören.**

Art. 26 Abs. 2^{bis}

2^{bis} Die von einer Person im Rahmen der Sicherheitsuntersuchung erteilten Auskünfte dürfen in einem Strafverfahren nur mit deren Einverständnis verwendet werden.

Art. 27 Abs. 2 Bst. a

2 Die Bewilligung wird erteilt, wenn das Unternehmen in Bezug auf die beabsichtigte Betriebsart:

a. über die notwendigen, im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragenen Luftfahrzeuge verfügt;

I. Flugplätze

1. Zuständigkeit, Sachplan

Art. 36 **[Einfügung kann auch an anderer Stelle erfolgen, darf aber nicht unerwähnt bleiben, auch wenn der Inhalt bereits de lege lata gilt]**

1 Der Bundesrat erlässt **im Rahmen von Verfassung und Gesetz und unter Wahrung der Aufgabenerfüllung und der Interessen der betroffenen Kantone und Gemeinden** nähere Vorschriften über den Bau und Betrieb **der drei Landesflughäfen Basel, Genf und Zürich sowie** von Flugplätzen. Er kann dabei Bestimmungen über die Aufbewahrungsfrist und die Verwertung von Sachen erlassen, die auf Flugplätzen gefunden oder den Passagieren bei den Sicherheitskontrollen abgenommen werden.

2 Er legt **unter Wahrung der im Kanton (auch durch Regionen und Gemeinden) erlassenen Richtpläne, Nutzungspläne und sonstigen raumplanerischen Instrumente und deren Planbeständigkeit** die Ziele und Vorgaben für die Infrastruktur der Luftfahrt in der Schweiz im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) fest. Der SIL ist für die Behörden **des Bundes** und die Inhaber einer Betriebskonzession (Art. 36a) verbindlich, **SIL-Objektblätter, soweit sie**

Eingang in die kantonalen Richtpläne gefunden haben, auch für Kantone und Gemeinden, nicht aber für die Grundeigentümer.

2^{bis} Soweit nach Anwendung aller relevanten Bestimmungen auf Ebene der Schweizerischen Bundesverfassung, insbesondere der Raumplanung und des Verhältnismässigkeitsprinzips sowie von internationalen und nationalen Normen und Standards der Sicherheit beim Bau und Betrieb, gemäss "Safety first" ohne Ausnahme, aufgrund von Anordnungen durch das LFG und dessen Instrumente doch die durch die Raumplanung gewährten Nutzungsmöglichkeiten eines Grundstücks eingeschränkt werden, ist volle Entschädigung geschuldet.

3 Der Bundesrat kann im SIL die Zahl der Flugplätze festlegen und die Zahl der Wasserflugplätze beschränken. **Im Fall des Schweizerischen Landesflughafens Basel-Mulhouse, der auf einem Staatsvertrag mit Frankreich erstellt ist und betrieben wird, gelten die zwischen der Schweiz und Frankreich geltenden Abmachungen und die gewohnheitsrechtlichen Gepflogenheiten.**

4 Die Genehmigung von Vorhaben, die sich erheblich auf Raum und Umwelt auswirken, setzt eine Grundlage im SIL, **eine Umweltverträglichkeits- sowie [eine neu zu schaffende] Gemeindeverträglichkeitsprüfung** voraus.

Art. 36a Abs. 5

~~5 Eine Betriebskonzession nach diesem Gesetz gilt nicht als öffentlicher Auftrag im Sinne von Artikel 9 des Bundesgesetzes vom 21. Juni 2019 über das öffentliche Beschaffungswesen.~~

b. Bestandesschutz für Landesflughäfen

Art. 36a^{bis}

1 Die Nutzung der **drei Landesflughäfen Basel, Genf und Zürich als Drehscheiben des internationalen Luftverkehrs und Teil des Gesamtverkehrssystems** ist von nationalem Interesse **und wird unter Wahrung der Gemeindeverträglichkeit und der raumplanerischen Festlegungen (Planbeständigkeit, ersatzweise Entschädigung) für die benachbarten und betroffenen Gemeinden in den dafür vorgesehenen luffahrt- bzw. raumplanungsrechtlichen Verfahren umgesetzt.**

2 Die Landesflughäfen **Basel, Genf und Zürich** werden aufgrund der ihnen im SIL zugeschriebenen Funktion als Gesamtanlagen **in ihrem Bestand und betrieblichen Umfang geschützt und unter Wahrung der Gemeindeverträglichkeit, der Siedlungsqualität, der Siedlungsentwicklung und der Grundstückswerte der Gemeinden**

im Bereich von Starts und Landungen betrieben. **Rechtsetzende wie rechtsanwendende Organe schenken dieser Besitzstandsgarantie insbesondere im Zusammenhang mit Vorschriften des Moorschutzes und Moorlandschaftsschutzes sowie deren Vollzug die notwendige Beachtung. Der Moorschutz und der Moorlandschaftsschutz sowie weitere Schutzbestimmungen, die sich auf Bundesverfassung und Bundesgesetze stützen, bleiben gewährleistet.**

c. Betriebsbewilligung

Art. 36b Randtitel

e. Wesentliche Änderung des Betriebsreglements

d. Betriebsreglement

Art. 36c Randtitel Art. 36d Randtitel

Art. 37 Abs. 5 **Aufgehoben**

Art. 37 [bleibt ganz bestehen]

¹ **Bauten und Anlagen, die ganz oder überwiegend dem Betrieb eines Flugplatzes dienen (Flugplatzanlagen), dürfen nur mit einer Plangenehmigung erstellt oder geändert werden. Als solche gelten auch die mit der Anlage und dem Betrieb zusammenhängenden Erschliessungsanlagen und Installationsplätze.**

^{1bis} **Der Bundesrat kann festlegen, unter welchen Voraussetzungen Bauvorhaben von untergeordneter Bedeutung von der Plangenehmigungspflicht ausgenommen sind.¹¹⁷**

² **Genehmigungsbehörde ist:**

a. bei Flughäfen das UVEK;

b. bei Flugfeldern das BAZL.

³ **Mit der Plangenehmigung werden sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen erteilt.**

⁴ **~~Kantonale Bewilligungen und Pläne sind nicht erforderlich.~~ Das kantonale Recht – einschliesslich des kommunalen Rechts und der kommunalen Raumplanung und andere kommunale Beschlüsse sind zu berücksichtigen, soweit es den Bau und Betrieb des Flugplatzes nicht unverhältnismässig einschränkt.**

⁵ **Die Plangenehmigungen für Vorhaben, die sich erheblich auf Raum und Umwelt auswirken, setzen **grundsätzlich** einen Sachplan nach dem Bundesgesetz vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung voraus – ebenso den vollen Einbezug der betroffenen Gemeinden in ihrer Funktion als (untere) Planungsträger [nicht erst**

durch Einsprache].

8. Nebenanlagen

Art. 37m Abs. 1-3

1 Die Errichtung und Änderung von Bauten und Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem Flugplatzbetrieb dienen (Nebenanlagen), **unterstehen dem kantonalen Recht und dem kantonalen Bewilligungsverfahren. Das BAZL und die (durch Standort und Auswirkungen) betroffenen Gemeinden werden angehört. Das BAZL und die Skyguide müssen Sicherheitsanliegen geltend machen.**

~~2 Vor dem Entscheid über die Baubewilligung hört die kantonale Behörde das BAZL an. Das BAZL kann den Flugplatzhalter oder den Erbringer von Flugsicherungsdiensten anhören.~~

3 Im kantonalen Bewilligungsverfahren wird die Zustimmung auch verweigert, wenn das Bauvorhaben die Flugsicherheit gefährden oder den Flugplatzbetrieb beeinträchtigen, sonst aber den baurechtlichen Bestimmungen entsprechen würde.

9. Freihaltung von Grundstücken für künftige Flughafenanlagen.

A. Projektierungszonen

a. Zweck

Art. 37n

Das BAZL kann von Amtes wegen oder auf Antrag des Konzessionärs, der Flugsicherung, des Kantons oder der Gemeinde für genau bezeichnete Gebiete **und nach einer summarischen Prüfung der Realisierbarkeit der damit verbundenen Projekte und der Erfüllung aller Sicherheitserfordernisse** Projektierungszonen festlegen, um Grundstücke freizuhalten, die:

a. für künftige, **gemeindeverträgliche** Flughafen- oder Flugsicherungsanlagen beansprucht werden; oder

b. innerhalb eines im SIL, **gemäss SIL-Objektblatt und kantonalen Richtplan – unter Anhörung der Regionen und der betroffenen Gemeinden –** festzusetzenden Flughafenperimeters oder Gebietes mit Lärmbelastung oder Hindernisbegrenzung liegen.

b. Festlegung

Art. 37n^{bis}

1 Das BAZL hört die beteiligten Bundesstellen an und lädt die betroffenen Kantone **und Gemeinden** ein, Stellung zu nehmen.

2 Das Gesuch ist in den amtlichen Publikationsorganen der betroffenen Kantone zu publizieren und während 30 Tagen öffentlich aufzulegen. Die betroffenen Gemeinden und Grundeigentümer können während der Auflagefrist beim BAZL Einsprache erheben. **Die Gemeinden, deren Siedlungsentwicklung, Siedlungsqualität, Grundstücke [eigene und solche Dritter] und Grundstückswerte mitbetroffen sind, werden als untere Planungsträger schon vorher einbezogen.**

3 Verfügungen über die Errichtung von Projektierungszonen sind unter Angabe der Beschwerdefrist in den betroffenen Gemeinden zu veröffentlichen. **Beschwerden haben grundsätzlich keine aufschiebende Wirkung; aufschiebende Wirkung kann aber, wenn begründet, gewährt werden.**

c. Wirkung

Art. 37o

1 Vom Zeitpunkt der Auflage an dürfen in den Projektierungszonen keine baulichen Veränderungen vorgenommen werden, die deren Zweck widersprechen. Ausgenommen sind Vorkehren, die dem Unterhalt oder der Beseitigung von Gefahren und schädlichen Einwirkungen **sowie dem Klimaschutz** dienen.

2 Weitergehende Vorkehren bedürfen der Zustimmung des BAZL. **Sie können nur gestattet werden, wenn der Eigentümer auf jede spätere Entschädigung für den entstandenen Mehrwert verzichtet.**

3 Die Auswirkungen der Projektierungszonen auf das Grundeigentum sind zu entschädigen, sofern die aktuell zulässige Nutzung eingeschränkt wird.

d. Aufhebung

Art. 37p *Randtitel und Abs. 2*

2 Das BAZL hebt eine Projektierungszone von Amtes wegen oder auf Antrag des Flughafenhalters, der Flugsicherung, des Kantons, der Gemeinde **oder der betroffenen Grundeigentümer** auf, wenn **aufgrund rechtlicher Gegebenheiten oder tatsächlicher Umstände anzunehmen ist** feststeht, dass die geplante Flughafen- oder

Flugsicherungsanlage nicht ausgeführt wird.

Art. 37u ~~Aufgehoben~~ **Art. 37u soll auch bei Ablehnung des Revisionsvorschlages aufgehoben bleiben, eventualiter beibehalten werden:**

Art. 37u

1 An der Nutzung der Landesflughäfen als Drehscheiben des internationalen Luftverkehrs und Teil des Gesamtverkehrssystems besteht ein nationales Interesse.

2 Die Landesflughäfen Basel, Genf und Zürich sind bezüglich der ihnen gemäss der Sachplanung des Bundes zugeschriebenen Funktion als Gesamtanlagen in ihrem Bestand geschützt. Rechtsetzende wie rechtsanwendende Organe schenken dieser Besitzstandsgarantie die notwendige Beachtung; insbesondere auch im Zusammenhang mit Vorschriften des Moorschutzes und Moorlandschaftsschutzes sowie deren Vollzug.

3 Bei Fragen des nationalen Interesses ist zu beachten, dass alle Bestimmungen der Bundesverfassung von gleichem Rang sind. Dabei ist die Raumplanung gleichrangig mit der Luftfahrt. Die Gemeindeverträglichkeit ist zu wahren und [eine zu schaffende] Gemeindeverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Die Gemeinden geniessen als vorbestehende Körperschaften Bestandesschutz.

Art. 40b Abs. 4 und 5

4 Die Flugsicherheit liegt im nationalen Interesse. Die Erbringung von Flugsicherungsdienstleistungen ~~von nationaler Bedeutung darf nicht übertragen werden. Dies gilt unter Vorbehalt von Absatz 5 auch für die dazu benötigten technischen und baulichen Einrichtungen und das dazu benötigte Personal.~~

5 Der Bundesrat legt fest:

~~a. welche Einschränkungen nach Absatz 3 als untragbar gelten;
b. welche Flugsicherungsdienstleistungen von nationaler Bedeutung sind;
c. bei welchen Flugsicherungsdienstleistungen nach Buchstabe b unter welchen Voraussetzungen technische und bauliche Einrichtungen und das dazu benötigte Personal übertragen werden dürfen.~~

Art. 42 Abs. 3

3 Jeder Halter eines Flughafens im Inland ~~erstellt~~ **entwirft** einen Sicherheitszonenplan. Ein Sicherheitszonenplan ~~kann auch~~ ist auch für Flugsicherungsanlagen **zu entwerfen** ~~erstellt werden~~. Er enthält die räumliche Ausdehnung, **unter Nachweis des durch die Sicher-**

heit erforderlichen Ausdehnung, und die Art der Eigentumsbeschränkungen zugunsten des Flughafens oder der Flugsicherungsanlage. Der Flughafenhalter bzw. der Flugsicherungsdienstleister **hört die betroffenen Gemeinden im Rahmen der Ausarbeitung (vor dem Verfahrensabschnitt nach Art.43) an und** unterbreitet den Sicherheitszonenplan dem BAZL zur Genehmigung.

b. Verfahren

Art. 43

1 Das BAZL übermittelt den Sicherheitszonenplan den betroffenen Kantonen **und Gemeinden** ein und lädt sie ein, innerhalb von drei Monaten dazu Stellung zu nehmen. Es kann diese Frist in begründeten Fällen verkürzen oder verlängern. **Die Frist für die Gemeinden ist auf Antrag auch ohne weitere Begründung um 60 Tage zu verlängern.**

2 Der Sicherheitszonenplan ist in den amtlichen Publikationsorganen der betroffenen Kantone und Gemeinden zu publizieren und während 30 Tagen öffentlich aufzulegen. Vom Zeitpunkt der Auflage an dürfen ohne Bewilligung des BAZL keine Festlegungen der Nutzungsplanung getroffen und keine baulichen Veränderungen vorgenommen werden, welche dem Sicherheitszonenplan widersprechen.

3 Wer nach den Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes vom 20. Dezember 1968 Partei ist, kann während der Auflagefrist beim BAZL Einsprache erheben. Wer keine Einsprache erhebt, ist vom weiteren Verfahren ausgeschlossen. Die betroffenen Gemeinden **wahren werden von Bund und Kanton und allen handelnden Stellen einbezogen und angehört, ihre Stellung und Mitwirkung als (untere) Planungsträger ist sicherzustellen. Die Gemeinden haben zusätzlich das Recht** ihre Interessen mit Einsprache **geltend zu machen.**

4 Das BAZL entscheidet über die Genehmigung des Sicherheitszonenplans und die Einsprachen. Beschwerden haben **grundsätzlich** keine aufschiebende Wirkung, **soweit eine solche nicht begründet beantragt wird.**

5 Der genehmigte Sicherheitszonenplan wird mit der Veröffentlichung im kantonalen Amtsblatt für jedermann verbindlich.

Art. 49, Abs. 1, Bst. c

1 Die Erbringer von Flugsicherungsdienstleistungen erheben Gebühren für:

c. die Bereitstellung von Luftfahrt Daten und den Betrieb der nationalen Datenerfassungsschnittstelle.

IV. Entwicklung, Herstellung und Betrieb von Luftfahrzeugen

Art. 57

1 Das UVEK erlässt insbesondere zur Gewährleistung der Flugsicherheit Vorschriften über die Entwicklung, die Herstellung, den Betrieb, die Instandhaltung und die Ausrüstung der Luftfahrzeuge sowie über die mitzuführenden Bordpapiere.

2 Es kann Vorschriften über die Entwicklung und Herstellung bestimmter Luftfahrzeugteile erlassen.

3 Entwicklungs-, Hersteller- und Instandhaltungsbetriebe bedürfen einer Bewilligung des BAZL.

II. Erhöhung der Altersgrenze für Helikopterpilotinnen und -piloten

Art. 61

Inhaberinnen und Inhaber einer auf europäischer Ebene geregelten Helikopterberufs- oder Helikopterlinienpilotenlizenz dürfen ihre Rechte innerhalb des schweizerischen Luftraums bis zum vollendeten 65. Altersjahr vollumfänglich ausüben sofern sie:

a. im Besitz eines gültigen medizinischen Tauglichkeitszeugnisses der höchsten Klasse sind; und

b. sie die in den Ausführungsvorschriften vorgesehenen zusätzlichen medizinischen und fliegerischen Voraussetzungen erfüllen.

Art. 90bis Bst. b

Mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe wird bestraft, wer:

b. sich als Besatzungsmitglied vorsätzlich einer amtlich angeordneten Blutprobe oder einer zusätzlichen ärztlichen Untersuchung widersetzt oder entzieht oder den Zweck dieser Massnahmen vereitelt.

Art. 91 Abs. 4

4 Wer als Flughafenhalter oder als Lufttransportführer gegenüber seinen Passagieren wiederholt oder schwerwiegend Pflichten verletzt, welche aufgrund internationaler Vereinbarungen bestehen und deren Verletzung aufgrund dieser Vereinbarungen mit Sanktionen bedroht sein muss, wird mit Busse bis zu 20 000 Franken bestraft.

Ila Weitere Strafbestimmungen.

Art. 91bis

1 Die besonderen Bestimmungen des Verwaltungsstrafrechtsgesetzes vom 22. März 1974 (VStrR) sind anwendbar.

2 Fällt bei Übertretungen gemäss Artikel 91 Absatz 4 eine Busse von höchstens 10 000 Franken in Betracht und würde die Ermittlung der nach Artikel 6 VStrR strafbaren Personen Untersuchungs-massnahmen bedingen, die im Hinblick auf die verwirkte Strafe unverhältnismässig wären, so kann die Behörde von einer Verfolgung dieser Personen absehen und an ihrer Stelle den Geschäftsbetrieb (Art. 7 VStrR) zur Bezahlung der Busse verurteilen.

III. Verzicht auf Strafverfolgung und Verwertungsverbot nach Eingang der Ereignismeldung.

Art. 91ter

1 Die Strafverfolgungsbehörden verzichten auf Verfolgung, Überweisung an das Gericht oder Bestrafung von Personen, die eine Ereignismeldung erstattet haben oder darin genannt werden, sofern:

- a. es sich um einen Verstoss gegen Rechtsvorschriften handelt, der gemäss diesem Gesetz strafbar ist;
- b. der Verstoss einzig aufgrund einer Meldung nach den Artikeln 4 oder 5 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 bekannt geworden ist;
- c. die Meldung sicherheitsrelevante Ereignisse gemäss Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 betrifft;
- d. die Meldung nach Artikel 4 oder 5 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 innerhalb der Frist von Artikel 4 Absatz 7 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 erstattet worden ist; und
- e. kein schwerer Fall im Sinne von Artikel 16 Absatz 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 vorliegt.

2 Informationen in Ereignismeldungen, welche die meldende Person belasten, sind in Straf- und Verwaltungsstrafverfahren nicht verwertbar, **müssen aber Eingang in die der Sicherheitsbeurteilung des Flugbetriebs an den jeweiligen Flughäfen Eingang finden**. Dies gilt auch für schwere Fälle nach Artikel 16 Absatz 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014.

2. Konzessionsentzug

Art. 93

Eine auf Grund von Artikel 28, 30 oder 36a erteilte Konzession kann bei schwerer oder wiederholter Verletzung der Pflichten des Konzessionärs jederzeit ohne Entschädigung zurückgezogen werden.

Art. 98 Abs. 1

[Die alleinige Zuständigkeit der Bundesanwaltschaft bzw. der Bundesstrafgerichtsbarkeit anstelle der bisherigen kantonalen Kompetenzen wird abgelehnt.

Die Belassung von Art.98 Abs.1 im Entwurf erfolgt eventualiter. Die fachliche Befähigung beider staatlichen Ebenen steht ausser Frage.

Es gibt keinen erkennbaren, geschweige denn zwingenden Grund, kantonale Kompetenzen einzuschränken.]

1 Die an Bord eines Luftfahrzeuges begangenen strafbaren Handlungen sowie alle anderen strafbaren Handlungen im Zusammenhang mit der Luftfahrt, welche die Sicherheit des Luftverkehrs beeinträchtigen oder Personen und Sachen am Boden gefährden, unterstehen unter dem Vorbehalt von Absatz 2 der Bundesstrafgerichtsbarkeit.

VI. Feststellung der Angetrunkenheit und ähnlicher Zustände

Art. 100^{ter} Abs. 1, 2, Abs. 5 erster Satz sowie 6

1 Folgende Personen sind bei Anzeichen der Angetrunkenheit oder des Einflusses von Betäubungsmitteln oder psychotropen Substanzen geeigneten Untersuchungen zu unterziehen:

- a. Besatzungsmitglieder;
- b. Personen, die mit dem Betrieb, dem Rettungsdienst und der Brandbekämpfung sowie der Instandhaltung des Flugplatzes befasst sind;
- c. unbegleitete Personen, die innerhalb der Bewegungsfläche oder sonstiger Betriebsflächen des Flugplatzes tätig sind.

2 Zur Anordnung der erforderlichen Massnahmen sind die Flugplatzleiter und Flugplatzleiterinnen und die Organe der örtlich zuständigen Polizei befugt. Handeln die Flugplatzleiter und Flug-

platzleiterinnen, so haben sie, sofern eine erste Untersuchung einen Verdacht nach Absatz 1 bestätigt, ohne Verzug die Polizei beizuziehen.

5 Der Bundesrat regelt die Durchführung der Untersuchungen und Massnahmen nach den Absätzen 1 Buchstabe a, 3 und 4.

6 Für die Durchführung der Untersuchungen bei Personen nach Absatz 1 Buchstaben b und c gelten die Vorschriften über die Alkoholkontrollen und die Anordnung der Blutprobe gegenüber den Strassenbenützerinnen und -benützern sinngemäss.

IIIa. Datenschutz

1. Bearbeitung von Daten natürlicher und juristischer Personen

Art. 107a Abs. 3 Bst. b^{bis} und g

3 Bearbeitet werden im Weiteren Personendaten betreffend:
b^{bis}. Entwicklungsbetriebe;

g. Hersteller, Bevollmächtigte des Herstellers, Einführer und Händler von unbemannten Luftfahrzeugen.

3. Biometrie

Art. 107c

1 Die Flughafenhalter und Luftverkehrsunternehmen können für die Sicherheitskontrollen an Flughafen zum Zwecke der Überprüfung der Identität:

a) von Passagieren das Gesichtsbild mit zuvor erhobenen biometrischen Daten vergleichen;

b) vom eigenen Personal das Gesichtsbild und die Fingerabdrücke mit zuvor erhobenen biometrischen Daten vergleichen.

2 Für Überprüfungen gemäss Absatz 1 ist die ausdrückliche Zustimmung der betroffenen Person erforderlich. Sie kann diese jederzeit widerrufen; in diesem Fall werden die erhobenen biometrischen Daten vernichtet.

IIIb. Information zur Aufsichtstätigkeit und Einschränkungen

Art. 107d

1 Das BAZL informiert die Öffentlichkeit, **die Kantone und die be-**

troffenen Gemeinden periodisch über seine Aufsichtstätigkeit **und tauscht sich mit den betroffenen Gemeinden über Sicherheitsfragen und mögliche Folgen für Infrastruktur und Betrieb aus. Ergänzend informiert das BAZL Gemeinden bei Ereignissen, welche Gemeinden gefährdet haben oder künftig planerisch betreffen können.**

2 Das Öffentlichkeitsgesetz vom 17. Dezember 2004 gilt bei den nachfolgend aufgezählten amtlichen Dokumenten nicht für den Zugang zu Personendaten und Daten juristischer Personen und auch nicht soweit die Gewährung des Zugangs zu den nachfolgend aufgezählten amtlichen Dokumenten die Flug- oder Luftsicherheit gefährdet:

- a. Berichte betreffend Audits, Inspektionen, Begutachtungen und Kontrollen des BAZL;
- b. Meldungen und zugehörige Unterlagen über Ereignisse, die dem BAZL gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 376/201411 zugegangen sind;
- c. Amtliche Dokumente zu Sicherheitsuntersuchungen der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST).

3. Für die von Auswirkungen von Infrastruktur und Betrieb betroffenen Gemeinden gelten die genannten Einschränkungen nicht: Die Gemeinden haben Zugang zu Informationen, welche die Sicherheit und sonstige Auswirkungen des jeweiligen Flughafens betreffen.

IVb. Erweiterte Zuverlässigkeitsüberprüfung

1. Grundsätze

Art. 108b

1 Erweiterte Zuverlässigkeitsüberprüfungen dienen der Beurteilung, ob von der betroffenen Person, die eine sicherheitsempfindliche Tätigkeit ausübt, ein Sicherheitsrisiko für den Luftverkehr ausgeht.

2 Folgende verantwortliche Stellen müssen eine erweiterte Zuverlässigkeitsüberprüfung durchführen:

- a. Luftverkehrsunternehmen mit Sitz in der Schweiz: für ihr Luftfahrtpersonal;
- b. Flughafenhalter: für alle anderen Personen, die Zugang zum Sicherheitsbereich eines Flughafens haben oder erhalten sollen;
- c. Flugsicherungsdienst Skyguide: für alle anderen Personen ge-

mäss Risikoanalyse;

d. übrige, im Luftverkehr tätige Unternehmen: für ihr Personal, wenn nationale oder internationale Vorschriften eine erweiterte Zuverlässigkeitsüberprüfung vorsehen.

3 Die erweiterte Zuverlässigkeitsüberprüfung umfasst:

- a. die Verifizierung der Identität der betreffenden Person;
- b. die Überprüfung, ob Vorstrafen vorhanden oder Strafverfahren hängig sind;
- c. die Kontrolle des Lebenslaufs, insbesondere die Angaben über bisherige Beschäftigungen, Ausbildungen und Auslandsaufenthalte;
- d. die Beurteilung weiterer sicherheitsrelevanter Informationen, soweit diese für die konkrete Tätigkeit von Belang sind.

4 Die verantwortlichen Stellen dürfen zu diesem Zweck Personendaten, einschliesslich besonders schützenswerter Personendaten gemäss Artikel 5 Buchstabe c Ziffern 1, 2 und 5 des Datenschutzgesetzes vom 25. September 2020 (DSG), der betroffenen Person bearbeiten.

4 Erweiterte Zuverlässigkeitsüberprüfung dürfen nur mit der Einwilligung der zu überprüfenden Person durchgeführt werden.

2. Datenbearbeitung durch kantonale Polizeistellen

Art. 108c

1 Die zuständigen kantonalen Polizeistellen beurteilen das Sicherheitsrisiko im Rahmen der erweiterten Zuverlässigkeitsüberprüfung. Die verantwortlichen Stellen geben ihnen die hierfür notwendigen Daten, einschliesslich besonders schützenswerter Personendaten gemäss Artikel 5 Buchstabe c Ziffern 1, 2 und 5 DSG, bekannt.

2 Die zuständige kantonale Polizeistelle erhebt oder kontrolliert aus folgenden Quellen die Daten über die zu überprüfende Person:

- a. aus dem Strafregister;
- b. aus den Registern des Bundesamtes für Polizei, des Nachrichtendienstes des Bundes und des Staatsekretariates für Migration, sofern diese Daten bearbeiten, die für die Beurteilung des Sicherheitsrisikos erforderlich sind;

c. aus den Registern und Akten der kantonalen Polizeistellen.

3 Sie kann zusätzlich aus den folgenden Quellen die Daten über die zu überprüfende Person erheben oder kontrollieren:

a. bei der Bundesanwaltschaft und den kantonalen Staatsanwaltschaften, durch Einholung von Auskünften und Akten über laufende, abgeschlossene oder eingestellte Strafverfahren;

b. aus öffentlich zugänglichen Quellen.

4 Sie kann Daten, die für die erweiterte Zuverlässigkeitsüberprüfung benötigt werden, einschliesslich besonders schützenswerter Personendaten gemäss Artikel 5 Buchstabe c Ziffern 1, 2 und 5 DSG, bei einer ausländischen Polizeistelle einholen und die Daten bearbeiten, sofern der angemessene Schutz der übermittelten Daten gewährleistet ist.

5 Sie übermittelt den verantwortlichen Stellen die nach Absatz 2, 3 und 4 eingeholten Daten, einschliesslich besonders schützenswerter Personendaten gemäss Artikel 5 Buchstabe c Ziffern 1, 2 und 5 DSG, die für die Beurteilung der Zuverlässigkeit der betroffenen Person benötigt werden.

6 Der Bundesrat regelt die Bearbeitung und Bekanntgabe der Daten.

3. Sicherheitsrisiko

Art. 108d

1 Ein Sicherheitsrisiko besteht, wenn aufgrund der erhobenen Daten Zweifel bestehen, dass die betroffene Person die sicherheitsempfindliche Tätigkeit im Bereich der Luftsicherheit zuverlässig und ordnungsgemäss ausführt.

2 Zweifel an der Zuverlässigkeit der zu überprüfenden Person, können insbesondere bestehen bei:

a. Verurteilungen wegen strafbaren Handlungen; oder

11 Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnungen (EG) Nr. 1321/2007 und (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission, in der für die Schweiz jeweils verbindlichen Fassung gemäss Ziffer 3 des

Anhangs zum Luftverkehrsabkommen.

4. Einschätzung

Art. 108e

1 Die zuständige kantonale Polizeistelle gibt den verantwortlichen Stellen eine begründete Einschätzung ab, ob von der betroffenen Person ein Sicherheitsrisiko für den Luftverkehr ausgeht oder nicht.

3 Sie teilt ihre Einschätzung, dass ein Sicherheitsrisiko vorliegt, den übrigen zuständigen kantonalen Polizeistellen mit.

5. Entscheid und Rechtsschutz

Art. 108f

1 Die verantwortlichen Stellen entscheiden, ob ein Sicherheitsrisiko gemäss Artikel 108b Absatz 1 vorliegt, und legen die Folgen fest. Sie teilen der betroffenen Person das Ergebnis der Zuverlässigkeitsüberprüfung mit. Unter Vorbehalt weiterer Informationen stützen sie ihren Entscheid bei einer erweiterten Zuverlässigkeitsüberprüfung auf die Einschätzung gemäss Artikel 108e.

2 Der Flughafenhalter und der Flugsicherungsdienst Skyguide entscheiden auf Verlangen der betroffenen Person mit Verfügung. Die Verfügung ist summarisch zu begründen und mit einer Rechtsmittelbelehrung zu versehen.

3 Die summarische Begründung umfasst bei einer nicht bestandenen Zuverlässigkeitsüberprüfung zumindest:

- a. die Gründe für das Ergebnis;
- b. die Folgen.

4 Die betroffene Person kann bei der jeweils für diese Akten zuständigen Behörde um Einsicht in die Akten gemäss Artikel 108c Absatz 2, 3 und 4 ersuchen.

6. Wiederholung

Art. 108g

Die erweiterte Zuverlässigkeitsüberprüfung ist in regelmässigen Abständen zu wiederholen. Sie wird vorzeitig durchgeführt, wenn Grund zur Annahme besteht, dass neue Risiken entstanden sind.

7. Bekanntgabe an ausländische Behörden und Unternehmen

Art. 108h

1 Die verantwortlichen Stellen können den nach ausländischem Recht zuständigen Behörden oder verantwortlichen Unternehmen eines EU-/EFTA-Mitgliedstaates die Bestätigung einer bestandenen erweiterten Zuverlässigkeitsüberprüfung sowie die Daten nach Artikel 108c Absatz 4 und 108e Absatz 1, einschliesslich besonders schützenswerter Personendaten, bekannt geben.

2 Die Bekanntgabe darf nur erfolgen, wenn:

- a. die Einwilligung der geprüften Person vorliegt; und
- b. der angemessene Schutz der übermittelten Daten gewährleistet ist.

8. Kostentragung

Art. 108i

Die verantwortliche Stelle trägt die Kosten, die der zuständigen kantonalen Polizeistelle für die Einschätzung des Sicherheitsrisikos entstehen.

II

b. laufenden, abgeschlossenen oder eingestellten Strafverfahren.

Übergangsbestimmungen zur Änderung vom ...

1 Verfahren, die im Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderung vom ... dieses Gesetzes hängig sind, werden unter Vorbehalt von Absatz 2 nach **neuem bisher geltendem** Recht weitergeführt.

1^{bis}

Als "hängige Verfahren" gelten auch alle Massnahmen, welche im Zusammenhang mit der Sicherheitsuntersuchung Flughafen von 2012 und dem zugrundeliegenden Auftrag des BAZL und den Empfehlungen der SUST noch offen sind.

1^{ter}

Die Sicherheitsmassnahmen gelten so lange nicht als abschliessend umgesetzt,

als nicht durch eine aktualisierte Sicherheitsstudie festgestellt wird, dass die empfohlenen Sicherheitsmassnahmen abschliessend realisiert und umgesetzt sind

und sich aufgrund tatsächlicher oder rechtlicher Veränderungen zur Frage der Sicherheit und der Sicherheitsmarge,

einschliesslich neuer internationaler Standards und dem Stand der Technik,

kein weiterer oder neuer Handlungsbedarf ergibt.

2 Verfahren, die in diesem Zeitpunkt in der Hauptsache bei einem Gericht hängig sind, werden nach bisherigem Recht fortgeführt.

III

Die Änderung bisherigen Rechts ist im Anhang geregelt.

IV

1 Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

2 Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

Luffahrtgesetz

Die nachstehenden Erlasse werden wie folgt geändert:

Strafgesetzbuch vom 21. Dezember 1937¹³ Art. 237 Ziff. 3

3. Handelt der Täter fahrlässig, sieht die zuständige Behörde von der Strafverfolgung, der Überweisung an das Gericht oder der Bestrafung ab, wenn das Verschulden des Täters gering ist und er alle zumutbaren Anstrengungen unternommen hat, um die in Zusammenhang mit der Tat stehende behördliche Sicherheitsuntersuchung zu unterstützen.

Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957¹⁴ Art. 15b Abs. 2bis

2bis Die von einer Person im Rahmen der Sicherheitsuntersuchung erteilten Auskünfte dürfen in einem Strafverfahren nur mit deren Einverständnis verwendet werden.

Strafregistergesetz vom 17. Juni 2016¹⁵

Art. 46 Bst. d Ziff. 3

3. für die Abklärung des Sicherheitsrisikos im Rahmen der erweiterten Zuverlässigkeitsüberprüfungen nach den Artikeln 108b – 108i des Luffahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948.

Bundsgesetz über die polizeilichen Informationssysteme des Bundes vom 13. Juni 2008¹⁶

Art. 10 Abs. 4 Bst. g

g. die zuständige kantonale Polizeistelle zur Abklärung des Sicher-

heitsrisikos im Rahmen von erweiterten Zuverlässigkeitsüberprüfungen nach den Artikeln 108b – 108i des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948 (LFG).

Art. 11 Abs. 5 Bst. g

g. die zuständige kantonale Polizeistelle zur Abklärung des Sicherheitsrisikos im Rahmen von erweiterten Zuverlässigkeitsüberprüfungen nach den Artikeln 108b – 108i LFG.

Art. 12 Abs. 6 Bst. f

f. die zuständige kantonale Polizeistelle zur Abklärung des Sicherheitsrisikos im Rahmen von erweiterten Zuverlässigkeitsüberprüfungen nach den Artikeln 108b – 108i LFG.

Art. 15 Abs. 1 Bst. n

n. Abklärung des Sicherheitsrisikos im Rahmen von erweiterten Zuverlässigkeitsüberprüfungen nach den Artikeln 108b – 108i LFG.

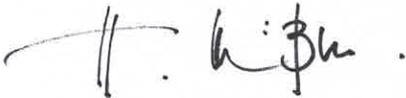
Art. 16 Abs. 2 Bst. s

s. Abklärung des Sicherheitsrisikos im Rahmen von erweiterten Zuverlässigkeitsüberprüfungen nach den Artikeln 108b – 108i LFG.

Gerne stehen wir Ihnen für **Rückfragen und Terminvorschläge** für den beantragten Austausch zur Verfügung.

* * *

Mit freundlichen Grüssen
namens und im Auftrag der **IG Nord und der Stadt Bülach**



Dr. H. Ueberwasser

Je ein Exemplar für den Schweizerischen Bundesrat und BAZL/UVEK. Danke für die interne Verteilung.

Beilage (Original einfach): Vollmacht der IG Nord und der Stadt Bülach

Dr. iur. Heinrich Ueberwasser Advokat

Anwaltsvollmacht

betr. Vernehmlassung der IG Nord und der Stadt Bülach zu der vom Bundesrat am 28. August 2024 beschlossenen Teilrevision und Vorentwurf des Bundesgesetzes über die Luftfahrt und damit zusammenhängende Verfahren und Themen

1. Dr. iur. Heinrich Ueberwasser, Advokat (nachfolgend Bevollmächtigter genannt), wird hiermit durch die Vollmachtgebenden als Rechtsanwalt bevollmächtigt, den/die Unterzeichnete/n in dieser Sache vor allen Gerichten und Verwaltungsbehörden sowie gegenüber Privaten zu vertreten und für sie/ihn alle Rechtshandlungen vorzunehmen, welche die Ausführung des Auftrages mit sich bringen kann.
2. Der Bevollmächtigte ist befugt, Gelder und andere Vermögenswerte zu empfangen und herauszugeben, sämtliche Vorladungen und Zustellungen entgegenzunehmen, überhaupt alle Handlungen vorzunehmen, für welche Gesetze eine Spezialvollmacht verlangen.
3. Weder das Ableben, die Verschollenenerklärung, der Verlust der Handlungsfähigkeit oder der Konkurs des Vollmachtgebers (unter Vorbehalt zwingender gesetzlicher Bestimmungen) beenden diese Vollmacht.
4. Der Bevollmächtigte ist ermächtigt, seine Befugnisse zu substituieren. Diese Substitutionsvollmacht dauert über das Ableben, die Verschollenenerklärung, den Verlust der Handlungsfähigkeit und den Konkurs des Substituierenden hinaus.
5. Der Vollmachtgeber tritt dem Beauftragten seine Kostenersatzansprüche bis zur Höhe der Ansprüche des Anwalts zahlungshalber ab und ermächtigt ihn zur Verrechnung mit beim Anwalt eingegangenen Zahlungen.
6. Datenschutz: Durch die Mitteilung seiner E-Mailadresse, Tel.- u. Handynummern, Whatsapp-Zugänge usw. ermächtigt der Auftraggeber den Bevollmächtigten, diese auch für unverschlüsselte Mitteilungen zu verwenden. Mit dieser Vollmacht werden sämtliche rechtlich zulässigen datenschutzrechtlichen Erleichterungen erteilt. Der Bevollmächtigte nimmt die ihm datenschutzrechtlich zukommende Rolle ein.
7. **Fünf Jahre** nach rechtskräftiger oder aussergerichtlicher Erledigung oder Beendigung des Mandats ist der Bevollmächtigte befugt, die ihm überlassenen und nicht zurückverlangten Akten zu vernichten, soweit nicht insbesondere steuerrechtlich eine längere Aufbewahrung verlangt wird.
8. Die Abrechnung der anwaltlichen Arbeiten und Auslagen des Bevollmächtigten für die durch die IG Nord erteilten Aufträge erfolgt, auch wenn sich nach Absprache mit der IG Nord IGN-Mitglieder, Gemeinden, aber auch Aussenstehende anschliessen, ausschliesslich über die IG Nord; seitens des Bevollmächtigten werden dafür keine Zusatzrechnungen an die Vollmachtgebenden gestellt.
9. Gerichtsstand für alle Streitigkeiten ist Basel-Stadt. Bei Streitigkeiten über die Höhe der Ansprüche können Vollmachtgebende und Bevollmächtigte den Entscheid des zuständigen Ausschusses des betreffenden Gerichts anrufen. Andere Streitigkeiten mit Einschluss solcher aus der Prozessführung vor Bundesgericht, sind vorerst dem Moderationsausschuss der Advokatenkammer Basel vorzulegen. Für Honorarstreitigkeiten entbinden die Vollmachtgebenden die Bevollmächtigten vom Berufsgeheimnis.

Vollmachtgeber/in:

MARK EBERLI

Name(n)

Ort, Datum

BÜLACH, 27.11.24



Industrie- & Wirtschafts-Vereinigung Schaffhausen
Die Wirtschaftskammer der Region

[IVS, Herrenacker 15, 8200 Schaffhausen](#)

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Frau Esther Jutzeler
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Schaffhausen, 27. November 2024

Stellungnahme zur «Vernehmlassung Teilrevision des Luftfahrtgesetzes»

Sehr geehrte Frau Jutzeler

Die Industrie- und Wirtschaftsvereinigung Schaffhausen ist die grösste Wirtschaftsvereinigung der Region Schaffhausen und setzt sich mit über 250 Mitgliedern für optimale wirtschaftliche Rahmenbedingungen in der Region ein.

Gerne nehmen wir mit diesem Schreiben die Gelegenheit zur Stellungnahme zur «Vernehmlassung zur Teilrevision des Luftfahrtgesetzes» wahr und sprechen uns für den Beibehalt von Art. 36a^{bis}, Absatz 2 im bestehenden Wortlaut aus. Nur so kann eine solide gesetzliche Grundlage für die Sicherung der Betriebszeiten und gegen mögliche Kürzungen geschaffen werden.

Die Landesflughäfen, insbesondere der Flughafen Zürich, sind interkontinentale Luftverkehrsdrehkreuze

Für viele exportorientierte Branchen stellen die Landesflughäfen wichtige Knotenpunkte für den Geschäftsverkehr dar und bieten eine unverzichtbare infrastrukturelle Grundlage. In einer global vernetzten Welt sind international tätige Firmen auf eine gute internationale Anbindung mit Direktflügen oder kurzen Umsteigemöglichkeiten angewiesen.



Industrie- & Wirtschafts-Vereinigung Schaffhausen
Die Wirtschaftskammer der Region

Die Bedeutung des Flughafen Zürich für die Region Schaffhausen

Mit seiner Nähe zu unserer Region, die Entfernung zum Flughafen beträgt rund 30 km, ist der Flughafen ein entscheidender Standortfaktor für unseren Kanton. Nicht wenige Unternehmungen haben Schaffhausen wegen der Flughafennähe als Ansiedlungsstandort gewählt. Internationale Erreichbarkeit und Anbindung garantieren deren Erfolg und Wachstum und sind somit ein unabdingbarer Faktor für unsere Wirtschaft. Um den Standortvorteil für unsere Unternehmen und damit viele Arbeitsplätze für unsere Region zu sichern, sprechen wir uns gegen weitere Einschränkungen der Betriebszeiten und der damit verbundenen Verluste von Langstreckenverbindungen aus.

Wirtschaftliche Bedeutung des Flughafen Zürich und der Landesflughäfen

Die Flughäfen sichern Arbeitsplätze, fördern den Tourismus und tragen zur Attraktivität der ganzen Schweiz bei. Sie verfügen über beste Infrastruktur, hohe Dienstleistungsqualität und eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Ihre Wertschöpfung ist bedeutend und die volkswirtschaftliche Relevanz offensichtlich.

Die Landesflughäfen sind auf gute, nicht wettbewerbsbehindernde Rahmenbedingungen angewiesen. Diese würden aber durch die vorgeschlagene Änderung gefährdet.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Industrie- und Wirtschaftsvereinigung Region Schaffhausen

Martin Vogel
Co-Präsident IVS

Hans-Rudolf Werner
Vorsitzender WiKo IVS

Stellungnahme von Jean-Pierre Schiltknecht, Hanflandstr. 25, 8125 Zollikerberg (JPS) im Rahmen der Vernehmlassung zum revidierten Luftfahrtgesetz (LFG) gemäss Bundesratsbeschluss vom 28. August 2024 (Vernehmlassungsfrist 30. November 2024)

1. Übersicht

Der Bundesrat will dem Bundesparlament eine erneute Teilrevision des LFG schmackhaft machen. Er behauptet, die Notwendigkeit der vorliegenden Revision ergebe sich gestützt auf politische Vorstösse (vgl. [Medienmitteilung vom 28. August 2024](#)). Soweit ersichtlich betreffen diese Vorstösse jedoch lediglich Themen der Sicherheitskultur im weitesten Sinn. Gegen Verbesserungen bei der Flugsicherheit und den damit zusammenhängenden Fragen ist grundsätzlich nichts einzuwenden. Die geplante Teilrevision enthält jedoch auch Bestimmungen, die der weiteren Verstärkung des Einflusses des Bundes und der Entmachtung der Kantone, Gemeinden und der Betroffenen dienen. Vor allem aber soll die Anwendbarkeit der umweltrechtlichen Schutzbestimmungen nochmals stark reduziert werden.

Dieser Abbau des Rechtsschutzes und der massive Ausbau der Rechte der Bundesbehörden zulasten der Mitspracherechte der Betroffenen sowie die faktische Ausserkraftsetzung umweltrechtlicher Bestimmungen zulasten der Bevölkerung um die Landesflughäfen wird seitens JPS scharf kritisiert und ist zurückzuweisen.

2. **Nein zur faktischen Abschaffung der umweltrechtlichen Schutznormen bei Landesflughäfen**

Bereits in der letzten Teilrevision des LFG vom 16. Juni 2017 wurde die rechtliche Unantastbarkeit der Landesflughäfen teilweise dadurch zementiert, dass mit dem Mittel des **baulichen Bestandesschutzes** andere Bundesaufgaben wie der Schutz der Umwelt und damit auch der Schutz der Bevölkerung um die Flughäfen übersteuert werden können. Nun soll eine weitere massive Stärkung dieses Bestandsschutzes erfolgen. Der Bundesrat will einen sogenannten **betrieblichen Bestandesschutz** einführen. Nach seinen Worten «soll damit sichergestellt werden, dass die Eckwerte des Flughafenbetriebs, so z.B. die Betriebszeiten, auch in umweltrechtlichen Sanierungsverfahren grundsätzlich nicht eingeschränkt werden können.» Das Parlament soll mit der Verabschiedung der Vorlage festlegen, dass auf Gesetzesstufe eine Interessenabwägung verankert wird, die es dem Bundesrat respektive dem UVEK und dem BAZL erlaubt, über den SIL (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt) und das Betriebsreglement sämtliche Wünsche der Flugplatzbetreiber sowie Flugverkehrsunternehmen zu erfüllen, ohne weiter auf die betroffene Bevölkerung Rücksicht nehmen zu müssen. Diese geplante Änderung zugunsten der Luftfahrtindustrie läuft faktisch darauf hinaus, dass die umweltrechtlichen Bestimmungen zum Schutz der Bevölkerung insbesondere vor lästigen und schädlichen Lärmimmissionen für die beiden Landesflughäfen ausser Kraft gesetzt werden.

Die aktuelle Revisionsvorlage ist in ihrer Dimension einzigartig und verletzt nach Auffassung JPS den verfassungsrechtlichen Auftrag des Bundes, wonach die Umwelt und damit die Menschen vor lästigen und schädlichen übermässigen Immissionen zu schützen sind. Das Vorhaben des Bundesrates stellt einen einigermaßen durchsichtigen Versuch dar, die Bemühungen zu hintertreiben, welche die Verbesserung der Situation gerade hinsichtlich der nächtlichen Lärmbelastungen zum Ziel haben. Diese Gesetzesrevision ist deshalb aus Sicht von JPS entschieden abzulehnen. Sie stellt einen durch nichts gerechtfertigten und geradezu unverantwortlichen Angriff auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Anwohner der Landesflughäfen dar.

3. Nein zu Änderungen bei Nebenanlagen nach kantonalem Recht

Mit der Revision sollen Entscheide der kantonalen Behörden zu Nebenanlagen explizit von der Zustimmung des BAZL abhängig gemacht werden. Begründet wird dies damit, dass die kantonalen Behörden regelmässig «nicht über vertiefte Fachkenntnisse» oder das «Wissen über tatsächliche lokale Verhältnisse und Anforderungen» verfügten. Diese Behauptung und die damit einhergehende Entmachtung der kantonalen Behörden und die Reduktion der Mitspracherechte werden von JPS entschieden abgelehnt. Es geht auch hier offensichtlich darum, die Kompetenzen der Bundesbehörden zulasten der kantonalen Behörden und letztlich der Betroffenen zu stärken, ohne dass dafür eine tragfähige Begründung abgegeben wird.

4. Nein zu den Änderungen bei Projektierungszonen und Sicherheitszonen

Gemäss der bundesrechtlichen Vorlage soll der Anwendungsbereich der Projektierungszonen inhaltlich (Flugplatzperimeter, Gebiete mit Lärmbelastung und mit Höhenbeschränkung) und zeitlich massiv ausgebaut werden. Gleichzeitig werden die Mitwirkungsrechte und der Rechtsschutz abgebaut. Ähnliches ist im Zusammenhang mit den Sicherheitszonenplänen vorgesehen. Auch dort sollen die Rechte der Betroffenen abgebaut und der Rechtsschutz geschwächt werden.

Die geplante Ausweitung des Geltungsbereichs der Projektierungszonen und der Sicherheitszonen sowie der Abbau der Mitwirkungsrechte und des Rechtsschutzes werden seitens JPS abgelehnt. Es geht dem Bundesrat letztlich auch hier offensichtlich darum, die Machtstellung des Bundes bzw. der Luftfahrtindustrie gegenüber den Betroffenen zu verstärken, obwohl dafür keinerlei Veranlassung besteht.

5. Nein zu einer Verschlechterung beim Öffentlichkeitsprinzip

Der Bundesrat sieht Einschränkungen des Öffentlichkeitsprinzips vor, welche im weitesten Sinne der Flugsicherheit dienen sollen bzw. Anpassungen an die Vorgaben der EU darstellen. Soweit die Einschränkungen des Öffentlichkeitsprinzips diesen berechtigten Interessen dienen, sind sie aus Sicht der betroffenen Bevölkerung nicht zu beanstanden. Sofern die Einschränkungen aber künftig dazu genutzt werden sollen, die von den negativen Auswirkungen betroffenen Anwohnenden in ihren Einsichtsrechten in flugbetriebliche Daten oder in ähnliche Informationen einzuschränken, sind sie abzulehnen. Einem entsprechenden Missbrauch ist mittels einer ausdrücklichen Vorbehaltsregelung Rechnung zu tragen, wonach die Einsichtsrechte in allen übrigen Bereichen im bisherigen Umfang gewährleistet bleiben.

Jean- Pierre Schiltknecht, Zollikerberg

Jet Aviation AG
17 Rte. de Pré-Bois
P.O. Box 456
CH-1215 Geneva-Airport / Switzerland

Par courrier électronique
**Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication**
Monsieur Albert Rösti
Conseiller fédéral
Palais fédéral
3003 Berne
esther.jutzeler@bazl.admin.ch

le 22 novembre 2024,

Prise de position de notre entreprise sur la consultation relative à la révision de la loi sur l'aviation (LA)

Monsieur le Conseiller fédéral,

En vous remerciant pour l'opportunité qui nous est offerte de contribuer à la consultation relative à la modification de la loi sur l'aviation, notre entreprise Jet Aviation AG souhaite dans ce document faire part de son avis sur certaines dispositions du projet soumis à consultation.

Jet Aviation, filiale entièrement détenue par le groupe General Dynamics (NYSE: GD), est animée depuis 1967 par une passion, celle de permettre aux hommes de voler. Partie d'un hangar de maintenance unique situé à Bâle, en Suisse, Jet Aviation compte aujourd'hui plus de 50 sites et 4000 collaborateurs/trices dans le monde entier et offre des prestations d'affrètement, de management, de vente et d'aménagement d'aéronefs, des services d'assistance au sol VIP, des prestations de maintenance, des services de recrutement et enfin des services à vocation militaire. Notre compagnie à Basel comprend environ 1200 employées, à Zurich environ 250 et à Genève, 120, pour un total de plus de 1'500 employés.

Notre entreprise est membre de l'AGAA (Association Genevoise d'Aviation d'Affaires) et AeroSuisse.

Notre entreprise salue dans l'ensemble le projet de nouvelle loi. Nos commentaires se limiteront aux dispositions de l'art 36a^{bis} nouveau.

L'aviation d'affaires à Genève: une activité partie intégrante de la «Genève internationale» aux retombées économiques significatives et précurseur dans le domaine des technologies aéronautiques.

Illustrant les conclusions du rapport LUPO 2016 qui avait établi l'importance de l'aviation d'affaires pour «les sociétés internationales fortement présentes en Suisse», comme «facteur de développement économique des régions» ou comme outil de travail souple et utile¹, l'aviation d'affaires constitue une activité essentielle sur la plateforme de Genève. Ainsi à Genève, l'aviation d'affaires permet de desservir 922 destinations sans escale, soit plus 6,5 fois plus de relations directes que les compagnies commerciales.

Au total, 42'177 mouvements annuels sont comptabilisés², soit 21% de l'ensemble des mouvements³, positionnant Genève entre le 2^e et le 3^e rangs des aéroports les plus fréquentés d'Europe.

¹ Rapport 2016 sur la politique aéronautique de la Suisse, 24.02.2016, Conseil Fédéral.

² OPS STAT, Genève Aéroport, 2023-2024. (sources internes)

³ EBAA Yearbook 2023, Airport Profile: GVA.

L'aviation d'affaires est de manière indiscutable un élément clé des conditions cadres du succès de toute la région, démontré notamment par l'institut indépendant MIS Trend (2016) qui a ainsi souligné que «la diminution de l'activité de l'aviation d'affaires impacterait négativement l'activité économique et l'attractivité du canton».

L'étude explicite aussi qu'ajouter des contraintes à cette activité aurait des «impacts économiques directs pour les sociétés d'aviation concernées et des impacts indirects comme la délocalisation de certains événements internationaux, la non-localisation, voire la délocalisation de certaines entreprises»⁴.

Au niveau suisse, la contribution au PIB de l'aviation d'affaire s'élève à 6,2 milliards de francs et représente 18'950 emplois directs et indirects⁵.

L'aviation d'affaires comme précurseur des nouvelles technologies aéronautiques

Dans son rapport du 21.02.24⁶, le Conseil fédéral a défini la feuille de route⁷ pour atteindre les objectifs d'une aviation commerciale, alignée avec la vision Net Zéro 2050 de IATA⁸, vision retenue par une grande partie des acteurs du secteur comme stratégie pertinente et crédible pour le futur proche.

Depuis les années 1970, l'aviation d'affaires est pionnière dans le déploiement des innovations technologiques efficaces⁹ qui sont ensuite reprises par l'aviation commerciale, avec certains exemples connus – winglets, matériaux composites, heads-up display, etc – devenus depuis des standards de l'industrie.

Dans ce sens, l'aviation d'affaires est déjà l'un des premiers utilisateurs de SAF (Sustainable Aviation Fuels). De nombreux avions intègrent désormais la technique AeroShark qui, imitant la peau du requin, réduit la friction de l'air. Ces évolutions offrent ainsi des performances optimisées et ont un impact positif en matière de sécurité aérienne et aéronautique mais également en matière environnementale (réduction des émissions de gaz à effet de serre, réduction du bruit...).

A l'avenir, il apparaît certain que les futures motorisations (électrique, hydrogène) viseront d'abord une clientèle d'affaires avant d'être adoptées par des gros porteurs.

Ces efforts industriels au niveau du secteur sont renforcés par une excellente collaboration opérationnelle avec les services de contrôle aérien visant, à titre d'exemple, à définir des routes d'approche plus respectueuses du voisinage des aéroports en général, et de l'aéroport de Genève en particulier.

Synthèse du contexte

L'aviation d'affaires représente une activité économique totalement intégrée à l'écosystème de la «Genève Internationale» dont elle participe activement au développement et au rayonnement. L'impact positif de l'aviation d'affaires sur les évolutions technologiques aéronautiques est indiscutable, contribuant ainsi à un environnement plus sain autour de la plateforme de Genève.

Dans un contexte technologique et opérationnel extrêmement évolutif, toute disposition normative nouvelle devra tenir compte non seulement de la situation actuelle mais aussi des évolutions futures à court et moyen termes afin d'éviter de créer des obstacles au développement de l'aviation d'affaires.

⁴ «Étude qualitative sur le thème de l'impact économique indirect de l'aviation d'affaires à Genève». MIS Trend, Mai 2017.

⁵ EBAA Yearbook 2023, Country Profile: Switzerland.

⁶ «Trafic aérien neutre en termes de CO2 d'ici 2050». Rapport du Conseil fédéral du 21.02.2024

⁷ «Le Conseil fédéral adopte un rapport sur le trafic aérien neutre en termes de CO2». DETEC, le 21.02.2024.

⁸ «Our Commitment to Fly Net Zero by 2050». IATA, 04.10.2021.

⁹ «Business aviation: A test bed for sustainability innovations». Eurocontrol, Octobre 2021.

Commentaires des dispositions de l'article 36a^{bis} du projet soumis à consultation

Aux termes de l'art. 36a^{bis} §2 du projet, «*le maintien des aéroports nationaux de Genève et Zurich en leur état et en leur cadre opérationnel actuels, est, vu la fonction que leur attribue le PSIA, garanti. [...]*»

Nonobstant les restrictions opérationnelles édictées au cours de ces dernières années¹⁰, notre entreprise salue la volonté du Conseil fédéral de «sanctuariser» les conditions d'exploitations actuelles. Notre entreprise se félicite «*que les principaux paramètres de l'exploitation de l'aéroport, comme les heures d'exploitation, ne puissent pas être remis en cause, même dans le cadre de procédures d'assainissement relevant du droit de l'environnement*». Ainsi, en ce qui concerne l'aéroport de Genève, les conditions actuelles ne peuvent plus être à nouveau restreintes.

Cependant, il paraît utile d'attirer l'attention sur un effet potentiellement contre-productif à l'avenir de ces nouvelles dispositions.

En effet, ainsi que cela a été rappelé dans la partie introductive de la présente contribution, les évolutions technologiques et opérationnelles ont un impact positif sur l'environnement et permettront sans aucun doute dans un proche avenir à l'aviation d'affaires de conduire ses opérations dans un respect accru du voisinage.

Il est par ailleurs rappelé que des efforts (salués) sont déployés pour la définition de nouvelles procédures d'approche ou de départ également respectueuses de l'environnement¹¹.

Une «sanctuarisation» stricte des conditions actuelles d'exploitation pourrait conduire l'aviation d'affaires à ne pas pouvoir bénéficier de façon optimale des évolutions technologiques et opérationnelles permettant un développement harmonieux de leurs opérations.

Pour cette raison, il nous paraît utile de suggérer de considérer les conditions actuelles d'exploitation comme un socle de référence minimal auquel il ne pourra pas être porté atteinte dans le sens d'une plus grande restriction, mais qui pourrait faire l'objet d'assouplissement en raison d'évolutions technologiques et/ou opérationnelles ayant un impact positif sur l'environnement et sous condition stricte de l'absence d'effet environnemental négatif sur le voisinage de l'aéroport.

A titre d'illustration, si à l'avenir des évolutions de motorisation diminuent l'impact sonore du survol d'une zone habitée, il serait possible d'augmenter les mouvements sur le créneau 22:00 – 24:00.

Les critères d'appréciation de l'impact positif sur l'environnement pourraient être définis par voie d'ordonnance.

Notre entreprise se permet donc de suggérer la rédaction suivante de l'art 36abis § 2:

*«Le maintien des aéroports nationaux de Genève et Zurich en leur état et en leur cadre opérationnel actuels, est, vu la fonction que leur attribue le PSIA, garanti **en tant que cadre minimal auquel il ne peut être apporté de restrictions nouvelles.** Les organes chargés d'édicter le droit et les organes chargés de son application prennent dûment en considération cette garantie des droits acquis, en particulier dans le cadre des prescriptions sur la protection des marais et des sites marécageux et de leur exécution.*

Les organes chargés d'édicter le droit et les organes chargés de son application prennent dûment en considération l'impact positif sur l'environnement en matière notamment de nuisances sonores des éventuelles évolutions technologiques opérationnelles pouvant justifier un assouplissement du cadre opérationnel actuel. Les critères d'appréciation de l'impact positif sur l'environnement sont définis par voie d'ordonnance.»

Conclusion

¹⁰ A Genève, depuis le 1er janvier 2024, les conditions d'exploitation de l'aéroport ont été durcies pour l'aviation d'affaires privée sur le créneau 22:00-24:00.

¹¹ A titre d'exemple, nous notons l'expérience en cours à Bruxelles visant à augmenter l'angle d'approche pour raccourcir les temps de survol des zones habitées. Cette expérience aura sans doute des répercussions sur les autres aéroports, dont Genève.

Tout en saluant dans l'ensemble le projet de nouvelle Loi sur l'Aviation, notre entreprise suggère une nouvelle rédaction de l'art 36a^{bis} nouveau visant à considérer les conditions actuelles d'exploitation des aéroports de Genève et Zurich comme un socle de référence minimal auquel il ne pourra pas être porté atteinte dans le sens d'une plus grande restriction, mais qui pourrait faire l'objet d'assouplissement en raison d'évolutions technologiques et/ou opérationnelles ayant un impact positif sur l'environnement et sous condition stricte de l'absence d'effet environnemental négatif sur le voisinage de l'aéroport.

En vous remerciant pour l'attention que vous porterez à la présente contribution, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Conseiller fédéral, l'expression de nos respectueuses salutations,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Edgar Guerreiro', with a stylized flourish at the end.

Guerreiro, Edgar
General Manager Jet Aviation AG, Geneva Branch

REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau
Telefon zentral 062 835 12 40
Fax 062 835 12 50
regierungsrat@ag.ch
www.ag.ch/regierungsrat

Per E-Mail

Bundesamt für Zivilluftfahrt

esther.jutzeler@bazl.admin.ch

27. November 2024

Änderung des Luftfahrtgesetzes; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 28. August 2024 wurden die Kantonsregierungen eingeladen, sich zu den Änderungen des Bundesgesetzes über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG) zu äussern. Der Regierungsrat des Kantons Aargau bedankt sich für diese Gelegenheit und nimmt gerne dazu wie folgt Stellung.

1. Zur Einführung der Just Culture-Prinzipien (Redlichkeitskultur)

Mit der Teilrevision wird beabsichtigt, die Just Culture-Prinzipien (Redlichkeitskultur, auch Sicherheitskultur) im Bereich der Luftfahrt und weiter für alle öffentlichen Verkehrsträger umzusetzen.

Mit diesen Prinzipien soll eine Fehler- und Vertrauenskultur in einem risikoreichen Umfeld wie der Luftfahrt, des Eisenbahnverkehrs oder – ausserhalb der hier zu behandelnden Vorlage – im Bereich der Medizin geschaffen werden. Mitarbeitende oder andere Personen sollen demnach nicht für Handlungen oder Entscheidungen bestraft werden, die ihrer Erfahrung und Ausbeziehungsweise Weiterbildung entsprechen. Der Fokus liegt auf dem Verständnis, wie es zu Fehlern gekommen ist. Grobfahrlässigkeit, vorsätzliche Verstösse und destruktives Handeln sollen jedoch nicht toleriert werden. Zur Nachvollziehbarkeit der Fehler werden insbesondere auch organisatorische Strukturen und Rahmenbedingungen berücksichtigt, die zu Fehlern beitragen oder als latente Risiken vorhanden sind. Eine offene und straffreie Berichterstattung ist dafür eine wesentliche Voraussetzung.

In der vorliegenden Teilrevision LFG werden zur Umsetzung der Just Culture-Prinzipien im Wesentlichen die Bestimmungen über die beschränkte Verwertbarkeit von Ereignismeldungen sowie den Verzicht auf Strafverfolgung angepasst. Die Bestrebungen zur Verstärkung und Ausdehnung der Just Culture-Prinzipien werden begrüsst.

2. Zu Art. 36, Zuständigkeit und Sachplan

In Art. 36 Abs. 2 E LFG soll neu auf den Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) hingewiesen werden, in dem der Bundesrat die Ziele und Vorgaben für die Infrastruktur der Luftfahrt in der Schweiz festlegt. In der Bestimmung wird auch die Verbindlichkeit des SIL für die Behörden und die Inhaberinnen und Inhaber einer Betriebskonzession festgehalten. Gemäss Art. 36 Abs. 3 E LFG kann der Bundesrat im SIL die Anzahl der Flugplätze festlegen und die Zahl der Wasserflugplätze beschränken. Die Genehmigung von Vorhaben, die sich erheblich auf Raum und Umwelt auswirken, setzt gemäss Art. 36 Abs. 4 E LFG eine Grundlage im SIL voraus.

Die Übernahme von Bestimmungen zum SIL aus der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL) in Art. 36 E LFG erachtet der Regierungsrat als zweckmässig. Für den Kanton Aargau ist zur Sachplanung weiterhin wesentlich, dass die kantonalen Richtpläne berücksichtigt werden und die Erarbeitung der Sachpläne in Zusammenarbeit mit den Kantonen erfolgt (Art. 17ff. Raumplanungsverordnung [RPV]). Den Bestimmungen zum SIL kann zugestimmt werden.

Im Weiteren soll Art. 36 Abs. 1 E LFG zur bisherigen Kompetenz des Bundesrats, nähere Vorschriften über den Bau und Betrieb von Flughäfen zu erlassen, ergänzt werden. Der Bundesrat soll dabei neu auch Bestimmungen über die Aufbewahrungsfrist und die Verwertung von Sachen erlassen können, die auf Flugplätzen gefunden oder den Passagieren bei den Sicherheitskontrollen abgenommen werden.

Das Bedürfnis nach Regelungen über die Aufbewahrungsfrist und die Verwertung von Sachen, die auf Flugplätzen gefunden oder den Passagieren bei den Sicherheitskontrollen abgenommen werden, ist nachvollziehbar. Damit soll ein konkretes Sachthema, das vor allem Passagiere und nur einen spezifischen Teil eines Flugplatzbetriebs betrifft, einer rechtlichen Lösung zugeführt werden können. Gesetzessystematisch erscheint die Kompetenzergänzung über die Verwertung von Sachen jedoch zwischen den planerischen Voraussetzungen über die Infrastruktur der Luftfahrt mit dem SIL-Verfahren (Art. 36 Abs. 2–4 E LFG) und der allgemeinen Kompetenz des Bundesrats zum Erlass von Vorschriften über den Bau und Betrieb von Flughäfen (Art. 36 Abs. 1 Satz 1 E LFG). Dies ist wenig verständlich.

Der Regierungsrat regt an, die Kompetenz des Bundesrats zum Erlass von Bestimmungen über die Aufbewahrungsfrist und die Verwertung von Fundsachen losgelöst von den Bestimmungen zum SIL zu regeln oder Art. 36 Abs. 1 E LFG als letzten Absatz von Art. 36 E LFG zu formulieren.

3. Zu Art. 36a^{bis}, Bestandesschutz auch für den betrieblichen Umfang der Landesflughäfen

In der Teilrevision LFG ist vorgesehen, den bisherigen Bestandesschutz für die Landesflughäfen Zürich und Genf in Bezug auf die ihnen im SIL zugeschriebene Funktion (Art. 37u LFG) auf den betrieblichen Umfang zu erweitern (Art. 36a^{bis} E LFG). Die Landesflughäfen sollen nicht nur in ihrem baulichen Bestand, sondern auch im betrieblichen Umfang geschützt werden. Im erläuternden Bericht zum Vernehmlassungsentwurf (nachfolgend: Erläuterungsbericht) wird dazu auf die im SIL und im Betriebsreglement festgelegten Eckwerte des Flughafenbetriebs verwiesen. Es solle sichergestellt werden, dass zum Beispiel die Betriebszeiten auch in umweltrechtlichen Sanierungsverfahren grundsätzlich nicht eingeschränkt werden können.

Dazu die folgenden Anmerkungen:

- Durch die Erweiterung der bisherigen funktionalen Besitzstandgarantie auf den betrieblichen Umfang würde dem Flughafenbetreiber das Recht verliehen, den Flughafen mit den Gesamtanlagen im Bestand sowohl nach der im SIL zugeschriebenen Funktion als auch im betrieblichen Umfang weiter zu betreiben, auch wenn Funktion und Betrieb des Flughafens nicht mehr mit dem geltenden Recht beziehungsweise neuen Vorschriften übereinstimmen. Die Besitzstandgarantie schützt dauerhaft die bisherige Funktion, den bisherigen Bestand der Bauten mit ihrer Nutzung, den bisherigen Betrieb und vor Anpassungen an das neue Recht beziehungsweise an neue Vorschriften in allen Bereichen, die Funktion, Bestand der Bauten und den Betrieb des Flughafens betreffen.

Die Besitzstandgarantie findet vor allem im Raumplanungsrecht eine zweckmässige Anwendung. Bei rechtmässig erstellten Bauten und der damit verbundenen Nutzung hat die Grundeigentümerschaft ein privates Interesse, dass im Vertrauen auf eine Rechtslage getätigte Investitionen nicht obsolet werden. Auf staatlicher Seite besteht das öffentliche Interesse, dass rechtswidrig gewordene Bauten und deren Nutzung an das neue Recht angepasst und der rechtswidrige Zustand beseitigt werden. Das neue Recht soll für bereits eingetretene und für künftige Zustände nach

dem Grundsatz der Rechtsgleichheit verbindlich sein. Die Rechtsfigur der Besitzstandgarantie soll zwischen diesen berechtigten Interessen ausgleichend wirken.

Ein betrieblicher Bestandesschutz für die beiden Landesflughäfen reicht weit über bisherige Anwendungsfälle einer so verstandenen Besitzstandsgarantie hinaus. Sie würde bedeutende Flächen von je mehreren hundert Hektaren als Betriebsareal samt einer Vielzahl von Bauten und Anlagen mit deren Nutzung und neu die damit verbundenen betrieblichen Vorgänge umfassen und dies alles dauerhaft vor Anpassungen an neue Rechtsbestimmungen schützen. Der betriebliche Umfang des Flugverkehrs und dessen Auswirkungen wie der Fluglärm reichen zudem über das eigentliche Betriebsareal am Boden in grosse zusammenhängende Gebiete der betroffenen Kantone hinein. Dies zeigt auch der Hinweis im Erläuterungsbericht auf die Betriebszeiten des Flughafens Zürich, die nicht mehr eingeschränkt werden könnten (dazu auch weiter unten).

In faktischer Hinsicht würde der betriebliche Bestandesschutz für die beiden Flughäfen wie ein Sondernutzungsrecht für den Betrieb wirken. Aufgrund der fehlenden Befristung und der nicht stufengerechten Verankerung in einem Bundesgesetz würde dem Staat die Möglichkeit genommen, sich von Zeit zu Zeit zu vergewissern, ob der Betrieb der Flughäfen mit den öffentlichen Interessen der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft (BV) noch im Einklang steht. Es müsste – wie bei einer Konzession – mindestens ein Ablaufdatum vorgesehen werden.

Der Investitionsschutz rechtfertigt die Aufrechterhaltung eines Rechtszustandes nur bis zur Amortisation der Investitionen von Anlagen, die bedeutend kleiner sind sowie nach der Rechtsprechung für längstens 80 Jahre. Im Erläuterungsbericht wird jedoch der Investitionsgrund nicht als Begründung für den betrieblichen Bestandesschutz angeführt, sondern der Schutz der Eckwerte des Flughafenbetriebs insbesondere vor umweltrechtlichen Sanierungsverfahren. Unklar ist dabei, was mit Eckwerten gemeint ist, wenn nach dem Wortlaut von Art. 36a^{bis} E LFG der betriebliche Umfang der Landesflughäfen unter den Bestandesschutz fällt.

Neben dem Schutz der Umwelt gilt es beim staatlichen Handeln weitere öffentliche Interessen zu berücksichtigen wie die öffentliche Sicherheit und Gesundheit der Bevölkerung, den Föderalismus mit der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen sowie den Gemeinden, die rechtsstaatlichen Prinzipien, die Raumplanung, das Vorsorgeprinzip, die Sozialziele, die Bildung und nicht zuletzt die fiskalischen Interessen. Von den öffentlichen Interessen genießt zudem keines gegenüber den anderen einen Vorrang, sie sind prinzipiell gleichrangig.

Im Erläuterungsbericht fehlen Darlegungen dazu gänzlich. Auch das Verhältnis von öffentlichen Interessen gemäss der von Volk und Ständen beschlossenen Bundesverfassung zu einer betrieblichen Besitzstandgarantie auf Gesetzesebene bleibt offen. Unklar bleibt auch das Verhältnis der Betriebskonzessionen der beiden Flughäfen, aber auch der Betriebsreglemente und des SIL zu einer betrieblichen Besitzstandgarantie auf Gesetzesstufe. Zu vermeiden ist zudem, dass die Betreiber von Bauten und Anlagen beziehungsweise von Betrieben mit tatsächlichen oder nur vermeintlich übergeordneten Interessen eine analoge Regelung einfordern.

Jedenfalls berührt die in der Teilrevision LFG vorgesehene Erweiterung der funktionalen Besitzstandgarantie auf den betrieblichen Umfang der Flughäfen eine Reihe von öffentlichen Interessen, deren Prüfung und Durchsetzung den Gemeinwesen per Gesetz dauerhaft entzogen würde. Dies widerspricht dem schweizerischen Staatsverständnis. Das nationale Interesse am Betrieb der Landesflughäfen ist dauerhaft im Rahmen aller öffentlichen Interessen und in den dazu vorgesehenen Verfahren vor Volk, Parlament, Regierung und Gerichten zu beurteilen. Es steht nicht über den öffentlichen Interessen des Bundes, der Kantone und der Gemeinden.

- Dazu ist auch auf den Bericht 2016 über die Luftfahrtpolitik der Schweiz (Lupo 2016) hinzuweisen, wonach angesichts der historisch gewachsenen Rolle der Standortkantone und der Wichtigkeit der lokalen Akzeptanz der Landesflughäfen die Kantone nicht übersteuert werden sollen.

- Beim Flughafen Zürich handelt es sich um eine sanierungsbedürftige Anlage. Im Verfahren vor Bundesverwaltungsgericht¹ über Genehmigung einer Änderung des Betriebsreglements des Flughafens durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) (Betriebsreglement 2014) wurde festgestellt, dass die Sachplanbehörde die Lärmbelastung zwischen 22.00 Uhr und 23.30 Uhr nicht genügend ermittelt hat. Die Bindungswirkung der SIL-Festsetzung zum Gebiet mit Lärmauswirkungen ist demnach entfallen. Es sind damit in jedem Verfahren einer wesentlichen Änderung oder auf Antrag von Lärmbetroffenen alle Massnahmen zu prüfen, die die Belastung durch den Fluglärm reduzieren können. Die Ermittlung und Abwägung der Interessen hat dazu bereits auf Stufe Sachplan zu erfolgen. Das Verfahren ist vor Gericht abgeschlossen und das BAZL hat eine Überarbeitung des SIL-Objektblatts und des Betriebsreglements zum Flughafen Zürich in Aussicht gestellt.

Gemäss der in der vorliegenden Teilrevision vorgesehenen Übergangsbestimmung würden Verfahren, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Teilrevision hängig sind, grundsätzlich unter dem neuen Recht weitergeführt. Nach bisherigem Recht würden gemäss Absatz 2 dieser Übergangsbestimmung die Verfahren weitergeführt, die zu diesem Zeitpunkt in der Hauptsache vor Gericht hängig wären.

Das Inkraftsetzungsdatum der Teilrevision ist offen. Vor dem Hintergrund der umfangreichen Arbeiten zur Überarbeitung des SIL-Objektblatts und des Betriebsreglements zum Flughafen Zürich erscheint es gleichwohl möglich, dass die Festsetzung des SIL-Objektblatts und des Betriebsreglements unter dem neuen Recht erfolgt. Interessensabwägung und gerichtliche Überprüfung für Lärmbetroffene in den Kantonen würden dadurch insbesondere vor dem Hintergrund von Art. 190 BV erschwert, wonach Bundesgesetze und Völkerrecht für die rechtsanwendenden und rechtsprechenden Behörden massgebend sind.

Bei Verfahren, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens in der Hauptsache vor Gericht hängig sind, wäre zu klären, nach welchen Kriterien die Verfahren in Haupt- und Nebensache zu differenzieren sind, und ob zum Beispiel eine akzessorische Prüfung des SIL-Objektblatts, wie es im erwähnten Verfahren vor Bundesverwaltungsgericht der Fall war, zur Hauptsache gehört oder nicht. Eine gerichtliche Überprüfung wäre bei der Anwendung des neuen Rechts ebenfalls erschwert. Zudem stellt sich die Frage nach einer einheitlichen Rechtsprechung. In rechtsstaatlicher Hinsicht erscheint es als problematisch, dass sich zum Beispiel Verfahren betreffend Fluglärm wegen neuer Rechtsfragen nochmals in die Länge ziehen können.

Festzuhalten ist jedenfalls, dass eine Erweiterung der funktionalen Besitzstandgarantie auf den betrieblichen Umfang nicht zu einer Entlassung des Flughafens Zürich aus der Sanierungspflicht führen kann. Sinn und Zweck des SIL-Verfahrens und der umweltrechtlichen Genehmigungen würden letztlich entfallen. Im Erläuterungsbericht fehlen weitere Ausführungen dazu.

- Der Bestandesschutz wurde anlässlich der Teilrevision LFG 1+ aufgrund eines Antrags der Wirtschaftskommission des Nationalrats als Art. 36e LFG beschlossen. Die bisherige Besitzstandgarantie für den baulichen Bestand der Landesflughäfen betrifft namentlich den Flughafen Zürich. Wie im Bericht über die Luftfahrtspolitik der Schweiz (Lupo 2016) ausgeführt wird, umfasst er als Besonderheit und im Gegensatz zum Flughafen Genf über hundert Hektaren an Naturschutzgebieten. Bei Ausbauvorhaben, die zum Beispiel aus Sicherheitsgründen entlang den Pisten erfolgen, führt dies zu schwierigen Abwägungen zwischen betrieblichen Interessen und solchen des Natur- und Landschaftsschutzes, insbesondere bei den verfassungsmässig streng geschützten Flachmoorgebieten von mehreren Hektaren im Perimeter des Flugplatzes (Lupo 2016, S. 1913 ff.).

¹ Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (BVGer) vom 7. September 2021.

In der Debatte des Nationalrats vom 14. Dezember 2016 wurde dazu ausgeführt, dass dies eine Klärung auf Gesetzesebene bringe, ohne den Moorschutz entgegen der Verfassung aufzuweichen. Der Unterhalt und Bauvorhaben auf den Landesflughäfen solle nicht behindert werden. Von Seiten des Bundesrats wurde festgehalten, dass *"dieses Präjudiz [...] also nur im Hinblick auf diese beiden Infrastrukturen und ihr Verhältnis zum Moorschutz zum Tragen kommen [wird]."*

Im Erläuterungsbericht wird auf diese – immerhin im Nationalrat geäusserten – Zusammenhänge nur summarisch und auf die eingeschränkte Anwendung des baulichen Bestandesschutzes als Präjudiz gar nicht hingewiesen. Eine Bestandesgarantie für den Betrieb der Landesflughäfen wurde zu Art. 36e LFG im Rat von keiner Seite thematisiert. Der Hinweis im Erläuterungsbericht, ob eine Besitzstandsgarantie in Bezug auf den betrieblichen Umfang geschaffen worden sei, geht fehl.

- Zur (24.3745) Motion Philipp Kutter "Betriebszeiten der Schweizer Landesflughäfen rechtsverbindlich regeln" führt der Bundesrat in der Antwort vom 28. August 2024 aus, dass er "keinen Anlass für eine explizite Regelung der Betriebszeiten im Luftfahrtgesetz" erkenne. Die Betriebszeiten seien bereits stufengerecht im SIL und in der VIL genügend verankert. Sie würden SIL-konform in den Betriebsreglementen der Flughäfen umgesetzt. Die bestehenden Betriebszeiten seien hinreichend gewährleistet. In der laufenden LFG-Revision sei vorgesehen, die Besitzstandsgarantie der Landesflughäfen Genf und Zürich auch in ihrem betrieblichen Umfang explizit in der Gesetzesbestimmung zu erwähnen.

Zur (24.3711) Interpellation Martin Hübscher "Wie wichtig sind Landesflughäfen mit Drehkreuzfunktion" führt der Bundesrat in der Antwort vom 28. August 2024 unter anderem aus, dass *"eine weitere Einschränkung der Betriebszeiten am Flughafen Zürich [...] für den Bundesrat kein Thema"* sei.

Unklar ist, weshalb im Erläuterungsbericht, nicht aber in den Beantwortungen zur (24.3745) Motion Philipp Kutter und zur (24.3711) Motion Martin Hübscher, auf den vorgesehenen Schutz der Betriebszeiten durch die Besitzstandsgarantie im betrieblichen Umfang hingewiesen wird. Mit der Teilrevision LFG würden der zulässige Flugverkehr und die Betriebszeiten über die Verbindung mit der Sachplanung ohne explizite Nennung im LFG gesetzlich festgelegt.

Zusammenfassend stellt der Regierungsrat fest, dass die Ergänzung des funktionalen Bestandesschutzes nach dem bisherigen Art. 37u LFG mit einem Bestandesschutz im betrieblichen Umfang weitreichende Folgen in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht erwarten liesse. Neben den Erschwernissen oder gar der Verunmöglichung von künftigen Massnahmen zum Lärmschutz fallen die staatspolitischen Erwägungen stark ins Gewicht. Das bisherige System der Interessenabwägung auf nationaler Ebene hat sich bewährt und soll auch für die Landesflughäfen möglich bleiben. Das nationale Interesse am Betrieb der Landesflughäfen ist im Rahmen aller öffentlichen Interessen ordentlich zu beurteilen und steht keinesfalls über diesen. Eine Interessenabwägung ist nur möglich, wenn keine Vorranginteressen im Gesetz statuiert werden.

Der bisherige, funktionale Bestandesschutz nach Art. 37u LFG genügt, um die Funktion der Landesflughäfen zu sichern und namentlich, allen damit verbundenen öffentlichen Interessen auch künftig wirksam Nachachtung zu verschaffen. Der Regierungsrat lehnt Art. 36a^{bis} E LFG über den betrieblichen Bestandesschutz ab und beantragt dessen Streichung aus der Vorlage.

Der Regierungsrat nimmt in diesem Zusammenhang mit Befremden zur Kenntnis, dass im Erläuterungsbericht weitergehende Ausführungen zu den Auswirkungen der Besitzstandsgarantie im betrieblichen Umfang fehlen. Damit wäre auch eine umfassende Interessensklärung und Interessenabwägung vorzunehmen gewesen, die angesichts der Bedeutung und der räumlichen Auswirkungen der Landesflughäfen auf die öffentlichen und privaten Interessen erforderlich ist.

4. Zu Art. 37m, Nebenanlagen

Die Errichtung und Änderung von Nebenanlagen unterstehen weiterhin dem kantonalen Recht. Das BAZL soll künftig nicht mehr nur angehört werden, sondern es ist die Zustimmung des BAZL erforderlich, damit die Bewilligung erteilt werden kann. Die luftfahrtspezifischen Fragestellungen sollen so durch die Bundesbehörde beurteilt werden, welche im Besitz weitergehender Informationen zu den lokalen Verhältnissen etc. ist. Es findet insofern eine Annäherung an die Regelungen der Plangenehmigungsverfahren in anderen Fachbereichen statt.

5. Zu Art. 43, Verfahren Sicherheitszonenplan

Zu den Einsprachen in Bezug auf den Sicherheitszonenplan ist vorgesehen, dass diese nicht mehr von den Kantonen vorgängig in einer Einigungsverhandlung behandelt werden müssen. Neu sollen die Einsprachen direkt beim BAZL erhoben werden.

Der Vereinfachung des Verfahrens wird zugestimmt.

6. Zu Art. 49, Gebühren für Flugsicherungsleistungen

Artikel 49 Abs. 1 Bst. c LFG wurde nicht in Kraft gesetzt und soll aus verschiedenen Gründen teilweise wieder aufgehoben beziehungsweise in geänderter Form neu erlassen werden. Unklar erscheint aufgrund der Vernehmlassungsvorlage und der Formulierung von Satz 1, ob Bst. a und Bst. b gestrichen werden.

Es wird angeregt, diesen Punkt zu prüfen.

7. Zu Art. 100^{ter}

Bisher durften Kontrollen im Hinblick auf den Konsum von Alkohol, Betäubungsmittel und psychotropen Substanzen bei Mitgliedern der Besatzung durchgeführt werden. Dieser Adressatenkreis wird mit Art. 100^{ter} Abs. 1 LFG auf das Flughafenpersonal, Mitarbeitende der Sanitäts- und Rettungsdienste, der Feuerwehr und Personen, welche für den Betrieb und die Instandhaltung am Flughafen zuständig sind, ausgeweitet.

In der Vergangenheit hatten die Polizeien im Kanton Aargau praktisch keine Kontrollen nach Art. 100^{ter} LFG durchzuführen. Die Einsätze dürften nach der Gesetzesänderung nicht merklich zunehmen, da auf den kleinen Flugplätzen im Kanton Aargau verhältnismässig wenig Bodenpersonal im Einsatz ist. Entsprechend wird diese Gesetzesänderung bei der Kantonspolizei voraussichtlich zu keiner nennenswerten finanziellen oder personellen Mehrbelastung führen.

Die Änderung wird begrüsst.

8. Zu Art. 108b ff., Erweiterte Zuverlässigkeitsprüfungen

Bisher dürfen gemäss Art. 108b Abs. 1 LFG nur Luftverkehrsunternehmen und Flughafenhalter die Daten ihres Personals den zuständigen kantonalen Polizeistellen bekanntgeben und eine Prüfung des Sicherheitsrisikos beantragen. Dieser Adressatenkreis wird auf den Flugsicherungsdienst Skyguide und übrige, im Luftverkehr tätige Unternehmen ausgeweitet. Ausserdem wird eine formell gesetzliche Grundlage geschaffen, um Informationen zu durchgeführten erweiterten Zuverlässigkeitsprüfungen an ausländische Behörden und Unternehmen bekanntgeben zu dürfen.

Rechtshilfeweise führt die Kantonspolizei Aargau auf Anfrage der Kantonspolizei Zürich praktisch täglich Abfragen in den polizeilichen Datenbearbeitungs- und Informationssystemen durch. Primär handelt es sich dabei um Zuverlässigkeitsüberprüfungen von Personen, welche Zugang zum Sicherheitsbereich des Flughafens Kloten haben oder erhalten sollen. Es ist davon auszugehen, dass die Änderungen der Art. 108b ff. LFG zu einer spürbaren Zunahme entsprechender Aufträge und somit einer nennenswerten Mehrbelastung führen werden.

Die Änderung wird begrüsst.

9. Zu den Vernehmlassungsunterlagen

In Kapitel 1 des Erläuterungsberichts zu den Grundzügen der Vorlage werden die betroffenen Gesetzesartikel nicht konsequent genannt. Für die Nachvollziehbarkeit der beantragten Regelung und deren Begründung wäre dies in den jeweiligen Unterkapiteln für die Bearbeitung hilfreich. Ebenso würde eine Synopse, wie sie in anderen Vernehmlassungsvorlagen des Bundes zur Verfügung gestellt wird, die Bearbeitung der Vorlage erleichtern.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats



Dr. Markus Dieth
Landammann



Joana Filippi
Staatsschreiberin



Landammann und Standeskommission

Sekretariat Ratskanzlei
Marktgasse 2
9050 Appenzell
Telefon +41 71 788 93 11
info@rk.ai.ch
www.ai.ch

Ratskanzlei, Marktgasse 2, 9050 Appenzell

Per E-Mail an
esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Appenzell, 7. November 2024

Änderung des Luftfahrtgesetzes Stellungnahme Kanton Appenzell I.Rh.

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 28. August 2024 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zur Änderung des Luftfahrtgesetzes zukommen lassen.

Die Standeskommission hat die Unterlagen geprüft. Sie unterstützt die vorgeschlagene Neuregelung im Luftfahrtgesetz, wonach Helikopterpilotinnen und -piloten ihre Rechte aus der Pilotenlizenz mit Blick auf den gewerbsmässigen Personen- und Gütertransport auch nach der Vollendung des 60. Altersjahrs bis zur Vollendung des 65. Altersjahrs ausüben und weiterhin als alleinige Pilotinnen und Piloten diese Einsätze durchführen können.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Im Auftrage von Landammann und Standeskommission

Der Ratschreiber:


Roman Dobler

Zur Kenntnis an:

- Volkswirtschaftsdepartement Appenzell I.Rh., Marktgasse 2, 9050 Appenzell
- Ständerat Daniel Fässler, Weissbadstrasse 3a, 9050 Appenzell
- Nationalrat Thomas Rechsteiner (thomas.rechsteiner@parl.ch)



Regierungsrat, 9102 Herisau

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation
3003 Bern

Dr. iur. Roger Nobs
Ratschreiber
Tel. +41 71 353 63 51
roger.nobs@ar.ch

Herisau, 14. November 2024

Eidg. Vernehmlassung; Änderung des Luftfahrtgesetzes; Stellungnahme des Regierungsrates von Appenzell Ausserrhoden

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 28. August 2024 unterbreitet das Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation die eingangs erwähnte Vorlage zur Vernehmlassung. Die Vernehmlassungsfrist dauert bis zum 30. November 2024.

Der Regierungsrat von Appenzell Ausserrhoden nimmt dazu wie folgt Stellung:

Er unterstützt die geplante Änderung des Luftfahrtgesetzes und begrüsst insbesondere, dass die Differenzen zwischen dem EU-Recht zum Thema Luftfahrt bereinigt werden und die Befugnisse und Kompetenzen von beauftragten Organisationen neu klar formuliert sind.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Im Auftrag des Regierungsrates

Dr. iur. Roger Nobs, Ratschreiber



Regierungsrat

Postgasse 68
Postfach
3000 Bern 8
info.regierungsrat@be.ch
www.be.ch/rr

Staatskanzlei, Postfach, 3000 Bern 8

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Per E-Mail an: esther.jutzeler@bazl.admin.ch

RRB Nr.: 1151/2024
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

20. November 2024

Vernehmlassung des Bundes: Änderung des Luftfahrtgesetzes. Stellungnahme des Kantons Bern

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Regierungsrat des Kantons Bern dankt Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme zu den Änderungen des Luftfahrtgesetzes (LFG).

Mit den Änderungen des LFG werden diverse Motionen auf Bundesebene umgesetzt. Die Vorlage beinhaltet zudem Themen, bei denen primär aus aufsichtsrechtlichen Gründen Anpassungsbedarf besteht und damit in erster Linie das UVEK respektive das BAZL betroffen sind. Gemäss den Ausführungen im Kapitel 3.2 «Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden» werden dieselben tendenziell eher entlastet, was der Regierungsrat positiv zur Kenntnis nimmt. Die Gesetzesänderungen bringen insgesamt Klarstellungen, reduzieren Doppelspurigkeiten und schaffen mehr Sicherheit. Auch deshalb begrüsst der Regierungsrat die Vorlage.

Der Regierungsrat begrüsst, dass gemäss der vorgesehenen Neuregelung in Artikel 98 Absatz 1 nebst den an Bord eines Luftfahrzeugs begangenen strafbaren Handlungen auch alle strafbaren Handlungen im Zusammenhang mit der Luftfahrt, welche die Sicherheit des Luftverkehrs beeinträchtigen oder Personen und Sachen am Boden gefährden, der Bundesstrafgerichtsbarkeit unterstehen sollen. Dies führt zu mehr Klarheit bezüglich der Zuständigkeiten. Mit Artikel 100^{ter} Absatz 2 und Absatz 6 werden klare Rechtsgrundlagen geschaffen, wonach die Kompetenz zur Durchführung von Untersuchungen bei Verdacht auf Angetrunkenheit und / oder den Einfluss von psychotropen Substanzen bei der Polizei liegt. Der Regierungsrat erachtet es als zielführend, dass die Zuständigkeiten und Kompetenzen dadurch geklärt werden.

Dass die zuständigen kantonalen Polizeistellen gemäss Artikel 108c neu das Sicherheitsrisiko im Rahmen der erweiterten Zuverlässigkeitsprüfung beurteilen sollen, begrüsst der Regierungsrat. Damit wird klargestellt, dass die Polizei Informationen zu laufenden Verfahren bei den kantonalen Staatsanwaltschaften und / oder der Bundesanwaltschaft einholen kann. Schliesslich bewertet es der Regierungsrat auch als positiv, dass mit Artikel 108e Absatz 2 Doppelprüfungen

innerhalb der Schweiz vermieden werden, indem die Kantonspolizeien neu negative Einschätzungen an zuständige Polizeistellen in anderen Kantonen weitergeben müssen.

Der Regierungsrat dankt Ihnen für die Kenntnisnahme seiner Ausführungen.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates



Evi Allemann
Regierungspräsidentin



Christoph Auer
Staatschreiber

Verteiler

- Bau- und Verkehrsdirektion
- Direktion für Inneres und Justiz
- Finanzdirektion
- Sicherheitsdirektion
- Wirtschafts-, Energie- und Umweltdirektion
- Datenschutzaufsichtsstelle des Kantons Bern

Regierungsrat, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie & Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

Per Mail an esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Liestal, 22. Oktober 2024
VGD/GS/LUT

Änderung des Luftfahrtgesetzes - Vernehmlassungsantwort des Kantons Basel-Landschaft

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben uns eingeladen, zu den geplanten Änderungen des Luftfahrtgesetzes (LFG) Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Gelegenheit.

Im erläuternden Bericht steht unter Ziffer 1.7.2: *«Damit die Landesflughäfen Genf und Zürich auch in ihrem betrieblichen Umfang einer Besitzstandsgarantie unterliegen, soll dies in der Gesetzesbestimmung explizit erwähnt werden. Damit soll sichergestellt werden, dass die Eckwerte des Flughafenbetriebs, so z.B. die Betriebszeiten, auch in umweltrechtlichen Sanierungsverfahren grundsätzlich nicht eingeschränkt werden können»*. Der für den Kanton Basel-Landschaft relevante Euroairport (EAP) ist zwar nicht direkt von der Änderung des Luftfahrtgesetzes betroffen. Trotzdem wollen wir darauf hinweisen, dass die Betriebszeiten ein sehr sensibles Thema in Bezug auf den Fluglärm insbesondere in den Nachtstunden darstellen und die sogenannte Eigentümerstrategie des Kantons Basel-Landschaft folgende Ziel-Forderung aufführt, die nicht deckungsgleich mit den aktuellen EAP-Betriebszeiten ist: *«Grundsätzlich gilt ein Nachtflugverbot zwischen 23.00 und 06.00 Uhr. Diesbezügliche Ausnahmen (wie z.B. Berücksichtigung der am EAP basierten Flugzeuge, der Expressfracht, Verspätungsabbau) sind im Rahmen der Umsetzungsarbeiten zu definieren»*.

Wir danken für die Kenntnisnahme und haben ansonsten keine weiteren Hinweise zum vorliegenden Gesetzesentwurf und den Ausführungen im erläuternden Bericht.

Hochachtungsvoll


Isaac Reber
Regierungspräsident


Elisabeth Heer Dietrich
Landschreiberin



Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 85 62
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch
www.regierungsrat.bs.ch

Bundesamt für Zivilluftfahrt
3003 Bern

esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Basel, 19. November 2024

Regierungsratsbeschluss vom 19. November 2024

Änderung des Luftfahrtgesetzes; Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für das Schreiben des Vorstehers des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation vom 28. August 2024 mit der Einladung, zu einer Änderung des Luftfahrtgesetzes Stellung zu nehmen.

Gerne teilen wir Ihnen mit, dass der Kanton Basel-Stadt auf eine vertiefte Stellungnahme verzichtet. Insgesamt sehen wir keine Gründe, die gegen die vorgesehenen Änderungen sprechen.

Freundliche Grüsse
Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident

Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR

Route des Arsenaux 41, 1700 Fribourg

T +41 26 305 10 40
www.fr.ch/ce

Conseil d'Etat
Route des Arsenaux 41, 1700 Fribourg

PAR COURRIEL

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC

Monsieur Albert Rösti

Conseiller fédéral

Palais fédéral nord

3003 Berne

Courriel : esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Fribourg, le 26 novembre 2024

2024-1031

Modification de la loi sur l'aviation : procédure de consultation

Monsieur le Conseiller fédéral,

Par lettre datée du 28 août 2024, vous avez invité le Conseil d'Etat de Fribourg à faire part de ses remarques sur le projet de modification de la loi sur l'aviation et nous vous en remercions.

Les nouvelles dispositions de la loi sur l'aviation qui touchent aux activités liées à l'aménagement du territoire concernent principalement le rôle de la Confédération, dont le domaine de compétence est renforcé en matière d'approbation des installations annexes à l'exploitation d'un aéroport (art. 37m, al. 1 à 3 LA) ainsi que du champ d'application des zones réservées (art. 37n, 37nbis, art. 37o, art. 37p LA). Nous saluons ces modifications qui visent à garantir que l'application du Plan sectoriel des transports, Partie Infrastructure aéronautique (PSIA) ne soit pas entravée par des constructions ou des mesures d'aménagement du territoire.

Nous n'avons pas d'autres remarques à formuler.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Au nom du Conseil d'Etat :

Jean-Pierre Siggen, Président



Danielle Gagnaux-Morel, Chancelière d'Etat

Copie

—

à la Direction de Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement, pour elle et le Service de la mobilité ;
à la Chancellerie d'Etat.



Genève, le 27 novembre 2024

Le Conseil d'Etat

4716-2024

Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
(DETEC)
Monsieur Albert Rösti
Conseiller fédéral
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Concerne : modification de la loi sur l'aviation – procédure de consultation

Monsieur le Conseiller fédéral,

Nous nous référons à votre courrier du 28 août 2024 relatif à la procédure de consultation sur la modification de la loi sur l'aviation et vous remercions de nous avoir consultés.

Dans l'ensemble nous approuvons les modifications proposées, sous réserve des remarques ci-dessous et des points particuliers contenus dans le document annexé.

Concernant l'article 4, si nous comprenons la volonté de la Confédération de déléguer certaines tâches de surveillance aux cantons voire aux communes, nous estimons qu'il est indispensable que les ordonnances fédérales encadrent strictement une telle délégation. En effet, toute disparité entre les cantons peut avoir un impact sérieux sur la sécurité.

Par ailleurs, chaque canton dispose d'une marge de manœuvre dans les compétences dévolues aux communes. Or, ces dernières n'ont souvent pas les ressources ni les compétences pour de telles tâches de police. Il est donc indispensable de ne recourir à cette possibilité qu'après évaluation et consultation non seulement des cantons concernés mais aussi des communes et des organismes appropriés (tels que peuvent l'être les aéroports notamment).

Nous questionnons également la constitutionnalité de l'article 36a^{bis}, alinéa 2, qui garantit le maintien de deux aéroports nationaux sur trois (Genève et Zurich) en leur état et en leur cadre opérationnel actuel. Selon le rapport explicatif du 28 août 2024, il s'agit en effet d'une garantie des droits acquis qui fige le fonctionnement actuel de ces deux aéroports sans limite de temps et sans possibilité de les remettre en cause, même dans le cadre de procédures d'assainissement relevant du droit de l'environnement.

Nous demandons donc à ce que cet article soit reformulé à la fois pour poser une limite temporelle (les droits ne seraient acquis que pour la durée de validité d'une fiche PSIA et jusqu'à l'adoption de la fiche PSIA suivante) et pour réserver les mesures d'assainissement relevant du droit de l'environnement.

Enfin, deux oppositions ont été signalées par le Pouvoir judiciaire. La première liée à l'élargissement de la compétence du Ministère public de la Confédération (MPC) prévue dans la nouvelle teneur de l'article 98, alinéa 1, et la deuxième liée aux traitements des données (art. 108b et ss) afin d'assurer une application coordonnée de la loi sur l'aviation (LA) et du code de procédure pénale (CPP). Nous demandons que ces dispositions soient revues afin de tenir compte des risques identifiés, développés dans le document annexé.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à la présente, nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre haute considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :



Michèle Righetti-El Zayadi

La présidente :



Nathalie Fontanet

Annexe mentionnée

Copie à : esther.jutzeler@bazl.admin.ch

ANNEXE

Prise de position de la République et canton de Genève : Modification de la loi sur l'aviation – procédure de consultation

Article 20, alinéa 4

Nous saluons l'introduction de cet article. Cette approche existe en effet depuis longtemps dans le transport aérien et elle a fait ses preuves.

Article 36

Les alinéas 2 à 4 relatifs au PSIA, nous semblent tout à fait cohérents.

En revanche, le contenu de l'alinéa 1, aussi souhaitable soit-il, n'a rien à faire dans ledit article. D'un point de vue légistique, il nous apparaît plus opportun d'avoir un article spécifique ailleurs dans la loi sur l'aviation.

Article 36a, alinéa 5

Nous soutenons cet article qui prévoit l'exclusion des règles sur les marchés publics dans le cadre du renouvellement de la concession fédérale d'exploitation, dès lors que les aéroports nationaux constituent des infrastructures critiques nationales.

Article 36a^{bis}, alinéa 2

Nous souhaitons que la garantie prévue par cet article soit limitée dans le temps et réserve les prescriptions prises dans le cadre de procédures d'assainissement.

Dès lors, pour l'article 36a^{bis}, alinéa 2, nous proposons la formulation suivante :

² Le maintien des aéroports nationaux en leur état et en leur cadre opérationnel tels que fixés dans le cadre des fiches PSIA en vigueur et qui les concernent spécifiquement; ceci jusqu'à l'adoption de la fiche PSIA suivante et sous réserve des procédures d'assainissement relevant du droit de l'environnement.

Article 98, alinéa 1

En vertu de l'actuel article 98, alinéa 1 LA, les infractions commises à bord d'un aéronef relèvent de la juridiction pénale fédérale. Cette disposition réserve en outre (improprement) les compétences revenant à l'administration en vertu du droit pénal administratif (DPA). Le projet propose d'étendre cette compétence à « toute autre infraction liée à l'aviation qui compromet la sécurité du transport aérien ou met en danger des personnes et des choses au sol ». S'il est utile de compléter cette disposition de manière à inclure dans la compétence fédérale les accidents aériens ayant été causés par des actes commis au sol, la formulation retenue dans le projet est à revoir.

Il ressort du rapport explicatif que cette proposition résulte d'une motion du conseiller national Martin CANDINAS, qui suggérait que la compétence du MPC fût étendue aux infractions « en rapport avec des accidents d'aviation ou des incidents graves ». Le motionnaire relevait que les procédures impliquant des employés de *Skyguide* étaient complexes et nécessitaient des connaissances approfondies de l'aéronautique. Face aux différents cas, « les juridictions cantonales appliquent deux poids deux mesures ». L'attribution de la compétence à une seule juridiction permettrait de créer une doctrine uniforme en accroissant la sécurité du droit.

Le rapport explicatif donne des exemples de situations dans lesquelles le MPC serait compétent. S'agissant des infractions commises au sol, le rapport évoque les actes qui entraînent la mise en danger d'une personne ou l'atteinte à la propriété d'autrui, notamment en prévision du vol (faute d'un mécanicien, sabotage, « culpabilité d'organisation » d'une compagnie aérienne) ou durant le vol (attaque au laser, pilotage d'un drone, instructions d'un employé de *Skyguide*, instructions d'un instructeur de vol à son élève, ou « abattre un avion »). S'y ajoutent d'autres exemples d'infractions commises au sol, telles que la violation d'une interdiction de circuler au moyen d'un drone, le cas d'un membre d'équipage pris de boisson ou sous l'influence de psychotropes lors de la préparation du vol ou encore les cyberattaques sur *Skyguide* ou les menaces d'attentat à la bombe contre un avion ou un aéroport.

Il est à relever que le domaine de la navigation aérienne n'est pas le seul dans lequel les autorités de poursuite pénale doivent disposer de compétences pointues. Prétendre que la compétence des cantons conduit à « deux poids deux mesures » n'est pas un argument recevable. Cette expression suppose, comme dans bien des domaines, que toutes les situations devraient être appréhendées par les autorités pénales de façon mécanique, d'une part, et que des procureurs de plusieurs cantons auront nécessairement à cœur d'adopter des attitudes fondamentalement différentes, d'autre part.

Or, à l'heure où les travaux sur la motion de Daniel JOSITSCH montrent la nécessité de procéder à une analyse approfondie de la répartition des compétences entre la Confédération et les cantons dans le domaine de la poursuite pénale, de tels raisonnements ne sont pas propices à favoriser un débat constructif.

La mise en œuvre d'une telle disposition conduirait à des conflits sans fin. En effet, comment définir si une infraction est « liée à l'aviation » et comment déterminer, en début de procédure, si la commission de cette infraction a compromis la sécurité du transport aérien ? Il arrive de temps à autre que des personnes pénètrent dans l'enceinte de l'aéroport, commettant donc une violation de domicile (article 186 du Code pénal suisse); cela serait-il déjà considéré comme mettant en danger la sécurité du transport aérien ?

Les exemples donnés dans le rapport explicatif ne rassurent pas. Ils conduisent à une extension considérable de la compétence fédérale, sans lien de surcroît avec les intentions de l'auteur de la motion. En quoi est-il nécessaire que le MPC s'occupe des cas d'utilisation de pointeurs laser pour importuner les pilotes ? Comment déterminer, lorsqu'une personne menace de s'en prendre à un aéroport, si son acte est susceptible d'avoir des implications pour la sécurité aérienne ? Le risque est grand de voir le MPC devoir reprendre des cas bagatelles, alors qu'il serait de toute façon compétent si les autorités étaient confrontées à un risque d'attentat terroriste. Par ailleurs, pourquoi faut-il que le MPC s'occupe d'un membre d'équipage contrôlé au sol en état d'ébriété dans la mesure où une telle situation n'exige pas de disposer de compétences pointues ?

De deux choses l'une : soit les autorités fédérales deviennent compétentes pour toutes les infractions commises dans les aéroports, ce qui aura pour conséquence que le MPC et la police judiciaire fédérale (PJF) devront développer chacun une antenne dans chaque aéroport national, soit l'article 98, alinéa 1 LA est rédigé de manière à répondre à la motion CANDINAS sans étendre excessivement la compétence des autorités fédérales ni générer des risques étendus de conflits et d'incertitudes.

Quelle que soit la formulation choisie, il convient de relever que le MPC devra être capable de conduire ses enquêtes avec l'appui de la PJF. A ce titre, il n'est pas acceptable de lire dans le rapport explicatif que « le MPC travaillera directement avec la police cantonale dans les cantons où le ministère public cantonal n'y verra aucune objection. La collaboration avec certains cantons sur les dossiers en rapport avec l'aviation est d'ores et déjà bien huilée, de sorte que le ministère public cantonal n'a pas à intervenir » (3.2.18). Si la Confédération entend étendre le champ de ses compétences, elle doit se donner les moyens de les assumer ou, à défaut, y renoncer.

Article 100^{ter}, alinéa 1

Nous demandons à ce que l'ordonnance sur l'aviation (OSAv) précise le taux que les personnes visées par les lettres b et c, ne devront pas dépasser. Le taux maximum pour les membres d'équipages mentionné dans l'ordonnance est fixé à 0.1 mg/litre d'alcool dans le sang (ou 0.2 ‰ dans l'air expiré) [cf. *article 38 OSAv – RS 748.01*]. Il faudrait que le même taux soit mentionné dans l'OSav pour le personnel intervenant dans l'exploitation, dans les services de sauvetage et de lutte contre l'incendie ainsi que pour le personnel d'entretien (let. b), de même que pour les personnes non accompagnées (let. c).

Ce nouvel article 100^{ter} a le mérite de clarifier les catégories de personnes qui peuvent faire l'objet d'un contrôle, qu'elles aient une occupation de conduite d'un engin ou pas. Toutefois, la disposition de la lettre c est surprenante en parlant de personnes « non accompagnées »; de quelles catégories de personnes s'agit-il exactement (visiteurs, mandataires de courte durée, autres) ?

Dès lors, à l'article 100^{ter}, alinéa 1, lettre c, nous proposons la formulation suivante :

c. les autres personnes travaillant sur l'aire de mouvement ou sur d'autres zones opérationnelles de l'aérodrome.

Article 107c

Cet article nous laisse quelque peu perplexes. Nous peinons à comprendre dans quels contextes et buts l'exploitant d'un aéroport procéderait à la collecte d'informations biométriques des passagers, et dans quel cadre les données récoltées seraient utilisées.

Article 108b, alinéa 2

Le projet étend considérablement les contrôles de sécurité. Selon le rapport explicatif, il en résultera une charge supplémentaire pour les polices cantonales, puisque 4'000 personnes supplémentaires seront soumises à la vérification renforcée de leurs antécédents, de sorte que « les polices cantonales seront donc appelées à mobiliser davantage de ressources » (3.2.24). Le financement de la mise en œuvre des obligations découlant de la législation fédérale devra être convenue.

Article 108b, alinéa 3, lettre b; article 108c; article 108e, alinéa 1; article 108f, alinéa 4 (application coordonnée de l'accès au dossier)

Sur le fond, l'article 108b, alinéa 3, lettre b stipule que la vérification renforcée des antécédents consiste notamment à vérifier s'il existe des procédures pénales en cours. L'article 108c prévoit pour sa part que le service de police cantonal compétent peut s'appuyer sur les dossiers des procédures pénales en cours obtenus auprès des ministères publics. En vertu de l'article 108e, alinéa 1, le service de police cantonal fournit aux services responsables une appréciation motivée. Quant à l'article 108f, alinéa 4, il stipule que la personne concernée a accès aux pièces visées à l'article 108c, alinéas 2, 3 et 4.

En d'autres termes, pour procéder à la vérification des antécédents, la police aura accès aux procédures pénales en cours, et si elle en fait usage pour motiver son appréciation, la personne concernée aura quant à elle accès au dossier et donc aux informations tirées des procédures pénales en cours, ce qui pourrait mettre en péril des enquêtes en cours, la personne visée pouvant, par le biais de la LA, avoir accès à des informations qu'elle n'obtiendrait pas sous l'égide du CPP, qui permet à la direction de la procédure de refuser la consultation de tout ou partie du dossier (art. 101 et 108 CPP).

Même si l'on peut imaginer qu'une application coordonnée de la LA et du CPP autorise les ministères publics à refuser de communiquer des informations sur des procédures en cours lorsque leur divulgation mettrait les enquêtes en péril, il n'en demeure pas moins que cette réserve devrait figurer expressément dans la LA, en son article 108c.

Les dispositions proposées sont, lorsqu'elles évoquent la procédure pénale, assez imprécises et partent du principe, erroné, que seules les autorités de poursuite pénale peuvent accorder l'accès au dossier. La formulation devrait être revue afin de tenir compte que, lorsque les procédures sont pendantes devant les tribunaux, seuls ces derniers sont compétents pour en accorder l'accès et non pas les autorités de poursuite pénale.

Article 108c, alinéa 3

Il apparaît important de mentionner dans le texte que le service de police cantonal compétent peut aussi récolter des informations auprès du Tribunal des mineurs, des tribunaux pénaux et de la justice militaire. En effet, un Tribunal pénal peut refuser de renseigner la police cantonale estimant qu'elle n'est pas compétente au regard des dispositions de la loi sur l'aviation. Cela a été le cas à Genève.

Or, s'agissant des renseignements détenus par le Tribunal des mineurs, il s'avère que bon nombre de demandeurs sont majeurs au moment de la demande et que certains ont un passé criminel. Il est essentiel que la police cantonale puisse également recueillir ces informations pour fonder son appréciation et que cette possibilité soit inscrite dans la loi.

Il en va de même s'agissant des tribunaux pénaux cantonaux et de la justice militaire notamment pour les affaires en cours de traitement. Certaines informations quant à une procédure en cours peuvent être déterminantes, par exemple un soldat peut avoir dérobé de la munition ou des explosifs et faire l'objet d'une procédure par la justice militaire.

Concernant l'article 108c, alinéa 3, lettre a, et au vu de ce qui précède, nous proposons l'ajout suivant :

- a. renseignements ou dossiers sur les procédures pénales en cours, closes ou classées, obtenues auprès du Ministère public de la Confédération, des ministères publics cantonaux, de la justice des mineurs, de la justice militaire et des Tribunaux pénaux cantonaux;*

Article 108f, alinéa 4

Mentionner dans la loi que la personne a accès aux pièces visées à l'article 108c, alinéas 2, 3 et 4 pourrait être problématique, en particulier pour ce qui concerne les informations provenant du Service de renseignement de la Confédération.

Par ailleurs, cet alinéa 4 n'est pas clair et l'on ne voit pas très bien quelles seraient les voies de recours si l'autorité compétente refuse de donner accès à la pièce considérée

Au vu de ce qui précède, nous proposons notamment de modifier l'article 108f, alinéa 4, de sorte que les pièces concernant le renseignement soient exclues de cet alinéa.

Regierungsrat
Rathaus
8750 Glarus

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
3003 Bern

Glarus, 26. November 2024
Unsere Ref: 2024-204 / SKGEKO.4677

Vernehmlassung i. S. Änderung des Luftfahrtgesetzes

Hochgeachteter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation gab uns in eingangs genannter Angelegenheit die Möglichkeit zur Stellungnahme. Dafür danken wir und lassen uns gerne wie folgt vernehmen:

Aus grundsätzlichen Überlegungen begrüsst es der Kanton Glarus, dass die Gerichtsbarkeit dem Bund übertragen wird. Bei Flugunfällen stellt sich oft die Frage, ob ein Pilotenfehler, ein Wartungsfehler oder ein Fehler bei der Flugsicherung mitverantwortlich ist. Aufgrund der Kleinräumigkeit werden zudem regelmässig Anknüpfungspunkte in verschiedenen Kantonen gegeben sein (Beispiel: Absturzort im Berner Oberland, mögliche Fahrlässigkeit bei der Flugsicherung in Zürich, mögliche Fahrlässigkeit bei der Wartung des Flugzeugs in Genf), was für die Vorsehung der Bundesgerichtsbarkeit und die Änderung von Art. 98 Abs. 1 LFG spricht.

Genehmigen Sie, hochgeachteter Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

Freundliche Grüsse

Für den Regierungsrat


Kaspar Becker
Landammann


Arpad Baranyi
Ratsschreiber

E-Mail an (PDF- und Word-Version): esther.jutzeler@bazl.admin.ch



Sitzung vom

26. November 2024

Mitgeteilt den

27. November 2024

Protokoll Nr.

926/2024

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Per Email an: esther.jutzeler@bazl.admin.ch

(Zustellung zusätzlich als Word-Dokument)

**Änderung des Luftfahrtgesetzes, Vernehmlassung an das Eidgenössische De-
partement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Stellungnahme**

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 28. August 2024 erhalten die Kantone Gelegenheit, sich zur ge-
planten Teilrevision des Bundesgesetzes über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG; SR
748) zu äussern. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit und nehmen zu einzelnen
Punkten der Vorlage wie folgt Stellung:

Artikel 36a Absatz 5 I. Flugplätze 1. Zuständigkeit, Sachplan

Gemäss dieser neuen Bestimmung gilt eine luftfahrtrechtliche Betriebskonzession
ausdrücklich nicht als öffentlicher Auftrag im Sinne von Art. 9 des Bundesgesetzes
über das öffentliche Beschaffungswesen (BöB; SR 172.056.1). Die Regierung be-
grüsselt diese Klärung im Luftfahrtrecht, da die Beschaffungsvorschriften in diesem Be-
reich nicht den passenden Rechtsrahmen für die Konzessionsvergabe bieten. Der
guten Form halber möchten wir den Bund in diesem Zusammenhang darauf hinwei-

sen, dass sich der Wortlaut von Art. 9 BöB mit dem Art. 9 der mit dem Bund abgestimmten neuen Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB; BR 803.710) vom 15. November 2019 deckt. Im Falle einer Delegation dieses Bereichs oder Teile davon an die Kantone wäre somit auch auf kantonaler Ebene eine Nichtunterstellung der Betriebskonzessionen unter das öffentliche Beschaffungsrecht gegeben. Gemäss der zitierten IVöB-Bestimmung gehen bei der Übertragung öffentlicher Aufgaben und bei der Verleihung von Konzessionen die spezialgesetzlichen Bestimmungen des Bundesrechts und des kantonalen Rechts jeweils vor.

Nicht erwähnt werden im Erläuternden Bericht die mögliche Ausschreibungspflicht von Konzessionen nach Massgabe von Art. 2 Abs. 7 des Bundesgesetzes über den Binnenmarkt (Binnenmarkgesetz, BGBM; SR 943.02). Wir empfehlen dem Bund, zumindest in den Gesetzesmaterialien auf diese Gesetzgebung ebenfalls einzugehen und eine rechtliche Einordnung vorzunehmen.

Artikel 36a^{bis} Bestandesschutz der Landesflughäfen

Gemäss dieser Bestimmung ist die Nutzung der Landesflughäfen Genf und Zürich als Drehscheiben des internationalen Luftverkehrs und Teil des Gesamtverkehrsystems von nationalem Interesse. Entsprechend sollen sie aufgrund der ihnen zugeschriebenen Funktion als Gesamtanlagen in ihrem Bestand und betrieblichen Umfang geschützt werden. Die Regierung unterstützt diese Besitzstandsgarantie der beiden Landesflughäfen und damit auch eine Beibehaltung der bestehenden, im europäischen Vergleich kürzesten Betriebszeiten. Eine weitere Kürzung der heutigen Betriebszeiten hätte einschneidende Auswirkungen auf die Anbindung der Schweiz mit negativen Folgen für Wirtschaft und Tourismus.

Artikel 37m Nebenanlagen

Die Errichtung und Änderung von Bauten und Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem Flugplatzbetrieb dienen (sogenannte Nebenanlagen), unterstehen weiterhin dem kantonalen Recht. Neu soll der Bewilligungsentscheid der kantonalen Behörde explizit von der Zustimmung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) abhängig gemacht werden. Das BAZL darf die Zustimmung allerdings nur dann verweigern,

wenn das Bauvorhaben die Flugsicherheit gefährden oder den Flugplatzbetrieb beeinträchtigen würde. Obwohl die kantonale Entscheidbehörde mit dieser Neuregelung in ihrer Kognition leicht beschränkt wird, ist die Notwendigkeit einer solchen Bestimmung für die Aufsichtsbehörde aus luftfahrtspezifischen Gründen für den Kanton nachvollziehbar.

Artikel 61 Erhöhung der Altersgrenze für Helikopterpilotinnen und -piloten

Diese Neuregelung sieht vor, dass Helikopterpilotinnen und -piloten mit einer Lizenz für den gewerbsmässigen Personen- und Gütertransport innerhalb des schweizerischen Luftraums auch nach der Vollendung des 60. Altersjahres als alleinige Pilotin bzw. alleiniger Pilot diese Art von Flügen durchführen können. Es wird ihnen neu ermöglicht, bis zur Vollendung des 65. Altersjahres von ihren diesbezüglichen Rechten Gebrauch zu machen. Die Regierung begrüsst diese Erhöhung, können so doch äusserst erfahrene Pilotinnen und Piloten weiterhin ihren wichtigen Dienst leisten. Mit den gleichzeitig erweiterten medizinischen Untersuchungen und den zusätzlichen Prüfungsflügen für diese Altersgruppe können etwaigen Sicherheitsrisiken auf angemessene Weise begegnet werden.

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme.



Namens der Regierung

Der Präsident:

Dr. Jon Domenic Parolini

Der Kanzleidirektor:

Daniel Spadin

Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Bahnhofstrasse 15
Postfach 3768
6002 Luzern
Telefon 041 228 51 55
buwd@lu.ch
www.lu.ch

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK

Per E-Mail:

esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Luzern, 19. November 2024

Protokoll-Nr.: 1266

Änderung des Luftfahrtgesetzes; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 28. August 2024 lädt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation die Kantonsregierungen ein, zur Änderung des Luftfahrtgesetzes Stellung zu nehmen. Im Namen und Auftrag des Regierungsrates teilen wir Ihnen mit, dass wir mit der Vorlage grundsätzlich einverstanden sind, bitten aber um Beachtung der folgenden Ausführungen.

Die Just Culture (Redlichkeitskultur) Prinzipien sollen in den Art. 20 und 91^{ter} E-LFG sowie in Art. 237 Ziff. 3 StGB umgesetzt werden. Aufgrund der Ausdehnung der Bundesgerichtsbarkeit auf sämtliche Straftaten im Zusammenhang mit der Luftfahrt sind die kantonalen Strafverfolgungsbehörden von der Umsetzung der Just Culture Prinzipien von neuen und hängigen Strafverfahren im Zusammenhang mit der Luftfahrt nicht betroffen, denn dafür ist der Bund zuständig (Art. 2 Abs. 1 der Übergangsbestimmungen). Ist das Verfahren aber bereits an einem kantonalen Gericht hängig, kann die Privilegierung aufgrund der lex mitior Regelung nach Art. 2 Abs. 2 StGB zur Einstellung führen (Art. 2 Abs. 2 der Übergangsbestimmungen).

In Art. 237 StGB wird eine Privilegierung im Sinne der Just Culture Prinzipien jedoch für alle öffentlichen Verkehrsträger eingeführt, bei welchen aufgrund eines Zwischenfalls eine behördliche Sicherheitsuntersuchung im Sinne von Art. 2 Abs. 2 VSZV (z.B. durch die Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle SUST oder eine entsprechende ausländische Behörde) durchgeführt wird. Da bezüglich der anderen Verkehrsträger keine Änderung der Zuständigkeit erfolgt, kann Art. 237 Ziff. 3 StGB zu einer vermehrten Nichtanhandnahme oder Einstellung entsprechender hängiger oder neuer Verfahren führen. Zu denken ist dabei insbeson-

dere an Unfallereignisse im Zusammenhang mit der Schifffahrt, mit Seilbahnen oder der Eisenbahn, für deren strafrechtliche Untersuchung die kantonalen Strafverfolgungsbehörden zuständig bleiben. Die Regelung ist vor diesem Hintergrund nochmals zu überprüfen.

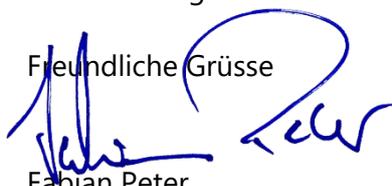
Mit der Vorlage wird die sog. erweiterte Zuverlässigkeitsüberprüfung (Background Checks) neu geregelt. Erweiterte Zuverlässigkeitsüberprüfungen, welche die Luftverkehrssicherheit stärken, sind aus unserer Sicht zu begrüßen. Gleichzeitig darf der Aufwand dieser Aufgaben aber nicht unterschätzt werden. Die Bestimmungen in Art. 108b ff. E-LFG sehen nämlich vor, dass die zuständigen kantonalen Polizeibehörden das Sicherheitsrisiko im Rahmen der erweiterten Zuverlässigkeitsüberprüfung beurteilen. Dazu benötigt die kantonale Polizeistelle aber umfassende Informationen über das Arbeitsumfeld der betroffenen Personen und über die dort herrschenden Betriebsabläufe. Auch bei Vorliegen dieser Informationen werden die Polizeibehörden das Sicherheitsrisiko nur bedingt beurteilen können, da die Informationen arbeitsplatzbezogen und dementsprechend sehr spezifisch sind. Wichtig und unerlässlich ist deshalb die Vorgabe in Art. 108f E-LFG, dass die verantwortlichen Stellen gemäss Art. 108b E-LFG das Sicherheitsrisiko abschliessend beurteilen. Die Ausweitung des Adressatenkreises der zu überprüfenden Personen wird auf jeden Fall zu einem personellen Mehraufwand der Polizeibehörden führen, welcher zum heutigen Zeitpunkt jedoch noch nicht abschätzbar ist.

Nach Art. 108c Abs. 3 Bst. a E-LFG haben die zuständigen kantonalen Polizeistellen im Rahmen der erweiterten Zuverlässigkeitsprüfung zu beurteilen, ob von Personen, die eine sicherheitsempfindliche Tätigkeit ausüben, ein Sicherheitsrisiko für den Luftverkehr ausgeht (Art. 108b E-LFG). Im Einzelfall kann es sich um sehr sensitive Informationen handeln, wenn die zu prüfende Person noch keine Kenntnis vom Verfahren hat, da geplante oder laufende geheime Untersuchungshandlungen dadurch gefährdet werden können. Den kantonalen Staatsanwaltschaften und ev. auch anderen Informationsgebern muss daher bei den Bestimmungen über die erweiterte Zuverlässigkeitsprüfung gesetzlich die Möglichkeit eingeräumt werden, die Weitergabe entsprechender Informationen an die verantwortlichen Stellen oder die Offenlegung entsprechender Informationen gegenüber der zu prüfenden Person zu untersagen. Die Thematisierung dieser Problematik in den Erläuterungen genügt nicht. Wir beantragen deshalb mit Verweis auf das Erfordernis einer genügenden gesetzlichen Grundlage für entsprechende Einschränkungen eine ausreichend konkretisierte gesetzliche Grundlage.

Flugplatzleiterinnen und -leiter sollen neu bei Anzeichen von Angetrunkenheit oder Drogenkonsum Kontrollen des Personals durch die Polizei anordnen können (Art. 100^{ter} E-LFG). Die geplanten Bestimmungen sind aus sicherheitstechnischer Sicht nachvollziehbar. Es ist jedoch zu beachten, dass die Durchführungen dieser Kontrollen ebenfalls zu einem zusätzlichen Aufwand für die Polizeibehörden führen werden, der zum heutigen Zeitpunkt jedoch noch nicht abschätzbar ist.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Rückmeldung.

Freundliche Grüsse



Fabian Peter
Regierungsrat



LE CONSEIL D'ÉTAT

DE LA RÉPUBLIQUE ET
CANTON DE NEUCHÂTEL

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication DETEC
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Consultation fédérale - Prise de position du canton de Neuchâtel Modification loi sur l'aviation

Monsieur le conseiller fédéral,

Le Gouvernement neuchâtelois a pris connaissance du projet mis en consultation par votre Département concernant l'objet cité en titre. Il vous remercie de lui permettre de faire part de son avis en la matière.

Le projet mis en consultation concerne des motions acceptées par le Parlement qui exigent la modification de la loi sur l'aviation (LA).

Nous saluons les modifications qui concernent la « culture juste » et la LCdF au sujet des enquêtes lors d'évènements impliquant la sécurité. Nous saluons également les modifications de la loi sur l'aviation (LA) permettant d'exempter les aéroports de l'obligation d'effectuer des appels d'offres publics.

Le Gouvernement neuchâtelois se positionne ainsi favorablement à la modification de la loi sur l'aviation.

Nous vous prions de croire, Monsieur le conseiller fédéral, à l'expression de notre haute considération.

Neuchâtel, le 27 novembre 2024

Au nom du Conseil d'État :

La présidente,
F. NATER

La chancelière,
S. DESPLAND



NE



CH-6371 Stans, Dorfplatz 2, Postfach 1246, STK

PER E-MAIL

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Herr Bundesrat Albert Rösti
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Telefon 041 618 79 02
staatskanzlei@nw.ch
Stans, 19. November 2024

Änderung des Luftfahrtgesetzes Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 28. August 2024 hat uns das UVEK zur Vernehmlassung in Bezug auf die Änderung des Luftfahrtgesetzes (LFG) eingeladen. Für die Möglichkeit zur Stellungnahme danken wir bestens. Gerne nehmen wir innert Frist wie folgt Stellung.

Die vorgesehenen Änderungen des LFG sind aus unserer Sicht zweckmässig. Namentlich die Neuformulierungen bezüglich der Bewilligung von Nebenanlagen (Art. 37m LFG), dem Erstellen von Sicherheitszonenplänen (Art. 43 LFG), die Erhöhung der Altersgrenze für Helikopter-pilotinnen und -piloten (Art. 61 neu) sowie der Strafverfolgung (Art. 98 LFG) finden unsere Zustimmung.

Entsprechend haben wir keine Einwände und verzichten auf Anträge.

Wir danken für die Kenntnisnahme unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse
NAMENS DES REGIERUNGSRATES


Res Schmid
Landammann




lic. iur. Armin Eberli
Landschreiber

Geht an:
- esther.jutzeler@bazl.admin.ch



CH-6060 Sarnen, BRD

Per E-Mail

Eidgenössisches Departement für Umwelt
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

esther.jutzler@bazl.admin.ch

Sarnen, 28. Oktober 2024

Vernehmlassung: Änderung des Luftfahrtgesetzes; Stellungnahme.

Sehr geehrter Herr Rösti

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat die Kantonsregierungen mit Schreiben vom 28. August 2024 eingeladen, zur Änderung des Luftfahrtgesetzes Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit.

Nach Prüfung der Vernehmlassungsunterlagen kommen wir zum Schluss, dass der Kanton Obwalden nicht direkt betroffen ist. Deshalb verzichten wir auf eine Stellungnahme.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

Bau- und Raumentwicklungsdepartement


Josef Hess
Regierungsrat

Kopie an:

- per E-Mail an esther.jutzler@bazl.admin.ch (jeweils PDF- und Word-Version)
- Zirkulationsmappe Regierungsrat
- Staatskanzlei
- Volkswirtschaftsdepartement
- Bau- und Raumentwicklungsdepartement
- Amt für Raumentwicklung und Energie



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Regierung des Kantons St.Gallen
Regierungsgebäude
9001 St.Gallen
T +41 58 229 89 42
info.sk@sg.ch

St.Gallen, 19. November 2024

Änderung des Luftfahrtgesetzes; Vernehmlassungsantwort

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 28. August 2024 laden Sie uns zur Vernehmlassung zur Änderung des Luftfahrtgesetzes (SR 748.0; abgekürzt Luftfahrtgesetz, LFG) ein. Wir danken für diese Gelegenheit und nehmen gern wie folgt Stellung:

Die Regierung des Kantons St.Gallen bewertet die vorgeschlagenen Änderungen als ein bedeutender Schritt zur Modernisierung der Schweizer Luftfahrt. Im Folgenden möchten wir einige wichtige Punkte hervorheben, die wir als notwendig erachten, um das Gesetz weiter zu verbessern:

– Verwertungsverbot bei Ereignismeldungen

Das vorgeschlagene weitreichende Verwertungsverbot für Ereignismeldungen, auch bei schweren Verstössen wie Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit, ist aus unserer Sicht rechtsstaatlich bedenklich. In solchen Fällen sollte es möglich sein, die Informationen zu nutzen, um strafrechtliche Verantwortlichkeiten klarzustellen. Dies gilt auch für freiwillige Meldungen, die verspätet eingereicht werden oder wenn die Strafverfolgungsbehörden auf anderem Weg von dem Ereignis erfahren. Wir empfehlen, das Verwertungsverbot auf leichtere Verstösse nach dem Luftfahrtgesetz zu beschränken, um Missbrauch des Meldesystems zu verhindern und sicherzustellen, dass schwerwiegende Delikte nicht straflos bleiben.

– Anhebung des Pilotenalters

Die Erhöhung des maximalen Alters für Helikopterpilotinnen und -piloten auf 65 Jahre ist eine sinnvolle Anpassung, um die wertvolle Erfahrung dieser Fachkräfte länger nutzen zu können. Die derzeitige Altersgrenze der EU steht im Widerspruch zum Verbot der Diskriminierung, ist unverhältnismässig und stellt eine unnötige Einschränkung der Berufsfreiheit dar. Es ist von grosser Bedeutung, dass die erfahrensten und sichersten Pilotinnen und Piloten der Branche erhalten bleiben, da es keinerlei wissenschaftliche Belege für ein erhöhtes Risiko plötzlicher Fluguntauglichkeit ab dem 60. Lebensjahr gibt. Die geltende Regelung schafft zudem eine ungerechtfertigte Ungleichbehandlung zwischen Rettungspilotinnen und -piloten und gewerblichen Pilotinnen und Piloten, was

insbesondere für den Einsatz in Not- und Rettungsdiensten eine bedeutende Einschränkung darstellt.

– **Förderung der Wettbewerbsfähigkeit und neue Technologien**

Die geplanten Massnahmen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit, insbesondere durch den Schutz der Landesflughäfen und die erweiterte Übertragung von Flugsicherungsdienstleistungen, werden von uns befürwortet. Wichtig ist jedoch, dass bei der Einführung neuer Technologien, wie der biometrischen Datenverarbeitung, Datenschutzvorgaben strikt eingehalten werden, um rechtliche Konflikte zu vermeiden und das Vertrauen der Passagiere zu erhalten. Eine Angleichung an internationale Datenschutzstandards ist hierbei essenziell.

– **Unklarheiten bei der Zuständigkeit der Polizeistellen**

Der erläuternde Bericht weist auf Unsicherheiten bezüglich der Zuständigkeit der kantonalen Polizeibehörden bezüglich der verantwortlichen Unternehmen nach Art. 108c LFG hin. Wir stimmen der Empfehlung zu, die Zuständigkeit auf die Polizeistelle am Wohnort der zu überprüfenden Person und nicht am Unternehmenssitz zu verlagern. Dies würde die Praxis deutlich erleichtern und die Effizienz der Verfahren erhöhen. Eine bundesweite Klärung wäre hier notwendig.

– **Einbeziehung der Gerichte**

Es erscheint sinnvoll, auch die Gerichte in den Prozess der Datenbeschaffung miteinzu beziehen, da diese häufig über relevante Akten und Informationen verfügen, die für die Risikobewertungen notwendig sind. Wir regen eine entsprechende Ergänzung in Art. 108c LFG an, um sicherzustellen, dass Gerichte bei Bedarf involviert werden können.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Im Namen der Regierung

Susanne Hartmann
Präsidentin

Dr. Benedikt van Spyk
Staatssekretär



Zustellung auch per E-Mail (pdf- und Word-Version) an:
esther.jutzeler@bazl.admin.ch

T +41 52 632 71 11
staatskanzlei@sh.ch

Regierungsrat _____

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL

Per Mail an
esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Schaffhausen, 26. November 2024

Vernehmlassung UVEK betreffend Änderung des Luftfahrtgesetzes

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 28. August 2024 wurden die Kantone eingeladen, bis 30. November 2024 zur obgenannten Vernehmlassung Stellung zu nehmen. Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Wir teilen Ihnen gerne mit, dass wir keine Vorbehalte bezüglich der Teilrevision des Luftfahrtgesetzes haben.



Freundliche Grüsse
Im Namen des Regierungsrates
Der Präsident:


Patrick Strasser

Der Staatsschreiber:


Dr. Stefan Bilger

Sehr geehrte Frau Jutzeler

Mit Schreiben vom 28. August 2024 lädt uns das UVEK zum Vernehmlassungsverfahren der Änderung des Luftfahrtgesetzes ein. Hierfür danken wir Ihnen und teilen Ihnen mit, dass der Kanton Solothurn auf eine Stellungnahme verzichtet. Besten Dank für die Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

Regina Füeg

Departementssekretärin / Dr.iur., RA

Bau- und Justizdepartement

Departementssekretariat

Rötihof

Werkhofstrasse 65

4509 Solothurn

Telefon +41 32 627 25 99

regina.fueeg@bd.so.ch

so.ch



6431 Schwyz, Postfach 1260

per E-Mail

Eidgenössisches Departement für Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
3003 Bern

esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Schwyz, 26. November 2024

Änderung Luftfahrtgesetz

Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 28. August 2024 hat das Eidgenössische Departement für Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) den Kantonsregierungen die Unterlagen zur Änderung des Luftfahrtgesetzes (LFG) zur Vernehmlassung bis 30. November 2024 unterbereitet.

Der Vorlage kann grossmehrheitlich zugestimmt werden. Die folgenden Änderungen werden kritisch beurteilt und in der vorgeschlagenen Form abgelehnt.

Art. 36a^{bis} Abs. 2

Der Bestandesschutz (Art. 36a^{bis} Abs. 2 im Abschnitt «1.7 Bestandesschutz für Landesflughäfen») soll sich bei den Landesflughäfen Genf und Zürich nicht nur auf Bauten und Anlagen, sondern neu auch auf den «betrieblichen Umfang» beziehen. Wir erachten die heute geltenden Betriebszeiten (6.00 bis 23.00 Uhr) resp. die Zeiten für den bewilligungsfreien Verspätungsabbau (23.00 bis 23.30 Uhr) als sachgerecht und betrieblich notwendig, um die Drehkreuzfunktion aufrecht zu erhalten. Daher unterstützen wir grundsätzlich das Bestreben, dass diese Zeiten nicht weiter eingeschränkt werden.

Im aktuellen Betrieb erfolgen jedoch in der Nachtzeit und insbesondere nach 23.00 Uhr sehr viele Flugbewegungen, welche regelmässig zu einer Überschreitung des sogenannten «genehmigten Lärms» führen. Diese Flüge müssen reduziert werden. Eine Anwendung des Bestandesschutzes auf diese Flüge lehnen wir ab. Geschützt werden muss der Betriebsrahmen, aber nicht der konkrete Flugbetrieb. Wir erwarten daher eine Klärung in der Formulierung. In der vorgeschlagenen Form lehnen wir den Vorschlag ab, da er zu Unsicherheiten in der Anwendung führt.

Art. 37

Mehrere vorgeschlagene Änderungen im Abschnitt «1.9 Projektierungszonen», konkret die Ausdehnung des Anwendungsbereichs von Projektierungszonen auf Grundstücke innerhalb eines im SIL festzusetzenden Flughafenperimeters, Gebiets mit Lärmbelastung oder Hindernisbegrenzung gemäss Art. 37n Abs. 1 lit. b, die Anpassung des Verfahrens zur Festlegung von Projektierungszonen in ein Verfahren mit Publikation, öffentlicher Auflage und Einsprachemöglichkeit gemäss Art. 37n^{bis} Abs. 2 sowie die Einführung einer Sperrwirkung von Projektierungszonen bereits vom Zeitpunkt der Auflage an gemäss Art. 37o Abs. 1 werden abgelehnt, da sich diese als unverhältnismässig erweisen.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und versichern Sie, Herr Bundesrat, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates:

Michael Stähli
Landammann



Dr. Mathias E. Brun
Staatschreiber

Kopie:

- Schwyzer Mitglieder der Bundesversammlung.

Staatskanzlei, Regierungskanzlei, 8510 Frauenfeld

Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation (UVEK)
Herr Albert Rösti
Bundesrat
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Frauenfeld, 12. November 2024
Nr. 729

Änderung des Luftfahrtgesetzes

Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit der Stellungnahme zum Entwurf für eine Änderung des Bundesgesetzes über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG; SR 748.0) und teilen Ihnen mit, dass wir mit der Vorlage einverstanden sind.

Mit freundlichen Grüssen

Der Präsident des Regierungsrates


Der Staatsschreiber





Numero
5784

fr

0

Bellinzona
27 novembre 2024

Consiglio di Stato
Piazza Governo 6
Casella postale 2170
6501 Bellinzona
telefono +41 91 814 41 11
fax +41 91 814 44 35
e-mail can@ti.ch
web www.ti.ch

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Dipartimento federale dell'ambiente, dei
trasporti, dell'energia e delle comunicazioni
DATEC
3000 Berna

esteher.jutzeler@bazl.admin.ch
(Word e pdf)

Procedura di consultazione concernente la modifica della legge sulla navigazione aerea - complemento

Gentili signore, egregi signori,

con riferimento alla procedura di consultazione in oggetto e a complemento di quanto indicato con la nostra presa di posizione del 25 settembre 2024 (RG n. 4606), teniamo ad aggiungere quanto segue.

In merito ai controlli approfonditi dei precedenti penali da parte della polizia, il rapporto esplicativo (pag. 48-53) sostanzia la necessità di procedere con tali verifiche, che non saranno più effettuate a discrezione di imprese e aeroporti, ma saranno obbligatorie per le mansioni ritenute sensibili e quindi per molte più categorie di persone rispetto a quanto oggi avviene (p. es SkyGuide). La verifica dei precedenti verrà demandata alle Polizie cantonali, che dovranno procedere con una valutazione del rischio. A questo proposito vengono menzionate le banche dati che obbligatoriamente andranno verificate.

Come richiesto da alcune Polizie cantonali confederate, il rapporto indica l'intenzione di stabilire i criteri che determinano un rischio per la sicurezza. L'art. 108d definisce che un rischio per la sicurezza esiste se sulla base dei dati rilevati si teme che l'interessato non possa svolgere in modo affidabile e corretto un'attività sensibile sotto il profilo della sicurezza nel settore della sicurezza aerea. Dubbi sui precedenti personali possono esistere in particolare nel caso di condanne o procedimenti penali in corso.

Il Governo cantonale ticinese nutre delle perplessità sul disegno di legge proposto. Anzitutto manca una definizione precisa relativa alla valutazione del rischio che secondo il testo normativo presentato sembra più una verifica dell'idoneità a svolgere una determinata mansione nell'ambito della sicurezza aerea. La legge si limita infatti a fornire una definizione di rischio per la sicurezza basata sul rilevamento di procedimenti penali e condanne, ma rimanda alla raccolta di una serie di informazioni ulteriori da fonti aperte. Pare intrinseco che l'unico fattore determinante sia la condotta penale, ignorando ad

esempio la situazione debitoria dell'operatore, che potrebbe costituire motivo di pregiudizio in termini di vulnerabilità (per analogia alla Legge federale sulla sicurezza delle informazioni in seno alla Confederazione; LSI). Una valutazione del rischio, per come la intendiamo noi, dovrebbe comprendere alcuni approfondimenti ulteriori e attuabili a seconda delle necessità (ad es. un colloquio informativo).

Anche l'applicazione del principio di proporzionalità, che impone di valutare la natura dei precedenti per rapporto alla mansione svolta dal diretto interessato sottoposto alla verifica, necessiterebbe di approfondimenti ulteriori e di una valutazione caso per caso. La procedura di verifica appare quindi alquanto macchinosa e onerosa sotto il profilo delle risorse, con il rischio altresì di applicare principi diversi tra Cantoni.

Come detto il concetto di valutazione del rischio è molto ampio e a nostro avviso non ben specificato nella legge, che per interpretazione dovrebbe essere più vicino ad un'inchiesta che ad una verifica dei precedenti. È pure vero che allo stato attuale esiste un elenco di precedenti che comportano l'esclusione, quindi è possibile che venga regolamentato analogamente. Si auspica pertanto che nelle modifiche previste a livello di ordinanza venga meglio esplicitata la procedura di verifica del controllo approfondito e soprattutto siano concretizzati la forma e i contenuti della valutazione del rischio.

Manca in ogni caso la possibilità esplicita di accedere a informazioni degne di particolare protezione, quali la situazione finanziaria e in particolare debitoria (è pure vero la LEF preveda l'accesso a questo tipo d'informazione per le autorità giudiziarie).

Nel disegno di legge è anche previsto che i Cantoni mettano a disposizione le valutazioni effettuate, ma non viene indicato il mezzo, che verosimilmente dovrebbe essere uno strumento già in essere, ritenuto che la legge non prevede una banca dati ad hoc.

Allo stato attuale nel Cantone Ticino vengono verificati dai nostri servizi, su richiesta dell'aeroporto, circa 60 nominativi all'anno. Non è dato sapere in quale misura questi aumenteranno a seguito dell'estensione dell'obbligo di sottoporsi alle verifiche.

Vogliate gradire, gentili signore, egregi signori, i sensi della nostra massima stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente

Christian Vitta

Il Cancelliere

Arnoldo Coduri

Copia a:

- Dipartimento delle istituzioni (di-dir@ti.ch)
- Dipartimento del territorio (dt-dir@ti.ch)
- Segreteria generale del Dipartimento delle istituzioni (di-sg.ap@ti.ch)
- Comando della polizia cantonale (polizia-segr@polca.ti.ch; servizio.giuridico@polca.ti.ch)
- Servizi generali del DT (dt-sg@ti.ch)
- Ufficio del demanio e dell'Aeroporto cantonale (dt-sg.ud@ti.ch)
- Deputazione ticinese alle Camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch)
- Pubblicazione in Internet



Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Änderung des Luftfahrtgesetzes; Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 28. August 2024 laden Sie den Regierungsrat des Kantons Uri ein, zur Änderung des Luftfahrtgesetzes (LFG; SR 748.0) Stellung zu nehmen.

Der Kanton Uri ist durch die vorgesehenen Änderungen lediglich in Teilbereichen betroffen. Die vorliegende Stellungnahme beschränkt sich daher auf einzelne Themenbereiche (Ziffern beziehen sich auf den erläuternden Bericht).

1.11 Beschränkung des Grundeigentums (Sicherheitszonenplan)

Neu wird festgelegt, dass Sicherheitszonenpläne auch für Flugsicherungsanlagen erstellt werden können; im Gegensatz zu den Flughäfen soll dafür aber keine Verpflichtung bestehen. Neu soll das Verfahren zum Erlass von Sicherheitszonenplänen dem Plangenehmigungsverfahren für Bauten und Anlagen angeglichen werden.

Stellungnahme: Der Kanton Uri dürfte davon kaum betroffen sein. Der Regierungsrat begrüsst jedoch grundsätzlich das Vorhaben, ermöglichen zu wollen, dass nicht nur Flughäfen, sondern auch Flugsicherungsanlagen besonders gesichert werden können.

1.14 Erhöhung der Altersgrenze für Helikopterpilotinnen und -piloten

Das LFG sieht neu vor, dass Helikopterpilotinnen und -piloten ihre Rechte aus der Lizenz innerhalb der Schweiz im Hinblick auf den gewerbsmässigen Personen- und Gütertransport auch nach der Vollendung des 60. Altersjahrs bis zur Vollendung des 65. Altersjahrs ausüben und weiterhin als alleinige Pilotin oder alleiniger Pilot diese Art von Flugeinsätzen durchführen können sollen. Aus Sicherheitsgründen wird verlangt, dass sich die Helikopterpilotinnen und -piloten - zusätzlich zu den geltenden Voraussetzungen - erweiterten medizinischen Untersuchungen unterziehen. Die Untersuchungsergebnisse dürfen keine Befunde ergeben, die das Risiko für eine Fluguntauglichkeit über das zulässige Mass erhöhen. Weiter müssen sie halbjährlich erfolgreich einen Prüfungsflug absolvieren.

Stellungnahme: Der Regierungsrat hat keine Einwände gegen diese Neuregelung, die es unter den oben erwähnten Sicherheitsvoraussetzungen erlaubt, neu bis zum zurückgelegten 65. Altersjahr Helikopter zu pilotieren.

1.15 Ausdehnung der Strafbestimmungen im Zusammenhang mit Passagierrechten auf Flughäfen

Mit der Änderung von Artikel 91 Absatz 4 LFG wird die Strafandrohung auf den Flughafenhalter ausgedehnt, damit die Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 hinreichend umgesetzt werden und die Durchsetzung gegenüber den Adressaten der Verordnung in einem einheitlichen Verfahren erfolgen kann.

Stellungnahme: Eine Gleichbehandlung der Verordnungsadressaten ist sachlich richtig und scheint aus Sicht des Regierungsrats angebracht.

1.16 Erhöhung des Bussenrahmens für die Durchführung von Verwaltungsstrafverfahren gegen die juristische Person in Zusammenhang mit Passagierrechten

Das Verwaltungsstrafverfahren bezüglich Übertretungen wird vom BAZL geführt.

Stellungnahme: Die Anpassung der aktuellen Bussenhöhe für juristische Personen von maximal 5'000 Franken auf neu maximal 10'000 Franken erscheint auch im Hinblick auf die Strafrahmen der Bussen in der übrigen Straf- und Strafprozesslandschaft adäquat.

1.18 Gerichtsbarkeit

1.19 Umsetzung «Just Culture» (Fehlerkultur)

Gemäss Artikel 98 LFG unterstehen heute strafbare Handlungen an Bord eines Luftfahrzeugs der Bundesstrafgerichtsbarkeit. Die Behandlung aller übrigen strafbaren Handlungen im Luftrecht fällt in die Zuständigkeit der Kantone, soweit es sich nicht um Übertretungstatbestände handelt, die gemäss Artikel 91 LFG vom BAZL verfolgt und beurteilt werden. Die vorgeschlagene Änderung von Artikel 98 LFG sieht vor, dass alle an Bord eines Luftfahrzeugs begangenen strafbaren Handlungen sowie alle anderen strafbaren Handlungen im Zusammenhang mit der Luftfahrt, die die Sicherheit des Luftverkehrs beeinträchtigen oder Personen und Sachen am Boden gefährden, neu durch die

Bundesanwaltschaft verfolgt und beurteilt werden sollen. Davon ausgenommen sind wie bisher Übertretungen, deren Verfolgung und Beurteilung gemäss Artikel 98 Absatz 2 LFG beim BAZL verbleibt.

Stellungnahme: Auch wenn der Kanton Uri kaum von Straftaten im o.e. Sinn betroffen ist, erachtet der Regierungsrat die künftige Vereinigung der Strafverfolgungs- und -Beurteilungskompetenz in einer Hand als richtigen, der Effizienz dienenden Schritt.

Was den künftig möglichen Verzicht auf Strafverfolgung in Bezug auf «Misstände» meldenden und in Meldungen genannten Personen betrifft (i.S.v. «Whistleblowern»), muss solcher ausdrücklich und auf Gesetzesstufe geregelt werden. Gleiches gilt im Wesentlichen auch für die Beschränkung der Verwertbarkeit von Ereignismeldungen. Mit einer Anpassung des Strafgesetzbuches (StGB; SR 311) (Ziff. 3. Art. 237 StGB) sollen dementsprechend diejenigen Personen von der Strafverfolgung ausgenommen werden können, die selbst fahrlässig und nur mit geringem Verschulden zu einem zu untersuchenden Vorfall beigetragen und aber die behördliche Sicherheitsuntersuchung im Rahmen des Zumutbaren unterstützt haben.

Stellungnahme: Der Regierungsrat begrüsst, dass die Vorlage diesbezüglich Klarheit und gesetzmässige Verhältnisse hinsichtlich behördlicher Sicherheitsuntersuchungen im Flugverkehr schafft, zumal die Interessen betroffener Geschädigter an der Strafverfolgung solcher Personen durch die vorgesehene Revision nur geringfügig und damit in einem akzeptablen Umfang beeinträchtigt werden.

1.20 Alkoholkontrollen durch die Flugplatzhalterin oder den Flugplatzhalter

Mit der Änderung des LFG soll es der Flugplatzleiterin oder dem Flugplatzleiter im Einklang mit den Vorgaben des EU-Rechts künftig auch ermöglicht werden, nicht nur bei Besatzungsmitgliedern, sondern auch beim am Flughafen tätigen Personal, den Rettungskräften sowie jenen Personen, die für den Betrieb, die Brandbekämpfung und die Instandhaltung zuständig sind, bei Anzeichen von Alkoholkonsum eine entsprechende Kontrolle anzuordnen und durch die Polizei durchführen zu lassen. Das Verfahren haben die Flugplatzleiterin oder der Flugplatzleiter in der jeweiligen Flugplatzordnung oder dem jeweiligen Flugplatzreglement festzulegen.

Stellungnahme: Diese Regelung trägt zweifellos zur Erhöhung der Luftfahrtsicherheit bei, da allfällige, durch Alkoholkonsum hervorgerufene Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Flughafen-, Brandbekämpfungs- und Instandhaltungspersonals sowie der Rettungskräfte erkannt werden können.

1.21 Datenbearbeitung und Zugriffsrechte

Mit der Marktüberwachung im Bereich der unbemannten Luftfahrzeuge (namentlich «Drohnen») übernimmt das BAZL eine neue Aufgabe und es kommen weitere Akteure hinzu, die bisher im Bereich der Aviatik nicht vertreten waren. Diese umfassen Hersteller, deren Bevollmächtigte, Einführer sowie Händler von unbemannten Luftfahrzeugen. Artikel 107a LFG erlaubt es insbesondere dem BAZL sowie privaten Stellen und anderen Stellen, die mit im LFG umschriebenen Aufgaben betraut sind, Personendaten oder Daten juristischer Personen zu bearbeiten, die sie zur Erfüllung ihrer Aufgaben benötigen. Dazu gehören insbesondere sensible Daten wie solche über die strafrechtliche oder

administrative Verfolgung und Sanktionierung nach der Gesetzgebung über die Zivilluftfahrt (Art. 107a Abs. 2 Bst. a Ziff. 3 LFG) sowie personenbezogene Daten über Herstellungsbetriebe (Art. 107a Abs. 3 Bst. c LFG). Neu soll auch die Bearbeitung von Daten von Herstellern, Bevollmächtigten der Hersteller, Einführern und Händlern, die unter den Begriff der Wirtschaftsakteure gemäss Artikel 3 Ziffer 17 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/945 fallen, möglich sein.

Stellungnahme: Die Neuregelung erscheint nach Ansicht des Regierungsrats sachgerecht und zweckdienlich.

1.24 Zuverlässigkeitsüberprüfungen des Luftsicherheitspersonals

Die Pflicht zur Durchführung von normalen und erweiterten Zuverlässigkeitsüberprüfungen besteht für alle EU- und EFTA-Mitgliedstaaten. Änderungen bei den Anstellungsverhältnissen oder der Wechsel zu einem Unternehmen mit Sitz in einem anderen Staat sind beim Luftfahrtpersonal häufig. Die Durchführung einer Zuverlässigkeitsüberprüfung bei Personen, die im Ausland gewohnt und gearbeitet haben, kann teilweise mehrere Monate dauern. Bereits durchgeführte Zuverlässigkeitsüberprüfungen durch einen EU- oder EFTA-Mitgliedstaat sollen daher aus prozess-ökonomischen Gründen durch Prüfung von Ergebnissen und der ihnen zugrundeliegenden Informationen anerkannt werden können. Um diese Weitergabe von Informationen zu durchgeführten erweiterten Zuverlässigkeitsüberprüfungen an andere Staaten durch die Schweiz für eine gegenseitige Anerkennung zu ermöglichen, sind im LFG die entsprechenden Grundlagen zu schaffen.

Das LFG soll neu nur noch das EU-Recht ergänzende Bestimmungen zu den erweiterten Zuverlässigkeitsüberprüfungen enthalten. Die EU-rechtlichen Vorgaben zu den normalen Zuverlässigkeitsüberprüfungen sind in ihrer Ausgestaltung sowie auch mit Blick auf den Datenschutz hinreichend bestimmt. Das LFG soll zudem aufgrund der Erfahrungen seit dem 1. Januar 2022 präzisiert werden: In der Hauptsache betrifft dies die Rechte und Pflichten der von der Überprüfung betroffenen Person, der für die Durchführung verantwortlichen Stellen sowie der zuständigen Kantonspolizei. Daneben wird mit der Anpassung des LFG auch ein Mindestkatalog an zu überprüfenden Informationsquellen bei der Abklärung des Sicherheitsrisikos durch die zuständigen Kantonspolizeistellen im Rahmen einer erweiterten Zuverlässigkeitsüberprüfung statuiert. Dies soll dem Grundsatz der Rechtsgleichheit Rechnung tragen. Weiter wird die Regelung zur Kostentragung durch die verantwortliche Stelle für die Abklärung des Sicherheitsrisikos durch die zuständige Kantonspolizei festgehalten.

Mit der Ausweitung des Adressatenkreises der zu überprüfenden Personen gemäss Artikel 108b Absatz 2 E-LFG (neu müssen nebst den Flughafenhaltern und Luftverkehrsunternehmen auch weitere, in der Luftsicherheit tätige Unternehmen einen Teil ihres Sicherheitspersonals überprüfen lassen) erhöht sich grundsätzlich der für die zuständigen Kantonspolizeistellen notwendige organisatorische und personelle Aufwand für die Abklärung des Sicherheitsrisikos: Durch die Einführung von Artikel 108b Absatz 2 Buchstabe c und d werden künftig rund 4'000 weitere Personen (2'000 Sicherheitsverantwortliche, 2'000 Personen bei Skyguide) einer erweiterten Zuverlässigkeitsüberprüfung unterzogen werden müssen. Bei den betroffenen Kantonspolizeistellen müssen daher die entsprechenden Ressourcen geschaffen werden.

Stellungnahme: Die vorgesehene Neuregelung schafft Rechtssicherheit und Klarheit in den Abläufen und Zuständigkeiten und klärt zudem die Kostenfrage. Die Regelung wird daher seitens Regierungsrats als richtig und zweifellos notwendig erachtet. Inwiefern der Kanton Uri von dieser Änderung betroffen sein wird, lässt sich heute schwer abschätzen. Festzustellen ist, dass bis dato praktisch nie polizeiliche Überprüfungen vorgenommen worden sind, die in einem direkten Zusammenhang mit dem LFG standen. Es ist daher davon auszugehen, dass auch bei einer künftigen Ausdehnung auf die erwähnten Kreise nicht mit nennenswertem Mehraufwand zu rechnen ist.

Sehr geehrter Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren, wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Altdorf, 26. November 2024



Im Namen des Regierungsrats

Der Landammann

Der Kanzleidirektor

Christian Arnold

Roman Balli



CONSEIL D'ETAT

Château cantonal
1014 Lausanne

Monsieur le Conseiller fédéral
Albert Rösti
Chef du Département fédéral des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC
3003 Berne

Par courriel :
finanzierung@bav.admin.ch
esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Réf. : 24_COU_7326

Lausanne, le 27 novembre 2024

Procédure de consultation fédérale Consultation fédérale concernant la modification de la loi sur l'aviation (LA) (24_GOV_821)

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le Conseil d'Etat vaudois remercie le DETEC de le consulter sur le projet de modification de la loi sur l'aviation (LA).

Globalement, il soutient le projet de modification qui permet entre autres la mise en œuvre de plusieurs motions ainsi qu'un renforcement du rôle de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) en lien avec les installations annexes et les procédures relatives aux plans des zones de sécurité.

Il relève toutefois que les modifications légales proposées auront pour conséquence qu'un plus grand nombre de personnel (navigant et au sol) sera soumis à une vérification de leurs antécédents. Cela se traduira par une charge de travail supplémentaire pour les polices cantonales chargées d'évaluer ce risque de sûreté, notamment du fait que les contrôles doivent être renouvelés chaque année pour certaines catégories de personnel.

En vous remerciant de l'attention portée à la présente, nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'expression de nos sentiments les meilleurs.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LA PRESIDENTE

Christelle Luisier Brodard

LE CHANCELIER

Michel Staffoni

Copies

- DGMR
- OAE



2024.04478

P.P. CH-1951
Sion

A

Poste CH SA

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
Monsieur Albert Rösti
Conseiller fédéral
Palais fédéral nord
3003 Berne



Notre réf. CHE-PATZEE
Votre réf.

Date 6 novembre 2024

Consultation sur la modification de la loi fédérale sur l'aviation Réponse à la consultation

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le Conseil d'Etat du canton du Valais vous remercie de lui donner l'occasion de prendre position sur la modification de la loi fédérale sur l'aviation (LA). Après avoir pris connaissance des documents mis en consultation, le Conseil d'Etat prend position comme suit.

Nous saluons le projet dans son principe et n'avons pas de souhaits particuliers d'adaptation à formuler.

Le canton du Valais soutient expressément la nouvelle réglementation proposée à l'article 61 LA, selon laquelle les pilotes d'hélicoptère peuvent exercer les droits découlant de leur licence de pilote en vue du transport professionnel de personnes et de marchandises jusqu'à l'âge de 65 ans et continuer à effectuer ces missions en tant que pilote individuel. La nouvelle réglementation de la LA est appropriée. La réglementation actuelle empêche les pilotes de plus de 60 ans de planifier leurs différentes missions, une distinction entre travail aérien et transport de personnes devant être opérée. Les pilotes professionnels de moins de 65 ans ne présentent pas de risque médical accru, pour autant qu'ils réussissent les tests médicaux et soient jugés aptes à voler. La nouvelle réglementation prévue dans le projet mis en consultation ne devrait pas non plus entraîner une augmentation du risque d'inaptitude soudaine au vol après 60 ans. Du point de vue du canton du Valais, il est tout à fait judicieux de s'écarter des réglementations européennes en vigueur, d'autant plus que des adaptations correspondantes des bases juridiques sont également à l'étude au niveau de l'UE.

Le canton du Valais soutient également la réglementation proposée à l'art. 36a al. 5 LA. La loi fédérale révisée sur les marchés publics est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2021. Selon le droit en vigueur, les nouvelles concessions aéroportuaires sont soumises à une obligation d'appel d'offres public international conformément aux règles de l'OMC. La disposition prévue suite à l'adoption de la motion CTT-N 21.3458 permet de revenir à la situation qui prévalait jusqu'à fin 2020. L'obligation de procéder à un appel d'offres public comporte des risques pour les exploitants d'aérodromes et les cantons d'implantation, notamment que ces infrastructures stratégiques tombent en mains étrangères ou sous l'influence de sociétés d'investissement. La révision prévue permet de maintenir les aéroports en mains publiques ou de laisser aux collectivités publiques propriétaires le choix du partenaire stratégique. Du point de vue du canton du Valais, les aéroports doivent être considérés



comme des infrastructures d'importance systémique et leurs concessions devraient être exclues d'un appel d'offres public international. Le rôle systémique des aéroports, en particulier des aérodromes régionaux, est du reste également mentionné dans le rapport du Conseil fédéral sur la politique aéronautique de 2016. Nous estimons que les conclusions correspondantes restent valables.

Cela étant, le Conseil d'Etat exprime son incompréhension face à la réduction des contributions fédérales aux aéroports régionaux envisagée par le Conseil fédéral et le maintien de ces contributions uniquement pour les aéroports régionaux considérés comme d'intérêt fédéral. Une telle réduction va à l'encontre de la volonté exprimée par le Parlement avec l'adoption de la motion Würth 20.4412 qui demande de pérenniser les aérodromes régionaux en tant qu'infrastructures clés et de maintenir le soutien financier de la Confédération. Les aérodromes régionaux sont des éléments importants du système aéronautique suisse. Ils contribuent de manière décisive à l'attractivité des régions et favorisent l'implantation d'entreprises et l'activité touristique. Le Conseil d'Etat du canton du Valais insiste pour que la motion 20.4412 soit strictement mise en œuvre et pour que les aérodromes régionaux soient considérés comme des infrastructures clés.

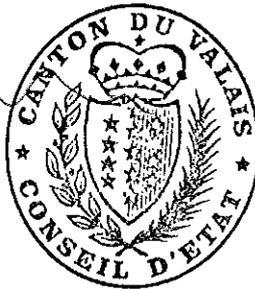
Par ailleurs, le canton du Valais estime également que les adaptations apportées à l'art. 36 LA concernant le PSIA n'entraînent pas d'incompatibilités avec la planification directrice cantonale.

En vous remerciant de tenir dûment compte des remarques formulées, nous vous adressons, Monsieur le Conseiller fédéral, nos meilleures salutations.

Au nom du Conseil d'Etat

Le président

Franz Ruppen



La chancelière

Monique Albrecht

Réponse par courrier électronique à: esther.jutzeler@bazi.admin.ch



Regierungsrat, Postfach, 6301 Zug

Nur per E-Mail

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Herr Bundesrat Albert Rösti
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Zug, 12. November 2024 rv

Vernehmlassung zur Änderung des Luftfahrtgesetzes (LFG) – Stellungnahme Kanton Zug

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 28. August 2024 haben Sie die Kantone eingeladen, sich zur eingangs erwähnten Vernehmlassung zu äussern.

Vorbemerkung: Der Kanton Zug unterstützt die Anpassungen in den Bereichen Betriebskonzession und Beschaffungspflicht (Kapitel 1.6 des erläuternden Berichts) sowie Projektierungszonen (Kapitel 1.9). Der Bestandesschutz für Landesflughäfen (Kapitel 1.7) ist für den Fortbestand der Flughäfen eminent wichtig und soll gemäss Antrag 2 präzisiert werden, um eine noch grössere Rechtssicherheit zu erreichen.

Antrag 1 zu Artikel 36a^{bis} Abs. 2: Der zweite Satz «Rechtsetzende wie rechtsanwendende Organe schenken dieser Besitzstandsgarantie insbesondere im Zusammenhang mit Vorschriften des Moorschutzes und Moorlandschaftsschutzes sowie deren Vollzug die notwendige Beachtung» ist zu streichen.

Begründung: Die Besitzstandsgarantie ist im ersten Satz von Art. 36a^{bis} Abs. 2 ausreichend definiert. Da die ungeschmälerte Erhaltung der Moore bereits in der Bundesverfassung festgeschrieben ist, erscheint eine Schmälerung im Luftfahrtgesetz nicht angezeigt.

Antrag 2 zu Art. 36a^{bis}: Es sei ein neuer Abs. 3 mit folgendem Wortlaut zu ergänzen: «An den Landesflughäfen Genf und Zürich sind Betrieb und Öffnungszeiten mindestens im bisherigen Umfang dauerhaft zu gewährleisten, damit diese Infrastrukturen ihrer Rolle gemäss Abs. 1 auch zukünftig gerecht werden können.»

Begründung: Für den Wirtschaftsstandort Zug hat der Flughafen Zürich eine herausragende Bedeutung und die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Kantons Zug beruht zu einem grossen Teil auf der Nähe zum internationalen Flughafen Zürich. Ein Kernelement dieser Standortqualität sind die vielen Direktflüge ab Zürich und Genf zu den wichtigsten Wirtschafts- und Handelsplätzen der Welt. Der Erhalt dieses Luftverkehrsdrehkreuzes bedingt konkurrenz-

fähige Betriebszeiten. Diese Betriebszeiten waren in Rechtsmittelverfahren mehrmals Streitgegenstand, obschon sie der Bundesrat im SIL-Objektblatt festgesetzt hat. Gemäss der vom Bundesrat vorgeschlagenen Änderung unterliegen neu auch die Betriebszeiten dem Bestandeschutz der Landesflughäfen, was zu begrüessen ist. Dies wird in Art. 36a^{bis} Abs. 2 Satz 1 wie folgt umschrieben: «Die Landesflughäfen Genf und Zürich sind aufgrund der ihnen im SIL zugeschriebenen Funktion als Gesamtanlagen in ihrem Bestand und betrieblichen Umfang geschützt.» Damit die internationale Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität des Wirtschaftsstandorts Zug erhalten bleibt, ist in Bezug auf die Betriebszeiten eine noch klarere Regulierung auf Gesetzesstufe notwendig. Mit der Formulierung des neuen Abs. 3 in Art. 36a^{bis} wird die nötige Rechtssicherheit für die Wahrung und Gewährleistung der aktuellen Betriebszeiten (Status Quo) geschaffen, was vor allem auch im Hinblick auf bereits hängige Rechtsmittelverfahren wichtig ist.

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse
Regierungsrat des Kantons Zug



Silvia Thalmann-Gut
Frau Landammann



Renée Spillmann Siegwart
stv. Landschreiberin

Zustellung per E-Mail an:

- esther.jutzeler@bazl.admin.ch (PDF und Word)
- Volkswirtschaftsdirektion (info.vds@zg.ch) (PDF)
- Baudirektion (info.bds@zg.ch) (PDF)
- Sicherheitsdirektion (info.sd@zg.ch) (PDF)
- Obergericht (info.og@zg.ch) (PDF)
- Datenschutzstelle (datenschutz.zug@zg.ch) (PDF)
- Amt für Wirtschaft und Arbeit (bernhard.neidhard@zg.ch) (PDF)
- Zuger Mitglieder der Bundesversammlung (PDF)
- Staatskanzlei (info.staatskanzlei@zg.ch) mit Auftrag zur Veröffentlichung auf der Webseite



Elektronisch an esther.utzeler@bazl.admin.ch



**Kanton Zürich
Regierungsrat**

staatskanzlei@sk.zh.ch
Tel. +41 43 259 20 02
Neumühlequai 10
8090 Zürich
zh.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
3003 Bern

**27. November 2024 (RRB Nr. 1225/2024)
Änderung des Luftfahrtgesetzes, Vernehmlassung**

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 28. August 2024 haben Sie uns eingeladen, zu einer Änderung des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948 (LFG; SR 748.0) Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Gelegenheit und äussern uns wie folgt:

1. Grossmehrheitliche Zustimmung zur Vernehmlassungsvorlage

Mit der Vorlage werden u. a. die Motionen Strafkompetenzen des Bundes (Candinas 18.3700), Pilotenalter für Helikopterpiloten (KVF-N 21.3020 und Ettlín 21.3095) und Befreiung der Konzessionserteilung an Flughäfen von der öffentlichen Ausschreibungspflicht (KVF-N 21.3458) umgesetzt. Die Vorlage umfasst weiter Themen, bei denen primär aus aufsichtsrechtlichen Gründen Anpassungsbedarf im LFG besteht. Die Vorlage umfasst darüber hinaus wichtige und geeignete Neuerungen oder Ergänzungen, die zu einer weiteren Verbesserung der Sicherheit in der Zivilluftfahrt sowohl im Bereich der Flugsicherheit (safety) als auch im Bereich der Luftsicherheit (security) beitragen werden.

Mit einem weiteren Teil der Änderungen werden bestimmte Verfahren und Zuständigkeiten konkretisiert oder angepasst. Die entsprechenden Begründungen im erläuternden Bericht zum Vernehmlassungsentwurf vom 28. August 2024 sind aus unserer Sicht nachvollziehbar und schlüssig. Den Änderungen in diesen Bereichen kann daher vorbehaltlos zugestimmt werden.

2. Einwendungen gegenüber der Vernehmlassungsvorlage

Die vorgesehenen Änderungen betreffend Bestandesschutz für Landesflughäfen, Projektierungszonen und Erhöhung der Altersgrenze für Helikopterpilotinnen und -piloten lehnen wir aus den nachfolgenden Gründen in der vorgeschlagenen Form ab:

2.1 Art. 36a^{bis} Abs. 2 Bestandesschutz für Landesflughäfen

Der Bestandesschutz gemäss Art. 36a^{bis} Abs. 2 VE-LFG soll sich bei den Landesflughäfen Genf und Zürich nicht nur auf Bauten und Anlagen, sondern neu auch auf den «betrieblichen Umfang» beziehen.

Aus gesetzessystematischen Gründen ist es sinnvoll, dass die Bestimmung zum Bestandesschutz für Landesflughäfen (wieder) bei den Regelungen über die Betriebskonzession (Art. 36a LFG) eingeordnet wird. Der Bestandesschutz für die Landesflughäfen steht in einem wesentlich engeren Zusammenhang mit der Betriebskonzession als mit den Bestimmungen von Art 37 ff. LFG, die sich mit dem Bau von Infrastrukturen befassen. Insofern begrüssen wir, dass Art. 37u LFG verschoben und neu als Art. 36a^{bis} VE-LFG geführt wird.

Ebenfalls befürworten wir die unveränderte Übernahme von Art. 37u Abs. 1 LFG in Art. 36a^{bis} Abs. 1 VE-LFG, wonach die Nutzung der Landesflughäfen als Drehscheiben des internationalen Luftverkehrs und Teil des Gesamtverkehrssystems von nationalem Interesse ist. Die gesetzliche Verankerung dieses nationalen Interesses am Betrieb des Flughafens Zürich als Drehscheibe des internationalen Luftverkehrs wird begrüsst und entspricht dem kantonalen Interesse gemäss der Flughafenpolitik des Kantons Zürich, wonach nur durch die Sicherstellung eines Drehkreuzes am Flughafen Zürich die Anbindung der Schweiz an internationale Zentren und Märkte gewährleistet werden könne (vgl. RRB Nr. 923/2023, Flughafenpolitik, Ziff. 4.1).

Damit der Flughafen Zürich dieser Drehkreuzfunktion gerecht werden kann, müssen die hierfür erforderlichen betrieblichen Rahmenbedingungen sichergestellt sein. In diesem Zusammenhang haben sowohl das Bundesverwaltungsgericht als auch das Bundesgericht nach umfassender Interessenabwägung festgestellt, dass die heutigen Betriebszeiten am Flughafen Zürich von 06.00 bis 23.00 Uhr, mit der Möglichkeit eines bewilligungsfreien Verspätungsabbaus bis 23.30 Uhr, für einen Drehkreuzbetrieb unabdingbar sind bzw. eine Einschränkung dieser Betriebszeiten mit den Anforderungen an einen Drehkreuzbetrieb nicht vereinbar wäre (vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-1936/2006 vom 10. Dezember 2009, E. 40 ff.; Urteil des Bundesgerichts 1C_58/2010 vom 22. Dezember 2010, E. 6; Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-1672/2016 vom 25. Oktober 2016, E. 14 und 15; Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-3484/2018 vom 7. September 2021, E. 34.7.2). Aus Sicht des Kantons Zürich ist es daher zentral, dass die heutigen Betriebszeiten von 06.00 bis 23.00 Uhr, mit der Möglichkeit eines bewilligungsfreien Verspätungsabbaus bis 23.30 Uhr, zur Gewährleistung eines Drehkreuzbetriebs sichergestellt sind.

Soweit deshalb die Stossrichtung der vorgeschlagenen Änderung in Art. 36a^{bis} Abs. 2 VE-LFG dahingehend zu verstehen ist, dass damit die Drehkreuzfunktion des Flughafens Zürich sichergestellt werden soll, unterstützen wir die Änderung. Darunter verstehen wir sowohl die weitestmögliche Berücksichtigung der Lärmschutzinteressen als auch Gewährleistung der betrieblichen Rahmenbedingungen im Sinne der heutigen Betriebszeiten. Im gegenwärtigen Betrieb erfolgen jedoch in der Nachtzeit und insbesondere nach 23.00 Uhr sehr viele Flugbewegungen, die zu einer Überschreitung des sogenannten genehmigten Lärms führen. Die Anzahl dieser Flüge muss reduziert werden. Der Kanton Zürich rechnet damit, dass insbesondere auch die Verlängerung der Pisten 28 und 32 zu einer Verbesse-

zung der Situation beim Verspätungsabbau beitragen wird. Geschützt werden muss demnach der Betriebsrahmen, aber nicht der konkrete Flugbetrieb innerhalb dieses Rahmens. Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass die vorgeschlagene Erweiterung der Bestandsgarantie auf den «betrieblichen Umfang» auch verschiedene rechtliche Fragen aufwirft, die in der Vorlage nicht geklärt werden (z.B. rechtliche Umsetzung eines Bestandes-schutzes in Bezug auf einen Betrieb zugunsten einer Betreiberin oder eines Betreibers anstatt in Bezug auf ein Eigentumsrecht; Vereinbarkeit mit dem Sanierungsrecht gemäss der geltenden Umweltschutzgesetzgebung).

Zusammenfassend erachten wir den Begriff «betrieblicher Umfang» als zu unbestimmt. Es ist der Vorlage nicht zu entnehmen, was diese Ergänzung im Detail unter (Bestandes-) Schutz stellen will und welche konkreten Rechtsfolgen dies nach sich ziehen würde. Die Stossrichtung ist deutlicher zu formulieren, indem ausdrücklich auf die betrieblichen Rahmenbedingungen (Betriebszeiten) und ihren Zweck (Schutz der bereits langjährig geltenden Betriebszeiten vor einer Einschränkung oder einer Ausdehnung) hinzuweisen ist.

Antrag 1: Art. 36a^{bis} Abs. 2 VE-LFG ist so zu formulieren, dass erkennbar ist, was bezüglich des betrieblichen Umfangs unter Bestandesschutz gestellt werden soll.

2.2 Art. 37n Abs. 1 Bst. b, Art. 37n^{bis} Abs. 2, Art. 37o Abs. 1 Projektierungszonen

Art. 37n Abs. 1 VE-LFG soll u. a. dahingehend erweitert werden, dass mittels Projektierungszonen nicht nur Grundstücke freigehalten werden können, die für künftige Flughafen- oder Flugsicherungsanlagen beansprucht werden (lit. a), sondern darüber hinaus auch Grundstücke, die innerhalb eines im SIL festzusetzenden Flughafenperimeters oder Gebietes mit Lärmbelastung oder Hindernisbegrenzung liegen (lit. b). Der Anwendungsbereich der Projektierungszone wird damit erheblich ausgedehnt.

Gemäss Randtitel zu den Projektierungszonen «9. Freihaltung von Grundstücken für künftige Flughafenanlagen» sowie gemäss der Einordnung der Projektierungszonen unter die Art. 37 ff. LFG, die sich mit Bauvorhaben befassen, zielt die Projektierungszone grundsätzlich auf die Landsicherung für die Erstellung von künftigen (Flughafen-)Anlagen ab. Der erweiterte Anwendungsbereich gemäss Art. 37n Abs. 1 Bst. b VE-LFG hätte aber zur Folge, dass neu Projektierungszonen nicht nur für geplante Bauvorhaben, sondern auch für geplante betriebliche Belange, wie beispielsweise die Sicherung von Flugrouten, festgelegt werden. Die Zulässigkeit einer solchen Festlegung für betriebliche Belange ist vor dem Hintergrund der geltenden gerichtlichen Rechtsprechung, wonach Projektierungszonen nur im Zusammenhang mit Flughafenanlagen erlassen werden können, infrage zu stellen (Urteil des Bundesgerichts 1A.260/2006 vom 12. Dezember 2006). Darüber hinaus wäre die Ausdehnung von Projektierungszonen auch hinsichtlich ihres potenziellen Eingriffs in die Eigentumsgarantie kritisch zu beurteilen.

Wir sind der Ansicht, dass mit dem Sicherheitszonenplan (Art. 42 ff. LFG) bereits in der geltenden Fassung des LFG eine eindeutige Abgrenzung zwischen der Sicherung zugunsten von Bauvorhaben (Projektierungszonen) und der Sicherung zugunsten betrieblicher Belange (Sicherheitszonenplan) besteht. Eine entsprechende Ausdehnung des Anwendungsbereichs von Projektierungszonen im Sinne von Art. 37n Abs. 1 Bst. b VE-LFG würde zu einer nicht mehr nachvollziehbaren Vermischung dieser beiden Instrumente führen und erweist sich darüber hinaus als nicht erforderlich.

Zusammenfassend lehnen wir die Ausdehnung des Anwendungsbereichs von Projektierungszonen auf Grundstücke innerhalb eines im SIL festzusetzenden Flughafenperimeters, Gebietes mit Lärmbelastung oder Hindernisbegrenzung gemäss Art. 37n Abs. 1 Bst. b VE-LFG aus den dargelegten Gründen ab.

Antrag 2: *Auf die Ausdehnung des Anwendungsbereichs von Projektierungszonen auf Grundstücke innerhalb eines im SIL festzusetzenden Flughafenperimeters, Gebietes mit Lärmbelastung oder Hindernisbegrenzung ist zu verzichten. Auf Art. 37n Abs. 1 Bst. b VE-LFG ist zu verzichten.*

Weiter soll mit Art. 37n^{bis} VE-LFG das Verfahren zur Festlegung von Projektierungszonen angepasst werden. Insbesondere soll die direkte Anhörung der betroffenen Gemeinden und Grundeigentümerschaften entfallen und durch eine Publikation mit öffentlicher Auflage und Einsprachemöglichkeit für die Gemeinden sowie die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer ersetzt werden.

Diese Anpassung im Verfahren zur Festlegung von Projektierungszonen gemäss Art. 37n^{bis} Abs. 2 VE-LFG lehnen wir ab, da sie für die betroffenen Parteien erhebliche Nachteile bedeuten würde. Sie würden bei einer Annahme dieser Änderung nicht mehr «automatisch» von der zuständigen Behörde angehört, sondern wären in der Pflicht, selbst die Publikationen zu konsultieren, öffentliche Auflagen zu überprüfen und fristgerecht Einsprache zu erheben. Bei Säumnis wären sie vom weiteren Verfahren ausgeschlossen. Gemäss Wortlaut von Art. 37n VE-LFG sollen Projektierungszonen nur «für genau bezeichnete Gebiete» festgelegt, somit nur eine Fläche von der Grösse sichergestellt werden, die notwendig ist, um künftige Flughafenanlage zu erstellen (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C_442/2008 vom 9. Juli 2009, E. 2.2.2). Ebenfalls wurde in der Botschaft zum Bundesgesetz vom 25. Februar 1998 über die Koordination und Vereinfachung der Plangenehmigungsverfahren ausgeführt, dass die Kantone und Gemeinden vorher anzuhören seien (vgl. BBl 1998 III 2591, 2647). Zur Wahrung der Rechte der betroffenen Gemeinden sowie Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer ist daher am bisherigen Verfahren mit direkter Anhörung festzuhalten. Im Weiteren würde sich ein Verfahren mit Publikation, öffentlicher Auflage und Einsprachemöglichkeit auch aus Gründen der Verfahrensökonomie als nicht sinnvoll erweisen, da es in der Regel einen (insbesondere zeitlichen) Mehraufwand verursachen dürfte.

Antrag 3: *Art. 37n^{bis} Abs. 1 VE-LFG ist wie folgt zu formulieren:*

«Das BAZL hört die beteiligten Bundesstellen an und lädt die betroffenen Kantone und Gemeinden sowie die betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer ein, Stellung zu nehmen.»

«Das Gesuch ist in den amtlichen Publikationsorganen der betroffenen Kantone zu publizieren und während 30 Tagen öffentlich aufzulegen. Die betroffenen Gemeinden und Grundeigentümer können während der Auflagefrist beim BAZL Einsprache erheben.»

Schliesslich soll mit einer Anpassung von Art. 37o Abs. 1 VE-LFG das Verfahren zum Erlass der Projektierungszone so ausgestaltet werden, dass bereits vom Zeitpunkt der Auflage an in den Projektierungszonen keine baulichen Veränderungen vorgenommen werden dürfen, die deren Zweck widersprechen.

Der Eintritt einer (Sperr-)Wirkung bereits vor der Gewährung des rechtlichen Gehörs der betroffenen Parteien, vor Abschluss des erstinstanzlichen Verwaltungsverfahrens und vor dem Erlass des erstinstanzlichen Entscheides entspricht einer rechtlichen Vorwirkung, die einen Eingriff in die Eigentumsgarantie (Art. 26 Bundesverfassung, [SR 101]) der betroffenen Grundeigentümerschaft bewirken würde. Dieser Eingriff müsste sich deshalb u. a. als verhältnismässig erweisen. Anders als bei den Sicherheitszonen, wo das Interesse an der Flugsicherheit die Interessen der betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer in der Regel überwiegen dürfte, ist das überwiegende Sicherheitsinteresse an einer Sperrwirkung bei Projektierungszonen unseres Erachtens fraglich. Eine Vorwirkung von Projektierungszonen sehen wir in Bezug auf ihre Verhältnismässigkeit als problematisch an und lehnen sie daher ab.

Antrag 4: *An der bisherigen Formulierung von Art. 37o Abs. 1 LFG ist festzuhalten.*

2.3 Art. 61 Erhöhung der Altersgrenze für Helikopterpilotinnen und -piloten

Zur Umsetzung zweier identischer Motionen (KVF-N 21.3020 und Ettlín 21.3095 vom 16. Februar bzw. 8. März 2021) soll das LFG neu mit Art. 61 VE-LFG vorsehen, dass Helikopterpilotinnen und -piloten ihre Rechte aus der Lizenz innerhalb der Schweiz im Hinblick auf den gewerbsmässigen Personen- und Gütertransport auch nach der Vollendung des 60. Altersjahres bis zur Vollendung des 65. Altersjahres ausüben und weiterhin als alleinige Pilotin oder alleiniger Pilot diese Art von Flugeinsätzen durchführen können. Da diese Neuerung den geltenden EU-Bestimmungen widerspricht, die für die Schweiz gestützt auf das Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Luftverkehr vom 21. Juni 1999 (Luftverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU; SR 0.748.127.192.68) rechtlich verbindlich sind, beantragte der Bundesrat die Ablehnung der Motionen. Wie im erläuternden Bericht zur Vorlage ausgeführt, muss das Parlament die Abweichung vom geltenden Völkerrecht bewusst annehmen, um der völkerrechtswidrigen Umsetzung in einem Bundesgesetz den Vorrang einzuräumen (sogenannte Schubert-Praxis).

Der Flughafen Zürich ist für die internationale Erreichbarkeit der Schweiz und des Kantons Zürich eine Schlüsselinfrastruktur und für die Volkswirtschaft sowie den Wohlstand im Kanton von grosser Bedeutung. Der Flugbetrieb ab dem Flughafen Zürich ist als ein Teil des Gesamtsystems des globalen Flugbetriebs zu verstehen, der mittels bestehender internationaler Übereinkommen und durch die Eingliederung der Schweiz in internationale Organisationen reguliert wird. Eine herausragende Bedeutung nimmt hierbei das Luftverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU ein. Das gute Funktionieren dieses Abkommens und die gegenseitige Akzeptanz ist deshalb von grösster Relevanz für die Schweizer Luftfahrt, ganz besonders für den internationalen Flugverkehr und den Flughafen Zürich.

Die vorliegende Neuerung gemäss Art. 61 VE-LFG würde dem Luftverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU widersprechen. Um gegenwärtig sieben Helikopterpiloten zu erlauben, weiterhin alleine zu fliegen, würde ein Konflikt mit dem Luftverkehrsabkommen und damit mit der EU in Kauf genommen (vgl. Ziff. 3.1.14 des erläuternden Berichts). Dies könnte zu deutlichen Einschnitten für den schweizerischen internationalen Luftverkehr führen. So ist nicht auszuschliessen, dass dadurch z. B. die Anerkennung

schweizerischer Pilotenlizenzen im EU-Gebiet gefährdet werden könnte. Dies hätte für sämtliche Schweizer Pilotinnen und Piloten, die international tätig seien, Folgen. Für Linienpilotinnen und -piloten auf Flächenflugzeugen hätte dies praktisch ein Berufsverbot zur Folge und sie wären vom Zugang zum internationalen Arbeitsmarkt ausgeschlossen. Schweizerische Luftfahrtunternehmen könnten keine Pilotinnen und Piloten mit Schweizer Lizenz auf ihren Flugzeugen einsetzen, wenn sie ausserhalb der Schweiz tätig wären. Die Auswirkungen durch diesen Konflikt könnten die Schweiz im Bereich der Luftfahrt somit empfindlich treffen, da der Marktzugang für schweizerische Unternehmen eingeschränkt werden könnte (vgl. Ziff. 3.3.14 des erläuternden Berichts).

Der Kanton Zürich schliesst sich den Bedenken im erläuternden Bericht an. Die Risiken und Nachteile, die durch eine Verletzung des Luftverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU erwachsen könnten, überwiegen die Vorteile, die mit der Neuerung erreicht werden könnten. Die Neuerung gemäss Art. 61 VE-LFG ist deshalb abzulehnen. Dabei ist uns bewusst, dass es dem Bundesrat aufgrund der Schubert-Praxis nicht möglich ist, die entsprechende Bestimmung bereits eigenmächtig wieder aus der Vorlage zu entfernen, sondern es am Bundesgesetzgeber ist, darüber in Kenntnis der Völkerrechtswidrigkeit zu entscheiden.

Antrag 5: Auf die Erhöhung der Altersgrenze für Helikopterpilotinnen und -piloten gemäss Art. 61 VE-LFG ist zu verzichten.

3. Ergänzungsbedarf in der Vernehmlassungsvorlage

Die vorgesehenen Änderungen betreffend Gerichtsbarkeit sowie Zuverlässigkeitsüberprüfungen des Luftsicherheitspersonals sind aus den nachfolgenden Gründen ergänzungsbedürftig:

3.1 Art. 98 Abs. 1 Gerichtsbarkeit

Die vorgeschlagene Änderung von Art. 98 VE-LFG sieht vor, dass alle an Bord eines Luftfahrzeuges begangenen strafbaren Handlungen sowie alle anderen strafbaren Handlungen im Zusammenhang mit der Luftfahrt, welche die Sicherheit des Luftverkehrs beeinträchtigen oder Personen und Sachen am Boden gefährden, durch die Bundesanwaltschaft verfolgt und beurteilt werden sollen. Davon ausgenommen sind, wie bisher, Übertretungen, deren Verfolgung und Beurteilung gemäss Art. 98 Abs. 2 LFG beim BAZL verbleibt.

Wir begrüssen, dass künftig alle strafbaren Handlungen im Zusammenhang mit der zivilen Luftfahrt grundsätzlich durch die Bundesanwaltschaft verfolgt werden (Bundesstrafgerichtsbarkeit). Die heutige Aufteilung der Untersuchung von strafbaren Handlungen an Bord eines Luftfahrzeuges einerseits und die Untersuchung von strafrechtlich relevanten Fehlern am Boden durch die kantonalen Staatsanwaltschaften andererseits hat sich nicht durchgehend bewährt.

Bei Flugunfällen sind die ersten Stunden der Ermittlungen entscheidend, damit die Ursachen und Schuldfragen geklärt werden können. Die Untersuchungen sind komplex und müssen zügig an die Hand genommen werden. Die geplante Strafgerichtsbarkeit des Bundes bedingt daher, dass die Bundesanwaltschaft bei Flugunfällen unverzüglich ausrückt. Sie muss hierfür einen durchgängigen Pikettdienst einrichten, der die sofortige Übernahme der Untersuchungen am Ereignisort garantiert.

Mit Blick darauf schlagen wir zur Präzisierung vor, dass Art. 98 VE-LFG mit einem Abs. 1^{bis} VE-LFG ergänzt wird.

Antrag 6: Art. 98 VE-LFG ist mit einem Abs. 1^{bis} VE-LFG wie folgt zu ergänzen:

«Die Bundesanwaltschaft stellt bei Flugkatastrophen und schweren Flugunfällen ein unverzügliches Ausrücken an den Ereignisort und die unverzügliche Übernahme der Leitung eines Strafverfahrens sicher.»

3.2 Art. 108d Zuverlässigkeitsüberprüfungen des Luftsicherheitspersonals

Im Zusammenhang mit den erweiterten Zuverlässigkeitsüberprüfungen gemäss Art. 108b ff. VE-LFG wird mit Art. 108d VE-LFG eine Definition des Sicherheitsrisikos eingeführt. Von der Definition werden jedoch nur die Sicherheitsrisiken betreffend die Luftsicherheit (security) erfasst, wohingegen die Weitergabe festgestellter Sicherheitsrisiken im Bereich der Flugsicherheit (safety) nicht vorgesehen ist. Die Polizeistelle dürfte demnach die anlässlich von Zulässigkeitsüberprüfungen festgestellten Risiken gestützt auf Art. 108d Abs. 1 VE-LFG den Luftverkehrsgesellschaften nur dann melden, soweit es um die Luftsicherheit (security) geht, also zur Abwehr widerrechtlicher Handlungen gegen die Luftfahrt erforderlich ist. Der Kantonspolizei wäre es aber verwehrt, beispielsweise eine Fluggesellschaft darüber zu informieren, dass bei einem Besatzungsmitglied sicherheitsrelevante Tatsachen wie etwa psychische Auffälligkeiten festgestellt worden sind. Diese Lücke sollte geschlossen werden, um betroffene Fluggesellschaften in die Lage zu versetzen, rechtzeitig die nötigen Vorkehrungen treffen zu können. Art. 108d Abs. 1 VE-LFG ist deshalb dahingehend zu ergänzen, dass es sich bei den Sicherheitsrisiken sowohl um Security-relevante als auch um Safety-relevante Sicherheitsrisiken handeln kann.

Antrag 7: Art. 108d Abs. 1 VE-LFG ist wie folgt zu ergänzen:

«Ein Sicherheitsrisiko besteht, wenn aufgrund der erhobenen Daten Zweifel bestehen, dass die betroffene Person die sicherheitsempfindliche Tätigkeit im Bereich der Luftsicherheit oder der Flugsicherheit zuverlässig und ordnungsgemäss ausführt.»

4. Zusammenfassung

Den Änderungen (insgesamt 19) wird grossmehrheitlich zugestimmt. Hingegen haben wir Bedenken bezüglich der Ausdehnung der Besitzstandsgarantie auf den betrieblichen Umfang gemäss Art. 36a^{bis} Abs. 2 VE-LFG. Sofern damit eine Sicherung der heutigen und bereits seit Jahren bestehenden Betriebszeiten bezweckt wird, ist die Stossrichtung zu unterstützen. Aus Sicht des Kantons Zürich wird die Bestimmung jedoch dem Bedürfnis nach Rechtsklarheit und Rechtssicherheit nicht gerecht. Die beabsichtigte Stossrichtung ist wesentlich deutlicher zu formulieren, insbesondere welche betrieblichen Rahmenbedingungen (Betriebszeiten) zu welchem Zweck (Schutz der bereits langjährig geltenden Betriebszeiten vor Änderungen in beide Richtungen) sicherzustellen sind. Geschützt werden sollte der Betriebsrahmen, aber nicht der konkrete Flugbetrieb bzw. die gegenwärtig verspäteten Flugbewegungen nach 23.00 Uhr. Ausserdem lehnen wir die Ausdehnung des Anwendungsbereichs von Projektierungszonen (Art. 37n Abs. 1 Bst. b VE-LFG), die Anpassung des Verfahrens zur Festlegung von Projektierungszonen (Art. 37n^{bis} Abs. 2 VE-LFG) sowie die Einführung einer Sperrwirkung von Projektierungszonen bereits vom Zeitpunkt der Auflage an (Art. 37o Abs. 1 VE-LFG) ab. Diese Änderungen im Zusammenhang mit den Projektierungszonen erachten wir als unverhältnismässig. Die Erhöhung der



Altersgrenze für Helikopterpilotinnen und -piloten gemäss Art. 61 VE-LFG lehnen wir ab, da diese einen massgeblichen Konflikt mit dem Luftverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU begründen würde, der erhebliche Nachteile für die ganze Schweizer Luftfahrt verursachen könnte. Schliesslich besteht Ergänzungsbedarf bei Art. 98 VE-LFG bezüglich der Sicherstellung der sofortigen Übernahme der Untersuchungen am Ereignisort sowie bei Art. 108d Abs. 1 VE-LFG betreffend die Ausdehnung der Sicherheitsrisiken auf den Bereich der Flugsicherheit.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Die Staatsschreiberin:

Natalie Rickli

Dr. Kathrin Arioli



Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

per Mail an:
esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Kloten, 28.11.2024

Änderung des Luftfahrtgesetzes: Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti

Besten Dank für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung. Kapers (Gewerkschaft des Kabinenpersonals) nimmt dazu im Folgenden zu spezifischen Punkten gerne Stellung.

1. Maintien des aéroports nationaux en l'état

La proposition de l'article 36 garantit la stabilité et la continuité des infrastructures essentielles pour le transport aérien en Suisse. Cette stabilité est cruciale pour préserver la connectivité internationale du pays, tout en maintenant un haut niveau de sécurité et de qualité de service, ce qui bénéficie directement aux emplois locaux et à l'économie régionale. Cela permet également de soutenir les entreprises suisses du secteur aéronautique, qui peuvent compter sur des conditions d'exploitation prévisibles et durables.

2. Délégation accrue des compétences à des prestataires privés

Le texte souligne que la délégation de certaines compétences de surveillance aux prestataires privés n'est pas nouvelle (elle a été inscrite dans la loi en 2009), mais les modifications proposées élargiraient le cercle des " organisations appropriées " qui peuvent assumer ces tâches. Cela inclut des associations comme la Fédération Suisse de Vol Libre et d'autres organismes liés à l'aviation. De plus, le projet de loi clarifie que ces prestataires privés pourraient également percevoir des émoluments et exercer une compétence décisionnelle. Conséquence précise : Pour les syndicats, cette délégation pourrait mener à des changements de gestion dans les aéroports ou d'autres infrastructures, où les décisions, contrôles, ou la surveillance seraient effectués par des organisations non étatiques. Ces changements peuvent potentiellement affecter la gestion des conditions de travail, le respect des droits du travail ou les normes de sécurité si les prestataires privés cherchent à réduire les coûts. Il est aussi probable que ces prestataires soient moins familiers avec les spécificités du travail du personnel.

4. Ouverture du ciel suisse à des prestataires étrangers

Le texte aborde la possibilité pour Skyguide, le fournisseur de services de navigation aérienne suisse, de déléguer certains services à des prestataires étrangers. Cette ouverture se fait dans le cadre de la modernisation européenne du ciel unique (Single European Sky, SES), avec l'objectif de rendre les services de navigation aérienne plus efficaces et interconnectés à travers l'Europe. Cela inclut la délégation de services comme la communication, navigation et surveillance ainsi que des services d'information aéronautique. Toutefois, si des services essentiels de navigation aérienne sont confiés à des prestataires étrangers, cela pourrait entraîner une perte de contrôle pour la Suisse dans la gestion de son propre espace aérien. Cela pourrait également avoir des répercussions sur les conditions de travail des employés de Skyguide, qui pourraient voir une réduction de leur rôle ou une externalisation de certaines tâches vers des prestataires étrangers. L'arrivée de prestataires étrangers pourrait également exercer une pression à la baisse sur les salaires et entraîner des suppressions de postes, surtout si ces prestataires sont en mesure de fournir des services à moindre coût grâce à des conditions de travail moins strictes dans leur pays d'origine.

5. Gestion de la navigation aérienne et impacts sociaux

La modernisation et la numérisation de la gestion du trafic aérien en Europe visent à accroître l'efficacité et à optimiser les routes aériennes pour réduire les émissions de CO₂. Cela suppose une plus grande intégration des systèmes à travers l'Europe et une coopération transfrontalière renforcée. Le texte précise que cette modernisation pourrait inclure une refonte complète de l'espace aérien européen, en supprimant les redondances et en optimisant les infrastructures. Le projet de modernisation vise à "réduire les coûts" pour les fournisseurs de services de navigation aérienne, notamment en introduisant une plus grande flexibilité et en adaptant les capacités de l'espace aérien en fonction de la demande de trafic. Cela inclut la création d'une "plateforme commune" pour les fournisseurs de données aéronautiques, facilitant ainsi le partage d'informations et la rationalisation des services. Pourtant, par la modernisation technologique, le personnel existant pourrait être forcé d'acquérir de "nouvelles compétences", en particulier dans l'utilisation des systèmes numériques et des technologies de gestion du trafic aérien. Cela pourrait entraîner des coûts supplémentaires pour la formation (qui ne sont pas assumés), ainsi que des risques de licenciement pour ceux qui ne sont pas capables de s'adapter aux nouvelles exigences. En outre, la rationalisation des services et la mise en œuvre de solutions transfrontalières pour la navigation aérienne pourraient pousser les entreprises suisses à réduire les salaires, augmenter la sous-traitance à des prestataires étrangers et faire pression pour assouplir les conditions de travail en Suisse.

6. Dérogations à la loi sur la transparence

L'Art. 107d proposé en ajout dans le projet de modification sur la loi sur l'aviation (entrée en vigueur le 01.01.2025), exclut du champ d'application de la loi sur la transparence, l'accès au public, aux données personnelles et aux données concernant des personnes morales, contenues dans des documents officiels comme les rapports portant sur des audits ou inspections. Conformément au règlement de l'Union européenne, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) s'engageait déjà en tant qu'autorité de surveillance à ne pas infliger de sanctions aux personnes, pour avoir communiqué des informations concernant les sécurités technique et d'exploitation des entreprises de transport aérien (sauf en cas de manquement délibéré aux règles ou de manquement très grave à l'obligation professionnelle de diligence ayant pour effet de compromettre sérieusement le niveau de la sécurité aérienne). Dans le cadre de la "culture juste", il prend les mesures qui s'imposent pour

garantir la confidentialité des informations obtenues et protéger les données personnelles des informateurs.

La restriction du champ d'application de la LTrans dans le domaine de l'aviation induite par l'Art. 107d de la Loi sur l'aviation, ne permettra plus au public de consulter des documents officiels qui pourraient leur nuire ; à ce dernier sujet, en texte clair, cela signifie que le public n'aura désormais accès plus qu'aux rapports finaux concernant les incidents. En conclusion, les associations approuvent cette modification puisqu'il permettra aux personnes impliquées de ne plus faire de la rétention d'informations dans le but de se protéger.

7. Élévation de l'âge de retraite des pilotes d'hélicoptères

Sur ce sujet, les syndicats ne peuvent cacher leur étonnement et l'incompréhension vis-à-vis du changement proposé. En effet, comme décrit dans le rapport explicatif, le gain effectif de cette modification d'article semble largement écrasé par les très certaines conséquences fâcheuses que ce changement pourrait avoir sur la sécurité des utilisateurs et pour la Suisse et ses relations avec l'Europe puisque l'agence européenne EASA fixe la limite d'âge à 60 ans pour toutes opérations en mono-pilote (single pilot). La confédération est absolument tenue de suivre ces normes internationales. D'un point de vue technique et scientifique également, il est opportun de reconnaître que l'âge de retraite du personnel aéronautique est un sujet très délicat et qu'il convient de prendre toutes les précautions pour s'assurer que la sécurité et la qualité soient toujours au rendez-vous et cela à tout moment de la carrière. Les études qui s'y sont intéressées, y compris l'étude psycho-cognitive menée par Helvetica et Skyguide en 2022-2023 pour les contrôleurs aériens, confirment un potentiel déclin accru des performances cognitives à partir de 50 ans environ. Les conditions actuelles, édictées sous l'égide d'organismes internationaux compétents et basées sur des évidences scientifiques permettent et garantissent la sécurité des employés et des utilisateurs, il ne fait pas de sens que la Suisse cherche à déroger à ces règles. Les associations s'opposent fermement à l'élévation de l'âge de retraite des pilotes d'hélicoptères.

8. Biométrie (Art. 107c Abs. 1 Bst. b)

Das Erheben und Abgleichen von biometrischen Personendaten ist ein starker Eingriff in die Privatsphäre der betroffenen Personen und damit auch des Personals von Flughafenhaltern und Luftverkehrsunternehmen. Es ist fraglich, ob bei dem mit diesen Artikeln gemachten Vorschlag die Verhältnismässigkeit hinsichtlich der Erfüllung des Zweckes der Überprüfung der Identität (Verifikation oder Identifikation) gewahrt würde. Grundsätzlich gilt zudem, dass die Arbeitnehmenden im Arbeitsverhältnis in einer schwächeren Position sind, weshalb die Bedingung einer ausdrücklichen Zustimmung nicht ausreicht, um ihren Willen zum Verzicht auf den Schutz ihrer biometrischen Daten zu belegen. Zusätzlich müsste deshalb garantiert werden, dass die Arbeitnehmenden vorgängig ihre kollektiven Mitwirkungsrechte wahrnehmen können. Die vorgeschlagene Neuregelung (Art. 107c Abs. 1 Bst. b) lehnen wir deshalb ab.

9. Erweiterte Zuverlässigkeitsüberprüfung (Art. 108b Abs. 2)

Der vorgeschlagene Buchstabe b bezieht sich auf den Flugsicherungsdienst Skyguide, der neu nicht nur bei Personen, die eine sicherheitsempfindliche Tätigkeit ausüben, eine erweiterte Zuverlässigkeitsüberprüfung durchführen müsste. Auch für "alle anderen Personen gemäss Risikoanalyse" müsste Skyguide künftig eine erweiterte Zuverlässigkeitsüberprüfung durchführen, wodurch für Skyguide ein unangemessen grosser

Spielraum für die Definition des betroffenen Personenkreises bestehen würde. Diese Bestimmung ist somit zu wenig spezifisch und auch der erläuternde Bericht lässt offen, welche internen Mitarbeitenden und welches weitere externe Personal von Skyguide betroffen wäre. Die gebotene Verhältnismässigkeit scheint deshalb nicht gegeben.

Zu berücksichtigen ist zudem, dass per Inkrafttreten des revidierten Gesetzes nicht nur Arbeitnehmende, die neu angestellt werden, einer erweiterten Überprüfung unterzogen würden, sondern auch zahlreiche bestehende Arbeitnehmende neu erweitert überprüft würden. Falls aufgrund von (auch eingestellter) Strafverfahren oder der Verurteilung wegen strafbarer Handlungen Zweifel bestünden, dass die betroffene Person die sicherheitsempfindliche Tätigkeit zuverlässig und ordnungsgemäss auszuführen vermag, könnte die Beendigung des Arbeitsverhältnisses eine Folge sein. Arbeitgeber sind deshalb zu verpflichten, den betroffenen Arbeitnehmenden alternative Tätigkeitsgebiete, die nicht sicherheitsempfindlich sind, zuzuweisen.

Mit der generellen Norm in Buchstaben d droht schliesslich eine pauschale Erweiterung des betroffenen Personenkreises, wobei grosse und nicht abschliessend erwähnte Personengruppen aufgrund einer veränderten Bedrohungslage und entsprechend angepasster Risikoanalyse plötzlich einer erweiterten Zuverlässigkeitsüberprüfung unterliegen würden.

Aus den dargelegten Gründen lehnen wir auch diese Neuregelung ab.

10. Redlichkeitskultur ("Just Culture")

Basierend auf einem parlamentarischen Auftrag wird mit dieser Vorlage zusätzlich die Umsetzung der sogenannten "Just Culture" an die Hand genommen. Grundsätzlich sind die Gewerkschaften erfreut über die Entwicklungen in diesen Themenbereichen und begrüssen die unternommenen Anstrengungen. Bei genauerer Betrachtung der vorgeschlagenen Änderungen sind jedoch markante Schwachstellen erkennbar und die Formulierungen sind unseres Erachtens zu weit gefasst.

1) Ausweitung des Verfolgungsverzichts auf alle Arten von Strafverfahren

In Übereinstimmung mit Art. 16 Abs. 6 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 legt der vorgeschlagene Art. 91^{ter} Abs. 1 LFG fest, dass in Fällen, in denen die Behörden von einem Vorfall nur aufgrund einer Ereignismeldung Kenntnis erlangen, von einem Verfahren gegen meldende oder in der Meldung genannte Personen abgesehen wird. Im Gegensatz zum europäischen Recht, welches diesen sogenannten Verfahrensverzicht für sämtliche Arten von Verfahren – also Verwaltungs-, Straf- sowie Verwaltungsstrafverfahren – vorsieht,¹ beschränkt der neu zu schaffende Art. 91^{ter} Abs. 1 LFG diesen Verfahrensverzicht auf Strafverfahren zur Ahndung eines Verstosses gegen das Luftfahrtgesetz.

kapers erachtet diese Beschränkung des Verfahrensverzichts auf luftrechtliche Strafverfahren als nicht sachgerecht. Für kapers ist es nicht ersichtlich, warum nicht auch in Bezug auf andere Verfahrensarten – so wie es das europäische Recht vorsieht – auf die Eröffnung eines Verfahrens verzichtet werden soll. Entsprechend fordert kapers, dass der Verfahrensverzicht im vorgeschlagenen Art. 91^{ter} Abs. 1 LFG auf sämtliche Strafverfahren, also auch jene, in welchen ein Verstoß gegen das Kernstrafrecht wie insbesondere Art. 237 StGB verfolgt wird, ausgedehnt wird. Diese Forderung soll umgesetzt werden, indem Bst. a aus dem vorgeschlagenen Art. 91^{ter} Abs. 1 LFG gestrichen wird.

¹ Vgl. Raphael Widmer-Kaufmann, Die Flugunfalluntersuchung nach schweizerischem Recht, 2022, S. 239 und FN 1031.

Art. 91^{ter} LFG

¹ Die Strafverfolgungsbehörden verzichten auf Verfolgung, Überweisung an das Gericht oder Bestrafung von Personen, die eine Ereignismeldung erstattet haben oder darin genannt werden, sofern:

~~a. es sich um einen Verstoss gegen Rechtsvorschriften handelt, der gemäss diesem Gesetz strafbar ist;~~

b. [...]

2) Ausdehnung des Verwertungsverbotes im Strafverfahren auf in den Meldungen genannte Personen

Der vorgeschlagene Art. 91^{ter} Abs. 2 LFG sieht vor, dass belastende Informationen in Ereignismeldungen in Straf- und Verwaltungsstrafverfahren nicht gegen die meldende Person verwertet werden dürfen. Diese sogenannte Verwertungsverbot ist sehr zu begrüssen.

Die Verordnung (EU) Nr. 376/2014 überlässt in Art. 16 Abs. 7 den Mitgliedstaaten die Option, diesen Schutz sowohl meldenden als auch in den Meldungen genannten Personen zu gewähren. kapers ist der Überzeugung, dass zur Durchsetzung einer effektiven Redlichkeitskultur das Verwertungsverbot im zur Diskussion stehenden Art. 91^{ter} Abs. 2 LFG auch auf in den Meldungen genannte Personen auszuweiten ist. Ereignismeldungen sollen nicht als Beweismittel zur Belastung einer Person in einem Strafverfahren herangezogen werden können. Eine solche Verwendung der Meldungen widerspricht dem Sinn der *Just Culture* und führt lediglich dazu, dass in einen Vorfall verwickelte Personen Informationen – gerade, wenn sie dadurch Berufskolleginnen oder Berufskollegen belasten könnten – nur sehr zurückhaltend preisgeben. Entsprechend fordert kapers, den vorgeschlagenen Art. 91^{ter} Abs. 2 LFG folgendermassen zu ergänzen.

Art. 91^{ter} LFG

*² Informationen in Ereignismeldungen, welche die meldende **oder eine in der Meldung genannte** Person belasten, sind in Straf- und Verwaltungsstrafverfahren nicht verwertbar. Dies gilt auch für schwere Fälle nach Artikel 16 Absatz 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014.*

3) Keine Schaffung eines Dilemmas durch die neue Ziffer 3 des Art. 237 StGB

Die jetzige vorgeschlagene Revision des Art. 237 StGB sieht in der neuen Ziffer 3 vor, dass bei einer fahrlässigen Gefährdung des öffentlichen Verkehrs von der Strafverfolgung abgesehen werden muss, wenn erstens das Verschulden des Täters gering ist und dieser zweitens alle zumutbaren Anstrengungen unternommen hat, um die in Zusammenhang mit der Tat stehende behördliche Sicherheitsuntersuchung zu unterstützen.

Diese Gesetzesrevision ist aus Sicht der kapers sehr zu begrüssen. Sie führt dazu, dass in Fällen, in denen das Verschulden einer an einem Vorfall beteiligten Person nicht derart

schwer war, dass ein Fall nach Artikel 16 Absatz 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 vorliegt, von der Bestrafung nach Art. 237 StGB abgesehen werden muss.

Um von dieser Strafbefreiung profitieren zu können, muss eine in ein sicherheitsrelevantes Ereignis verwickelte Person allerdings noch eine zweite Voraussetzung erfüllen, nämlich die genügende Kooperation mit der Sicherheitsuntersuchungsbehörde. Diese zweite Voraussetzung ist aus der Sicht der kapers äusserst problematisch.

Diesbezüglich ist zu betonen, dass die Ergebnisse der Sicherheitsuntersuchung in der Schweiz den Strafbehörden als Grundlage für die Sachverhaltsfeststellung dienen. Eine Person, welche mit der Sicherheitsuntersuchungsbehörde kooperiert, riskiert damit in erheblichem Ausmass, sich selbst zu belasten. In Einzelfällen kann sogar die Kooperation mit der Sicherheitsuntersuchungsbehörde erst dazu führen, dass es den Strafbehörden möglich ist, zu beweisen, dass ein Fall nach Artikel 16 Absatz 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 vorliegt und die Strafbefreiung gemäss dem geplanten Art. 237 Ziff. 3 StGB nicht zur Anwendung gelangen kann.

Mit anderen Worten: Eine in einen Vorfall verwickelte Person wird vor ein Dilemma gestellt. Entweder kooperiert sie mit der Sicherheitsuntersuchungsbehörde, was ihr die Chance auf eine Strafbefreiung nach Art. 237 Ziff. 3 StGB einräumt. Andererseits setzt sie sich damit auch dem Risiko aus, dass ihre Aussagen in den Schlussbericht der Sicherheitsuntersuchung einfließen und auf diesem Weg zur Begründung ihrer Verurteilung dienen. Alternativ verweigert die Person die Kooperation mit der Sicherheitsuntersuchungsbehörde. Damit ist jedoch ausgeschlossen, dass sie von einer Strafbefreiung nach Art. 237 Ziff. 3 StGB profitiert, womit sie auch für ein leichtes Verschulden bestraft werden kann.

Problematisch an diesem Dilemma ist insbesondere, dass eine an einem Unfall oder einer schweren Störung beteiligte Person die Entscheidung, welchen Weg sie wählt, bereits kurz nach dem Vorfall treffen muss. In der Praxis findet sich die Sicherheitsuntersuchungsbehörde nach einem Ereignis rasch auf der Unfallstelle ein und lädt die beteiligten Personen umgehend vor, um sie zu befragen bzw. befragt sie noch auf der Unfallstelle. In einem emotional so belasteten Moment sind die am Vorfall beteiligten Personen kaum in der Lage abzuschätzen, was sich ereignete, womit sie ebenso wenig fähig sind, die Entscheidung für oder gegen eine Kooperation mit der Sicherheitsuntersuchungsbehörde überlegt zu fällen.

kapers ist infolgedessen der Ansicht, dass die Schaffung dieses Dilemmas dem Grundsatz eines fairen Verfahrens widerspricht. Daher fordert kapers, dass die zweite Voraussetzung, also die Kooperation in der Sicherheitsuntersuchung, aus der Ziffer 3 von Art. 237 StGB gestrichen wird.

Art. 237 StGB

3. Handelt der Täter fahrlässig, sieht die zuständige Behörde von der Strafverfolgung, der Überweisung an das Gericht oder der Bestrafung ab, wenn das Verschulden des Täters gering ist ~~und er alle zumutbaren Anstrengungen unternommen hat, um die in Zusammenhang mit der Tat stehende behördliche Sicherheitsuntersuchung zu unterstützen.~~

4) Redaktionelle Anpassung des Verweises auf Artikel 16 Absatz 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014

Die vorgeschlagene Gesetzesrevision verwendet sowohl im geplanten Art. 20 LFG als auch im neuen Art. 91^{ter} LFG die Formulierung «schwerer Fall nach Artikel 16 Absatz 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014». Dabei ist die Bezeichnung «schwerer Fall» der europäischen Verordnung fremd. Infolgedessen ist unklar, ob durch die Verwendung des Wortes «schwer» eine zusätzliche Wertung oder Einschränkung im Schweizer Recht eingefügt werden soll.

Zur Präzisierung und um jegliche Fragen in der Auslegung von Vornherein auszuschliessen, fordert kapers, dass das Wort «schwer» in den genannten Artikeln gestrichen wird. So wird klar, dass dem Verweis auf das europäische Recht keine zusätzliche Wertung oder Einschränkung beigefügt werden soll.

Art. 20 LFG³ Informationen in Ereignismeldungen, welche die meldende oder eine in der Meldung genannte Person belasten, sind in Verwaltungsverfahren zum warnungsweisen Entzug oder zur warnungsweisen Beschränkung von Berechtigungen nicht verwertbar sofern kein **schwerer** Fall nach Artikel 16 Absatz 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 vorliegt.

Art. 91^{ter} LFG

¹ Die Strafverfolgungsbehörden verzichten auf Verfolgung, Überweisung an das Gericht oder Bestrafung von Personen, die eine Ereignismeldung erstattet haben oder darin genannt werden, sofern:

- a. es sich um einen Verstoß gegen Rechtsvorschriften handelt, der gemäss diesem Gesetz strafbar ist;
- b. der Verstoß einzig aufgrund einer Meldung nach den Artikeln 4 oder 5 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 bekannt geworden ist;
- c. die Meldung sicherheitsrelevante Ereignisse gemäss Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 betrifft;
- d. die Meldung nach Artikel 4 oder 5 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 innerhalb der Frist von Artikel 4 Absatz 7 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 erstattet worden ist; und
- e. kein **schwerer** Fall im Sinne von Artikel 16 Absatz 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 vorliegt.

² Informationen in Ereignismeldungen, welche die meldende Person belasten, sind in Straf- und Verwaltungsstrafverfahren nicht verwertbar. Dies gilt auch für **schwere** Fälle nach Artikel 16 Absatz 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014.

In diesem Sinne hoffen wir auf die Berücksichtigung der gewerkschaftlichen Stellungnahme und danken Ihnen im Voraus herzlich.

Freundliche Grüsse



Dr. Phil. Sandrine Nikolic-Fuss, Präsidentin



Alexandra Meile, Vize-Präsidentin

Per E-Mail

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Zürich, 22. November 2024

Änderung des Luftfahrtgesetzes - Vernehmlassungsantwort des Kaufmännischen Verbandes Schweiz

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zum Massnahmenpaket „Änderung des Luftfahrtgesetzes“ Stellung zu nehmen.

1. Einleitung

Das Engagement des Kaufmännischen Verbandes Schweiz im Luftverkehr

Der Kaufmännische Verband Schweiz blickt auf eine lange Geschichte als Sozialpartner im Luftverkehr zurück. Zusammen mit dem VPOD Luftverkehr schloss der Kaufmännische Verband Schweiz (zu diesem Zeitpunkt noch SKV) bereits Ende der vierziger Jahre des letzten Jahrhunderts einen Gesamtarbeitsvertrag mit der damaligen Swissair ab. Seit 1997 hieß der Verhandlungspartner nicht mehr Swissair, sondern SAirGroup. Mit der neuen Konzernstruktur, die sich die Swissair gab, veränderte sich auch die Sozialpartnerschaft.

Zunächst hatte man auf Konzernebene einen Mantelvertrag geschaffen, in dem die allgemeinen Arbeitsbedingungen geregelt wurden. Jede Unternehmenseinheit, wie zum Beispiel Swissair (Airline), Swissport (Passagierabfertigung), SR Technics (Flugzeugunterhalt), Cargologic und Swisscargo (Fracht), regelte zusätzlich mit einer Betriebsvereinbarung die Besonderheiten ihres Unternehmens. In den entsprechenden Betriebskommissionen, deren Arbeitnehmervertreter von der Belegschaft gewählt wurden, war nebst dem VPOD und dem Hausverband PUSH (Hausverband der Swissair) auch der SKV vertreten. Der SKV verfügte zu dieser Zeit über eine Sektion, die keine Region und keine Stadt vertrat, sondern eine Branchengruppe: die Gruppe SAir. Sie vereinigte KV-Mitglieder, die bei einem Unternehmen der SAirGroup arbeiteten und aus verschiedenen geographischen SKV-Sektionen kamen. Gesamthaft vertrat die Gruppe SAir im Jahr 2000 rund 1'000 Mitglieder.

Ab dem 1. Juli 2000 kam es erneut zu Veränderungen: Je Konzern-Unternehmen wurde ein eigenständiger Gesamtarbeitsvertrag vereinbart, welcher sowohl die Bestimmungen des Mantelvertrages wie auch der Betriebsvereinbarung vereinigte. Um den Aufwand für die Personalverbände in einem erträglichen Umfang zu halten, wurde mit dem Delegationsprinzip verhandelt.

Der mitgliederstärkste Verband in jedem Unternehmen führte die Verhandlungen im Namen aller drei Verbände. Der zweitstärkste Verband war Beisitzer. So war der SKV Verhandlungsführer bei der Swissair (also der klassischen Airline) sowie Beisitzer bei den Verhandlungen mit Swissport Basel, Cargologic und Swisscargo.

Nach dem Zusammenbruch der SAirGroup/Swissair im Jahr 2001 änderte sich die Ausgangslage erneut. Infolge der Insolvenz der Swissair wurde die Crossair in Swiss International Air Lines umbenannt. Andere flugnahe Betriebe (wie Swissport oder Gate Gourmet) aus dem SAir-Nachlass wurden veräussert. Die heutige Swiss ist bekanntlich, genauso wie die Charterlinie Edelweiss, seit dem Jahr 2008 eine 100%-Tochtergesellschaft der deutschen Lufthansa-Gruppe. Die flughafen Betriebe, die ebenfalls Staatshilfe erhalten hatten, stehen bzw. standen im Besitz von Aktionären aus Asien. Swissport International Ltd. wurde Ende 2020 von der chinesischen HNA-Gruppe an sechs britische und amerikanische Privat-Equity-Investmentgesellschaften verkauft. SR Technics wird von der chinesischen HNA-Gruppe (80%) und der Mubadala Development Company (20%) kontrolliert.

Der Kaufmännische Verband Schweiz ist heute Sozialpartner in den fünf Gesamtarbeitsverträgen von Swiss, Swissport International AG (Basel und Zürich), Cargologic (Rhenus Gruppe) und SR Technics.

2. Grundsatzüberlegungen

Befreiung der Konzessionserteilung an Flughäfen von der öffentlichen Ausschreibungspflicht (KVF-N 21.3458)

Der Kaufmännische Verband Schweiz betrachtet den Sektorenmarkt der Flughäfen als systemrelevante Infrastruktur und **befürwortet die Befreiung von der öffentlichen Ausschreibungspflicht unter gewissen Auflagen für die Flughäfen.**

Für den Kaufmännischen Verband Schweiz ist entscheidend, dass die Flughäfen nachhaltig bewirtschaftet werden. Dies betrifft alle systemrelevanten Landesflughäfen. Eine Aufzählung im Gesetz erübrigt sich, da diese über ihre volkswirtschaftliche Bedeutung definiert werden sollten. Verpflichtungen zur Nachhaltigkeit – sowohl in sozialer, wirtschaftlicher als auch ökologischer Hinsicht – sind dabei zentral und sollten als zwingende Bedingungen im Gesetz verankert werden.

3. Stellungnahme zur Befreiung der Konzessionserteilung an Flughäfen von der öffentlichen Ausschreibungspflicht

Der Kaufmännische Verband Schweiz begrüsst grundsätzlich die vorgeschlagene Befreiung der Konzessionserteilung an Flughäfen von der öffentlichen Ausschreibungspflicht, erkennt jedoch die Notwendigkeit, diese Befreiung mit klaren Auflagen und Bedingungen für alle an den Flughäfen tätigen Unternehmungen (Unterkonzessionen) zu verknüpfen, um sicherzustellen, dass auch in einem deregulierten Marktumfeld die Nachhaltigkeit und Sozialverträglichkeit gewahrt bleibt.

a) Nachhaltigkeit und soziale Verantwortung der Flughafenbetreiber

Die Flughäfen sind systemrelevante Infrastrukturen und müssen so geführt werden, dass sie den sozialen, ökologischen und wirtschaftlichen Herausforderungen der Zukunft gewachsen sind. Die Befreiung von der Ausschreibungspflicht sollte nicht dazu führen, dass die Betreiber und Dienstleister auf Flughäfen keine Verantwortung mehr übernehmen müssen. Die Flughafenbetreiber und alle anderen Flughafendienstleister müssen verpflichtend nachhaltige Standards einhalten, um ihrer sozialen und ökologischen Verantwortung gerecht zu werden. Verbindliche Mindeststandards im Bereich Arbeitsbedingungen auf Basis der orts- und branchenüblichen Arbeitsbedingungen sind ein wichtiger Aspekt. Als Mindeststandard sind die bestehenden GAV's an den Landesflughäfen die Grundlage. Diese Mindeststandards dürfen nicht unterschritten werden. Eine Lizenzvergabe darf nur dann erfolgen, wenn diese Mindeststandards für die systemrelevanten Landesflughäfen eingehalten werden.

- **Empfehlung:** Die Befreiung der Konzessionserteilung von der Ausschreibungspflicht sollte an klare und verbindliche Nachhaltigkeitsanforderungen geknüpft werden, die sowohl ökologische als auch soziale Aspekte berücksichtigen. Der Kaufmännische Verband Schweiz fordert, dass diese Anforderungen in den Vergabebedingungen des Gesetzes verankert werden, um sicherzustellen, dass Flughäfen und die dort tätigen Unternehmen den Prinzipien der sozialen Verantwortung und ökologischen Nachhaltigkeit gerecht werden.

b) Paritätische Kommission zur Sicherstellung der Einhaltung von Nachhaltigkeitskriterien

Ein zentrales Anliegen des Kaufmännischen Verbandes Schweiz ist die Einführung einer **paritätischen Kommission**, welche die Umsetzung von Nachhaltigkeitsstandards überprüft. Diese Kommission sollte aus Vertretern der Sozialpartner und der Wirtschaft bestehen und die Aufgabe haben, Unternehmen, die an den Flughäfen Dienstleistungen erbringen, zu kontrollieren. Diese Unternehmen müssen einen Nachweis erbringen, dass sie die festgelegten Standards in Bezug auf soziale und ökologische Nachhaltigkeit einhalten.

- **Empfehlung:** Es sollte eine unabhängige, paritätische Kommission eingerichtet werden, die regelmässig überprüft, ob die an den Flughäfen tätigen Unternehmen ihre Verpflichtungen zur Einhaltung von sozialen und ökologischen Standards erfüllen. Diese Kommission könnte dazu beitragen, Transparenz zu schaffen und die Qualität der Dienstleistungserbringung zu sichern, ohne den Wettbewerb zu beeinträchtigen.

c) Marktregulierung und Wettbewerbsbedingungen

Die Befreiung von der Ausschreibungspflicht darf nicht zu einer marktbeherrschenden Stellung einzelner Unternehmen führen, die dann wenig Anreize zur Erbringung qualitativ hochwertiger und nachhaltiger Dienstleistungen haben. Es ist daher entscheidend, dass der Wettbewerb auf den Flughäfen nicht durch eine Monopolisierung oder unfaire Praktiken eingeschränkt wird. Zwar kann die Befreiung von der Ausschreibungspflicht zu einer effizienteren und schnelleren Konzessionsvergabe führen, jedoch müssen Mechanismen existieren, die den fairen Wettbewerb sicherstellen.

- **Empfehlung:** Der Kaufmännische Verband Schweiz spricht sich dafür aus, dass die Befreiung der Konzessionserteilung von der Ausschreibungspflicht mit einer regelmäßigen Kontrolle des Wettbewerbs und der Dienstleistungsqualität verbunden wird. Hierfür könnte die vorgeschlagene paritätische Kommission auch eine Rolle spielen, indem sie regelmäßig die Marktverhältnisse überprüft und gegebenenfalls Marktverzerrungen entgegenwirkt. Eine kontinuierliche Kontrolle und Überprüfung der Marktbedingungen sind notwendig, um sicherzustellen, dass es nicht zu Wettbewerbsverzerrungen kommt.

d) Vermeidung von Interessenskonflikten

Ein weiterer wichtiger Punkt im Zusammenhang mit der Befreiung von der Ausschreibungspflicht ist die Vermeidung von Interessenskonflikten. Flughäfen und Dienstleister sollten in der Lage sein, ihre Tätigkeiten unter fairen Bedingungen auszuüben, ohne dass der Wettbewerb durch undurchsichtige oder intransparente Verfahrensweisen beeinträchtigt wird.

- **Empfehlung:** Der Kaufmännische Verband Schweiz fordert daher, dass alle Verfahrensweisen zur Vergabe von Konzessionen klar, transparent und nachvollziehbar gestaltet werden. Dies würde nicht nur zur Wahrung des Vertrauens der Öffentlichkeit und der Unternehmen in den Prozess beitragen, sondern auch sicherstellen, dass der Wettbewerb fair und transparent bleibt.

Zusammenfassung der Empfehlungen:

- **Nachhaltigkeit als verpflichtende Bedingung:** Die Flughäfen sollten nur dann von der Ausschreibungspflicht befreit werden, wenn sie nachhaltige und sozialverträgliche Betriebsstandards einhalten.
- **Einrichtung einer paritätischen Kommission:** Diese Kommission sollte zur Überprüfung der Einhaltung von Nachhaltigkeitsstandards und zur Sicherstellung des fairen Wettbewerbs an den Flughäfen eingesetzt werden.
- **Wettbewerbsüberwachung:** Die Befreiung der Konzessionserteilung von der Ausschreibungspflicht sollte nicht zu einer Marktbeherrschung führen; stattdessen müssen faire Wettbewerbsbedingungen gewährleistet werden.
- **Transparenz und Vermeidung von Interessenskonflikten:** Alle Verfahrensweisen zur Konzessionsvergabe sollten klar und nachvollziehbar sein, um Vertrauen in den Prozess zu schaffen.

Mit dieser Anpassung wird die Stellungnahme auf die spezifischen Aspekte der **Befreiung der Konzessionserteilung von Flughäfen** fokussiert, die im Gesetzesentwurf diskutiert werden, und berücksichtigt dabei die wichtigen Punkte der **Nachhaltigkeit, Wettbewerbsbedingungen** und **Transparenz**.

Der Kaufmännische Verband Schweiz bedankt sich für die Möglichkeit, zu den vorgeschlagenen Änderungen des Luftfahrtgesetzes Stellung zu nehmen. Wir hoffen, dass unsere Überlegungen und Empfehlungen zur **Befreiung der Konzessionserteilung an Flughäfen von der öffentlichen Ausschreibungspflicht**, sowie zur nachhaltigen und sozialverträglichen Gestaltung des Flughafenbetriebs in die weitere Beurteilung und Ausgestaltung des Gesetzes einfließen werden.

Wir sind überzeugt, dass mit der richtigen Balance zwischen Marktöffnung, Nachhaltigkeit und sozialen Standards eine zukunftsfähige und verantwortungsbewusste Luftfahrtinfrastruktur in der Schweiz geschaffen werden kann.

Mit freundlichen Grüssen

Kaufmännischer Verband Schweiz

Sascha M. Burkhalter
CEO
sascha.burkhalter@kfmv.ch

Michael Horvath
Fachverantwortlicher Sozialpartnerschaft
michael.horvath@kfmv.ch



Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit

Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable

Coalizione Traffico aereo, Ambiente e Salute

Stellungnahme der KLUG im Rahmen der Vernehmlassung zum revidierten Luftfahrtgesetz (LFG) gemäss Bundesratsbeschluss vom 28. August 2024

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit (KLUG) vereint 29 Schweizer Organisationen, die sich für eine Reduktion der durch den Luftverkehr verursachten Emissionen von Treibhausgasen, Luftschadstoffen und Lärm einsetzen. Nachfolgend finden Sie unsere Stellungnahme zur vorgeschlagenen Änderung des Luftfahrtgesetzes. Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen

KLUG Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit

Yves Chatton

Geschäftsführer

Übersicht

Der Bundesrat will dem Bundesparlament eine erneute Teilrevision des LFG schmackhaft machen. Er behauptet, die Notwendigkeit der vorliegenden Revision ergebe sich gestützt auf politische Vorstösse (vgl. [Medienmitteilung vom 28. August 2024](#)). Soweit ersichtlich betreffen diese Vorstösse jedoch lediglich Themen der Sicherheitskultur im weitesten Sinn. Gegen Verbesserungen bei der Flugsicherheit und den damit zusammenhängenden Fragen ist grundsätzlich nichts einzuwenden. Die geplante Teilrevision enthält jedoch auch Bestimmungen, die der weiteren Verstärkung des Einflusses des Bundes und der Entmachtung der Kantone, Gemeinden und der Betroffenen dienen. Vor allem aber soll die Anwendbarkeit der umweltrechtlichen Schutzbestimmungen nochmals stark reduziert werden.

Dieser Abbau des Rechtsschutzes und der massive Ausbau der Rechte der Bundesbehörden zulasten der Mitspracherechte der Betroffenen sowie die faktische Ausserkraftsetzung umweltrechtlicher Bestimmungen zulasten der Bevölkerung um die Landesflughäfen wird seitens der KLUG scharf kritisiert und ist zurückzuweisen.

KLUG / CESAR / COTAS

Aarberggasse 61

3001 Bern

031 328 58 64, info@klug-cesar.ch

Nein zur faktischen Abschaffung der umweltrechtlichen Schutznormen bei Landesflughäfen

Bereits in der letzten Teilrevision des LFG vom 16. Juni 2017 wurde die rechtliche Unantastbarkeit der Landesflughäfen teilweise dadurch zementiert, dass mit dem Mittel des **baulichen Bestandesschutzes** andere Bundesaufgaben wie der Schutz der Umwelt und damit auch der Schutz der Bevölkerung um die Flughäfen übersteuert werden können. Nun soll eine weitere massive Stärkung dieses Bestandsschutzes erfolgen. Der Bundesrat will einen sogenannten **betrieblichen Bestandesschutz** einführen. Nach seinen Worten «soll damit sichergestellt werden, dass die Eckwerte des Flughafenbetriebs, so z.B. die Betriebszeiten, auch in umweltrechtlichen Sanierungsverfahren grundsätzlich nicht eingeschränkt werden können.» Das Parlament soll mit der Verabschiedung der Vorlage festlegen, dass auf Gesetzesstufe eine Interessenabwägung verankert wird, die es dem Bundesrat respektive dem UVEK und dem BAZL erlaubt, über den SIL (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt) und das Betriebsreglement sämtliche Wünsche der Flugplatzbetreiber sowie Flugverkehrsunternehmen zu erfüllen, ohne weiter auf die betroffene Bevölkerung Rücksicht nehmen zu müssen. Diese geplante Änderung zugunsten der Luftfahrtindustrie läuft faktisch darauf hinaus, dass die umweltrechtlichen Bestimmungen zum Schutz der Bevölkerung insbesondere vor lästigen und schädlichen Lärmimmissionen für die beiden Landesflughäfen ausser Kraft gesetzt werden.

Die aktuelle Revisionsvorlage ist in ihrer Dimension einzigartig und verletzt nach Auffassung der KLUG den verfassungsrechtlichen Auftrag des Bundes, wonach die Umwelt und damit die Menschen vor lästigen und schädlichen übermässigen Immissionen zu schützen sind. Das Vorhaben des Bundesrates stellt einen einigermaßen durchsichtigen Versuch dar, die Bemühungen zu hintertreiben, welche die Verbesserung der Situation gerade hinsichtlich der nächtlichen Lärmbelastungen zum Ziel haben. Diese Gesetzesrevision ist deshalb aus Sicht der KLUG entschieden abzulehnen. Sie stellt einen durch nichts gerechtfertigten und geradezu unverantwortlichen Angriff auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Anwohner der Landesflughäfen dar.

Nein zu Änderungen bei Nebenanlagen nach kantonalem Recht

Mit der Revision sollen Entscheide der kantonalen Behörden zu Nebenanlagen explizit von der Zustimmung des BAZL abhängig gemacht werden. Begründet wird dies damit, dass die kantonalen Behörden regelmässig «nicht über vertiefte Fachkenntnisse» oder das «Wissen über tatsächliche lokale Verhältnisse und Anforderungen» verfügten. Diese Behauptung und die damit einhergehende Entmachtung der kantonalen Behörden und die Reduktion der Mitspracherechte werden von der KLUG entschieden abgelehnt. Es geht auch hier offensichtlich darum, die Kompetenzen der Bundesbehörden zulasten der kantonalen Behörden und letztlich der Betroffenen zu stärken, ohne dass dafür eine tragfähige Begründung abgegeben wird.

Nein zu den Änderungen bei Projektierungszonen und Sicherheitszonen

Gemäss der bundesrechtlichen Vorlage soll der Anwendungsbereich der Projektierungszonen inhaltlich (Flugplatzperimeter, Gebiete mit Lärmbelastung und mit Höhenbeschränkung) und zeitlich massiv ausgebaut werden. Gleichzeitig werden die Mitwirkungsrechte und der Rechtsschutz abgebaut. Ähnliches ist im Zusammenhang mit den Sicherheitszonenplänen vorgesehen. Auch dort sollen die Rechte der Betroffenen abgebaut und der Rechtsschutz geschwächt werden.

Die geplante Ausweitung des Geltungsbereichs der Projektierungszonen und der Sicherheitszonen sowie der Abbau der Mitwirkungsrechte und des Rechtsschutzes werden seitens der KLUG abgelehnt. Es geht dem Bundesrat letztlich auch hier offensichtlich darum, die Machtstellung des Bundes bzw. der Luftfahrtindustrie gegenüber den Betroffenen zu verstärken, obwohl dafür keinerlei Veranlassung besteht.

Nein zu einer Verschlechterung beim Öffentlichkeitsprinzip

Der Bundesrat sieht Einschränkungen des Öffentlichkeitsprinzips vor, welche im weitesten Sinne der Flugsicherheit dienen sollen bzw. Anpassungen an die Vorgaben der EU darstellen. Soweit die Einschränkungen des Öffentlichkeitsprinzips diesen berechtigten Interessen dienen, sind sie aus Sicht der betroffenen Bevölkerung nicht zu beanstanden. Sofern die Einschränkungen aber künftig dazu genutzt werden sollen, die von den negativen Auswirkungen betroffenen Anwohnenden in ihren Einsichtsrechten in flugbetriebliche Daten oder in ähnliche Informationen einzuschränken, sind sie abzulehnen. Einem entsprechenden Missbrauch ist mittels einer ausdrücklichen Vorbehaltsregelung Rechnung zu tragen, wonach die Einsichtsrechte in allen übrigen Bereichen im bisherigen Umfang gewährleistet bleiben.

Komitee „Weltoffenes Zürich“, Postfach, 8708 Männedorf

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundesamt für Zivilluftfahrt
Frau Esther Jutzeler
Papiermühlestrasse 172
3063 Ittigen

Per Mail an: esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Männedorf, 25. November 2024 / asü

Vorstand: **Stellungnahme Vernehmlassung Änderung des Luftfahrtgesetzes (LFG)**

Martin Naville
(Präsident)

Martin Brettenthaler
Andries Diener
Silvan Eberhard
Markus Hutter

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Frau Jutzeler
Sehr geehrte Damen und Herren

Mitglieder:

Martin Albers
Roland Altenburger
Dr. Dieter Bambauer
Dr. Nicolas Bracher
Dr. Beat Brechbühl
Stefan Conrad
Christof Domeisen
Mario F. Galli
Balz Halter
Hans Hess
Patrick Hess
Dr. Günter Heuberger
Dr. Daniel Hunziker
Andreas Juchli
Andreas W. Keller
Dr. Martin Kessler
Urs Kessler
Dr. Thomas O. Koller
Andrea Kracht
Dr. Karin Lenzlinger
Klaus Lichtenstein
Armin Meier
Dr. Dieter Neupert
Andrea Rytz
Rudolf O. Schmid
Yves Serra
Bruno Sidler
Thomas Studhalter
Roi Tavor
Andreas Umbach
Dr. Ole Wiesinger

Gerne beteiligt sich das Komitee Weltoffenes Zürich am Vernehmlassungsverfahren zur Revision des Luftfahrtgesetzes (LFG). Das Komitee Weltoffenes Zürich setzt sich seit 1968 für die gute internationale Vernetzung des Standorts Zürich und für gute Rahmenbedingungen für die Wirtschaft ein. Mitglieder sind Unternehmer, Wirtschaftsführer und Persönlichkeiten aus der Wirtschaft, dem Tourismus, der Hotellerie und des Gesundheitswesens. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und nehmen gerne eine qualitative Beurteilung der Vorlage vor.

Vorbemerkungen

- Die Luftfahrt hat für die Schweiz eine zentrale strategische und volkswirtschaftliche Bedeutung. Die Landesflughäfen und allen voran der Interkontinentalflughafen Zürich zählen entsprechend zu den Infrastrukturen von nationalem Interesse. Der Bericht zur Luftfahrtpolitik (Lupo) des Bundesrats von 2016 sowie der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) betonen richtigerweise, dass die gute Erreichbarkeit der Schweiz mit ihren zahlreichen Direktverbindungen auch in Zukunft sichergestellt werden muss.
- Der Flughafen Zürich ist ein zentrales Verkehrsdrehkreuz für die Schweizer Wirtschaft und spielt, gemeinsam mit der dort beheimateten SWISS, eine entscheidende Rolle bei der Anbindung des Landes an globale Märkte. Das Flughafensystem Zürich spielt eine bedeutende Rolle für die Unternehmen in und um Zürich und für den gesamten Wirtschaftsstandort Schweiz.

Für die exportorientierte Wirtschaft ist eine verlässliche und flexible direkte Anbindung an internationale Märkte unerlässlich. Die aktuellen Betriebszeiten des Flughafens Zürich ermöglichen es Unternehmen, effizient mit internationalen Partnern zu kommunizieren und ihre Produkte zeitnah zu exportieren. Der Flughafen dient als wichtiger Umschlagplatz für Frachtgut. Unternehmen können durch die Nähe zum Flughafen ihre Lieferketten optimieren und von schnellen Transportzeiten profitieren. Das ist besonders relevant für Branchen, die auf den Export und Import von Waren angewiesen sind. Auch der Tourismus ist ein wichtiger Wirtschaftszweig. Der Flughafen Zürich fungiert als Eingangstor für internationale Touristen, die nicht nur Zürich, sondern auch die umliegenden Regionen besuchen. Der Flughafen Zürich stellt eine moderne Infrastruktur bereit, die für die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts Schweiz insgesamt und damit auch für Zürich von grosser Bedeutung ist. Unternehmen profitieren von den gut ausgebauten Verkehrsverbindungen und der hohen Servicequalität des Flughafens.

- Bei jeder Anpassung von Vorgaben im Luftfahrtbereich ist zu bedenken, dass dies das Herzstück der Schweizer Volkswirtschaft betrifft. Die gute Erreichbarkeit ist eine grundlegende Voraussetzung für den Erfolg des Standorts Schweiz. Die Bedeutung der positiven Effekte, die aus der guten Erreichbarkeit resultieren, kann nicht genug betont werden. Im Lupo 2016 wird der volkswirtschaftliche Nutzen der Luftfahrt wie folgt beziffert: «Berücksichtigt man die katalytischen Effekte (analog zum LUPU 2004), ergibt sich ein Gesamteffekt von über 30 Mrd. CHF, was über 190'000 Vollzeitstellen entspricht.»
- Der Standort Zürich sowie die gesamte Schweiz sind auf einen funktionierenden Flughafen Zürich respektive auf ein funktionierendes Drehkreuz in Zürich angewiesen, das von der Airline SWISS betrieben wird. Mobilität wird auch in Zukunft wichtig sein. Der Wirtschaftsraum Zürich und die Schweiz sind dank des einzigen interkontinentalen Luftverkehrsdrehkreuzes des Landes sehr gut an die Welt angebunden – aktuell werden über 200 Destinationen in mehr als 70 Ländern bedient. Für (Export)-Wirtschaft, Forschung, Bildung, Tourismus, Hotellerie, Teile der Kultur und internationale Organisationen ist dies entscheidend.
- Wie wichtig die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich ist, zeigt eine Studie des Forschungs- und Beratungsbüros Infrac vom November 2022. Einige Kennzahlen:
 - 27'400 Mitarbeitende arbeiten direkt am Flughafen Zürich – in rund 300 Unternehmen (inzwischen sind es über 30'000 Mitarbeitende).
 - Die jährliche Wertschöpfung beträgt rund 7 Milliarden Franken.

- Rund 50 % der wertmässigen Exporte aus der Schweiz sind Luftfracht.
 - 48 % aller Warenexporte (in Tonnen) ab Zürich werden per Langstreckenflug transportiert.
 - Zürich und notabene der ganze Wirtschaftsraum sind global und kontinental dank des Flughafens Zürich sehr gut erreichbar. So ist etwa auch Winterthur besser erreichbar als Wien, Prag, Barcelona, Kopenhagen, Madrid oder Stockholm. Dies ist ein klarer Wettbewerbsvorteil im schärfer werdenden Standortwettbewerb. Dieser Qualität ist Sorge zu tragen.
- Die internationale Anbindung ist für den Standort Zürich unerlässlich, aber auch für das gesamte Land – von Tourismus über Wirtschaft bis hin zu Wissenschaft und internationalen Organisationen.
 - Die Nachfrage nach Luftfahrt bleibt hoch: Seit 1990 hat sich die Zahl der Passagiere in der Schweiz verdreifacht, während die Zahl der Flugbewegungen seit dem Jahr 2000 stabil blieb, was auf grössere Flugzeuge und eine verbesserte Auslastung zurückzuführen ist. Der Luftfahrtverband IATA prognostiziert weltweit eine Verdopplung der Passagierzahlen in den nächsten zwanzig Jahren, insbesondere im Asien-Pazifik-Raum, im Mittleren und Nahen Osten und in Südamerika. Auch in der Schweiz wird ein Anstieg erwartet, parallel zu Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum. Dieser globale Kontext zeigt, wie wichtig die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt ist. Einschränkungen könnten zur Verlagerung von Verkehrsströmen und damit zu negativen wirtschaftlichen Folgen führen.
 - Die Rahmenbedingungen für die Schweizer Luftfahrt haben sich verschlechtert, insbesondere durch verkürzte Betriebszeiten, die weiterhin unter Druck stehen. Am Flughafen Zürich, dem einzigen internationalen Drehkreuz des Landes, wurden die Betriebszeiten in den letzten 25 Jahren um zwei Stunden reduziert. Die Nachtruheregulierung ist an keinem vergleichbaren Drehkreuz in Europa so restriktiv wie in Zürich. Weitere Einschränkungen würden den Betrieb am Drehkreuz Zürich gefährden. Konkret kann der Homecarrier SWISS das Drehkreuz in Zürich nur dann in der heutigen Form anbieten, wenn die betrieblichen Rahmenbedingungen nicht mehr weiter eingeschränkt werden.
 - Das Drehkreuz Zürich benötigt hohe Kapazitäten während der Spitzenzeiten am Tag sowie ausreichend lange Öffnungszeiten, damit der Betrieb zuverlässig, wirtschaftlich und nachhaltig abgewickelt werden kann. Bereits jetzt sind die Vorgaben äusserst restriktiv. Weitere Einschränkungen für den Flughafen Zürich hätten schwerwiegende Folgen – für die Airline SWISS, das Drehkreuz, die internationale Anbindung der Schweiz und damit auch für die Schweizer Wirtschaft. Der Bestandesschutz soll die berechtigten Interessen anderer Akteure nicht untergraben, doch in der Abwägung sollte die

Bedeutung der Landesflughäfen und des Betriebs von Netzwerkgesellschaften gestärkt werden. Getreu dem Motto: Ein Wirtschaftsstandort ist erreichbar oder er existiert nicht.

- Umso wichtiger ist die Beibehaltung der aktuellen Betriebszeiten und die Schaffung der benötigten gesetzlichen Grundlage. Denn eine Einschränkung der Betriebszeiten könnte zu erheblichen Wettbewerbsnachteilen führen und die Attraktivität des Standorts Schweiz mindern. Eine Verkürzung der Betriebszeiten um nur schon 30 Minuten am Flughafen Zürich würde den Verlust von einem Drittel bis der Hälfte der Langstreckenverbindungen von SWISS bedeuten und den Hubbetrieb der SWISS in Frage stellen. Auch die Kurzstreckenankunft würde leiden. Damit würde die Konnektivität der Schweiz deutlich eingeschränkt. Diese gute Anbindung der Schweiz ist insbesondere auch für die Unternehmen in und für den Standort Zürich von entscheidender Bedeutung.
- Der Bund trägt die Hauptverantwortung für die Luftfahrt und muss diese angesichts ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung auch wahrnehmen. Ein Hauptziel aus dem Lupo 2016 lautet: «Das Ziel der schweizerischen Luftfahrtspolitik ist es, Rahmenbedingungen zu schaffen, die die internationale Anbindung der Schweiz auf dem Luftweg sichern und die Nachfrage nach Flugreisen von und nach der Schweiz decken.» Die vorgeschlagenen Massnahmen zur Revision des Luftfahrtgesetzes sollten daher daraufhin überprüft werden, ob sie dieses Ziel unterstützen.

Konkrete Würdigung der Vorlage

Grundsätzlich begrüssen wir die Stossrichtung der vorgeschlagenen Revision des Luftfahrtgesetzes und bedanken uns für die fundierte Arbeit. Folgend greifen wir einige für uns zentrale Punkte heraus.

Bestandesschutz

Das Komitee Weltoffenes Zürich unterstützt die Stossrichtung bezüglich des Bestandesschutzes ausdrücklich. Aus unserer Sicht ist der Bestandesschutz der Landesflughäfen von entscheidender Bedeutung: Wir begrüssen, dass der Begriff Bestandesschutz in der vorgeschlagenen Revision des Luftfahrtgesetzes klarer und umfassender definiert wird. Besonders wichtig ist für uns, dass im Artikel 36a^{bis} der derzeitige betriebliche Umfang des Landesflughafens Zürich ausdrücklich geschützt wird. Diese Klarstellung ist gerade angesichts bevorstehender Diskussionen im Kanton Zürich und für den Drehkreuzbetrieb in Zürich wesentlich. Dies gilt umso mehr, als die Betriebszeiten der Landesflughäfen im europäischen Vergleich bereits jetzt sehr begrenzt sind.

Einer der Hauptgründe, weshalb sich ausländische Unternehmen in der Schweiz ansiedeln, ist der Flughafen Zürich. So befinden sich unter anderem Googles grösster Entwicklungsstandort ausserhalb Amerikas sowie weitere Internationals wie zum Beispiel Microsoft, Johnson & Johnson sowie Holcim in oder rund um Zürich. Die exzellente Anbindung des Flughafens Zürich bietet zahlreiche internationale Direktverbindungen, was die Erreichbarkeit für Geschäftspartner und Kunden weltweit erleichtert. Die Nähe zum Flughafen ermöglicht schnellen Zugang zu wichtigen Wirtschaftszentren in der Schweiz und Europa, was die Attraktivität für Unternehmen erhöht.

Das Komitee Weltoffenes Zürich sieht daher die Sicherung der aktuellen Betriebszeiten als entscheidend an, um die Glaubwürdigkeit des Bundes zu wahren und die Erwartungen der verschiedenen Stakeholder zu erfüllen. Die aktuellen Rahmenbedingungen müssen zwingend gesichert werden, damit die Luftfahrt ihren Auftrag, die Schweiz global zu verbinden, auch langfristig erfüllen kann. Würde dies nicht umgesetzt und würden die Betriebszeiten am Flughafen Zürich gekürzt, würde der Bund die Standortattraktivität der Schweiz und besonders der Region Zürich deutlich untergraben. Es drohte nicht nur ein volkswirtschaftlicher Verlust der Schweizer Luftfahrt, sondern ein Exodus an Unternehmen, die einen wesentlichen Teil an den Wohlstand unseres Landes leisten. Aus diesem Grund ist diese Passage des Luftfahrtgesetzes für uns von zentraler Bedeutung.

Antrag: Um die Sicherung der betrieblichen Bestandesgarantie noch deutlicher zum Ausdruck zu bringen und um die bestehende Bestandesgarantie für die Gesamtanlage abzusichern, regen wir eine Aufteilung dieser Themen in zwei Absätze an.

- Artikel 36a^{bis} Absatz 2 soll wie im aktuellen LFG unverändert gelassen werden (Art. 37u, Abs. 2 LFG): Die Landesflughäfen Genf und Zürich sind aufgrund der ihnen im SIL zugeschriebenen Funktion als Gesamtanlagen in ihrem Bestand ~~und betrieblichen Umfang~~ geschützt. Rechtsetzende wie rechtsanwendende Organe schenken dieser Besitzstandsgarantie insbesondere auch im Zusammenhang mit Vorschriften des Moorschutzes und Moorlandschaftsschutzes sowie deren Vollzug die notwendige Beachtung.
- Artikel 36a^{bis} Absatz 3 (neu): An den Landesflughäfen Genf und Zürich sind Betrieb und Öffnungszeiten mindestens im bisherigen Umfang zu gewährleisten, damit diese Infrastrukturen ihrer Rolle gemäss Absatz 1 auch zukünftig gerecht werden können und die Wettbewerbsfähigkeit der von dort aus operierenden Fluggesellschaften sichergestellt werden kann.

Der Bund setzt die Rahmenbedingungen

Aus den oben ausgeführten Erwägungen geht hervor, dass für uns die Wahrnehmung der luftfahrtpolitischen Verantwortung des Bundes wichtig ist. Selbstverständlich

müssen und sollen die Kantone in unserem föderalistischen System die Flughafenpolitik mitgestalten. Dies jedoch in einem Rahmen, in dem der Leistungsauftrag des Bundes an die Schweizer Luftfahrt gewahrt bleibt. Die Luftfahrt ist für die Schweizer Volkswirtschaft so entscheidend, dass gewisse Eckwerte auf nationaler Ebene festzusetzen sind und kantonal nicht übersteuert werden dürfen. Dazu gehören insbesondere die Betriebszeiten. Dies ist heute schon so geregelt. Für die Transparenz der Diskussion und im Sinne einer klaren Leadership ist aber zu begrüßen, wenn dieser Sachverhalt im Luftfahrtgesetz expliziert wird.

Die vorgeschlagene Revision des Luftfahrtgesetzes stärkt die richtige und wichtige Führungsrolle des Bundes. Das begrüßen wir. Indem der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) gestärkt und ein Rahmen für die Betriebszeiten gesetzt wird, steckt der Bund transparent das Spielfeld ab. In den Kantonen und namentlich in den Standortkantonen der Landesflughäfen ist dann klar, welche Eckwerte gesetzt sind und wo Spielraum besteht für kantonale Einflussmöglichkeiten. Das zeugt von klarer und transparenter Führung des Bundes und verhindert allfällige Auseinandersetzungen zwischen Kantonen und Bund.

Stärkung SIL

Der SIL ist das zentrale Argument, um die Führungskompetenz des Bundes im Bereich des Luftverkehrs umzusetzen. Die Vorgaben aus dem SIL sind für alle Behörden, ob rechtssetzend oder nicht rechtsetzend, verbindlich. Die gesetzliche Verankerung der Sachplanung im Artikel 36, Absatz 2, begrüßen wir.

Wir erachten die rechtliche Verankerung von SIL und Lupo als zentral für die Schaffung klarer und verbindlicher Rahmenbedingungen für die langfristige Planung und Entwicklung der Luftfahrtinfrastruktur. Dadurch können Planungs- und Genehmigungsverfahren erheblich vereinfacht und beschleunigt werden. Dies ermöglicht eine bessere Koordination und Integration der Luftfahrtinfrastruktur mit anderen Verkehrsträgern und öffentlichen Aufgaben. Ein effizientes und vernetztes Verkehrssystem ist essenziell für die Wirtschaft. Eine gesetzliche Verankerung verleiht den Sachplänen eine höhere politische Legitimation. Dies stärkt die Position des Bundes und erhöht die Akzeptanz der Massnahmen bei den beteiligten Akteuren und der Öffentlichkeit. Rechtlich gestärkte Sachpläne bieten eine verlässliche Grundlage für die langfristige Planung und Entwicklung der Luftfahrt. Dies ist besonders wichtig für die strategische Ausrichtung und die Sicherstellung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt. Dazu zählen insbesondere die Umsetzung sicherheitsrelevanter Massnahmen, die einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion von Verspätungen leisten und teilweise die Infrastrukturengpässe beseitigen können. Die Wirtschaft profitiert von pünktlichen Verbindungen. Neben einem sehr guten Angebot an Flugverbindungen sind ein pünktlicher und zuverlässiger Flughafen ein zusätzlicher Pluspunkt in der Standortattraktivität der Schweiz.

Antrag: Auch die Flugsicherung Skyguide und allenfalls Gerichte müssen auf den SIL referenzieren. Darum schlagen wir vor, im Luftfahrtgesetz im Artikel 36, Absatz 2, explizit festzuhalten, dass der Sachplan auch für weitere Träger von Bundesaufgaben, namentlich für die Flugsicherung und für die Gerichte, verbindlich ist. Das schafft Planungssicherheit für alle.

Neu soll ein Absatz 3 geschaffen werden, in dem der Bundesrat ein Konzept für die Entwicklung der kommerziellen Luftfahrt und den erwartenden Bedürfnissen von Wirtschaft, Tourismus und Gesellschaft festlegt. Dies kann beispielsweise in Form des Luftfahrtpolitischen Berichts des Bundes geschehen. Eine rechtliche Verankerung erhöht die politische und juristische Legitimation des Berichts.

Betriebskonzession Flughafen Zürich

Die Landesflughäfen werden vom UVEK konzessioniert. Während in Basel und Genf die Flughäfen in öffentlicher Hand stehen, wurde der Flughafen Zürich privatisiert. Eine Minderheit der Aktien befindet sich im Besitz des Kantons Zürich und der Stadt Zürich. Die Konzession am Flughafen Zürich läuft 2051 aus, aktuelle Investitionen werden aber für die Zeit weit nach Ablauf der Konzession getätigt. Dies wirft Fragen am Kapitalmarkt auf.

Es fehlt aktuell an einer Rechtsgrundlage, die Konzession frühzeitig zu verlängern.

Die in Absatz 2^{bis} vorgeschlagene vorgezogene Beurteilung dient der Gewährleistung der notwendigen Investitionssicherheit. Sie verhindert, dass es gegen Ende einer Konzession aufgrund der unklaren Zukunft zu einem Entwicklungsstopp kommt, sodass an sich erforderliche Investitionen nicht getätigt werden. Der vom BAZL vorgeschlagene Absatz 5 zur Umsetzung der Motion der Verkehrskommission des Nationalrats wird vom Komitee Weltoffenes Zürich ausdrücklich unterstützt.

Antrag: Eine Neuvergabe der Betriebskonzession entspricht nicht der etablierten Praxis, in der die Standortkantone und -gemeinde bzw. von diesen mit-/getragene Organisationen bei der Vergabe eine bevorzugte Stellung einnehmen. Leichte Anpassungen im Absatz 6 stellen diesen Umstand ausdrücklich klar, was für zusätzliche Stabilität bei der Vergabe sorgt.

Vorschlag Art 36a

2^{bis} Ein Verlängerungsgesuch kann nach Verstreichen von zwei Dritteln der Konzessionsdauer gestellt werden. Das UVEK beurteilt solche Gesuche innerhalb von 12 Monaten nach deren Eingang.

5 Eine Betriebskonzession nach diesem Gesetz gilt nicht als öffentlicher Auftrag im Sinne von Artikel 9 des Bundesgesetzes vom 21. Juni 2019⁶ über das öffentliche Beschaffungswesen.

6 Bei der Vergabe sind die Standortkantone und -gemeinden bzw. Gesellschaften, an denen diese beteiligt sind, bevorzugt zu behandeln.

Entwicklungsfähigkeit des Flughafens Zürich

Der Flughafen Zürich muss seine Infrastruktur auf die Bedürfnisse von Wirtschaft und Gesellschaft abstimmen. Eine wachsende Wirtschaft und Bevölkerung könnten zukünftig den Bedarf an zusätzlicher Infrastruktur nötig machen. Diese Erweiterung erfordert angesichts der engen Platzverhältnisse in der Schweiz eine sorgfältige Raumplanung. Damit kann zukünftigen, noch nicht vorhersehbaren steigenden Anforderungen Rechnung getragen werden. Dabei ist zu beachten, dass es lediglich einen Landesflughafen gibt und dieser standortgebunden ist. Auch deshalb muss er vor nicht-aviatischer raumpolitischer Konkurrenz geschützt werden. Es braucht daher folgende Anpassungen in den Artikeln 37ff.

Antrag: In Artikel 37m soll der Flugplatzhalter die Zustimmung für den Bau von Nebenanlagen verweigern, wenn die Nebenanlage den künftigen Ausbau von Flughafenanlagen verunmöglicht oder erheblich erschweren würde. In Artikel 37n sollen Grundstücke ganz oder teilweise freigehalten werden in Gebieten, die mit hoher Wahrscheinlichkeit zukünftig flugbetriebsbedingten Baubeschränkungen unterliegen werden. Aufgrund der immer länger werdenden Verfahren sollen Projektierungszonen in Artikel 37p neu erst nach zehn Jahren dahinfallen und zweimal um jeweils fünf Jahre verlängert werden können. Ebenso muss in Artikel 43 die Sperrwirkung für einen Sicherheitszonenplan mit dessen Veröffentlichung entstehen, weil nur so die Grundstücke vor sachfremder Bautätigkeit während der öffentlichen Einsprachezeit geschützt werden können, und zwar zugunsten eines Flughafens im Inland vom Flughafenhalter und zugunsten eines Flughafens im Ausland, einer Flugsicherungsanlage oder eines Flugweges vom BAZL. Von der Auflage an darf ohne Bewilligung des Auflegers keine Verfügung über ein belastetes Grundstück mehr getroffen werden, welche dem Sicherheitszonenplan widerspricht.

Schaffung der Rechtsgrundlagen für die Verwendung von biometrischen Daten

Der Einsatz biometrischer Daten kann den gesamten Passagierprozess erheblich beschleunigen und effizienter gestalten. Von der Ticketbuchung über das Einchecken und Boarding bis hin zur Einreise in ein Drittland kann der Prozess nahtlos und digital ablaufen, wodurch Wartezeiten reduziert und die Passagiererfahrung verbessert werden. Biometrische Daten bieten eine höhere Sicherheit als herkömmliche Identifikationsmethoden. Sie sind einzigartig für jede Person und schwer zu fälschen, wodurch das Risiko unbefugten Zugangs zu sicherheitsrelevanten Bereichen erheblich reduziert wird. Dies trägt wesentlich zur allgemeinen Sicherheit des Flughafenbetriebs bei. Internationale Flughäfen setzen bereits fortschrittliche biometrische Technologien ein. Um mit diesen Flughäfen konkurrenzfähig zu bleiben und die Attraktivität des Flughafens Zürich sowie der anderen Landesflughäfen zu erhöhen, ist

die Einführung solcher Technologien notwendig. Eine klare gesetzliche Grundlage ermöglicht es, diese Technologien zeitgemäss und rechtskonform einzusetzen.

Antrag: In Artikel 107c soll folgende Begrifflichkeiten verwendet werden: „biometrische Personendaten“ von Passagieren. Dazu sollen solche Daten nicht nur von Passagieren, sondern auch von Personen mit Flugbesatzungsausweis, Flughafenausweis, einem gültigen Ausweis des BAZL oder SUST mit zuvor erhobenen biometrischen Personendaten verglichen werden.

Ausnahmen vom Öffentlichkeitsprinzip

Der Entwurf sieht eine Liste von Dokumenten vor, die nicht unter das Öffentlichkeitsgesetz fallen sollen. Sowohl das BAZL als auch die SUST erhalten im Rahmen ihrer Aufsichts- bzw. Untersuchungstätigkeit Zugang zu Unterlagen mit wichtigen Informationen zur Luft- und Flugsicherheit. Diese Informationen sind vertraulich und sollten nicht dem Risiko ausgesetzt sein, durch das Öffentlichkeitsgesetz veröffentlicht zu werden. Das Interesse an einem hohen Sicherheitsniveau ist von zentraler Bedeutung. Wenn die Inhalte vollständig oder teilweise öffentlich würden, könnte dies potenziell negative Auswirkungen auf die Luft- und Flugsicherheit haben. Man muss kein Prophet sein, um abzuschätzen, dass in diesem Fall höhere Zurückhaltung bei der Einreichung von Dokumenten angewandt würde. Dies wäre kontraproduktiv und ginge zu Lasten der Sicherheit. Wir unterstützen daher die vorgeschlagenen gesetzlichen Ausnahmen vom Öffentlichkeitsprinzip ausdrücklich. Diese Ausnahmen sind angemessen und ermöglichen es den betroffenen Akteuren, weiterhin ohne Risiko einer Veröffentlichung vertrauliche Informationen mit den Aufsichts- und Untersuchungsbehörden zu teilen.

Wir danken für die Kenntnisnahme unserer Position und stehen Ihnen bei Fragen gerne zur Verfügung.

Komitee Weltoffenes Zürich



Martin Naville

Präsident



Andreas Schürer

Geschäftsführer



Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren
Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police
Conferenza delle direttrici e dei direttori dei dipartimenti cantonali di giustizia e polizia

Per Mail an:
esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Bern, 27.11.2024
02.02 jäg

Änderung des Luftfahrtgesetzes

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren (KKJPD) wurde eingeladen, zur oben erwähnten Vernehmlassung Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen dafür bestens.

Gerne teile ich Ihnen mit, dass unsere Konferenz beschlossen hat auf eine Stellungnahme im Namen der KKJPD zu verzichten, und es den einzelnen Kantonen zu überlassen sich zur Vorlage zu äussern.

Besten Dank für die Kenntnisnahme.

Mit freundlichen Grüssen

Florian Düblin
Generalsekretär

Der Präsident

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesrat Albert Rösti
Kochergasse 10
3003 Bern

Per E-Mail an:

esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Bern, 28. November 2024

Stellungnahme der KKPKS zur Änderung des Luftfahrtgesetzes

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 28. August 2024 haben Sie uns zur Stellungnahme in titelerwähnter Angelegenheit eingeladen. Wir bedanken uns dafür und nehmen wie folgt Stellung:

Die KKPKS begrüsst ausdrücklich Bestrebungen, welche die Luftverkehrssicherheit stärken. Die vorgesehenen Anpassungen, wie beispielsweise diejenigen zur Redlichkeitskultur, zur erweiterten Zuverlässigkeitsüberprüfung oder auch zu Alkoholkontrollen auf dem Flughafenareal, sind unserer Ansicht dem Grundsatz nach geeignet, die Luftverkehrssicherheit zu stärken und sind entsprechend zu befürworten. Zugleich sind die vorgesehenen Anpassungen, insbesondere mit Blick auf die erweiterten Zuverlässigkeitsüberprüfungen und zusätzlichen Alkoholkontrollen, mit einem nicht zu unterschätzenden (personellen) Mehraufwand verbunden. Vereinzelt kann dieser Mehraufwand, insbesondere für kleinere kantonale Polizeikörper, welche für die Sicherheit eines Flughafens und die damit verbundenen Aufgaben verantwortlich sind, zulasten der weiteren Strafverfolgungsaufgaben zusätzliche Ressourcen binden. Diesbezüglich ist von Seiten des Bundes eine enge Koordination mit den kantonalen Polizeikörpern und Strafverfolgungsbehörden von Nöten und sofern angezeigt, sind Möglichkeiten zur Unterstützung und Entlastung zu prüfen.

Vor diesem Hintergrund könnte die Ausweitung der Bundesgerichtsbarkeit gemäss Art. 98 Abs. 1 VEF auf alle Strafverfahren im Zusammenhang mit der Aviatik die kantonalen Polizeikörper entlasten. Dies indes nur, wenn die Bundesanwaltschaft (BA) zur Umsetzung auch konsequent die Bundeskriminalpolizei (BKP) beizieht. Ein solch konsequenter Beizug der Bundeskriminalpolizei würde es zugleich erlauben, Fachwissen und Expertise im Zusammenhang mit der Luftfahrt zu bündeln und damit schlussendlich auch die Effizienz und Qualität der Verfahren zu steigern. Sofern die betroffenen kantonalen Polizeikörper als Vollzugsbehörde an den Flughäfen über vertiefte Kenntnisse zu den Abläufen und über Netzwerke am Flughafen verfügen, welche die Bundeskriminalpolizei nicht aufweist, ist eine enge Kooperation und ständige Zusammenarbeit zwischen dem zuständigen kantonalen Polizeikörper, der Bundesanwaltschaft sowie der Bundeskriminalpolizei zu etablieren. Auch hier ist selbstverständlich auf die konkreten Gegebenheiten bzw. das bestehende Regime an den Flughäfen einzugehen.

Der Präsident

Vor diesem Hintergrund gilt es nun auf einzelne konkrete Bestimmungen gemäss Vorentwurf zum Bundesgesetz über die Luftfahrt (VE-LFG) einzugehen, welche aus polizeilicher Sicht von Relevanz sind.

Art. 98 Abs. 1 VE-LFG

Wie bereits ausgeführt, gilt es in Hinblick auf die Bundeszuständigkeit zwingend die Unterstützung der Bundesanwaltschaft durch die Bundeskriminalpolizei zu prüfen bzw. zu konkretisieren. Diesbezüglich bleibt der erläuternde Bericht bzw. Vorentwurf ungenügend und die Aufgabenteilung ist entsprechend zu präzisieren.

Einige offene Fragen bleiben zudem hinblicklich der rechtlichen Abgrenzung. So ist beispielsweise zu fragen, ob Personen, welche unbefugt in das Flughafengelände eindringen und dabei Hausfriedensbruch gemäss Art. 186 StGB begehen, jeweils zwingend die Sicherheit des Flugverkehrs gefährden und entsprechend unter die Bundeszuständigkeit fallen. Hier wäre aus Sicht der KKPKS wünschenswert, wenn sich aus der bundesrätlichen Botschaft eine möglichst klare und einfach nachvollziehbare Abgrenzung ergeben würde. Analoges gilt für die Abgrenzung zu Abs. 2 der Bestimmung.

Art. 100^{ter} VE-LFG

An dieser Stelle sei erneut der Hinweis erlaubt, dass die Kontrollen gemäss Art. 100^{ter} VE-LFG mit einem zusätzlichen Aufwand für die kantonalen Polizeikorps verbunden sind, zumal letztere bei einem entsprechenden Verdacht ohne Verzug beizuziehen sind (Abs. 2). Davon abgesehen werden mit Art. 100^{ter} Absatz 2 und 6 klare Rechtsgrundlagen geschaffen, wonach die Kompetenz für die entsprechenden Untersuchungen bei Verdacht auf Angetrunkenheit und/oder den Einfluss von psychotropen Substanzen bei der Polizei liegt. Dies ist zu begrüßen. Fraglich erscheint der KKPKS in diesem Zusammenhang indes die Unterscheidung zwischen Crewmitgliedern und Bodenpersonal. Eine solche Differenzierung lässt sich sachlich kaum begründen, handelt es sich doch bei beiden Personengruppen um einen schwerwiegenden Verstoss gegen das Gebot absoluter *Awareness* und somit um Zuwiderhandlungen, welche mit der Verletzlichkeit des Gesamtsystems eines internationalen Landeflughafens keinesfalls vereinbar sind. Entsprechend ist auf eine Unterscheidung zu verzichten oder ein entsprechender Verzicht zumindest zu prüfen.

Art. 108b ff. VE-LFG

Der durch die Änderung entstehende zusätzliche personelle Mehraufwand und die damit verbundene Ressourcenbindung ist, wie dargelegt, nicht zu unterschätzen. Aus finanzieller Sicht sollten für die kantonalen Polizeikorps keine Mehrkosten resultieren, da die verantwortliche Stelle die Kosten trägt (Art. 108i VE-LFG). Es bleibt anzumerken, dass auch bei den zu konsultierenden Stellen (bspw. kantonale Staatsanwaltschaften) Kosten entstehen, welche konsequenterweise ebenfalls durch die verantwortliche Stelle zu tragen sind.

Aus sicherheitspolizeilicher Sicht erscheint die neue Regelung zumindest teilweise als unvollständig. Die erweiterte Zuverlässigkeitsprüfung gemäss Art. 108b i.V.m. 108d VE-LFG bezieht sich nämlich lediglich auf sogenannte *Security*-Risiken (also Risiken für den Flugbetrieb (namentlich Verurteilungen sowie Strafverfahren)) und sieht damit die Weitergabe sogenannter *Safety*-Risiken (Risiken für die Flugsicherheit (bspw. psychische Auffälligkeiten)) weiterhin nicht vor. Allfällige sicherheitsrelevante Informationen aus nicht öffentlichen Quellen beispielsweise hinsichtlich erfolgter Suizidversuche, bestehender Suchtkrankheiten, früherer fürsorgerischer Unterbringungen oder auch die finanzielle Situation der Person, welche bedeutsame Hinweise auf ein Sicherheitsrisiko geben könnten, sollten deshalb ebenfalls aufgeführt werden. Fraglich ist auch, ob die Aufzählung der zu

Der Präsident

erhebenden bzw. kontrollierenden Quellen gemäss Art. 108c VE-LFG ausreichend ist. So könnten beispielsweise doch auch Daten der Jugendgerichte oder Militärjustiz von Relevanz sein. Die abschliessende Beurteilung obliegt gemäss Art. 108f VE-LFG sodann den verantwortlichen Stellen, was sicherlich sachgerecht ist, da diese auch arbeitsumfeldbezogenen Umstände berücksichtigen können. Darüber hinaus würde es der Grundsatz der Verhältnismässigkeit nach Ansicht der KKPKS allenfalls gebieten, den Umfang der jeweiligen Prüfung in Relation zu der von der zu überprüfenden Person ausgeübten Tätigkeit zu setzen.

Mit anderen Worten wäre es wünschenswert, dass insbesondere die Form und der Inhalt der Zuverlässigkeitsüberprüfung gemäss Art. 108b ff. VE-LFG überarbeitet und präzisiert werden.

Der Klärung bedarf im Zusammenhang mit den Artikeln 108b ff. VE-LFG sodann die Frage, ob diese Regelungen im Hinblick auf Art. 108b Abs. 2 lit. b VE-LFG auch für Flughäfen gelten, welche über keinen Sicherheitsbereich im Sinne des Gesetzes verfügen oder ob in diesen Fällen für Personen mit einem entsprechenden Flughafenausweis weiterhin keine erweiterte Hintergrundabklärung vorzunehmen ist.

Ausdrücklich zu begrüessen ist schliesslich, dass durch die Regelung von Art. 108e Abs. 2 VE-LFG, wonach neu negative Einschätzungen an zuständige Polizeistellen in anderen Kantonen weitergeben müssen, Doppelprüfungen innerhalb der Schweiz vermieden werden können. Es wird davon ausgegangen, dass diese Weitergabe über bereits bestehende Instrumente erfolgt, wobei im Hinblick auf den Prozess eine diesbezügliche Ergänzung in der bundesrätlichen Botschaft sicher von Vorteil wäre.

Die KKPKS beantragt die Anpassung bzw. Ergänzung der Änderungen des Luftfahrtgesetzes im Sinne der obigen Ausführungen und ersucht um eine enge Koordination mit den zuständigen kantonalen Polizeikorps bei der Umsetzung.

Besten Dank für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Der Präsident

Matteo Cocchi, Kdt Kantonspolizei Tessin

Kopie: Mitglieder der KKPKS, GS KKJPD, GS SSK

Prise de position de L'ATCR-AIG dans le cadre de la consultation relative à la modification de la loi sur l'aviation (LA)

Genève, le 29 novembre 2024

L'ATCR-AIG, l'association transfrontalière des communes riveraines de l'aéroport international de Genève, regroupe des collectivités publiques suisses (GE, VD) et françaises (Ain, Haute-Savoie). Elle comprend actuellement 16 communes genevoises, 3 communes vaudoises, 8 communes de l'Ain et 2 communes de Haute-Savoie, représentant environ 180'000 habitant-es. Elle a pour objectifs la protection des populations riveraines de l'aéroport contre le bruit excessif et les autres nuisances liées à l'exploitation de l'Aéroport.

1. Résumé

Le Conseil fédéral veut inciter le Parlement fédéral à adopter une nouvelle révision partielle de la LA. Il affirme que des interventions politiques rendent cette révision nécessaire. Or, lesdites interventions ne concernent que des sujets liés à la culture de la sécurité au sens le plus large. Il n'y a rien à opposer aux améliorations concernant la sécurité de la navigation aérienne et les questions qui y sont liées. La révision partielle prévue contient cependant aussi des dispositions qui servent à renforcer l'influence de la Confédération et à réduire les prérogatives des cantons, des communes et des parties concernées. Elle vise surtout à restreindre fortement, une fois de plus, le champ d'application des dispositions de la protection de l'environnement.

L'ATCR-AIG, au nom des communes riveraines de l'Aéroport International de Genève (AIG) qui en sont membres, rejette fermement ce démantèlement de la protection juridique et l'extension massive des droits des autorités fédérales au détriment du droit de regard des communes impactées, ainsi que l'abrogation factuelle de dispositions du droit de l'environnement au détriment de la population vivant autour des aéroports nationaux.

2. Non à l'abolition factuelle des normes de protection environnementales autour des aéroports nationaux. La protection de la santé des populations riveraines doit primer.

Dans la dernière révision partielle de la LA du 16 juin 2017 déjà, l'intangibilité juridique des aéroports nationaux avait été partiellement consolidée par le fait qu'avec la garantie du maintien de ceux-ci dans leur état, d'autres missions de la Confédération et des Cantons, telles que la protection de l'environnement et, avec elle, celle de la santé de la population vivant autour des aéroports, pouvaient être contournées. À présent, le Conseil fédéral prévoit une extension massive de cette garantie au cadre d'exploitation des aéroports. Selon ses termes, *« il s'agit de faire en sorte que les principaux paramètres de l'exploitation d'un aéroport, comme les horaires d'exploitation, ne puissent pas être remis en cause, même dans le cadre de procédures d'assainissement relevant du droit de l'environnement »*.

En adoptant ce projet de révision, le Parlement inscrirait dans la loi une pesée des intérêts qui permet au Conseil fédéral, au DETEC et à l'OFAC de répondre à tous les souhaits des exploitants des aéroports et des compagnies aériennes par le biais du PSIA (plan sectoriel Infrastructure aéronautique) et le règlement d'exploitation, sans devoir tenir compte de la population concernée. Ce changement prévu en faveur de l'industrie aéronautique revient à une abrogation factuelle des dispositions du droit de l'environnement visant à protéger la population, notamment des nuisances sonores nocives autour des deux aéroports nationaux. Il semble également aller à l'encontre des principes de la Convention d'Espoo dont la Suisse est signataire et qui permet au public des Parties des territoires frontaliers impactés d'être écouté, comme les communes françaises que nous représentons.

Du point de vue de sa dimension, le projet de révision actuel est inédit. Selon l'ATCR-AIG, il viole le mandat constitutionnel de la Confédération, selon lequel il convient de protéger la population des nuisances sonores excessives et nocives. Le projet du Conseil fédéral est une tentative relativement peu transparente de torpiller les efforts qui ont pour but d'améliorer la situation en matière de nuisances sonores nocturnes.

Nous rappelons ici qu'un recours relatif aux conditions d'exploitation de l'AIG est actuellement instruit par le Tribunal administratif fédéral. En effet, 15 communes genevoises, 2 vaudoises, 7 françaises, 107 personnes physiques et 24 associations, dont l'ATCR-AIG, ont déposé un recours contre la décision du DETEC d'approuver le PSIA fixant le « bruit admissible » généré par l'activité aéroportuaire de l'AIG. Les recourants considèrent justement que les courbes de bruit entérinent une surexploitation de l'aéroport ne tenant pas compte de la santé des habitant-es, des impacts climatiques, environnementaux et territoriaux de l'exploitation de la plateforme aéroportuaire.

Par conséquent, du point de vue de l'ATCR-AIG, il convient de rejeter sans appel cette révision de la loi, qui constitue une attaque injustifiable et tout simplement irresponsable contre la santé et le bien-être des riveraines et riverains des aéroports nationaux. Sur le territoire de l'agglomération du Grand Genève, en se basant sur les valeurs limites proposées par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) pour les vols nocturnes, ce ne sont pas moins de 180'000 habitantes et habitants qui sont directement impactés dans leur santé par les nuisances sonores.

3. Non aux modifications des installations annexes relevant du droit cantonal

La révision prévoit que les autorités cantonales, lorsqu'elles prennent des décisions relatives aux installations annexes, doivent explicitement demander l'accord de l'OFAC. La justification avancée est que les autorités cantonales ne possèdent bien souvent « pas les connaissances techniques approfondies ou les connaissances du contexte et des exigences locales ». L'ATCR-AIG rejette résolument cette affirmation et la perte d'autorité qui en résulte pour les autorités cantonales, qui se verraient ainsi limitées dans leurs prérogatives. Visiblement, il s'agit de renforcer les compétences des autorités fédérales au détriment des autorités cantonales et, finalement, des personnes concernées, sans qu'aucune justification plausible ne soit donnée, alors que l'AIG est fortement imbriqué dans un tissu urbain en forte mutation, à l'aune de la transition écologique du territoire.

4. Non aux modifications des zones réservées et des zones de sécurité

Le projet de loi fédérale prévoit d'étendre massivement, du point de vue du contenu et de la durée, le champ d'application des zones réservées (périmètre d'aérodrome, territoire exposé au bruit, aire de limitation d'obstacles), tout en démantelant les droits de participation et la protection juridique. Il en va de même pour les zones de sécurité : là aussi, les droits des parties concernées seront réduits et la protection juridique, affaiblie.

L'ATCR-AIG rejette l'extension prévue du champ d'application des zones réservées et des zones de sécurité, ainsi que le démantèlement du droit de regard et de la protection juridique. En fin de compte, le Conseil fédéral a visiblement pour objectif, là aussi, de renforcer le pouvoir de la Confédération et de l'industrie aéronautique vis-à-vis des parties concernées, sans aucun motif pour ce faire.

5. Non à une détérioration du principe de transparence alors que la situation est déjà critique.

Le Conseil fédéral prévoit que le principe de transparence soit restreint pour favoriser la sécurité aérienne au sens le plus large ou pour répondre aux directives de l'UE. Dans la mesure où ces restrictions du principe de transparence servent ces intérêts légitimes, elles ne sont pas critiquables du point de vue de la population concernée. Mais si, à l'avenir, ces restrictions sont utilisées pour limiter le droit de regard des riveraines et riverains impactés sur les données relatives à la navigation aérienne ou leur accès à d'autres informations similaires, il convient de les rejeter. Ce type d'abus doit être pris en compte au moyen d'une réserve explicite, selon laquelle l'étendue actuelle du droit de regard reste garantie dans tous les autres domaines. L'ATCR-AIG déplore déjà régulièrement le manque de transparence de la part de l'AIG et des Autorités de tutelles, malgré les principes prévus dans la Loi cantonale sur l'Aéroport international de Genève (LAIG - H 3 25) et il convient de ne pas aggraver cette situation.

Herr Bundesrat Albert Rösti
Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Per Mail an: esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Zürich, 30. November 2024

Vernehmlassung Änderung des Luftfahrtgesetzes (LFG) **Stellungnahme der LärmLiga Schweiz**

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zur Vorlage «Änderung des Luftfahrtgesetzes (LFG)» Stellung nehmen zu können.

Die LärmLiga Schweiz ist eine national tätige Umwelt- und Gesundheitsorganisation. Sie vertritt die Interessen der über 1.3 Millionen lärmbeeinträchtigten Menschen in der Schweiz und setzt sich für wirksame Massnahmen gegen gesundheitsschädlichen Lärm ein. Bezugnehmend auf das eingangs erwähnte Vernehmlassungsverfahren reichen wir Ihnen nachstehend unsere Stellungnahme zum Bereich Lärm ein.

1. Vorbemerkungen

Die Teilrevision des Luftfahrtgesetzes wurde aufgrund von Sicherheitsbedenken angestossen. Die LärmLiga Schweiz hat gegen Verbesserungen bei der Flugsicherheit grundsätzlich nichts einzuwenden. Die Vernehmlassungsvorlage enthält jedoch auch Bestimmungen, die den Einfluss des Bundes im Bereich Luftfahrt weiter verstärkt und jenen der Kantone und Gemeinden wesentlich reduziert. Damit einher geht auch eine Verschlechterung der Situation von Fluglärmbeeinträchtigten.

Fluglärm macht krank, dies belegen zahlreiche Studien. Menschen, die regelmässig Fluglärm ausgesetzt sind, haben ein höheres Risiko für Bluthochdruck, Herz-Kreislauf-Krankheiten und Diabetes. Eine Lärmbelastung in der Nacht verursacht Schlafstörungen und kann das psychische Wohlbefinden der Bevölkerung beeinträchtigen. Lärm schadet auch der kognitiven Entwicklung der Kinder. Es ist deshalb wichtig, dass die Bevölkerung, die in der Nähe von Flughäfen wohnt, möglichst gut vor Fluglärm geschützt wird. Weil sich Fluglärm naturgemäss grossflächig ausbreitet, muss die Lärmbekämpfung an der Quelle erfolgen und kann nicht beim Ausbreitungsweg ansetzen.

Die Vorlage schränkt die Anwendbarkeit der umweltrechtlichen Schutzbestimmungen wesentlich ein. Insbesondere die Verankerung eines betrieblichen Bestandesschutzes zugunsten der Landesflughäfen führt zu einer faktischen Ausserkraftsetzung umweltrechtlicher Bestimmungen. Das Umweltrecht, das einen Schutz der Bevölkerung vor gesundheitsschädlichem Lärm sicherstellen soll, wird damit übersteuert, ebenso wie der verfassungsrechtliche Auftrag des Bundes, den Menschen und seine natürliche Umwelt vor schädlichen und lästigen Einwirkungen zu schützen (Art. 74 BV).

Die Lärmliga Schweiz lehnt die Revision bezüglich des betrieblichen Bestandesschutzes und des Ausbaus der Befugnisse der Bundesbehörden zulasten jener der Kantone sowie der Mitsprachemöglichkeiten der Bevölkerung deshalb ab. Soweit die Vorlage berechtigten Interessen der Sicherheit dient, wendet sich die Lärmliga nicht gegen entsprechende Änderungen.

2. Nein zum betrieblichen Bestandesschutz – Keine faktische Abschaffung der umweltrechtlichen Schutznormen bei Landesflughäfen

Bereits die letzte Teilrevision des LFG vom 16. Juni 2017 festigte die rechtliche Stellung der Landesflughäfen durch einen **baulichen Bestandesschutz**, mit dem andere Bundesaufgaben wie der Schutz der Umwelt bei Bedarf verdrängt werden können. Der Bundesrat will nun darüber hinausgehen, indem auch ein **betrieblicher Bestandesschutz** gewährt werden soll. Dieser soll sicherstellen, «dass die Eckwerte des Flughafenbetriebs, so z.B. die Betriebszeiten, auch in umweltrechtlichen Sanierungsverfahren grundsätzlich nicht eingeschränkt werden können.» Auf Gesetzesstufe wird damit eine Interessenabwägung verankert, die es dem Bundesrat respektive dem UVEK und dem BAZL erlaubt, sämtliche Wünsche der Flugplatzbetreiber und der Flugverkehrsunternehmen zu erfüllen. Faktisch wird damit der Immissionschutz für die Landesflughäfen ausser Kraft gesetzt. Betriebsbewilligungen können nicht mehr angefochten werden, auch wenn die Bevölkerung durch den Betrieb stark lärmbelastet wird.

All dies steht im klaren Widerspruch zu den jüngsten Empfehlungen der eidgenössischen Kommission für Lärmbekämpfung (EKLB) für neue Grenzwerte vom Dezember 2021, die sowohl für die Tages- wie auch für die Nachtzeit eine wesentliche Verschärfung der Immissionsgrenzwerte erfordern. Den noch vorzunehmenden Änderungen von Anhang 5 der Lärmschutzverordnung ist durch Anpassung der Betriebsbewilligungen Rechnung zu tragen. Die Verankerung eines betrieblichen Bestandesschutzes würde hingegen dazu führen, dass strengere Grenzwerte für den Betrieb der Landesflughäfen faktisch unbeachtlich blieben.

Die Vernehmlassungsvorlage verletzt damit auch den verfassungsrechtlichen Auftrag des Bundes, den Menschen und seine natürliche Umwelt vor lästigen und schädlichen Immissionen zu schützen (Art. 74 BV). Konkret werden damit auch alle Bemühungen hintertrieben, die auf eine Entlastung der Bevölkerung insbesondere vor dem besonders schädlichen nächtlichen Fluglärm (nach 22.00 Uhr und vor 07.00 Uhr) abzielen. Die Lärmliga Schweiz lehnt diesen unverantwortlichen Angriff auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der betroffenen Anwohnerschaft entschieden ab und **beantragt Streichung von Art. 36a^{bis} E-LFG aus der Vorlage**.

3. Nein zu weniger Mitsprachemöglichkeiten der kantonalen Stimmbevölkerung

Die Vorlage sieht vor, Entscheide kantonalen Behörden zu Nebenanlagen von der Zustimmung des BAZL abhängig zu machen. Begründet wird dies damit, dass die kantonalen Behörden regelmässig «nicht über vertiefte Fachkenntnisse» oder das «Wissen über tatsächliche lokale Verhältnisse und Anforderungen» verfügten. Diese Behauptung ist nicht nachvollziehbar. Auch hier geht es offenkundig darum, die Kompetenzen der Bundesbehörden zulasten der kantonalen Befugnisse zu stärken. Eingeschränkt werden damit letztlich auch die Mitsprachemöglichkeiten des kantonalen Stimmvolks und der betroffenen Bevölkerung. Eine tragfähige Begründung dieser Änderung fehlt. Die Lärmliga Schweiz lehnt auch diese Änderung ab und **beantragt die Streichung von Art. 37m Abs. 1-3 E-LFG**.

4. Nein zu den Änderungen bei Projektierungszonen und Sicherheitszonen

Die Vernehmlassungsvorlage will den Anwendungsbereich der Projektierungszonen inhaltlich (Flugplatzperimeter, Gebiete mit Lärmbelastung und mit Höhenbeschränkung) und zeitlich massiv ausbauen. Gleichzeitig werden die Mitwirkungsrechte und der Rechtsschutz abgebaut. Ähnliches ist für die Sicherheitszonenpläne vorgesehen. Auch in diesen Bereichen werden die Rechte der Betroffenen abgebaut und der Rechtsschutz geschwächt. Die Änderungen führen zu einer Konzentration der Befugnisse der Bundesbehörden zulasten der Betroffenen. Eine Veranlassung dafür ist nicht ersichtlich. Die Lärmliga Schweiz lehnt die Änderungen ab und **beantragt, auf die Änderungen zu verzichten (Art. 37n, Art. 37n^{bis}, Art. 37o, Art. 37p, Art. 37u, Art. 40b, Art. 42 und Art. 43 E-LFG)**.

5. Nein zu einer Verschlechterung beim Öffentlichkeitsprinzip

Der Bundesrat will das Öffentlichkeitsprinzip einschränken, soweit es um Informationen geht, die der Flugsicherheit dienen bzw. durch Anpassungen an Regelungen der EU erforderlich sind. Soweit die Einschränkungen des Öffentlichkeitsprinzips tatsächlich diesen berechtigten Interessen dienen, sind sie nicht zu beanstanden. Sofern sie aber künftig dazu genutzt werden sollen, die von den negativen Auswirkungen betroffenen Anwohnenden in ihren Einsichtsrechten in flugbetriebliche Daten oder in ähnliche Informationen einzuschränken, sind sie abzulehnen. Einem Missbrauch ist durch eine ausdrückliche Vorbehaltsregelung, wonach die Einsichtsrechte in allen übrigen Bereichen im bisherigen Umfang gewährleistet bleiben, entgegenzuwirken. Die Lärmliiga Schweiz **beantragt eine entsprechende Ergänzung von Art. 107d E-LFG.**

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.
freundliche Grüsse



Stéphanie Conrad
Geschäftsleiterin Lärmliiga Schweiz

Manuel Meier
Managing Director & Accountable Manager

Lufthansa Aviation Training Switzerland AG
ZRH N/X/MEIM, PO Box, 8058 Zurich-Airport
manuel.meier@lat.dlh.de

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation
Herr Bundesrat Albert Rösti
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Zürich-Flughafen, 29. November 2024

Vernehmlassung zur Änderung des Luftfahrtgesetzes

Sehr geehrter Herr Bundesrat,
sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, im Rahmen der Vernehmlassung zur Teilrevision des Luftfahrtgesetzes (LFG) Stellung nehmen zu können. Gerne übermitteln wir Ihnen nachfolgend unsere Bemerkungen und Anliegen.

Lufthansa Aviation Training Switzerland AG (LAT CH) gehört zur Lufthansa Group und bietet Aus- und Weiterbildung von Cockpit- und Kabinenpersonal für interne und externe Fluggesellschaften weltweit an. An unseren Schweizer Standorten in Opfikon/ZH (Training Center) sowie Grenchen/SO (Flugbetrieb) durchlaufen jährlich rund 9'000 Absolventen ihre Trainings im Bereich Cockpit und Kabine. Zu unseren wichtigsten Kunden zählen SWISS, Edelweiss, die Rega sowie die Schweizer Luftwaffe.

Damit unsere Kunden, die Fluggesellschaften, am Standort Schweiz erfolgreich sein können, sind sie auf leistungsfähige Infrastrukturen, insbesondere Landesflughäfen angewiesen. Gemäss Landesregierung seien sie «Bestandteil der Basisinfrastruktur der Schweiz und Teil des Gesamtverkehrssystems. Sie sollen die Bedürfnisse des Marktes nach Flugverbindungen befriedigen können». Für den Bundesrat hat der Flughafen Zürich eine besondere Rolle, da er die einzige aviatische Infrastruktur in der Schweiz ist, die als europäische Drehscheibe des globalen Luftverkehrs funktionieren könne: «[Der Flughafen Zürich] hat attraktive Rahmenbedingungen zu bieten, die einer Fluggesellschaft den Betrieb des Drehkreuzes ermöglichen». Ihre Rolle sieht die Exekutive bei der Schaffung günstiger Rahmenbedingungen für Entwicklung von Flughafeninfrastrukturen.

Das Luftfahrtsystem Schweiz steht vor grossen Herausforderungen. Die vorhandenen Kapazitäten können nur suboptimal genutzt werden. Die Verfahren zum Erlass neuer Betriebsvorschriften oder den Bau von Infrastrukturerweiterungen nehmen viel Zeit in Anspruch, zuweilen mehr als eine Dekade im Fall von Zürich. Durch verzögerte Optimierungen akzentuieren sich die Herausforderungen, zum Beispiel die zahlreichen Verspätungen und regelmässige Nutzung der letzten vorhandenen Puffer in den Tagesrandstunden. Als Folge davon regt sich Widerstand und es gibt diverse politische Bestrebungen, um die Rahmenbedingungen zum Nachteil des Luftverkehrssystems anzupassen.

Die Rahmenbedingungen müssen nach Auffassung von LAT CH so ausgestaltet sein, dass der Luftverkehr in der Schweiz jederzeit sicher (in Bezug auf Luft- und Flugsicherheit), global wettbewerbsfähig, wirtschaftlich und nicht zuletzt mit möglichst wenigen negativen ökologischen Auswirkungen durchgeführt werden kann. Die LAT CH hat den vorliegenden Entwurf des teilrevidierten LFG unter diesen Prämissen eingehend geprüft. Wir begrüssen grundsätzlich die Revision. Sie enthält wichtige Ergänzungen zum bestehenden Recht sowie zukunftsweisende Neuerungen.

1 ALLGEMEINE BEMERKUNGEN ZU DEN MASSNAHMEN

Bevor wir einzelne konkrete Anmerkungen und Anliegen anbringen, erlauben Sie uns einige einleitende Bemerkungen zu den wichtigsten Themen der Revision aus Sicht von der LAT CH.

1.1 EINFÜHRUNG DER REDLICHKEITSKULTUR (JUST CULTURE)

Der Entwurf enthält wichtige Bestimmungen, mit der die gesetzliche Grundlage für die Einführung der Redlichkeitskultur in der Luftfahrt geschaffen wird. Das ist ein wesentlicher Fortschritt. Auf dieser Basis wird eine Atmosphäre des Vertrauens geschaffen, in der Mitarbeitende sicherheitsrelevantes Fehlverhalten melden können, ohne dass sie automatisch mit negativen Folgen wie ein Strafverfahren oder disziplinarische Massnahmen befürchten müssen. In der Just Culture wird das Interesse, als Organisation aus diesen Fehlern zu lernen und damit die Sicherheit des Systems insgesamt zu erhöhen, höher gewichtet als das Interesse, die fehlbare Person zu bestrafen respektive zu disziplinieren. Ausgenommen sind vorsätzliche sowie grobfahrlässige Handlungen. Die LAT CH anerkennt, dass dieser Ansatz aus einer juristischen Perspektive schwer annehmbar erscheint. Wir sind gleichzeitig der Überzeugung, dass mit der Verankerung der Just Culture das bereits heute hochstehende Sicherheitsniveau massgeblich gestärkt wird. Dies liegt im Interesse der Flugsicherheit und der gesamten Gesellschaft.

Die LAT CH begrüsst die vorgeschlagenen Änderungen. Sie sind ein wichtiger erster Schritt in die richtige Richtung.

1.2 AUSNAHMEN VOM ÖFFENTLICHKEITSPRINZIP

Der Entwurf enthält eine Liste von Dokumenten, die dem Anwendungsbereich des Öffentlichkeitsgesetzes entzogen werden sollen. Das BAZL sowie auch die SUST erhalten im Rahmen ihrer Aufsichts- respektive Untersuchungstätigkeit Zugang zu Dokumenten mit relevanten Informationen zur Luft- und Flugsicherheit. Diese Informationen sind vertraulich und sollen nicht dem Risiko ausgesetzt werden, über das Öffentlichkeitsgesetz publik zu werden. Das Interesse an einem hohen Sicherheitsstandard ist von grosser Bedeutung. Werden die Inhalte ganz oder teilweise öffentlich, kann das potenziell einen negativen Einfluss auf die Luft- und Flugsicherheit haben. Es ist offensichtlich, dass in diesem Fall eine grössere Zurückhaltung bei der Einreichung von Dokumenten ausgeübt würde. Dies wäre jedoch kontraproduktiv und würde die Sicherheit beeinträchtigen.

Die LAT CH begrüsst daher ausdrücklich die vorgeschlagenen gesetzlichen Ausnahmen vom Öffentlichkeitsprinzip. Die Ausnahmen sind verhältnismässig und ermöglichen es der LAT CH, weiterhin vertrauliche Informationen mit den Aufsichts- und Untersuchungsbehörden auszutauschen, ohne das Risiko einer Veröffentlichung einzugehen. Eine Veröffentlichung könnte negative wirtschaftliche Folgen haben oder die Sicherheits- und Redlichkeitskultur untergraben.

1.3 STÄRKUNG SIL UND BESTANDESSCHUTZ FÜR LANDESFLUGHÄFEN

Der SIL und die darin enthaltenen Objektblätter sind für die Festlegung der operationellen Rahmenbedingungen und die Entwicklung der Luftfahrtinfrastrukturen von herausragender Bedeutung. Sie sollen gemäss Entwurf als Instrument gestärkt werden. Der heute in Art. 37u enthaltene Bestandesschutz für die Landesflughäfen soll im E-LFG (Entwurf zur Änderung des Luftfahrtgesetzes) in der Systematik prominenter positioniert werden. Zudem wird der heute implizit enthaltene Bestandesschutz für den Betrieb eines Landesflughafens explizit erwähnt. Dieser Bestimmung kommt grosse Bedeutung zu. In Bezug auf die Betriebszeiten der Landesflughäfen ist die LAT CH der Auffassung, diese explizit zu erwähnen und damit den Schutz zu stärken.

Die Kunden der LAT CH können ihr Drehkreuz in Zürich und auch die komplementären Angebote in Genf in Zukunft nur dann in der heutigen Form anbieten, wenn die betrieblichen Rahmenbedingungen nicht mehr weiter eingeschränkt werden. Das Drehkreuz in Zürich braucht hohe Kapazitäten in den Spitzenzeiten am Tag sowie ausreichend lange Betriebszeiten, damit die grossen Investitionen in Flugzeuge wirtschaftlich und nachhaltig genutzt werden können. Der Status Quo ist bereits sehr restriktiv. Jegliche weiteren Beschränkungen der Landesflughäfen wären für die Kunden der LAT CH (SWISS, Edelweiss etc.) und deren Drehkreuz, die Anbindung der Schweiz und damit die Schweizer Volkswirtschaft, verheerend. Zum Beispiel würde die Reduktion der Betriebszeiten am Flughafen Zürich um 30 Minuten (Betriebsschluss um 23 Uhr), eine Reduktion der Langstrecken von den Schweizer Airlines ab Zürich um mindestens einen Drittel bedeuten. Mit dem Bestandesschutz sollen nicht die berechtigten Interessen von anderen Akteuren ausgehebelt werden, aber in der Güterabwägung sollen die Rolle und die Bedeutung der Landesflughäfen und des Betriebs des Drehkreuzes durch die Kunden der LAT CH gestärkt werden.

Die LAT CH begrüsst ausdrücklich die bessere Verankerung des SIL als zentrales Steuerungsinstrument und den Bestandesschutz für die Landesflughäfen.

2 DETAILBEMERKUNGEN

Nachfolgend die Änderungsvorschläge, Anliegen und Kommentare zu den im E-LFG vorgeschlagenen Regelungen. Die LAT CH unterstützt diejenigen Änderungsvorschläge im E-LFG, die nicht explizit erwähnt werden.

Art. 16 Aufsichtskompetenzen

¹neu *unverändert*

²Die Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter ~~oder Bevollmächtigten~~ des BAZL sind zur Erfüllung ihrer Aufsichtstätigkeit jederzeit und ohne räumliche Einschränkung berechtigt, bemannte und unbemannte Luftfahrzeuge sowie Flugkörper, andere Transportmittel und betriebliche Räumlichkeiten und Areale der beaufsichtigten Organisationen und Unternehmen zu betreten und zu untersuchen, soweit es die Aufsicht über die Luftfahrt gemäss Artikel 3 sowie den internationalen Vereinbarungen der Schweiz erfordert. Zutrittsberechtigungen, die aus technischen Gründen notwendig sind, sind ihnen sofort und unentgeltlich auszustellen.

³Die Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter oder Bevollmächtigten des BAZL sind weiter berechtigt:

- a. ~~sämtliche~~ relevante Aufzeichnungen und Unterlagen, Daten, Verfahren und andere Materialien der beaufsichtigten Organisationen, die in Bezug auf die Flugsicherheit oder Luftsicherheit von Bedeutung sein können, Einsicht zu nehmen und davon Kopien, Fotografien und Aufzeichnungen zu erstellen oder Auszüge zu verlangen;
- b. ~~jederzeit~~ Auskünfte und Erklärungen von den beaufsichtigten Organisationen einzuholen und ihnen ~~verbindliche~~ Anweisungen zu erteilen.

3^{bis} Die aufsichtsrechtlichen Kompetenzen dürfen nicht dazu führen, dass der Zweck der Redlichkeitskultur nach Art. 20 vereitelt wird.

3^{ter} Das BAZL erlässt auf Verlangen der Betroffenen eine anfechtbare Verfügung und entscheidet darüber, ob einer Beschwerde aufschiebende Wirkung zukommt.

⁴ *unverändert*

In der Ansicht der LAT CH sind die Aufsichtskompetenzen des BAZL auf das Notwendige zu beschränken. Art. 16 E-LFG geht sehr weit und strapaziert das Verhältnismässigkeitsprinzip. Die erweiterten Kompetenzen bedeuten bei den beaufsichtigten Organisationen einen administrativen Mehraufwand, ohne dass ein Mehrwert generiert wird.

Die extensiven Aufsichtskompetenzen stehen zudem im Widerspruch mit der gelebten Sicherheitskultur und könnten zudem den Kern der Redlichkeitskultur, die in der aktuellen Revision neu ins LFG aufgenommen wird, unterminieren.

Zudem ist für die LAT CH nicht ersichtlich, wie die erweiterten Aufsichts- und Akteneinsichtskompetenzen mit dem Grundsatz «nemo tenetur se ipsum accusare» in Einklang gebracht werden können, insbesondere auch im Hinblick auf die angepassten Regeln zur Mitwirkung bei Flugunfalluntersuchungen. Die LAT CH regt deshalb an, diese Bestimmung im Sinne der Erwägungen nochmals zu überarbeiten und die Aufsichtskompetenzen auf das absolut Notwendige zu beschränken.

Art. 20 Meldesystem für besondere Ergebnisse

Art. 20

¹ *unverändert*

² *unverändert*

³ Informationen in Ereignismeldungen, welche die meldende oder eine in der Meldung genannte Person belasten, sind in Verwaltungsverfahren zum warnungsweisen Entzug oder zur warnungsweisen Beschränkung von Berechtigungen nicht verwertbar, sofern kein schwerer Fall nach Artikel 16 Absatz 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 vorliegt.

⁴ *unverändert*

Die LAT CH begrüsst die stärkere Verankerung der Redlichkeitskultur im Luftfahrtgesetz und die Herstellung der Bezüge zum einschlägigen EU-Recht. Dies ist ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung.

Die Terminologie «schwerer Fall» in Absatz 3 kann Verwirrung stiften, weil sie nicht im Einklang mit der referenzierten Terminologie der EU steht (Art. 16 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 spricht von «schweren Verschulden»). Im Sinne der Klarheit soll der Begriff in diesem Kontext nicht verwendet werden und die LAT CH würde es begrüssen, wenn Art. 20 Abs. 3 den Wortlaut von Art. 16 Abs. 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 übernehmen würde.

Die gleiche Korrektur ist aus den gleichen Gründen bei Art. 91ter Abs. 1 lit. e. E-LFG vorzunehmen.

Art. 36 Flugplätze 1. Zuständigkeit, Sachplan

¹ *unverändert*

² Er legt die Ziele und Vorgaben für die Infrastruktur der Luftfahrt in der Schweiz im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) fest. Der SIL ist für die Behörden, die Inhaber einer Betriebskonzession (Art. 36a) sowie die Flugsicherung verbindlich

³ Der Bundesrat legt dem SIL ein Konzept für die kommerzielle, militärische und private Luftfahrtinfrastruktur zugrunde, das aufzeigt, wie die erwartete Nachfrage abgewickelt werden kann.

⁴ *unverändert*

Die Luftfahrt ist für die schweizerische Volkswirtschaft von zentraler Bedeutung, weshalb wesentliche Eckwerte auf nationaler Ebene festgelegt und nicht durch kantonale Regelungen beeinträchtigt werden dürfen. Die explizite Verankerung dieses Grundsatzes im Luftfahrtgesetz schafft Transparenz und eine klare Führungsrolle des Bundes.

Die LAT CH begrüsst daher ausdrücklich die Stärkung des Instruments SIL durch die explizite Verankerung im angepassten Art. 36 E-LFG. Mit der Stärkung des SIL und der Vorgabe eines Rahmens für die Betriebszeiten legt der Bund das Spielfeld transparent fest. Für die Kantone, insbesondere die Standortkantone der Landesflughäfen, ist damit klar, welche Eckwerte gesetzt sind und wo kantonale Einflussmöglichkeiten bestehen. Festzuhalten ist dabei, dass die Interessen der Kantone im Verfahren viel Raum und Gewicht erhalten. Es geht nicht darum, ihre berechtigten Interessen nicht ernst zu nehmen, jedoch soll mit der eindeutigen Kompetenzregel die Hierarchie gemäss Bundesverfassung klarer umgesetzt werden.

Der Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt, ist das zentrale Instrument zur Umsetzung der Bundeskompetenz im Luftverkehrsbereich. Er enthält Vorgaben für die langfristige Entwicklung der Infrastruktur sowie operationelle Rahmenbedingungen, die für alle Behörden, ob rechtssetzend oder -anwendend, verbindlich sind.

Da auch die Flugsicherung bestimmte Vorgaben aus den Objektblättern des SIL umsetzen muss, aber nicht eindeutig unter den Begriff „Behörde“ fällt, ist die Verbindlichkeit des SIL für sie explizit zu erwähnen. Daher schlagen wir vor, im Luftfahrtgesetz in Artikel 36 Absatz 2 klarzustellen, dass der Sachplan auch für die Flugsicherung verbindlich ist. Dies schafft Planungssicherheit für alle beteiligten Akteure.

Der SIL verfolgt eine langfristige Perspektive – nicht zuletzt, weil der Erlass der einzelnen Objektblätter und die Verfahren zur Umsetzung der Massnahmen regelmässig viel Zeit beanspruchen. Ein holistisches Konzept, das die benötigte Infrastruktur beschreibt, um die erwartete Nachfrage nach Luftverkehr abzubilden, sollte ihm zugrunde liegen. Hierfür könnten zum Beispiel der LUPO oder die Umsetzung von AVISTRAT als Gefässe dienen.

Art. 36a^{bis} Bestandesschutz für Landesflughäfen

¹ *unverändert*

² Die Landesflughäfen Genf und Zürich sind aufgrund der ihnen im SIL zugeschriebenen Funktion als Gesamtanlagen in ihrem Bestand und betrieblichen Umfang geschützt. Rechtsetzende wie rechtsanwendende Organe schenken dieser Besitzstandsgarantie insbesondere auch im Zusammenhang mit Vorschriften des Moorschutzes und Moorlandschaftsschutzes sowie deren Vollzug die notwendige Beachtung.

³ An den Landesflughäfen Genf und Zürich sind Betrieb und Öffnungszeiten mindestens im bisherigen Umfang zu gewährleisten, damit diese Infrastrukturen ihrer Rolle gemäss Absatz 1 auch zukünftig gerecht werden können und die Wettbewerbsfähigkeit der von dort aus operierenden Fluggesellschaften sichergestellt werden kann.

Die LAT CH begrüsst, dass mit der Teilrevision der heutige Bestandesschutz für Landesflughäfen systematisch passender platziert wird. Die Präzisierung bzgl. betrieblichem Umfang begrüssen wir ausdrücklich, namentlich mit Blick auf die operationellen Rahmenbedingungen an den Landesflughäfen, die für den Drehkreuzbetrieb von den Kunden der LAT CH insbesondere und die Anbindung der Schweiz allgemein unabdingbar sind.

Um die nationalen Interessen an funktionierenden Landesflughäfen zu wahren, sind die heute gerade noch geeigneten Betriebszeiten in ihrem Bestand zu wahren. Dabei geht es nicht etwa um einen Ausbau, sondern den Erhalt der heute bereits anspruchsvollen restriktiven Rahmenbedingungen für den Betrieb eines Drehkreuzes. Weitere Restriktionen, zum Beispiel die Kürzung der Betriebszeiten in Zürich, hätten fatale Folgen für den Betrieb der Kunden der LAT CH, für die Funktionsfähigkeit des Drehkreuzes Zürich und für die volkswirtschaftliche und gesellschaftliche Anbindung der Schweiz an das Ausland.

Aufgrund der Situation, dass sich die Betriebszeiten heute von Verfahren zu Verfahren laufend aufs Neue zu beweisen haben, ist es dringend angezeigt, die aktuell geltenden Betriebszeiten bereits auf Gesetzesstufe zu

schützen. Der Bundesrat schlägt in Artikel 36a^{bis} E-LFG vor, dass die Besitzstandsgarantie der Landesflughäfen Genf und Zürich bezüglich der ihnen gemäss SIL zugewiesenen Funktion als Gesamtanlage entsprechend ergänzt werden soll. Damit soll sichergestellt werden, dass z. B. die Betriebszeiten auch in umweltrechtlichen Sanierungsverfahren grundsätzlich nicht eingeschränkt werden können.

Dass der bereits heute geltende Schutz der Betriebszeiten der Landesflughäfen im Gesetz noch explizit erwähnt werden soll, begrüsst die LAT CH ausdrücklich. Eine solche Präzisierung verlangt indessen bereits in gesetzessystematischer Sicht nach einem eigenständigen Absatz, weil sich Absatz 2 vom Ansatz her auf einer anderen Konkretisierungsstufe bewegt. Die Konzeption im Vorentwurf, die betriebszeitenbezogene Regelung direkt in Absatz 2 abzufüllen, erweist sich aus diesem Grund als nicht genügend.

In Absatz 2 wird eine funktionale Besitzstandsgarantie ausgesprochen, die bereits heute per se auch betriebliche Aspekte umfasst und auf die in laufenden Verfahren häufig Bezug genommen wird. Mit der Beibehaltung von Absatz 2 wird sichergestellt, dass der Bestandsschutz - wie vom Bundesrat erwähnt - übergeordnet gilt. Mit einem zusätzlichen Absatz 3 soll der Bestandsschutz - wie bereits heute - konkretisiert werden. Dadurch wird Rechtssicherheit geschaffen. Zudem wird mit dieser Lösung im ganzen Artikel 36a^{bis} eine schrittweise Konkretisierung von Absatz 1 zu Absatz 3 erreicht.

Vielen Dank für Ihre Kenntnisnahme.

Zürich, 29.11.2024



Manuel Meier
Managing Director & Accountable Manager
Lufthansa Aviation Training Switzerland AG

Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)
Papiermühlestrasse 172
3063 Ittigen

per E-Mail an: esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Bern, 28.11.2024
+41 31 372 30 00, aaron.heinzmann@mountainwilderness.ch

Stellungnahme von Mountain Wilderness Schweiz im Rahmen der Vernehmlassung zum revidierten Luftfahrtgesetz (LFG) gemäss Bundesratsbeschluss vom 28. August 2024 (Vernehmlassungsfrist 30. November 2024)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, an der Vernehmlassung zum Entwurf des revidierten Luftfahrtgesetz (LFG) teilzunehmen und erlauben uns, nachfolgend einige Bemerkungen und Änderungsvorschläge einzureichen. Für die Berücksichtigung unserer Vorschläge danken wir Ihnen im Voraus.

Freundliche Grüsse



Maren Kern, Geschäftsleiterin



Aaron Heinzmann, Projektleiter

1. Übersicht

Der Bundesrat will dem Bundesparlament eine erneute Teilrevision des LFG schmackhaft machen. Er behauptet, die Notwendigkeit der vorliegenden Revision ergebe sich gestützt auf politische Vorstösse (vgl. [Medienmitteilung vom 28. August 2024](#)). Soweit ersichtlich betreffen diese Vorstösse jedoch lediglich Themen der Sicherheitskultur im weitesten Sinn. Gegen Verbesserungen bei der Flugsicherheit und den damit zusammenhängenden Fragen ist grundsätzlich nichts einzuwenden. Die geplante Teilrevision enthält jedoch auch Bestimmungen, die der weiteren Verstärkung des Einflusses des Bundes und der Entmachtung der Kantone, Gemeinden und der Betroffenen dienen. Vor allem aber soll die Anwendbarkeit der umweltrechtlichen Schutzbestimmungen nochmals stark reduziert werden.

Dieser Abbau des Rechtsschutzes und der massive Ausbau der Rechte der Bundesbehörden zulasten der Mitspracherechte der Betroffenen sowie die faktische Ausserkraftsetzung umweltrechtlicher Bestimmungen zulasten der Bevölkerung um die Landesflughäfen wird seitens Mountain Wilderness Schweiz scharf kritisiert und ist zurückzuweisen.

2. Nein zur faktischen Abschaffung der umweltrechtlichen Schutznormen bei Landesflughäfen

Bereits in der letzten Teilrevision des LFG vom 16. Juni 2017 wurde die rechtliche Untastbarkeit der Landesflughäfen teilweise dadurch zementiert, dass mit dem Mittel des **baulichen Bestandesschutzes** andere Bundesaufgaben wie der Schutz der Umwelt und damit auch der Schutz der Bevölkerung um die Flughäfen übersteuert werden können. Nun soll eine weitere massive Stärkung dieses Bestandsschutzes erfolgen. Der Bundesrat will einen sogenannten **betrieblichen Bestandesschutz** einführen. Nach seinen Worten «soll damit sichergestellt werden, dass die Eckwerte des Flughafenbetriebs, so z.B. die Betriebszeiten, auch in umweltrechtlichen Sanierungsverfahren grundsätzlich nicht eingeschränkt werden können.» Das Parlament soll mit der Verabschiedung der Vorlage festlegen, dass auf Gesetzesstufe eine Interessenabwägung verankert wird, die es dem Bundesrat respektive dem UVEK und dem BAZL erlaubt, über den SIL (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt) und das Betriebsreglement sämtliche Wünsche der Flugplatzbetreiber sowie Flugverkehrsunternehmen zu erfüllen, ohne weiter auf die betroffene Bevölkerung Rücksicht nehmen zu müssen. Diese geplante Änderung zugunsten der Luftfahrtindustrie läuft faktisch darauf hinaus, dass die umweltrechtlichen Bestimmungen zum Schutz der Bevölkerung insbesondere vor lästigen und schädlichen Lärmimmissionen für die beiden Landesflughäfen ausser Kraft gesetzt werden.

Die aktuelle Revisionsvorlage ist in ihrer Dimension einzigartig und verletzt nach Auffassung von Mountain Wilderness Schweiz den verfassungsrechtlichen Auftrag des Bundes, wonach die Umwelt und damit die Menschen vor lästigen und schädlichen übermässigen Immissionen zu schützen sind. Das Vorhaben des Bundesrates stellt einen einigermaßen durchsichtigen Versuch dar, die Bemühungen zu hintertreiben, welche die Verbesserung der Situation gerade hinsichtlich der nächtlichen Lärmbelastungen zum Ziel haben. Diese Gesetzesrevision ist deshalb aus Sicht von Mountain

Wilderness Schweiz entschieden abzulehnen. Sie stellt einen durch nichts gerechtfertigten und geradezu unverantwortlichen Angriff auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Anwohner der Landesflughäfen dar.

3. Nein zu Änderungen bei Nebenanlagen nach kantonalem Recht

Mit der Revision sollen Entscheide der kantonalen Behörden zu Nebenanlagen explizit von der Zustimmung des BAZL abhängig gemacht werden. Begründet wird dies damit, dass die kantonalen Behörden regelmässig «nicht über vertiefte Fachkenntnisse» oder das «Wissen über tatsächliche lokale Verhältnisse und Anforderungen» verfügten. Diese Behauptung und die damit einhergehende Entmachtung der kantonalen Behörden und die Reduktion der Mitspracherechte werden von Mountain Wilderness Schweiz entschieden abgelehnt. Es geht auch hier offensichtlich darum, die Kompetenzen der Bundesbehörden zulasten der kantonalen Behörden und letztlich der Betroffenen zu stärken, ohne dass dafür eine tragfähige Begründung abgegeben wird.

4. Nein zu den Änderungen bei Projektierungszonen und Sicherheitszonen

Gemäss der bundesrechtlichen Vorlage soll der Anwendungsbereich der Projektierungszonen inhaltlich (Flugplatzperimeter, Gebiete mit Lärmbelastung und mit Höhenbeschränkung) und zeitlich massiv ausgebaut werden. Gleichzeitig werden die Mitwirkungsrechte und der Rechtsschutz abgebaut. Ähnliches ist im Zusammenhang mit den Sicherheitszonenplänen vorgesehen. Auch dort sollen die Rechte der Betroffenen abgebaut und der Rechtsschutz geschwächt werden.

Die geplante Ausweitung des Geltungsbereichs der Projektierungszonen und der Sicherheitszonen sowie der Abbau der Mitwirkungsrechte und des Rechtsschutzes werden seitens Mountain Wilderness Schweiz abgelehnt. Es geht dem Bundesrat letztlich auch hier offensichtlich darum, die Machtstellung des Bundes bzw. der Luftfahrtindustrie gegenüber den Betroffenen zu verstärken, obwohl dafür keinerlei Veranlassung besteht.

5. Nein zu einer Verschlechterung beim Öffentlichkeitsprinzip

Der Bundesrat sieht Einschränkungen des Öffentlichkeitsprinzips vor, welche im weitesten Sinne der Flugsicherheit dienen sollen bzw. Anpassungen an die Vorgaben der EU darstellen. Soweit die Einschränkungen des Öffentlichkeitsprinzips diesen berechtigten Interessen dienen, sind sie aus Sicht der betroffenen Bevölkerung nicht zu beanstanden. Sofern die Einschränkungen aber künftig dazu genutzt werden sollen, die von den negativen Auswirkungen betroffenen Anwohnenden in ihren Einsichtsrechten in flugbetriebliche Daten oder in ähnliche Informationen einzuschränken, sind sie abzulehnen. Einem entsprechenden Missbrauch ist mittels einer ausdrücklichen Vorbehaltsregelung Rechnung zu tragen, wonach die Einsichtsrechte in allen übrigen Bereichen im bisherigen Umfang gewährleistet bleiben.

Stellungnahme der Pilatus Flugzeugwerke AG zur Revision des Schweizerischen Luftfahrtrechts, speziell Art. 16 nLFG

Die vorgeschlagene Revision von Art. 16 nLFG erlaubt dem BAZL weitreichende Aufsichtsbefugnisse, insbesondere den jederzeitigen und uneingeschränkten Zutritt zu Räumlichkeiten und Unterlagen, ohne dass spezifische Einschränkungen oder Schutzmechanismen vorgesehen sind. Während diese Befugnisse bei Flugbetrieben zur Aufrechterhaltung der Luftsicherheit nachvollziehbar erscheinen, führt ihre Anwendung auf Flugzeughersteller zu erheblichen Bedenken.

Der aktuelle Wortlaut ermöglicht dem BAZL praktisch uneingeschränkten Zugang zu Betriebsgeheimnissen, was Risiken für das Unternehmen und die Geheimhaltung sensibler Produktions- und Konstruktionsdaten birgt. Die Forderung, Zutrittsberechtigungen "sofort und unentgeltlich" auszustellen, wirkt zudem unverhältnismässig.

Empfehlung: Art. 16 sollte eingeschränkt werden, um berechnigte Interessen zu wahren. Mögliche Anpassungen wären:

1. **Anlassbezogene Aufsichtsmaßnahmen:** Der Zutritt und die Einsichtnahme sollten auf konkrete, sachlich begründete Anlässe beschränkt werden. Eine umfassende und anlasslose Zutrittsbefugnis, wie sie der aktuelle Wortlaut suggeriert, ist für Flugzeughersteller kaum verhältnismässig.
2. **Einschränkungen zur Wahrung berechtigter Interessen:** Geschäftsgeheimnisse, die nicht unmittelbar die Flugsicherheit betreffen, sollten besonders geschützt werden. In solchen Fällen könnte der Umfang der Einsichtsrechte beschränkt oder die Möglichkeit zur Berufung auf berechnigte Geheimhaltungsinteressen vorgesehen werden.
3. **Notwendigkeit eines Kontrollmechanismus:** Die Einräumung einer rechtsstaatlich abgesicherten Einspruchsmöglichkeit vor Zutrittsgewährungen, wie eine richterliche Anordnung oder zumindest eine verbindliche Zustimmung der Geschäftsleitung, könnte eine verhältnismässige Alternative darstellen und zugleich die Interessen beider Seiten wahren.

Diese Änderungen würden die Interessen der Luftsicherheit und der betroffenen Unternehmen ausgewogen berücksichtigen.

Dr. Oliver Möhl
Project Manager CEO Office



Pilatus Aircraft Ltd
Pilatusstrasse 1, 6371 Stans, Switzerland

Phone: [+41 41 619 34 04](tel:+41416193404)
Mobile: [+41 78 641 61 51](tel:+41786416151)

oliver.moehl@pilatus-aircraft.com
pilatus-aircraft.com

Follow us on social media



DISCLAIMER

This message and any attachment are confidential, privileged or otherwise protected from disclosure. If you have received this transmission in error, please notify the sender and delete the message and any attachment immediately. Pilatus Aircraft Ltd.



Stellungnahme der Piratenpartei Schweiz zur Änderung des Luftfahrtgesetzes

Sehr geehrte Herr Bundesrat Rösti,
Sehr geehrte Damen und Herren

Bezugnehmend auf Ihre Vernehmlassungseröffnung vom 28.08.2024 nehmen wir gerne Stellung und würden es zukünftig sehr begrüßen, wenn wir als politische Partei in ihre Adressatenliste aufgenommen werden.

Im Weiteren finden wir Piraten es sehr bedenklich, dass Sie für die Stellungnahme auf eine proprietäre Software verweisen (Word der Firma Microsoft), wo es doch heute zahlreiche offene und freie Dateiformate gibt. Wir entsprechen ihrem Wunsch mit einer docx-Datei, welche auch in neueren Word Versionen geöffnet werden kann.

Die Piratenpartei Schweiz setzt sich seit Jahren für eine humanistische, liberale und progressive Gesellschaft ein. Dazu gehören die Privatsphäre der Bürger, die Transparenz des Staatswesens, inklusive dem Abbau der Bürokratie, Open Government Data, den Diskurs zwischen Bürgern und Behörden, aber auch die Abwicklung alltäglicher Geschäfte im Rahmen eines E-Governments. Jede neue digitale Schnittstelle und Applikation bedingt aber eine umfassende Risikoanalyse und Folgeabschätzung.



Gerne nehmen wir wie folgt Stellung:

Art. 107c

Anregung: Streichung; mindestens weitere Einschränkungen ins Gesetz

Begründung:

1

Art. 107c Abs. 1 soll neu die Möglichkeit schaffen, von Passagieren das Gesichtsbild bzw. vom Personal das Gesichtsbild und Fingerabdrücke mit zuvor hinterlegten biometrischen Daten zu vergleichen.

Abs. 2 relativiert die eingreifende Rechtsgrundlage zur Bearbeitung von besonders schützenswerten Personendaten etwas, indem die ausdrückliche Zustimmung der betroffenen Person erforderlich gemacht wird und diese jederzeit widerrufen werden kann.

Diese ausdrückliche Zustimmung ist im Kontext des Flughafens allerdings besonders kritisch zu hinterfragen, wie beispielsweise Adrienne Fichter auf [Republik.ch](https://www.republik.ch) in ihrem Artikel «Gefangen in der Schleuse» deutlich macht:

«Ein tüchtiger Kantonspolizist wies alle Neuankömmlinge an, den Pass auf einen Scanner zu legen. Im Sog mitgehend und gerädert von der Reise, hinterfragte ich die Anweisung nicht, sondern ich gehorchte wie alle anderen und legte brav meinen biometrischen Pass auf.

[...] Von einer informierten Einwilligung aus freien Stücken kann jedoch nicht die Rede sein.»

In ihrem Fall war die Signalisierung zusätzlich alles andere als klar, aber der hier beschriebene «Flughafeneffekt» betrifft alle Reisenden. Am Flughafen kommen verschiedenste Faktoren zusammen, die zu einer unfreiwilligen Akzeptanz führen können, auf die eigenen Rechte zu verzichten.

Zu diesem Umstand gibt beispielsweise das Paper «*Towards a theoretical framework of acceptance for surveillance systems at airports*» weitere Hinweise, welches, basierend auf Interviews, die «Akzeptanz» von Überwachungs- bzw. Sicherheitsmassnahmen an Flughäfen v.a. auf zwei Grundlagen zurückführen kann:

- forced compliance (erzwungene Einwilligung) oder
- ignorance (Unwissenheit)

«Diese Erkenntnisse führten zur Beobachtung, dass sowohl die Abhängigkeit vom Flugzeug als auch die Gewöhnung an Überwachungstechnologien eine aktive Form der informierten Zustimmung im Kontext eines Flughafens überlagern.»

Es sei unter diesen Umständen fraglich, ob Flugpassagiere sich nicht einer «culture of suspicion» anpassen würden.



Die «Akzeptanz» sei im Kontext des Flughafens ein «multifaktorielles Konstrukt» aus «Privatsphäre, Transparenz, Vertrauen, Gesundheit, Zeit und Aufwand, Intimität, Diskriminierung, Angemessenheit, Vernünftigkeit und Kosten der Massnahmen, Auftreten des Sicherheitspersonals und emotionale Faktoren.»

Im Rahmen des hier beschriebenen «Flughafeneffekts» dürfte eine ausdrückliche, informierte und freiwillige Zustimmung somit stets schwierig einzuholen sein.

Statt den Flughafen als Versuchsobjekt und Gewöhnungsfeld für mehr (automatisierte) Überwachung und Datenbearbeitung im Namen der Sicherheit zu missbrauchen, sollte im Gegenteil ausdrücklich darauf verzichtet werden und gerade an Flughäfen äusserst zurückhaltend gehandelt werden, da man hier die Abhängigkeit bzw. Verwundbarkeit der betroffenen Personen missbraucht.

2

Die Möglichkeit des jederzeitigen Widerrufs verschleiert zusätzlich das Problem der Beeinflussung am Flughafen selbst. Die betroffenen Personen sind, wie oben abstrakter beschrieben, häufig z.B. unter Zeitdruck, müde, gestresst, verängstigt usw.

Alle Faktoren, die die Wahrscheinlichkeit markant verringern dürften, von den eigenen Rechten Gebrauch zu machen.

Damit soll keine Kritik am Widerruf an sich verbunden sein - diese Möglichkeit ist zu begrüßen -, sondern an der Verwendung des Widerrufs als vermeintliches Gegengewicht zur Schwere der Datenbearbeitung unter den besonderen Bedingungen des Flughafens (z.B. im erläuternden Bericht).

3

Wie dem erläuternden Bericht zu entnehmen ist, soll ausserdem weiterhin «als Alternative der bisherige Prozess (d.h. ohne biometrische Daten) angeboten werden.» Sofern der Artikel in der vorliegenden Form umgesetzt wird, ist dies wünschenswert (und notwendig), aber es ist bereits abzusehen, dass die normalen Schalter mit der Zeit verringert werden und damit immer mehr Personen zum biometrischen System genudged werden. Gegen einen schleichenden Abbau von Alternativen sollten Massnahmen ins Gesetz. Es muss möglich bleiben, die verfassungsmässigen Rechte beanspruchen zu können, ohne stetig wachsende Unannehmlichkeiten hinnehmen zu müssen.

4

Zuletzt: Im erläuternden Bericht wird festgehalten, dass die betroffenen Personen zuerst in schriftlicher Form aufgeklärt werden sollen (1.22.2). Dies ist dem Gesetzestext allerdings nicht deutlich genug zu entnehmen und war bei den Versuchen, wie beispielsweise dem Artikel «Gefangen in der Schleuse» zu entnehmen ist, scheinbar nicht Teil des Ablaufs. Dies sollte auf Gesetzesstufe festgehalten werden.



Gefangen in der Schleuse, Adrienne Fichter, Republik, Juli 2022,
<https://www.republik.ch/2022/07/18/ctrl-alt-r-gefangen-in-der-schleuse> .

Towards a theoretical framework of acceptance for surveillance systems at airports, Bartl et al., in: Proc. of 11th International Conference on Information Systems for Crisis Response and Management (ISCRAM), pp. 299-303, The Pennsylvania State University, USA, 2014,
<https://ssrn.com/abstract=2552915> .

Art. 107d

Anregung: Streichung

Begründung:

1

Gemäss Art. 107d sollen Berichte über Audits, Inspektionen, Begutachtungen, Kontrollen des BAZL, Vorfallmeldungen an das BAZL sowie Dokumente der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST) künftig nicht mehr öffentlich zugänglich sein. Als Ersatz wird in Abs. 1 eine periodische Information durch das BAZL in Aussicht gestellt.

Mit dieser Vorlage würde das im Öffentlichkeitsgesetz (BGÖ) umgesetzte Öffentlichkeitsprinzip, das die staatliche Transparenz erheblich verbessert, einmal mehr erheblich eingeschränkt werden.

Im erläuternden Bericht wird argumentiert, dass ohne diese Einschränkung Berichte an Präzision verlieren und Organisationen sicherheitsrelevante Informationen aus Angst vor Veröffentlichung zurückhalten könnten. Es dürfe «kein «Anreiz» bestehen, sicherheitsrelevante Informationen zurückzuhalten.»

Dieser Anreiz besteht aber praktisch immer, da auch das BAZL und andere Beteiligte Konsequenzen ziehen können, nicht nur «die Öffentlichkeit». Daran ändert auch die Anwendung einer «Just Culture», die beispielsweise von einer Bestrafung bei «Selbstanzeigen» absehen kann, am Ende nichts.

Die Argumentation erscheint auch sonst wenig überzeugend, da bereits nach geltendem Recht eine ganze Reihe von Ausnahmen vom Öffentlichkeitsprinzip geltend gemacht werden können (Art. 7 BGÖ) und eifrig geschwätzte Auskünfte leider nicht unüblich sind.

2

Weiter dient die Transparenz insbesondere auch der «wirksamen Kontrolle der staatlichen Behörden», wie das Bundesgericht beispielsweise im Bundesgerichtsentscheid 142 II 313 festhält. Ohne öffentliche Zugänglichkeit drohen intransparente Absprachen und ein Vertrauensverlust in die Aufsichtsbehörden.

Eine selektive periodische Information durch das BAZL ist ausserdem schlicht zu lückenhaft, um die zahlreichen Vorteile, die das Öffentlichkeitsprinzip mit sich bringt, aufrechtzuerhalten. Gemäss



Bundesgericht (BGE 142 II 313, 3.1) beinhaltet der Öffentlichkeitsgrundsatz nämlich mindestens folgende Punkte:

- Vertrauen der Bürger in die staatlichen Institutionen
- Förderung des Funktionierens der Behörden
- Voraussetzung für sinnvolle demokratische Mitwirkung am politischen Entscheidungsprozess
- (obengenannte) wirksame Kontrolle der staatlichen Behörden
- Verwirklichung der Informationsfreiheit (Art. 16 BV)
- Verwaltungsmodernisierung
- (indirekte) Verwirklichung der Medienfreiheit (Art. 17 BV)

Es ist leicht zu sehen, dass ein gefilterter Bericht des BAZL keinen dieser positiven Effekte hervorbringen kann und eine Streichung des Artikels entsprechend angemessen wäre.

3

Zuletzt bietet das LFG in der aktuellen Vorlage u.a. in Art. 16 i.V.m. der «Just Culture» bereits sowohl umfassende Aufsichtskompetenz durch das BAZL als auch den nötigen Schutz von Personen, die sachgerecht handeln. Diese Kombination sollte ohne Einschränkung des Öffentlichkeitsprinzips genügend Aufsichtskompetenzen und positive Anreize bieten.

Schlussbemerkungen

Wir beschränken uns in dieser Stellungnahme auf unsere Kernanliegen. Bei Verzicht unsererseits auf umfassende allgemeine Anmerkungen oder auf Anmerkungen zu einzelnen Regelungen, ist damit keine Zustimmung durch die Piraten zu solchen Regelungen verbunden.

Kontakt details für Rückfragen finden Sie in der Begleit-E-Mail.

Piratenpartei Schweiz, Arbeitsgruppe Vernehmlassungen, 28. November 2024



Verein Politbeobachter
3000 Bern
info@politbeobachter.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

30. November 2024

Vernehmlassung Luftfahrtgesetz

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nutzen wir die Gelegenheit und nehmen zu den geplanten Änderungen des Luftfahrtgesetz Stellung.

Art. 107c Biometrie

Die Erkennung von Flugpassieren mittels biometrischen Gesichtserkennung ist ein Eingriff in die Privatsphäre. Aus diesem Grund lehnen wir eine solche ohne entsprechende Einwilligung ab. **In Art. 107c ist zwar die ausdrückliche Zustimmung Voraussetzung für eine Erkennung, jedoch fehlt der Zusatz, dass eine Ablehnung diskriminierungsfrei zu erfolgen hat.** Weiter müsste definiert sein, dass Kameras, welche zur biometrischen Erkennung verwendet werden, nur Flugpassagiere erfassen dürfen, die einer solchen ausdrücklich zugestimmt haben.

Aus diesem Grund lehnen wir die Änderung des Luftfahrtgesetz in dieser Form ab. Auf eine weiterführende Stellungnahme verzichten wir.

Mit freundlichen Grüssen



Petra Burri, Co-Präsidentin



Josef Ender, Co-Präsident

Sehr geehrte Frau Jutzeler

Der Flughafen Grenchen bedankt sich für die Gelegenheit an der Vernehmlassung für die Änderung des Luftfahrtgesetzes Stellung nehmen zu können.

Wir haben die Änderungen zur Kenntnis genommen und sehen keine Notwendigkeit für Anpassungen.

Freundliche Grüsse

MICHAEL STEINBACH

CEO / Head of Aerodrome



Regionalflygplatz Jura-Grenchen AG
Flughafenstrasse 117 • CH-2540 Grenchen

Telefon +41 (0)32 396 96 96
michael.steinbach@airport-grenchen.ch • www.airport-grenchen.ch



Grenchen Airport erfüllt die Anforderungen zur Zertifizierung gemäss den in ICAO Annex 14 Vol. I, ICAO Doc 9774 und ICAO Doc 9859 sowie der Verordnung über die Infrastruktur Luftfahrt VIL, SR 748.131.1 definierten Kriterien

René Blöchliger
Kaiserstuhlstrasse 88
8154 Oberglatt

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Postfach
3003 Bern

Oberglatt, 26. November 2024

Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung zum revidierten Luftfahrtgesetz (LFG) gemäss Bundesratsbeschluss vom 28. August 2024 (Vernehmlassungsfrist 28. November 2024)

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Zusammenhang mit dem revidierten Luftfahrtgesetz (LFG) gemäss Bundesratsbeschluss vom 28. August 2024 ich wie folgt Stellung:

1. Übersicht

Der Bundesrat will dem Bundesparlament eine erneute Teilrevision des LFG schmackhaft machen. Er behauptet, die Notwendigkeit der vorliegenden Revision ergebe sich gestützt auf politische Vorstösse (vgl. Medienmitteilung vom 28. August 2024). Soweit ersichtlich betreffen diese Vorstösse jedoch lediglich Themen der Sicherheitskultur im weitesten Sinn. Gegen Verbesserungen bei der Flugsicherheit und den damit zusammenhängenden Fragen ist grundsätzlich nichts einzuwenden. Die geplante Teilrevision enthält jedoch auch Bestimmungen, die der weiteren Verstärkung des Einflusses des Bundes und der Entmachtung der Kantone, Gemeinden und der Betroffenen dienen. Vor allem aber soll die Anwendbarkeit der umweltrechtlichen Schutzbestimmungen nochmals stark reduziert werden.

Dieser Abbau des Rechtsschutzes und der massive Ausbau der Rechte der Bundesbehörden zulasten der Mitspracherechte der Betroffenen sowie die faktische Ausserkraftsetzung umweltrechtlicher Bestimmungen zulasten der Bevölkerung um die Landesflughäfen wird seitens des sbfz scharf kritisiert und ist zurückzuweisen.

2. **Nein zur faktischen Abschaffung der umweltrechtlichen Schutznormen bei Landesflughäfen**

Bereits in der letzten Teilrevision des LFG vom 16. Juni 2017 wurde die rechtliche Unantastbarkeit der Landesflughäfen teilweise dadurch zementiert, dass mit dem Mittel des **baulichen Bestandesschutzes** andere Bundesaufgaben wie der Schutz der Umwelt und damit auch der Schutz der Bevölkerung um die Flughäfen übersteuert werden können. Nun soll eine weitere massive Stärkung dieses Bestandsschutzes erfolgen. Der Bundesrat will einen sogenannten **betrieblichen Bestandesschutz** einführen. Nach seinen Worten «soll damit sichergestellt werden, dass die Eckwerte des Flughafenbetriebs, so z.B. die Betriebszeiten, auch in umweltrechtlichen Sanierungsverfahren grundsätzlich nicht eingeschränkt werden können.» Das Parlament soll mit der Verabschiedung der Vorlage festlegen, dass auf Gesetzesstufe eine Interessenabwägung verankert wird, die es dem Bundesrat respektive dem UVEK und dem BAZL erlaubt, über den SIL (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt) und das Betriebsreglement sämtliche Wünsche der Flugplatzbetreiber sowie Flugverkehrsunternehmen zu erfüllen, ohne weiter auf die betroffene Bevölkerung Rücksicht nehmen zu müssen. Diese geplante Änderung zugunsten der Luftfahrtindustrie läuft faktisch darauf hinaus, dass die umweltrechtlichen Bestimmungen zum Schutz der Bevölkerung insbesondere vor lästigen und schädlichen Lärmimmissionen für die beiden Landesflughäfen ausser Kraft gesetzt werden.

Die aktuelle Revisionsvorlage ist in ihrer Dimension einzigartig und verletzt nach meiner Auffassung den verfassungsrechtlichen Auftrag des Bundes, wonach die Umwelt und damit die Menschen vor lästigen und schädlichen übermässigen Immissionen zu schützen sind. Das Vorhaben des Bundesrates stellt einen einigermassen durchsichtigen Versuch dar, die Bemühungen zu hintertreiben, welche die Verbesserung der Situation gerade hinsichtlich der nächtlichen Lärmbelastungen zum Ziel haben. Diese Gesetzesrevision ist deshalb aus meiner Sicht entschieden abzulehnen. Sie stellt einen durch nichts gerechtfertigten und geradezu unverantwortlichen Angriff auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Anwohner der Landesflughäfen dar.

3. **Nein zu Änderungen bei Nebenanlagen nach kantonalem Recht**

Mit der Revision sollen Entscheide der kantonalen Behörden zu Nebenanlagen explizit von der Zustimmung des BAZL abhängig gemacht werden. Begründet wird dies damit, dass die kantonalen Behörden regelmässig «nicht über vertiefte Fachkenntnisse» oder das «Wissen über tatsächliche lokale Verhältnisse und Anforderungen» verfügten. Diese Behauptung und die damit einhergehende Entmachtung der kantonalen Behörden und die Reduktion der Mitspracherechte lehne ich entschieden ab. Es geht auch hier offensichtlich darum, die Kompetenzen der Bundesbehörden zulasten der kantonalen Behörden und letztlich der Betroffenen zu stärken, ohne dass dafür eine tragfähige Begründung abgegeben wird.

4. Nein zu den Änderungen bei Projektierungszonen und Sicherheitszonen

Gemäss der bundesrechtlichen Vorlage soll der Anwendungsbereich der Projektierungszonen inhaltlich (Flugplatzperimeter, Gebiete mit Lärmbelastung und mit Höhenbeschränkung) und zeitlich massiv ausgebaut werden. Gleichzeitig werden die Mitwirkungsrechte und der Rechtsschutz abgebaut. Ähnliches ist im Zusammenhang mit den Sicherheitszonenplänen vorgesehen. Auch dort sollen die Rechte der Betroffenen abgebaut und der Rechtsschutz geschwächt werden.

Die geplante Ausweitung des Geltungsbereichs der Projektierungszonen und der Sicherheitszonen sowie der Abbau der Mitwirkungsrechte und des Rechtsschutzes lehne ich entschieden ab. Es geht dem Bundesrat letztlich auch hier offensichtlich darum, die Machtstellung des Bundes bzw. der Luftfahrtindustrie gegenüber den Betroffenen zu verstärken, obwohl dafür keinerlei Veranlassung besteht.

5. Nein zu einer Verschlechterung beim Öffentlichkeitsprinzip

Der Bundesrat sieht Einschränkungen des Öffentlichkeitsprinzips vor, welche im weitesten Sinne der Flugsicherheit dienen sollen bzw. Anpassungen an die Vorgaben der EU darstellen. Soweit die Einschränkungen des Öffentlichkeitsprinzips diesen berechtigten Interessen dienen, sind sie aus Sicht der betroffenen Bevölkerung nicht zu beanstanden. Sofern die Einschränkungen aber künftig dazu genutzt werden sollen, die von den negativen Auswirkungen betroffenen Anwohnenden in ihren Einsichtsrechten in flugbetriebliche Daten oder in ähnliche Informationen einzuschränken, sind sie abzulehnen. Einem entsprechenden Missbrauch ist mittels einer ausdrücklichen Vorbehaltsregelung Rechnung zu tragen, wonach die Einsichtsrechte in allen übrigen Bereichen im bisherigen Umfang gewährleistet bleiben.

Freundlich Grüssen



René Blöchliger

Herr Bundesrat Albert Rösti
UVEK
3003 Bern

Zürich/Genf, 28. November 2024

Vernehmlassung 2024/69 Änderung des Luftfahrtgesetzes

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti,

Es freut uns, Ihnen im Rahmen der Vernehmlassung 2024/69 zur Revision des Luftfahrtgesetzes LFG die Position unserer Organisation Reporter ohne Grenzen Schweiz (RSF Schweiz) darzulegen.

Hinsichtlich der besagten Gesetzesrevision zeigt sich RSF Schweiz insbesondere über die vorgesehene **Revision von Art. 107d LFG** besorgt. Mit dieser Anpassung würde der Anwendungsbereich des Öffentlichkeitsgesetzes (BGÖ) stark eingeschränkt werden. Der Zugang zu den in dieser Bestimmung aufgelisteten Dokumenten würde erheblich eingeschränkt, wenn nicht sogar verunmöglicht werden. Auch Meldungen und Unterlagen zu Ereignissen, die dem BAZL gemäss EU-Verordnung 376/2014 übermittelt wurden, sollen vom Öffentlichkeitsprinzip grösstenteils ausgeklammert werden. Gleiches gilt für Dokumente der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST).

Dies führt zu einem massiven Transparenzabbau in der Luftfahrtkontrolle, einem sicherheitsrelevanten Bereich, der zahlreiche Menschen unmittelbar betrifft und unbestritten von öffentlichem Interesse ist. Eine solch grosse Einschränkung des Öffentlichkeitsprinzips bei den genannten Dokumentenkategorien birgt erhebliche Risiken für die Bevölkerung und schränkt die Arbeit von Journalistinnen und Journalisten ein. Das Recht auf Information, basierend auf dem Öffentlichkeitsprinzip bildet gemeinsam mit der Pressefreiheit den Pfeiler unserer Arbeit bei RSF Schweiz.

Kontrollinstanzen müssen einer unabhängigen Überprüfung unterliegen, damit Transparenz und Rechenschaftspflicht bzgl. deren Arbeit gewährleistet bleibt. Mit Art. 107d LFG wären diese Prinzipien in den genannten Bereichen nicht mehr eingehalten.

Die Begründung, weshalb die Audits, Inspektionen, Begutachtungen und Kontrollen von BAZL-beaufsichtigten Organisationen nicht mehr öffentlich zugänglich sein sollen, (im [erläuternden Bericht](#), S. 24 f. dargelegt) ist unseres Erachtens nicht ausreichend, um diese Bereiche aus dem BGÖ auszuklammern. Denn das Argument, dass dadurch ein negativer Effekt auf die Sicherheit des öffentlichen Verkehrs sowie auf die Meldekultur die Folge sei, überzeugt nicht.

Die bereits im BGÖ vorgesehenen Ausnahmen und Einschränkungen des Zugangsrechts reichen aus, um die legitimen Interessen zu schützen, die durch die Ausübung des Rechts auf Zugang zu den genannten Dokumenten beeinträchtigt werden könnten. Es gilt, keine neue



Lücke in den Bestimmungen dieses Gesetzes zu öffnen und die Einheitlichkeit und Systematik des Öffentlichkeitsprinzips im Bundesrecht zu wahren.

Ferner kann eine wirksame Kontrolle (und damit eine wirksame Garantie zur Einhaltung der Sicherheitsstandards) nur dann vollständig gegeben sein, wenn die Offenlegung der Dokumente gewährleistet ist. Das erlaubt Maximale Kontrolle und verhindert, dass bei den jeweiligen Kontrollstellen ein «Kumpel-System» entsteht, bei welchem Defizite und Missstände im Verborgenen zwischen den Direktbeteiligten verhandelt werden. Ein solches Szenario würde das Vertrauen in die Kontrollbehörden untergraben und viel schwerwiegender wirken als die allfällige Angst, die Meldekultur würde aufgrund der Verpflichtung zur Offenlegung negativ beeinflusst werden.

In einem vergleichbaren Fall hat das Bundesgericht 2017 ein wegweisendes Urteil gefällt ([1C 428/2016](#)). Damals verpflichtete das Bundesgericht die Verwaltung zu einer transparenten Aufsicht über den öffentlichen Verkehr und lehnte eine geplante Geheimhaltungsklausel im Bahngesetz ab. Das Urteil verdeutlicht, dass eine wirksame Kontrolle staatlicher Behörden nur durch Offenlegung gewährleistet werden kann.

Zusammenfassend sei gesagt, dass das BGÖ ein unverzichtbarer Faktor ist und bleibt, um das Vertrauen der Öffentlichkeit in den behördlichen Kontrollapparat zu stärken. Würde nun Art. 107d LFG ins Gesetz geschrieben, wäre das nur eine weitere Episode einer beunruhigenden Entwicklung, in der immer mehr Themenbereiche aus dem Anwendungsbereich des BGÖ ausgenommen würden. Der Eidgenössische Datenschutzbeauftragte (EDÖB) des Bundes, Adrian Lobsiger, stellte bereits in seinem [30. Tätigkeitsbericht 2022/2023](#) eine «beschleunigt anwachsende Anzahl der spezialgesetzlichen Ausschlüsse des BGÖ» fest. Im [31. Tätigkeitsbericht 2023/2023](#) schrieb Lobsiger ferner: «Der EDÖB hat in den jeweiligen Ämterkonsultationen kritisch Stellung bezogen, da die Einführung solcher Vorbehalte zu einer Schwächung des Öffentlichkeitsprinzips und der damit bezweckten Verwaltungstransparenz führt.»

Aus den genannten Gründen fordern wir von RSF Schweiz deshalb, Art. 107d LFG zu streichen. Dadurch kann die Transparenz in der Verwaltung in diesem wichtigen Bereich gewährleistet werden und wird nicht weiter eingeschränkt.

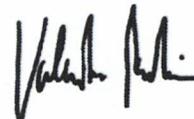
Wir bedanken uns für die Möglichkeit, Stellung zu beziehen und hoffen, Ihnen mit unserer Position ausreichend Argumente gegeben zu haben, damit Sie die Revision des LFG, insbesondere Art. 107d, noch einmal überdenken können.

Für Fragen stehen wir Ihnen selbstverständlich jederzeit zur Verfügung.

Hochachtungsvoll,



Denis Masmajan, Generalsekretär RSF
Schweiz



Valentin Rubin, Policy & Advocacy
Manager RSF Schweiz





Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Esther.Jutzeler@BAZL.admin.ch

(per Mail)

Niederhasli, 23. Oktober 2024

Stellungnahme des Schutzverbandes der Bevölkerung um den Flughafen Zürich (sbfz) im Rahmen der Vernehmlassung zum revidierten Luftfahrtgesetz (LFG) gemäss Bundesratsbeschluss vom 28. August 2024

1. Übersicht

Der Bundesrat will dem Bundesparlament eine erneute Teilrevision des LFG schmackhaft machen. Er behauptet, die Notwendigkeit der vorliegenden Revision ergebe sich gestützt auf politische Vorstösse (vgl. Medienmitteilung vom 28. August 2024). Soweit ersichtlich betreffen diese Vorstösse jedoch lediglich Themen der Sicherheitskultur im weitesten Sinn. Gegen Verbesserungen bei der Flugsicherheit und den damit zusammenhängenden Fragen ist grundsätzlich nichts einzuwenden. Die geplante Teilrevision enthält jedoch auch Bestimmungen, die der weiteren Verstärkung des Einflusses des Bundes und der Entmachtung der Kantone, Gemeinden und der Betroffenen dienen. Vor allem aber soll die Anwendbarkeit der umweltrechtlichen Schutzbestimmungen nochmals stark reduziert werden. Dieser Abbau des Rechtsschutzes und der massive Ausbau der Rechte der Bundesbehörden zulasten der Mitspracherechte der Betroffenen sowie die faktische Ausserkraftsetzung umweltrechtlicher Bestimmungen zulasten der Bevölkerung um die Landesflughäfen wird seitens des sbfz scharf kritisiert und ist zurückzuweisen.

2. Nein zur faktischen Abschaffung der umweltrechtlichen Schutznormen bei Landesflughäfen

Bereits in der letzten Teilrevision des LFG vom 16. Juni 2017 wurde die rechtliche Unantastbarkeit der Landesflughäfen teilweise dadurch zementiert, dass mit dem Mittel des **baulichen Bestandesschutzes** andere Bundesaufgaben wie der Schutz der Umwelt und damit auch der Schutz der Bevölkerung um die Flughäfen übersteuert werden können. Nun soll eine weitere massive Stärkung dieses Bestandesschutzes erfolgen. Der Bundesrat will einen sogenannten **betrieblichen Bestandesschutz** einführen. Nach seinen Worten «soll damit sichergestellt werden, dass die Eckwerte des Flughafenbetriebs, so z.B. die Betriebszeiten, auch in umweltrechtlichen Sanierungsverfahren grundsätzlich nicht eingeschränkt werden können.» Das Parlament soll mit der Verabschiedung der Vorlage festlegen, dass auf Gesetzesstufe eine Interessenabwägung verankert wird, die es dem Bundesrat respektive dem UVEK und dem BAZL erlaubt, über den SIL (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt) und das Betriebsreglement sämtliche Wünsche der Flugplatzbetreiber sowie Flugverkehrsunternehmen zu erfüllen, ohne weiter auf die betroffene Bevölkerung Rücksicht nehmen zu müssen. Diese geplante Änderung zugunsten der Luftfahrtindustrie läuft faktisch darauf hinaus, dass die umweltrechtlichen

Geschäftsstelle:
Dorfstrasse 9
8155 Niederhasli
Telefon 044 850 11 81

www.SchutzverbandZuerich.ch
Info@SchutzverbandZuerich.ch

Bestimmungen zum Schutz der Bevölkerung insbesondere vor lästigen und schädlichen Lärmimmissionen für die beiden Landesflughäfen ausser Kraft gesetzt werden.

Die aktuelle Revisionsvorlage ist in ihrer Dimension einzigartig und verletzt nach Auffassung des sbfz den verfassungsrechtlichen Auftrag des Bundes, wonach die Umwelt und damit die Menschen vor lästigen und schädlichen übermässigen Immissionen zu schützen sind. Das Vorhaben des Bundesrates stellt einen einigermaßen durchsichtigen Versuch dar, die Bemühungen zu hintertreiben, welche die Verbesserung der Situation gerade hinsichtlich der nächtlichen Lärmbelastungen zum Ziel haben. Diese Gesetzesrevision ist deshalb aus Sicht des SBFZ entschieden abzulehnen. Sie stellt einen durch nichts gerechtfertigten und geradezu unverantwortlichen Angriff auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Anwohner der Landesflughäfen dar.

3. Nein zu Änderungen bei Nebenanlagen nach kantonalem Recht

Mit der Revision sollen Entscheide der kantonalen Behörden zu Nebenanlagen explizit von der Zustimmung des BAZL abhängig gemacht werden. Begründet wird dies damit, dass die kantonalen Behörden regelmässig «nicht über vertiefte Fachkenntnisse» oder das «Wissen über tatsächliche lokale Verhältnisse und Anforderungen» verfügten. Diese Behauptung und die damit einhergehende Entmachtung der kantonalen Behörden und die Reduktion der Mitspracherechte werden vom sbfz entschieden abgelehnt. Es geht auch hier offensichtlich darum, die Kompetenzen der Bundesbehörden zulasten der kantonalen Behörden und letztlich der Betroffenen zu stärken, ohne dass dafür eine tragfähige Begründung abgegeben wird.

4. Nein zu den Änderungen bei Projektierungszonen und Sicherheitszonen

Gemäss der bundesrechtlichen Vorlage soll der Anwendungsbereich der Projektierungszonen inhaltlich (Flugplatzperimeter, Gebiete mit Lärmbelastung und mit Höhenbeschränkung) und zeitlich massiv ausgebaut werden. Gleichzeitig werden die Mitwirkungsrechte und der Rechtsschutz abgebaut. Ähnliches ist im Zusammenhang mit den Sicherheitszonenplänen vorgesehen. Auch dort sollen die Rechte der Betroffenen abgebaut und der Rechtsschutz geschwächt werden.

Die geplante Ausweitung des Geltungsbereichs der Projektierungszonen und der Sicherheitszonen sowie der Abbau der Mitwirkungsrechte und des Rechtsschutzes werden seitens des sbfz abgelehnt. Es geht dem Bundesrat letztlich auch hier offensichtlich darum, die Machtstellung des Bundes bzw. der Luftfahrtindustrie gegenüber den Betroffenen zu verstärken, obwohl dafür keinerlei Veranlassung besteht.

5. Nein zu einer Verschlechterung beim Öffentlichkeitsprinzip

Der Bundesrat sieht Einschränkungen des Öffentlichkeitsprinzips vor, welche im weitesten Sinne der Flugsicherheit dienen sollen bzw. Anpassungen an die Vorgaben der EU darstellen. Soweit die Einschränkungen des Öffentlichkeitsprinzips diesen berechtigten Interessen dienen, sind sie aus Sicht der betroffenen Bevölkerung nicht zu beanstanden. Sofern die Einschränkungen aber künftig dazu genutzt werden sollen, die von den negativen Auswirkungen betroffenen Anwohnenden in ihren Einsichtsrechten in flugbetriebliche Daten oder in ähnliche Informationen einzuschränken, sind sie abzulehnen. Einem entsprechenden Missbrauch ist mittels einer ausdrücklichen Vorbehaltsregelung Rechnung zu tragen, wonach die Einsichtsrechte in allen übrigen Bereichen im bisherigen Umfang gewährleistet bleiben.

Mit freundlichen Grüssen

Schutzverband der Bevölkerung
um den Flughafen Zürich

Der Präsident

Der Geschäftsführer

R. Götz

R. Bänziger

Herr Bundesrat Albert Rösti
Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Per Mail an: esther.jutzeler@bazl.admin.ch

27. November 2024

Stellungnahme des Schweizer Tourismus-Verbandes Änderung des Luftfahrtgesetzes

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zu der Vorlage *Änderung des Luftfahrtgesetz (LFG)* Stellung nehmen zu können. Der Schweizer Tourismus-Verband STV ist die nationale tourismuspolitische Dachorganisation mit über 500 Mitgliedern, darunter rund 40 schweizerischen Branchen- und Fachverbänden des Tourismus mit insgesamt rund 30'000 touristischen Leistungserbringern. Als Vertreter des viertgrössten Exportbereichs der Schweizer Wirtschaft setzen wir uns für faire politische Rahmenbedingungen für die Schweizer Tourismuswirtschaft ein.

1. Allgemein

Der Luftverkehr besitzt für den Schweizer Tourismus eine sehr hohe Bedeutung. 35 Prozent aller ausländischen Gäste erreichen die Schweiz per Flugzeug. Diese internationalen Gäste sind für den Schweizer Tourismussektor sehr wichtig, da sie zu einer Erhöhung der Stabilität und einer gleichmässigen Verteilung der Nachfrage beitragen. So buchen internationale Gäste frühzeitig und sind verlässlicher als die inländischen Gäste, denn sie machen ihren Besuch nicht vom Wetter abhängig. Auch reisen insbesondere Fernmarkt Gäste oft in den Nebensaisons. Dies führt zu einer Glättung von Saisonalitäten und zu einer ausgeglichenen Auslastung kapital- und personalintensiver touristischer Ressourcen. Damit wird die Resilienz insbesondere tourismusintensiver und oft peripherer Regionen erhöht. Ohne Fernmarkt Gäste wäre vielerorts kein Ganzjahrestourismus möglich. Dies ist nicht nur aus wirtschaftlicher Sicht bedeutend, sondern ermöglicht es auch, attraktivere Ganzjahresverträge für unsere Angestellten anzubieten, was insbesondere vor dem Hintergrund des akuten Fachkräfte- und Personalmangels in unserem Sektor von zentraler Bedeutung ist. Eine gute internationale Anbindung ist deshalb für den Schweizer Tourismussektor ein wichtiger Faktor. **Aus diesem Grund begrüsst der STV der in der Vernehmlassung vorgesehene Ausbau des Bestandsschutzes der Landesflughäfen.** Er schlägt jedoch leichte Anpassungen vor.

2. Artikel 36a^{bis}: Bestandsschutz für Landesflughäfen

Um die Schweiz für internationale Gäste auch weiterhin als attraktive Reisedestination zu positionieren, sind die vielen Direkt- und interkontinentalen Flugverbindungen unabdingbar. Die

Landesflughäfen leisten diesbezüglich einen sehr wichtigen Beitrag für die Erreichbarkeit der Destination Schweiz. Um diesem Auftrag auch weiterhin gerecht zu werden, **erachtet der STV die in Art. 36a^{bis} LFG vorgesehene Erweiterung der Besitzstandsgarantie auf den betrieblichen Umfang als sehr wichtig**. Laut einer Studie des Flughafens Zürich können bei einer Verkürzung der Betriebszeiten um 30 Minuten bereits bis zu 30 Prozent der Langstreckenverbindungen wegfallen. Dies gilt es zu vermeiden und entsprechend gesetzlich zu verankern.

2.1 Anpassungen

Mit einem zusätzlichen Abs. 3 Art. 36a^{bis} soll der Bestandsschutz hinsichtlich der aktuellen Betriebszeiten konkretisiert werden. Obwohl Abs. 2 Art. 36a^{bis} diese Aspekte bereits heute mit abdeckt, wird mit der ausdrücklichen Nennung die zentrale Bedeutung der zeitlichen Rahmenbedingungen für die Landesflughäfen wie auch die dort beheimateten Airlines nochmals unterstrichen, um so die nötige Rechtssicherheit zu erhalten und allen Rechtsanwendern zu verdeutlichen, dass es die heute verbleibenden Betriebszeiten unter allen Umständen zu wahren gilt.

Art. 36a^{bis} Abs. 2 soll im ursprünglichen Wortlaut beibehalten werden:

² Die Landesflughäfen Genf und Zürich sind aufgrund der ihnen im SIL zugeschriebenen Funktion als Gesamtanlagen in ihrem Bestand ~~und betrieblichen Umfang~~ geschützt. Rechtsetzende wie rechtsanwendende Organe schenken dieser Besitzstandsgarantie insbesondere auch im Zusammenhang mit Vorschriften des Moorschutzes und Moorlandschaftsschutzes sowie deren Vollzug die notwendige Beachtung.

Art. 36a^{bis}, Abs. 3 (neu)

³ *An den Landesflughäfen Genf und Zürich sind Betrieb und Öffnungszeiten mindestens im bisherigen Umfang zu gewährleisten, damit diese Infrastrukturen ihrer Rolle gemäss Absatz 1 auch zukünftig gerecht werden können und die Wettbewerbsfähigkeit der von dort aus operierenden Fluggesellschaften sichergestellt werden kann.*

Der STV begrüsst die Ausweitung des Bestandsschutzes für die Landesflughäfen, empfiehlt dem Bundesrat jedoch, den Vorschlag entsprechend den genannten Anpassungen zu überarbeiten.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse



Philipp Niederberger
Direktor



Samuel Huber
Leiter Politik



CH-3003 Bern, SUST

Via E-Mail

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Esther Jutzeler
esther.jutzeler@bazl.admin.ch
Stv. Leiter Sektion Recht und Internationales
CH-3003 Bern

Referenz: O:\Untersuchungsdienst\01 Dok
Ihr Zeichen: -
Unser Zeichen: eds
Bern, 01.11.2024

Änderung des Luftfahrtgesetzes LFG - Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Jutzeler

Mit Schreiben vom 28. August 2024 hat Bundesrat Albert Rösti alle interessierten Kreise eingeladen, zur geplanten Gesetzesrevision und den Ausführungen im erläuternden Bericht Stellung zu nehmen. Gerne nehmen wir diese Gelegenheit wahr, auf einige Punkte der geplanten Revision hinzuweisen und unsere Anliegen bezüglich dieser Revision einzubringen.

Konkret haben wir Bemerkungen und Anregungen zu den folgenden Punkten:

Art. 16

Heute:

Die Aufsichtsorgane sind jederzeit berechtigt, die Luftfahrzeuge und deren Inhalt zu untersuchen und alle Urkunden, die sie mitführen müssen, zu prüfen.

Neu:

Das BAZL ist im Rahmen seiner Aufsichtskompetenz insbesondere zur Durchführung von Audits, Inspektionen, Untersuchungen und Beurteilungen befugt.

2 Die Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter oder Bevollmächtigten des BAZL sind jederzeit und ohne räumliche Einschränkung berechtigt, bemannte und unbemannte Luftfahrzeuge sowie Flugkörper, andere Transportmittel und betriebliche Räumlichkeiten und Areale der beaufsichtigten Organisationen und Unternehmen zu betreten und zu untersuchen, soweit es die Aufsicht über die Luftfahrt gemäss Artikel 3 sowie den internationalen Vereinbarungen der Schweiz erfordert.



Zutrittsberechtigungen, die aus technischen Gründen notwendig sind, sind ihnen sofort und unentgeltlich auszustellen.

3 Die Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter oder Bevollmächtigten des BAZL sind weiter berechtigt:

- a. in sämtliche Aufzeichnungen und Unterlagen, Daten, Verfahren und andere Materialien der beaufsichtigten Organisationen die in Bezug auf die Flugsicherheit oder Luftsicherheit von Bedeutung sein können, Einsicht zu nehmen und davon Kopien, Fotografien und Aufzeichnungen zu erstellen oder Auszüge zu verlangen;
- b. jederzeit Auskünfte und Erklärungen von den beaufsichtigten Organisationen einzuholen und ihnen verbindliche Anweisungen zu erteilen.

4 Bei der Verfolgung strafbarer Handlungen bleiben die Vorschriften der Schweizerischen Strafprozessordnung³ sowie des Bundesgesetzes vom 22. März 1974 über das Verwaltungsstrafverfahren (VStrR) vorbehalten

Bemerkungen und Einschätzungen SUST:

1)

Wir stellen mit Befriedigung fest, dass unsere ursprünglichen Bedenken im Abschnitt 2 aufgenommen und berücksichtigt wurden.

Neu beschränken sich die Rechte unter Abschnitt 2 auf die «beaufsichtigten Organisationen» und somit nicht auf die SUST. In Absatz 3 Bst. a fehlt hingegen diese Einschränkung. Wir ersuchen auch Absatz 3 Bst. a unmissverständlich auf die beaufsichtigten Organisationen zu beschränken:

«3 Die Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter oder Bevollmächtigten des BAZL sind weiter berechtigt, **bei den beaufsichtigten Organisationen:**

- a. in sämtliche Aufzeichnungen und Unterlagen, Daten, Verfahren und andere Materialien der beaufsichtigten Organisationen die in Bezug auf die Flugsicherheit oder Luftsicherheit von Bedeutung sein können, Einsicht zu nehmen und davon Kopien, Fotografien und Aufzeichnungen zu erstellen oder Auszüge zu verlangen;
- b. jederzeit Auskünfte und Erklärungen ~~von den beaufsichtigten Organisationen~~ einzuholen und ihnen verbindliche Anweisungen zu erteilen. «

Alternativ ist mindestens in die Erläuterungen aufzunehmen, dass sich auch Handlungen nach Absatz 3 auf die vom BAZL beaufsichtigten Organisationen beschränkt.

2)

Unter den Betroffenen Flugbetrieben sowie den Verbänden des fliegenden Personals dürften die Erläuterungen zu dem neuen Text zu Reaktionen führen, will sich das BAZL doch nun das Recht geben lassen, auch Cockpit-Voice-Recorder-Daten einzufordern. Dies sind die wohl schützenswürdigsten Daten in der Aviatik. Dem Einbau von CVR-Geräten wurde von den Gewerkschaften seinerzeit nur zugestimmt, weil ihnen im Gegenzug ein umfassender Schutz zugesichert wurde.

Text in den Erläuterungen:

«Unter den in Artikel 16 Absatz 3 Buchstabe a E-LFG genannten «Aufzeichnungen» sind sowohl Audio- wie Videoaufzeichnungen zu verstehen. Die «Auskünfte und Erklärungen» nach Artikel 16 Absatz 3 Buchstabe b E-LFG können sowohl in mündlicher wie in schriftlicher Form eingeholt werden.»



Unseres Erachtens ist diese Gesetzesbestimmung staatsrechtswidrig, da die - auch in der Schweiz - zwingende Schutzregelung von Art. 14 EU 996/2010 auf diese Weise ausgehebelt wird. Die im LFG vorgesehene Regelung kann aus unserer Sicht nicht als Ersatz dafür dienen, eine Behörde zu bezeichnen, die aufgrund von Interessenabwägungen den Schutz sensibler Informationen vor Herausgabe aufheben könnte, wie es EU 996/2010 als Möglichkeit vorsehen würde. Es fehlt insbesondere jeder Bezug zu einer - zwingenden - Interessenabwägung.

Art. 20 Abs. 2-4 zusammen mit Art. 91ter

Art. 20 heute:

Randtitel: VI. Meldesystem für besondere Ereignisse

1 Zur Verbesserung der Flugsicherheit richtet der Bundesrat ein Meldesystem für besondere Ereignisse in der Luftfahrt ein. Für Unfälle und schwere Vorfälle in der Luftfahrt gilt Artikel 23 Absatz 1.60

2 Der Bundesrat orientiert sich bei der Einrichtung des Meldesystems am Recht der Europäischen Union.⁶¹

3 Er kann vorsehen, dass auf die Einleitung eines Strafverfahrens gegenüber den Urhebern der Meldung verzichtet wird.

Art. 20 neu:

Randtitel: VI. Redlichkeitskultur: Meldesystem für besondere Ereignisse und Verwertbarkeitsbeschränkung von Ereignismeldungen

1 Zur Verbesserung der Flugsicherheit richtet der Bundesrat ein Meldesystem für besondere Ereignisse in der Luftfahrt ein.

2 Informationen in Ereignismeldungen gemäss Artikel 4 oder 5 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014⁵ sind verwertbar:

- a. für die Prüfung der Voraussetzungen zum Verzicht auf Strafverfolgung nach Artikel 91ter Absatz 1;
- b. zur Umsetzung systemischer, nicht personenbezogener Massnahmen zur Aufrechterhaltung und Verbesserung der Flugsicherheit;
- c. unter Vorbehalt von Absatz 3 und Artikel 91ter Absatz 2 in Straf-, Verwaltungsstraf- und Verwaltungsverfahren nach diesem Gesetz.

3 Informationen in Ereignismeldungen, welche die meldende oder eine in der Meldung genannte Person belasten, sind in Verwaltungsverfahren zum warnungsweisen Entzug oder zur warnungsweisen Beschränkung von Berechtigungen nicht verwertbar, sofern kein schwerer Fall nach Artikel 16 Absatz 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 vorliegt.

4 Der Bundesrat regelt die Organisation des behördlichen Meldesystems. Er berücksichtigt dabei die Bestimmungen der Europäischen Union zur Fehlerkultur, die gemäss dem Abkommen vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Luftverkehr anwendbar sind. Er kann den Anwendungsbereich dieser Normen auf weitere Luftfahrzeugkategorien ausdehnen und die mit der Bearbeitung von Ereignismeldungen betrauten Personen von ihrer Anzeigepflicht entbinden.



Art. 91ter heute:

n/a

Art. 91ter neu:

Art. 91ter

1 Die Strafverfolgungsbehörden verzichten auf Verfolgung, Überweisung an das Gericht oder Bestrafung von Personen, die eine Ereignismeldung erstattet haben oder darin genannt werden, sofern:

- a. es sich um einen Verstoss gegen Rechtsvorschriften handelt, der gemäss diesem Gesetz strafbar ist
- b. der Verstoss einzig aufgrund einer Meldung nach den Artikeln 4 oder 5 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 bekannt geworden ist;
- c. die Meldung sicherheitsrelevante Ereignisse gemäss Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 betrifft;
- d. die Meldung nach Artikel 4 oder 5 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 innerhalb der Frist von Artikel 4 Absatz 7 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 erstattet worden ist; und
- e. kein schwerer Fall im Sinne von Artikel 16 Absatz 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 vorliegt.

2 Informationen in Ereignismeldungen, welche die meldende Person belasten, sind in Straf- und Verwaltungsstrafverfahren nicht verwertbar. Dies gilt auch für schwere Fälle nach Artikel 16 Absatz 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014.

Bemerkungen und Einschätzungen SUST:

Der Schutz der Meldungen ist nun für Meldungen gemäss EU 376/2014 in Zusammenhang mit Artikel 91ter umfassend geregelt. Allerdings mit der Einschränkung: «... *der Verstoss einzig aufgrund einer Meldung nach den Artikeln 4 oder 5 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 bekannt geworden ist*».

Der Schutz gilt nicht für Meldungen, die der SUST gemäss EU 996/2010 gemeldet werden.

Grundsätzlich sind alle schweren Vor- und Unfälle, die nach der EU 376/2014 meldepflichtig sind, auch gemäss EU 996/2010 meldepflichtig. Zudem gibt es viele Meldungen, welche gestützt auf die EU 996/2010 an die SUST gemeldet werden, die nicht als schwerer Vor- oder Unfall bewertet werden können. Auch diese Fälle sind grundsätzlich gemäss EU376/2014 meldepflichtig.

Damit ergibt sich, dass der gesamte Schutz, der im LFG implementiert werden soll, ohne den Einbezug der Meldungen an die SUST gestützt auf EU 996/2010, gar nie zum Tragen kommt und damit wertlos ist.

Antrag:

Derselbe Schutz, wie er für Meldungen gemäss 376/2014 vorgesehen ist, muss auf Meldungen an die SUST, welche in der Befolgung der EU 996/2010 erfolgen, ausgedehnt werden.

«Art. 91ter

1 Die Strafverfolgungsbehörden verzichten auf Verfolgung, Überweisung an das Gericht oder Bestrafung von Personen, die eine Ereignismeldung erstattet haben oder darin genannt werden, sofern:



- a. es sich um einen Verstoß gegen Rechtsvorschriften handelt, der gemäss diesem Gesetz strafbar ist
- b. der Verstoß einzig aufgrund einer Meldung nach den Artikeln 4 oder 5 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 **oder der Meldung nach EU 996/2010** bekannt geworden ist;
- c. die Meldung sicherheitsrelevante Ereignisse gemäss Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 **oder nach EU 996/2010** betrifft;
- d. die Meldung nach Artikel 4 oder 5 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 innerhalb der Frist von Artikel 4 Absatz 7 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 erstattet worden ist; und
- e. kein schwerer Fall im Sinne von Artikel 16 Absatz 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 vorliegt.

2 Informationen in Ereignismeldungen, welche die meldende Person belasten, sind in Straf- und Verwaltungsstrafverfahren nicht verwertbar. Dies gilt auch für schwere Fälle nach Artikel 16 Absatz 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014. «

Art. 107d

Art. 107d heute:

n/a

Art. 107d neu:

Randtitel: IIIb. Information zur Aufsichtstätigkeit und Einschränkungen

Art. 91ter

- 1 Das BAZL informiert die Öffentlichkeit periodisch über seine Aufsichtstätigkeit.
- 2 Das Öffentlichkeitsgesetz vom 17. Dezember 2004¹⁰ gilt bei den nachfolgend aufgezählten amtlichen Dokumenten nicht für den Zugang zu Personendaten und Daten juristischer Personen und auch nicht soweit die Gewährung des Zugangs zu den nachfolgend aufgezählten amtlichen Dokumenten die Flug- oder Luftsicherheit gefährdet:
 - a. Berichte betreffend Audits, Inspektionen, Begutachtungen und Kontrollen des BAZL;
 - b. Meldungen und zugehörige Unterlagen über Ereignisse, die dem BAZL gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 376/2014¹¹ zugegangen sind;
 - c. Amtliche Dokumente zu Sicherheitsuntersuchungen der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST).

Bemerkungen und Einschätzungen SUST:

Wir nehmen mit Freude von der geplanten Einführung des Art. 107d Abs. 2c Kenntnis. Diese Entbindung vom BGÖ ist für eine effiziente Erfüllung unseres Auftrages sehr wichtig. Allerdings ist der Text vor der Aufzählung (Text Abs 2) zu kompliziert geraten. Zudem passt der Randtitel nicht für die Tätigkeiten der SUST: Die SUST führt keine «Aufsichtstätigkeiten» durch. Im Weiteren muss der Text analog im Eisenbahngesetz eingefügt werden. Idealerweise weisen die Gesetzesartikel, welche die Tätigkeit der SUST regeln, in LFG und EBG eine hohe Analogie auf.



Antrag der SUST:

Der Text sollte vereinfacht und in die Beschreibung der Arbeit der SUST (Art. 26) verschoben werden.

«Art. 26⁷⁹»

1 Die Kommission erstellt über jede Untersuchung einen Bericht. Dieser ist keine Verfügung und kann nicht angefochten werden.

2 Das Sekretariat kann zur Aufklärung des Sachverhalts anordnen:

- a. die Vorladung von Personen, die sachdienliche Auskünfte geben können;
- b. Hausdurchsuchungen sowie die Durchsuchung von Dokumenten, Aufzeichnungen, Personen und Gegenständen;
- c. Beschlagnahmungen;
- d. medizinische Untersuchungen wie Blut- und Urinproben;
- e. Autopsien;
- f. die Auswertung der Daten von Aufzeichnungsgeräten;
- g. das Einholen von Gutachten.

3 Greift das Sekretariat in Rechte oder Pflichten ein, so erlässt es Verfügungen. Soweit dieses Gesetz keine abweichenden Bestimmungen enthält, ist das Verwaltungsverfahrensgesetz vom 20. Dezember 196880 anwendbar.

4 Gegen die durch das Sekretariat im Rahmen der Untersuchung erlassenen Verfügungen kann innerhalb von 10 Tagen bei der Kommission Einsprache erhoben werden.

5 Die Kommission betreibt ein System zur Qualitätssicherung. Insbesondere sorgt sie dafür, dass die Eingaben aller Beteiligten angemessen gewürdigt werden.

^{5bis} **Amtliche Dokumente zu Sicherheitsuntersuchungen der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle SUST unterstehen nicht dem Öffentlichkeitsgesetz vom 17. Dezember 2004**

6 Der Bundesrat regelt das Verfahren, insbesondere die Zwangsmassnahmen und die Veröffentlichung der Berichte. «

Zudem sollte das EBG entsprechend angepasst werden:

Antrag: Anpassung «Änderung anderer Erlasse»

«Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957

Art. 15b Abs. 2bis Die von einer Person im Rahmen der Sicherheitsuntersuchung erteilten Auskünfte dürfen in einem Strafverfahren nur mit deren Einverständnis verwendet werden

Art. 15b Abs. 5bis

^{5bis} **Amtliche Dokumente zu Sicherheitsuntersuchungen der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle SUST unterstehen nicht dem BGÖ**

:

Übergangsbestimmung zur Änderung vom ...

Verfahren zu Art. 15b Abs. 5bis, die im Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderung vom ... dieses Gesetzes hängig sind, werden nach neuem Recht weitergeführt. «



Erläuterungen zum EBG:

Analog den Erläuterungen zu den Anpassungen im LFG

Des Weiteren ist in den Übergangsbestimmungen folgendes festzuhalten:

«II

Übergangsbestimmungen zur Änderung vom ...

¹ Verfahren, die im Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderung vom ... dieses Gesetzes hängig sind, werden unter Vorbehalt von Absatz 2 nach neuem Recht weitergeführt.

² Verfahren, die in diesem Zeitpunkt in der Hauptsache bei einem Gericht hängig sind, werden **mit Ausnahme von Art. 26. Abs. 5bis** nach bisherigem Recht fortgeführt.»

Mit der Verschiebung der Entbindung der SUST vom BGÖ, wie unter dem Abschnitt zu Artikel 107d beantragt (Verschiebung aus dem Art. 107d in den Art. 26), sollte der Text folgendermassen angepasst werden:

«II

Übergangsbestimmungen zur Änderung vom ...

¹ Verfahren, die im Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderung vom ... dieses Gesetzes hängig sind, werden unter Vorbehalt von Absatz 2 nach neuem Recht weitergeführt.

² Verfahren, die in diesem Zeitpunkt in der Hauptsache bei einem Gericht hängig sind, werden nach bisherigem Recht fortgeführt.

³ **Verfahren zu Art. 26 Abs. 5bis, die im Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderung vom ... dieses Gesetzes hängig sind, werden nach neuem Recht weitergeführt»**

Wir danken für die Prüfung der oben eingebrachten Anliegen. Für Rückfragen und einen Austausch stehen wir jederzeit zur Verfügung.

Einen Verweis auf die Wichtigkeit eines intensiven Austausches zwischen BAZL und SUST in der Erarbeitung von Gesetzesänderungen hat auch die GPK-N in ihrem Bericht¹ gemacht. Sie schreibt: «Die SUST sollte frühzeitig in die Weiterentwicklung des LFG und des EBG einbezogen werden».

Es ist für wenig effizient, wenn die SUST ihre Anliegen und Bemerkungen erst in einem späten Stadium des Prozesses, wie den formell vorgesehenen Stellungnahme- und Vernehmlassungsphasen, einbringen muss.

Wir danken dem BAZL für die Unterstützung.

Freundliche Grüsse

¹ Bericht der GPK-N vom 21. November 2023: «Tätigkeiten der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle»



Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle SUST

Pieter Zeilstra
Präsident der Kommission

Stephan Eder
Leiter Untersuchungsdienst

Beilage(n):

-

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK

Per E-Mail

esther.jutzeler@bazl.amdin.ch

Bern, 26. November 2024

Vernehmlassung Änderung des Luftfahrtgesetzes

Sehr geehrter Herr Bundesrat,
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 28. August 2024 haben Sie unsere Konferenz dazu eingeladen, sich an der Vernehmlassung zur Änderung des Luftfahrtgesetzes zu beteiligen. Hierfür danken wir Ihnen bestens.

A. Einführende Bemerkungen

- Das Bundesamt für Justiz erarbeitet derzeit eine Vorlage zur Anpassung der Zuständigkeitsregelung von Art. 23 ff der Strafprozessordnung. Dies als direkte Folge des Berichts des Bundesrates zum Postulat Jositsch (19.3570) zur «Überprüfung von Struktur, Organisation, Zuständigkeit und Überwachung der Bundesanwaltschaft». In diesem Zusammenhang hat die SSK unter Einbezug der Bundesanwaltschaft das Bundesamt für Justiz auf einige für die Praxis wichtige Punkte hingewiesen sowie Optimierungsvorschläge eingebracht, welche die Arbeit der Strafverfolgungsbehörden von Bund und Kantonen bzw. deren Zusammenarbeit erleichtern sollen. Dies unter anderem mittels klarer Abgrenzungskriterien dort, wo die (bisherige) ausschliessliche Bundeszuständigkeit nicht zielführend ist und sich aus diesem Grund wegen Ineffizienz und Verwirrung in der Praxis nicht bewährt hat. Die vom UVEK nun vorgeschlagene Änderung des LFG geht jedoch unseres Erachtens in die Richtung, welche wir dem BJ mit Blick auf die Art. 23 ff StPO «als zu vermeiden» bzw. «anzupassen» empfohlen haben.

Zwar begrüssen wir grundsätzlich die Zusammenführung der spezialisierten Strafkompentenz in der Bundesstrafgerichtsbarkeit und somit die Strafverfolgung durch die Bundesanwaltschaft für Delikte im Zusammenhang mit der Luftfahrt – aber nur dort, wo es Sinn macht mit dem Ziel, dass die Richtigen zeitgerecht und kompetent das Richtige machen, nämlich im Umfang der Motion Candinas: Ausdehnung der Bundeskompetenz auf alle schweren Zwischenfälle und Unfälle in der Luftfahrt. In diesem Sinn und aus der nationalen Perspektive muss in erster Linie an kleinere Kantone ohne internationalen Flughafen gedacht werden, die sich angesichts des kleinen Mengengerüsts und des Mangels an dafür spezialisierten Ressourcen nicht in der Lage sehen, die notwendigen Kompetenzen für die Untersuchung von Flugunfällen und anderen strafbaren Handlungen im Zusammenhang mit schweren Vorfällen in der Luftfahrt (z.B. Airprox, d.h. Beinahezusammenstösse) aufzubauen und zu erhalten. Die vorgesehene **ausschliessliche** Bundesgerichtsbarkeit in Art. 98 Abs.1 VE LFG geht jedoch weit über die Motion Candinas hinaus, weshalb wir sie in dieser Form kritisch sehen (siehe nachfolgende Bemerkungen unter B.3.).

- Die SSK unterstützt die massvolle Umsetzung der Prinzipien von Just Culture als gesetzlich verankerte Chance, dass sicherheitsrelevante Ereignisse durch die Akteure in Zukunft vermehrt und detaillierter gemeldet werden. Das war in der Vergangenheit in einigen von den Staatsanwaltschaften untersuchten Ereignissen gerade nicht der Fall. Den trotzdem durchgeführten Strafuntersuchungen hat dies jedoch auch nicht geschadet. Zu Recht weist der Bundesrat in seinem Bericht darauf hin, dass die Staatsanwaltschaften in sehr vielen Fällen auf anderen Wegen von einem Vorfall Kenntnis erhalten haben (EB, S. 20). Tatsächlich sind die Staatsanwaltschaften auf die Verwertung von Ereignismeldungen in der Praxis gar nicht angewiesen. Hingegen wird der hohe Wert von Ereignismeldungen für die Flugsicherheit auch von der SSK geschätzt, so sie denn auch wirklich pflichtgemäss erfolgen.
- Zusammenfassend sagt der Erläuternde Bericht (EB), dass die Ermittlungen durch die Bundesanwaltschaft geführt werden, jedoch die Kantonspolizeien die Bundesanwaltschaft dabei unterstützen. Die Ausdehnung der Bundesgerichtsbarkeit (Art. 98 Abs. 1 VE-LFG), bedeutet keine Entlastung der Kantonspolizeien, wenn die Bundesanwaltschaft bei den Ermittlungen auf diese und nicht auf die Polizeikräfte des Bundes zurückgreifen wird. Wenn der Bund via Gesetzgeber seine Kompetenzen erweitern will, muss er auch die hierzu notwendigen Mittel zur Verfügung stellen. Wir sind dezidiert der Auffassung, dass es Sache der Bundespolizei ist, die Bundesanwaltschaft bei ihren Ermittlungen zu unterstützen und gerade nicht der kantonalen Polizeikörpers.
- Aufgrund der Ausweitung von zu überprüfenden Personen gemäss Art. 108b Abs. 2 VE-LFG fallen gemäss EB jährlich rund 4'000 erweiterte Zuverlässigkeitsüberprüfungen zusätzlich an. Der EB macht denn auch keinen Hehl daraus, dass es zu einem deutlichen Mehraufwand für die kantonalen Polizeistellen und Staatsanwaltschaften kommt. Selbst im Lichte von Art. 108a VE-LFG, der ohnehin einzig eine Kostenabgeltung für die zuständige kantonale Polizeistelle vorsieht, nicht aber an die Staatsanwaltschaften, scheint dies problematisch.

B. Bemerkungen zu einzelnen Bestimmungen

1. Art. 20 Abs. 2 - 4 VE-LFG (Redlichkeitskultur)

Die SSK begrüsst grundsätzlich die gesetzliche Verankerung der Just Culture im vorgeschlagenen Umfang (siehe allgemeine Bemerkungen, Ziff. 1). Die statuierten Verwertbarkeitsbeschränkungen von Ereignismeldungen haben keine relevanten Auswirkungen auf die Strafuntersuchungen der Staatsanwaltschaften bzw. neu der Bundesanwaltschaft. Das ist im Resultat nicht neu. Schon das bisherige Recht kennt in Art. 24 VSZV bereits ein vergleichbares Instrument. Aussagen, die im Rahmen der Unfalluntersuchung gegenüber der SUST gemacht worden sind, sind im Strafverfahren schon heute nicht ohne Einverständnis der aussagenden Person verwertbar (EB, S. 31). Beschuldigte Personen haben im Strafverfahren generell das Recht, die Aussage und Mitwirkung zu verweigern. Darauf sind beschuldigte Personen zu Beginn jeder ersten Einvernahme hinzuweisen (Art. 158 StPO). Das Verbot des Selbstbelastungszwangs schützt die beschuldigte Person schon heute davor, aktiv an ihrer Überführung mitzuwirken.

2. Art. 91^{ter} VE-LFG (Verzicht auf Strafverfolgung)

Näher zu prüfen ist bei dieser Bestimmung in erster Linie das Verwertungsverbot in Abs. 2. Im Resultat hält diese Bestimmung fest, dass selbstbelastende Informationen in Ereignismeldungen für die Durchführung von strafrechtlichen Verfahren weder in leichten noch in schweren Fällen von den Strafverfolgungsbehörden verwertet werden können. Angesichts der offensichtlichen Vorteile eines funktionierenden Meldesystems für die Flugsicherheit, ist es wichtig, dass die betroffenen Personen tatsächlich Vertrauen in die Wirkung der Schutzmechanismen haben

können (EB, S. 45). Mit dieser Formulierung kann dieses Vertrauen bei den Akteuren der Flugbranche hergestellt werden, während die Staatsanwaltschaften auf diese Ereignismeldungen zur Beweisführung nicht angewiesen sind. Bei schweren Flugunfällen und anderen schweren Vorfällen erhält die Staatsanwaltschaft in aller Regel nicht (einzig) aufgrund von ehrlichen Meldungen der Akteure Kenntnis von Ereignissen.

3. Art. 98 Abs. 1 VE-LFG

Wie eingangs erwähnt sind wir mit einer Ausweitung der Bundeskompetenz im Sinne der Motion Candinas (Ausweitung auf alle schweren Zwischenfälle und Unfälle in der Luftfahrt) selbstverständlich einverstanden. Der nun vorliegende Entwurf geht unseres Erachtens jedoch zu weit. Wie definiert man, ob eine strafbare Handlung «flugbezogen» ist? Wie stellt man zu Beginn eines Verfahrens fest, ob eine strafbare Handlung (z.B. Drohung gegenüber einem Flughafen) den Flugverkehr gefährdet hat?

Während die laufenden Arbeiten des Bundesamts für Justiz zur Anpassung der Strafprozessordnung bestehende Unsicherheiten mit klaren Kriterien auszuräumen suchen, **schaft die offene Formulierung** von Art. 98 Abs. 1 VE-LFG via Spezialgesetzgebung **ein hohes Risiko für neue Unsicherheiten und Konflikte**.

In Bezug auf die Luftfahrt lässt sich dieses Problem so lösen, indem der Gesetzgeber von einer offenen Formulierung von Art. 98 Abs.1 VE-LFG absieht und stattdessen einen **konkreten Katalog** erarbeitet.

Die SSK ist selbstverständlich gerne bereit, sich analog zum laufenden Gesetzgebungsprozess bezüglich Anpassungen von Art. 23ff. StPO einzubringen.

4. Art. 108c ff. VE-LFG

Der EB geht von zusätzlichen rund 4'000 erweiterten Zuverlässigkeitsüberprüfungen aus, was unbestritten zu erheblichem Mehraufwand führen wird. Obschon Art. 108i VE-LFG eine Kostenabgeltung für die zuständige kantonale Polizeistelle vorsieht, ist zweifelhaft, ob in Zeiten von Personalmangel bei den Kantonspolizeien diese die geeigneten Stellen zur Durchführung zunehmender Verwaltungsaufgaben sind. Die vorgesehenen Datenerhebungen bei den Staatsanwaltschaften nach Art. 108c Abs. 3 Bst. a VE-LFG stellt auch für diese Mehraufwendungen dar (deren finanzielle Abgeltung in Art. 108i VE-LFG nicht vorgesehen ist). Insbesondere bei Auskünften und Akten von laufenden Strafuntersuchungen ist die jeweilige Verfahrensleitung der Staatsanwaltschaften in die Datenbekanntgabe zu involvieren (u.a. verfahrenstaktische Gründe), eine rein administrative Abhandlung ist nicht möglich. Bei eingestellten oder abgeschlossenen Verfahren kann zudem ein Beschaffungsaufwand bereits intern archivierter Akten anfallen.

Wir beantragen daher, dass **sowohl die Aufwendungen der Polizei als auch der allenfalls angefragten Bundes-/Staatsanwaltschaften durch kostendeckende Gebühren abgegolten werden**.

Art. 108c Abs. 3 Bst. a VE-LFG muss zudem zwingend um **die Gerichte** ergänzt werden: Auch bei den Gerichten können sowohl Verfahren (mit den Akten) pendent sein, als auch verfügen diese – je nach Kanton – über die entsprechende Aktenhoheit bei gerichtlich abgeschlossenen Verfahren.

Art. 108i VE-LFG müsste deshalb wie folgt ergänzt werden:

Die verantwortliche Stelle trägt die Kosten, die der zuständigen kantonalen Polizeistelle und von dieser angefragten Strafbehörden nach Art. 108 Abs. 2 Bst. c. und Abs. 3 Bst. a LFG für die

Einschätzung des Sicherheitsrisikos entstehen. Die von der zuständigen kantonalen Polizei angefragten Strafbehörden melden dieser die in Zusammenhang mit der Beantwortung der Anfrage entstandenen Kosten zur Überwälzung an die verantwortliche Stelle.

Bei Akten und Auskünften über **hängige** Verfahren kann es sich im Einzelfall um sehr **sensitive Informationen** handeln, wenn die zu prüfende Person noch keine Kenntnis vom Verfahren hat, da geplante oder laufende geheime Untersuchungshandlungen dadurch gefährdet werden können. Den kantonalen Staatsanwaltschaften und ev. auch anderen Informationsgebern muss daher bei den Bestimmungen über die erweiterte Zuverlässigkeitsprüfung gesetzlich die Möglichkeit eingeräumt werden, die Weitergabe entsprechender Informationen an die verantwortlichen Stellen oder die Offenlegung entsprechender Informationen gegenüber der zu prüfenden Person zu untersagen. Die Thematisierung dieser Problematik in den Erläuterungen ohne explizite gesetzliche Regelung genügt unseres Erachtens nicht. Es bedarf einer entsprechenden Grundlage auf Gesetzesstufe.

Wir beantragen, **einen entsprechenden Vorbehalt ausdrücklich in Art.108c zu verankern.**

5. Art. 237 Ziff. 3 VE-StGB

Die Einführung einer Privilegierung für beschuldigte Personen, die eine in diesem Zusammenhang durchgeführte Sicherheitsuntersuchung unterstützen und dazu alle zumutbaren Anstrengungen unternommen haben, ist in der vorgeschlagenen Form zu begrüssen.

Die Beschränkung auf beschuldigte Personen, die fahrlässig gehandelt haben und deren Verschulden gering ist, erscheint massvoll.

Im Übrigen entspricht die vorgeschlagene Privilegierung einer sachgerechten Kombination des gemässigten Opportunitätsprinzips im Sinne von Art. 52 StGB mit der Wiedergutmachung im Sinne von Art. 53 StGB.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen bestens.

Mit freundlichen Grüssen



Michel-André Fels, Präsident

Kopie

Mitglieder SSK-CMP
Generalsekretariat KKJPD
Generalsekretariat KKPKS

Madame, Monsieur,

Dans votre courrier du 28 août 2024, vous avez soumis la modification de la loi sur l'aviation à l'Association des Communes Suisses (ACS) pour consultation. Nous tenons à vous remercier de nous avoir donné l'occasion d'exprimer notre point de vue au nom des 1500 communes affiliées à l'ACS.

Toutefois, après avoir étudié les documents, nous vous informons que l'ACS ne prendra pas position sur cet objet.

En vous remerciant pour votre attention, nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de notre considération distinguée.

Maude Schreyer-Gonthier

Association des Communes Suisses
Responsable des secteurs politiques
Énergie, aménagement du territoire, mobilité
T: 031 380 70 03
maude.schreyer-gonthier@chgemeinden.ch
www.chcommunes.ch

Jours de travail : mardi, jeudi, vendredi



Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
3003 Bern

esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Bern, 28. November 2024 sgv-ml/ym

Vernehmlassungsantwort: Änderung des Luftfahrtgesetzes

Sehr geehrte Damen und Herren

Als grösste Dachorganisation der Schweizer Wirtschaft vertritt der Schweizerische Gewerbeverband sgv über 230 Verbände und über 600 000 KMU, was einem Anteil von 99.8 Prozent aller Unternehmen in unserem Land entspricht. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich der grösste Dachverband der Schweizer Wirtschaft für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Mit der Vorlage sollen mehrere angenommene parlamentarische Vorstösse umgesetzt werden. Diese beziehen sich auf die strafrechtliche Zuständigkeit bei Flugunfällen und schweren Vorfällen, die Altersgrenze für Helikopterpiloten, sowie die Unterstellung von Flughäfen unter das öffentliche Beschaffungswesen. Ausserdem sollen verschiedene Anpassungen aus aufsichtsrechtlichen Gründen vorgenommen werden. Dabei geht es um die Aufsichtstätigkeit des BAZL, die Einführung einer Redlichkeitskultur (Just Culture), Backgroundchecks, den Flughafenbetrieb (betreffend der Verwertung von Fundgegenständen, Alkoholkontrollen auf dem Flughafenareal und der Verwendung von biometrischen Daten für die Passagierkontrolle), um die Flugsicherung (Übertragung von Flugsicherungsdienstleistungen), um Verfahren betreffend Luftfahrtinfrastrukturanlagen sowie um Sanktionen bei Verletzung von Passagierrechten.

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv unterstützt die Revisionsvorlage.

Die Luftfahrt nimmt für den Standort Schweiz einen wichtigen Stellenwert ein, denn sie gewährleistet die internationale Anbindung, und erbringt zentrale Dienstleistungen im Personen- und Gütertransport. Folglich sind auch die Landesflughäfen als kritische Infrastrukturen von grosser Bedeutung. Daher unterstützt der sgv die vorliegende Revision des Luftfahrtgesetzes, welche zum Zweck hat, die Rahmenbedingungen für die Schweizer Luftfahrt zu verbessern. Des Weiteren nimmt der sgv als Dachverband der Schweizer Wirtschaft im Folgenden zu einigen der von der Revision betroffenen Punkten im Detail Stellung.

Aufsichtskompetenzen des BAZL: Die Aufsicht durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ist notwendig und sinnvoll. Wie bei jeder staatlichen Intervention ist diese allerdings auf das Nötigste zu beschränken, und nicht zu breit zu fassen. Der sgv fordert daher, die Aufsichtskompetenzen des BAZL in Art. 16 E-LFG zu konkretisieren und einzuschränken. Denn eine übermässige Ausweitung der Aufsichtskompetenzen würde zu erheblichem Mehraufwand, ohne entsprechenden Mehrnutzen führen.

Sachplan Verkehr (SIL) und Verwertung von Fundgegenständen: Der sgv unterstützt die gesetzliche Verankerung der Sachplanung in Art. 36 E-LFG. Diese, sowie die daraus resultierende Behördenverbindlichkeit sind zentral für die Rechts- und Planungssicherheit der beteiligten Akteure.

Betriebskonzessionen und Beschaffungsrecht: Der sgv unterstützt die Nichtunterstellung von Flughäfen unter das Bundesgesetz über das öffentliche Beschaffungswesen (BöB). Flughäfen sind kritische Infrastrukturen, die unter dem Deckmantel des Beschaffungswesens aus politischen Gründen in falsche Hände geraten könnten.

Bestandesschutz für Landesflughäfen: Damit die Luftfahrt ihre Funktion als Drehscheibe wahrnehmen kann, ist sie auf sichere und wettbewerbsfähige Betriebszeiten angewiesen. Diese richten sich nicht nur nach Zielen innerhalb von Europa, sondern auch nach solchen in Übersee. Bereits geringfügige zeitliche Einschränkungen können die Aufrechterhaltung von Anschlüssen und damit die Erreichbarkeit grob gefährden. Daher begrüsst der sgv die Bestrebungen, neben den Gesamtanlagen auch die Betriebszeiten im Bestandesschutz zu verankern. Der sgv spricht sich jedoch dafür aus, diese nicht in der vorgeschlagenen Form einer Ergänzung in Art. 36a^{bis}, Abs. 2 E-LFG vorzunehmen. Denn die Formulierung des «betrieblichen Umfangs» kann zu Verunsicherung anstatt der beabsichtigten Rechtssicherheit führen. Stattdessen sollte in einem separaten Absatz das Ziel, den Bestandesschutz mit Blick auf die Betriebszeiten zu gewährleisten, konkretisiert werden.

Projektierungszonen: Projektierungszonen sind ein wichtiges Instrument in der Planung künftiger Anlagen. Leider nehmen die Bewilligungsverfahren heute immer mehr Zeit in Anspruch. In Anbetracht dieser langen Zeiträume erachtet der sgv die vorgesehene Aufhebung der Projektierungszonen nach spätestens fünf Jahren als zu rasch und fordert die Verlängerung und Flexibilisierung der Fristen nach Art. 37p E-LFG.

Erhöhung der Altersgrenze für Helikopterpilotinnen und -piloten: Der sgv unterstützt die vorgesehene Neuregelung explizit, wonach es Helikopterpilotinnen und -piloten zwischen dem 60. und 65. Altersjahr ermöglicht werden soll, gewerbsmässige Personen- und Gütertransporte durchzuführen. Die heutige Altersgrenze von 60 Jahren erachtet der sgv als willkürlich und übermässig einschränkend. Ausserdem gibt es keine wissenschaftliche Basis für das Referenzalter von 60 Jahren. Vielmehr haben Studien ergeben, dass bei Berufspilotinnen und -piloten bis 65 Jahre kein erhöhtes medizinisches Risiko vorhanden ist. Vor diesem Hintergrund ist die Anpassung dringend angezeigt. Auch im Kontext des allgegenwärtigen Fachkräftemangels wäre es unverantwortlich und unsinnig, fähige Pilotinnen und Piloten allein aufgrund des Alters nicht einzusetzen. Und nicht zuletzt verpflichtet die Annahme der Motionen 21.3020 und 21.3095 («Schaffung einer nationalen Berufspilotenlizenz») zur Einführung entsprechender Regelungen.

Umsetzung Just Culture / Fehlerkultur: Der sgv befürwortet die Einführung einer Just Culture explizit. Denn diese dient der Erhöhung der Sicherheit.

Verwendung biometrischer Daten: Der sgv unterstützt grundsätzlich Bestrebungen zur Digitalisierung, um bürokratische Aufwände zu reduzieren. Daher erachtet er auch die vorgesehene Möglichkeit, biometrische Daten zu Kontrollzwecken zu nutzen, als sinnvoll. Im Sinne der Technologieneutralität sollte in Art. 107c, Abs1, Bst. a E-LFG hingegen von «biometrischen Personendaten» und nicht nur vom «Gesichtsbild» gesprochen werden. Damit ist die nötige Flexibilität gewahrt, um auf künftige Entwicklung eingehen zu können, ohne direkt eine erneute Anpassung des Gesetzestexts vornehmen zu müssen.

Abweichungen vom Öffentlichkeitsrecht: Das Öffentlichkeitsprinzip spielt eine wichtige Rolle bei der Transparenz. Ausnahmen davon sind daher auf das Nötigste zu beschränken. Der sgv erachtet die in Art. 107d, Abs. 2 E-LFG definierten Ausnahmen als sinnvoll und verweist darauf, dass das Öffentlichkeitsrecht in allen anderen Fällen weiterhin zur Geltung kommen muss.

Für weiterführende Details verweist der sgv auf die Stellungnahmen seiner Mitgliedsverbände, namentlich von AEROSUISSE sowie der Swiss Helicopter Association.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Bemerkungen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgV



Urs Furrer
Direktor



Michèle Lisibach
Ressortleiterin

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Herr Bundesrat Albert Rösti
3003 Bern

per Mail an:
esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Bern, 21.11.2024

Änderung des Luftfahrtgesetzes: Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Besten Dank für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung. Der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB) nimmt dazu im Folgenden zu spezifischen Punkten gerne Stellung. Dies im Sinne der ihm angeschlossenen Verbände Kapers (Gewerkschaft des Kabinenpersonals), Helvetica (Verband der FluglotsInnen) und ESPA (Verband der Easyjet-PilotInnen).

1. Maintien des aéroports nationaux en l'état

La proposition de l'article 36 garantit la stabilité et la continuité des infrastructures essentielles pour le transport aérien en Suisse. Cette stabilité est cruciale pour préserver la connectivité internationale du pays, tout en maintenant un haut niveau de sécurité et de qualité de service, ce qui bénéficie directement aux emplois locaux et à l'économie régionale. Cela permet également de soutenir les entreprises suisses du secteur aéronautique, qui peuvent compter sur des conditions d'exploitation prévisibles et durables.

2. Délégation accrue des compétences à des prestataires privés

Le texte souligne que la délégation de certaines compétences de surveillance aux prestataires privés n'est pas nouvelle (elle a été inscrite dans la loi en 2009), mais les modifications proposées élargiraient le cercle des « organisations appropriées » qui peuvent assumer ces tâches. Cela inclut des associations comme la Fédération Suisse de Vol Libre et d'autres organismes liés à l'aviation. De plus, le projet de loi clarifie que ces prestataires privés pourraient également percevoir des émoluments et exercer une compétence décisionnelle. Conséquence précise : Pour les syndicats, cette délégation pourrait mener à des changements de gestion dans les aéroports ou d'autres infrastructures, où les décisions, contrôles, ou la surveillance seraient effectués par des organisations non étatiques. Ces changements peuvent potentiellement affecter la gestion des conditions de travail, le respect des droits du travail ou les normes de sécurité si les prestataires privés cherchent à réduire les coûts. Il est aussi probable que ces prestataires soient moins familiers avec les spécificités du travail du personnel.

4. Ouverture du ciel suisse à des prestataires étrangers

Le texte aborde la possibilité pour Skyguide, le fournisseur de services de navigation aérienne suisse, de déléguer certains services à des prestataires étrangers. Cette ouverture se fait dans le

cadre de la modernisation européenne du ciel unique (Single European Sky, SES), avec l'objectif de rendre les services de navigation aérienne plus efficaces et interconnectés à travers l'Europe. Cela inclut la délégation de services comme la communication, navigation et surveillance ainsi que des services d'information aéronautique. Toutefois, si des services essentiels de navigation aérienne sont confiés à des prestataires étrangers, cela pourrait entraîner une perte de contrôle pour la Suisse dans la gestion de son propre espace aérien. Cela pourrait également avoir des répercussions sur les conditions de travail des employés de Skyguide, qui pourraient voir une réduction de leur rôle ou une externalisation de certaines tâches vers des prestataires étrangers. L'arrivée de prestataires étrangers pourrait également exercer une pression à la baisse sur les salaires et entraîner des suppressions de postes, surtout si ces prestataires sont en mesure de fournir des services à moindre coût grâce à des conditions de travail moins strictes dans leur pays d'origine.

5. Gestion de la navigation aérienne et impacts sociaux

La modernisation et la numérisation de la gestion du trafic aérien en Europe visent à accroître l'efficacité et à optimiser les routes aériennes pour réduire les émissions de CO₂. Cela suppose une plus grande intégration des systèmes à travers l'Europe et une coopération transfrontalière renforcée. Le texte précise que cette modernisation pourrait inclure une refonte complète de l'espace aérien européen, en supprimant les redondances et en optimisant les infrastructures. Le projet de modernisation vise à « réduire les coûts » pour les fournisseurs de services de navigation aérienne, notamment en introduisant une plus grande flexibilité et en adaptant les capacités de l'espace aérien en fonction de la demande de trafic. Cela inclut la création d'une « plateforme commune » pour les fournisseurs de données aéronautiques, facilitant ainsi le partage d'informations et la rationalisation des services. Pourtant, par la modernisation technologique, le personnel existant pourrait être forcé d'acquiescer de « nouvelles compétences », en particulier dans l'utilisation des systèmes numériques et des technologies de gestion du trafic aérien. Cela pourrait entraîner des coûts supplémentaires pour la formation (qui ne sont pas assumés), ainsi que des risques de licenciement pour ceux qui ne sont pas capables de s'adapter aux nouvelles exigences. En outre, la rationalisation des services et la mise en œuvre de solutions transfrontalières pour la navigation aérienne pourraient pousser les entreprises suisses à réduire les salaires, augmenter la sous-traitance à des prestataires étrangers et faire pression pour assouplir les conditions de travail en Suisse.

6. Dérogations à la loi sur la transparence

L'Art. 107d proposé en ajout dans le projet de modification sur la loi sur l'aviation (entrée en vigueur le 01.01.2025), exclut du champ d'application de la loi sur la transparence, l'accès au public, aux données personnelles et aux données concernant des personnes morales, contenues dans des documents officiels comme les rapports portant sur des audits ou inspections. Conformément au règlement de l'Union européenne, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) s'engageait déjà en tant qu'autorité de surveillance à ne pas infliger de sanctions aux personnes, pour avoir communiqué des informations concernant les sécurités technique et d'exploitation des entreprises de transport aérien (sauf en cas de manquement délibéré aux règles ou de manquement très grave à l'obligation professionnelle de diligence ayant pour effet de compromettre sérieusement le niveau de la sécurité aérienne). Dans le cadre de la « culture juste », il prend les mesures qui s'imposent pour garantir la confidentialité des informations obtenues et protéger les données personnelles des informateurs.

La restriction du champ d'application de la LTrans dans le domaine de l'aviation induite par l'Art. 107d de la Loi sur l'aviation, ne permettra plus au public de consulter des documents officiels qui

pourraient leurs nuire ; à ce dernier sujet, en texte clair, cela signifie que le public n'aura désormais accès plus qu'aux rapports finaux concernant les incidents. En conclusion, les associations approuvent cette modification puisqu'il permettra aux personnes impliquées de ne plus faire de la rétention d'informations dans le but de se protéger.

7. Élévation de l'âge de retraite des pilotes d'hélicoptères

Sur ce sujet, les syndicats ne peuvent cacher leur étonnement et l'incompréhension vis-à-vis du changement proposé. En effet, comme décrit dans le rapport explicatif, le gain effectif de cette modification d'article semble largement écrasé par les très certaines conséquences fâcheuses que ce changement pourrait avoir sur la sécurité des utilisateurs et pour la Suisse et ses relations avec l'Europe puisque l'agence européenne EASA fixe la limite d'âge à 60 ans pour toutes opérations en mono-pilote (single pilot). La confédération est absolument tenue de suivre ces normes internationales. D'un point de vue technique et scientifique également, il est opportun de reconnaître que l'âge de retraite du personnel aéronautique est un sujet très délicat et qu'il convient de prendre toutes les précautions pour s'assurer que la sécurité et la qualité soient toujours au rendez-vous et cela à tout moment de la carrière. Les études qui s'y sont intéressées, y compris l'étude psychocognitive menée par Helvetica et Skyguide en 2022-2023 pour les contrôleurs aériens, confirment un potentiel déclin accru des performances cognitives à partir de 50 ans environ. Les conditions actuelles, édictées sous l'égide d'organismes internationaux compétents et basées sur des évidences scientifiques permettent et garantissent la sécurité des employés et des utilisateurs, il ne fait pas de sens que la Suisse cherche à déroger à ces règles. Les associations s'opposent fermement à l'élévation de l'âge de retraite des pilotes d'hélicoptères.

8. Redlichkeitskultur (« Just Culture »)

Basierend auf einem parlamentarischen Auftrag wird mit dieser Vorlage zusätzlich die Umsetzung der sogenannten « Just Culture » an die Hand genommen. Grundsätzlich sind die Gewerkschaften erfreut über die Entwicklungen in diesen Themenbereichen und begrüßen die unternommenen Anstrengungen. Bei genauerer Betrachtung der vorgeschlagenen Änderungen sind jedoch markante Schwachstellen erkennbar und die Formulierungen sind unseres Erachtens zu weit gefasst. Die spezifischen Ausführungen sowie die dazu beantragten Änderungen können den detaillierten Stellungnahmen der eingangs erwähnten, dem SGB angeschlossenen Branchenverbände entnommen werden.

In diesem Sinne hoffen wir auf die Berücksichtigung der gewerkschaftlichen Stellungnahme und danken Ihnen im Voraus herzlich.

Freundliche Grüsse

SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND



Pierre-Yves Maillard
Präsident



Reto Wyss
Zentralsekretär



SHV Schweizerischer Hängegleiter-Verband

FSVL Fédération Suisse de Vol Libre

FSVL Federazione Svizzera di Volo Libero

BAZL
3003 Bern

per E-Mail:

esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Zürich, 27. November 2024

Vernehmlassung zur Änderung der Luftfahrtgesetzes

Sehr geehrte Frau Jutzeler
Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Gelegenheit zur Stellungnahme danken wir Ihnen vielmals.

Der Schweizerische Hängegleiter-Verband (SHV) vertritt 21'000 Gleitschirm- und Delta-Pilotinnen und -Piloten. Unsere Mitglieder führen jährlich rund 1.5 Millionen Flüge durch. Der SHV setzt sich für eine nachhaltige Ausübung des Hängegleitersports ein. Im Auftrag des BAZL vergibt der SHV das Hängegleiter-Kennzeichen, führt Prüfungen durch und stellt die Schweizer Ausweise aus.

Von der Änderung des Luftfahrtgesetzes sind Hängegleiter in 2 Themen direkt betroffen:

- Ausdrücklich begrüssen wir Verbesserungen und rechtliche Verankerung der Just Culture. Dieses Prinzip ist ein wichtiger Faktor in der Vermeidung von Unfällen. Wichtig ist uns eine klare, verlässliche Regelung. Für die Details verweisen wir auf die Stellungnahme unseres Dachverbandes Aerosuisse.
- Die Ausdehnung der Zuständigkeit der Bundesstrafgerichtsbarkeit begrüssen wir ebenfalls. Damit ändern sich bspw. auch Strafverfahren gegen Fluglehrer (sie üben ihre Tätigkeit in aller Regel am Boden aus).

Wir beantragen zusätzliche Änderungen des LFG betreffend Aufhebung resp. Anpassung der Kennzeichenpflicht für Hängegleiter. Hängegleiter müssen ein 40 cm grosses Kennzeichen tragen. Aus diesen Gründen ist eine Neuregelung notwendig:

- Die Schweiz ist das einzige Land mit einer Kennzeichenpflicht für Hängegleiter.
- Der Klebstoff greift mit der Zeit das Tuch an und beschädigt es, was die Sicherheit zunehmend beeinträchtigt. Die Lebensdauer des Geräts verringert sich deutlich.

- Das Ablösen des grossflächigen Kennzeichens ist sehr schwierig, ja meist unmöglich, ohne das Gerät stark zu beschädigen. Dies führt zum vollständigen Wertverlust. Ein Halterwechsel wird sehr beeinträchtigt.
- Auf neueren, leichteren Stoffen (bspw. Silikon) ist das Aufkleben grosser Zeichen nur mit unverhältnismässigem Aufwand möglich.
- Die Erkennung des Kennzeichens vom Boden ist meist unmöglich.
- Fallschirme haben keine Kennzeichenpflicht.
- Ein fehlendes Kennzeichen führt zu einer unverhältnismässigen Strafe (Art. 89 LFG).
- Die Regelung ist veraltet. Bald wird eine elektronische Erkennbarkeit auch für Hängegleiter eingeführt, was eine Identifikation erlaubt.

Es ist nicht stufengerecht, dass die Kennzeichen für Hängegleiter auf Gesetzesstufe reguliert ist. Zudem soll die Kennzeichenpflicht durch eine elektronische Erkennbarkeit ersetzt werden können. Der SHV stellt daher diesen Antrag:

Der Bundesrat soll Sonderregeln für die Kennzeichen erlassen können. Die Kennzeichenpflicht kann durch die Pflicht zur elektronischen Erkennung ersetzt werden.

Der Antrag könnte wie folgt umgesetzt werden:

- Anpassung des Art. 108 LFG: Er [der Bundesrat] kann gegebenenfalls für diese Arten von Luftfahrzeugen Sonderregeln aufstellen, inkl. Kennzeichen (Art. 59).
- Anpassung von Art. 59 LFG: Jedes im schweizerischen Luftraum verkehrende Luftfahrzeug hat deutliche Kennzeichen zu tragen oder ist elektronisch erkennbar.

Es ist unbestritten, dass das aktuelle Strafmass für fehlende oder falsche Kennzeichen von Hängegleitern unverhältnismässig ist (Vergehen gemäss Art. 89 LFG). Der SHV stellt daher diesen Antrag:

Der Verstoß gegen die Kennzeichenpflicht für Hängegleiter ist eine Übertretung.

Da eine ausdrückliche Erwähnung von Hängegleitern auf Gesetzesstufe wohl nicht sinnvoll ist, kann eine Abgrenzung mit dem Eintrag ins Luftfahrzeugregister definiert werden. Deshalb beantragen wir die folgende Änderung von Art. 89 Abs. 1 LFG: Wer vorsätzlich ein im Luftfahrzeugregister einzutragendes Luftfahrzeug ... Zudem ist Art. 91 Abs. 2 zu ergänzen mit Buchstabe e: ein Luftfahrzeug, das nicht im Luftfahrzeugregister eingetragen werden muss, mit falschen oder verfälschten Kennzeichen oder ohne die in Artikel 59 vorgeschriebenen Kennzeichen führt oder führen lässt.



SHV Schweizerischer Hängegleiter-Verband

FSVL Fédération Suisse de Vol Libre

FSVL Federazione Svizzera di Volo Libero

Seite 3 von 3

Für die Umsetzung unsere Anträge danken wir Ihnen bestens. Bitte kontaktieren Sie für zusätzliche Argumente und Ausführungen den Unterzeichnenden (christian.boppart@shv-fsvl.ch, 079 641 98 62).

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Hängegleiter-Verband

Christian Boppart
Geschäftsführer

Kopie: GASCO, Aerosuisse

Bundesamt für Zivilluftfahrt
3003 Bern



Per Mail: Esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Zürich, 26. November 2024

Stellungnahme des Schweizerischen Helikopterverbands zur Revision des Luftfahrtgesetzes (LFG)

Sehr geehrte Damen und Herren

Als Vertreter des Schweizerischen Helikopterverbands nehmen wir zur vorgeschlagenen Revision des Luftfahrtgesetzes wie folgt Stellung und fokussieren dabei Art. 61:

Art. 61: Erhöhung der Altersgrenze für Helikopterpiloten

Wir begrüssen die geplante Anpassung, die es Helikopter-Berufspilotinnen und -Berufspiloten ermöglicht, bis zum vollendeten 65. Lebensjahr gewerbsmässige Personen- und Gütertransport-Einsätze zu fliegen, vorausgesetzt, dass die medizinischen und fliegerischen Voraussetzungen erfüllt sind.

Dies schafft nicht nur Kontinuität für erfahrene Pilotinnen und Piloten, sondern kommt auch dem steigenden Bedarf an qualifiziertem Personal in der Helikopterbranche entgegen. Gleichzeitig wird dem derzeit faktisch gültigen Berufsverbot für die Piloten über 60 Jahre, das sinnlos unsere gesunden und hoch erfahrenen Piloten in die Arbeitslosigkeit schickt ohne dass aus medizinischen und Sicherheitsgründen eine Notwendigkeit dafür besteht, damit entgegengewirkt.

Der erläuternde Bericht verweist auf das Risiko, dass die EU-Kommission Schutzmassnahmen ergreifen könnte, falls die Schweiz beim gewerbsmässigem Personentransport mit über 60-jährigen Pilotinnen und Piloten vom EU-Recht abweicht. Der Schweizerische Helikopterverband betont, dass die Erhöhung der Altersgrenze gemäss Entwurf nicht nur die ungerechtfertigte Benachteiligung unserer Piloten vor Erreichen des ordentlichen Rentenalters eliminiert – ganz im Gegensatz zum EU-Recht - sondern auch die über viele Jahre erworbenen Kompetenzen, die für die betroffenen Luftfahrtbetriebe von entscheidender Bedeutung sind, sicherstellt. Gerade der Schweizer Luftraum erfordert hinsichtlich seiner geographischen und klimatischen Gegebenheiten ein hohes Mass an fliegerischer Erfahrung, die auch der Versorgungssicherheit unseres Landes, zugutekommt.

Wir unterstützen daher den vorgeschlagenen Artikel 61 in vollem Umfang.

Allgemeines

Der Schweizerische Helikopterverband musste mit Erstaunen zur Kenntnis nehmen, dass er als gesamtschweizerische Vereinigung der Helikopterpilotinnen und Helikopterpiloten und damit als Direktbetroffener der vorgesehenen Gesetzesänderung nicht auf der Liste der (ständigen) Vernehmlassungsadressaten erscheint und entsprechend auch nicht direkt zur Vernehmlassung eingeladen wurde. Wir bitten Sie daher den SHeV bei künftigen Vernehmlassungen in den Kreis der Vernehmlassungsadressaten aufzunehmen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Für Rückfragen steht Ihnen die Erstunterzeichnende zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

Schweizerischer Helikopterverband



Claudia Zürcher
Mitglied des Vorstands SHeV



Ruedi Boser
Präsident SHeV

to Bundesamt für Zivilluftfahrt
Frau Esther Jutzeler
3003 Bern
esther.jutzeler@bazl.admin.ch

from Marc Weinmann
Senior Legal Counsel

marc.weinmann@skyguide.ch
T +41 79 952 61 83

Vernehmlassungsverfahren Änderung des Luftfahrtgesetzes date 2024-11-28

Sehr geehrte Frau Jutzeler

Bezugnehmend auf Ihr Schreiben vom 28. August 2024 bedanken wir uns zur Gelegenheit zur Stellungnahme. Wir äussern uns zum oben erwähnten Bericht fristgerecht wie folgt:

1 Vorbemerkung

In der vorliegenden Stellungnahme äussert sich Skyguide schwergewichtig zu den Punkten Fehlerkultur (Just Culture), "Implementation Motion Candinas", Übertragung von Dienstleistungen, der nationalen Bedeutung der Landesflughäfen und Gebühren für IFR-Flüge. Entsprechend ist auch die vorliegende Stellungnahme strukturiert.

2 Fehlerkultur

2.1 Ad Art. 20 Abs. 3 LFG

Wir begrüssen, dass das Gesetz neu ein Verwertungsverbot für Administrativverfahren für Meldungen über Vorfälle oder Unfälle, welche die meldende oder eine in der Meldung genannte Person belasten, vorsieht. Allerdings wird im Entwurf auf einen "schweren Fall" Bezug genommen, was nicht dem referenzierten Art. 16 Abs. 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 entspricht, welcher von "schweren Verschulden" spricht. Wir gehen hier von einem Versehen aus und würden begrüssen, dass Art. 20 Abs. 3 den Wortlaut von Art. 16 Abs. 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 übernimmt.

2.2 Ad Art. 91ter LFG

Der neue Art. 91ter sieht in Abs. 1 ein Verzicht auf die Strafverfolgung, Überweisung an ein Gericht oder eine Bestrafung von Personen vor, welche entweder in einer Ereignismeldung genannt werden oder eine solche erstattet haben. Dies jedoch nur für den Fall, wenn die meldende Person sich durch die Meldung selbst belastet.

Abs. 1 lit e nimmt Bezug auf einen "schweren Fall", was nicht dem referenzierten Art. 16 Abs. 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 entspricht, welcher von "schweren Verschulden" spricht. Wir gehen hier von einem Versehen aus und würden begrüßen, dass Art. 91ter Abs. 1 lit e den Wortlaut von Art. 16 Abs. 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 übernimmt.

Dieser Schutz ist für die Strafbehörden allerdings leicht zu umgehen, indem die Anklage basierend auf dem Vorfallbericht der SUST erfolgt.

2.3 Ad Art. 237 Ziff. 3 StGB

Im neuen Art. 237 Ziff. 3 besteht ausserdem die Möglichkeit der Strafbefreiung und Verfahrenseinstellung in leichten Fällen, was Skyguide ausdrücklich begrüsst.

Die Strafbefreiung ist an drei Voraussetzungen geknüpft. Die ersten zwei Tatbestandselemente, die Fahrlässigkeit und das geringe Verschulden, erscheinen uns unproblematisch. Dazu gibt es bereits eine umfangreiche gerichtliche Praxis.

Hingegen erscheint uns das Tatbestandselement, dass der Angeschuldigte "alle zumutbaren Anstrengungen unternommen hat, um die in Zusammenhang mit der Tat stehende behördliche Sicherheitsuntersuchung zu unterstützen", unklar. Der erläuternde Bericht enthält keine Aussagen zur Interpretation des vorgenannten Tatbestandselements. Wir sind der Auffassung, dass der Gesetzgeber das vorgenannte Tatbestandselement definieren sollte. Ein allfälliges Einverständnis zur Verwendung der eigenen Aussagen gemäss Art. 24 VSZV darf nicht ein Erfüllungskriterium zum vorgenannten Tatbestandselement sein. Des Weiteren kann der Fall eintreten, dass die Bundesanwaltschaft ein Verfahren wegen Verstosses gegen Art. 237 einleitet, bei dem vorgängig keine behördliche Sicherheitsuntersuchung durchgeführt wurde, auch in der Aviatik. Dies hätte zur Folge, dass für Beschuldigte Art. 237 Ziff. 3 nicht anwendbar wäre.

Skyguide hat in Sicherheitsuntersuchungen stets eine offene und transparente Zusammenarbeit gepflegt und wird dies auch weiterhin tun.

2.4 Ad Art. 107d Abs. 2 LFG

Skyguide begrüsst die Änderung zu den Ausnahmen vom Öffentlichkeitsgesetz vom 17. Dezember 2004. Dies ist der Just Culture förderlich.

3 Ad Art. 108b ff. Erweiterte Zuverlässigkeitsüberprüfung

Im generellen begrüsst Skyguide die vorgeschlagene Erweiterung des Anwendungsbereiches. Es ist aber wichtig, dass die Abklärungen der kantonalen Polizeistellen lediglich eine Empfehlung darstellen, die finale Entscheidung und damit Verfügungsgewalt liegt bei Skyguide, so wie vorgeschlagen. So sollte Skyguide auch über den zu überprüfenden Personenkreis entscheiden können, gemäss Risikoanalyse. Skyguide schlägt folgende Anpassung bei Art. 108b Abs. 2 lit. c vor: *Flugsicherungsdienst Skyguide: Für alle Personen gemäss Risikoanalyse*

4 Ad Art. 98 LFG Implementation Motion Candinas

In Art. 98 Abs. 1 werden neu auch "alle anderen strafbaren Handlungen im Zusammenhang mit der Luftfahrt, welche die Sicherheit des Luftverkehrs beeinträchtigen oder Personen und Sachen am Boden gefährden", der Bundesstrafgerichtsbarkeit unterstellt. In den bisherigen Strafverfahren waren die teilweise mangelnden Kenntnisse der urteilenden Richter über die sehr komplexen Zusammenhänge des Luftverkehrs unübersehbar. Durch eine einheitliche Gerichtsinstanz und ein einheitliches Verfahren könnten diese Defizite zumindest reduziert werden. Skyguide begrüsst diese Änderung.

5 Ad Art. 40b Abs. 4 und 5 LFG Übertragung von Flugsicherungsaufgaben

Der neue Abs. 4 beinhaltet inhaltlich keine wesentlichen Neuerungen im Vergleich zur bisherigen Regelung. Der neue Abs. 5 hält fest, dass der Bundesrat, m.a.W. die VFSD, die Voraussetzungen definieren soll, unter welchen technische und bauliche Einrichtungen und das dazu benötigte Personal übertragen werden dürfen. Bisher definierte die VFSD lediglich die untragbaren Einschränkungen und die Flugsicherungsdienstleistungen nationaler Bedeutung. Damit hat der Verordnungsgeber den Auftrag, klare Kriterien für die Übertragung von technischen und baulichen Einrichtungen und dem dafür benötigten Personal zu schaffen. Diese Regelung sollte auch den Entwicklungen im technischen Sektor angemessen Rechnung tragen.

6 Ad Art. 36a bis LFG Bestandesschutz für Landesflughäfen

Skyguide begrüsst sehr, dass die Landesflughäfen und deren Nutzung als von nationalem Interesse angesehen und somit auch in deren Bestand geschützt werden. Der Gesetzgeber spricht hiermit ein klares und auch notwendiges Bekenntnis zu den Landesflughäfen.

7 Ad Art. 49 Abs. 1 Bst. c LFG Kosten der Flugsicherung

Skyguide begrüsst grundsätzlich die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage zur Erhebung einer Gebühr für die Bereitstellung von Luftfahrt Daten und den Betrieb der nationalen Datenerfassungsschnittstelle. Die gesetzliche Grundlage sollte jedoch ebenfalls die Bereitstellung von Luftinformationsdiensten umfassen.

Die Gebühr sollte zudem die Möglichkeit umfassen, die teilweise erheblichen notwendigen Investitionen in neue technische Einrichtungen zu decken. Ansonsten muss der Investitionsbedarf wie bis anhin gedeckt werden, was bedeutet, dass nur der Betrieb durch eine allfällige neue Gebühr gedeckt wird, nicht aber die teilweise wesentlich höheren notwendigen Investitionen.

8 Fazit

Die vorgeschlagenen Regelungen bringen aus unserer Sicht teilweise signifikante Verbesserungen im Bereich der Just Culture. Skyguide begrüsst und unterstützt deswegen die vorgeschlagenen Änderungen mit den vorstehend gemachten Anmerkungen.

Freundliche Grüsse



Olivier Perrin
Chief Safety & Security Officer



Marc Weinmann
Senior Legal Counsel

Vernehmlassung

vom 27. November 2024

Änderungen im Luftfahrtgesetz (LFG)

Stellungnahme der Solothurner Handelskammer; Teilrevision des Luftfahrtgesetzes mit Fokus auf die Beibehaltung der Betriebszeiten am Flughafen Zürich

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zur Teilrevision des Luftfahrtgesetzes Stellung zu nehmen. Die Solothurner Handelskammer (SOHK) vertritt die Interessen von über 570 Industrie-, Handels- und Dienstleistungsunternehmen mit rund 33'000 Beschäftigten im Kanton Solothurn und setzt sich für eine liberale und offene Marktwirtschaft ein.

Der Flughafen Zürich ist ein zentrales Drehkreuz für die Schweizer Wirtschaft und spielt eine entscheidende Rolle bei der Anbindung des Landes an globale Märkte. Im Mittelpunkt unserer Stellungnahme steht die Beibehaltung der aktuellen Betriebszeiten des Flughafens.

1. Grundsätzliches

Der Flughafen Zürich ist nicht nur der grösste Flughafen der Schweiz, sondern auch ein bedeutender Arbeitgeber und Wirtschaftsmotor. Er schafft direkt und indirekt Zehntausende von Arbeitsplätzen und generiert eine erhebliche wirtschaftliche Wertschöpfung. Die Betriebszeiten des Flughafens sind dabei von zentraler Bedeutung, um die reibungslose Abwicklung des Flugverkehrs und den internationalen Handel zu gewährleisten. Der Flughafen Zürich ist auch für den Wirtschaftsstandort Kanton Solothurn und die hiesigen Unternehmen von grosser Wichtigkeit:

- 1. Internationale Anbindung:** Viele Solothurner Unternehmen sind exportorientiert und benötigen zuverlässige Verbindungen zu internationalen Märkten. Der Flughafen Zürich bietet zahlreiche Langstreckenverbindungen, die es Unternehmen ermöglichen, schnell und effizient internationale Geschäftspartner zu erreichen. Für die exportorientierte Wirtschaft im Kanton Solothurn und der gesamten Schweiz ist eine verlässliche internationale Anbindung unerlässlich.
- 2. Logistik und Handel:** Der Flughafen dient als wichtiger Umschlagplatz für Frachtgut. Im Kanton Solothurn sind aufgrund seiner verkehrstechnisch zentralen Lage überdurchschnittlich viele Verkehrs- und Logistikunternehmen beheimatet. Unternehmen im Kanton Solothurn können durch die Nähe zum Flughafen ihre Lieferketten optimieren und von schnellen Transportzeiten profitieren.
- 3. Wirtschaftliche Wertschöpfung:** Der Flughafen Zürich generiert eine erhebliche wirtschaftliche Wertschöpfung, die sich auch positiv auf den Wirtschaftsstandort Kanton Solothurn auswirkt. Der Flughafen schafft Arbeitsplätze und fördert die Ansiedlung von Unternehmen, die von der guten Erreichbarkeit profitieren. Der Kanton Solothurn ist Teil der Greater Zurich Area.
- 4. Infrastruktur und Wettbewerbsfähigkeit:** Der Flughafen Zürich stellt eine moderne Infrastruktur bereit, die für die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts Schweiz insgesamt und damit auch für den Kanton Solothurn von grosser Bedeutung ist. Unternehmen profitieren von den gut ausgebauten Verkehrsverbindungen und der hohen Servicequalität des Flughafens.
- 5. Flexibilität und Zukunftsfähigkeit:** In einer globalisierten Welt ist Flexibilität ein entscheidender Faktor für den wirtschaftlichen Erfolg. Die Beibehaltung der aktuellen Betriebszeiten gewährleistet, dass die Schweizer Wirtschaft auch in Zukunft flexibel auf Veränderungen im internationalen Markt reagieren kann. Dies ist insbesondere im Hinblick auf die Digitalisierung und die damit einhergehenden Veränderungen in der Arbeitswelt von Bedeutung.

2. Stellungnahme im Detail

Im vorliegenden Entwurf schlägt der Bundesrat eine Ausweitung des Bestandesschutzes auf die Betriebszeiten aus. Die Solothurner Handelskammer unterstützt daher nachdrücklich den Vorschlag des Bundesrates, die Betriebszeiten der Landesflughäfen gesetzlich abzusichern. Die Regelungslücke, die aktuell besteht, muss dringend geschlossen werden, um die Rechtssicherheit und die betriebliche Planung der Flughäfen zu gewährleisten und die Anbindung der Schweiz an die Welt durch Langstreckenbindung langfristig für die Wirtschaft zu sichern.

Auf Basis des Branchenkompromiss der Schweizer Luftfahrt begrüßen wir die Schaffung eines neuen Absatzes 3 in Artikel 36abis des Luftfahrtgesetzes, um den Bestandesschutz der Betriebszeiten klar zu regeln.

Artikel 36abis, Absatz 2 Der bisherige Absatz 2 soll im bestehenden Wortlaut beibehalten werden. Dies gewährleistet, dass die bestehenden Betriebszeiten aufgrund der im SIL festgelegten Funktionen der Flughäfen Genf und Zürich hinreichend geschützt sind.

Artikel 36abis, Absatz 3 (neu) Mit der Einführung von Absatz 3 soll der Bestandesschutz der Betriebszeiten konkretisiert werden, um die nötige Rechtssicherheit zu gewährleisten. Die Betriebszeiten der Landesflughäfen sind im europäischen Vergleich bereits sehr kurz. Die Betriebs- und Öffnungszeiten sollen mindestens im bisherigen Umfang dauerhaft gewährleistet werden, um die Anbindung der Schweiz an die Welt sicherzustellen. Eine Verkürzung der Betriebszeiten hätte massive negative Auswirkungen, insbesondere am Flughafen Zürich, und würde zu erheblichen volkswirtschaftlichen Verlusten führen.

Folgen einer Einschränkung der Betriebszeiten: Die Einführung restriktiverer Betriebszeiten könnte weitreichende negative Auswirkungen haben. Kürzere Betriebszeiten würden die Anzahl der möglichen Flugbewegungen reduzieren und zu Verzögerungen führen, was sich auf den gesamten Flugplan und die Effizienz des Flughafens auswirkt. Unternehmen wären gezwungen, ihre Logistikprozesse anzupassen, was mit zusätzlichen Kosten und Zeitaufwand verbunden wäre.

Schlussfolgerung: Die Solothurner Handelskammer spricht sich entschieden für die Beibehaltung der aktuellen Betriebszeiten des Flughafens Zürich aus. Eine Verkleinerung der Betriebszeiten würde nicht nur den Flughafen, sondern auch die gesamte Schweizer Wirtschaft und die exportorientierten Unternehmen im Kanton Solothurn erheblich beeinträchtigen.

Wir danken Ihnen, wenn Sie die wirtschaftlichen Interessen der Schweiz und der Solothurner Unternehmen berücksichtigen und die rechtliche Absicherung der Betriebszeiten der Landesflughäfen wie vorgeschlagen sicherstellen.

Freundliche Grüsse

Solothurner Handelskammer



Daniel Probst
Direktor

SP Rümlang
c/o Samuel Sauter
Haldenweg 5A
8153 Rümlang

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Postfach
3003 Bern

Rümlang, 21.11.2024

Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung zum revidierten Luftfahrtgesetz (LFG) gemäss Bundesratsbeschluss vom 28. August 2024 (Vernehmlassungsfrist 28. November 2024)

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Zusammenhang mit dem revidierten Luftfahrtgesetz (LFG) gemäss Bundesratsbeschluss vom 28. August 2024 nehmen wir wie folgt Stellung:

1. Übersicht

Der Bundesrat will dem Bundesparlament eine erneute Teilrevision des LFG schmackhaft machen. Er behauptet, die Notwendigkeit der vorliegenden Revision ergebe sich gestützt auf politische Vorstösse (vgl. Medienmitteilung vom 28. August 2024). Soweit ersichtlich betreffen diese Vorstösse jedoch lediglich Themen der Sicherheitskultur im weitesten Sinn. Gegen Verbesserungen bei der Flugsicherheit und den damit zusammenhängenden Fragen ist grundsätzlich nichts einzuwenden. Die geplante Teilrevision enthält jedoch auch Bestimmungen, die der weiteren Verstärkung des Einflusses des Bundes und der Entmachtung der Kantone, Gemeinden und der Betroffenen dienen. Vor allem aber soll die Anwendbarkeit der umweltrechtlichen Schutzbestimmungen nochmals stark reduziert werden.

Dieser Abbau des Rechtsschutzes und der massive Ausbau der Rechte der Bundesbehörden zulasten der Mitspracherechte der Betroffenen sowie die faktische Ausserkraftsetzung umweltrechtlicher Bestimmungen zulasten der Bevölkerung um die Landesflughäfen wird seitens der SP Rümlang scharf kritisiert und ist zurückzuweisen.

2. **Nein zur faktischen Abschaffung der umweltrechtlichen Schutznormen bei Landesflughäfen**

Bereits in der letzten Teilrevision des LFG vom 16. Juni 2017 wurde die rechtliche Unantastbarkeit der Landesflughäfen teilweise dadurch zementiert, dass mit dem Mittel des **baulichen Bestandesschutzes** andere Bundesaufgaben wie der Schutz der Umwelt und damit auch der Schutz der Bevölkerung um die Flughäfen übersteuert werden können. Nun soll eine weitere massive Stärkung dieses Bestandsschutzes erfolgen. Der Bundesrat will einen sogenannten **betrieblichen Bestandesschutz** einführen. Nach seinen Worten «soll damit sichergestellt werden, dass die Eckwerte des Flughafenbetriebs, so z.B. die Betriebszeiten, auch in umweltrechtlichen Sanierungsverfahren grundsätzlich nicht eingeschränkt werden können.» Das Parlament soll mit der Verabschiedung der Vorlage festlegen, dass auf Gesetzesstufe eine Interessenabwägung verankert wird, die es dem Bundesrat respektive dem UVEK und dem BAZL erlaubt, über den SIL (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt) und das Betriebsreglement sämtliche Wünsche der Flugplatzbetreiber sowie Flugverkehrsunternehmen zu erfüllen, ohne weiter auf die betroffene Bevölkerung Rücksicht nehmen zu müssen. Diese geplante Änderung zugunsten der Luftfahrtindustrie läuft faktisch darauf hinaus, dass die umweltrechtlichen Bestimmungen zum Schutz der Bevölkerung insbesondere vor lästigen und schädlichen Lärmimmissionen für die beiden Landesflughäfen ausser Kraft gesetzt werden.

Die aktuelle Revisionsvorlage ist in ihrer Dimension einzigartig und verletzt nach unserer Auffassung den verfassungsrechtlichen Auftrag des Bundes, wonach die Umwelt und damit die Menschen vor lästigen und schädlichen übermässigen Immissionen zu schützen sind. Das Vorhaben des Bundesrates stellt einen einigermaßen durchsichtigen Versuch dar, die Bemühungen zu hintertreiben, welche die Verbesserung der Situation gerade hinsichtlich der nächtlichen Lärmbelastungen zum Ziel haben. Diese Gesetzesrevision ist deshalb aus unserer Sicht entschieden abzulehnen. Sie stellt einen durch nichts gerechtfertigten und geradezu unverantwortlichen Angriff auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Anwohner der Landesflughäfen dar.

3. **Nein zu Änderungen bei Nebenanlagen nach kantonalem Recht**

Mit der Revision sollen Entscheide der kantonalen Behörden zu Nebenanlagen explizit von der Zustimmung des BAZL abhängig gemacht werden. Begründet wird dies damit, dass die kantonalen Behörden regelmässig «nicht über vertiefte Fachkenntnisse» oder das «Wissen über tatsächliche lokale Verhältnisse und Anforderungen» verfügten. Diese Behauptung und die damit einhergehende Entmachtung der kantonalen Behörden und die Reduktion der Mitspracherechte lehnen wir entschieden ab. Es geht auch hier offensichtlich darum, die Kompetenzen der Bundesbehörden zulasten der kantonalen Behörden und letztlich der Betroffenen zu stärken, ohne dass dafür eine tragfähige Begründung abgegeben wird.

4. **Nein zu den Änderungen bei Projektierungszonen und Sicherheitszonen**

Gemäss der bundesrechtlichen Vorlage soll der Anwendungsbereich der Projektierungszonen inhaltlich (Flugplatzperimeter, Gebiete mit Lärmbelastung und mit

Höhenbeschränkung) und zeitlich massiv ausgebaut werden. Gleichzeitig werden die Mitwirkungsrechte und der Rechtsschutz abgebaut. Ähnliches ist im Zusammenhang mit den Sicherheitszonenplänen vorgesehen. Auch dort sollen die Rechte der Betroffenen abgebaut und der Rechtsschutz geschwächt werden.

Die geplante Ausweitung des Geltungsbereichs der Projektierungszonen und der Sicherheitszonen sowie der Abbau der Mitwirkungsrechte und des Rechtsschutzes lehnen wir entschieden ab. Es geht dem Bundesrat letztlich auch hier offensichtlich darum, die Machtstellung des Bundes bzw. der Luftfahrtindustrie gegenüber den Betroffenen zu verstärken, obwohl dafür keinerlei Veranlassung besteht.

5. Nein zu einer Verschlechterung beim Öffentlichkeitsprinzip

Der Bundesrat sieht Einschränkungen des Öffentlichkeitsprinzips vor, welche im weitesten Sinne der Flugsicherheit dienen sollen bzw. Anpassungen an die Vorgaben der EU darstellen. Soweit die Einschränkungen des Öffentlichkeitsprinzips diesen berechtigten Interessen dienen, sind sie aus Sicht der betroffenen Bevölkerung nicht zu beanstanden. Sofern die Einschränkungen aber künftig dazu genutzt werden sollen, die von den negativen Auswirkungen betroffenen Anwohnenden in ihren Einsichtsrechten in flugbetriebliche Daten oder in ähnliche Informationen einzuschränken, sind sie abzulehnen. Einem entsprechenden Missbrauch ist mittels einer ausdrücklichen Vorbehaltsregelung Rechnung zu tragen, wonach die Einsichtsrechte in allen übrigen Bereichen im bisherigen Umfang gewährleistet bleiben.

Freundlich grüsst

Für die SP Rümlang



Samuel Sauter
Präsident



Sozialdemokratische Partei der Schweiz / Parti Socialiste Suisse

Zentralsekretariat / Secrétariat central

Theaterplatz 4, 3011 Bern

Postfach / Case postale, 3001 Bern

Tel. 031 329 69 69 / cecile.heim@spschweiz.ch

www.spschweiz.ch / www.pssuisse.ch

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
Papiermühlestrasse 172
3063 Ittigen
Per Mail an: esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Bern, 29. November 2024

Änderung des Luftfahrtgesetzes: Stellungnahme der SP Schweiz

Sehr geehrter Herr Bundesrat,
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Einladung zur Teilnahme an der obenstehenden Vernehmlassung. Gerne unterbreiten wir Ihnen die folgende Stellungnahme.

Überischt:

Der Bundesrat will dem Bundesparlament eine erneute Teilrevision des Luftfahrtgesetzes (LFG) schmackhaft machen. Er behauptet, die Notwendigkeit der vorliegenden Revision ergebe sich gestützt auf politische Vorstösse. Soweit ersichtlich betreffen diese Vorstösse jedoch lediglich Themen der Sicherheitskultur im weitesten Sinn. Gegen Verbesserungen bei der Flugsicherheit und den damit zusammenhängenden Fragen ist grundsätzlich nichts einzuwenden. Die geplante Teilrevision enthält jedoch auch Bestimmungen, die der weiteren Verstärkung des Einflusses des Bundes und der Entmachtung der Kantone, Gemeinden und der Betroffenen dienen. Vor allem aber soll die Anwendbarkeit der umweltrechtlichen Schutzbestimmungen nochmals stark reduziert werden. Gleichzeitig wirft dieser Entwurf Fragen zu Datenschutz, Arbeitsrecht, zur Einhaltung des Luftfahrtabkommens mit der EU und Transparenzpflicht auf.

Wegen den vorgesehenen Bestimmungen zur Umwelt, Lärmschutz, Einschränkung der Transparenz, Arbeitsrecht, Abkommen mit der EU und Mitspracherecht der Kantone und lokalen Bevölkerung sowie dem fehlenden Datenschutz lehnt die SP Schweiz diese Vorlage ab und kritisiert sie scharf. Denn diese Vorlage schadet der Gesundheit und Schutz der Bevölkerung, der Umwelt, sowie der Zusammenarbeit mit der EU und der Kompetenzaufteilung der Staatsebenen massiv. Diese Vorlage ist deshalb unverantwortlich.

Detaillierte Rückmeldung zu einzelnen Punkten:

1. Faktische Abschaffung des Umweltrechts bei Landesflughäfen

Bereits in der letzten Teilrevision des LFG vom 16. Juni 2017 wurde die rechtliche Unantastbarkeit der Landesflughäfen teilweise dadurch zementiert, dass mit dem Mittel des baulichen Bestandsschutzes andere Bundesaufgaben wie der Schutz der Umwelt und damit auch der Schutz der Bevölkerung um die Flughäfen übersteuert werden können. Nun soll eine weitere massive Stärkung dieses Bestandsschutzes erfolgen. Der Bundesrat will einen sogenannten betrieblichen Bestandsschutz einführen. Nach seinen Worten «soll damit sichergestellt werden, dass die Eckwerte des Flughafenbetriebs, so z.B. die Betriebszeiten, auch in umweltrechtlichen Sanierungsverfahren grundsätzlich nicht eingeschränkt werden können.» Das Parlament soll mit der Verabschiedung der Vorlage festlegen, dass auf Gesetzesstufe eine Interessenabwägung verankert wird, die es dem Bundesrat respektive dem UVEK und dem BAZL erlaubt, über den SIL (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt) und das Betriebsreglement sämtliche Wünsche der Flugplatzbetreiber sowie Flugverkehrsunternehmen zu erfüllen, ohne weiter auf die betroffene Bevölkerung und das Umweltrecht Rücksicht nehmen zu müssen. Diese geplante Änderung zugunsten der Luftfahrtindustrie läuft faktisch darauf hinaus, dass die umweltrechtlichen Bestimmungen zum Schutz der Bevölkerung insbesondere vor lästigen und schädlichen Lärmimmissionen für die beiden Landesflughäfen ausser Kraft gesetzt werden.

Zudem hebt diese Vorlage den Moor- und Moorlandschaftsschutz aus. Der [Flughafen Zürich](#) liegt inmitten eines 74 Hektar grossen Naturschutzgebietes, welches rund 34 Hektar Flachmoorflächen von nationaler Bedeutung miteinschliesst. Der Moor- und Moorlandschaftsschutz ist also gerade in und rund um Flughäfen von grösster Bedeutung. Wie das Bundesamt für Umwelt BAFU schreibt, sind [in den vergangenen 200 Jahren fast 90% der Moore in der Schweiz zerstört](#) und die [Biodiversität in der Schweiz ist in einem «unbefriedigenden» Zustand](#). Will der Bundesrat also die Biodiversität weiter fördern, wie er es während der Kampagne zur Biodiversitätsinitiative mehrfach beteuert hat, ist der Verzicht solcher Bestimmungen zum Moor- und Moorlandschaftsschutz wie in dieser Vorlage vorgesehen ein guter Start, um dieses Versprechen einzuhalten.

Die aktuelle Revisionsvorlage ist in ihrer Dimension einzigartig und verletzt unseres Erachtens den verfassungsrechtlichen Auftrag des Bundes, wonach die Umwelt und damit die Menschen vor lästigen und schädlichen übermässigen Immissionen zu schützen sind. Das Vorhaben des Bundesrates stellt einen einigermaßen durchsichtigen Versuch dar, die Bemühungen zu hintertreiben, welche die Verbesserung der Situation gerade hinsichtlich der

nächtlichen Lärmbelastungen und der Biodiversität zum Ziel haben. Diese Gesetzesrevision ist deshalb entschieden abzulehnen. Sie stellt einen durch nichts gerechtfertigten und geradezu unverantwortlichen Angriff auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Anwohner der Landesflughäfen sowie des Umweltschutzes dar.

2. Änderungen bei Nebenanlagen nach kantonalem Recht

Mit der Revision sollen Entscheide der kantonalen Behörden zu Nebenanlagen explizit von der Zustimmung des BAZL abhängig gemacht werden. Begründet wird dies damit, dass die kantonalen Behörden regelmässig «nicht über vertiefte Fachkenntnisse» oder das «Wissen über tatsächliche lokale Verhältnisse und Anforderungen» verfügten. Diese Behauptung und die damit einhergehende Entmachtung der kantonalen Behörden und die Reduktion der Mitspracherechte werden von der SP Schweiz entschieden abgelehnt. Es geht auch hier offensichtlich darum, die Kompetenzen der Bundesbehörden zulasten der kantonalen Behörden und letztlich der Betroffenen zu stärken, ohne dass dafür eine tragfähige Begründung abgegeben wird.

3. Änderungen bei Projektierungszonen und Sicherheitszonen

Gemäss der bundesrechtlichen Vorlage soll der Anwendungsbereich der Projektierungszonen inhaltlich (Flugplatzperimeter, Gebiete mit Lärmbelastung und mit Höhenbeschränkung) und zeitlich massiv ausgebaut werden. Gleichzeitig werden die Mitwirkungsrechte und der Rechtsschutz abgebaut. Ähnliches ist im Zusammenhang mit den Sicherheitszonenplänen vorgesehen. Auch dort sollen die Rechte der Betroffenen abgebaut und der Rechtsschutz geschwächt werden.

Die geplante Ausweitung des Geltungsbereichs der Projektierungszonen und der Sicherheitszonen sowie der Abbau der Mitwirkungsrechte und des Rechtsschutzes werden seitens der SP Schweiz abgelehnt. Es geht dem Bundesrat auch hier offensichtlich darum, die Machtstellung des Bundes bzw. der Luftfahrtindustrie gegenüber den Betroffenen zu verstärken, obwohl dafür keinerlei Veranlassung besteht.

4. Verschlechterung des Öffentlichkeitsprinzips

Der Bundesrat sieht Einschränkungen des Öffentlichkeitsprinzips vor, welche im weitesten Sinne der Flugsicherheit dienen sollen bzw. Anpassungen an die Vorgaben der EU darstellen. Soweit die Einschränkungen des Öffentlichkeitsprinzips diesen berechtigten Interessen dienen, sind sie aus Sicht der betroffenen Bevölkerung nicht zu beanstanden. Sofern die Einschränkungen aber künftig dazu genutzt werden sollen, die von den negativen Auswirkungen betroffenen Anwohnenden in ihren Einsichtsrechten in flugbetriebliche Daten oder in ähnliche Informationen einzuschränken, sind sie abzulehnen. Einem entsprechenden Missbrauch ist mittels einer ausdrücklichen Vorbehaltsregelung Rechnung zu tragen, wonach die Einsichtsrechte in allen übrigen Bereichen im bisherigen Umfang gewährleistet bleiben.

5. Übertragung der Dienstleistungen auf ausländische Flugsicherungsdienstleistungen

Die vorgesehene Möglichkeit für Skyguide, bestimmte Dienste wie Kommunikation, Navigation und Überwachung sowie von Luftfahrtinformationsdiensten an ausländische Anbieter zu delegieren, erachten wir nicht als zielführend. Denn werden wesentliche Flugsicherungsdienste an ausländische Dienstleister ausgelagert, könnte dies für die Schweiz zu einem Kontrollverlust bei der Verwaltung ihres eigenen Luftraums führen. Dies könnte sich auch auf die Arbeitsbedingungen der Skyguide-Angestellten auswirken, die eine Reduzierung ihrer Rolle oder die Auslagerung bestimmter Aufgaben an ausländische Dienstleister erleben könnten. Die Ankunft ausländischer Dienstleister könnte auch Druck auf die Löhne ausüben und zu Stellenstreichungen führen, insbesondere wenn diese Dienstleister aufgrund weniger strenger Arbeitsbedingungen in ihren Heimatländern in der Lage sind, ihre Dienstleistungen kostengünstiger zu erbringen.

6. Ablehnung Erhöhung der Altersgrenze von Helikopterpiloten

Gemäss dem für die Schweiz geltenden Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 (Chicago Abkommen) und dem Luftverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU dürfen Piloten und Pilotinnen, welche im (internationalen) kommerziellen Lufttransport eingesetzt werden, nur bis zur Vollendung ihres 60. Altersjahrs Personen und Güter als alleiniger Pilot transportieren. Wie im erläuternden Bericht beschrieben, scheint der tatsächliche Gewinn dieser Änderung des Artikels durch die sehr gewissen negativen Folgen bei weitem übertroffen zu werden: «Sie [die EU-Kommission] machte auch deutlich, bei Abweichungen vom geltenden Recht geeignete Schutzmassnahmen zu ergreifen. Den Umfang solcher Massnahmen liess die EU-Kommission vorerst offen» (S. 15). Die Schweiz ist somit absolut verpflichtet, diese internationalen Normen zu befolgen.

Auch aus technischer und wissenschaftlicher Sicht ist es angebracht, anzuerkennen, dass das Rentenalter von Luftfahrtpersonal ein sehr heikles Thema ist und dass alle Vorkehrungen getroffen werden müssen, um sicherzustellen, dass Sicherheit und Qualität weiterhin gewährleistet sind, und zwar zu jedem Zeitpunkt der Karriere. Studien, die sich damit befasst haben, einschliesslich der von Helvetica und Skyguide in den Jahren 2022-2023 durchgeführten psycho-kognitiven Studie für Fluglotsen, bestätigen einen potenziellen verstärkten Rückgang der kognitiven Leistungsfähigkeit ab etwa 50 Jahren. Die aktuellen Bedingungen, die unter der Schirmherrschaft kompetenter internationaler Gremien erlassen wurden und auf wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhen, ermöglichen und garantieren die Sicherheit der Angestellten und Nutzer, und es macht keinen Sinn, dass die Schweiz versucht, von diesen Regeln abzuweichen. Wir lehnen die Erhöhung des Rentenalters für Helikopterpiloten somit entschieden ab.

7. Umsetzung Just Culture

Basierend auf einem parlamentarischen Auftrag wird mit dieser Vorlage zusätzlich die Umsetzung der sogenannten "Just Culture" an die Hand genommen. Grundsätzlich ist die SP Schweiz über die Entwicklungen in diesen Themenbereichen erfreut und begrüsst die unternommenen Anstrengungen. Bei genauerer Betrachtung der vorgeschlagenen Änderungen sind jedoch markante Schwachstellen erkennbar und die Formulierungen sind unseres Erachtens zu weit gefasst.

8. Datenbearbeitung & Zugriffsrechte / Verwendung biometrischen Daten

Die vorgesehenen Datenbearbeitung lehnen wir nicht per se ab. Jedoch scheint es uns grosse Sicherheitsbedenken im Vorhaben zu geben. Der Datenschutz muss strengstens geregelt werden, vor allem bei biometrischen Daten. Auf die Verwendung von biometrischen Daten scheint es uns soweit sinnvoller zu verzichten, da der Aufwand für einen freiwilligen Gebrauch zu gross scheint und die Datensicherheit nicht gegeben ist.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

SP Schweiz



Mattea Meyer
Co-Präsidentin



Cédric Wermuth
Co-Präsident



Cécile Heim
Politische Fachreferentin

Stadtrat

Zentralstrasse 9
Postfach
8304 Wallisellen

Telefon 044 832 61 11
E-Mail praesidiales@wallisellen.ch

Stadtrat, Zentralstrasse 9, 8304 Wallisellen

Einschreiben

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
Postfach
3003 Bern

Wallisellen, 8. November 2024

Beschluss
Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich

Mitbericht Stellungnahme Vernehmlassung Revision Luftfahrtgesetz

Sitzung vom 19. November 2024 V2.07
Beschluss Nr. 2024-408

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren

Mit Beschluss vom 28. August 2024 hat der Bundesrat die Vernehmlassung zu einer Revision des Luftfahrtgesetz eröffnet. Mit E-Mail vom 21. Oktober 2024 hat der Flughafenschutzverbands Zürich (SBFZ) in der Folge seinen Vorentwurf zur Stellungnahme zugestellt mit der Bitte, namens der Stadt ebenfalls eine Stellungnahme einzureichen.

Grundsätzlich teilt die Stadt Wallisellen die von RA A. Strütt namens des SBFZ vorgelegte Einschätzung, dass die Vernehmlassungsvorlage viel weitergeht, als durch einzelne, in den eidgenössischen Räten überwiesene Vorstösse angeregt. Die Stadt Wallisellen beantragt daher im Wesentlichen, die Revisionsvorlage auf die Umsetzung der erwähnten Vorstösse zu beschränken und auf eine darüber hinaus gehende Verstärkung des Einflusses des Bundes und der Entmachtung der Kantone, Gemeinden und der Betroffenen zulasten umweltrechtlicher Schutzbestimmungen zu verzichten. Insbesondere abgelehnt werden die angeregte Ausdehnung des bereits verankerten baulichen auf einen betrieblichen Bestandesschutz sowie die geplanten Änderungen bei Projektierungs- und Sicherheitszonen. Die konkret ausformulierten Anträge der Stadt Wallisellen entnehmen Sie bitte der beiliegenden Stellungnahme. Sie entspricht im Grundsatz derjenigen des SBFZ, fokussiert jedoch auf die aus Sicht der – vom Flugbetrieb besonders betroffenen – Stadt Wallisellen wichtigsten Punkte.

Freundliche Grüsse



Daniel Keibach
Stellvertretender Stadtschreiber

Beilagen:
- Mitbericht Stadt Wallisellen

Versandt am: **27. Nov. 2024**

Mitbericht Stadt Wallisellen

1. Übersicht

Der Bundesrat will dem Bundesparlament eine erneute Teilrevision des LFG schmackhaft machen. Er behauptet, die Notwendigkeit der vorliegenden Revision ergebe sich gestützt auf politische Vorstösse (vgl. Medienmitteilung vom 28. August 2024). Soweit ersichtlich betreffen diese Vorstösse jedoch lediglich Themen der Sicherheitskultur im weitesten Sinn. Gegen Verbesserungen bei der Flugsicherheit und den damit zusammenhängenden Fragen ist grundsätzlich nichts einzuwenden. Die geplante Teilrevision enthält jedoch auch Bestimmungen, die der weiteren Verstärkung des Einflusses des Bundes und der Entmachtung der Kantone, Gemeinden und der Betroffenen dienen. Vor allem aber soll die Anwendbarkeit der umweltrechtlichen Schutzbestimmungen nochmals stark reduziert werden.

Dieser Abbau des Rechtsschutzes und der massive Ausbau der Rechte der Bundesbehörden zulasten der Mitspracherechte der Betroffenen sowie die faktische Ausserkraftsetzung umweltrechtlicher Bestimmungen zulasten der Bevölkerung um die Landesflughäfen wird seitens des sbfz scharf kritisiert und ist zurückzuweisen.

Antrag: Die Teilrevision des LFG (VE-LFG) ist auf die Umsetzung der betreffenden Vorstösse zu beschränken.

2. Nein zur faktischen Abschaffung der umweltrechtlichen Schutznormen bei Landesflughäfen

Bereits in der letzten Teilrevision des LFG vom 16. Juni 2017 wurde die rechtliche Unantastbarkeit der Landesflughäfen teilweise dadurch zementiert, dass mit dem Mittel des **baulichen Bestandesschutzes** andere Bundesaufgaben wie der Schutz der Umwelt und damit auch der Schutz der Bevölkerung um die Flughäfen übersteuert werden können. Nun soll eine weitere massive Stärkung dieses Bestandesschutzes erfolgen. Der Bundesrat will einen sogenannten **betrieblichen Bestandesschutz** einführen. Nach seinen Worten «soll damit sichergestellt werden, dass die Eckwerte des Flughafenbetriebs, so z.B. die Betriebszeiten, auch in umweltrechtlichen Sanierungsverfahren grundsätzlich nicht eingeschränkt werden können.» Das Parlament soll mit der Verabschiedung der Vorlage festlegen, dass auf Gesetzesstufe eine Interessenabwägung verankert wird, die es dem Bundesrat respektive dem UVEK und dem BAZL erlaubt, über den SIL (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt) und das Betriebsreglement sämtliche Wünsche der Flugplatzbetreiber sowie Flugverkehrsunternehmen zu erfüllen, ohne weiter auf die betroffene Bevölkerung Rücksicht nehmen zu müssen. Diese geplante Änderung zugunsten der Luftfahrtindustrie läuft faktisch darauf hinaus, dass die umweltrechtlichen Bestimmungen zum Schutz der Bevölkerung insbesondere vor lästigen und schädlichen Lärmimmissionen für die beiden Landesflughäfen ausser Kraft gesetzt werden.

Die aktuelle Revisionsvorlage ist in ihrer Dimension einzigartig und verletzt nach Auffassung des sbfz den verfassungsrechtlichen Auftrag des Bundes, wonach die Umwelt und damit die Menschen vor lästigen und schädlichen übermässigen Immissionen zu schützen sind. Das Vorhaben des Bundesrates stellt einen einigermaßen durchsichtigen Versuch dar, die Bemühungen zu hintertreiben, welche die Verbesserung der Situation gerade hinsichtlich der nächtlichen Lärmbelastungen zum Ziel haben. Diese Gesetzesrevision ist deshalb aus Sicht des SBFZ entschieden abzulehnen. Sie stellt einen durch nichts gerechtfertigten und geradezu unverantwortlichen Angriff auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Anwohner der Landesflughäfen dar.

Antrag: Die Teilrevision des LFG (VE-LFG) ist auf die Umsetzung der betreffenden Vorstösse zu beschränken. Der Moor- und der Moorlandschaftsschutz ist in der Bundesverfassung verankert (Art. 78 Abs. 5 BV), was mittels Bundesgesetz nicht durchbrochen werden darf. Neu Art. 36a^{bis} Abs. 2 VE-LFG ist daher wie folgt zu ändern:

² Die Landesflughäfen Zürich und Genf sind aufgrund der ihnen im SIL zugeschriebenen Funktion als Gesamtanlagen in ihrem Bestand ~~und betrieblichen Umfang~~ geschützt. Rechtsetzende wie rechtsanwendende Organe schenken dieser Besitzstandsgarantie die notwendige

Beachtung; ~~insbesondere auch im Zusammenhang mit Vorschriften des Moorschutzes und Moorlandschaftsschutzes sowie deren Vollzug.~~

3. **Nein zu den Änderungen bei Projektierungszonen und Sicherheitszonen**

Gemäss der bundesrechtlichen Vorlage soll der Anwendungsbereich der Projektierungszonen inhaltlich (Flugplatzperimeter, Gebiete mit Lärmbelastung und mit Höhenbeschränkung) und zeitlich massiv ausgebaut werden. Gleichzeitig werden die Mitwirkungsrechte und der Rechtsschutz abgebaut. Ähnliches ist im Zusammenhang mit den Sicherheitszonenplänen vorgesehen. Auch dort sollen die Rechte der Betroffenen abgebaut und der Rechtsschutz geschwächt werden.

Die geplante Ausweitung des Geltungsbereichs der Projektierungszonen und der Sicherheitszonen sowie der Abbau der Mitwirkungsrechte und des Rechtsschutzes werden seitens des sbfz abgelehnt. Es geht dem Bundesrat letztlich auch hier offensichtlich darum, die Machtstellung des Bundes bzw. der Luftfahrtindustrie gegenüber den Betroffenen zu verstärken, obwohl dafür keinerlei Veranlassung besteht.



Stiftung für Konsumentenschutz
Nordring 4
Postfach
3001 Bern

Eidgenössischen Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation (UVEK)
Bundeshaus Nord
3003 Bern
esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Rückfragen:

Livia Kunz, Leiterin Recht
l.kunz@konsumentenschutz.ch; 031 370 24 29

Bern, 29.11.2024

Vernehmlassung 2024/69 - Änderung des Luftfahrtgesetzes

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Stiftung für Konsumentenschutz nimmt gerne zur Änderung des Luftfahrtgesetzes Stellung.

Im Rahmen der vorliegenden LFG Revision fordert sie eine gesetzliche Grundlage zur Schaffung einer Schlichtungsstelle im Bereich Passagierrechte.

Ausgangslage

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ist die Durchsetzungsstelle für Passagierrechte in der Schweiz (gemäss EU Verordnung 261/2004). Bei Flugunregelmässigkeiten sieht die Verordnung folgende Rechte vor: Ausgleichszahlungen, Betreuungsleistungen, Ersatzbeförderung oder Erstattung des Ticketpreises. Passagiere, die vermuten, dass eine Fluggesellschaft Passagierrechte missachtet hat, können beim BAZL Anzeige einreichen. Das BAZL prüft den entsprechenden Fall und fordert die Fluggesellschaft zu einer Stellungnahme auf. Wird ein Verstoß gegen die Verordnung festgestellt, kann das BAZL die Fluggesellschaft büssen. Den Anspruch auf Ausgleichszahlung kann das BAZL nicht durchsetzen. Kommt es zu keiner Zahlung der Fluggesellschaft, müssen die Passagiere Ihre Ansprüche auf zivilrechtlichem Weg einfordern.

Aktuelle Situation

Das BAZL wird aktuell mit Anzeigen überhäuft. Entsprechend lange dauert die Bearbeitungszeit der einzelnen Anzeigen. Laut Medienberichten dauern die Verfahren deutlich länger als ein Jahr (z.B. hier: [Bazl-Beschwerden: Warum dauert es so lange? - Kassensturz Espresso - SRF](#)). Die Fluggesellschaften reagieren oft (d.h. Zahlungen werden geleistet), wenn das BAZL tätig wird. Es ist naheliegend, dass die lange Bearbeitungszeit des BAZL bei den Airlines die falschen Anreize setzt und dass die Anzeigen der Fluggäste einfacher und schneller bearbeitet werden müssten.

Etablierung einer Schlichtungsstelle für Passagierrechte

Eine Schlichtungsstelle könnte bei Streitfällen ohne gerichtliche Schritte als unabhängige Instanz zwischen Passagieren und Fluggesellschaften agieren. Eine Schlichtungsstelle bietet in der Regel ein einfaches, kostengünstiges und schnelles Verfahren für Passagiere. Eine neutrale Anlaufstelle stärkt das Vertrauen der Passagiere, da sie sicherstellen kann, dass Ansprüche ohne komplizierte Verfahren durchgesetzt werden.

Länder wie Deutschland und Österreich haben bereits Schlichtungsstellen eingerichtet (z. B. die Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr (SÖP) in Deutschland), die bei Streitigkeiten zwischen Passagieren und Fluggesellschaften erfolgreich vermitteln.

Das BAZL hat primär regulatorische und überwachende Aufgaben. Eine spezialisierte Schlichtungsstelle könnte sich ausschließlich auf Verbraucherbeschwerden konzentrieren und dem BAZL so erlauben, sich auf seine Kernaufgaben zu konzentrieren.

Im Rahmen der vorliegenden LFG Revision soll deshalb eine gesetzliche Grundlage zur Schaffung einer Schlichtungsstelle im Bereich Passagierrechte vorgesehen werden. Dabei soll die Finanzierung nachhaltig und verursacherbasiert geregelt werden.

* * *

Wir danken Ihnen für die wohlwollende Prüfung unserer Anliegen und stehen Ihnen bei Rückfragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Sig. Sara Stalder
Geschäftsleiterin

Sig. Livia Kunz
Leiterin Recht



Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kom-
munikation UVEK
3003 Bern

Elektronisch an:
esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Bern, 29. November 2024

Änderung des Luftfahrtgesetzes

Antwort der Schweizerischen Volkspartei (SVP)

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit der vorliegenden Änderung des Luftfahrtgesetzes werden folgende Motionen umgesetzt: Strafkompetenzen des Bundes (Candinas 18.3700), Pilotenalter für Helikopterpiloten (KVF-N 21.3020 und Ettlins 21.3095) und Befreiung der Konzessionserteilung an Flughäfen von der öffentlichen Ausschreibungspflicht (KVF-N 21.3458). Die Vorlage beinhaltet weitere Themen, bei denen primär aus aufsichtsrechtlichen Gründen Anpassungsbedarf im Gesetz besteht. Die einzelnen Themenblöcke sind: Aufsichtstätigkeit des BAZL, Redlichkeitskultur (Just Culture), Backgroundchecks, Flughafenbetrieb, Flugsicherung, Verfahren betreffend Luftfahrtinfrastrukturanlagen und Sanktionen bei Verletzung von Passagierrechten.

Die Schweizer Luftfahrt steht vor grossen Herausforderungen. Um die Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz zu sichern und die Lebensqualität der Bevölkerung zu erhalten, muss der Sicherung der Betriebszeiten und der Förderung der Entwicklungsmöglichkeiten der Flughäfen höchste Priorität eingeräumt werden. In diesem Sinne muss die Vorlage konkretisiert werden, damit sie von der SVP im Grundsatz unterstützt werden kann.

Wir werden uns anlässlich der Beratungen in den Räten ausführlich eingeben. Nachfolgend unsere grundlegenden Anliegen.

Artikel 36a^{bis} Betriebszeiten

Die Sicherstellung der Betriebszeiten auf den Schweizer Landesflughäfen ist für die internationale Anbindung unabdingbar. Eine Reduktion der Betriebszeiten würde zu einem erheblichen Verlust von Flugverbindungen, insbesondere im Langstreckenverkehr, führen. Die Folgen wären gravierend. Der Bestandesschutz der heutigen Betriebszeiten ist deshalb ohne Abstriche wie folgt auf Gesetzesstufe zu verankern: *«An den Landesflughäfen Genf und Zürich sind Betrieb und Öffnungszeiten mindestens im bisherigen Umfang dauerhaft zu gewährleisten, damit diese Infrastrukturen ihrer Rolle gemäss Absatz 1 auch zukünftig gerecht werden können.»*

Artikel 16 Aufsichtskompetenzen BAZL

Die Aufsichtskompetenzen des BAZL sind unbestritten und bilden die Grundlage für ein funktionierendes Sicherheitsüberwachungssystem. Der vorgeschlagene Artikel 16 der entsprechenden Gesetzesvorlage geht jedoch über diese bestehenden Kompetenzen hinaus und sieht eine unnötige und weitreichende Erweiterung der BAZL-Kompetenzen vor. Insbesondere die Einführung einer Ermächtigungskompetenz für das BAZL ist kritisch zu bewerten. Es gilt, Aufwand und Ertrag eines solchen Eingriffs abzuwägen und staatliches Handeln auf das Wesentliche zu beschränken. Artikel 16 ist daher in dieser Form abzulehnen und muss überarbeitet werden, da staatliches Handeln verhältnismässig sein muss.

Art. 36 Sachpläne

Wir begrüssen die ausdrückliche gesetzliche Verankerung der Sachpläne. Um die Schweizer Luftfahrt und insbesondere die Landesflughäfen zu stärken, bedarf es einer langfristigen Gesamtstrategie. Aus diesem Grund soll in ausdrücklicher Weise festgehalten werden, dass der Bundesrat ein Konzept für die kommerzielle, militärische und private Luftfahrt-Infrastruktur festlegt, die Erfüllung der zu erwartende Nachfrage eruiert sowie die künftigen Abwicklungen abstimmt. Darüber hinaus fordern wir mit Blick auf die Behördenverbindlichkeit in deutlichster Weise, dass diese im Gesetz erweitert wird, auf weitere Träger von Bundesaufgaben sowie auf die rechtsetzenden wie rechtsanwendenden Organe.

Artikel 36a Betriebskonzessionen

Aus Sicht der SVP hat sich eine allfällige Neuvergabe der Betriebskonzession an der bisherigen, etablierten Praxis zu orientieren, wonach den Standortkantonen und -gemeinden bzw. den von ihnen mit- bzw. getragenen Organisationen bei der Vergabe eine bevorzugte Stellung eingeräumt wird. Damit wird eine zusätzliche Stabilität bei der Vergabe erreicht.

Artikel 37 Projektierungszonen

Das Kriterium der Standortgebundenheit ist für den Flughafen Zürich zweifellos erfüllt. Die bestehende Infrastruktur und die langjährige Nutzung des heutigen Standorts deuten darauf hin, dass dieser auch in Zukunft ein bedeutender Standort bleiben wird. Um die Entwicklungsmöglichkeiten des Flughafens langfristig zu sichern, ist es deshalb unabdingbar, geeignete Flächen für zukünftige Erweiterungen vorzusehen. Aus Sicht der SVP ist die Vorlage dahingehend zu konkretisieren, dass die zukünftige Entwicklungsfähigkeit und die dafür notwendige Rechtssicherheit klar zum Ausdruck kommen. In diesem Sinne muss z.B. auch eine Pistenverlängerung - ohne grossen administrativen Aufwand - möglich sein.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

SCHWEIZERISCHE VOLKSPARTEI

Der Parteipräsident

Der Generalsekretär



Marcel Dettling
Nationalrat



Henrique Schneider



Par courrier électronique
Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication
Monsieur Albert Rösti
Conseiller fédéral
Palais fédéral
3003 Berne
esther.jutzeler@bazl.admin.ch

le 25 novembre 2024,

Prise de position de notre entreprise sur la consultation relative à la révision de la loi sur l'aviation (LA)

Monsieur le Conseiller fédéral,

En vous remerciant pour l'opportunité qui nous est offerte de contribuer à la consultation relative à la modification de la loi sur l'aviation, notre entreprise Swift Copters souhaite dans ce document faire part de son avis sur certaines dispositions du projet soumis à consultation.

Swift Copters opère plusieurs hélicoptères sur la plateforme aéroportuaire de Genève. Nous avons 7 hélicoptères en exploitation et d'autres hélicoptères appartenant à des propriétaires privés que nous accueillons au sein de notre hangar.

Notre entreprise est membre de l'AGAA (Association Genevoise d'Aviation d'Affaires).

Notre entreprise salue dans l'ensemble le projet de nouvelle loi. Nos commentaires se limiteront aux dispositions de l'art 36a^{bis} nouveau.

L'aviation d'affaires à Genève : une activité partie intégrante de la «Genève internationale» aux retombées économiques significatives et précurseur dans le domaine des technologies aéronautiques.

Illustrant les conclusions du rapport LUPO 2016 qui avait établi l'importance de l'aviation d'affaires pour «les sociétés internationales fortement présentes en Suisse», comme «facteur de développement économique des régions» ou comme outil de travail souple et utile¹, l'aviation d'affaires constitue une activité essentielle sur la plateforme de Genève. Ainsi à Genève, l'aviation d'affaires permet de desservir 922 destinations sans escale, soit plus 6,5 fois plus de relations directes que les compagnies commerciales.

Au total, 42'177 mouvements annuels sont comptabilisés², soit 21% de l'ensemble des mouvements³, positionnant Genève entre le 2^e et le 3^e rangs des aéroports les plus fréquentés d'Europe.

¹ Rapport 2016 sur la politique aéronautique de la Suisse, 24.02.2016, Conseil Fédéral.

² OPS STAT, Genève Aéroport, 2023-2024. (sources internes)

³ EBAA Yearbook 2023, Airport Profile: GVA.

L'aviation d'affaires est de manière indiscutable un élément clé des conditions cadres du succès de toute la région, démontré notamment par l'institut indépendant MIS Trend (2016) qui a ainsi souligné que «*la diminution de l'activité de l'aviation d'affaires impacterait négativement l'activité économique et l'attractivité du canton* ».

L'étude explicite aussi qu'ajouter des contraintes à cette activité aurait des «*impacts économiques directs pour les sociétés d'aviation concernées et des impacts indirects comme la délocalisation de certains événements internationaux, la non-localisation, voire la délocalisation de certaines entreprises* »⁴.

Au niveau suisse, la contribution au PIB de l'aviation d'affaire s'élève à 6,2 milliards de francs et représente 18'950 emplois directs et indirects⁵.

L'aviation d'affaires comme précurseur des nouvelles technologies aéronautiques

Dans son rapport du 21.02.24⁶, le Conseil fédéral a défini la feuille de route⁷ pour atteindre les objectifs d'une aviation commerciale, alignée avec la vision Net Zéro 2050 de IATA⁸, vision retenue par une grande partie des acteurs du secteur comme stratégie pertinente et crédible pour le futur proche.

Depuis les années 1970, l'aviation d'affaires est pionnière dans le déploiement des innovations technologiques efficaces⁹ qui sont ensuite reprises par l'aviation commerciale, avec certains exemples connus – winglets, matériaux composites, heads-up display, etc – devenus depuis des standards de l'industrie.

Dans ce sens, l'aviation d'affaires est déjà l'un des premiers utilisateurs de SAF (Sustainable Aviation Fuels). De nombreux avions intègrent désormais la technique AeroShark qui, imitant la peau du requin, réduit la friction de l'air. Ces évolutions offrent ainsi des performances optimisées et ont un impact positif en matière de sécurité aérienne et aéronautique mais également en matière environnementale (réduction des émissions de gaz à effet de serre, réduction du bruit...).

A l'avenir, il apparaît certain que les futures motorisations (électrique, hydrogène) viseront d'abord une clientèle d'affaires avant d'être adoptées par des gros porteurs.

Ces efforts industriels au niveau du secteur sont renforcés par une excellente collaboration opérationnelle avec les services de contrôle aérien visant, à titre d'exemple, à définir des routes d'approche plus respectueuses du voisinage des aéroports en général, et de l'aéroport de Genève en particulier.

Synthèse du contexte

L'aviation d'affaires représente une activité économique totalement intégrée à l'écosystème de la «*Genève Internationale*» dont elle participe activement au développement et au rayonnement. L'impact positif de l'aviation d'affaires sur les évolutions technologiques aéronautiques est indiscutable, contribuant ainsi à un environnement plus sain autour de la plateforme de Genève.

Dans un contexte technologique et opérationnel extrêmement évolutif, toute disposition normative nouvelle devra tenir compte non seulement de la situation actuelle mais aussi des évolutions futures à court et moyen termes afin d'éviter de créer des obstacles au développement de l'aviation d'affaires.

⁴ «*Étude qualitative sur le thème de l'impact économique indirect de l'aviation d'affaires à Genève*». MIS Trend, Mai 2017.

⁵ EBAA Yearbook 2023, Country Profile: Switzerland.

⁶ «*Trafic aérien neutre en termes de CO2 d'ici 2050*». Rapport du Conseil fédéral du 21.02.2024

⁷ «*Le Conseil fédéral adopte un rapport sur le trafic aérien neutre en termes de CO2*». DETEC, le 21.02.2024.

⁸ «*Our Commitment to Fly Net Zero by 2050*». IATA, 04.10.2021.

⁹ «*Business aviation: A test bed for sustainability innovations*». Eurocontrol, Octobre 2021.

Commentaires des dispositions de l'article 36a^{bis} du projet soumis à consultation

Aux termes de l'art. 36a^{bis} §2 du projet, « le maintien des aéroports nationaux de Genève et Zurich en leur état et en leur cadre opérationnel actuels, est, vu la fonction que leur attribue le PSIA, garanti. [...]»

Nonobstant les restrictions opérationnelles édictées au cours de ces dernières années¹⁰, notre entreprise salue la volonté du Conseil fédéral de « sanctuariser » les conditions d'exploitations actuelles. Notre entreprise se félicite « que les principaux paramètres de l'exploitation de l'aéroport, comme les heures d'exploitation, ne puissent pas être remis en cause, même dans le cadre de procédures d'assainissement relevant du droit de l'environnement ». Ainsi, en ce qui concerne l'aéroport de Genève, les conditions actuelles ne peuvent plus être à nouveau restreintes.

Cependant, il paraît utile d'attirer l'attention sur un effet potentiellement contre-productif à l'avenir de ces nouvelles dispositions.

En effet, ainsi que cela a été rappelé dans la partie introductive de la présente contribution, les évolutions technologiques et opérationnelles ont un impact positif sur l'environnement et permettront sans aucun doute dans un proche avenir à l'aviation d'affaires de conduire ses opérations dans un respect accru du voisinage.

Il est par ailleurs rappelé que des efforts (salués) sont déployés pour la définition de nouvelles procédures d'approche ou de départ également respectueuses de l'environnement¹¹.

Une « sanctuarisation » stricte des conditions actuelles d'exploitation pourrait conduire l'aviation d'affaires à ne pas pouvoir bénéficier de façon optimale des évolutions technologiques et opérationnelles permettant un développement harmonieux de leurs opérations.

Pour cette raison, il nous paraît utile de suggérer de considérer les conditions actuelles d'exploitation comme un socle de référence minimal auquel il ne pourra pas être porté atteinte dans le sens d'une plus grande restriction, mais qui pourrait faire l'objet d'assouplissement en raison d'évolutions technologiques et/ou opérationnelles ayant un impact positif sur l'environnement et sous condition stricte de l'absence d'effet environnemental négatif sur le voisinage de l'aéroport.

A titre d'illustration, si à l'avenir des évolutions de motorisation diminuent l'impact sonore du survol d'une zone habitée, il serait possible d'augmenter les mouvements sur le créneau 22:00 – 24:00.

Les critères d'appréciation de l'impact positif sur l'environnement pourraient être définis par voie d'ordonnance.

Notre entreprise se permet donc de suggérer la rédaction suivante de l'art 36abis § 2:

*« Le maintien des aéroports nationaux de Genève et Zurich en leur état et en leur cadre opérationnel actuels, est, vu la fonction que leur attribue le PSIA, garanti **en tant que cadre minimal auquel il ne peut être apporté de restrictions nouvelles.** Les organes chargés d'édicter le droit et les organes chargés de son application prennent dûment en considération cette garantie des droits acquis, en particulier dans le cadre des prescriptions sur la protection des marais et des sites marécageux et de leur exécution.*

Les organes chargés d'édicter le droit et les organes chargés de son application prennent dûment en considération l'impact positif sur l'environnement en matière notamment de nuisances sonores des éventuelles

¹⁰ A Genève, depuis le 1er janvier 2024, les conditions d'exploitation de l'aéroport ont été durcies pour l'aviation d'affaires privée sur le créneau 22:00-24:00.

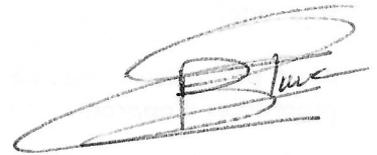
¹¹ A titre d'exemple, nous notons l'expérience en cours à Bruxelles visant à augmenter l'angle d'approche pour raccourcir les temps de survol des zones habitées. Cette expérience aura sans doute des répercussions sur les autres aéroports, dont Genève.

évolutions technologiques opérationnelles pouvant justifier un assouplissement du cadre opérationnel actuel. Les critères d'appréciation de l'impact positif sur l'environnement sont définis par voie d'ordonnance. »

Conclusion

Tout en saluant dans l'ensemble le projet de nouvelle Loi sur l'Aviation, notre entreprise suggère une nouvelle rédaction de l'art 36a^{bis} nouveau visant à considérer les conditions actuelles d'exploitation des aéroports de Genève et Zurich comme un socle de référence minimal auquel il ne pourra pas être porté atteinte dans le sens d'une plus grande restriction, mais qui pourrait faire l'objet d'assouplissement en raison d'évolutions technologiques et/ou opérationnelles ayant un impact positif sur l'environnement et sous condition stricte de l'absence d'effet environnemental négatif sur le voisinage de l'aéroport.

En vous remerciant pour l'attention que vous porterez à la présente contribution, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Conseiller fédéral, l'expression de nos respectueuses salutations.



**Renaud Blanc,
Président Swift Copters**



Schweizerische Rettungsflugwacht
Garde aérienne suisse de sauvetage
Guardia aerea svizzera di soccorso
Guardia aviatica svizra da salvament

Postfach 1414, CH-8058 Zürich-Flughafen

Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)
Esther Jutzeler
per E-Mail an esther.jutzeler@bazl.admin.ch
3003 Bern

Stab CEO

Schweizerische Rettungsflugwacht Rega
Rega-Center
Postfach 1414
CH-8058 Zürich-Flughafen

Tel. +41 44 654 33 11
www.rega.ch

Von Stefan Becker, bst
Durchwahl +41 44 654 33 47
E-Mail stefan.becker@rega.ch
Datum 30. November 2024
U/Referenz bst202411301
Betreff Vernehmlassung LFG-Revision

Sehr geehrte Frau Jutzeler

Besten Dank für Ihr Schreiben vom 28. August 2024 mit der Einladung zur Kommentierung der Vernehmlassung zur Revision des Gesetzes über die Luftfahrt (LFG). Gerne nimmt die Rega hierzu wie folgt Stellung:

ad Art. 4

Es ist in Abs. 1 zu definieren, wer die Haftung für die übertragenen staatlichen Aufgaben zu übernehmen hat (vgl. Staatshaftung).
Der Begriff «Umschreibung» in Abs. 2 sollte ersetzt werden und die Befugnisse sind möglichst präzise und klar zu beschreiben, um Missverständnisse zu vermeiden.

ad Art. 16

Die uneingeschränkte Einsichtnahme durch notabene alle Mitarbeiter des BAZL und Bevollmächtigte des BAZL in alle Unterlagen würde auch Safety Reports im Rahmen der Just Culture einschliessen, was wiederum dazu führen wird, dass Mitarbeiter künftig eher zurückhaltend mit Meldungen umgehen werden. Dies ist nicht im Sinne der auch vom BAZL angestrebten Implementierung von Just-Culture-Prinzipien zur Verbesserung der Flugsicherheit.

Die Aufsichtskompetenzen des BAZL sind im Grundsatz unbestritten, müssen aber auf das absolut Nötigste beschränkt sein. Der formulierte Wortlaut in Artikel 16 ist stellenweise bedingungs- und schrankenlos formuliert und gerät aus diesem Grund mit rechtsstaatlichen und auch grundrechtlichen Garantien in Konflikt. Die Rega beantragt, die Bestimmung entsprechend konkret zu fassen und einzugrenzen.

Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb neben BAZL-Vertretern auch Drittpersonen mit weitreichenden Eingriffsbefugnissen auszustatten sind. Amtsgewalt darf nicht via «Vollmacht» auf Dritte oder gar Private übertragen werden. Weiter ist der Grundsatz zu wahren, dass staatliches Handeln stets rechtfertigungsbedürftig ist und verhältnismässig zu sein hat. Die pauschale Abfassung der Berechtigungen gemäss Artikel 16 ist mit diesem Grundsatz nicht vereinbar und gerät in Konflikt mit dem Bestimmtheitsgebot von Gesetzen. Der Artikel sei deshalb insofern zu präzisieren, dass für den Einsatz eines bestimmten Instruments grundsätzlich eine Situation erforderlich ist, welche das Vorgehen effektiv zu rechtfertigen vermag. Zudem dürfen Aufsichtsmaßnahmen nicht dazu dienen, Vorgaben zur Gewährleistung einer Just Culture oder Verfahrensgarantien auszuhebeln. Gerade die Just Culture soll im Rahmen dieser Gesetzesrevision gestärkt werden, weshalb es umso wichtiger ist, einzelne Artikel nicht im Widerspruch zur geplanten Lösung zu setzen.

Die Rechtsweggarantie fordert überdies, dass gegen einen allfälligen Missbrauch vorgegangen werden kann. Entsprechend ist ein Absatz 3^{bis} erforderlich, welcher den Erlass einer rechtsmittelfähigen Verfügung vorsehen muss. Soll diese direkt ohne Abwarten des Ausgangs eines allfälligen Rechtsmittelverfahrens vollstreckt werden können, gilt es, in der Verfügung auch darüber zu entscheiden (Absatz 3^{ter}).

Artikel 16 sei daher wie folgt anzupassen:

² Die Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter oder Bevollmächtigten des BAZL sind zur Erfüllung ihrer Aufsichtsaufgaben nötigenfalls jederzeit und ohne räumliche Einschränkung berechtigt, bemannte und unbemannte Luftfahrzeuge sowie Flugkörper, andere Transportmittel und betriebliche Räumlichkeiten und Areale der beaufsichtigten Organisationen und Unternehmen zu betreten und zu untersuchen, soweit es die Aufsicht über die Luftfahrt gemäss Artikel 3 sowie den internationalen Vereinbarungen der Schweiz erfordert. Zutrittsberechtigungen, die aus technischen Gründen notwendig sind, sind ihnen sofort und unentgeltlich ohne Verzug gegen Erstattung der anfallenden Kosten auszustellen.

³ Die Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter oder Bevollmächtigten des BAZL sind weiter nötigenfalls berechtigt:

- a. in sämtliche Aufzeichnungen und Unterlagen, Daten, Verfahren und andere Materialien der beaufsichtigten Organisationen, die in Bezug

- auf die Flugsicherheit oder Luftsicherheit von Bedeutung sein können, Einsicht zu nehmen und davon Kopien, Fotografien und Aufzeichnungen zu erstellen oder Auszüge zu verlangen;
- b. jederzeit Auskünfte und Erklärungen von den beaufsichtigten Organisationen einzuholen und ihnen verbindliche zweckdienliche Anweisungen zu erteilen.

[neu] 3^{bis} Auf dem Weg aufsichtsrechtlicher Massnahmen dürfen anderweitige rechtliche Vorschriften, insbesondere zum Schutz Betroffener, nicht missachtet oder umgangen werden.

[neu] 3^{ter} Auf Verlangen von Betroffenen erlässt das BAZL zu einer beabsichtigten Massnahme eine rechtsmittelfähige Verfügung, wobei auch über die vorzeitige Vollstreckbarkeit der Massnahme zu entscheiden ist.

ad Art. 20 Abs. 3

Die Rega begrüsst, dass das Gesetz neu ein Verwertungsverbot für Administrativverfahren vorsieht für Meldungen über Vorfälle oder Unfälle, welche die meldende oder eine in der Meldung genannte Person belasten. Allerdings wird im Entwurf auf einen «schweren Fall» Bezug genommen, was nicht dem referenzierten Art. 16 Abs. 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 entspricht, welcher von «schwerem Verschulden» ausgeht. Die Rega geht hier von einem Versehen aus und würde es begrüessen, dass Art. 20 Abs. 3 den Wortlaut von Art. 16 Abs. 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 übernimmt.

ad Art. 26 Abs. 2^{bis}

Die Rega begrüsst die Stärkung der Rechte von Betroffenen durch die Klarstellung der Voraussetzungen zur Verwertung von Informationen und Auskünften, die im Rahmen von Sicherheitsuntersuchungen erteilt worden sind.

ad Art. 36a^{bis}

Bei Abs. 1 handelt es sich um eine pauschale Allgemeinformulierung ohne jedwede rechtliche Auswirkung. Jedes Bundesgesetz ist von nationalem Interesse. Daher sollte Abs. 1 getrost ersatzlos gestrichen werden.

In Abs. 2 wird versucht, mit dem LFG in die rechtsetzende Natur von spezifischen Gesetzen (*lex specialis*) auf Bundes-, Kantons- und Gemeindeebene einzugreifen und sogar die Bundesverfassung indirekt zu umgehen. Es wird in diesem Zusammenhang u.a. auf den sog. Moorschutzartikel in Art. 78 Abs. 5 BV verwiesen, welcher 1987 von Volk und Ständen deutlich angenommen worden ist. Dieser gilt auch für die

Landesflughäfen Zürich und Genf. Die in Art. 36a^{bis} implizierte «Bestandsgarantie» würde die Bundesverfassung als oberste Rechtsgrundlage unzulässigerweise in Frage stellen. Schliesslich wird im letzten Teilsatz von Art. 2 auf die *Vorschriften des Moorschutzes und Moorlandschaftsschutzes* referenziert, welche ganz im Sinne der geforderten «Bestandsgarantie» umgangen werden sollen, was die Rega mit der Formulierung «die notwendige Beachtung [der Bestandsgarantie zu schenken]» interpretiert. In Nr. 1.7.1 der Erläuterungen wird hierzu sogar ausgeführt:

«Konkret sollte damit auf Gesetzesstufe verankert werden, dass bestehende Bauten und Anlagen auf den beiden Landesflughäfen auch dann erhalten, erneuert und nach Massgabe der Sicherheitsanforderungen auch erweitert werden können, wenn sie am Rand eines Moorbiotops oder in einer Moorlandschaft liegen.»

Hierbei handelt es sich um erforderliche Spezialgesetze und -verordnungen, um die Vorgaben aus Art. 78 Abs. 5 BV zu erfüllen. Fraglich ist indes auch, wie eine Nichtbeachtung der geforderten «Bestandsgarantie» geahndet werden sollte. Das mit dieser Forderung inhärente Dilemma für Verantwortliche in Verwaltungsbehörden ist, im Falle einer Beschwerde gegen eine Sanktionierung, auch für Gerichte unlösbar und mit Schweizer Recht nicht vereinbar.

Es ist nicht vorstellbar, dass ein derart problematisches Vorgehen seitens des BAZL gewollt ist. Die bestehende Rechtsordnung bedarf keiner weiteren Auslegung und Einordnung im Luftfahrtgesetz.

Daher ist Art. 36a^{bis} Abs. 2 unbedingt ersatzlos zu streichen.

ad Art. 37n

Diese Formulierungen sind zu vage. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb das BAZL von Amtes wegen oder auf Antrag Grundstücke in einem «Gebiet mit Lärmbelastung» freihalten müsste. Dies müsste im Sinne der Flugsicherheit stehen (quod non!) und stellt deshalb hier einen unverhältnismässigen Eingriff in den Immobilienmarkt dar. Im Falle der Hindernisbegrenzung können die Flugsicherheitsaspekte nachvollzogen werden, jedoch bedarf es einer konkreteren Definition.

ad Art. 91^{ter}

Der neue Art. 91^{ter} sieht in Abs. 1 ein Verzicht auf die Strafverfolgung, Überweisung an ein Gericht oder eine Bestrafung von Personen vor, welche entweder in einer Ereignismeldung genannt werden oder eine solche erstattet haben. Dies jedoch nur für den Fall, wenn die meldende Person sich durch die Meldung selbst belastet.

Abs. 1 lit e nimmt Bezug auf einen «schweren Fall», was nicht dem referenzierten Art. 16 Abs. 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 entspricht, welcher von "schwerem Verschulden" ausgeht. Wir gehen hier von einem Versehen aus und würden es begrüßen, dass Art. 91ter Abs. 1 lit e den Wortlaut von Art. 16 Abs. 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 übernimmt. Dieser Schutz wäre sonst für die Strafbehörden leicht zu umgehen, indem die Anklage basierend auf dem Vorfallbericht der SUST erfolgt.

ad Art. 107d Abs. 2

Die Rega begrüsst es, dass mit dieser Regelung Unterlagen und Berichte zu Inspektionen, Audits, Begutachtungen und Kontrollen des BAZL sowie Meldungen gem. Verordnung (EU) Nr. 376/2014 als auch amtliche Dokumente zu Sicherheitsuntersuchungen nicht in den Geltungsbereich des Öffentlichkeitsgesetzes (BGÖ) fallen. Damit wird der sicherheitsstiftenden Wirkung dieser Dokumente im Rahmen der Just-Culture-Prinzipien Rechnung getragen. Eingeschlossen werden sollten allerdings nicht nur «amtliche Dokumente», sondern sämtliche Dokumente, welche die SUST im Rahmen von Untersuchungen erhalten oder erstellt hat.

Das Wort «amtliche» sei daher zu streichen und nur noch von «Dokumenten» zu sprechen.

ad Art. 237 Abs. 3 StGB

Im neuen Art. 237 Abs. 3 besteht ausserdem die Möglichkeit der Strafbefreiung und Verfahrenseinstellung in leichten Fällen, was die Rega ausdrücklich begrüsst. Die Strafbefreiung ist an drei Voraussetzungen geknüpft. Die ersten zwei Voraussetzungen, die Fahrlässigkeit und das geringe Verschulden, erscheinen unproblematisch. Dazu gibt es bereits eine ausgedehnte strategische Praxis. Das dritte Erfordernis, namentlich «[...] *alle zumutbaren Anstrengungen unternommen hat, um die in Zusammenhang mit der Tat stehende behördliche Sicherheitsuntersuchung zu unterstützen*», erscheint allerdings unklar. Auch der erläuternde Bericht enthält wenig Informationen über dieses Erfordernis. Die Rega hat in Sicherheitsuntersuchungen stets eine offene und transparente Zusammenarbeit gepflegt und wird dies auch weiterhin tun. Dieses Erfordernis sollte das in Art. 24 VSZV verankerte Recht der betroffenen Beteiligten aber nicht unterlaufen.

Implementation Motion Candinas

In Art. 98 Abs. 1 werden neu auch «*alle anderen strafbaren Handlungen im Zusammenhang mit der Luftfahrt, welche die Sicherheit des Luftverkehrs beeinträchtigen oder Personen und Sachen am Boden gefährden*», der

Bundesstrafgerichtsbarkeit unterstellt. In den bisherigen Strafverfahren waren die teilweise mangelnden Kenntnisse der urteilenden Rechte über die sehr komplexen Zusammenhänge des Luftverkehrs unübersehbar. Durch eine einheitliche Gerichtsinstanz und ein einheitliches Verfahren könnten diese Defizite zumindest reduziert werden.

Freundliche Grüsse
Schweizerische Rettungsflugwacht Rega



Heinz Lejbundgut
Chefpilot Helikopter
Nominated Person Flight Ops Helicopter
Mitglied der Geschäftsleitung



Stefan Becker
Leiter Unternehmensentwicklung
Mitglied des Kaders

Wangen b. Dübendorf, 28. November 2024



SATTA Swiss ATSEP Technical Association
c/o skyguide
Flugsicherungsstrasse 1-5
Postfach 270
CH-8602 Wangen bei Dübendorf
info@satta.ch

Generalsekretariat UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Per E-Mail an info@gs-uvek.admin.ch, esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Stellungnahme zur Vernehmlassung 2024/69: Änderung des Luftfahrtgesetzes (LFG)

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli, sehr geehrte Damen und Herren

Der Berufsverband SATTA (Swiss ATSEP Technical Association) vereint die in der Schweiz tätigen Flugsicherungstechniker und -ingenieure. SATTA setzt sich ein für einen beruflichen Erfahrungsaustausch, für einen hohen Standard bei Aus- und Weiterbildung sowie für die Anerkennung und Weiterentwicklung des Berufsbildes. SATTA ist dem internationalen Dachverband IFATSEA (International Federation of Air Traffic Safety Electronics Associations) angeschlossen.

SATTA dankt Ihnen für die Möglichkeit, sich zur Änderung des Luftfahrtgesetzes äussern zu können. Wir nehmen als Berufsverband einer betroffenen Berufsgruppe wie folgt Stellung zu den einzelnen Gesetzesvorschlägen:

Artikel 20 Absatz 2 und 3 LFG (Verwertbarkeitsbeschränkungen Ereignismeldungen)

Erfreut stellt SATTA fest, dass die Prinzipien der Just Culture auch im Luftfahrtgesetz im Sinne der UE Verordnung 376/2014 verankert werden. Dies unterstützt langjährige Bemühungen und Bestreben in der Luftfahrt die Kommunikation von Missständen und potentiellen Sicherheitslücken zu optimieren und weiter zu fördern.

Wir begrüssen einen starken Schutzmechanismus für die rapportierenden Personen. Gleichzeitig soll ein nicht akzeptables oder grobfahrlässiges Verhalten nicht toleriert werden.

Nach Absprache mit unseren Partnerverbänden sind wir zum Schluss gekommen, dass die vorgeschlagene Gesetzes-Anpassung zielbringend und verhältnismässig ist.

Antrag: Die beantragte Neuregelung ist so anzunehmen.

Art. 40b Abs. 4 und 5 "Skyguide kann die Erbringung technischer Unterstützungsleistungen, die der Erbringung von Flugsicherungsdienstleistungen dienen, auf Dritte übertragen"

SATTA begrüsst die Lockerung für die Übertragung von Flugsicherungsdienstleistungen wie CNS und AIS unter den in der im "Erläuternder Bericht zum Vernehmlassungsentwurf" erwähnten Rahmenbedingungen wie

- lückenlose und dauerhafte Erbringung von Flugsicherungsdiensten
- sicheren und effizienten Flugbetrieb im Schweizer Luftraum garantieren
- Kosten – Nutzen - Analyse
- hoher Sicherheitsstandard, Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit

Eine diesbezügliche Liberalisierung kann Innovation sowie Wirtschaftlichkeit fördern. Eine umfangreiche Analyse durch den Bundesrat bildet eine zwingende Voraussetzung, um die oben erwähnten Rahmenbedingungen sicherzustellen. Im Sinne der Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit gilt es einen Know-How-Drain beim staatlichen Flugsicherungsdienstleister zu verhindern.

Eine lückenlose Umsetzung von EU Vorgaben im Kontext, welche eine Erfüllung von Flugsicherungsdiensten in Umfang und Tiefe nicht nur ermöglichen, sondern auch auf effiziente Weise fördern, sehen wir als Voraussetzung. Aus unserer Sicht gibt es hier einen Nachholbedarf, insbesondere wenn es darum geht, einzelne Dienste an Dritte zu delegieren.

Antrag: Die beantragte Neuregelung ist so anzunehmen.

Wir danken Ihnen bestens für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüssen

Präsident SATTA

A handwritten signature in black ink, appearing to read "R. Suter".

Roger Suter,
President of SATTA
roger.suter@satta.ch

+41 79 666 1501

SATTA Swiss ATSEP Technical Association CH-8602 Wangen

SATTA (Swiss ATSEP Technical Association)
Schweizerischer Berufsverband der Flugsicherungstechniker und -ingenieure.

Bundesamt Zivilluftfahrt

3003 Bern

per Email:

esther.jutzeler@bazl.admin.ch

SASPA
SWISS AVIATION SERVICES PROVIDERS
ASSOCIATION

ROLAND ETTER
GESCHÄFTSFÜHRER
POSTFACH
8058 ZÜRICH-FLUGHAFEN
SWITZERLAND
TELEFON +41 79 369 04 24
INFO@SASPA.CH

Zürich-Flughafen, 28.11.2024

Vernehmlassung zur Änderung des Luftfahrtgesetzes – Eingabe der SASPA

Sehr geehrte Frau Jutzeler,

Die Swiss Aviation Services Providers Association («SASPA»)¹ vertritt die wichtigsten Dienstleistungsunternehmen, welche für den Betrieb der als volkswirtschaftlich kritisch, d.h. systemrelevant zu betrachtenden Infrastruktur der drei Landesflughäfen Basel-Mulhouse, Genf und Zürich verantwortlich sind. Ihre Mitgliederfirmen beschäftigen mehr als 10'000 Mitarbeitende an den drei Flughäfen.

Die Landesflughäfen sind die wichtigsten Luftfahrt-Infrastrukturanlagen der Schweiz und stellen somit die Verbindung des Landes mit der Welt sicher. Letztere ist für Gesellschaft, Wirtschaft, Wissenschaft, und Tourismus von elementarer Bedeutung.

Umso wichtiger sind deshalb gesetzlich zeitgemässe Rahmenbedingungen, welche einen sicheren, reibungslosen und effizienten Betrieb der Landesflughäfen unter Berücksichtigung ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung sowie der signifikanten Anstrengungen und Fortschritte der Luftfahrtindustrie in Bezug auf Nachhaltigkeit (darunter isb. die Emissionsreduktion), ermöglichen und schützen.

Konkret bezieht die SASPA zu folgenden einzelnen Artikeln des E-LFG Stellung:

¹ SASPA Mitgliederfirmen: AAS, Cargologic, CGS, dnata, Gate Gourmet, ISS, Swissport, VebeGo

Art. 36a^{bis} Absatz 2 (Besitzstandgarantie für Betriebszeiten)

Für einen planbaren und effizienten Betrieb der Landesflughäfen und deren Systempartner ist eine Besitzstandgarantie gerade in Bezug auf die Betriebszeiten unerlässlich. Die SASPA begrüsst deshalb eine entsprechende Regelung wie in Art. 36a^{bis} Absatz 2 vorgesehen, regt jedoch an, die Formulierung in Bezug auf die Betriebszeiten zu konkretisieren.

Art. 36a^{bis} Abs. 2

2 Die Landesflughäfen Genf und Zürich sind aufgrund der ihnen im SIL zugeschriebenen Funktion als Gesamtanlagen in ihrem Bestand und betrieblichen Umfang, **darunter den Betriebszeiten**, geschützt. Rechtsetzende wie rechtsanwendende Organe schenken dieser Besitzstandsgarantie insbesondere auch im Zusammenhang mit Vorschriften des Moorschutzes und Moorlandschaftsschutzes sowie deren Vollzug die notwendige Beachtung.

Art. 100^{ter} Abs. 1, 2, Abs. 5 erster Satz sowie 6 (Alkohol – und Drogenkontrollen)

Die SASPA anerkennt die Absicht des E-LFG, eine Lücke zum EU-Recht zu schliessen und die Kompetenzen für Kontrollen von Alkohol, Betäubungsmitteln und psychotropen Substanzen klarer zu regeln.

Die SASPA-Mitgliederfirmen haben bereits heute in ihren Arbeitsbestimmungen - ähnlich wie die Fluggesellschaften - sehr klare und strenge Regelungen in Bezug auf den Umgang mit potentiell beeinträchtigenden Substanzen und Medikamenten im Zusammenhang mit betrieblichen Tätigkeiten. Dass bei letzteren im Verdachtsfall diesbezügliche Kontrollen möglich sein müssen, ist unbestritten.

Dennoch scheint die Formulierung von **Art. 100^{ter}** insofern problematisch, als dass sie keinen Bezug zur direkten Ausübung einer betriebs- bzw. sicherheitsrelevanten Tätigkeit macht, gleichzeitig jedoch die Kontrollspanne der zuständigen Organe jedoch stark erweitert - sowohl in Bezug auf Personengruppen und Fläche. Die Begriffe «Betrieb» und «befasst» in Abs. 1 Bst. b sind in diesem Sinne genauer zu definieren.

Die SASPA beantragt deshalb folgende Präzisierung von **Art. 100^{ter}** E-LFG:

Art. 100^{ter} Abs. 1, 2, Abs. 5 erster Satz sowie 6

¹ Folgende Personen sind bei Anzeichen der Angetrunkenheit oder des Einflusses von Betäubungsmitteln oder psychotropen Substanzen geeigneten Untersuchungen zu unterziehen:

- a) Besatzungsmitglieder;
- b) Personen, die mit dem Betrieb, dem Rettungsdienst und der Brandbekämpfung sowie der Instandhaltung des Flugplatzes befasst sind, **sofern zum Anzeichenzeitpunkt ein unmittelbarer Bezug zu einer betriebsrelevanten Tätigkeit bzw. deren Aufnahme besteht**
- c) unbegleitete Personen, die innerhalb der Bewegungsfläche oder sonstiger Betriebsflächen des Flugplatzes tätig sind.

² Zur Anordnung der erforderlichen Massnahmen sind die Flugplatzleiter und Flugplatzleiterinnen und die Organe der örtlich zuständigen Polizei befugt. Handeln die Flugplatzleiter und Flugplatzleiterinnen, so haben sie, sofern eine erste Untersuchung einen Verdacht nach Absatz 1 bestätigt, ohne Verzug die Polizei beizuziehen.

⁵ Der Bundesrat regelt die Durchführung der Untersuchungen und Massnahmen nach den Absätzen 1 Buchstabe a, 3 und 4.

⁶ Für die Durchführung der Untersuchungen bei Personen nach Absatz 1 Buchstaben b und c gelten die Vorschriften über die Alkoholkontrollen und die Anordnung der Blutprobe gegenüber den Strassenbenutzerinnen und -benützern sinngemäss.

Art. 107 i.V.m. Art. 237 StGB – (Just Culture)

Die SASPA begrüsst und unterstützt ausdrücklich die Absicht des BAZL, mit der Revision des LFG die Grundlagen für eine aktiv gelebte und gesetzlich geschützte «Just Culture»-Philosophie zu schaffen. Diese ist in der Luftfahrt seit längerer Zeit etabliert, in den Unternehmenswerten verankert und der Begriff auf «Just & Learning Culture» erweitert, womit vor allem auch die Wichtig- und Notwendigkeit des organisationalen Lernens zusätzlich unterstrichen wird.

In der Praxis spielt die Möglichkeit des transparenten, verhältnismässigen Austauschs spezifischer und verhältnismässiger Personendaten insbesondere zwischen Flugplatzhalter und Systempartnern zwecks Förderung eines gemeinsamen Sicherheitsverständnisses bzw. der Erhöhung dessen Niveaus eine zentrale Rolle, steht aber in der Praxis oft in Konflikt mit den Datenschutzbestimmungen.

Entsprechend sollen im LFG die Möglichkeiten eines Austauschs wo notwendig und verhältnismässig geschaffen werden, sofern sie dem Prinzip der Förderung der «Just & Learning»-Kultur dienen.

Deshalb drängen sich folgende Ergänzung von Art. 107 auf:

Art. 107a^{bis} (neu):

¹ Flughafenhalter und von diesen beauftragte Dritte können zur Erfüllung ihrer Aufgaben Personendaten, einschliesslich besonders schützenswerter Personendaten, bearbeiten, die dem dem sicheren und ordnungsgemässen Flughafenbetrieb dienen.

Art. 107a^{ter} (neu):

¹ Flughafenhalter dürfen Personendaten, einschliesslich besonders schützenswerten Personendaten folgenden Behörden und Dritten bekanntgeben, soweit dies für den ordnungsgemässen und sicheren Betrieb des Flughafens sowie die Aufgabenerfüllung des Datenempfängers erforderlich ist:

- a) Sicherheits- und Strafverfolgungsorganen des Bundes und der Kantone;
- b) Luftverkehrsunternehmen für deren Beschäftigte;
- c) Unternehmen, welche Aufgaben im Bereich der Passagier-, Boden- und Frachtabfertigung tätig sind für deren Beschäftigte.

Wir bedanken uns für den wohlwollenden Einbezug unserer Eingaben und stehen bei Fragen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen
Swiss Aviation Services Providers Association (SASPA)



Lukas Gyger
Präsident



Thomas Brodbeck
Vizepräsident

SBAA
Swiss Business Aviation Association
Postfach 2223
8060 Zürich-Flughafen

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation (UVEK)
Bundesamt für Zivilluftfahrt
3003 Bern

Per E-Mail: esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Bern, 27. November 2024

Stellungnahme der SBAA, Swiss Business Aviation Association zur Revision des Luftfahrtgesetzes (LFG)

Sehr geehrte Damen und Herren

Die SBAA unterstützt die Revision des Luftfahrtgesetzes (LFG). Die Zivilluftfahrt ist für den Standort Schweiz von herausragender Bedeutung. Aus diesem Grund muss die Revision des LFG die Rahmenbedingungen verbessern, die es erlauben, die Anbindung der Schweiz auf dem Luftweg sicherzustellen. Eine international ausgerichtete Wirtschaft und Gesellschaft wie die Schweiz braucht dazu in der Schweiz beheimatete Fluggesellschaften – inklusive Geschäftsluftfahrt - und leistungsfähige Flughäfen mit konkurrenzfähigen Betriebszeiten und eine moderne Flugsicherung. Der luftfahrtpolitische Bericht des Bundesrats hält dazu fest, dass es tiefe Gebühren für die Benützung der Flughäfen, die Prüfung einer teilweisen Übernahme der Security-Gebühren durch den Staat und schlanke administrative Verfahren braucht.

Der Wirtschaftsstandort Schweiz braucht Betriebszeiten an den Landesflughäfen Zürich, Genf und Basel, die wettbewerbsfähig genug sind, um die Anbindung der Schweiz an die Weltwirtschaft zu gewährleisten.

Die Swiss Business Aviation Association (SBAA) vereint in der Schweiz ansässige Fachleute, um für die Zukunft der Geschäftsluftfahrt einzutreten und vor Ort diesen wesentlichen Teil der Attraktivität der Schweiz als internationaler Knotenpunkt für die Wirtschaft und die Diplomatie zu sichern und um alle damit verbundenen Arbeitsplätze zu erhalten und gleichzeitig Vorteile für das ganze Land zu schaffen. Die SBAA ist Mitglied des schweizerischen Dachverbandes Aerosuisse sowie des europäischen Dachverbandes EBAA (European Business Aviation Association), wie auch aktiv im Innovationsboard ARCS (Aeronautical Research Center Switzerland).

Die Geschäftsluftfahrt ist bekannt für eine erwiesene, traditionelle Vorreiterrolle, bei der Implementierung neuer Technologien, die anschliessend von den grossen Fluggesellschaften übernommen werden. Die Fortsetzung dieser Politik der «Early Adopters» bei Innovationen ist notwendig, um das Ziel einer umweltfreundlicheren Luftfahrt schneller erreichen zu können. Die grüne Luftfahrt entwickelt sich in der Schweiz intensiv, mit zahlreichen Unternehmen und akademischen Spin-offs.

Bereits im Bericht über die Luftfahrt der Schweiz (LUPO) 2016 wurde die Bedeutung der Geschäfts-
luftfahrt für *«internationale Unternehmen mit starker Präsenz in der Schweiz»*, als *«Faktor für die
wirtschaftliche Entwicklung der Regionen»* oder als flexibles und nützliches Arbeitsgerät festgestelltⁱ.

Der LUPO 2016 bestätigt, dass die Zivilluftfahrt *«von ausserordentlicher Bedeutung»* ist, um *«die
Schweiz mit Europa und dem Rest der Welt zu vernetzen»*. Lässt man den Tourismus- und Freizeit-
verkehr beiseite, zeigen die Flugbewegungsstatistiken die Schaffung von messbarem Mehrwert im
Zusammenhang mit den von der Geschäftsluftfahrt erbrachten Dienstleistungen. In unserem *«lei-
stungsfähigen Luftfahrtsystem, von dem wirtschaftliche Entwicklung und Wohlstand der Schweiz
wesentlich abhängen»*, ist die Geschäftsluftfahrt daher unverzichtbar. ⁱⁱ

Die Vorteile der Geschäftsluftfahrt in Bezug auf Produktivität, Reiseflexibilität und Vertraulichkeit sind
bekanntⁱⁱⁱ und erklären den Erfolg dieses Sektors. In der Tat haben mehrere unabhängige wissen-
schaftliche Studien den wesentlichen Beitrag der Geschäftsluftfahrt zum volkswirtschaftlichen Nut-
zen der gesamten Schweiz belegt.

Von Zürich aus können mit der Geschäftsluftfahrt 874 Flughäfen ohne Zwischenlandung und ohne
Wartezeit erreicht werden^{iv}. In Genf beispielsweise ist dieser Wirtschaftszweig unbestreitbar Teil der
Rahmenbedingungen für den Erfolg der gesamten Genferseeregion. Dies wurde insbesondere
durch das unabhängige Institut MIS Trend (2016) belegt, das betonte, dass *«ein Rückgang der Ak-
tivität der Geschäftsluftfahrt die wirtschaftliche Aktivität und die Attraktivität des Kantons negativ be-
einflussen würde»* und dass ein Hinzufügen von Einschränkungen für diese Aktivität *«direkte wirt-
schaftliche Auswirkungen für die betroffenen Luftfahrtunternehmen und indirekte Auswirkungen wie
die Verlagerung bestimmter internationaler Veranstaltungen, den Verzicht auf eine Ansiedlung und
sogar die Abwanderung einiger Unternehmen»* zur Folge hätte.^v

Auf gesamtschweizerischer Ebene ist die Geschäftsluftfahrt ein wichtiger Wirtschaftszweig, der 6,2
Milliarden BIP (*economic output*) und 18'950 direkte und indirekte Arbeitsplätze schafft. Die Ge-
schäftsluftfahrt sorgt auch für die Belegung regionaler Flugplätze, indem sie ihre Dienste von 28
Flughäfen in der Schweiz aus anbietet^{vi}.

Der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL), zentrales Planungsinstrumentes des Bundes, ist zusam-
men mit den Betriebszeiten an den Landesflughäfen der Schlüsselfaktor für diese Anbindung. Be-
sonders den Betriebszeiten stehen in Betriebsreglements- und Rechtsmittelverfahren Forderungen
nach Betriebseinschränkungen gegenüber.

Aufgrund der Tatsache, dass die Betriebszeiten heute von Verfahren zu Verfahren laufend Gefahr
laufen, eingeschränkt zu werden, ist es dringend angezeigt, die aktuell geltenden Betriebszeiten
auf Gesetzesstufe zu verankern. Aus diesem Grund stellt die SBAA (Swiss Business Aviation As-
sociation) folgende Anträge:

Artikel 36a^{bis}: Bestandesschutz für Landesflughäfen

Antrag:

Art. 36a^{bis} E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

² Die Landesflughäfen Genf und Zürich sind aufgrund der ihnen im SIL zugeschriebenen
Funktion als Gesamtanlagen in ihrem Bestand und betrieblichen Umfang geschützt.
Rechtsetzende wie rechtsanwendende Organe schenken dieser Besitzstandsgarantie ins-
besondere auch im Zusammenhang mit Vorschriften des Moorschutzes und Moorland-
schaftsschutzes sowie deren Vollzug die notwendige Beachtung.

³ An den Landesflughäfen Genf und Zürich sind Betrieb und Öffnungszeiten mindestens im bisherigen Umfang zu gewährleisten, damit diese Infrastrukturen ihrer Rolle gemäss Absatz 1 auch zukünftig gerecht werden können und die Wettbewerbsfähigkeit der von dort aus operierenden Fluggesellschaften inklusive Geschäftsluftfahrt sichergestellt werden kann.

Begründung:

Gemäss geltendem Recht schützt Artikel 37u LFG die Landesflughäfen Zürich und Genf als Gesamtanlagen in ihrem Bestand.

Die SBAA (Swiss Business Aviation Association) unterstützt den Bundesrat in seiner Absicht, die Betriebszeiten der Landesflughäfen in einem weiter verdeutlichten Bestandesschutz zu gewährleisten. Die SBAA ist überzeugt, dass diese Präzisierung gesetzessystematisch einen selbständigen Absatz erfordert. Der Vorschlag des Bundesrats, die betriebszeitenbezogene Regelung direkt in Absatz 2 abzufüllen, ist nicht zielführend.

Grund dafür ist, dass Absatz 2 eine funktionale Besitzstandsgarantie ausspricht, welche per se bereits heute auch betriebliche Aspekte umfasst und auf die in laufenden Verfahren Bezug genommen wird. Der neue Formulierungsvorschlag sorgt in der Frage der Betriebszeiten für erhebliche Verunsicherung statt Sicherheit. SBAA lehnt aus diesem Grund die Ergänzung von Absatz 2 ab und beantragt die Beibehaltung der ursprünglichen Formulierung (inkl. dem weggefallenen «auch»). Mit der Beibehaltung von Absatz 2 wird sichergestellt, dass der Bestandesschutz – wie vom Bundesrat erwähnt – übergeordnet gilt.

Die SBAA schlägt einen zusätzlichen Absatz 3 vor, welcher das Ziel des Bundesrates den Bestandesschutz mit Blick auf die aktuellen Betriebszeiten besser zu gewährleisten, konkretisiert. Obwohl Absatz 2 diese Aspekte bereits heute mitabdeckt, wird mit der ausdrücklichen Nennung der Öffnungszeiten die zentrale Bedeutung der zeitlichen Rahmenbedingungen für die Landesflughäfen und für die Airlines betont. Das schafft Rechtssicherheit indem gesetzlich klargestellt wird, dass die aktuell geltenden Betriebszeiten nicht eingeschränkt werden dürfen.

Für die SBAA ist diese Lösung für den Luftfahrtstandort Schweiz zwingend notwendig.

Artikel 16: Aufsichtskompetenzen

Antrag:

Art. 16 E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

² Die Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter ~~oder Bevollmächtigten~~ des BAZL sind zur Erfüllung ihrer Aufsichtsaufgaben nötigenfalls jederzeit und ohne räumliche Einschränkung berechtigt, bemannte und unbemannte Luftfahrzeuge sowie Flugkörper, andere Transportmittel und betriebliche Räumlichkeiten und Areale der beaufsichtigten Organisationen und Unternehmen zu betreten und zu untersuchen, ~~soweit es die Aufsicht über die Luftfahrt gemäss Artikel 3 sowie den internationalen Vereinbarungen der Schweiz erfordert~~. Zutrittsberechtigungen, die aus technischen Gründen notwendig sind, sind ihnen ~~sofort und unentgeltlich~~ ohne Verzug gegen Erstattung der anfallenden Kosten auszustellen.

³ Die Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter ~~oder Bevollmächtigten~~ des BAZL sind weiter nötigenfalls berechtigt:

- a. in sämtliche Aufzeichnungen und Unterlagen, Daten, Verfahren und andere Materialien der beaufsichtigten Organisationen, die in Bezug auf die Flugsicherheit oder Luftsicherheit von Bedeutung sein können, Einsicht zu nehmen und davon Kopien, Fotografien und Aufzeichnungen zu erstellen oder Auszüge zu verlangen;

b. jederzeit Auskünfte und Erklärungen von den beaufsichtigten Organisationen einzuholen und ihnen verbindliche zweckdienliche Anweisungen zu erteilen.

^{3bis} Auf dem Weg aufsichtsrechtlicher Massnahmen dürfen anderweitige rechtliche Vorschriften, insbesondere zum Schutz Betroffener, nicht missachtet oder umgangen werden.

^{3ter} Auf Verlangen von Betroffenen erlässt das BAZL zu einer beabsichtigten Massnahme eine rechtsmittelfähige Verfügung, wobei auch über die vorzeitige Vollstreckbarkeit der Massnahme zu entscheiden ist.

Begründung:

Die Aufsichtskompetenzen des BAZL sind im Grundsatz unbestritten, müssen aber auf das absolut Nötigste beschränkt sein. Der Wortlaut von Artikel 16 E-LFG ist stellenweise bedingungs- und schrankenlos formuliert und gerät aus diesem Grund mit rechtsstaatlichen und auch grundrechtlichen Garantien in Konflikt. Die SBAA beantragt die Bestimmung konkreter zu fassen und einzugrenzen.

Es ist nicht einzusehen, weshalb neben BAZL-Vertretern auch Drittpersonen mit weitreichenden Eingriffsbefugnissen auszustatten sind. Amtsgewalt darf nicht via «Vollmacht» auf Private übertragen werden. Weiter ist der Grundsatz zu wahren, dass staatliches Handeln stets rechtfertigungsbedürftig ist und verhältnismässig zu sein hat. Die pauschale Abfassung gewisser Berechtigungen gemäss Artikel 16 ist mit diesem Grundsatz nicht vereinbar und gerät in Konflikt mit dem Bestimmtheitsgebot bei Gesetzen tritt. Er ist deshalb so weit zu präzisieren, dass für den Einsatz eines bestimmten Instruments grundsätzlich eine Situation erforderlich ist, welche das Vorgehen effektiv zu rechtfertigen vermag. Zudem dürfen Aufsichtsmassnahmen nicht dazu dienen, Vorgaben zur Gewährleistung einer Just Culture oder Verfahrensgarantien auszuhebeln. Gerade die Just Culture soll im Rahmen dieser Gesetzesrevision gestärkt werden, weshalb es umso wichtiger ist, einzelne Artikel nicht im Widerspruch zur geplanten Lösung zu setzen.

Die Rechtsweggarantie fordert überdies, dass gegen einen allfälligen Missbrauch vorgegangen werden kann. Entsprechend braucht es einen Absatz ^{3bis}, welcher den Erlass einer rechtsmittelfähigen Verfügung vorsehen muss. Soll diese direkt ohne Abwarten des Ausgangs eines allfälligen Rechtsmittelverfahrens vollstreckt werden können, gilt es in der Verfügung auch darüber zu entscheiden (Absatz ^{3ter}).

Artikel 20: Redlichkeitskultur: Meldesystem für besondere Ereignisse und Verwertbarkeitsbeschränkungen von Ereignismeldungen

Antrag:

Art. 20 E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

³ Informationen in Ereignismeldungen, welche die meldende oder eine in der Meldung genannte Person belasten, sind in Verwaltungsverfahren zum warnungsweisen Entzug oder zur warnungsweisen Beschränkung von Berechtigungen nicht verwertbar, sofern kein schwerer-Fall nach Artikel 16 Absatz 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 vorliegt.

Begründung:

Die Bestimmung deckt lediglich Meldungen an das BAZL (ECCAIRS) gemäss Verordnung (EU) Nr. 376/2014 ab, nicht jedoch Meldungen gemäss Verordnung (EU) Nr.996/2010. Es wäre unseres Erachtens wünschenswert, wenn die beiden Fälle gleichgestellt würden.

Die im Zusammenhang mit Artikel 16 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 verwendete Formulierung «schwerer Fall» verleitet zu Missverständnissen, weil sie nicht dem referenzierten Art. 16 Abs. 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 entspricht, der von einem schwerwiegenden Verschulden spricht. Wir gehen hier von einem Versehen aus, und die Taxierung als «schwer» erscheint auch nicht notwendig, weshalb wir beantragen, diesen Zusatz wegzulassen.

Artikel 36: Zuständigkeit, Sachplan

Antrag:

Art. 36 E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

¹ Der Bundesrat erlässt nähere Vorschriften über den Bau und Betrieb von Flugplätzen. Er kann dabei Bestimmungen über die Aufbewahrungsfrist und die Verwertung von Sachen erlassen, die auf Flugplätzen gefunden oder den Passagieren bei den Sicherheits- und Gepäckkontrollen abgenommen werden.

² Er legt die Ziele und Vorgaben für die Infrastruktur der Luftfahrt in der Schweiz im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) fest. Der SIL ist für die Behörden ~~und~~ die Inhaber einer Betriebskonzession (Art. 36a) und weiteren Trägern von Bundesaufgaben verbindlich. Die Genehmigung von Vorhaben, die sich erheblich auf Raum und Umwelt auswirken, setzt eine Grundlage im SIL voraus.

³ ~~Der Bundesrat kann im SIL die Zahl der Flugplätze festlegen und die Zahl der Wasserflugplätze beschränken.~~ Der Bundesrat legt ein Konzept für die kommerzielle, militärische und private Luftfahrt-Infrastruktur, die Erfüllung der zu erwartenden Nachfrage und deren künftige Abwicklungen fest.

⁴ ~~Die Genehmigung von Vorhaben, die sich erheblich auf Raum und Umwelt auswirken, setzt eine Grundlage im SIL voraus.~~

Begründung:

Da ein Grossteil der abzunehmenden Gegenstände bei der Kontrolle des Aufgabepäckes erfolgt, ist die Formulierung «Sicherheitskontrolle» um den Begriff Gepäckkontrolle zu ergänzen.

Sachpläne sind für den Bund die wichtigsten Planungsinstrumente, um seine raumwirksamen Tätigkeiten mit anderen Aufgaben abzustimmen. Der Sachplan Verkehr bildet einen behördenverbindlichen Rahmen für die langfristige Entwicklung des Gesamtverkehrssystems, welches die Luftfahrt inkludiert. Mit dem neuen Absatz 2 soll die Aussage des ersten Satzes von Artikel 3a Absatz 1 VIL ins Gesetz gehoben werden.

Die SBAA unterstützt diese gesetzliche Verankerung der Sachplanung. Richtig eingesetzt können die Sachplaninhalte die Verfahren erheblich entlasten und beschleunigen, weil die Massnahmen mit der Aufführung im Sachplan stärker politisch legitimiert sind. Der Sachplan entfaltet seine Wirkung massgeblich durch seine Behördenverbindlichkeit. Er gilt damit insbesondere auch für weitere Organisationen, die mit öffentlichen Aufgaben betraut sind, welche einen Bezug zur Luftfahrt(-infrastruktur) haben, sei dies direkt (z.B. im Bereich Flugsicherung die Skyguide) oder auch indirekt (etwa im Bereich der Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern, z.B. in Bezug auf den öffentlichen Verkehr die SBB oder andere konzessionierte Transportunternehmen). Dies ist entsprechend zu präzisieren.

Absatz 3 will gemäss Vorentwurf den Bundesrat ermächtigen, die Zahl der Flugplätze festzulegen. Der Mehrwert von Absatz 3 ist nicht ersichtlich. Aus diesem Grund schlägt

die SBAA vor, den Bundesrat gesetzlich zu beauftragen, die übergeordnete Stossrichtung für die Entwicklung der schweizerischen Luftfahrt festzulegen. Dies macht er heute mit dem Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz (Lupo) – darin kann die Zahl der Flugplätze und Wasserflugplätze geregelt werden. Mit einem neu formulierten Absatz 3 wird der Lupo gestärkt und der Tatsache Rechnung getragen, dass Luftfahrt umfassend Sache des Bundes ist und der Bundesrat die gesamtschweizerische Luftfahrtpolitik festlegt.

Aus systematischen Gründen drängt es sich auf, die Abfolge der Absätze anzupassen und die SIL-bezogenen Regelungen in Absatz 2 zusammenzuziehen.

Artikel 36a: Betriebskonzession

Antrag:

Art. 36a E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

⁵ Eine Betriebskonzession nach diesem Gesetz gilt nicht als öffentlicher Auftrag im Sinne von Artikel 9 des Bundesgesetzes vom 21. Juni 2019 über das öffentliche Beschaffungswesen.

⁶ Bei der Vergabe sind die Standortkantone und -gemeinden bzw. Gesellschaften, an denen diese beteiligt sind, bevorzugt zu behandeln.

Begründung:

Die SBAA unterstützt die in Absatz 5 vorgeschlagene Regelung, wonach die Neuvergabe einer Betriebskonzession nicht ausgeschrieben werden muss, da Landesflughäfen zu den kritischen Infrastrukturen der Schweiz gehören.

Mit Rücksicht auf die unterschiedlichen Eigentumsverhältnisse der drei Landesflughäfen und der Bedeutung der Standortkantone bedarf es einer zusätzlichen Präzisierung. Standortkantone und -gemeinden bzw. von diesen mit-/getragene Organisationen sollen bei der Vergabe eine bevorzugte Stellung einnehmen. Mit Absatz 6 wird dies klargestellt. Das sorgt für Stabilität bei der Vergabe.

Artikel 37m: Nebenanlagen

Antrag:

Art. 37m E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

¹ Die Errichtung und Änderung von Bauten und Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem Flugplatzbetrieb dienen, auf vom SIL erfassten Grundstücken (Nebenanlagen) unterstehen dem kantonalen Recht. Sie bedürfen der Zustimmung des BAZL und des Flugplatzhalters.

² ~~Vor dem Entscheid über die Baubewilligung...~~ Das BAZL verweigert die Zustimmung, wenn das Bauvorhaben die Flugsicherheit gefährden oder den Flugplatzbetrieb beeinträchtigen würde.

³ ~~Das BAZL verweigert die Zustimmung, wenn das Bauvorhaben die Flugsicherheit gefährden oder den Flugplatzbetrieb beeinträchtigen würde.~~ Der Flugplatzhalter kann die Zustimmung verweigern, wenn die Nebenanlage den künftigen Ausbau von Flughafenanlagen verunmöglicht oder erheblich erschwert.

⁴ Vor der Verfahrenseröffnung hört die kantonale Behörde das BAZL zur Frage der Zuständigkeit an.

⁵ Das BAZL ist berechtigt, gegen Verfügungen der kantonalen Behörden in Anwendung dieses Gesetzes und seiner Ausführungsbestimmungen die Rechtsmittel des eidgenössischen und des kantonalen Rechts zu ergreifen.

Begründung:

Die SBAA unterstützt das Ziel, die LFG-Bestimmung zu Nebenanlagen zu konkretisieren. Dieses Ziel kann mit den verschiedenen Ergänzungen besser erreicht werden.

Zunächst soll die Relevanz der Bestimmung örtlich genauer bestimmt und auf vom SIL erfasste Grundstücke begrenzt werden. Das Zustimmungserfordernis zu Bauvorhaben wird sodann auf den Flughafenhalter ausgedehnt. Während das BAZL sich für sicherheits- und betriebsbezogene Aspekte einzusetzen hat, ist es Aufgabe des Flugplatzhalters für den notwendigen Perimeterschutz zu sorgen. Anzuhören ist das BAZL von der Baubewilligungsbehörde insbesondere zur Zuständigkeitsabgrenzung. Dies muss zwingend in einem frühen Stadium erfolgen. Ein Fehler ist es, wenn das BAZL seine Rechtsmittelmöglichkeit verliert. Diese Regelung ist zwingend beizubehalten. Da unser Vorschlag Absatz 2 des Entwurfs streicht, wird der bisherige Absatz 3 neu zu Absatz 2.

Artikel 37n: Zweck

Antrag:

Art. 37n E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

Das BAZL kann von Amtes wegen oder auf Antrag des Konzessionärs, der Flugsicherung, des Kantons oder der Gemeinde für genau bezeichnete Gebiete Projektierungszonen festlegen, um Grundstücke ganz oder teilweise freizuhalten, die:

- a. für künftige Flughafen- oder Flugsicherungsanlagen beansprucht werden; oder
- b. ~~innerhalb eines im SIL festzusetzenden Flughafenperimeters oder Gebietes mit Lärmbelastung oder Hindernisbegrenzung liegen~~ in Gebieten, die mit hoher Wahrscheinlichkeit zukünftig flugbetriebsbedingten Baubeschränkungen unterliegen werden.

Begründung:

Mittels Projektierungszonen werden Grundstücke freigehalten, welche einerseits für künftige Flughafen- oder Flugsicherungsanlagen beansprucht werden oder innerhalb eines im SIL festzusetzenden Flughafenperimeters oder Gebiets mit Lärmbelastung oder Hindernisbegrenzung liegen. Eine Projektierungszone erfordert angesichts des damit verbundenen Eingriffs in das Grundeigentum Dritter ein Minimum an planerischer Vorarbeit und Konkretisierung im Hinblick auf ein spezifisches Projekt. Dafür spricht auch die systematische Platzierung im Anschluss an die Regelungen betreffend Plangenehmigung. Eine Grundlage im Sachplan kann allerdings nicht in jedem Fall gefordert werden. Dies ist insbesondere dort relevant, wo Vorbereitungsarbeiten auf Stufe Sachplan und Plangenehmigung aus Zeitgründen parallel vorangetrieben werden.

Die logische Reihenfolge der Planungsinstrumente ist im Regelfall: die Sachplanung als Basis, dann die Projektierungszone zur Absicherung, gefolgt von der Plangenehmigung als Umsetzungsakt. Notfalls können einzelne Schritte parallel erfolgen, eine weiterführende Änderung der Reihenfolge ist hingegen unsinnig. Die Projektierungszone mit einem relativ hohen Konkretisierungsgrad und der zeitlichen Nähe zu einem konkreten Projekt kann gegenüber der Sachplanung – mit ihren absichtlich und notwendigerweise offen gehaltenen Vorschriften – nicht vorgezogen werden. Ein massiver Eingriff in das Grundeigentum Privater wäre die Folge, der nicht stufengerecht ist. Für die Absicherung der

Sachplanung ist die Anordnung einer Projektierungszone kein passendes Instrument. Auf diese Ergänzung ist zu verzichten. Denkbar sind Fälle, in denen es für ein bestimmtes Vorhaben nicht nur Grundstücksflächen, sondern ebenso eigentumsrelevante Luftsäulen über Grundstücken abzusichern gilt. Diese Präzisierung ist sinnvoll.

Artikel 37o: Wirkung

Antrag:

Art. 37o E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

² Weitergehende Vorkehren bedürfen der Zustimmung ~~des BAZL~~ des Flughafenhalters bzw. der Flugsicherung. Sie können nur gestattet werden, wenn der Eigentümer auf jede spätere Entschädigung für den entstandenen Mehrwert verzichtet.

Begründung:

Es gibt keinen Grund, beim Mehrwertrevers die funktionierende Praxis zu verändern. Bisher hat der Flughafenhalter die Zustimmung zu baulichen Veränderungen erteilt. Da der Flughafenhalter im Falle einer Enteignung die Entschädigungspflicht trifft, ist auch primär er von baulichen Veränderungen in der Projektierungszone betroffen. Ein Zustimmungsvorbehalt durch das BAZL ist aus diesem Grund nicht zielführend. Gleiches muss für Skyguide gelten, die ebenfalls über ein Enteignungsrecht für die Erstellung von Flugsicherungsanlagen verfügt.

Artikel 37p: Aufhebung

Antrag:

Art. 37p ist folgendermassen anzupassen:

¹ Projektierungszonen fallen mit der rechtskräftigen Festlegung der Baulinien, spätestens aber nach zehn fünf Jahren dahin; sie können maximal zweimal um höchstens fünf drei Jahre verlängert werden. Ist eine Projektierungszone hinfällig geworden, so kann eine neue Projektierungszone mit ganz oder teilweise gleichem Perimeter festgelegt werden.

Begründung:

Bewilligungs- sowie anschliessende Rechtsmittelverfahren nehmen immer mehr Zeit in Anspruch, teilweise resultieren Verfahren von mehr als 10 Jahren und mehr. Angesichts dieses Umstands sollte die Grunddauer von Projektierungszonen in Absatz 1 erhöht sowie die Verlängerungsmöglichkeiten flexibilisiert und erleichtert werden. Ansonsten entsteht für alle Beteiligten letztlich nur ein unnötiger administrativer (Zusatz-)Aufwand. Die Möglichkeit, eine Projektierungszone wieder aufzuheben, wenn ein Projekt dahingefallen ist, bleibt bestehen.

Artikel 40b, Abs. 4

Kommentar:

Für die SBAA ist zentral, dass Flugsicherungsdienstleistungen von nationaler Bedeutung eine Bundesaufgabe bleiben. Es liegt im Interesse der Schweiz, dass sie über eine eigene leistungsfähige und zuverlässige Flugsicherung verfügt

Artikel 42: Allgemein

Antrag:

Art. 42 E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

³ Jeder Halter eines Flughafens im Inland erstellt einen Sicherheitszonenplan. Ein Sicherheitszonenplan kann auch für Flugsicherungsanlagen erstellt werden. Er enthält die räumliche Ausdehnung und die Art der Eigentumsbeschränkungen zugunsten des Flughafens oder der Flugsicherungsanlage. Der Flughafenhalter bzw. der Flugsicherungsdienstleister unterbreitet den Sicherheitszonenplan dem BAZL zur Genehmigung und hört die Regierungen der interessierten Kantone und das BAZL an.

Begründung:

Wir begrüssen die Änderung von Art. 42 Abs. 3 E-LFG, wonach der Sicherheitszonenplan neu auch für Flugsicherungsanlagen erstellt werden kann. Wir lehnen jedoch die Streichung ab, dass der Flughafenhalter die Regierungen der interessierten Kantone und das BAZL anhört, da diese Kompetenz weiterhin dem Flughafenhalter zukommen muss (siehe Kommentar zu Art. 43 E-LFG). Entsprechend beantragen wir die Ergänzung bei Absatz 3.

Artikel 43: Verfahren

Antrag:

Art. 43 E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

¹ Das BAZL übermittelt den Sicherheitszonenplan den betroffenen Kantonen und lädt sie ein, innerhalb von drei Monaten dazu Stellung zu nehmen. Es kann diese Frist in begründeten Fällen verkürzen oder verlängern. Der Sicherheitszonenplan ist unter Ansetzung einer Einsprachefrist von 30 Tagen in den Gemeinden öffentlich aufzulegen, und zwar zugunsten eines Flughafens im Inland vom Flughafenhalter und zugunsten eines Flughafens im Ausland, einer Flugsicherungsanlage oder eines Flugweges vom BAZL. Von der Auflage an darf ohne Bewilligung des Auflegers keine Verfügung über ein belastetes Grundstück mehr getroffen werden, welche dem Sicherheitszonenplan widerspricht.

² Der Sicherheitszonenplan ist in den amtlichen Publikationsorganen der betroffenen Kantone und Gemeinden zu publizieren und während 30 Tagen öffentlich aufzulegen. Vom Zeitpunkt der Auflage an dürfen ohne Bewilligung des BAZL keine Festlegungen der Nutzungsplanung getroffen und keine baulichen Veränderungen vorgenommen werden, welche dem Sicherheitszonenplan widersprechen.

Begründung:

Die vorgesehene Änderung von Art. 43 Abs. 1 und 2 E-LFG ist abzulehnen und die heutige Bestimmung von Art. 43 Abs. 1 LFG beizubehalten. Der Grund dafür ist, dass der Flughafenhalter als Verfasser des Sicherheitszonenplans den Zeitpunkt der öffentlichen Auflage zwingend in eigener Regie bestimmen soll. Dies ist nur gewährleistet, wenn er selbst den Sicherheitszonenplan öffentlich auflegt, so wie heute. Müsste der Flughafenhalter wie im Vorschlag vorgesehen zuerst den Sicherheitszonenplan dem BAZL unterbreiten und das BAZL den Kantonen und Gemeinden drei Monate Zeit zur Stellungnahme einräumen, würde der Sicherheitszonenplan erst danach öffentlich aufgelegt. In diesem Fall bestünde eine hohe Gefahr, dass sowohl Kanton als auch Gemeinden den Sicherheitszonenplan missachten würden. In der Zwischenzeit könnte in die gemäss ICAO zu schützenden An- und Abflugrouten gebaut werden und es entstünde keine Sperrwirkung. Die Sperrwirkung muss jedoch schnellstmöglich mit der öffentlichen Auflage eintreten.

Weiter ist die in Art. 43 Abs. 2 Satz 2 E-LFG vorgesehene Kompetenzverschiebung zum BAZL abzulehnen. Der Flughafenhalter ist gemäss Konzession für einen sicheren Flugbetrieb verantwortlich. Ebenfalls liegt der Schutz der An- und Abflugrouten in seiner Zuständigkeit. Es muss daher zwingend weiterhin in der Hoheit der Flughafenhalter liegen, entsprechende Ausnahmen vom Sicherheitszonenplan zu beurteilen und allenfalls zuzulassen oder abzuweisen. Ansonsten kann der Flughafenhalter seine gemäss Konzession zugewiesene Kompetenz und Verantwortung nicht wahrnehmen. In den Erläuterungen sind keine Begründungen auszumachen, welche eine Kompetenzverschiebung zum Bund hin rechtfertigen würden. Diese Verfahrensbestimmungen haben sich in der Praxis bewährt und sind zwingend beizubehalten. Entsprechend lehnen wir Art. 43 Abs. 1 und 2 E-LFG ab und beantragen, die heutige Bestimmung von Art. 43 Abs. 1 LFG beizubehalten.

Artikel 61: Erhöhung der Altersgrenze für Helikopterpilotinnen und -piloten

Kommentar:

Die SBAA unterstützt die vorgeschlagene Neuregelung im LFG, wonach Helikopterpilotinnen und -piloten ihre Rechte aus der Pilotenlizenz mit Blick auf den gewerbsmässigen Personen- und Gütertransport auch nach der Vollendung des 60. Altersjahres bis zur Vollendung des 65. Altersjahres ausüben und weiterhin als alleinige Pilotinnen/Piloten diese Einsätze durchführen können. Die EU-Altersgrenze verstösst gegen das Verbot der Diskriminierung, ist unverhältnismässig und schränkt die Berufsfreiheit ohne Not ein.

Zusammenfassend hält die SBAA fest, dass die vorliegende LFG-Revision mit den Vorschlägen der Geschäftsluffahrt folgende Ziele erreicht:

1. Die Betriebszeiten an den Landesflughäfen werden auf Gesetzesstufe verankert. Das gewährleistet, dass die Schweiz auch in Zukunft von einer guten Anbindung an die Welt über den Luftweg profitiert.
2. Mit der Stärkung des SIL und den zu den Flughäfen zugehörigen Objektblättern wird die Sachplanung vereinfacht und administrativer Mehraufwand verhindert.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Helene Niedhart
Vice-Chairman



ⁱ «Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2016». BAZL, 2016.

ⁱⁱ «Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2016». BAZL, 2016.

ⁱⁱⁱ «Economic value and business benefits report». EBAA, 2018.

^{iv} «Yearbook, Airport Profile: Zürich». EBAA, 2023.

^v «*Qualitative Studie zum Thema der indirekten wirtschaftlichen Auswirkung der Geschäftsfluffahrt in Genf*». MIS Trend Lausanne, 2017.

^{vi} «Country Profile, Switzerland 2023». EBAA, 2023.



SWISS HELICOPTER ASSOCIATION

Mitglied der AEROSUISSE Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt
Mitglied der EHA European Helicopter Association

Bundesamt für Zivilluftfahrt
3003 Bern

Esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Bern, 26. September 2024

Stellungnahme der SHA zur Revision des Luftfahrtgesetzes (LFG)

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Swiss Helicopter Association (SHA) nimmt zur Vernehmlassung zur Revision des LFG Stellung, wobei sie sich auf die Erhöhung der Altersgrenze für Helikopterilotinnen und -piloten beschränkt:

Die SHA unterstützt die vorgeschlagene Neuregelung im LFG, wonach Helikopterilotinnen und -piloten ihre Rechte aus der Pilotenlizenz mit Blick auf den gewerbsmässigen Personen- und Gütertransport auch nach der Vollendung des 60. Altersjahres bis zur Vollendung des 65. Altersjahres ausüben und weiterhin als alleinige Pilotinnen/Piloten diese Einsätze durchführen können.

Die aktuell geltende Alterslimite von 60 Jahren für gewerbsmässige Personentransporte ist willkürlich. Sie verstösst gegen das Diskriminierungsverbot, welches auch in der EU gilt und das in der Schweiz explizit zum Alter in Art. 8 Abs. 2 der Bundesverfassung verankert, dass Menschen unterschiedlichen Alters in vergleichbaren Situationen die gleichen Möglichkeiten und Rechte zustehen. Es ist nicht nachvollziehbar, dass beispielsweise Unterlastflüge zu hochalpinen Baustellen, Lawinenverbauungen oder Montageflüge von Antennen und Seilbahnen von über 60-jährigen Pilotinnen und Piloten ausgeführt werden können, die dazu notwendigen Bauarbeiter aber von einer/einem unter 60-Jährigen geflogen werden müssen.

Dies gilt umso mehr, als die von der Europäischen Flugsicherheitsagentur EASA im Jahre 2017 in Auftrag gegebene medizinische Studie, die bereits im Februar 2019 publiziert worden ist, zum Schluss kam, dass es bei den Berufspilotinnen und -piloten bis 65 Jahren kein erhöhtes medizinisches Risiko gibt - vorausgesetzt, dass sie die medizinischen Tests bestehen und für flugtauglich befunden werden. Im Gutachten wurde weiter festgestellt, dass eine allfällige altersbedingte Abnahme kognitiver Fähigkeiten durch Erfahrung (über-)kompensiert wird. Der gesunde Menschenverstand muss zum Schluss kommen, dass eine Alterslimite 60 für Personentransporte aufzuheben ist.

Die Neuregelung im LFG ist dringend notwendig. Die aktuelle Regelung verunmöglicht die Einsatzplanung von über 60-jährigen Pilotinnen und Piloten, da jeder Auftrag eine Unterscheidung zwischen Arbeitsflug und Personentransport notwendig macht. Dies führt faktisch zu einem Berufsverbot für Pilotinnen und Piloten über 60 Jahren und hat folgende Konsequenz: Physisch und psychisch gesunde Pilotinnen und Piloten werden mit 60 Jahren am Ende ihres Berufslebens

in die Arbeitslosigkeit gedrängt, ohne dass dies aus medizinischen Gründen oder aus Gründen der Sicherheit notwendig wäre. Unsere Unternehmen müssen ihre über 60-jährigen Pilotinnen und Piloten nicht nur für Arbeitsflüge, sondern auch für Personenflüge einsetzen können.

Gemäss erläuterndem Bericht bestehe das Risiko, dass die EU-Kommission Schutzmassnahmen ergreifen könnte, falls die Schweiz punkto gewerbsmässigem Personentransport mit über 60-jährigen Pilotinnen und Piloten vom EU-Recht abweichen. Die SHA ist der Überzeugung, dass diese Abweichung das Risiko wert ist, umso mehr als auch die EASA-Erleichterungen plant. Eine Alterslimite, die dem gesunden Menschenverstand widerspricht, für die es keine medizinischen Gründe gibt, die auch die Flugsicherheit nicht erhöht und die älteren Pilotinnen und Piloten gegenüber den jüngeren diskriminiert und damit gegen das Diskriminierungsverbot in der Bundesverfassung und im EU-Recht verstösst, ist ausser Kraft zu setzen.

Zusammenfassend braucht es diese Erhöhung der Altersgrenze im LFG. Ohne diese Neureglung verliert unsere Branche ihre erfahrensten und sichersten Pilotinnen und Piloten, ohne dass es eine wissenschaftliche Grundlage für eine Zunahme des Risikos einer plötzlichen Fluguntauglichkeit nach Erreichen des 60. Altersjahres gibt.

Die EU-Altersgrenze verstösst daher gegen das Verbot der Diskriminierung, ist unverhältnismässig und schränkt die Berufsfreiheit ohne Not ein. Weiter führt sie zu einer Ungleichbehandlung unter den Pilotinnen und Piloten, insbesondere zwischen Rettungspilotinnen/-piloten und gewerblichen Pilotinnen/Piloten.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unseres Anliegens und verbleiben

mit freundlichen Grüssen

Swiss Helicopter Association

Der Geschäftsführer:



Philip Kristensen

Jens Fehlinger
Chief Executive Officer



Swiss International Air Lines AG
Postfach ZRHS/V/FEHJ
CH-8058 Zürich-Flughafen
Tel. +41 44 564 88 88
jens.fehlinger@swiss.com

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation
Herr Bundesrat Albert Rösti
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Versand via E-Mail an: esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Zürich-Flughafen, 29. November 2024

Vernehmlassung zur Änderung des Luftfahrtgesetzes

Sehr geehrter Herr Bundesrat,
sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, im Rahmen der Vernehmlassung zur Teilrevision des Luftfahrtgesetzes (LFG) Stellung nehmen zu können. Gerne übermitteln wir Ihnen nachfolgend unsere Bemerkungen und Anliegen.

Swiss International Air Lines AG (SWISS) leistet als grösste Schweizer Netzwerkfluggesellschaft mit ihrem Drehkreuz am Flughafen Zürich und dem ergänzenden Punkt-zu-Punkt-Angebot in Genf einen massgeblichen Beitrag an die direkte Anbindung der Schweiz auf dem Luftweg. «Direkte Luftverkehrsverbindungen in wichtige Handelszentren und ein dichtes Verbindungsnetz in Europa sind zentrale Voraussetzung für eine international ausgerichtete Wirtschaft und Gesellschaft. Eine Fluggesellschaft, die das Drehkreuz in Zürich betreibt, ist für die optimale Anbindung unseres Landes unverzichtbar», schreibt der Bundesrat im luftfahrtpolitischen Bericht von 2016, und hält weiter fest: «Aus der Schweiz operierende Fluggesellschaften haben eine wesentliche Bedeutung, weil sie unser Land international erschliessen und in der Schweiz eine hohe Wertschöpfung schaffen».

Damit die Fluggesellschaften ihren Beitrag leisten können, sind sie auf leistungsfähige Infrastrukturen, insbesondere Landesflughäfen angewiesen. Gemäss Landesregierung seien sie «Bestandteil der Basisinfrastruktur der Schweiz und Teil des Gesamtverkehrssystems. Sie sollen die Bedürfnisse des Marktes nach Flugverbindungen befriedigen können». Für den Bundesrat hat der Flughafen Zürich eine besondere Rolle, da er die einzige aviatische Infrastruktur in der Schweiz ist, die als europäische Drehscheibe des globalen Luftverkehrs funktionieren könne: «[Der Flughafen Zürich] hat attraktive Rahmenbedingungen zu bieten, die einer Fluggesellschaft den Betrieb des Drehkreuzes ermöglichen». Ihre Rolle sieht die Exekutive bei der Schaffung günstiger Rahmenbedingungen für die Entwicklung von Flughafeninfrastrukturen.

Das Luftfahrtsystem Schweiz steht vor grossen Herausforderungen. Die vorhandenen Kapazitäten können nur sub-optimal genutzt werden. Die Verfahren zum Erlass neuer Betriebsvorschriften oder den Bau von Infrastrukturenerweiterungen nehmen viel Zeit in Anspruch, zuweilen mehr als eine Dekade im Fall von Zürich. Durch verzögerte Optimierungen akzentuieren sich die Herausforderungen, zum Beispiel die zahlreichen Verspätungen und regelmässige Nutzung der letzten vorhandenen Puffer in den Tagesrandstunden. Als Folge davon regt sich Widerstand und es gibt diverse politische Bestrebungen, die Rahmenbedingungen zum Nachteil des Luftverkehrs-systems anzupassen.

Die Rahmenbedingungen müssen nach Auffassung von SWISS so ausgestaltet sein, dass der Luftverkehr in der Schweiz jederzeit sicher (in Bezug auf Luft- und Flugsicherheit), global wettbewerbsfähig, wirtschaftlich und nicht zuletzt mit möglichst wenigen negativen ökologischen Auswirkungen durchgeführt werden kann. SWISS hat den

vorliegenden Entwurf des teilrevidierten LFG unter diesen Prämissen eingehend geprüft. Wir begrüßen grundsätzlich die Revision. Sie enthält wichtige Ergänzungen zum bestehenden Recht sowie zukunftsweisende Neuerungen.

1 Allgemeine Bemerkungen zu den Massnahmen

Bevor wir einzelne konkrete Anmerkungen und Anliegen anbringen, erlauben Sie uns einige einleitende Bemerkungen zu den wichtigsten Themen der Revision aus Sicht von SWISS.

1.1 Verankerung der Redlichkeitskultur (Just Culture)

Der Entwurf enthält wichtige Bestimmungen, mit der die gesetzliche Grundlage für die Einführung der Redlichkeitskultur in der Luftfahrt geschaffen wird. Das ist ein wesentlicher Fortschritt. Auf dieser Basis wird eine Atmosphäre des Vertrauens geschaffen, in der Mitarbeitende sicherheitsrelevantes Fehlverhalten melden können, ohne dass sie automatisch mit negativen Folgen wie ein Strafverfahren oder disziplinarische Massnahmen befürchten müssen. In der Just Culture wird das Interesse, als Organisation aus diesen Fehlern zu lernen und damit die Sicherheit des Systems insgesamt zu erhöhen, höher gewichtet als das Interesse, die fehlbare Person zu bestrafen respektive zu disziplinieren. Ausgenommen sind vorsätzliche sowie grobfahrlässige Handlungen. Wir sind gleichzeitig der Überzeugung, dass mit der Verankerung der Just Culture das bereits heute hochstehende Sicherheitsniveau massgeblich gestärkt wird. Dies liegt im Interesse der Flugsicherheit und der gesamten Gesellschaft.

SWISS begrüsst die vorgeschlagenen Änderungen. Sie sind ein wichtiger erster Schritt in die richtige Richtung.

1.2 Ausnahmen vom Öffentlichkeitsprinzip

Der Entwurf enthält eine Liste von Dokumenten, die dem Anwendungsbereich des Öffentlichkeitsgesetzes entzogen werden sollen. Das BAZL sowie auch die SUST erhalten im Rahmen ihrer Aufsichts- respektive Untersuchungstätigkeit Zugang zu Dokumenten mit relevanten Informationen zur Luft- und Flugsicherheit. Diese Informationen sind vertraulich und sollen nicht dem Risiko ausgesetzt werden, über das Öffentlichkeitsgesetz publik zu werden. Das Interesse an einem hohen Sicherheitsstandard ist von grosser Bedeutung. Werden die Inhalte ganz oder teilweise öffentlich, kann das potenziell einen negativen Einfluss auf die Luft- und Flugsicherheit haben. Es ist offensichtlich, dass in diesem Fall eine grössere Zurückhaltung bei der Erstellung und Einreichung von Dokumenten ausgeübt würde. Dies wäre jedoch kontraproduktiv und würde die Sicherheit beeinträchtigen.

SWISS begrüsst daher ausdrücklich die vorgeschlagenen gesetzlichen Ausnahmen vom Öffentlichkeitsprinzip. Die Ausnahmen sind verhältnismässig und ermöglichen es SWISS, weiterhin vertrauliche Informationen mit den Aufsichts- und Untersuchungsbehörden auszutauschen, ohne das Risiko einer Veröffentlichung einzugehen. Eine unbeschränkte Veröffentlichung sicherheitsrelevanter Informationen könnte die Sicherheitskultur und den offenen Austausch mit den Behörden untergraben. Gerade auch mit Blick auf die Redlichkeitskultur, die mit dieser Revision gestärkt werden soll, sind die Ausnahmen vom Öffentlichkeitsprinzip angezeigt.

1.3 Stärkung SIL und Bestandesschutz für Landesflughäfen

Der SIL und die darin enthaltenden Objektblätter sind für die Festlegung der operationellen Rahmenbedingungen und die Entwicklung der Luftfahrtinfrastrukturen von herausragender Bedeutung. Sie sollen gemäss Entwurf als Instrument gestärkt werden. Der heute in Art. 37u enthaltene Bestandesschutz für die Landesflughäfen soll im E-LFG (Entwurf zur Änderung des Luftfahrtgesetzes) in der Systematik prominenter positioniert werden. Zudem wird der heute implizit enthaltene Bestandesschutz für den Betrieb eines Landesflughafens explizit erwähnt. Dieser Bestim-

mung kommt grosse Bedeutung zu. In Bezug auf die Betriebszeiten der Landesflughäfen ist SWISS der Auffassung, diese explizit zu erwähnen und damit den Schutz zu stärken.

SWISS kann ihr Drehkreuz in Zürich und auch die komplementären Angebote in Genf in Zukunft nur dann in der heutigen Form anbieten, wenn die betrieblichen Rahmenbedingungen nicht mehr weiter eingeschränkt werden. Das Drehkreuz in Zürich braucht hohe Kapazitäten in den Spitzenzeiten am Tag sowie ausreichend lange Betriebszeiten, damit die grossen Investitionen in Flugzeuge wirtschaftlich und nachhaltig genutzt werden können. Der Status Quo ist bereits einer der restriktivsten in Europa. Jegliche weiteren Beschränkungen der Landesflughäfen wären für SWISS, ihr Drehkreuz, die Anbindung der Schweiz und damit die Schweizer Volkswirtschaft verheerend. Zum Beispiel würde die Reduktion der Betriebszeiten am Flughafen Zürich um 30 Minuten (Betriebsschluss um 23 Uhr), eine Reduktion der Langstrecken von SWISS ab Zürich um mindestens einen Drittel bedeuten. Die Konnektivität würde insgesamt massiv geschwächt. Die Reduktion der Langstrecken hätte direkten Einfluss auf das gesamte Netz von SWISS, denn auch zahlreiche Zubringerflüge auf der Kurz- und Mittelstrecke würden wegfallen. SWISS wäre in der heutigen Grösse akut gefährdet, die Redimensionierung der Flotte hätte einen massgeblichen Stellenabbau und Wertschöpfungsverlust zur Folge.

Mit dem Bestandesschutz soll die im Umweltschutzgesetz enthaltenen Güterabwägung zwischen dem Vorsorgeprinzip und der gesetzlich umschriebenen wirtschaftlichen Tragbarkeit, die bei der Güterabwägung im Rahmen von Art. 11 Abs. 2 USG¹ zu berücksichtigen ist, präzisiert und die Rolle und die Bedeutung der Landesflughäfen und des Betriebs des Drehkreuzes durch SWISS gestärkt werden.

SWISS begrüsst ausdrücklich die bessere Verankerung des SIL als zentrales Steuerungsinstrument und den Bestandesschutz für die Landesflughäfen.

¹ Bundesgesetz über den Umweltschutz, USG, Stand 1.1.2024, SR 814.01

2 Detailbemerkungen

Nachfolgend die Änderungsvorschläge, Anliegen und Kommentare zu den im E-LFG vorgeschlagenen Regelungen. SWISS unterstützt diejenigen Änderungsvorschläge im E-LFG, die nicht explizit erwähnt werden.

Art. 16 Aufsichts Kompetenzen

^{1neu} *unverändert*

² ~~Die Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter oder Bevollmächtigten des BAZL sind zur Erfüllung ihrer Aufsichtstätigkeit jederzeit und ohne räumliche Einschränkung~~ berechtigt, bemannte und unbemannte Luftfahrzeuge sowie Flugkörper, andere Transportmittel und betriebliche Räumlichkeiten und Areale der beaufsichtigten Organisationen und Unternehmen zu betreten und zu untersuchen, soweit es die Aufsicht über die Luftfahrt gemäss Artikel 3 sowie den internationalen Vereinbarungen der Schweiz erfordert. Zutrittsberechtigungen, die aus technischen Gründen notwendig sind, sind ihnen sofort und unentgeltlich auszustellen.

³ Die Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter oder Bevollmächtigten des BAZL sind weiter berechtigt:

- a. ~~sämtliche relevante~~ Aufzeichnungen und Unterlagen, Daten, Verfahren und andere Materialien der beaufsichtigten Organisationen, die in Bezug auf die Flugsicherheit oder Luftsicherheit von Bedeutung sein können, Einsicht zu nehmen und davon Kopien, Fotografien und Aufzeichnungen zu erstellen oder Auszüge zu verlangen;
- b. ~~jederzeit~~ Auskünfte und Erklärungen von den beaufsichtigten Organisationen einzuholen und ihnen ~~verbindliche~~ Anweisungen zu erteilen.

^{3bis} Die aufsichtsrechtlichen Kompetenzen dürfen nicht dazu führen, dass der Zweck der Redlichkeitskultur nach Art. 20 vereitelt wird.

^{3ter} Das BAZL erlässt auf Verlangen der Betroffenen eine anfechtbare Verfügung und entscheidet darüber, ob einer Beschwerde aufschiebende Wirkung zukommt.

⁴ *unverändert*

In der Ansicht der SWISS sind die Aufsichts Kompetenzen des BAZL auf das Notwendige zu beschränken. Art. 16 E-LFG geht sehr weit und strapaziert das Verhältnismässigkeitsprinzip. Die erweiterten Kompetenzen bedeuten bei den beaufsichtigten Organisationen einen administrativen Mehraufwand, ohne dass ein Mehrwert generiert wird.

Die extensiven Aufsichts Kompetenzen stehen zudem im Widerspruch mit der gelebten Sicherheitskultur und könnten den Kern der Redlichkeitskultur, die in der aktuellen Revision neu ins LFG aufgenommen wird, unterminieren.

Zudem ist für SWISS nicht ersichtlich, wie die erweiterten Aufsichts- und Akteneinsichtskompetenzen mit dem Grundsatz «nemo tenetur se ipsum accusare» in Einklang gebracht werden können, insbesondere auch im Hinblick auf die angepassten Regeln zur Mitwirkung bei Flugunfalluntersuchungen. SWISS regt deshalb an, diese Bestimmung im Sinne der Erwägungen nochmals zu überarbeiten und die Aufsichts Kompetenzen auf das absolut Notwendige zu beschränken.

Art. 20 Meldesystem für besondere Ergebnisse

Art. 20

¹ *unverändert*

² *unverändert*

³ Informationen in Ereignismeldungen, welche die meldende oder eine in der Meldung genannte Person belasten, sind in Verwaltungsverfahren zum warnungsweisen Entzug oder zur warnungsweisen Beschränkung von Berechtigungen nicht verwertbar, sofern kein ~~schwerer~~ Fall nach Artikel 16 Absatz 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 vorliegt.

⁴ *unverändert*

SWISS begrüsst die stärkere Verankerung der Redlichkeitskultur im Luftfahrtgesetz und die Herstellung der Bezüge zum einschlägigen EU-Recht. Dies ist ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung.

Die Terminologie «schwerer Fall» in Absatz 3 kann Verwirrung stiften, weil sie nicht im Einklang mit der referenzierten Terminologie der EU steht (Art. 16 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 spricht von «schweren Verschulden»). Im Sinne der Klarheit soll der Begriff in diesem Kontext nicht verwendet werden und SWISS würde es begrüssen, wenn Art. 20 Abs. 3 den Wortlaut von Art. 16 Abs. 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 übernehmen würde.

Die gleiche Korrektur ist aus den gleichen Gründen bei Art. 91ter Abs. 1 lit. e. E-LFG vorzunehmen.

Art. 36 Flugplätze 1. Zuständigkeit, Sachplan

¹ *unverändert*

² Er legt die Ziele und Vorgaben für die Infrastruktur der Luftfahrt in der Schweiz im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) fest. Der SIL ist für die Behörden, die Inhaber einer Betriebskonzession (Art. 36a) sowie die Flugsicherung verbindlich

³ Der Bundesrat legt dem SIL ein Konzept für die kommerzielle, militärische und private Luftfahrtinfrastruktur zugrunde, das aufzeigt, wie die erwartete Nachfrage abgewickelt werden kann.

⁴ *unverändert*

Die Luftfahrt ist für die schweizerische Volkswirtschaft von zentraler Bedeutung, weshalb wesentliche Eckwerte auf nationaler Ebene festgelegt und nicht durch kantonale Regelungen beeinträchtigt werden dürfen. Die explizite Verankerung dieses Grundsatzes im Luftfahrtgesetz schafft Transparenz und eine klare Führungsrolle des Bundes.

SWISS begrüsst daher ausdrücklich die Stärkung des Instruments SIL durch die explizite Verankerung im angepassten Art. 36 E-LFG. Mit der Stärkung des SIL und der Vorgabe eines Rahmens für die Betriebszeiten legt der Bund das Spielfeld transparent fest. Für die Kantone, insbesondere die Standortkantone der Landesflughäfen, ist damit klar, welche Eckwerte gesetzt sind und wo kantonale Einflussmöglichkeiten bestehen. Festzuhalten ist dabei, dass die Interessen der Kantone im Verfahren viel Raum und Gewicht erhalten. Es geht nicht darum, ihre berechtigten Interessen nicht ernst zu nehmen, jedoch soll mit der eindeutigen Kompetenzregel die Hierarchie gemäss Bundesverfassung klarer umgesetzt werden.

Der Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt, ist das zentrale Instrument zur Umsetzung der Bundeskompetenz im Luftverkehrsbereich. Er enthält Vorgaben für die langfristige Entwicklung der Infrastruktur sowie operationelle Rahmenbedingungen, die für alle Behörden, ob rechtssetzend oder -anwendend, verbindlich sind.

Da auch die Flugsicherung bestimmte Vorgaben aus den Objektblättern des SIL umsetzen muss, aber nicht eindeutig unter den Begriff „Behörde“ fällt, ist die Verbindlichkeit des SIL für sie explizit zu erwähnen. Daher schlagen wir vor, im Luftfahrtgesetz in Artikel 36 Absatz 2 klarzustellen, dass der Sachplan auch für die Flugsicherung verbindlich ist. Dies schafft Planungssicherheit für alle beteiligten Akteure.

Der SIL verfolgt eine langfristige Perspektive – nicht zuletzt, weil der Erlass der einzelnen Objektblätter und die Verfahren zur Umsetzung der Massnahmen regelmässig viel Zeit beanspruchen. Ein holistisches Konzept, das die benötigte Infrastruktur beschreibt, um die erwartete Nachfrage nach Luftverkehr abzubilden, sollte ihm zugrunde liegen. Hierfür könnten zum Beispiel der LUPO oder die Umsetzung von AVISTRAT als Gefässe dienen.

Art. 36a^{bis} Bestandesschutz für Landesflughäfen

¹ *unverändert*

² Die Landesflughäfen Genf und Zürich sind aufgrund der ihnen im SIL zugeschriebenen Funktion als Gesamtanlagen in ihrem Bestand und betrieblichen Umfang geschützt. Rechtsetzende wie rechtsanwendende Organe schenken dieser Besitzstandsgarantie insbesondere auch im Zusammenhang mit Vorschriften des Moorschutzes und Moorlandschaftsschutzes sowie deren Vollzug die notwendige Beachtung.

³ An den Landesflughäfen Genf und Zürich sind Betrieb und Öffnungszeiten mindestens im bisherigen Umfang zu gewährleisten, damit diese Infrastrukturen ihrer Rolle gemäss Absatz 1 auch zukünftig gerecht werden können und die Wettbewerbsfähigkeit der von dort aus operierenden Fluggesellschaften sichergestellt werden kann.

SWISS begrüsst, dass mit der Teilrevision der heutige Bestandesschutz für Landesflughäfen systematisch passender platziert wird. Die Präzisierung bzgl. betrieblichem Umfang begrüssen wir ausdrücklich, namentlich mit Blick auf die operationellen Rahmenbedingungen an den Landesflughäfen, die für den Drehkreuzbetrieb von SWISS insbesondere und die Anbindung der Schweiz allgemein unabdingbar sind.

Um die nationalen Interessen an funktionierenden Landesflughäfen zu wahren, sind die heute gerade noch geeigneten Betriebszeiten in ihrem Bestand zu wahren. Dabei geht es nicht etwa um einen Ausbau, sondern den Erhalt der heute bereits anspruchsvollen restriktiven Rahmenbedingungen für den Betrieb eines Drehkreuzes. Weitere Restriktionen, zum Beispiel die Kürzung der Betriebszeiten in Zürich, hätten fatale Folgen für den Betrieb der SWISS, für die Funktionsfähigkeit des Drehkreuzes Zürich und für die volkswirtschaftliche und Gesellschaftliche Anbindung der Schweiz an das Ausland. Solche weiteren Einschränkungen wären für SWISS wirtschaftlich nicht tragbar.

Aufgrund der Situation, dass sich die Betriebszeiten heute von Verfahren zu Verfahren laufend aufs Neue zu beweisen haben, ist es dringend angezeigt, die aktuell geltenden Betriebszeiten bereits auf Gesetzesstufe zu schützen. Der Bundesrat schlägt in Artikel 36a^{bis} E-LFG vor, dass die Besitzstandsgarantie der Landesflughäfen Genf und Zürich bezüglich der ihnen gemäss SIL zugewiesenen Funktion als Gesamtanlage entsprechend ergänzt werden soll. Damit soll sichergestellt werden, dass z. B. die Betriebszeiten auch in umweltrechtlichen Sanierungsverfahren grundsätzlich nicht eingeschränkt werden können.

Dass der bereits heute geltende Schutz der Betriebszeiten der Landesflughäfen im Gesetz noch explizit erwähnt werden soll, begrüsst SWISS ausdrücklich. Eine solche Präzisierung verlangt indessen bereits in gesetzessystematischer Sicht nach einem eigenständigen Absatz, weil sich Absatz 2 vom Ansatz her auf einer anderen Konkretisierungsstufe bewegt. Die Konzeption im Vorentwurf, die betriebszeitenbezogene Regelung direkt in Absatz 2 abzufüllen, erweist sich aus diesem Grund als nicht genügend.

In Absatz 2 wird eine funktionale Besitzstandsgarantie ausgesprochen, die bereits heute per se auch betriebliche Aspekte umfasst und auf die in laufenden Verfahren häufig Bezug genommen wird. Mit der Beibehaltung von Absatz 2 wird sichergestellt, dass der Bestandsschutz - wie vom Bundesrat erwähnt - übergeordnet gilt. Mit einem zusätzlichen Absatz 3 soll der Bestandsschutz - wie bereits heute - konkretisiert werden. Dadurch wird Rechtssicherheit geschaffen. Zudem wird mit dieser Lösung im ganzen Artikel 36a^{bis} eine schrittweise Konkretisierung von Absatz 1 zu Absatz 3 erreicht.

Art. 40b II. Flugsicherung 3. Zusammenarbeit mit anderen Unternehmen

SWISS begrüsst grundsätzlich die Schaffung der Möglichkeit, der Flugsicherungsgesellschaft zu erlauben, mit anderen Erbringern von Flugsicherungsleistungen zu kooperieren.

Allerdings erachten wir den vom Bundesrat vorgeschlagenen Ansatz als minimalistisch und bestenfalls ersten Schritt in einer stetigen Öffnung. In den Erläuterungen zum Entwurf wird geschrieben, dass die vorgeschlagene Gesetzesänderung darauf abzielt, bestimmte Bereiche der Flugsicherung unter bestimmten Bedingungen zu öffnen. Spezifisch hält die vom Bundesrat vorgeschlagene Gesetzesänderung am Grundsatz fest, dass die Erbringung von Flugsicherungsdienstleistungen von nationaler Bedeutung nicht übertragen werden darf (Artikel 40b Absatz 4). Gelockert werden soll hingegen das bisherige Verbot, Einrichtungen und dazu benötigtes Personal übertragen zu dürfen. Der Bundesrat soll festlegen können, bei welchen Flugsicherungsdiensten von nationaler Bedeutung, die hierfür benötigten technischen und baulichen Einrichtungen und das dazu benötigte Personal übertragen werden dürfen. Des Weiteren soll der Bundesrat entscheiden können, in welchen Fällen eine Übertragung gewisser Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdienste sowie Luftfahrtinformationsdienste, die zur Erbringung der Flugsicherungsdienste von nationaler Bedeutung erforderlich sind, zugelassen wird.

Diese vorgesehene Öffnung würde einer Harmonisierung der Infrastruktur und der Systeme entgegenkommen und damit eine spätere Zusammenarbeit mit anderen Flugsicherungsorganisationen ermöglichen. Dieser Schritt ist jedoch im LFG und im Entwurf noch nicht ausreichend berücksichtigt. Hürden bestünden nach wie vor bei der Liberalisierung und Flexibilisierung sowie bei der Effizienzsteigerung durch die gemeinsame Nutzung von Ressourcen, namentlich in Bezug auf die Kosten. Hier sieht SWISS in Zukunft weiteren Handlungsbedarf.

Art. 42 IV. Beschränkung des Grundeigentums a. Allgemein

SWISS begrüsst die Ergänzungen von Art. 42 E-LFG. Zunehmend zeichnen sich neue Nutzungskonflikte im Umfeld von Luftfahrtinfrastrukturen ab, zum Beispiel der Bau von Windkraftanlagen. Die Klärung der Zuständigkeiten zugunsten der Aviatik ist wichtig und richtig.

Ein konkretes Beispiel für einen Nutzungskonflikt beim Bau von Windkraftanlagen in der Nähe von Flughäfen ist die Beeinträchtigung der Flugsicherheit. Windkraftanlagen können die Radar- und Navigationssysteme stören sowie physische Hindernisse für Flugzeuge darstellen. Zudem erzeugen sie Turbulenzen, die insbesondere für kleinere und mittlere Flugzeuge bei Start und Landung kritisch sein können. Deshalb ist es wichtig, dass die Zuständigkeiten klar geregelt sind und die Belange der Luftfahrt, insbesondere die Vorschriften der ICAO, bei der Planung und Genehmigung solcher Projekte priorisiert werden.

Art. 91^{ter}; Verzicht auf Strafverfolgung und Verwertungsverbot nach Eingang der Ereignismeldung

¹ Die Strafverfolgungsbehörden verzichten auf Verfolgung, Überweisung an das Gericht oder Bestrafung von Personen, die eine Ereignismeldung erstattet haben oder darin genannt werden, sofern:

- a. [...];
- e. kein schwerer Fall im Sinne von Artikel 16 Absatz 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 vorliegt

² *unverändert*

SWISS beantragt hier die gleiche Anpassung wie bereits in Art. 20 Abs. 3 E-LFG, um die Einheitlichkeit sicherzustellen. Ferner weisen wir darauf hin, dass in Art. 91^{ter} lediglich Meldungen nach Verordnung (EU) 376/2014 aufgeführt werden. Eine Erweiterung um Meldungen nach Verordnung (EU) 996/2010 erachten wir an dieser Stelle nicht als sachgerecht. Mit der vorgeschlagenen Formulierung läuft man Gefahr, dass der Schutz vor Strafverfolgung bei einer Meldung ohne weiteres umgangen werden könnte.

Art. 107c 3. Biometrie

¹ Der Flughafenhalter und Luftverkehrsunternehmen können für die Sicherheitskontrolle an Flughäfen zum Zwecke der Überprüfung der Identität, für Zutritts- und Sicherheitskontrollen sowie zur Verifizierung von Reisedokumenten:

- a. von Passagieren biometrische Personendaten ~~das Gesichtsbild~~ mit zuvor erhobenen biometrischen Personendaten vergleichen;
- b. von Personen mit Flugbesetzungsausweis, Flughafenausweis, einem gültigen Ausweis des BAZL oder der SUST vom eigenen Personal ~~das Gesichtsbild und die Fingerabdrücke~~ biometrische Personendaten mit zuvor erhobenen biometrischen Personendaten vergleichen.

² ~~Für Überprüfungen gemäss Absatz 1 ist die ausdrückliche Zustimmung der betroffenen Person erforderlich. Sie kann diese jederzeit widerrufen; in diesem Fall werden die erhobenen biometrischen Daten vernichtet.~~

SWISS begrüsst, dass mit Art. 107c E-LFG die Grundlage für die Nutzung von biometrischen Personendaten geschaffen wird. Allerdings ist der Vorschlag des Bundesrates zu eng gefasst. Aus diesem Grund schlagen wir Ergänzungen vor: Die biometrischen Personendaten sollen nicht nur für Sicherheitskontrollen, bei der in der Praxis keine Identitätskontrolle stattfindet, sondern auch für Zugangskontrollen (z.B. Bordkartenkontrolle) sowie zur Verifizierung von Reisedokumenten verwendet werden können. Wir schlagen dies vor, um eine breite Anwendung biometrischer Daten zu ermöglichen, die nicht nur auf Sicherheitskontrollen beschränkt ist. Damit werden zahlreiche Prozesse im Bereich der Facilitation erfasst, für die künftig und zum Teil bereits heute biometrische Personendaten eingesetzt werden können zur eindeutigen Identifikation von Fluggästen, was den reibungslosen Betrieb und die Sicherheitsmassnahmen an Flughäfen verbessert.

SWISS schlägt zudem vor, anstelle von einschränkenden Begriffen wie Gesichtsbild oder Fingerabdruck generell den Begriff «biometrische Personendaten» zu verwenden. Damit bleibt die Bestimmung technologieoffen. Fluggesellschaften müssen in der Lage sein, biometrische Daten in verschiedenen Prozessen zu verwenden, um regulatorische Anforderungen zu erfüllen. Dies betrifft nicht nur Sicherheits- und Identitätskontrollen, sondern auch die Kontrolle von Reisedokumenten und die Zugangskontrolle bei der Ein- und Ausreise. Eine allgemeine Formulierung, die die Erhebung und Verwendung aller biometrischen Daten wie Gesichtsbild, Fingerabdruck und Iriserkennung umfasst, wäre daher aus der Sicht der SWISS wünschenswert.

Wir schlagen zudem vor, in Abs. 1 lit. b eine offenere Formulierung zu verwenden. Damit ist sichergestellt, dass alle Personen, die Zugang zum Sicherheitsbereich haben, von der Bestimmung erfasst werden.

In Anwendung von Art. 31 DSG schlagen wir zudem vor, Absatz 2 zu streichen. Die Notwendigkeit einer ausdrücklichen Zustimmung und die Möglichkeit des Widerrufs stellen für die Airlines einen erheblichen administrativen Aufwand dar. Betrachtet man die Situation eines minderjährigen Fluggastes, der ohne Erziehungsberechtigte reist, so ergeben sich weitere Fragen, die ebenfalls einer weiteren klaren Regelung bedürfen und mit der in Absatz 2 vorgesehenen Regelung einen zusätzlichen Aufwand bedeuten.

Mit Absatz 1 wird eine Rechtsgrundlage für die Bearbeitung biometrischer Personendaten geschaffen, die eine Datenbearbeitung nach dem Datenschutzgesetz erlaubt. Eine Einwilligung ist daher nicht erforderlich. Nicht zuletzt auch deshalb, weil Luftverkehrsunternehmen gesetzlich zur Prüfung von Reisedokumenten verpflichtet sind (vgl. Art. 92 und Art. 102b AIG²). Hinzu kommt, dass die Durchführung von Zugangs- und Sicherheitskontrollen im öffentlichen Interesse, insbesondere der Flugsicherheit, liegt, was letztlich die Sicherheit, welche auch im Interesse der Öffentlichkeit steht, verstärkt. Zudem sind Fluggesellschaften gesetzlich verpflichtet, Reisedokumente zu überprüfen, was die Einwilligung obsolet macht. Beides spricht weiter gegen die Notwendigkeit einer ausdrücklichen Einwilligung und die Möglichkeit des Widerrufs.

Erfahrungen aus der Praxis in anderen Staaten zeigen, dass es zu Situationen kommen kann, in denen sich ein Fluggast bei der Zugangskontrolle mittels biometrischen Personendaten identifizieren lässt, dann jedoch die Einwilligung zur weiteren Nutzung zurücknimmt. In diesen Fällen ist es nur mit sehr grossem Aufwand und Zeitverlust möglich, eine Person eindeutig zu identifizieren und zum Flug zuzulassen. Es sind Fälle bekannt, in denen die Flüge erst mit grosser Verspätung starten konnten. Das gilt es zu verhindern.

Art. 107d IIIb. Information zur Aufsichtstätigkeit und Einschränkungen

SWISS begrüsst ausdrücklich diese Bestimmung, die bestimmte, als vertraulich zu betrachtende Dokumente dem Anwendungsbereich des Öffentlichkeitsgesetzes entzieht. Diese Dokumente stehen im Zusammenhang mit der Flug- und der Luftsicherheit und enthalten Informationen, die vertraulich sind. Deren Veröffentlichung im Rahmen des Öffentlichkeitsprinzips hätte potenziell negative Folgen für die natürlichen oder juristischen Personen, welche die Dokumente den Behörden übergeben haben.

Im Interesse der Sicherheitskultur ist der Schutz vertraulicher Informationen vor Veröffentlichung höher zu bewerten als das Interesse der Öffentlichkeit an Transparenz. Es darf nicht dazu kommen, dass eine natürliche oder juristische Person abwägen muss, welche Dokumente sie den Aufsichtsbehörden zur Verfügung stellt, um die Sicherheitskultur zu stärken, und welche Dokumente sie zurückhält, um Nachteile zu vermeiden, die im Falle einer Veröffentlichung irreversibel wären.

² Bundesgesetz über die Ausländerinnen und Ausländer und über die Integration, AIG, Stand: 1.7.2024, SR 142.20.

Art. 108b IVb. Erweiterte Zuverlässigkeitsüberprüfung 1. Grundsätze

¹ Erweiterte Zuverlässigkeitsüberprüfungen dienen der Beurteilung, ob von der betroffenen Person, die eine sicherheitsempfindliche Tätigkeit ausübt und/oder Zugang zum sicherheitskontrollierten Bereich hat, ein Sicherheitsrisiko für den Luftverkehr ausgeht.² Folgende verantwortliche Stellen müssen eine erweiterte Zuverlässigkeitsüberprüfung durchführen:

- a. Luftverkehrsunternehmen mit Sitz in der Schweiz: für ihr Luftfahrtpersonal und andere Personalgruppen gemäss eigener Risikoanalyse
- b. [...].

³ Die erweiterte Zuverlässigkeitsprüfung umfasst:

- a. [...].
- d. die Beurteilung weiterer sicherheitsrelevanter Informationen, soweit diese für die ~~konkrete Tätigkeit von~~ Belang Luftsicherheit relevant sind.

⁴ *unverändert*

⁵ *unverändert*

SWISS begrüsst die Anpassungen an die EU. Allerdings gilt festzuhalten, dass gemäss Durchführungsverordnung (EU) 2019/103 Ziff. 1.2.3. jeder Flughafenausweisträger eine erweiterte Zuverlässigkeitsprüfung absolvieren muss. Dafür ist es nicht notwendig, dass er eine sicherheitsempfindliche Tätigkeit ausübt. Beispielsweise ist auch das Verkaufspersonal Träger von Flughafenausweisen und hat Zugang zum sicherheitsgeschützten Bereich eines Flughafens, auch wenn deren Tätigkeit nicht als sicherheitsempfindlich bezeichnet werden kann. Absatz 1 ist entsprechend zu ergänzen.

Die Ergänzung in Absatz 2 lit. a soll es Luftverkehrsunternehmen ermöglichen, für Mitarbeitende eine erweiterte Zuverlässigkeitsprüfung durchzuführen, die nicht Teil des Luftfahrtpersonals sind oder über einen Flughafenausweis verfügen, aber dennoch in sensiblen Bereichen der Unternehmung beschäftigt sind, in denen sie Zugang zu sicherheitsrelevanten Systemen oder Informationen haben, zum Beispiel im IT-Bereich. Die internen Luftsicherheitsverantwortlichen erstellen Risikoanalysen und empfehlend entsprechende Massnahmen.

Zu Absatz 3 lit. d.: Weitere Sicherheitsrelevante Informationen sollen nicht nur dann berücksichtigt werden, wenn diese für die konkrete Tätigkeit von Belang sind, sondern soweit diese für die Luftsicherheit relevant sind. Wie erwähnt haben auch Personen, die beispielsweise in einem Ladenlokal arbeiten, Zugang zu sensiblen Zonen. Ebenfalls können Personen mehrere Tätigkeiten am Flughafen ausüben bzw. wechseln die Tätigkeit seit Stellenantritt und dem Erteilen eines Flughafenausweises inklusive deren (Zugangs-)Berechtigungen.

Art. 108d 3. Sicherheitsrisiko

¹ Ein Sicherheitsrisiko besteht, wenn aufgrund der erhobenen Daten Zweifel bestehen, dass die betroffene Person die sicherheitsempfindliche Tätigkeit im Bereich der Luft- und Flugsicherheit zuverlässig und ordnungsgemäss ausführt.

² *unverändert*

Der Zweck der erweiterten Zuverlässigkeitsprüfung ist zu verhindern, dass Personen sicherheitsempfindliche Tätigkeiten ausüben, die dafür ungeeignet sind. Im Fokus steht dabei die Luftsicherheit (Security), die Abwehr von widerrechtlichen Handlungen gegen die Zivilluftfahrt.

Mit der vorgeschlagenen Ergänzung sollen die Behörden, welche die Prüfungen durchführen, ermächtigt werden, nicht nur Risiken für die Luftsicherheit, sondern auch festgestellte Risiken für die Flugsicherheit (Safety) zu melden,

die geeignet sind, einer Person die Fähigkeit abzuerkennen, sicherheitsempfindliche Tätigkeiten auszuführen. So dürfte die Sicherheit umfassender gestärkt und Risiken mitigiert werden.

Die SWISS ist der Ansicht, dass mit der Aufnahme der Flugsicherheit die allgemeine Sicherheit in der Luftfahrt erhöht und die damit verbundenen Risiken vermindert werden.

Art. 108e

SWISS begrüsst, dass die Polizeibehörden mit Art. 108e E-LFG neu ermächtigt werden, begründete Einschätzungen abzugeben zu Personen, die ein Sicherheitsrisiko darstellen. Das hilft den betroffenen Unternehmungen, arbeitsrechtliche Massnahmen umzusetzen.

Art. 237 StGB

¹ *unverändert*

² *unverändert*

³ Handelt der Täter fahrlässig, sieht die zuständige Behörde von der Strafverfolgung, der Überweisung an das Gericht oder der Bestrafung ab, wenn das Verschulden des Täters gering ist und er **alle zumutbaren ernstzunehmende Anstrengungen** unternommen hat, um die in Zusammenhang mit der Tat stehende behördliche Sicherheitsuntersuchung zu unterstützen.

SWISS begrüsst die Absicht des Bundesrats, die Redlichkeitskultur im Strafgesetzbuch zu verankern, da dies ein entscheidender Schritt ist, um die Hemmschwelle für freiwillige Meldungen sicherheitsrelevanter Vorfälle zu senken. Aktuell schrecken viele Betroffene vor einer solchen Meldung zurück, weil sie eine mögliche Strafverfolgung befürchten. Damit diese Hürde abgebaut werden kann, dürfen die Anforderungen im Strafgesetzbuch nicht zu hoch sein, um einer Bestrafung zu entgehen im Falle von fahrlässigen Handlungen.

SWISS erachtet die vorgeschlagene Formulierung, wonach alle zumutbaren Anstrengungen unternommen worden sein müssen als zu weit und offen gefasst. Das dürfte im Einzelfall den Zweck der Redlichkeitskultur im Rahmen eines Strafverfahrens unterminieren. Entsprechend würden wir eine engere Formulierung ausdrücklich begrüssen.

Zusätzlich erscheint das Erfordernis, „alle zumutbaren Anstrengungen unternommen zu haben, um die in Zusammenhang mit der Tat stehende behördliche Sicherheitsuntersuchung zu unterstützen“, problematisch. Diese Formulierung bleibt unklar, und auch der erläuternde Bericht liefert wenig präzisierende Informationen. Dadurch wird der SUST ein erhebliches und potenziell unkontrollierbares Ermessen zugestanden. In der Praxis könnte dies zu einem Zwang zur potenziellen Selbstbelastung führen, da SUST-Berichte regelmässig die Basis für staatsanwaltschaftliche Ermittlungen darstellen.

Eine solche Regelung könnte den unabhängigen Status der SUST und ihre Funktion als Ursachenfinderin verwässern. Sie würde der SUST eine quasi-urteilende Stellung verleihen, indem sie über die Strafbefreiung bei Kooperation oder eine mögliche Strafe bei unzureichender Kooperation mitentscheidet. Dies wirft Fragen nach der Governance und der Abgrenzung zwischen Sicherheitsuntersuchungen und Strafverfolgung auf. Zudem ist zu bedenken, dass SUST-Berichte nicht selten urteilende Bemerkungen enthalten, was deren Unabhängigkeit und Rolle als neutrale Ursachenanalysatorin in Frage stellen könnte.

SWISS sieht daher eine restriktivere und präzisere Formulierung als notwendig, um den Zweck der Redlichkeitskultur zu wahren, die Rolle der SUST klar abzugrenzen und eine potenzielle Belastung der Meldepflichtigen zu vermeiden.

Wir danken für die Kenntnisnahme und die wohlwollende Prüfung unserer Bemerkungen und Anliegen. Gerne stehen wir für weitere Fragen zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Swiss International Air Lines AG

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "J. Fehlinger".

Jens Fehlinger
Chief Executive Officer

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Ronald Abegglen".

Ronald Abegglen
Director Public Affairs



Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL

Frau Esther Jutzeler

Postfach

3003 Bern

Per E-Mail: esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Zürich, 28. November 2024

Stellungnahme im Vernehmlassungsverfahren zur Änderung des Luftfahrtgesetzes

Sehr geehrte Frau Jutzeler,

Sehr geehrte Damen und Herren

Als Handelskammer Schweiz-Südliches Afrika (und vor allem Südafrika) vertreten wir die Interessen von Unternehmen aller Grösse der Privatwirtschaft in der Schweiz (und mittels unserer Schwesterkammer in Südafrika auch südafrikanische Unternehmen mit Schweizer Verbindungen); ausserdem fördern wir die Beziehungen von privatwirtschaftlichen Unternehmen aller Grösse zwischen der Schweiz und Südafrika bzw. des südlichen Afrika.

Die Änderung des Luftfahrtgesetzes (LFG) ist insofern von grosser Bedeutung für unsere Mitglieder und sämtliche Interessengruppen in der Schweiz und im südlichen Afrika, die miteinander wirtschaftliche oder entwicklungshilfeverbundene Kontakte pflegen, als die Flüge der Swiss nach Johannesburg (ganzjährig) und der Edelweiss nach Kapstadt (saisonal) die einzige direkte Verbindung zwischen der Schweiz und Südafrika bzw. dem südlichen Afrika darstellen.

Unsere Mitglieder und wirtschaftlichen Interessenten, die in der Schweiz domiziliert sind und im südlichen Afrika Geschäfte betreiben oder umgekehrt sowie multinationale Unternehmen, die in beiden Erdregionen tätig sind, sind auf diese Direktflüge dringend angewiesen. Nebst Passagierflügen betrifft dies auch Frachtflüge, wobei nur eilige und sehr wichtige Güter per Luftfracht befördert werden.

Für die Interessengruppen, die wir vertreten, ist auch wichtig, dass die Abflüge von der Schweiz nach Südafrika bzw. von Südafrika in die Schweiz nach wie vor zu nächtlicher Stunde stattfinden können, da dies dank keiner Zeitverschiebung während der Sommerzeit und nur einer Stunde während der Winterzeit eine optimale Arbeitsgestaltung ermöglicht.

Wir befürchten, dass eine weitere Einschränkung der Betriebszeiten des Flughafens Zürich, welche ohnehin schon die kürzesten in ganz Europa sind, eine Aufhebung dieser wichtigen Flüge zur Folge hätten, so dass nur noch mit Anschlussflügen über andere europäische Hubs die Verbindung nach und von Südafrika möglich wäre. Nicht zuletzt dank der jahrelangen und zeitlich gut strukturierten Verbindungen zwischen den beiden Erdregionen sind sowohl in der Schweiz als auch in Südafrika und im südlichen Afrika Geschäftsallianzen auf «Win-Win-Basis» möglich geworden. Der Wegfall der direkten Verbindung oder ihre zeitliche Verlegung als Tagesflug wäre ein grosser Nachteil.

Aus den dargelegten Gründen ist der Bestandesschutz der ohnehin kurzen Betriebszeiten des Flughafens Zürich von enormer Bedeutung. Eine weitere Verkürzung würde nicht nur die Interessen unserer Mitglieder, sondern die schweizerische Wirtschaft insgesamt schädigen.

Konkret in Bezug auf das Luftfahrtgesetz ist für uns Folgendes wichtig:

- **Art. 36a^{bis} Abs. 2, soll in seinem bisherigen Wortlaut beibehalten werden.**
Überdies wird die Einfügung des Wortes «auch» vorgeschlagen.

Der von uns vorgeschlagene Wortlaut von Art. 36a^{bis} Abs. 2 soll daher lauten:

«2Die Landesflughäfen Genf und Zürich sind aufgrund der ihnen im SIL zugeschriebenen Funktion als Gesamtanlagen in ihrem Bestand ~~und betrieblichen Umfang~~ geschützt. Rechtsetzende wie rechtsanwendende Organe schenken dieser Besitzstandsgarantie insbesondere auch im Zusammenhang mit Vorschriften des Moorschutzes und des Moorlandschaftsschutzes sowie deren Vollzug die notwendige Beachtung.»

- **Der Wortlaut von Art. 36a^{bis} Abs. 3, soll neugestaltet werden.**

Wir schlagen den folgenden neuen Wortlaut von Art. 36a^{bis} Abs. 3 wie folgt vor:

« An den Landesflughäfen Genf und Zürich sind Betrieb und Öffnungszeiten mindestens im bisherigen Umfang zu gewährleisten, damit diese Infrastrukturen ihrer Rolle gemäss Absatz 1 auch zukünftig gerecht werden können und die Wettbewerbsfähigkeit der von dort aus operierende Fluggesellschaften sichergestellt werden kann.»

Wir hoffen, dass die Betriebszeiten des Flughafens Zürich in ihrem gegenwärtigen Umfang als Minimum erhalten bleiben.

Für Rückfragen, Verdeutlichungen und weitere Auskünfte stehen wir jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen



Thomas C Hippele

Präsident

syndicom · Postfach · CH-3001 Bern

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

Per E-Mail an esther.jutzeler@bazl.admin.ch (Word und PDF)

Bern, 15. November 2024

Stellungnahme zur Vernehmlassung 2024/69: Änderung des Luftfahrtgesetzes (LFG)

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli, sehr geehrte Damen und Herren

syndicom - Gewerkschaft Medien und Kommunikation dankt Ihnen für die Möglichkeit, sich zur Änderung des Luftfahrtgesetzes äussern zu können. Einleitend möchten wir Sie bitten, syndicom für diesbezügliche Vernehmlassungen ebenfalls auf die Liste der Organisationen und interessierten Kreisen aufzunehmen. syndicom ist Sozialpartnerin des Flugsicherungsunternehmens Skyguide und vertritt die Arbeitnehmenden der administrativen, operationellen und technischen Bereiche (AOT) mit einem eigenständigen Gesamtarbeitsvertrag.

Grundsätzliche Anmerkungen

Als Gewerkschaft des AOT-Personals bei Skyguide werden wir uns vorwiegend zu den Themen äussern, die das Skyguide-Personal direkt betreffen. Es handelt sich dabei im Besonderen um die Themen der Übertragung von Flugsicherungsdienstleistungen auf ausländische Flugsicherungsdienstleistungserbringende, der Umsetzung von Just Culture (Redlichkeits- und Fehlerkultur) und der Zuverlässigkeitsüberprüfungen des Luftsicherheitspersonals. syndicom ist überzeugt, dass unter den richtigen Bedingungen die Arbeitnehmenden bei Skyguide auch in Zukunft mit ihrer fundierten Erfahrung und dank einer offenen, psychologisch sicheren und vertrauensvollen Arbeitsumgebung eine Dienstleistung von höchster Qualität erbringen können.

Zu den Anträgen im Einzelnen

Art. 20 Abs. 2-4 (i.V.m. Art. 91bis und Art. 91ter):

syndicom unterstützt die Verankerung von umfassenden Prinzipien der Just Culture (Redlichkeits- und Fehlerkultur) im Luftfahrtgesetz, damit der Verfolgungsverzicht im Verwaltungsverfahren, im Verwaltungsstrafverfahren und im ordentlichen Strafverfahren zur Anwendung des luftrechtlichen Nebenstrafrechts direkt angewendet wird. Grundlage dafür ist die Einschränkung der Verwertbarkeit von Ereignismeldungen zum Schutz der meldenden und gemeldeten Personen.

Gerade in hochsicherheitsrelevanten Bereichen wie der Flugsicherung sind ein behördliches Meldesystem und gesetzlichen Rahmenbedingungen nötig, um die Prinzipien der Just Culture im Alltag leben zu können und dadurch den Sicherheitsstandard in der Aviatik zu erhöhen.

Antrag: Einer umfassenden Neuregelung ist zuzustimmen.

Art. 36a^{bis}:

Dieser Artikel gewährleistet die Stabilität und Kontinuität der wesentlichen Infrastrukturen für den Luftverkehr in der Schweiz. Indem dadurch die nationalen Flughäfen Zürich und Genf vor drastischen Änderungen ihrer Struktur oder ihrer Betriebsparameter geschützt werden, ist eine zuverlässige und effiziente Dienstleistung für Passagiere, Unternehmen und Personal sichergestellt. Zusätzlich kann so die Sicherheit und Dienstleistungsqualität aufrechterhalten werden, was direkt den lokalen Arbeitsplätzen und der regionalen Wirtschaft zugutekommt. Dies unterstützt auch die Schweizer Luftfahrtunternehmen, die sich auf vorhersehbare und dauerhafte Betriebsbedingungen verlassen können.

Antrag: Die beantragte Präzisierung ist so anzunehmen.

Art. 40b Abs. 4 und 5:

Der Vorbehalt von Absatz 5 würde dem Bundesrat weitreichende Kompetenzen erteilen, vom Grundsatz in Absatz 4 abzuweichen. Der Bundesrat könnte zudem die Voraussetzungen für die Übertragung von technischen und baulichen Einrichtungen und des dazu benötigten Personals festlegen. Hinsichtlich der Flugsicherungsdienstleistungen im Zuständigkeitsbereich der Skyguide weckt dies Bedenken – nicht zuletzt bezüglich der Auswirkungen auf das betroffene Personal. Eine vorgängige Folgeabschätzung müsste zwingend auch die personalpolitischen Ziele des Bundesrats im Rahmen der Strategie-Vorgaben für Skyguide berücksichtigen, mit einem Fokus auf die soziale Verantwortung.

Prinzipiell scheint eine verstärkte Liberalisierung gewisser Flugsicherungsdienste nicht angezeigt und entbehrt der Notwendigkeit angesichts der Digitalisierungsbestrebungen, die sich bereits in

der Umsetzung befinden. Als reine Kostensenkungsmassnahme wäre dies ebenso untauglich, da gleichzeitig die Qualität der Dienstleistungserbringung gefährdet würde. syndicom lehnt deshalb diese generelle Klausel in Abs. 5 Bst. c ab, die allfällige Liberalisierungsschritte vorwegnimmt und dem Bundesrat praktisch uneingeschränkte Kompetenzen zuweist.

Die Lockerung des Verbots der Auslagerung von Flugsicherungsdienstleistungen von nationaler Bedeutung an ausländische Flugsicherungsdienstleistungserbringende betrachten wir auch deshalb als kritisch, weil bereits heute der Einbezug von externen Dienstleistungserbringenden die Skyguide-Prozesse und die Aufgabenerfüllung beeinträchtigt.

Antrag: Die beantragte Neuregelung ist so abzulehnen.

Art. 61:

Wie im erläuternden Bericht beschrieben, scheint der mögliche Zusatznutzen durch die Änderung des Artikels bei weitem übertroffen zu werden von den sehr gewissen negativen Folgen, die diese Änderung für die Sicherheit der Nutzenden und für die Beziehung der Schweiz zur Europäischen Union zeitigen würde. Die EU-Bestimmung bezüglich einer Altersgrenze von 60 Jahren ist auch für die Schweiz als internationaler Standard verpflichtend.

Auch aus technischer und wissenschaftlicher Sicht ist es angebracht, anzuerkennen, dass das Rentenalter von Luftfahrtpersonal ein äusserst sensibles Thema ist und dass deshalb alle Vorsichtsmaßnahmen getroffen werden müssen, um sicherzustellen, dass Sicherheit und Qualität zu jedem Zeitpunkt der Karriere gewährleistet sind.

Antrag: Die beantragte Neuregelung ist so abzulehnen.

Art. 107c Abs. 1 Bst. b:

Das Erheben und Abgleichen von biometrischen Personendaten ist ein starker Eingriff in die Privatsphäre der betroffenen Personen. Dies gilt auch für die Privatsphäre des Personals von Flughafenhältern und Luftverkehrsunternehmen. Es ist fraglich, ob bei diesem Vorschlag die Verhältnismässigkeit hinsichtlich der Erfüllung des Zweckes der Überprüfung der Identität (Verifikation oder Identifikation) gewahrt würde.

Hinzu kommt, dass die Arbeitnehmenden im Arbeitsverhältnis aufgrund ihrer (wirtschaftlichen) Abhängigkeit vom Arbeitgeber in einer schwächeren Position sind. Eine ausdrückliche Zustimmung dürfte deshalb nicht ausreichen, um ihren tatsächlichen Willen zum Verzicht auf den Schutz ihrer biometrischen Daten zu belegen, da sie in ihrer freien Entscheidung eingeschränkt sind. Zusätzlich müsste deshalb garantiert werden, dass die Arbeitnehmenden vorgängig ihre kollektiven Mitwirkungsrechte wahrnehmen können.

Antrag: Die beantragte Neuregelung ist so abzulehnen.

Art. 108b Abs. 2:

Bst. c bezieht sich auf den Flugsicherungsdienst Skyguide, der neu nicht nur bei Personen, die eine sicherheitsempfindliche Tätigkeit ausüben, eine erweiterte Zuverlässigkeitsüberprüfung durchführen müsste. Auch für «alle anderen Personen gemäss Risikoanalyse» müsste Skyguide künftig eine erweiterte Zuverlässigkeitsüberprüfung durchführen, wodurch für Skyguide ein unangemessen grosser Spielraum für die Definition des betroffenen Personenkreises bestehen würde. Diese Bestimmung ist somit zu wenig spezifisch und auch der erläuternde Bericht lässt offen, welche internen Mitarbeitenden und welches weitere externe Personal von Skyguide betroffen wäre. Die gebotene Verhältnismässigkeit scheint deshalb nicht gegeben.

Zu berücksichtigen ist zudem, dass per Inkrafttreten des revidierten Gesetzes nicht nur Arbeitnehmende, die neu angestellt werden, einer erweiterten Überprüfung unterzogen würden, sondern auch zahlreiche bereits angestellte Arbeitnehmende neu erweitert überprüft würden. Falls aufgrund von (auch eingestellter) Strafverfahren oder der Verurteilung wegen strafbarer Handlungen Zweifel bestünden, dass die betroffene Person die sicherheitsempfindliche Tätigkeit zuverlässig und ordnungsgemäss auszuführen vermag, und deshalb von der Polizei ein Sicherheitsrisiko eingeschätzt würde, könnte die Beendigung des Arbeitsverhältnisses eine mögliche Folge sein. Arbeitgeber sind deshalb zu verpflichten, den betroffenen Arbeitnehmenden alternative Tätigkeitsgebiete, die nicht sicherheitsempfindlich sind, zuzuweisen – wenn verfügbar.

Mit der generellen Norm in Bst. d schliesslich droht eine pauschale Erweiterung des betroffenen Personenkreises, wobei grosse und nicht abschliessend erwähnte Personengruppen aufgrund einer veränderten Bedrohungslage und entsprechend angepasster Risikoanalyse plötzlich einer erweiterten Zuverlässigkeitsüberprüfung unterliegen würden.

Antrag: Die beantragte Neuregelung ist so abzulehnen.

Wir danken Ihnen bestens für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse



Daniel Hügli
Geschäftsleitungsmitglied
Leiter Sektor ICT



Teresa Dos Santos Lima-Matteo
Zentralsekretärin Sektor ICT
Stv. Sektorleiterin

3 December 2024

Subject: Feedback on the Consultation of the Aviation Act and Its Impact on Connectivity with Hong Kong

Dear Ms Jutzeler

The Swiss Chamber of Commerce in Hong Kong would like to acknowledge the importance of the ongoing consultation on the partial revision of the Swiss Aviation Act. We recognize the critical role that Zurich Airport (ZRH) plays as a hub for Switzerland's global connectivity, including its connections with Hong Kong.

We fully support Zurich Airport's call for legal protections of airport operating hours, as this will ensure the stability and operational certainty that airlines, including Swiss International Air Lines (SWISS) and Cathay Pacific Airways (CPA), rely on to serve both long-haul and regional routes. SWISS has stressed that any sustained deterioration in operating conditions at Zurich Airport could eventually make it more challenging to maintain its comprehensive long-haul network, which is vital to the economic ties between Switzerland and Hong Kong.

Therefore, we agree that the revision of the Aviation Act must safeguard the operational framework that allows airports like Zurich to function efficiently. Protecting existing operating hours is critical not only for the airlines but for the broader business community, as it supports Switzerland's global trade relationships, including with Hong Kong.

In conclusion, we support Zurich Airport's position in the consultation and encourage a revision that strengthens the protection of operating hours. This will help preserve Switzerland's role as an important international hub and safeguard our economic relations with key global markets, including Hong Kong.

We appreciate your attention to this matter and look forward to continuing collaboration on ensuring the future of Swiss air connectivity.

Best regards,
Philipp Juling
General Manager
Swiss Chamber of Commerce in Hong Kong

The Swiss Chamber of Commerce in Hong Kong, Unit A, 11/F, China Insurance Group Building,
141 Des Voeux Road, Central, Hong Kong

Thomas Hardegger
eh.Nationalrat/eh. Gemeindepräsident
Leehaldenweg 22 b
8153 Rümlang

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Postfach
3003 Bern

Rümlang, 21.11.2024

Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung zum revidierten Luftfahrtgesetz (LFG) gemäss Bundesratsbeschluss vom 28. August 2024 (Vernehmlassungsfrist 28. November 2024)

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Zusammenhang mit dem revidierten Luftfahrtgesetz (LFG) gemäss Bundesratsbeschluss vom 28. August 2024 nehme ich wie folgt Stellung:

1. Übersicht

Der Bundesrat will dem Bundesparlament eine erneute Teilrevision des LFG schmackhaft machen. Er behauptet, die Notwendigkeit der vorliegenden Revision ergebe sich gestützt auf politische Vorstösse (vgl. Medienmitteilung vom 28. August 2024). Soweit ersichtlich betreffen diese Vorstösse jedoch lediglich Themen der Sicherheitskultur im weitesten Sinn. Gegen Verbesserungen bei der Flugsicherheit und den damit zusammenhängenden Fragen ist grundsätzlich nichts einzuwenden. Die geplante Teilrevision enthält jedoch auch Bestimmungen, die der weiteren Verstärkung des Einflusses des Bundes und der Entmachtung der Kantone, Gemeinden und der Betroffenen dienen. Vor allem aber soll die Anwendbarkeit der umweltrechtlichen Schutzbestimmungen nochmals stark reduziert werden.

Dieser Abbau des Rechtsschutzes und der massive Ausbau der Rechte der Bundesbehörden zulasten der Mitspracherechte der Betroffenen sowie die faktische Ausserkraftsetzung umweltrechtlicher Bestimmungen zulasten der Bevölkerung um die Landesflughäfen ist entschieden zurückzuweisen.

2. **Nein zur faktischen Abschaffung der umweltrechtlichen Schutznormen bei Landesflughäfen**

Bereits in der letzten Teilrevision des LFG vom 16. Juni 2017 wurde die rechtliche Unantastbarkeit der Landesflughäfen teilweise dadurch zementiert, dass mit dem Mittel des **baulichen Bestandsschutzes** andere Bundesaufgaben wie der Schutz der Umwelt und damit auch der Schutz der Bevölkerung um die Flughäfen übersteuert werden können. Nun soll eine weitere massive Stärkung dieses Bestandsschutzes erfolgen. Der Bundesrat will einen sogenannten **betrieblichen Bestandsschutz** einführen. Nach seinen Worten «soll damit sichergestellt werden, dass die Eckwerte des Flughafenbetriebs, so z.B. die Betriebszeiten, auch in umweltrechtlichen Sanierungsverfahren grundsätzlich nicht eingeschränkt werden können.» Das Parlament soll mit der Verabschiedung der Vorlage festlegen, dass auf Gesetzesstufe eine Interessenabwägung verankert wird, die es dem Bundesrat respektive dem UVEK und dem BAZL erlaubt, über den SIL (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt) und das Betriebsreglement sämtliche Wünsche der Flugplatzbetreiber sowie Flugverkehrsunternehmen zu erfüllen, ohne weiter auf die betroffene Bevölkerung Rücksicht nehmen zu müssen. Diese geplante Änderung zugunsten der Luftfahrtindustrie läuft faktisch darauf hinaus, dass die umweltrechtlichen Bestimmungen zum Schutz der Bevölkerung insbesondere vor lästigen und schädlichen Lärmimmissionen für die beiden Landesflughäfen ausser Kraft gesetzt werden.

Die aktuelle Revisionsvorlage ist in ihrer Dimension einzigartig und verletzt nach meiner Auffassung den verfassungsrechtlichen Auftrag des Bundes, wonach die Umwelt und damit die Menschen vor lästigen und schädlichen übermässigen Immissionen zu schützen sind. Das Vorhaben des Bundesrates stellt einen einigermaßen durchsichtigen Versuch dar, die Bemühungen zu hintertreiben, welche die Verbesserung der Situation gerade hinsichtlich der nächtlichen Lärmbelastungen zum Ziel haben. Diese Gesetzesrevision ist deshalb aus meiner Sicht entschieden abzulehnen. Sie stellt einen durch nichts gerechtfertigten und geradezu unverantwortlichen Angriff auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Anwohner der Landesflughäfen dar.

3. **Nein zu Änderungen bei Nebenanlagen nach kantonalem Recht**

Mit der Revision sollen Entscheide der kantonalen Behörden zu Nebenanlagen explizit von der Zustimmung des BAZL abhängig gemacht werden. Begründet wird dies damit, dass die kantonalen Behörden regelmässig «nicht über vertiefte Fachkenntnisse» oder das «Wissen über tatsächliche lokale Verhältnisse und Anforderungen» verfügten. Diese Behauptung und die damit einhergehende Entmachtung der kantonalen Behörden und die Reduktion der Mitspracherechte lehne ich entschieden ab. Es geht auch hier offensichtlich darum, die Kompetenzen der Bundesbehörden zulasten der kantonalen Behörden und letztlich der Betroffenen zu stärken, ohne dass dafür eine tragfähige Begründung abgegeben wird.

4. Nein zu den Änderungen bei Projektierungszonen und Sicherheitszonen

Gemäss der bundesrechtlichen Vorlage soll der Anwendungsbereich der Projektierungszonen inhaltlich (Flugplatzperimeter, Gebiete mit Lärmbelastung und mit Höhenbeschränkung) und zeitlich massiv ausgebaut werden. Gleichzeitig werden die Mitwirkungsrechte und der Rechtsschutz abgebaut. Ähnliches ist im Zusammenhang mit den Sicherheitszonenplänen vorgesehen. Auch dort sollen die Rechte der Betroffenen abgebaut und der Rechtsschutz geschwächt werden.

Die geplante Ausweitung des Geltungsbereichs der Projektierungszonen und der Sicherheitszonen sowie der Abbau der Mitwirkungsrechte und des Rechtsschutzes lehne ich entschieden ab. Es geht dem Bundesrat letztlich auch hier offensichtlich darum, die Machtstellung des Bundes bzw. der Luftfahrtindustrie gegenüber den Betroffenen zu verstärken, obwohl dafür keinerlei Veranlassung besteht.

5. Nein zu einer Verschlechterung beim Öffentlichkeitsprinzip

Der Bundesrat sieht Einschränkungen des Öffentlichkeitsprinzips vor, welche im weitesten Sinne der Flugsicherheit dienen sollen bzw. Anpassungen an die Vorgaben der EU darstellen. Soweit die Einschränkungen des Öffentlichkeitsprinzips diesen berechtigten Interessen dienen, sind sie aus Sicht der betroffenen Bevölkerung nicht zu beanstanden. Sofern die Einschränkungen aber künftig dazu genutzt werden sollen, die von den negativen Auswirkungen betroffenen Anwohnenden in ihren Einsichtsrechten in flugbetriebliche Daten oder in ähnliche Informationen einzuschränken, sind sie abzulehnen. Einem entsprechenden Missbrauch ist mittels einer ausdrücklichen Vorbehaltsregelung Rechnung zu tragen, wonach die Einsichtsrechte in allen übrigen Bereichen im bisherigen Umfang gewährleistet bleiben.

Freundlich grüsst



Thomas Hardegger

Unternehmergruppe Wettbewerbsfähigkeit

UGW | Weinbergstrasse 25 | 8001 Zürich

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
Luftfahrtentwicklung
Postfach
3003 Bern

esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Zürich, 29. November 2024

Revision Luftfahrtgesetz – Vernehmlassung zum Entwurf vom 28. August 2024

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 28. August 2024 wurden interessierte Kreise eingeladen, sich mit Frist bis 30. November 2024 zur Änderung des Luftfahrtgesetzes vernehmen zu lassen. Wir danken Ihnen für diese Gelegenheit zur Stellungnahme und machen gerne davon Gebrauch.

Die Unternehmergruppe Wettbewerbsfähigkeit (UGW) ist ein Zusammenschluss von aktiven Unternehmerinnen, Unternehmern und Führungspersönlichkeiten, welche die Rahmenbedingungen für den Wirtschaftsstandort und Werkplatz Schweiz und für die Region Zürich mitgestalten wollen. Deshalb bringen sie sich ein in die gesellschaftspolitische Debatte und engagieren sich öffentlich für unternehmerische Werte und Anliegen. Mit ihrem Einsatz wollen sie dem Unternehmertum eine authentische und glaubwürdige Stimme geben.

Als kleines Binnenland ist die Schweiz in besonderem Mass auf zuverlässige, sichere und bedürfnisgerechte Flugverbindungen zu den wichtigen europäischen und internationalen Destinationen angewiesen. Wir unterstützen deshalb mit Nachdruck eine auf die dauerhafte Sicherung dieser internationalen Anbindung ausgerichtete Revision des Luftfahrtgesetzes.

Als vordringlich erachten wir eine explizite Bestandesgarantie der Betriebszeiten. In diesem Sinn ersuchen wir Sie um eine Verdeutlichung der im vorliegenden Entwurf bereits vorgesehenen Ergänzung von Art. 36a^{bis} E-LFG:

²Die Landesflughäfen Genf und Zürich sind aufgrund der ihnen im SIL zugeschriebenen Funktion als Gesamtanlagen in ihrem Bestand ~~und betrieblichen Umfang~~ geschützt. Rechtsetzende wie rechtsanwendende Organe schenken dieser Besitzstandsgarantie insbesondere auch im Zusammenhang mit Vorschriften des

Moorschutzes und Moorlandschaftsschutzes sowie deren Vollzug die notwendige Beachtung.

³ An den Landesflughäfen Genf und Zürich sind Betrieb und Öffnungszeiten mindestens im bisherigen Umfang zu gewährleisten, damit diese Infrastrukturen ihrer Rolle gemäss Absatz 1 auch zukünftig gerecht werden können und die Wettbewerbsfähigkeit der von dort aus operierenden Fluggesellschaften sichergestellt werden kann.

Mit dem Ziel, die Leistungsfähigkeit des Flughafens Zürich nachhaltig zu sichern, unterstützen wir im Weiteren die Anträge der Flughafen Zürich AG betreffend

- Verhältnismässigkeit der Aufsichtstätigkeit (Art. 16 E-LFG)
- Beschleunigung der Verfahren (Art. 36 und 37-43 E-LFG)
- frühzeitiger Verlängerung der Betriebskonzession (Art. 36a E-LFG)
- Erhöhung der Sicherheit (Art. 90-100 E-LFG)
- Anpassung des Datenschutzes an die aktuellen Technologien (Artikel 107ff)

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse



Christian Bretscher
Geschäftsführer

Elektronisch an:
esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Bern, 19. November 2024

Stellungnahme zur Änderung des Luftfahrtgesetzes (Vernehmlassung 2024/69)

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir Stellung zu obiger Vernehmlassung.

Wir bitten Sie, unsere Vorschläge und Anliegen zu prüfen, und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Stéphanie Penher

Geschäftsführerin
VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Stellungnahme

1. Übersicht

Der Bundesrat will dem Bundesparlament eine erneute Teilrevision des LFG schmackhaft machen. Er behauptet, die Notwendigkeit der vorliegenden Revision ergebe sich gestützt auf politische Vorstösse (vgl. Medienmitteilung vom 28. August 2024). Soweit ersichtlich betreffen diese Vorstösse jedoch lediglich Themen der Sicherheitskultur im weitesten Sinn. Gegen Verbesserungen bei der Flugsicherheit und den damit zusammenhängenden Fragen ist grundsätzlich nichts einzuwenden. Die geplante Teilrevision enthält jedoch auch Bestimmungen, die der weiteren Verstärkung des Einflusses des Bundes und der Entmachtung der Kantone, Gemeinden und der Betroffenen dienen. Vor allem aber soll die Anwendbarkeit der umweltrechtlichen Schutzbestimmungen nochmals stark reduziert werden.

Diesen Abbau des Rechtsschutzes und der massive Ausbau der Rechte der Bundesbehörden zulasten der Mitspracherechte der Betroffenen sowie die faktische Ausserkraftsetzung umweltrechtlicher Bestimmungen zulasten der Bevölkerung um die Landesflughäfen kritisieren wir scharf und weisen sie zurück.

2. Nein zur faktischen Abschaffung der umweltrechtlichen Schutznormen bei Landesflughäfen

Bereits in der letzten Teilrevision des LFG vom 16. Juni 2017 wurde die rechtliche Unantastbarkeit der Landesflughäfen teilweise dadurch zementiert, dass mit dem Mittel des baulichen Bestandsschutzes andere Bundesaufgaben wie der Schutz der Umwelt und damit auch der Schutz der Bevölkerung um die Flughäfen übersteuert werden können. Nun soll eine weitere massive Stärkung dieses Bestandsschutzes erfolgen. Der Bundesrat will einen sogenannten betrieblichen Bestandsschutz einführen. Nach seinen Worten «soll damit sichergestellt werden, dass die Eckwerte des Flughafenbetriebs, so z.B. die Betriebszeiten, auch in umweltrechtlichen Sanierungsverfahren grundsätzlich nicht eingeschränkt werden können.» Das Parlament soll mit der Verabschiedung der Vorlage festlegen, dass auf Gesetzesstufe eine Interessenabwägung verankert wird, die es dem Bundesrat respektive dem UVEK und dem BAZL erlaubt, über den SIL (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt) und das Betriebsreglement sämtliche Wünsche der Flugplatzbetreiber sowie Flugverkehrsunternehmen zu erfüllen, ohne weiter auf die betroffene Bevölkerung Rücksicht nehmen zu müssen. Diese geplante Änderung zugunsten der Luftfahrtindustrie läuft faktisch darauf hinaus, dass die umweltrechtlichen Bestimmungen zum Schutz der Bevölkerung insbesondere vor lästigen und schädlichen Lärmimmissionen für die beiden Landesflughäfen ausser Kraft gesetzt werden.

Die aktuelle Revisionsvorlage ist in ihrer Dimension einzigartig und verletzt nach unserer Auffassung den verfassungsrechtlichen Auftrag des Bundes, wonach die Umwelt und damit die Menschen vor lästigen und schädlichen übermässigen Immissionen zu schützen sind. Das Vorhaben des Bundesrates stellt einen einigermaßen durchsichtigen Versuch dar, die Bemühungen zu hintertreiben, welche die Verbesserung der Situation gerade hinsichtlich der nächtlichen Lärmbelastungen zum Ziel haben. Diese Gesetzesrevision ist deshalb aus unserer Sicht entschieden abzulehnen. Sie stellt einen durch nichts gerechtfertigten und geradezu unverantwortlichen Angriff auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Anwohnenden der Landesflughäfen dar.

3. Nein zu Änderungen bei Nebenanlagen nach kantonalem Recht

Mit der Revision sollen Entscheide der kantonalen Behörden zu Nebenanlagen explizit von der Zustimmung des BAZL abhängig gemacht werden. Begründet wird dies damit, dass die kantonalen Behörden regelmässig «nicht über vertiefte Fachkenntnisse» oder das «Wissen über tatsächliche lokale Verhältnisse und Anforderungen» verfügten. Diese Behauptung und die damit einhergehende Entmachtung der kantonalen Behörden und die Reduktion der Mitspracherechte lehnen wir entschieden ab. Es geht auch hier offensichtlich darum, die Kompetenzen der Bundesbehörden zulasten der kantonalen Behörden und letztlich der Betroffenen zu stärken, ohne dass dafür eine tragfähige Begründung abgegeben wird.

4. Nein zu den Änderungen bei Projektierungszonen und Sicherheitszonen

Gemäss der bundesrechtlichen Vorlage soll der Anwendungsbereich der Projektierungszonen inhaltlich (Flugplatzperimeter, Gebiete mit Lärmbelastung und mit Höhenbeschränkung) und zeitlich massiv ausgebaut werden. Gleichzeitig werden die Mitwirkungsrechte und der Rechtsschutz abgebaut. Ähnliches ist im Zusammenhang mit den Sicherheitszonenplänen vorgesehen. Auch dort sollen die Rechte der Betroffenen abgebaut und der Rechtsschutz geschwächt werden.

Die geplante Ausweitung des Geltungsbereichs der Projektierungszonen und der Sicherheitszonen sowie der Abbau der Mitwirkungsrechte und des Rechtsschutzes lehnen wir ab. Es geht dem Bundesrat letztlich auch hier offensichtlich darum, die Machtstellung des Bundes bzw. der Luftfahrtindustrie gegenüber den Betroffenen zu verstärken, obwohl dafür keinerlei Veranlassung besteht.

5. Nein zu einer Verschlechterung beim Öffentlichkeitsprinzip

Der Bundesrat sieht Einschränkungen des Öffentlichkeitsprinzips vor, welche im weitesten Sinne der Flugsicherheit dienen sollen bzw. Anpassungen an die Vorgaben der EU darstellen. Soweit die Einschränkungen des Öffentlichkeitsprinzips diesen berechtigten Interessen dienen, sind sie aus Sicht der betroffenen Bevölkerung nicht zu beanstanden. Sofern die Einschränkungen aber künftig dazu genutzt werden sollen, die von den negativen Auswirkungen betroffenen Anwohnenden in ihren Einsichtsrechten in flugbetriebliche Daten oder in ähnliche Informationen einzuschränken, sind sie abzulehnen. Einem entsprechenden Missbrauch ist mittels einer ausdrücklichen Vorbehaltsregelung Rechnung zu tragen, wonach die Einsichtsrechte in allen übrigen Bereichen im bisherigen Umfang gewährleistet bleiben.

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
3003 Bern

Eingabe per E-Mail an:
esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Zürich, 27. November 2024

Stellungnahme zur Änderung des Luftfahrtgesetzes (LFG)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir beziehen uns auf die Konsultation in der titelerwähnten Angelegenheit und nehmen dazu fristgerecht Stellung.

Der Verband Schweizer Flugplätze (VSF) engagiert sich für die förderliche Entwicklung der kleinen und mittelgrossen Schweizer Flugplätze (Flugfelder und Flughäfen). Dabei geht es dem VSF gleichermassen darum, einerseits die betrieblichen Interessen der Flugplätze zu unterstützen und andererseits ein den Bedürfnissen der Luftraumnutzer sowie der Gesellschaft angepasstes Luftfahrtsystem zu fördern. Damit findet die vorliegende Stellungnahme ihre Legitimation. In den folgenden Ausführungen beziehen wir uns mit der Abkürzung «revLFG» auf den vorliegenden Entwurf zur Änderung des LFG.

Allgemeine Bemerkungen zum revLFG

- Der VSF begrüsst grundsätzlich, dass mit der Änderung LFG die Möglichkeit eröffnet wird, nebst einzelnen Aufsichtsbefugnissen neu auch ganze Aufsichtsbereiche delegieren zu können sowie die Erweiterung des Kreises der möglichen Delegationsnehmer. Anpassungsvorschläge finden sich in den nachfolgenden besonderen Bemerkungen.
- Der VSF anerkennt in grundsätzlicher Weise die Aufsichtskompetenzen des BAZL, welche in diesem Sinne unbestritten sind. Anpassungsvorschläge bezüglich des Umfangs der Aufsichtskompetenzen finden sich in den nachfolgenden besonderen Bemerkungen.
- Der VSF begrüsst die grundsätzliche Stärkung der Bedeutung des Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) mit der vorliegenden Revision. Der SIL trägt zur Rechtssicherheit

zugunsten aller Stakeholder bei. Deshalb ist der SIL das zentrale Planungsinstrument für die Zukunft der Luftfahrtinfrastrukturen der Schweiz.

- Dass eine Betriebskonzession nach dem revLFG nicht als öffentlicher Auftrag im Sinne von Artikel 9 des Bundesgesetzes vom 21. Juni 2019⁶ über das öffentliche Beschaffungswesen gelten soll, erachten wir als eine längst überfällige Norm (Art. 36a Abs. 5 revLFG). Dass, mit anderen Worten, die Neuvergabe einer Betriebskonzession nicht ausgeschrieben werden muss, stärkt die im öffentlichen Interesse stehenden Luftfahrtinfrastrukturen. Die mit einer Betriebskonzession ausgestatteten Flugplätze sind folglich für ihre betriebliche Vorsorge in existentieller Weise auf den Erlass dieser Norm angewiesen.
- Zur Thematik des Datenschutzes verweisen wir auf die zutreffenden Ausführungen in der Stellungnahme von AEROSUISSE, in welcher zum Schutz des Flugplatzhalters vor privatrechtlichen Entschädigungsansprüchen und strafrechtlichen Sanktionen die neuen Art. 107a^{bis} und Art. 107a^{ter} revLFG gefordert werden. Wir sind mit der Argumentation von AEROSUISSE einverstanden, dass mit der Revision des LFG die nötige gesetzliche Grundlage für Datenbearbeitungen geschaffen werden sollte, welche die rechtssichere Erfüllung der Aufgaben auf dem Flugplatz (sowohl für den Flugplatzhalter als auch für den Flugplatzbetreiber) ermöglicht.
- Zur Thematik der Just Culture verweisen wir auf die zutreffenden Ausführungen in der Stellungnahme des Aeroclub der Schweiz AeCS, welche den Schutz der Betroffenen sowie eine wirkungsvolle Redlichkeitskultur zum Ziel haben.
- Der VSF nimmt die vorliegende Stellungnahme im Zusammenhang mit Art. 36a Abs. 5 revLFG zum Anlass, sein Unverständnis über die angekündigten Sparmassnahmen des Bundes bei den Regionalflugplätzen mit Flugsicherung/Fluginformationsdienst zu äussern und fordert *ceterum censeo* eine wortgetreue Umsetzung der Motion 20.4412 «Regionalflugplätze als Schlüsselinfrastrukturen sichern» von Ständerat Benedikt Würth. Als Begründung sei dargetan, dass die Motion 21.3458 «Sektorenmarkt der Flughäfen im öffentlichen Beschaffungswesen» der KVF-N just damit begründet wurde, dass gemäss dem Bericht zur Luftfahrtpolitik des Bundes die Flughäfen entscheidend zur Standortattraktivität ihrer Region beitragen und die Ansiedlung von Unternehmen begünstigen. Der Sektorenmarkt der Flughäfen sei deshalb als systemrelevante Infrastruktur von der öffentlichen Ausschreibungspflicht zu befreien. Was in Sachen Sektorenmarkt der Flughäfen im öffentlichen Beschaffungswesen gilt, trifft folglich genauso aus der Perspektive der Sicherung der Regionalflugplätze als Schlüsselinfrastrukturen zu.

Besondere Bemerkungen zum revLFG

Unsere weiteren Bemerkungen zu den Normen des revLFG, welche unmittelbar die Mitglieder unseres Verbandes betreffen, folgen in den nachstehenden Absätzen. Unsere Änderungen/Ergänzungen sind jeweils an der farblichen **Texthervorhebung** erkennbar:

Ad Art. 4 revLFG

Die Norm sei wie folgt anzupassen:

¹ Das BAZL kann einzelne Aufsichtsbereiche oder -befugnisse übertragen:

- a. an die Flugplatzleiterinnen und Flugplatzleiter **sowie an** den Flugplatzhalter;
- ⁴ Vor der Übertragung an Gemeindebehörden sind die zuständigen kantonalen Regierungen **sowie die Flugplatzleiterinnen und Flugplatzleiter sowie der Flugplatzhalter** anzuhören. Vor der Übertragung an die Kantone, an geeignete Organisationen und Einzelpersonen sind die **Flugplatzleiterinnen und Flugplatzleiter sowie die Flugplatzhalter** anzuhören.

Begründung: Die fachliche Kompetenz der Flugplatzleiterinnen und Flugplatzleiter sowie der Flugplatzhalter ist zentral und sollte bei Änderungen dieser Tragweite stets berücksichtigt werden.

Ad Art. 16 revLFG

Die Norm sei wie folgt anzupassen:

² Die Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter **oder Bevollmächtigten** des BAZL sind... Zutrittsberechtigungen, die aus technischen Gründen notwendig sind, sind ihnen **sofort und unentgeltlich ohne Verzug** unter Ansetzung einer angemessenen Frist und gegen Erstattung der **anfallenden Kosten** auszustellen.

³ Die Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter **oder Bevollmächtigten** des BAZL sind weiter nötigenfalls berechtigt:

- a. in **sämtliche** Aufzeichnungen und Unterlagen, Daten, Verfahren und andere Materialien der beaufsichtigten Organisationen, die in Bezug auf die Flugsicherheit oder Luftsicherheit von Bedeutung sein können, Einsicht zu nehmen und davon Kopien, Fotografien und Aufzeichnungen zu erstellen oder Auszüge zu verlangen;
- b. **jederzeit** Auskünfte und Erklärungen von den beaufsichtigten Organisationen einzuholen und ihnen verbindliche zweckdienliche Anweisungen zu erteilen.
- c. **NEU: Die beaufsichtigten Organisationen und Unternehmen können jederzeit und ohne Frist eine Siegelung ihrer Unterlagen, Daten, Verfahren und aller anderen durch das BAZL eingezogenen, kopierten, fotografierten oder anderweitig aufgezeichneten Materialien beantragen.**

Begründung: Dem erläuternden Bericht zum revLFG kann nicht entnommen werden, welchen Bevollmächtigten eine derart umfassende Aufsichtskompetenz erteilt werden könnte und wie diese Personen mandatiert würden. Ebenfalls enthält der erläuternde Bericht keine Angaben darüber, weshalb ein umfassendes sowie zeitlich unbeschränktes Recht zur Einsichtnahme resp. Auskunft benötigt wird. Schliesslich ist nicht einzusehen, weshalb sofort und unentgeltlich ohne Verzug Zutrittsberechtigungen erteilt werden müssen. Das Siegelungsrecht als zentralen Behelf zur Wahrung der Rechte Betroffener erachten wir als unabdinglich. Es sei in diesem Zusammenhang festgestellt, dass das BAZL keine Strafverfolgungsbehörde ist und mit dem Art. 16 revLFG erheblich erweiterte Befugnisse erhält, welche in der Regel den Strafverfolgungsbehörden vorbehalten sind.

Ad Art. 36 revLFG

Die Norm sei wie folgt anzupassen:

¹ Der Bundesrat erlässt nähere Vorschriften über den Bau und Betrieb von Flugplätzen. Er kann dabei Bestimmungen über die Aufbewahrungsfrist und die Verwertung von Sachen erlassen, die auf Flugplätzen gefunden oder den Passagieren bei den Sicherheits- und Gepäckkontrollen abgenommen werden.

² Er legt die Ziele und Vorgaben für die Infrastruktur der Luftfahrt in der Schweiz im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) fest. Der SIL ist für alle Behörden, die Inhaber einer Betriebskonzession (Art. 36a) und weiteren Trägern von hoheitlichen Aufgaben verbindlich.

³ ~~Der Bundesrat kann im SIL die Zahl der Flugplätze festlegen und die Zahl der Wasserflugplätze beschränken.~~

Begründung: Abs. 1 sollte aus praktischen Gründen um die Gepäckkontrollen ergänzt werden. Mit Abs. 2 wird der SIL zu Recht gestärkt. Dies steht mit dem Grundsatz von Treu und Glauben (nach Art. 5 Abs. 3 BV) in Zusammenhang, weshalb die explizite Verbindlichkeit des SIL für alle Behörden (Bund, Kantone und Gemeinden sowie weiteren Trägern von hoheitlichen Aufgaben, bspw. bundesnahe Betriebe) genannt sein muss. Abs. 3 sollte vor dem Hintergrund des SIL als direktdemokratisches Instrument ersatzlos gestrichen werden.

Ad Art. 36a Abs. 5 revLFG

Der VSF begrüsst den Erlass dieser Norm. Siehe unsere Bemerkungen im allgemeinen Teil auf Seite 2/5 ff. oben.

Ad Art. 36abis revLFG

Wir verweisen auf die zutreffenden Ausführungen in der Stellungnahme der AEROSUISSE und bitten um Kenntnisnahme.

Ad Art. 37m revLFG

Die Norm sei wie folgt anzupassen:

¹ Die Errichtung und Änderung von Bauten und Anlagen im Flugplatzperimeter sowie in Gebieten mit Hindernisbegrenzung gemäss dem SIL, die nicht ganz oder überwiegend dem Flugplatzbetrieb dienen (Nebenanlagen), unterstehen dem kantonalen Recht. Sie bedürfen der Zustimmung des BAZL und des Flugplatzhalters.

² Vor dem Entscheid über die Baubewilligung hört die kantonale Behörde das BAZL sowie den Flugplatzhalter und den Flugplatzbetreiber an. Das BAZL verweigert die Zustimmung, wenn das Bauvorhaben die Flugsicherheit gefährden oder den Flugplatzbetrieb beeinträchtigen würde.

³ Das BAZL verweigert die Zustimmung, wenn das Bauvorhaben die Flugsicherheit gefährden oder den Flugplatzbetrieb beeinträchtigen würde. Der Flugplatzhalter oder der Flugplatzbetreiber kann die Zustimmung verweigern, wenn die Nebenanlage den künftigen Ausbau von Flugplatzanlagen verunmöglicht oder erheblich erschwert.

⁵ Das BAZL ist berechtigt, gegen Verfügungen der kantonalen Behörden in Anwendung dieses Gesetzes und seiner Ausführungsbestimmungen die Rechtsmittel des eidgenössischen und des kantonalen Rechts zu ergreifen.

Begründung: Die Rolle des BAZL als Fachbehörde für sicherheits- und betriebsbezogene Aspekte sollte nicht geschmälert werden. Ebenfalls ist sicherzustellen, dass Flugplatzhalter und Flugplatzbetreiber in das kantonale Verfahren involviert werden und ihre Interessen vertreten können. Schliesslich sollte das BAZL – analog dem geltenden LFG – gegen Verfügungen der kantonalen Behörden Rechtsmittel zu ergreifen.

Ad Art. 37n und Art. 37o revLFG

Diese zusammenhängenden Normen seien wie folgt anzupassen:

Art. 37n revLFG

Das BAZL kann von Amtes wegen oder auf Antrag des Konzessionärs, der Flugsicherung, des Kantons oder der Gemeinde für genau bezeichnete Gebiete Projektierungszonen festlegen, um Grundstücke **ganz oder teilweise** freizuhalten, die: ...

Art. 37o revLFG

²Weitergehende Vorkehren bedürfen der **Zustimmung des BAZL und des Flughafenhalters bzw. der Flugsicherung**. Sie können nur gestattet werden, wenn der Eigentümer auf jede spätere Entschädigung für den entstandenen Mehrwert verzichtet.

Begründung: Projektierungszonen sollten flexibel festgelegt werden können. Stets ist sicherzustellen, dass der Flugplatzhalter involviert wird und seine Interessen vertreten kann.

Ad Art. 237 Ziff. 3 StGB (gemäss Anhang (Ziff. III) des Vorentwurfs zur Änderung des LFG)

Die Norm sei wie folgt anzupassen:

3. Handelt der Täter fahrlässig, sieht die zuständige Behörde von der Strafverfolgung, der Überweisung an das Gericht oder der Bestrafung ab, wenn das Verschulden des Täters gering ist und er **nachweislich alle unter den gegebenen Umständen adäquat-verhältnismässigen Massnahmen ergriffen hat**, um die in Zusammenhang mit der Tat stehende behördliche Sicherheitsuntersuchung zu unterstützen.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen sowie für die Inkludierung unseres Verbandes im Kreis der Adressaten der weiteren Entwicklung des LFG.

Bei Rückfragen steht Ihnen der Unterzeichnende zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

VERBAND SCHWEIZER FLUGPLÄTZE

elo. sig.

Jorge V. Pardo

Geschäftsführer

Beilagen: NIL

Frau
Esther Jutzeler
BAZL
Via Mail:
esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Basel, 25. November 2024

Stellungnahme der Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz (AefU) im Rahmen der Vernehmlassung zum revidierten Luftfahrtgesetz (LFG) gemäss Bundesratsbeschluss vom 28. August 2024 (Vernehmlassungsfrist 30. November 2024)

1. Übersicht

Der Bundesrat will dem Bundesparlament eine erneute Teilrevision des LFG schmackhaft machen. Er behauptet, die Notwendigkeit der vorliegenden Revision ergebe sich gestützt auf politische Vorstösse (vgl. [Medienmitteilung vom 28. August 2024](#)). Soweit ersichtlich betreffen diese Vorstösse jedoch lediglich Themen der Sicherheitskultur im weitesten Sinn. Gegen Verbesserungen bei der Flugsicherheit und den damit zusammenhängenden Fragen ist grundsätzlich nichts einzuwenden. Die geplante Teilrevision enthält jedoch auch Bestimmungen, die der weiteren Verstärkung des Einflusses des Bundes und der Entmachtung der Kantone, Gemeinden und der Betroffenen dienen. Vor allem aber soll die Anwendbarkeit der umweltrechtlichen Schutzbestimmungen nochmals stark reduziert werden.

Dieser Abbau des Rechtsschutzes und der massive Ausbau der Rechte der Bundesbehörden zulasten der Mitspracherechte der Betroffenen sowie die faktische Ausserkraftsetzung umweltrechtlicher Bestimmungen zulasten der Bevölkerung um die Landesflughäfen wird von den AefU scharf kritisiert und ist zurückzuweisen.

2. Nein zur faktischen Abschaffung der umweltrechtlichen Schutznormen bei Landesflughäfen

Bereits in der letzten Teilrevision des LFG vom 16. Juni 2017 wurde die rechtliche Unantastbarkeit der Landesflughäfen teilweise dadurch zementiert, dass mit dem Mittel des **baulichen Bestandsschutzes** andere Bundesaufgaben wie der Schutz der Umwelt und damit auch der Schutz der Bevölkerung um die Flughäfen übersteuert werden können. Nun soll eine weitere massive Stärkung dieses Bestandsschutzes erfolgen. Der Bundesrat will einen sogenannten **betrieblichen Bestandsschutz** einführen. Nach seinen Worten «soll damit sichergestellt werden, dass die Eckwerte des Flughafenbetriebs, so z.B. die Betriebszeiten, auch in umweltrechtlichen Sanierungsverfahren grundsätzlich nicht eingeschränkt werden können.» Das Parlament soll mit der Verabschiedung der Vorlage festlegen, dass auf Gesetzesstufe eine

Interessenabwägung verankert wird, die es dem Bundesrat respektive dem UVEK und dem BAZL erlaubt, über den SIL (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt) und das Betriebsreglement sämtliche Wünsche der Flugplatzbetreiber sowie Flugverkehrsunternehmen zu erfüllen, ohne weiter auf die betroffene Bevölkerung Rücksicht nehmen zu müssen. Diese geplante Änderung zugunsten der Luftfahrtindustrie läuft faktisch darauf hinaus, dass die umweltrechtlichen Bestimmungen zum Schutz der Bevölkerung insbesondere vor lästigen und schädlichen Lärmimmissionen für die beiden Landesflughäfen ausser Kraft gesetzt werden.

Die aktuelle Revisionsvorlage ist in ihrer Dimension einzigartig und verletzt nach Auffassung der AefU den verfassungsrechtlichen Auftrag des Bundes, wonach die Umwelt und damit die Menschen vor lästigen und schädlichen übermässigen Immissionen zu schützen sind. Das Vorhaben des Bundesrates stellt einen einigermassen durchsichtigen Versuch dar, die Bemühungen zu hintertreiben, welche die Verbesserung der Situation gerade hinsichtlich der nächtlichen Lärmbelastungen zum Ziel haben. Diese Gesetzesrevision ist deshalb aus Sicht der AefU entschieden abzulehnen. Sie stellt einen durch nichts gerechtfertigten und geradezu unverantwortlichen Angriff auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Anwohner der Landesflughäfen dar.

3. Nein zu Änderungen bei Nebenanlagen nach kantonalem Recht

Mit der Revision sollen Entscheide der kantonalen Behörden zu Nebenanlagen explizit von der Zustimmung des BAZL abhängig gemacht werden. Begründet wird dies damit, dass die kantonalen Behörden regelmässig «nicht über vertiefte Fachkenntnisse» oder das «Wissen über tatsächliche lokale Verhältnisse und Anforderungen» verfügten. Diese Behauptung und die damit einhergehende Entmachtung der kantonalen Behörden und die Reduktion der Mitspracherechte werden von den AefU entschieden abgelehnt. Es geht auch hier offensichtlich darum, die Kompetenzen der Bundesbehörden zulasten der kantonalen Behörden und letztlich der Betroffenen zu stärken, ohne dass dafür eine tragfähige Begründung abgegeben wird.

4. Nein zu den Änderungen bei Projektierungszonen und Sicherheitszonen

Gemäss der bundesrechtlichen Vorlage soll der Anwendungsbereich der Projektierungszonen inhaltlich (Flugplatzperimeter, Gebiete mit Lärmbelastung und mit Höhenbeschränkung) und zeitlich massiv ausgebaut werden. Gleichzeitig werden die Mitwirkungsrechte und der Rechtsschutz abgebaut. Ähnliches ist im Zusammenhang mit den Sicherheitszonenplänen vorgesehen. Auch dort sollen die Rechte der Betroffenen abgebaut und der Rechtsschutz geschwächt werden.

Die geplante Ausweitung des Geltungsbereichs der Projektierungszonen und der Sicherheitszonen sowie der Abbau der Mitwirkungsrechte und des Rechtsschutzes werden von den AefU abgelehnt. Es geht dem Bundesrat letztlich auch hier offensichtlich darum, die Machtstellung des Bundes bzw. der Luftfahrtindustrie gegenüber den Betroffenen zu verstärken, obwohl dafür keinerlei Veranlassung besteht.

5. Nein zu einer Verschlechterung beim Öffentlichkeitsprinzip

Der Bundesrat sieht Einschränkungen des Öffentlichkeitsprinzips vor, welche im weitesten Sinne der Flugsicherheit dienen sollen bzw. Anpassungen an die Vorgaben der EU darstellen. Soweit die Einschränkungen des Öffentlichkeitsprinzips diesen berechtigten Interessen dienen, sind sie aus Sicht der betroffenen Bevölkerung nicht zu beanstanden. Sofern die Einschränkungen aber künftig dazu genutzt werden sollen, die von den negativen Auswirkungen betroffenen Anwohnenden in ihren Einsichtsrechten

in flugbetriebliche Daten oder in ähnliche Informationen einzuschränken, sind sie abzulehnen. Einem entsprechenden Missbrauch ist mittels einer ausdrücklichen Vorbehaltsregelung Rechnung zu tragen, wonach die Einsichtsrechte in allen übrigen Bereichen im bisherigen Umfang gewährleistet bleiben.

Martin Forter
Geschäftsleiter AefU
061 691 55 83
info@aefu.ch

Einschreiben

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Sektion Sachplan und Anlagen
3003 Bern

Nürensdorf, 15. November 2024/udi

Stellungnahme des Vorstands FAIR in AIR im Rahmen der Vernehmlassung zum revidierten Luftfahrtgesetz (LFG) gemäss Bundesratsbeschluss vom 28. August 2024

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Rahmen der Vernehmlassung zum revidierten Luftfahrtgesetz (LFG) gemäss Bundesratsbeschluss vom 28. August 2024, nehmen wir wie folgt Stellung:

1. Übersicht

Der Bundesrat will dem Bundesparlament eine erneute Teilrevision des LFG schmackhaft machen. Er behauptet, die Notwendigkeit der vorliegenden Revision ergebe sich gestützt auf politische Vorstösse (vgl. [Medienmitteilung vom 28. August 2024](#)). Soweit ersichtlich betreffen diese Vorstösse jedoch lediglich Themen der Sicherheitskultur im weitesten Sinn. Gegen Verbesserungen bei der Flugsicherheit und den damit zusammenhängenden Fragen ist grundsätzlich nichts einzuwenden. Die geplante Teilrevision enthält jedoch auch Bestimmungen, die der weiteren Verstärkung des Einflusses des Bundes und der Entmachtung der Kantone, Gemeinden und der Betroffenen dienen. Vor allem aber soll die Anwendbarkeit der umweltrechtlichen Schutzbestimmungen nochmals stark reduziert werden.

Dieser Abbau des Rechtsschutzes und der massive Ausbau der Rechte der Bundesbehörden zulasten der Mitspracherechte der Betroffenen sowie die faktische Ausserkraftsetzung umweltrechtlicher Bestimmungen zulasten der Bevölkerung um die Landesflughäfen wird seitens FAIR in AIR scharf kritisiert und ist zurückzuweisen.

2. Nein zur faktischen Abschaffung der umweltrechtlichen Schutznormen bei Landesflughäfen

Bereits in der letzten Teilrevision des LFG vom 16. Juni 2017 wurde die rechtliche Unantastbarkeit der Landesflughäfen teilweise dadurch zementiert, dass mit dem Mittel des **baulichen Bestandsschutzes** andere Bundesaufgaben wie der Schutz der Umwelt und damit auch der Schutz der Bevölkerung um die Flughäfen übersteuert werden können. Nun soll eine weitere massive Stärkung dieses Bestandsschutzes erfolgen. Der Bundesrat will einen sogenannten **betrieblichen Bestandsschutz** einführen. Nach seinen Worten «soll damit sichergestellt werden, dass die Eckwerte des Flughafenbetriebs, so z.B. die Betriebszeiten, auch in umweltrechtlichen Sanierungsverfahren grundsätzlich nicht eingeschränkt werden können.» Das Parlament soll mit der Verabschiedung der Vorlage festlegen, dass auf Gesetzesstufe eine Interessenabwägung verankert wird, die es dem Bundesrat respektive dem UVEK und dem BAZL erlaubt, über den SIL (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt) und das Betriebsreglement sämtliche Wünsche der Flugplatzbetreiber sowie Flugverkehrsunternehmen zu erfüllen, ohne weiter auf die betroffene Bevölkerung Rücksicht nehmen zu müssen. Diese geplante Änderung zugunsten der Luftfahrtindustrie läuft faktisch darauf hinaus, dass die umweltrechtlichen Bestimmungen zum Schutz der Bevölkerung insbesondere vor lästigen und schädlichen Lärmimmissionen für die beiden Landesflughäfen ausser Kraft gesetzt werden. Zu bemerken ist, dass die Flughafen Zürich AG schon heute, rechtswidrig, den im SIL festgehaltenen Verspätungsabbau massiv missbraucht – wird zur Betriebszeit gerechnet: Das ist, wie geschrieben, rechtswidrig und wird bis jetzt nicht geahndet.

Die aktuelle Revisionsvorlage ist in ihrer Dimension einzigartig und verletzt nach Auffassung von FAIR in AIR den verfassungsrechtlichen Auftrag des Bundes, wonach die Umwelt und damit die Menschen vor lästigen und schädlichen übermässigen Immissionen zu schützen sind. Das Vorhaben des Bundesrates stellt einen offensichtlichen Versuch dar, die Bemühungen zu hintertreiben, welche die Verbesserung der Situation gerade hinsichtlich der nächtlichen Lärmbelastungen zum Ziel haben. Diese Gesetzesrevision ist deshalb aus Sicht von FAIR in AIR entschieden abzulehnen. Sie stellt einen durch nichts gerechtfertigten und geradezu unverantwortlichen Angriff auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Anwohner der Landesflughäfen dar.

3. Nein zu Änderungen bei Nebenanlagen nach kantonalem Recht

Mit der Revision sollen Entscheide der kantonalen Behörden zu Nebenanlagen explizit von der Zustimmung des BAZL abhängig gemacht werden. Begründet wird dies damit, dass die kantonalen Behörden regelmässig «nicht über vertiefte Fachkenntnisse» oder das «Wissen über tatsächliche lokale Verhältnisse und Anforderungen» verfügten. Diese Behauptung und die damit einhergehende Entmachtung der kantonalen Behörden und die Reduktion der Mitspracherechte werden von FAIR in AIR entschieden abgelehnt. Es geht auch hier offensichtlich darum, die Kompetenzen der Bundesbehörden zulasten der kantonalen Behörden und letztlich der Betroffenen zu stärken, ohne dass dafür eine tragfähige Begründung abgegeben wird.

4. Nein zu den Änderungen bei Projektierungszonen und Sicherheitszonen

Gemäss der bundesrechtlichen Vorlage soll der Anwendungsbereich der Projektierungszonen inhaltlich (Flugplatzperimeter, Gebiete mit Lärmbelastung und mit Höhenbeschränkung) und zeitlich massiv ausgebaut werden. Gleichzeitig werden die Mitwirkungsrechte und der Rechtsschutz abgebaut. Ähnliches ist im Zusammenhang mit den Sicherheitszonenplänen vorgesehen. Auch dort sollen die Rechte der Betroffenen abgebaut und der Rechtsschutz geschwächt werden.

Die geplante Ausweitung des Geltungsbereichs der Projektierungszonen und der Sicherheitszonen sowie der Abbau der Mitwirkungsrechte und des Rechtsschutzes werden seitens FAIR in AIR abgelehnt. Es geht dem Bundesrat letztlich auch hier offensichtlich darum, die Machtstellung des Bundes bzw. der Luftfahrtindustrie gegenüber den Betroffenen zu verstärken, obwohl dafür keinerlei Veranlassung besteht.

5. Nein zu einer Verschlechterung beim Öffentlichkeitsprinzip

Der Bundesrat sieht Einschränkungen des Öffentlichkeitsprinzips vor, welche im weitesten Sinne der Flugsicherheit dienen sollen bzw. Anpassungen an die Vorgaben der EU darstellen. Soweit die Einschränkungen des Öffentlichkeitsprinzips diesen berechtigten Interessen dienen, sind sie aus Sicht der betroffenen Bevölkerung nicht zu beanstanden. Sofern die Einschränkungen aber künftig dazu genutzt werden sollen, die von den negativen Auswirkungen betroffenen Anwohnenden in ihren Einsichtsrechten in flugbetriebliche Daten oder in ähnliche Informationen einzuschränken, sind sie abzulehnen. Einem entsprechenden Missbrauch ist mittels einer ausdrücklichen Vorbehaltsregelung Rechnung zu tragen, wonach die Einsichtsrechte in allen übrigen Bereichen im bisherigen Umfang gewährleistet bleiben.



Freundliche Grüsse

FAIR in AIR (FiA)

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "G. Brunner".

Georg Brunner (Präsident)

georg.brunner@fair-in-air.ch
+41 52 385 11 33

Verein Flughafen-Nachtruhe-Initiative

8600 Dübendorf

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Esther.Jutzeler@BAZL.admin.ch

(per Email)

Zürich, 13. November 2024

Stellungnahme des Vereins Flughafen-Nachtruhe-Initiative im Rahmen der Vernehmlassung zum revidierten Luftfahrtgesetz (LFG) gemäss Bundesratsbeschluss vom 28. August 2024 (Vernehmlassungsfrist 28. November 2024).

Vorwort

Der «Verein Flughafen-Nachtruhe-Initiative» (Vereinigung aller Bürgerorganisationen im Kanton Zürich) stützt die Aussagen des «Schutzverbandes der Bevölkerung um den Flughafen Zürich» und übernimmt im Wesentlichen den Inhalt deren Stellungnahme vom 18. Oktober 2024. Aus Sicht des Vereins Flughafen-Nachtruhe-Initiative ist zusätzlich stossend, dass der Schutz der Bevölkerung vor lästigen und krankheitsfördernden Auswirkungen durch den Fluglärm völlig ausklammert - und die gesetzliche Nachtruhe mit keinem Wort erwähnt wird. Der Verein Flughafen-Nachtruhe-Initiative fügt daher einen zusätzlichen 6. Absatz mit dem Titel: JA zum Schutz der Bevölkerung in seiner Stellungnahme an.

1. Übersicht

Der Bundesrat will dem Bundesparlament eine erneute Teilrevision des LFG -vorschlagen. Er behauptet, dass die Notwendigkeit der vorliegenden Revision sich aus den politischen Vorstössen im Parlament ergebe (vgl. Medienmitteilung vom 28. August 2024). Soweit ersichtlich betreffen diese Vorstösse jedoch lediglich Themen der Sicherheitskultur im weitesten Sinn. Gegen Verbesserungen bei der Flugsicherheit und den damit zusammenhängenden Fragen ist grundsätzlich nichts einzuwenden. Die geplante Teilrevision enthält jedoch auch Bestimmungen, die der weiteren Verstärkung des Einflusses des Bundes und der Entmachtung der Kantone, Gemeinden und der Betroffenen dienen. Vor allem aber soll die Anwendbarkeit der umweltrechtlichen Schutzbestimmungen nochmals stark reduziert werden.

Dieser Abbau des Rechtsschutzes und der massive Ausbau der Rechte der Bundesbehörden zulasten der Mitspracherechte der Betroffenen sowie die faktische Ausserkraftsetzung umweltrechtlicher Bestimmungen zulasten der Bevölkerung um die Landesflughäfen wird auch von unserem Verein scharf kritisiert und ist zurückzuweisen.

2. Nein zur faktischen Abschaffung der umweltrechtlichen Schutznormen bei Landesflughäfen

Bereits in der letzten Teilrevision des LFG vom 16. Juni 2017 wurde die rechtliche Unantastbarkeit der Landesflughäfen teilweise dadurch zementiert, dass mit dem Mittel des **baulichen Bestandesschutzes** zum Beispiel der Schutz der Umwelt und damit auch der Schutz der Bevölkerung um die Flughäfen übersteuert werden kann. Nun soll eine weitere massive Stärkung dieses Bestandsschutzes erfolgen. Der Bundesrat will einen sogenannten **betrieblichen Bestandesschutz** einführen. Nach seinen Worten «soll damit sichergestellt werden, dass die Eckwerte des Flughafenbetriebs, so z.B. die Betriebszeiten, auch in umweltrechtlichen Sanierungsverfahren grundsätzlich nicht eingeschränkt werden können.» Das Parlament soll mit der Verabschiedung der Vorlage festlegen, dass auf Gesetzesstufe eine Interessenabwägung verankert wird, die es dem Bundesrat respektive dem UVEK und dem BAZL erlaubt, über den SIL (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt) und das Betriebsreglement sämtliche Wünsche der Flugplatzbetreiber sowie Flugverkehrsunternehmen zu erfüllen, ohne weiter auf die betroffene Bevölkerung Rücksicht nehmen zu müssen. Diese geplante Änderung zugunsten der Luftfahrtindustrie läuft faktisch darauf hinaus, dass die umweltrechtlichen Bestimmungen zum Schutz der Bevölkerung insbesondere vor lästigen und schädlichen Lärmimmissionen für die beiden Landesflughäfen ausser Kraft gesetzt werden.

Die aktuelle Revisionsvorlage ist in ihrer Dimension einzigartig und verletzt nach unserer Auffassung - den verfassungsrechtlichen Auftrag des Bundes, wonach die Umwelt und damit die Menschen vor lästigen und schädlichen übermässigen Immissionen zu schützen sind. Das Vorhaben des Bundesrates stellt einen - offensichtlichen Versuch dar, die Bemühungen zu hintertreiben, welche die Verbesserung der Situation gerade hinsichtlich der nächtlichen Lärmbelastungen zum Ziel haben. Diese Gesetzesrevision ist deshalb - entschieden abzulehnen. Sie stellt einen durch nichts gerechtfertigten und geradezu unverantwortlichen Angriff auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Anwohner der Landesflughäfen dar.

3. Nein zu Änderungen bei Nebenanlagen nach kantonalem Recht

Mit der Revision sollen Entscheide der kantonalen Behörden zu Nebenanlagen explizit von der Zustimmung des BAZL abhängig gemacht werden. Begründet wird dies damit, dass die kantonalen Behörden regelmässig «nicht über vertiefte Fachkenntnisse» oder das «Wissen über tatsächliche lokale Verhältnisse und Anforderungen» verfügen. Diese Behauptung und die damit einhergehende Entmachtung der kantonalen Behörden und die Reduktion der Mitspracherechte werden ebenfalls entschieden abgelehnt. Es geht auch hier darum, die Kompetenzen der Bundesbehörden zulasten der kantonalen Behörden und letztlich der Betroffenen zu stärken, ohne dass dafür eine tragfähige Begründung abgegeben wird.

4. Nein zu den Änderungen bei Projektierungszonen und Sicherheitszonen

Gemäss der bundesrechtlichen Vorlage soll der Anwendungsbereich der Projektierungszonen inhaltlich (Flugplatzperimeter, Gebiete mit Lärmbelastung und mit Höhenbeschränkung) und zeitlich massiv ausgebaut werden. Gleichzeitig werden die Mitwirkungsrechte und der Rechtsschutz abgebaut. Ähnliches ist im Zusammenhang mit den Sicherheitszonenplänen vorgesehen. Auch dort sollen die Rechte der Betroffenen abgebaut und der Rechtsschutz geschwächt werden.

Die geplante Ausweitung des Geltungsbereichs der Projektierungszonen und der Sicherheitszonen sowie der Abbau der Mitwirkungsrechte und des Rechtsschutzes werden daher abgelehnt. Es geht dem Bundesrat letztlich auch hier offensichtlich darum, die Machtstellung des Bundes bzw. der Luftfahrtindustrie gegenüber den Betroffenen zu verstärken, obwohl dafür keinerlei Veranlassung besteht.

5. Nein zu einer Verschlechterung beim Öffentlichkeitsprinzip

Der Bundesrat sieht Einschränkungen des Öffentlichkeitsprinzips vor, welche im weitesten Sinne der Flugsicherheit dienen sollen bzw. Anpassungen an die Vorgaben der EU darstellen. Soweit die Einschränkungen des Öffentlichkeitsprinzips diesen berechtigten Interessen dienen, sind sie aus Sicht der betroffenen Bevölkerung nicht zu beanstanden. Sofern die Einschränkungen aber künftig dazu genutzt werden sollen, die von den negativen Auswirkungen betroffenen Anwohnenden in ihren Einsichtsrechten in flugbetriebliche Daten oder in ähnliche Informationen einzuschränken, sind sie abzulehnen. Einem entsprechenden Missbrauch ist mittels einer ausdrücklichen Vorbehaltsregelung Rechnung zu tragen, wonach die Einsichtsrechte in allen übrigen Bereichen im bisherigen Umfang gewährleistet bleiben.

6. JA zum Schutz der Bevölkerung

Der Bundesrat unterlässt leider jegliche Aussage zum Schutz der Bevölkerung vor gesundheitsschädlichen Auswirkungen durch Starts und Landungen im weiten Umfeld der Flughäfen. Sei dies durch Stickoxide sowie Fein- und Ultrafeinstaub auf die Atmungsorgane oder durch Fluglärm, welcher Schlafstörungen, Stress und Bluthochdruck verursacht. Die Nachtruhe von 23:00 – 06:00 Uhr ist gesetzlich verankert. Leider ist dieses für die Wohnbevölkerung sehr relevante Thema gänzlich ausgeblendet worden. Sie zeigt damit den eingeschränkten Stellenwert des Schutzes der Bevölkerung gegenüber der wirtschaftlichen Profitabilität der Flughäfen. Das Ausblenden der Gesundheitsanliegen der Bevölkerung und die offensichtliche Durchlöcherung der Nachtruhe von 23:00 – 06:00 Uhr, lehnt der «Verein Flughafen Nachtruhe-Initiative» entschieden ab. Verspätete Starts und Landungen sind nur in klar definierten Ausnahmefällen zu bewilligen.

Freundliche Grüsse

Flughafen-Nachtruhe-Initiative

Der Präsident

Der Aktuar

Walter Oertle

Rolf Wyder

Fluglärmsolidarität.

Bürgerinitiative für solidarische Fluglärmverteilung
www.fluglaermsolidaritaet.com
Rebenstrasse 43, 8309 Birchwil-Nürens Dorf

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
Frau **Esther Jutzeler**
Papiermühlestrasse 172,
3063 Ittigen,
CH-3003 Bern

Birchwil, 19. November 2024

Änderungen im Luftfahrtgesetz (LFG)

Vernehmlassung der Fluglärmsolidarität, Birchwil,

Sehr geehrte Damen und Herren

1. Allgemeine Bemerkung

1.1 Der Bundesrat hat die Vernehmlassung zum revidierten Luftfahrtgesetz (LFG) eröffnet. Für dessen Umsetzung sei eine Revision notwendig. Die Vernehmlassungsfrist bis am 28. November 2024 ist mit unserer Eingabe gewahrt. Mit vorliegender Mitwirkung nimmt unsere Bürger-Fluglärmorganisation die Einladung dankend an.

1.2 Der Bundesrat verweist auf parlamentarische Vorstösse, welche eine Anpassung notwendig machen. Unser Anliegen liegt im Schutz der Anwohner, insbesondere in der Befolgung der Lärmgrenzwerte gemäss Lärmschutzverordnung 814.41, der Ausnahmebestimmung im SIL (Sachplan für Infrastruktur Luftfahrt) und im Befolgen des kantonalen Flughafengesetzes. Diese gesetzlichen Bestimmungen werden seit Jahren missachtet.

Wir weisen auch auf die Empfehlungen der Eidg. Kommission für Lärmbekämpfung hin, die strengere Grenzwerte empfiehlt. Ausserdem läuft in Zürich die Abstimmung zur Revision des Flughafengesetzes an. Die rechtswidrige Erweiterungen der Betriebszeiten bzw. chronische Überschreitungen der gesetzlichen Lärmgrenzwerte dürfen nicht als „Besitzstand“ legalisiert werden.

Ferner wehren wir uns dagegen, dass die Einsprache- und Mitwirkungsrechte der Anwohner und der kantonalen Stellen durch die Neuregelung vom Bund übersteuert werden.

1.3 Der Bundesrat behauptet gegenüber dem Bundesparlament die Notwendigkeit der Revision aufgrund politischer Vorstösse (vgl. Medienmitteilung vom 28. August 2024). Soweit ersichtlich

betreffen diese Vorstösse jedoch lediglich Themen der Sicherheitskultur im weitesten Sinn. Das unterstützen auch wir.

Die geplante Teilrevision enthält jedoch auch Bestimmungen, die dem weiteren Einfluss des Bundes und der Entmachtung der Kantone, Gemeinden und der Betroffenen dienen. Vor allem aber soll die Anwendbarkeit der umweltrechtlichen Schutzbestimmungen und des gesundheitlichen Schutzes der Anwohner nochmals stark reduziert werden.

Wir kritisieren diesen Abbau des Rechtsschutzes und den massiven Ausbau der Rechte der Bundesbehörden zulasten der Betroffenen, sowie die faktische Ausserkraftsetzung umweltrechtlicher Bestimmungen.

- 1.4 Die Bürgerorganisation Fluglärmsolidarität verlangt die Rücksichtnahme auf
- das geltende - und in der Abstimmung befindliche künftige - Flughafengesetz, das uneingeschränkt 7 Stunden Nachtruhe vorsieht,
 - den SIL, der Flüge nach 23 Uhr nur ausnahmsweise zulässt und
 - auf die Lärmschutzverordnung, welche die Empfehlungen der Kommission für Lärmbekämpfung erst noch umsetzen muss.

Die Formulierung „**betrieblicher Bestandesschutz**“ wird in seiner Verallgemeinerung der Auslegung weiter negativen Spielraum freihalten. Dies alleine widerspricht schon der Absicht den Flughafen „rechtlich besser abzusichern“. Entschieden lehnen wir einen „betrieblichen Bestandesschutz“ bezüglich der Betriebszeiten ab.

Es ist zu prüfen, ob die Revision des Luftfahrtgesetzes in Anbetracht der hängigen Rahmenbedingungen nicht überhaupt vertagt werden muss.

2. Unsere Anträge im Einzelnen:

2.1 **Wir lehnen die faktische Abschaffung der umweltrechtlichen Schutznormen bei Landesflughäfen ab, (Art.37)**

Bereits in der letzten Teilrevision des LFG vom 16. Juni 2017 wurde die rechtliche Unantastbarkeit der Landesflughäfen teilweise dadurch zementiert, dass mit dem Mittel des **baulichen Bestandesschutzes** andere Bundesaufgaben, wie der Schutz der Umwelt und damit auch der Schutz der Bevölkerung um die Flughäfen, übersteuert werden können. Nun soll eine weitere massive Stärkung dieses Bestandsschutzes erfolgen.

Wir fordern, dass unter Art. 37 nur **neue Anlagen** betroffen sein werden, welche z.B. als Verdichtungsmassnahme umfangreichere Ausmasse als bisher annehmen würden. Die regionalen Bauvorschriften sollen nicht dem Ausbau von Betriebsabläufen oder dem Umbau des Flughafens weichen. Die Entscheidung soll bei der kantonalen bzw. kommunalen Behörde bleiben. Dies als Besitzstandswahrung der bestehenden Bauten und der kantonalen Vorschriften und als Besitzstandswahrung der demokratischen Werte.

2.2 Der Bundesrat will einen **Bestandesschutz im betrieblichen Umfang** einführen. Nach seinen Worten «soll damit sichergestellt werden, dass die Eckwerte des Flughafenbetriebs, so z.B. die

Betriebszeiten, auch in umweltrechtlichen Sanierungsverfahren grundsätzlich nicht eingeschränkt werden können.» Das Parlament soll mit der Verabschiedung der Vorlage festlegen, dass auf Gesetzesstufe eine Interessenabwägung verankert wird, die es dem Bundesrat respektive dem UVEK und dem BAZL erlauben, über den SIL (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt), dem Flughafengesetz und dem Betriebsreglement sämtliche Wünsche der Flugplatzbetreiber sowie Flugverkehrsunternehmen zu erfüllen, ohne weiter auf die betroffene Bevölkerung Rücksicht nehmen zu müssen. Diese geplante Änderung zugunsten der Luftfahrtindustrie läuft faktisch darauf hinaus, dass die Bestimmungen zum Schutz der Bevölkerung, insbesondere vor lästigen und schädlichen Lärmimmissionen für die beiden Landesflughäfen, ausser Kraft gesetzt werden.

Die aktuelle Revisionsvorlage ist in ihrer Dimension einzigartig und widerspricht dem verfassungsrechtlichen Auftrag des Bundes, wonach die Umwelt und damit die Menschen vor lästigen und schädlichen übermässigen Immissionen zu schützen sind. Das Vorhaben des Bundesrates stellt einen offensichtlichen Versuch dar, die Bemühungen um eine 7stündige Nachtruhe auszuhebeln.

Diese Gesetzesrevision ist schon deshalb entschieden abzulehnen. Sie stellt einen durch nichts gerechtfertigten, unverantwortlichen Angriff auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Anwohner der Landesflughäfen dar. Auch die demokratischen Rechte der Bürger, Gemeinden und Kantone werden ausgehebelt.

Man beachte weiter, dass weit über die Betriebszeit des Flughafens hinaus, das ganze Landes-Territorium durch An- und Abflüge belastet wird, dies wegen den deutschen Sperrzeiten sogar mit weiten Umwegen während langer Zeit.

Wir verlangen unter Art 36a die Bestimmung zum „betrieblichen Umfang“ zu streichen. Stattdessen folgende Ergänzung hinzu zu fügen:

„Insbesondere unterliegt der Flughafenbetrieb den Bestimmungen des Zürcher Flughafengesetzes, die eine 7stündige Nachtruhe zwischen 23.00 Uhr bis 6 Uhr vorsieht. Ferner darf der Verspätungsabbau (wie im SIL gefordert) nur im Ausnahmefall beansprucht werden. Die Lärmgrenzwerte sind gemäss Lärmschutzverordnung einzuhalten. Bei Überschreiten der Lärmgrenzwerte ist unverzüglich die Zahl der Flugbewegungen zu kürzen.“

Bemerkung: Bis vor den Herbstferien wurden tagtäglich ca. 14 Flüge nach 23 Uhr abgewickelt, z.T. der immer gleichen Destinationen. Dies widerspricht der Ausnahmebestimmung im SIL!

2.3 **Änderungen bei Anlagen nach kantonalem Recht, (Art.37)**

Mit der Revision sollen Entscheide der kantonalen Behörden zu Nebenanlagen explizit von der Zustimmung des BAZL abhängig gemacht werden. Begründet wird dies damit, dass die kantonalen Behörden regelmässig «nicht über vertiefte Fachkenntnisse» oder das «Wissen über tatsächliche lokale Verhältnisse und Anforderungen» verfügen. Diese Behauptung und die damit einhergehende Entmachtung der kantonalen Behörden und die Reduktion der Mitspracherechte lehnen wir ab. Es geht auch hier offensichtlich darum, die Kompetenzen der Bundesbehörden zulasten der kantonalen Behörden und letztlich der Betroffenen zu stärken.

Wir fordern, dass unter Art.37 nur Anlagen betroffen sind, welche z.B. als Verdichtungsmassnahme umfangreichere Ausmasse als bisher annehmen können. Die regionalen Bauvorschriften sollen keinem Ausbau von Betriebsabläufen oder dem Umbau des Flughafens weichen. Die Entscheidung soll der kantonalen bzw. kommunalen Behörde

unterliegen. Dies als Besitzstandwahrung der bestehenden Bauten und der kantonalen Bestimmungen.

2.4 **Änderungen bei Projektierungszonen und Sicherheitszonen**

Gemäss der bundesrechtlichen Vorlage soll der Anwendungsbereich der Projektierungszonen inhaltlich (Flugplatzperimeter, Gebiete mit Lärmbelastung und mit Höhenbeschränkung) und zeitlich massiv ausgebaut werden. Gleichzeitig werden die Mitwirkungsrechte und der Rechtsschutz abgebaut. Ähnliches ist im Zusammenhang mit den Sicherheitszonenplänen vorgesehen. Auch dort sollen die Rechte der Betroffenen abgebaut und der Rechtsschutz geschwächt werden.

Beschwerden bezüglich Errichtung von Projektierungszonen werden aufschiebende Wirkung entzogen. Damit werden Einsprachen nach Errichtung der strittigen Bauten gegenstandslos. Dies ist nochmals eine ungeheuerliche Einschränkung der kantonalen Befugnisse und Bürgerrechte.

Die geplante Ausweitung des Geltungsbereichs der Projektierungszonen und der Sicherheitszonen sowie der Abbau der Mitwirkungsrechte und des Rechtsschutzes lehnen wir ab.

Weiter lehnen wir unter Art 43 die Genehmigung des Sicherheitszonenplans über den jetzigen Zustand hinaus ab, ebenso die Entscheidungsinstanz über Einsprachen und die aufschiebende Wirkung.

2.5 **Öffentlichkeitsprinzip**

Der Bundesrat sieht Einschränkungen des Öffentlichkeitsprinzips vor, welche im weitesten Sinne der Flugsicherheit dienen sollen bzw. Anpassungen an die Vorgaben der EU darstellen. Diese Einschränkungen des Öffentlichkeitsprinzips beschneiden gleichzeitig auch die Abwehr von negativen Auswirkungen auf die betroffenen Anwohner, dies in ihren Einsichtsrechten. Wir lehnen dies entschieden ab.

2.6 **Funktion des Flughafens als Drehscheibe, Art 36a.**

Wir beantragen, dass die Funktion des Flughafens Zürich als Drehscheibe (HUB-Betrieb) aus dem Luftfahrtgesetz gestrichen wird. Die HUB-Funktion belastet als Dienstleistung zugunsten der Nachbarstaaten und den Partikularinteressen einiger Reisender das dichtest besiedelte Schweizer Gebiet zu sehr. Dies liegt nicht im öffentlichen Interesse der Schweiz. Die Besitzstandsgarantie diesbezüglich ist zu streichen. Die Einhaltung der Lärmgrenzwerte und des Flughafengesetzes haben unbedingten Vorrang.

Wir halten des Weiteren folgender rechtlichen Reihenfolge der Priorität fest: Zürcher Flughafengesetz, darauf abhängig das Betriebsreglement und als Aufsichtsbehörde über das Betriebsreglement das BAZL bzw. UVEK.

2.7 **Meldesystem, Strafbarkeit, Art. 20, Art. 91**

Wir verlangen, dass die Bestimmungen zum Meldesystem nicht nur der Sicherheit, sondern auch den Vollzug der Lärmschutz-Verordnung (LSV) und des Flughafengesetzes zum Ziel hat.

In der Revision des Flughafengesetzes wird verlangt, dass Gründe für Flüge ausserhalb der Betriebszeit online veröffentlicht werden. Aufgrund dessen kann jedermann Anzeige erstatten. Art. 20 und 91 sind darauf abzustimmen.

Wir bitten Sie, sehr geehrte Damen und Herren, den gestellten Anträgen zu entsprechen. Besten Dank

Hochachtungsvoll

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'K. Klose', written in a cursive style.

RA Kurt Klose
Präsident der Fluglärmsolidarität



Legis Rechtsanwälte AG
legis-law.ch

Einschreiben

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
(UVEK)
Herr Bundesrat Albert Rösti
Vorsteher
Postfach
3003 Bern

Zürich, 28. November 2024

241128-BAZL-Vernehmlassung-Revision LFG-B01-def-CT.docx
CT/ed

Stellungnahme des Verein Flugschneise Süd – NEIN (VFSN), 8117 Fällanden, im Rahmen der Vernehmlassung zur Revision des Luftfahrtgesetzes

Sehr geehrter Herr Bundesrat Albert Rösti
Sehr geehrter Herr BAZL-Amtsdirktor Christian Hegner
Sehr geehrte Frau Esther Jutzeler
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir nehmen Bezug auf das zur Vernehmlassung stehende eingangs erwähnte Dossier bezüglich Revision des Luftfahrtgesetz 2024. Namens und auftrags des Verein Flugschneise Süd – NEIN (VFSN), 8117 Fällanden, lassen wir uns wie folgt innert Frist mit Anträgen und Begründungen vernehmen:

ANTRÄGE

1. *Es sei auf die zusätzlichen Worte "und betrieblichen Umfang" in Art. 36a Abs. 2 LFG der Vernehmlassungsvorlage ersatzlos zu verzichten.*
2. *Es sei darauf zu verzichten, Entscheide der kantonalen Behörden zu Nebenanlagen explizit von der Zustimmung des BAZL abhängig zu machen.*
3. *Es sei auf die Änderungen bei den Projektierungszonen und den Sicherheitszonen zu verzichten.*

Lic.iur. Romeo Da Rugna
CAS IRP-HSG Civil Litigation
Fachanwalt SAV Familienrecht

Dr. Stefan Schalch LL.M.

Lic.iur. Thomas Reimann
Konsulent

Lic.iur.
Christopher Tillman LL.M.
CAS IRP-HSG Civil Litigation
Fachanwalt SAV Bau- und Immobilienrecht
CAS Bauversicherungsrecht

MLaw Luigi Lanzi

Forchstrasse 2 / Kreuzplatz
Postfach
8032 Zürich
Schweiz

Phone +41-44-560 80 80
Fax +41-44-560 80 90
lawyer@legis-law.ch

Eingetragen
im Anwaltsregister

I. FORMELLES

- 1 Der Rechtsvertreter des Verein Flugschneise Süd – NEIN (VFSN) ist gehörig bevollmächtigt (Beilage 1).
- 2 Der VFSN wurde im Jahre 2002 gegründet und hat seit rund 22 Jahren zum Ziel, Überflüge der südlichen Region des Flughafens Zürich-Kloten durch zivile Flugzeuge zu verhindern. Der VFSN ist der massgebliche private Verband der Stadt Zürich sowie der südlichen Region des Flughafens (www.vfsn.ch) und ist als solcher auch dem BAZL seit über 20 Jahren bekannt. Aufgrund dieser Zielsetzungen fühlt sich der VFSN veranlasst, zur vorliegenden aktuellen Revision des Luftfahrtgesetzes vernehmen zu lassen.
- 3 Der VFSN hat verschiedentlich im Zusammenhang mit der Änderung von verschiedenen Betriebsreglementen und von Plangenehmigungen zu Vorhaben der Flughafen Zürich AG Einsprache oder Beschwerde bei den betreffenden Instanzen bis ans Bundesgericht geführt und auch sonstige Anträge und Korrespondenzen zu Flughafenthemen an diverse Behörden von Bund und Kanton gerichtet. In all diesen Verfahren ist die Legitimation zur Führung von Einsprachen, Beschwerden oder auch Vernehmlassungen und Stellungnahmen vom BAZL, dem UVEK und den Gerichten anerkannt worden. Dementsprechend ist der VFEN auch zur vorliegenden Stellungnahme legitimiert.

II. MATERIELLES

A. Ausgangslage

- 4 Bis ins Jahr 2000 galt eine Nachflugsperrung von 00:30 Uhr bis 05:00 Uhr (vgl. damaliges Betriebsreglement 0 mit Einschluss der bilateralen Vereinbarung 1984 mit Deutschland). Das spielte insofern keine Rolle, als man das u.W. in der Praxis fast nie ausnutzte und sich die Nachtflugthematik bis dann nie richtig stellte; nicht zuletzt auch daher, als man diesen Verkehr – wenn schon – mit Starts Richtung Norden *oder* Landungen von Norden her *über dünn besiedeltes Gebiet abwickelte*.
- 5 Der Flughafen Zürich hat gemäss geltendem Betriebsreglement eine "Betriebszeit" von 06.00 Uhr – 23.30 Uhr (Anhang 1 Art. 1 Betriebsreglement).
- 6 Allerdings besteht gemäss dem gleichen geltenden bundesrechtlichen Betriebsreglement vom 30. Juni 2011 (in der Fassung vom 13. Juli 2023) eine "Verkehrseinschränkung während der Nachtzeit" (Titel C vor Art. 11 Anhang 1 Betriebsreglement). Dementsprechend bestimmt das bundesrechtliche Betriebsreglement des Flughafens Zürich eine unter einem besonderen Titel regulierte "Nachtflugordnung" im Rahmen des Betriebsreglementes.

Demnach dürfen Starts und Landungen des gewerbsmässigen Verkehrs gemäss Art. 12 Abs. 1 Anhang 1 Betriebsreglement auch nach Bundesrecht nur bis 23.00 Uhr geplant werden. Einzig verspätete Starts und Landungen werden bis 23.30 Uhr ohne besondere Bewilligung geduldet. Mit anderen Worten darf der Flughafen eine halbe Stunde von 23:00 Uhr – 23:30 Uhr für den Verspätungsabbau *ohne Weiteres* benutzen. An der grundsätzlichen Nachtflugordnung ändert sich dadurch nichts.

- 7 Gemäss Flughafengesetz des Kantons Zürich obliegt dem Staat und damit dem Kanton Zürich "*die Aufsicht über die Einhaltung der Nachtflugordnung*" gemäss Art. 12 Abs. 1 Anhang 1 Betriebsreglement. Dabei wirkt der Kanton Zürich darauf hin, dass eine Nachtflugsperrung von 7 Stunden eingehalten wird (§ 3 Abs. 3 Satz 1 Flughafengesetz).
- 8 Mit anderen Worten sehen sowohl das bundesrechtliche Betriebsreglement im Anhang 1 eine Nachtflugordnung vor, die deckungsgleich ist mit der Einhaltung einer siebenstündigen Nachtflugsperrung von 23:00 bis 06:00 Uhr gemäss dem Zürcher Flughafengesetz.
- 9 Einzig durch den praktisch largen Vollzug besteht zuweilen der Eindruck, dass es keine Nachtflugordnung von 23:00 Uhr – 06:00 Uhr gemäss Betriebsreglement oder gemäss Zürcher Flughafengesetz gibt.
- 10 Die FZAG wie auch das BAZL fühlt sich aktuell insofern "bedroht" als nun die kantonale Zürcher Volksinitiative ("Flughafen-Nachtruhe-Initiative") eine tatsächlich strikte Einhaltung der siebenstündigen Nachtflugsperrung mit Nachtruhe von 23:00 Uhr – 06:00 Uhr fordert. Aus Sicht der FZAG und des BAZL versuchen damit die fluglärmkritischen Organisationen die effektiven Betriebszeiten des Flughafens einzuschränken, *da die strikte Einhaltung wohl nur möglich ist, wenn die Slotvergabe ab 22:00 Uhr leicht bis stark ausgedünnt und eingeschränkt wird.*
- 11 Heute darf die FZAG bekanntlich die halbe Stunde von 23:00 Uhr – 23:30 Uhr für den sog. Abbau von Verspätungen nutzen. Fiele dieses Zeitfenster weg, so die Meinung und Argumentation der Initiativgegner wie die FZAG und flughafen-nahe Organisationen, wären Langstreckenverbindungen gefährdet und damit *einerseits* der Anschluss der Schweiz an Destinationen in Asien, Südamerika und Afrika und *andererseits* für Geschäfts- Tourismus- und Transferflüge in die wichtigeren Städte in Europa. Namentlich wären die mehreren Rotationen eines Flugzeuges der SWISS nur noch unter optimalen Bedingungen möglich und könnten daher in der Praxis bei Verspätungen oft nicht mehr vollendet werden, was wirtschaftliche Einbussen bringen könnte. So die Argumentation namentlich der Swiss mit ihrem Heimflughafen Zürich und der FZAG.
- 12 Aus Sicht der FZAG und des BAZL ist derzeit offenbar unsicher, ob die Flughafen-Nachtruhe-Initiative abgelehnt wird oder bei der anstehenden kantonalen Volksabstimmung durchkommt.

Also geht es mit der ohnehin vorgesehenen Revision des Luftfahrtgesetzes (LFG) nun darum, für diesen Fall *quasi nebenbei und noch* vor der *Abstimmung über die kantonale*

Zürcher Flughafen-Nachtruhe-Initiative vorzusorgen mit dem Ziel, dass Bundesrecht dann "im Ernstfall" kantonales Zürcher Recht "überspielt".

B. Zu den Anträgen

1. Zum Antrag 1

- 13 Das BAZL resp. das UVEK beantragt dem Bundesrat und dem Bundesparlament (National- und Ständerat), dass nicht nur wie heute *der Bestand* der Landesflughäfen Genf und Zürich geschützt ist (wie das bereits heute seit erst wenigen Jahren im LFG steht), sondern *insbesondere neu auch der betriebliche Umfang* der beiden Landesflughäfen Genf und Zürich den Schutz des Gesetzes (LFG) haben sollen. Damit soll sichergestellt werden, dass sich die *Eckwerte des bestehenden Flughafenbetriebes, insbesondere die Betriebszeiten*, a) durch die kantonal-zürcherische Flughafen-Nachtfluginitiative bei Annahme derselben oder b) bei umweltrechtlichen Lärmsanierungsverfahren aufgrund von Vorgaben der Eidg. Kommission für Lärmbekämpfung (EKLB) sowie c) gerichtlicher Entscheidungen, durchsetzen sollten und insbesondere nicht geschmälert werden sollten. Die Lärmsanierung der beiden Landesflughäfen dauert nämlich aus umweltrechtlicher Sicht immer noch an (der Flughafen Zürich hat genau genommen noch immer erst ein vorläufiges Betriebsreglement 2005 mit seitherigen leichteren Anpassungen).
- 14 Die Einführung nebst dem schon bisherigen Schutz des Bestandes der Landesflughäfen Genf und Zürich mit neu zusätzlich einem "Schutz des betrieblichen Umfanges" *bedeutet im Klartext*, dass künftig die beiden Landesflughäfen Genf und Zürich jegliche Änderungen am Betriebssystem des Flughafens gegenüber heute (Stand: 30.11.2024) damit bekämpfen können, dass diese nebst der Betriebskonzession für den Bestand des Flughafens a) direkt aus dem LFG einen *rechtlichen Anspruch auf Beibehaltung des heutigen wirtschaftlichen Betriebes* aus Gründen der Amortisation ihrer wirtschaftlichen Investitionen haben *und* b) im Falle der Limitierung des Betriebssystems beispielsweise durch Ausdünnung der Slotvergabe bereits ab 22:00 Uhr (zwecks Erhöhung der Chancen, dass es keinen Verspätungsabbau nach 23:00 Uhr braucht und die Nachtflugsperre ab 23:00 Uhr strikte eingehalten werden kann) vom Bund und Kanton eine *Entschädigung verlangen* können. Damit steht dann als Argument gegen die kantonale Flughafen-Nachtfluginitiative *oder* gegen lärmrechtlich motivierte Einschränkungen der Betriebszeiten der beiden Landesflughäfen Genf und Zürich, das "Schreckgespenst" der Entschädigungszahlungen und rechtlich eine *besser zu ihren Gunsten gewichtete gesetzgeberische Interessenabwägung* zur Verfügung.
- 15 Umgekehrt können sich die beiden Landesflughäfen (insbesondere die FZAG in Zürich) bei der immer noch andauernden "Suche" nach einem "definitiven" Betriebsreglement jeweils als Begründung darauf berufen, dass ein Vollbetrieb des Flughafens von 06.00 Uhr – 23:00 Uhr gemäss gesetzlichem Schutz des *bisherigen betrieblichen Umfanges gemäss LFG aus Bundesrecht* nötig ist (sprich zwingend ist) und man dann

die Verspätungen nicht nur bis 23:30 Uhr, sondern sogar nötigenfalls sogar bis gegen 24:00 Uhr *ohne Weiteres* abbauen dürfe.

16 Mit anderen Worten sollen in diesem Spannungsfeld die *wirtschaftlichen Interessen der FZAG und der SWISS stärker gewichtet werden* als die Bedürfnisse der Gesundheit und der Ruhe und Lebensqualität suchenden Bevölkerung in den Anflugschneisen ab 23:00 Uhr.

17 Aus diesem Grunde ist nebst dem schon *bestehenden Schutz der beiden Landesflughäfen in ihrem Bestand* der nun neu vorgesehene zusätzliche *Schutz des bisherigen betrieblichen Umfangs der beiden Landesflughäfen*, jedenfalls was den Flughafen Zürich betrifft, in Gutheissung des gestellten Antrages, *abzulehnen*.

2. Zum Antrag 2

18 Mit der Revision sollen Entscheide der kantonalen Behörden zu Nebenanlagen explizit von der Zustimmung des BAZL abhängig gemacht werden. Begründet wird dies damit, dass die kantonalen Behörden regelmässig «nicht über vertiefte Fachkenntnisse» oder das «Wissen über tatsächliche lokale Verhältnisse und Anforderungen» verfügten. Diese Behauptung und die damit einhergehende Entmachtung der kantonalen Behörden und die Reduktion der Mitspracherechte werden vom VFSN entschieden abgelehnt. Es geht auch hier offensichtlich darum, die Kompetenzen der Bundesbehörden zu stärken zu lasten der kantonalen Behörden und letztlich der Betroffenen, ohne dass dafür eine tragfähige Begründung abgegeben wurde.

3. Zum Antrag 3

19 Gemäss der bundesrechtlichen Vorlage soll der Anwendungsbereich der Projektierungszonen inhaltlich (Flugplatzperimeter, Gebiete mit Lärmbelastung und mit Höhenbeschränkung) und zeitlich massiv ausgebaut werden. Gleichzeitig werden die Mitwirkungsrechte und der Rechtsschutz abgebaut. Ähnliches ist im Zusammenhang mit den Sicherheitszonenplänen vorgesehen. Auch dort sollen die Rechte der Betroffenen abgebaut und der Rechtsschutz geschwächt werden.

- 20 Die geplante Ausweitung des Geltungsbereichs der Projektierungszonen und der Sicherheitszonen sowie der Abbau der Mitwirkungsrechte und des Rechtsschutzes werden seitens des VFSN abgelehnt. Es geht dem Bundesrat letztlich auch hier offensichtlich darum, die Machtstellung des Bundes bzw. der Luftfahrtindustrie gegenüber den Betroffenen zu verstärken, obwohl dafür keinerlei Veranlassung besteht.

Wir bitten Sie, unsere vorstehenden Ausführungen und Begründungen zu berücksichtigen.

Gerne erwarten wir Ihren schriftlichen Bericht an meine eingangs erwähnte Adresse.

Mit vorzüglicher Hochachtung



RA Christopher Tillman

Vorab per E-Mail an: esther.jutzeler@baszl.admin.ch

zweifach

Beilage 1: Vollmacht

Beilage 2: Einladungsschreiben des UVEK zur Vernehmlassung

Kopie an (inkl. Beilagen):

- Staatskanzlei Kanton Zürich, Frau Dr.iur. Kathrin Arioli, Neumühlequai 10, Postfach, 8090 Zürich
- Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich, Amt für Mobilität, Abteilung Flughafen/Luftverkehr, Herr Mark Dennler, Postfach, 8090 Zürich

VOLLMACHT

Lic.iur. Romeo Da Rugna
Dr. Stefan Schalch
MLaw Remo Meyer

Lic.iur. Thomas Reimann
Lic.iur. Christopher Tillman

Anwälte der Legis Rechtsanwälte AG
in Zürich

Mitglieder des Zürcher Anwaltsverbandes und
des Schweizerischen Anwaltsverbandes

werden in Sachen Verein Flugschneise Süd – NEIN (VFSN), 8117 Fällanden

betreffend Revision des Luftfahrtgesetzes, allgemeine Beratung

je einzeln zu allen Rechtshandlungen eines Generalbevollmächtigten mit dem Recht, Stellvertreter und Substituten zu ernennen, bevollmächtigt.

Diese Vollmacht wird zur Verfolgung eines Auftrags erteilt, den die Klientschaft mit der Legis Rechtsanwälte AG abgeschlossen hat.

Die Vollmacht schliesst insbesondere ein: aussergerichtliche Vertretung, Vertretung vor allen Gerichten, Verwaltungsbehörden und Schiedsgerichten, Abschluss von Gerichtsstandsvereinbarungen und Schiedsverträgen, Ergreifen von Rechtsmitteln, Abgeben von Abstandserklärungen, Abschluss von Vergleichen, Anerkennung und Rückzug von Klagen, Vollzug von Urteilen und abgeschlossenen Vergleichen, Empfangnahme und Herausgabe von Wertschriften, Zahlungen und anderen Streitgegenständen, Anhebung und Durchführung von Schuldbetreibungen, einschliesslich Stellen des Konkursbegehrens, Vertretung in Erbschaftssachen und bei öffentlichen Beurkundungen und Grundbuchgeschäften, Vertretung in Strafsachen, insbesondere Anheben/Stellen und Rückzug von Strafklagen und -anträgen.

Abweichende prozessrechtliche Bestimmungen vorbehalten, erlischt diese Vollmacht nicht mit dem Ableben, der Verschollenerklärung, dem Verlust der Handlungsfähigkeit oder dem Konkurs des/der Vollmachtgeber(in)(s).

Der / die Vollmachtgeber(in) verpflichtet sich zur Bezahlung des Honorars und der Barauslagen an die Legis Rechtsanwälte AG. Er / sie tritt hiermit der Legis Rechtsanwälte AG seinen / ihren Anspruch auf eine allfällige Prozessentschädigung bis zur Höhe von deren Honoraransprüche zahlungshalber ab.

Die Legis Rechtsanwälte AG ist berechtigt, alle Akten nach Ablauf von zehn Jahren seit Erledigung der Sache ohne vorherige Anfrage zu vernichten.

Gerichtsstand und anwendbares Recht: Für die Erledigung von Streitigkeiten aus diesem Vollmachten- bzw. Auftragsverhältnis werden die ordentlichen Gerichte des Kantons Zürich als zuständig anerkannt. Ausschliesslicher Gerichtsstand ist der Geschäftssitz der Legis Rechtsanwälte AG. Das schweizerische materielle Recht, insbesondere die Artikel 394 ff. des schweizerischen Obligationenrechts über den Auftrag, ist anwendbar.

Der / die Vollmachtgeber(in)

Verein Flugschneise Süd – NEIN (VFSN)

Fällanden, den 25.11.2024

Urban Scherrer
(Präsident)



Edi Rosenstein
(Geschäftsführer)

VOLLMACHT

Lic.iur. Romeo Da Rugna
Dr. Stefan Schalch
MLaw Remo Meyer

Lic.iur. Thomas Reimann
Lic.iur. Christopher Tillman

Anwälte der Legis Rechtsanwälte AG
in Zürich

Mitglieder des Zürcher Anwaltsverbandes und
des Schweizerischen Anwaltsverbandes

werden in Sachen Verein Flugschneise Süd – NEIN (VFSN), 8117 Fällanden

betreffend Revision des Luftfahrtgesetzes, allgemeine Beratung

je einzeln zu allen Rechtshandlungen eines Generalbevollmächtigten mit dem Recht, Stellvertreter und Substituten zu ernennen, bevollmächtigt.

Diese Vollmacht wird zur Verfolgung eines Auftrags erteilt, den die Klientschaft mit der Legis Rechtsanwälte AG abgeschlossen hat.

Die Vollmacht schliesst insbesondere ein: aussergerichtliche Vertretung, Vertretung vor allen Gerichten, Verwaltungsbehörden und Schiedsgerichten, Abschluss von Gerichtsstandsvereinbarungen und Schiedsverträgen, Ergreifen von Rechtsmitteln, Abgeben von Abstandserklärungen, Abschluss von Vergleichen, Anerkennung und Rückzug von Klagen, Vollzug von Urteilen und abgeschlossenen Vergleichen, Empfangnahme und Herausgabe von Wertschriften, Zahlungen und anderen Streitgegenständen, Anhebung und Durchführung von Schuldbetreibungen, einschliesslich Stellen des Konkursbegehrens, Vertretung in Erbschaftssachen und bei öffentlichen Beurkundungen und Grundbuchgeschäften, Vertretung in Strafsachen, insbesondere Anheben/Stellen und Rückzug von Strafklagen und -anträgen.

Abweichende prozessrechtliche Bestimmungen vorbehalten, erlischt diese Vollmacht nicht mit dem Ableben, der Verschollenerklärung, dem Verlust der Handlungsfähigkeit oder dem Konkurs des/der Vollmachtgeber(in)(s).

Der / die Vollmachtgeber(in) verpflichtet sich zur Bezahlung des Honorars und der Barauslagen an die Legis Rechtsanwälte AG. Er / sie tritt hiermit der Legis Rechtsanwälte AG seinen / ihren Anspruch auf eine allfällige Prozessentschädigung bis zur Höhe von deren Honoraransprüche zahlungshalber ab.

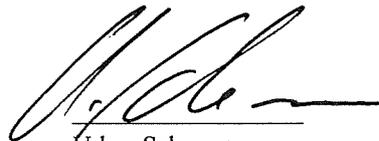
Die Legis Rechtsanwälte AG ist berechtigt, alle Akten nach Ablauf von zehn Jahren seit Erledigung der Sache ohne vorherige Anfrage zu vernichten.

Gerichtsstand und anwendbares Recht: Für die Erledigung von Streitigkeiten aus diesem Vollmachten- bzw. Auftragsverhältnis werden die ordentlichen Gerichte des Kantons Zürich als zuständig anerkannt. Ausschliesslicher Gerichtsstand ist der Geschäftssitz der Legis Rechtsanwälte AG. Das schweizerische materielle Recht, insbesondere die Artikel 394 ff. des schweizerischen Obligationenrechts über den Auftrag, ist anwendbar.

Der / die Vollmachtgeber(in)

Verein Flugschneise Süd – NEIN (VFSN)

Fällanden, den 25.11.14



Urban Scherrer
(Präsident)

Edi Rosenstein
(Geschäftsführer)



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bern, 28. August 2024

Adressat/in:
die Kantonsregierungen

Änderung des Luftfahrtgesetzes: Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Regierungsmitglieder

Der Bundesrat hat am 28. August 2024 das UVEK beauftragt, bei den Kantonen, den politischen Parteien, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Gemeinden, Städte und Berggebiete, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Wirtschaft und den interessierten Kreisen zur Änderung des Luftfahrtgesetzes (LFG) ein Vernehmlassungsverfahren durchzuführen.

Die Vernehmlassungsfrist dauert bis **30. November 2024**.

Mit der Änderung des Luftfahrtgesetzes (LFG) werden folgende Motionen umgesetzt: Strafkompetenzen des Bundes (Candinas 18.3700), Pilotenalter für Helikopterpiloten (KVF-N 21.3020 und Ettlín 21.3095) und Befreiung der Konzessionserteilung an Flughäfen von der öffentlichen Ausschreibungspflicht (KVF-N 21.3458). Die Vorlage beinhaltet weiter Themen, bei denen primär aus aufsichtsrechtlichen Gründen Anpassungsbedarf im LFG besteht. Die einzelnen Themenblöcke sind: Aufsichtstätigkeit des BAZL, Redlichkeitskultur (Just Culture), Backgroundchecks, Flughafenbetrieb, Flugsicherung, Verfahren betreffend Luftfahrtinfrastrukturanlagen und Sanktionen bei Verletzung von Passagierrechten.

Wir laden Sie ein, zur Gesetzesrevision und den Ausführungen im erläuternden Bericht Stellung zu nehmen.

Die Vernehmlassungsunterlagen können bezogen werden über die Internetadresse: [Vernehmlassungen laufend \(admin.ch\)](#).

Wir sind bestrebt, die Dokumente im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG; SR 151.3) barrierefrei zu publizieren. Wir ersuchen Sie daher, Ihre Stellungnahmen, wenn möglich, elektronisch (**bitte nebst einer PDF-Version auch eine Word-Version**) innert der Vernehmlassungsfrist an folgende E-Mail-Adresse zu senden:

esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Bundesamt für Zivilluftfahrt
z.H.v. Frau Esther Jutzeler
esther.Jutzeler@bazl.admin.ch

25. November 2024

Stellungnahme der IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN (IG ZFDN) im Rahmen der Vernehmlassung zum revidierten Luftfahrtgesetz (LFG) gemäss Bundesratsbeschluss vom 28. August 2024 (Vernehmlassungsfrist 30. November 2024)

Sehr geehrte Frau Jutzeler
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Verein IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN (nachstehend «IG ZFDN») vertritt Mitglieder in den Gemeinden rund um den Militärflugplatz Dübendorf, insbesondere in der Stadt Dübendorf sowie den Gemeinden Volketswil und Wangen-Brüttisellen. Er wurde gegründet als Stimme eines Teils der Bevölkerung mit dem Ziel, die Ansiedlung einer General- und Business Aviation in Dübendorf zu verhindern. Dieses Projekt wurde im Oktober 2020 ganz in unserem Sinne vollständig gestoppt.

Die weitere Gebietsentwicklung für den Flugplatz Dübendorf (GEFD) unter der Führerschaft des Kantons Zürich sieht künftig die Umnutzung des Areals zu einem Innovationspark sowie einer aviatischen Nutzung für einen Forschungs-, Test- und Werkflugplatz vor.

Die Entwicklung der Luftfahrt und deren Regulierung durch das Luftfahrtgesetz (LFG) bleiben für unseren Verein aus folgenden Gründen relevant und von Interesse: • der Flugverkehr über dem Flugplatz Dübendorf, welcher direkt im Einzugsgebiet des Flughafens Zürich-Kloten liegt und betrieblich stark mit ihm verwoben ist; • Auswirkungen des revidierten LFG auf den Kanton und die Standortgemeinden; sowie • Belastungen der Bevölkerung durch zunehmenden Luftverkehr und Betriebszeiten zu Randzeiten.

Gerne nehmen wir daher die Gelegenheit wahr, zum Vorentwurf der vorliegenden Teilrevision des Luftfahrtgesetzes Stellung zu nehmen.

1. Übersicht

Der Bundesrat will dem Bundesparlament eine erneute Teilrevision des LFG schmackhaft machen. Er behauptet, die Notwendigkeit der vorliegenden Revision ergebe sich gestützt auf politische Vorstösse (vgl. [Medienmitteilung vom 28. August 2024](#)). Soweit ersichtlich betreffen diese Vorstösse jedoch lediglich Themen der Sicherheitskultur im weitesten Sinn. Gegen Verbesserungen bei der Flugsicherheit und den damit zusammenhängenden Fragen ist grundsätzlich nichts einzuwenden. Die geplante Teilrevision enthält jedoch auch Bestimmungen, die der weiteren Verstärkung des Einflusses des Bundes und der Entmachtung

der Kantone, Gemeinden und der Betroffenen dienen. Vor allem aber soll die Anwendbarkeit der umweltrechtlichen Schutzbestimmungen nochmals stark reduziert werden.

Dieser Abbau des Rechtsschutzes und der massive Ausbau der Rechte der Bundesbehörden zulasten der Mitspracherechte der Betroffenen sowie die faktische Ausserkraftsetzung umweltrechtlicher Bestimmungen zulasten der Bevölkerung um die Landesflughäfen wird seitens der IG ZFDN scharf kritisiert und ist zurückzuweisen.

2. Nein zur faktischen Abschaffung der umweltrechtlichen Schutznormen bei Landesflughäfen

Bereits in der letzten Teilrevision des LFG vom 16. Juni 2017 wurde die rechtliche Unantastbarkeit der Landesflughäfen teilweise dadurch zementiert, dass mit dem Mittel des **baulichen Bestandesschutzes** andere Bundesaufgaben wie der Schutz der Umwelt und damit auch der Schutz der Bevölkerung um die Flughäfen übersteuert werden können. Nun soll eine weitere massive Stärkung dieses Bestandsschutzes erfolgen. Der Bundesrat will einen sogenannten **betrieblichen Bestandesschutz** einführen. Nach seinen Worten «soll damit sichergestellt werden, dass die Eckwerte des Flughafenbetriebs, so z.B. die Betriebszeiten, auch in umweltrechtlichen Sanierungsverfahren grundsätzlich nicht eingeschränkt werden können.» Das Parlament soll mit der Verabschiedung der Vorlage festlegen, dass auf Gesetzesstufe eine Interessenabwägung verankert wird, die es dem Bundesrat respektive dem UVEK und dem BAZL erlaubt, über den SIL (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt) und das Betriebsreglement sämtliche Wünsche der Flugplatzbetreiber sowie Flugverkehrsunternehmen zu erfüllen, ohne weiter auf die betroffene Bevölkerung Rücksicht nehmen zu müssen. Diese geplante Änderung zugunsten der Luftfahrtindustrie läuft faktisch darauf hinaus, dass die umweltrechtlichen Bestimmungen zum Schutz der Bevölkerung insbesondere vor lästigen und schädlichen Lärmimmissionen für die beiden Landesflughäfen ausser Kraft gesetzt werden.

Die aktuelle Revisionsvorlage ist in ihrer Dimension einzigartig und verletzt nach Auffassung der IG ZFDN den verfassungsrechtlichen Auftrag des Bundes, wonach die Umwelt und damit die Menschen vor lästigen und schädlichen übermässigen Immissionen zu schützen sind. Das Vorhaben des Bundesrates stellt einen einigermaßen durchsichtigen Versuch dar, die Bemühungen zu hintertreiben, welche die Verbesserung der Situation gerade hinsichtlich der nächtlichen Lärmbelastungen zum Ziel haben. Diese Gesetzesrevision ist deshalb aus Sicht der IG ZFDN entschieden abzulehnen. Sie stellt einen durch nichts gerechtfertigten und geradezu unverantwortlichen Angriff auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Anwohner der Landesflughäfen dar.

3. Nein zu Änderungen bei Nebenanlagen nach kantonalem Recht

Mit der Revision sollen Entscheide der kantonalen Behörden zu Nebenanlagen explizit von der Zustimmung des BAZL abhängig gemacht werden. Begründet wird dies damit, dass die kantonalen Behörden regelmässig «nicht über vertiefte Fachkenntnisse» oder das «Wissen über tatsächliche lokale Verhältnisse und Anforderungen» verfügten. Diese Behauptung und die damit einhergehende Entmachtung der kantonalen Behörden und die Reduktion der Mitspracherechte werden von der IG ZFDN entschieden abgelehnt. Es geht auch hier offensichtlich darum, die Kompetenzen der Bundesbehörden zulasten der kantonalen

Behörden und letztlich der Betroffenen zu stärken, ohne dass dafür eine tragfähige Begründung abgegeben wird.

4. Nein zu den Änderungen bei Projektierungszonen und Sicherheitszonen

Gemäss der bundesrechtlichen Vorlage soll der Anwendungsbereich der Projektierungszonen inhaltlich (Flugplatzperimeter, Gebiete mit Lärmbelastung und mit Höhenbeschränkung) und zeitlich massiv ausgebaut werden. Gleichzeitig werden die Mitwirkungsrechte und der Rechtsschutz abgebaut. Ähnliches ist im Zusammenhang mit den Sicherheitszonenplänen vorgesehen. Auch dort sollen die Rechte der Betroffenen abgebaut und der Rechtsschutz geschwächt werden.

Die geplante Ausweitung des Geltungsbereichs der Projektierungszonen und der Sicherheitszonen sowie der Abbau der Mitwirkungsrechte und des Rechtsschutzes werden seitens der IG ZFDN abgelehnt. Es geht dem Bundesrat letztlich auch hier offensichtlich darum, die Machtstellung des Bundes bzw. der Luftfahrtindustrie gegenüber den Betroffenen zu verstärken, obwohl dafür keinerlei Veranlassung besteht.

5. Nein zu einer Verschlechterung beim Öffentlichkeitsprinzip

Der Bundesrat sieht Einschränkungen des Öffentlichkeitsprinzips vor, welche im weitesten Sinne der Flugsicherheit dienen sollen bzw. Anpassungen an die Vorgaben der EU darstellen. Soweit die Einschränkungen des Öffentlichkeitsprinzips diesen berechtigten Interessen dienen, sind sie aus Sicht der betroffenen Bevölkerung nicht zu beanstanden. Sofern die Einschränkungen aber künftig dazu genutzt werden sollen, die von den negativen Auswirkungen betroffenen Anwohnenden in ihren Einsichtsrechten in flugbetriebliche Daten oder in ähnliche Informationen einzuschränken, sind sie abzulehnen. Einem entsprechenden Missbrauch ist mittels einer ausdrücklichen Vorbehaltsregelung Rechnung zu tragen, wonach die Einsichtsrechte in allen übrigen Bereichen im bisherigen Umfang gewährleistet bleiben.

Auf Basis der vorstehenden Ausführungen und Begründungen ersuchen wir Sie um Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Begehren.

Freundliche Grüsse

IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN



Oliver Müller
Präsident



Burkhard Huber
Vizepräsident

Verein investigativ.ch
Recherche-Netzwerk Schweiz
8003 Zürich

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr
Energie und Kommunikation (UVEK)
Kochergasse 6
3003 Bern
Eingereicht per Email

Zürich, 29. November 2024

Vernehmlassung Luftfahrtgesetz (LFG): Stellungnahme des Medienvereins investigativ.ch, Schweizer Recherche-Netzwerk

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Frau Jutzeler
Sehr geehrte Damen und Herren

Im Namen der Recherchejournalistinnen und -journalisten der Schweiz möchten wir im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zum Luftfahrtgesetz (LFG) die Möglichkeit der Stellungnahme ergreifen. Der 2010 gegründete Verein investigativ.ch, in welchem rund 300 Medienschaffende organisiert sind, setzt sich für Presse- und Informationsfreiheit sowie gute Recherchebedingungen für Journalistinnen und Journalisten ein. Der ungehinderte Zugang zu amtlichen Informationen gestützt auf das Öffentlichkeitsprinzip stellt ein wichtiges Arbeitsinstrument von Medienschaffenden dar, da es ihnen erlaubt, Behauptungen zu überprüfen und die Arbeit der Verwaltung zu verstehen. **Mit der vorliegenden Revision des Luftfahrtgesetzes (LFG) soll der Anwendungsbereich des Öffentlichkeitsgesetzes jedoch stark eingeschränkt werden. Wir erlauben uns, im Folgenden auf die Aspekte der Informationsfreiheit und Transparenz in der zur Diskussion stehenden Vorlage einzugehen und die Sichtweise der Medienschaffenden auf dieses Thema darzulegen.**

Gemäss des vorliegenden Gesetzesentwurfs sollen künftig laut Art. 107d Berichte über Audits, Inspektionen, Begutachtungen und Kontrollen von BAZL-beaufsichtigten Organisationen nicht mehr öffentlich zugänglich sein. Auch Meldungen und Unterlagen zu Ereignissen, die dem BAZL gemäss EU-Verordnung 376/2014 übermittelt wurden, sollen vom Öffentlichkeitsprinzip ausgenommen werden. Gleiches gilt für Dokumente der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST). **Dies führt zu einem massiven Transparenzabbau in der Luftfahrtkontrolle, einem Bereich, der viele Menschen unmittelbar betrifft.**

Eine wirksame Kontrolle staatlicher Behörden ist aber nur durch Offenlegung gewährleistet – zu diesem Schluss kam auch das Bundesgericht. 2017 hat es in einem wegweisenden Urteil (1C_428/2016) die Verwaltung zu einer transparenten Aufsicht über den öffentlichen Verkehr

verpflichtet und eine geplante Geheimhaltungsklausel im Bahngesetz abgelehnt. Es soll verhindert werden, dass ein «Kumpel-System» entsteht, bei welchem Defizite und Missstände im Verborgenen zwischen Direktbeteiligten verhandelt werden, was das Vertrauen in die Kontrollbehörden untergräbt.

Auch im aktuellen Fall wäre eine solche Geheimhaltung problematisch. Die Ausschaltung des Öffentlichkeitsprinzips verhindert eine unabhängige Parallelaufsicht durch interessierte Bürgerinnen und Bürger, Medien und Fachleute, wie sie das heutige Öffentlichkeitsprinzip vorsieht. **Die geplante periodische Berichterstattung des BAZL ersetzt das abgeschaffte Öffentlichkeitsprinzip nicht.** Eine solche Einschränkung hat vielmehr zur Folge, dass Missstände vertuscht werden können und staatliche Kontrollen nicht ausreichend überprüft werden, was langfristig das Vertrauen in die Verwaltung und die Effektivität der Aufsichtsfunktion schwächt.

Das Parlament hat zudem in der aktuellen Legislaturplanung zum Ausdruck gebracht, dass es mit der aktuellen Umsetzung des Öffentlichkeitsgesetzes nicht zufrieden ist. Unter Artikel 9 Ziel 8 Ziffer 52ter ist die «Beseitigung von Zugangsschranken formeller und finanzieller Art zur Gewährung des staatlichen Öffentlichkeitsprinzips» festgehalten. Es ist bedenklich, dass hier das Öffentlichkeitsprinzip noch stärker eingeschränkt werden soll. Bereits jetzt existieren gemäss des Vereins Öffentlichkeitsgesetz.ch rund dreissig Ausnahmen. Wir sind der Auffassung, dass die im Öffentlichkeitsgesetz sowie in weiteren Gesetzen, darunter dem Luftfahrtgesetz, vorgesehenen Schutzmechanismen vollauf genügen, um wirksame Kontrollen sicherzustellen. **Das Öffentlichkeitsgesetz bleibt hier ein unverzichtbarer Bestandteil, um das Vertrauen der Öffentlichkeit in die Behörden zu stärken.**

Wir fordern Sie auf, Art. 107d im Luftfahrtgesetz zu streichen, um die Transparenz in der Verwaltung, eine vom Volk breit akzeptierte Errungenschaft, auch in diesem wichtigen Bereich zu gewährleisten.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und deren Berücksichtigung im weiteren Prozess der Vorlage. Bei Fragen oder für Auskünfte stehen wir Ihnen sehr gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen,



Eva Hirschi
Geschäftsführerin



Cathrin Caprez
Präsidentin

Öffentlichkeitsgesetz.ch
CH-3000 Bern
info@oeffentlichkeitsgesetz.ch
031 525 78 22

Per Mail: esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr
Energie und Kommunikation (UVEK)
Kochergasse 6
3003 Bern

Montag, 18. November 2024

Vernehmlassung zur Änderung des Luftfahrtgesetzes (LFG)

Sehr geehrte Herr Bundesrat
Sehr geehrte Frau Jutzeler
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Verein Öffentlichkeitsgesetz.ch, in dem Medienschaffende aus der Deutsch- und der Westschweiz organisiert sind, setzt sich für die konsequente Umsetzung der schweizerischen Öffentlichkeitsgesetze ein. Wir erachten den ungehinderten Zugang zu amtlichen Informationen als wichtiges Gut einer freien Gesellschaft. Namentlich für Medienschaffende hat sich das Öffentlichkeitsprinzip seit seiner Einführung beim Bund 2006 sowie in den meisten Kantonen ab 1998 zu einem wichtigen Arbeitsinstrument entwickelt.

Wir erlauben uns, im Folgenden auf die Aspekte der Informationsfreiheit und Transparenz in der zur Diskussion stehenden Vorlage einzugehen.

Mit der Revision des Luftfahrtgesetzes (LFG) soll der Anwendungsbereich des Öffentlichkeitsgesetzes stark eingeschränkt werden, um die Prinzipien der «Just Culture» zu stärken. Künftig sollen laut Art. 107d Berichte über Audits, Inspektionen, Begutachtungen und Kontrollen von BAZL-beaufsichtigten Organisationen nicht mehr öffentlich zugänglich sein.

Auch Meldungen und Unterlagen zu Ereignissen, die dem BAZL gemäss EU-Verordnung 376/2014 übermittelt wurden, sollen vom Öffentlichkeitsprinzip ausgenommen werden.

Gleiches gilt für Dokumente der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST). Dies führt zu einem massiven Transparenzabbau in der Luftfahrtkontrolle, einem Bereich, der viele Menschen unmittelbar betrifft.

Das UVEK argumentiert, dass Verwaltungsberichte «nicht mehr präzise und aussagekräftig formuliert werden», wenn sie uneingeschränkt veröffentlicht werden müssen, und dass ein «hohes Risiko» bestehe, dass Organisationen sicherheitsrelevante Informationen aus Angst vor Veröffentlichung zurückhalten.

Allerdings verfügen die Mitarbeitenden des BAZL laut Luftfahrtgesetz über ausreichende Kompetenzen, um Inspektions- und Aufsichtsfunktionen auszuüben, einschliesslich unangemeldeter Inspektionen (Art. 16) und der Verpflichtung zur Meldung von Störungen durch Luftfahrtunternehmen (Art. 23). Mit der Umsetzung der «Just Culture» soll ein Verzicht auf die strafrechtliche Verfolgung von Personen, die sicherheitsrelevante Vorfälle melden, festgelegt werden, um einen Schutz vor «unangemessener Strafverfolgung» zu gewährleisten. Allerdings erfordert die Einführung von Strafbefreiungen eine öffentliche Kontrolle, um Missbrauch des Privilegs zu verhindern. Auch die Kontrollinstanzen selbst müssen einer unabhängigen Überprüfung unterliegen, um Transparenz und Rechenschaftspflicht zu gewährleisten.

Eine vollständige Ausschaltung des Öffentlichkeitsprinzips bei den genannten Dokumentenkategorien birgt also erhebliche Risiken. Das Bundesgericht hat 2017 in einem wegweisenden Urteil (1C_428/2016) die Verwaltung dann auch zu einer transparenten Aufsicht über den öffentlichen Verkehr verpflichtet und eine geplante Geheimhaltungsklausel im Bahngesetz abgelehnt. Das Urteil verdeutlicht, dass eine wirksame Kontrolle staatlicher Behörden nur durch Offenlegung gewährleistet ist. Es soll verhindert werden, dass ein «Kumpel-System» entsteht, bei dem Defizite und Missstände im Verborgenen zwischen Direktbeteiligten verhandelt werden, was das Vertrauen in die Kontrollbehörden untergräbt.

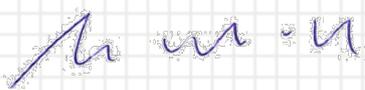
Auch im aktuellen Fall wäre eine solche Geheimhaltung problematisch. Die Ausschaltung des Öffentlichkeitsprinzips verhindert eine unabhängige Parallelaufsicht durch interessierte Bürgerinnen und Bürger, Medien und Fachleute, wie sie das heutige Öffentlichkeitsprinzip vorsieht. Die geplante periodische Berichterstattung des BAZL ersetzt das abgeschaffte Öffentlichkeitsprinzip nicht. Eine solche Einschränkung hat vielmehr zur Folge, dass Missstände vertuscht werden können und staatliche Kontrollen nicht ausreichend überprüft werden, was langfristig das Vertrauen in die Verwaltung und die Effektivität der Aufsichtsfunktion schwächt.

Es ist eine bedenkliche Entwicklung, dass Bundesrat und Parlament die Zugangsrechte der Öffentlichkeit mit neuen Gesetzesbestimmungen aushebeln. Bereits existieren rund dreissig Ausnahmen – und die Liste wächst jedes Jahr weiter. Diese zunehmenden spezialgesetzlichen Ausschlüsse stellen das Vertrauen in das Öffentlichkeitsgesetz grundsätzlich infrage: Statt das Vertraulichkeitsprinzip schleichend wieder einzuführen, sollten die Zugangsrechte der Öffentlichkeit gestärkt und nicht weiter ausgehöhlt werden, insbesondere in sicherheitsrelevanten Bereichen wie der Luftfahrtaufsicht.

Wir fordern Sie auf, Art. 107d im Luftfahrtgesetz zu streichen, um die Transparenz in der Verwaltung, eine vom Volk breit akzeptierte Errungenschaft, auch in diesem wichtigen Bereich zu gewährleisten. Gerade auch im Kontext der «Just Culture» sind wir der Auffassung, dass die im Öffentlichkeitsgesetz sowie in weiteren Gesetzen, darunter dem Luftfahrtgesetz, vorgesehenen Schutzmechanismen vollauf genügen, um wirksame Kontrollen sicherzustellen. Das Öffentlichkeitsgesetz bleibt hier ein unverzichtbarer Bestandteil, um das Vertrauen der Öffentlichkeit in den behördlichen Kontrollapparat zu stärken.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen im weiteren Verlauf des Gesetzgebungs-Prozesses. Für Fragen und Auskünfte stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen



Martin Stoll, Geschäftsführer
Öffentlichkeitsgesetz.ch



Titus Plattner
Co-Präsident



Hansjürg Zumstein
Co-Präsident

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
Luftfahrtentwicklung
Postfach
3003 Bern

esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Zürich, 28. November 2024

Revision Luftfahrtgesetz – Vernehmlassung zum Entwurf vom 28. August 2024

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 28. August 2024 wurden interessierte Kreise mit Frist bis 30. November 2024 eingeladen, sich zur Änderung des Luftfahrtgesetzes vernehmen zu lassen. Mit der Vorlage werden Änderungen des Luftfahrtgesetzes in den Bereichen Aufsichtstätigkeit des BAZL, Redlichkeitskultur (Just Culture), Backgroundchecks, Flughafenbetrieb, Flugsicherung, Verfahren betreffend Luftfahrtinfrastrukturanlagen und Sanktionen bei Verletzung von Passagierrechten vorgeschlagen zur Umsetzung der Motionen Strafkompetenzen des Bundes (Candinas 18.3700), Pilotenalter für Helikopterpiloten (KVF-N 21.3020 und Ettlín 21.3095) und Befreiung der Konzessionserteilung an Flughäfen von der öffentlichen Ausschreibungspflicht (KVF-N 21.3458).

Der Verein Pro Flughafen wurde am 5. November 1943 gegründet, um einen Flughafen in Zürich zu ermöglichen. Seither setzt er sich ein für einen leistungsfähigen Interkontinentalflughafen, der eine zuverlässige, sichere und bedürfnisgerechte Verbindung der Schweiz mit den wichtigen europäischen und internationalen Destinationen gewährleistet. Aufgrund der unverändert zentralen Bedeutung des Flughafens Zürich für die internationale Anbindung nicht nur des Grossraums Zürich, sondern unseres ganzen Landes erlauben wir uns, zur vorliegenden Vernehmlassung Stellung zu nehmen.

Für Pro Flughafen stehen bei der Beurteilung des Vernehmlassungsentwurfs folgende Anliegen im Vordergrund:

Sicherung der Betriebszeiten

Die Betriebszeiten des Flughafens Zürich sind mindestens im bisherigen Umfang dauerhaft zu gewährleisten. Jede weitere Kürzung der Betriebszeiten hätte den Verlust des heutigen Drehkreuzbetriebs zur Folge und würde die Anbindung der Schweiz signifikant verschlechtern. Am Flughafen Zürich würden laut Angaben der Betreibergesellschaft bereits bei einer 30-minütigen Betriebszeiten-Kürzung am Abend mindestens 30 Prozent der Langstreckenflüge wegfallen. Das gilt es unter allen Umständen zu verhindern.

Wir beantragen deshalb folgende Anpassung von Art. 36a^{bis} E-LFG:

²Die Landesflughäfen Genf und Zürich sind aufgrund der ihnen im SIL zugeschriebenen Funktion als Gesamtanlagen in ihrem Bestand ~~und betrieblichen Umfang~~ geschützt. Rechtsetzende wie rechtsanwendende Organe schenken dieser Besitzstandsgarantie insbesondere auch im Zusammenhang mit Vorschriften des Moorschutzes und Moorlandschaftsschutzes sowie deren Vollzug die notwendige Beachtung.

³An den Landesflughäfen Genf und Zürich sind Betrieb und Öffnungszeiten mindestens im bisherigen Umfang zu gewährleisten, damit diese Infrastrukturen ihrer Rolle gemäss Absatz 1 auch zukünftig gerecht werden können und die Wettbewerbsfähigkeit der von dort aus operierenden Fluggesellschaften sichergestellt werden kann.

Beschleunigung der Verfahren

Wettbewerbsfähigkeit und Entwicklung des Flughafens Zürich werden zurzeit durch äusserst lange Verfahren behindert. Eine Beschleunigung dieser Verfahren ist dringend angezeigt. Eine wichtige Grundlage dafür bietet eine Sachplanung mit hoher Legitimations- und Steuerungskraft. Wir befürworten die Schaffung der dafür erforderlichen Rechtsgrundlagen auf Gesetzesstufe.

Wir beantragen deshalb folgende Anpassung von Art. 36 E-LFG:

²Er legt die Ziele und Vorgaben für die Infrastruktur der Luftfahrt in der Schweiz im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) fest. Der SIL ist für die Behörden und die Inhaber einer Betriebskonzession (Art. 36a) und weiteren Trägern von Bundesaufgaben verbindlich. Die Genehmigung von Vorhaben, die sich erheblich auf Raum und Umwelt auswirken, setzt eine Grundlage im SIL voraus.

³Der Bundesrat kann im SIL die Zahl der Flugplätze festlegen und die Zahl der Wasserflugplätze beschränken. Der Bundesrat legt ein Konzept für die kommerzielle, militärische und private Luftfahrt-Infrastruktur, die Erfüllung der zu erwartenden Nachfrage und deren künftige Abwicklungen fest.

⁴Die Genehmigung von Vorhaben, die sich erheblich auf Raum und Umwelt auswirken, setzt eine Grundlage im SIL voraus.

Sicherung der Entwicklungsfähigkeit

Um die langfristige Entwicklungsfähigkeit des Flughafens Zürich zu sichern, ist eine Möglichkeit zur frühzeitigen Verlängerung der Betriebskonzession zu begrüssen.

Wir beantragen deshalb folgende Anpassung von Art. 36a E-LFG:

^{2bis}Ein Verlängerungsgesuch kann nach Verstreichen von zwei Dritteln der Konzessionsdauer gestellt werden. Das UVEK beurteilt solche Gesuche innerhalb von 12 Monaten nach deren Eingang.

⁵Eine Betriebskonzession nach diesem Gesetz gilt nicht als öffentlicher Auftrag im Sinne von Artikel 9 des Bundesgesetzes vom 21. Juni 2019 über das öffentliche Beschaffungswesen.

⁶Bei der Vergabe sind die Standortkantone und -gemeinden bzw. Gesellschaften, an denen diese beteiligt sind, bevorzugt zu behandeln.

Verhältnismässigkeit der Aufsichtstätigkeit

Die Aufgaben und Kompetenzen des BAZL sind auf seine Funktion als Aufsichts- und Genehmigungsbehörde der Luftfahrt zu fokussieren. Die dafür erforderlichen Kompetenzen sind im geltenden Gesetz vorgesehen. Eine Erweiterung dieser Kompetenzen ist nicht angezeigt. Greift das BAZL in operative Tätigkeiten der Flughafenbetreiberin ein, die es nachträglich genehmigen oder überwachen muss, führt dies zu Interessenkonflikten. Dies ist zu vermeiden.

Wir beantragen deshalb folgende Anpassung von Art. 16 E-LFG:

²Die Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter ~~oder Bevollmächtigten~~ des BAZL sind zur Erfüllung ihrer Aufsichtsaufgaben nötigenfalls jederzeit und ohne räumliche Einschränkung berechtigt, bemannte und unbemannte Luftfahrzeuge sowie Flugkörper, andere Transportmittel und betriebliche Räumlichkeiten und

Areale der beaufsichtigten Organisationen und Unternehmen zu betreten und zu untersuchen, ~~soweit es die Aufsicht über die Luftfahrt gemäss Artikel 3 sowie den internationalen Vereinbarungen der Schweiz erfordert.~~ Zutrittsberechtigungen, die aus technischen Gründen notwendig sind, sind ihnen ~~sofort und unentgeltlich~~ ohne Verzug gegen Erstattung der anfallenden Kosten auszustellen.

- ³ Die Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter ~~oder Bevollmächtigten~~ des BAZL sind weiter nötigenfalls berechtigt:
- a. in ~~sämtliche~~ Aufzeichnungen und Unterlagen, Daten, Verfahren und andere Materialien der beaufsichtigten Organisationen die in Bezug auf die Flugsicherheit oder Luftsicherheit von Bedeutung sein können, Einsicht zu nehmen und davon Kopien, Fotografien und Aufzeichnungen zu erstellen oder Auszüge zu verlangen;
 - b. ~~jederzeit~~ Auskünfte und Erklärungen von den beaufsichtigten Organisationen einzuholen und ihnen ~~verbindliche~~ zweckdienliche Anweisungen zu erteilen.

(neu) ^{3bis} Auf dem Weg aufsichtsrechtlicher Massnahmen dürfen anderweitige rechtliche Vorschriften, insbesondere zum Schutz Betroffener, nicht missachtet oder umgangen werden.

(neu) ^{3ter} Auf Verlangen von Betroffenen erlässt das BAZL zu einer beabsichtigten Massnahme eine rechtsmittelfähige Verfügung, wobei auch über die vorzeitige Vollstreckbarkeit der Massnahme zu entscheiden ist.

Im Weiteren unterstützt Pro Flughafen die Stellungnahme der Flughafen Zürich AG vollumfänglich. Wir verweisen dazu namentlich auf die Anträge betreffend Artikel 37-43 zu raumplanerischen Themen, Artikel 90-100 zur Erhöhung der Sicherheit sowie Artikel 107ff zur Anpassung des Datenschutzes an die aktuellen Technologien.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse



Christian Bretscher
Geschäftsführer



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesrat Albert Rösti

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
Per Mail an: esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Winterthur, 14. November 2024

Vernehmlassung der Behördenorganisation Verein Region Ost zur Änderung des Luftfahrtgesetzes

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti, sehr geehrte Frau Jutzeler, sehr geehrte Damen und Herren

Am 28. August wurde das Vernehmlassungsverfahren zur Änderung des Luftfahrtgesetzes (LFG) eröffnet (Bundesratsbeschluss vom 28. August 2024). Im Namen der Behördenorganisation Verein Region Ost nehmen die Unterzeichnenden nachfolgend fristgerecht Stellung zur Revisionsvorlage.

Vorbemerkung zur Teilnahme der Behördenorganisation Region Ost bei der Vernehmlassung

Gemäss Schreiben von Bundesrat Albert Rösti vom 28. August 2024 wurde das UVEK vom Bundesrat beauftragt, bei den Kantonen, den politischen Parteien, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Gemeinden, Städte und Berggebiete, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Wirtschaft und den interessierten Kreisen zur Änderung des Luftfahrtgesetzes ein Vernehmlassungsverfahren durchzuführen. Auch wenn die Behördenorganisation Region Ost nicht zu den ausdrücklichen Adressaten des Schreibens gehört, so sieht sie sich doch dazu berechtigt und verpflichtet, sich zur Vorlage zu äussern.

Die Behördenorganisation Region Ost vertritt über 120 Gemeinden im Einflussbereich des Flughafens Zürich. Wir vertreten die Interessen der Bevölkerung, wobei es unser Ziel ist, diese vor unzumutbarem Fluglärm und anderen, durch den Flugbetrieb verursachten Immissionen (insbesondere Lärm) zu schützen.

Wir bitten Sie deshalb, unsere nachstehenden Anregungen und die kritischen Bemerkungen – welche wir mit der Behördenorganisation Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich (sbfz) und KLUG abgestimmt haben – zur Kenntnis zu nehmen und im Rahmen der anstehenden Änderung des Luftfahrtgesetzes zu berücksichtigen.



1. Übersicht

Der Bundesrat will dem Bundesparlament eine erneute Teilrevision des LFG schmackhaft machen. Er behauptet, die Notwendigkeit der vorliegenden Revision ergebe sich gestützt auf politische Vorstösse (vgl. Medienmitteilung vom 28. August 2024). Soweit ersichtlich betreffen diese Vorstösse jedoch lediglich Themen der Sicherheitskultur im weitesten Sinn. Gegen Verbesserungen bei der Flugsicherheit und den damit zusammenhängenden Fragen ist grundsätzlich nichts einzuwenden. Die geplante Teilrevision enthält jedoch auch Bestimmungen, die der weiteren Verstärkung des Einflusses des Bundes und der Entmachtung der Kantone, Gemeinden und der Betroffenen dienen. Vor allem aber soll die Anwendbarkeit der umweltrechtlichen Schutzbestimmungen nochmals stark reduziert werden.

Dieser Abbau des Rechtsschutzes und der massive Ausbau der Rechte der Bundesbehörden zulasten der Mitspracherechte der Betroffenen sowie die faktische Ausserkraftsetzung umweltrechtlicher Bestimmungen zulasten der Bevölkerung um die Landesflughäfen wird seitens der Region Ost scharf kritisiert und ist zurückzuweisen.

2. Nein zur faktischen Abschaffung der umweltrechtlichen Schutznormen bei Landesflughäfen

Bereits in der letzten Teilrevision des LFG vom 16. Juni 2017 wurde die rechtliche Unantastbarkeit der Landesflughäfen teilweise dadurch zementiert, dass mit dem Mittel des **baulichen Bestandesschutzes** andere Bundesaufgaben wie der Schutz der Umwelt und damit auch der Schutz der Bevölkerung um die Flughäfen übersteuert werden können. Nun soll eine weitere massive Stärkung dieses Bestandsschutzes erfolgen. Der Bundesrat will einen sogenannten **betrieblichen Bestandesschutz** einführen. Nach seinen Worten «soll damit sichergestellt werden, dass die Eckwerte des Flughafenbetriebs, so zum Beispiel die Betriebszeiten, auch in umweltrechtlichen Sanierungsverfahren grundsätzlich nicht eingeschränkt werden können.» Das Parlament soll mit der Verabschiedung der Vorlage festlegen, dass auf Gesetzesstufe eine Interessenabwägung verankert wird, die es dem Bundesrat respektive dem UVEK und dem BAZL erlaubt, über den SIL (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt) und das Betriebsreglement sämtliche Wünsche der Flugplatzbetreiber sowie Flugverkehrsunternehmen zu erfüllen, ohne weiter auf die betroffene Bevölkerung Rücksicht nehmen zu müssen. Diese geplante Änderung zugunsten der Luftfahrtindustrie läuft faktisch darauf hinaus, dass die umweltrechtlichen Bestimmungen zum Schutz der Bevölkerung insbesondere vor lästigen und schädlichen Lärmimmissionen für die beiden Landesflughäfen ausser Kraft gesetzt werden.

Die aktuelle Revisionsvorlage ist in ihrer Dimension einzigartig und verletzt nach Auffassung der Region Ost den verfassungsrechtlichen Auftrag des Bundes, wonach die Umwelt und damit die Menschen vor lästigen und schädlichen übermässigen Immissionen zu schützen sind. Das Vorhaben des Bundesrates stellt einen einigermaßen durchsichtigen Versuch dar, die Bemühungen zu hintertreiben, welche die Verbesserung der Situation gerade hinsichtlich der nächtlichen Lärmbelastungen zum Ziel haben. Diese Gesetzesrevision ist deshalb aus Sicht der Region Ost entschieden abzulehnen. Sie stellt einen durch nichts gerechtfertigten und geradezu unverantwortlichen Angriff auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Anwohner der Landesflughäfen dar.

3. Nein zu Änderungen bei Nebenanlagen nach kantonalem Recht

Mit der Revision sollen Entscheide der kantonalen Behörden zu Nebenanlagen explizit von der Zustimmung des BAZL abhängig gemacht werden. Begründet wird dies damit, dass die kantonalen Behörden regelmässig «nicht über vertiefte Fachkenntnisse» oder das «Wissen über tatsächliche lokale Verhältnisse und Anforderungen» verfügten. Diese Behauptung und die damit einhergehende Entmachtung der



kantonalen Behörden und die Reduktion der Mitspracherechte lehnt die Region Ost entschieden ab. Es geht auch hier offensichtlich darum, die Kompetenzen der Bundesbehörden zulasten der kantonalen Behörden und letztlich der Betroffenen zu stärken, ohne dass dafür eine tragfähige Begründung abgegeben wird.

4. Nein zu den Änderungen bei Projektierungszonen und Sicherheitszonen

Gemäss der bundesrechtlichen Vorlage soll der Anwendungsbereich der Projektierungszonen inhaltlich (Flugplatzperimeter, Gebiete mit Lärmbelastung und mit Höhenbeschränkung) und zeitlich massiv ausgebaut werden. Gleichzeitig werden die Mitwirkungsrechte und der Rechtsschutz abgebaut. Ähnliches ist im Zusammenhang mit den Sicherheitszonenplänen vorgesehen. Auch dort sollen die Rechte der Betroffenen abgebaut und der Rechtsschutz geschwächt werden.

Die geplante Ausweitung des Geltungsbereichs der Projektierungszonen und der Sicherheitszonen sowie der Abbau der Mitwirkungsrechte und des Rechtsschutzes lehnt die Region Ost ab. Dem Bundesrat geht es letztlich auch hier offensichtlich darum, die Machtstellung des Bundes bzw. der Luftfahrtindustrie gegenüber den Betroffenen zu verstärken, obwohl dafür keinerlei Veranlassung besteht.

5. Nein zu einer Verschlechterung beim Öffentlichkeitsprinzip

Der Bundesrat sieht Einschränkungen des Öffentlichkeitsprinzips vor, welche im weitesten Sinne der Flugsicherheit dienen sollen bzw. Anpassungen an die Vorgaben der EU darstellen. Soweit die Einschränkungen des Öffentlichkeitsprinzips diesen berechtigten Interessen dienen, sind sie aus Sicht der betroffenen Bevölkerung nicht zu beanstanden. Sofern die Einschränkungen aber künftig dazu genutzt werden sollen, die von den negativen Auswirkungen betroffenen Anwohnenden in ihren Einsichtsrechten in flugbetriebliche Daten oder in ähnliche Informationen einzuschränken, sind sie abzulehnen. Einem entsprechenden Missbrauch ist mittels einer ausdrücklichen Vorbehaltsregelung Rechnung zu tragen, wonach die Einsichtsrechte in allen übrigen Bereichen im bisherigen Umfang gewährleistet bleiben.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Behördenorganisation Region Ost

Katrin Cometta

Präsidentin, Stadträtin Winterthur

Beni Hosang

Vizepräsident, Gemeindepräsident Lindau



WWF Schweiz
Patrick Hofstetter
Hohlstrasse 110
Postfach
8010 Zürich

Tel.: 044 297 22 77
Patrick.Hofstetter@wwf.ch
wwf.ch
Spenden: PC 80-470-3

UVEK
Bundesrat A. Röstli

3003 Bern

Zürich, 27. November 2024

Elektronisch an:
esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Vernehmlassungsantwort zum revidierten Luftfahrtgesetz (LFG)

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli
Sehr geehrte Frau Jutzeler

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, an diesem Vernehmlassungsverfahren teilzunehmen.

Der mit dieser Revision geplante Abbau des Rechtsschutzes und der massive Ausbau der Rechte der Bundesbehörden zulasten der Mitspracherechte der Betroffenen sowie die faktische Ausserkraftsetzung umweltrechtlicher Bestimmungen zulasten der Bevölkerung um die Landesflughäfen lehnt der WWF ab und ist zurückzuweisen.

Wir bitten Sie deshalb die Revision auf die sicherheitsrelevanten Fragen zu beschränken.

Wir stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Dr. Elgin Brunner
Leiterin Transformational Programmes

Dr. Patrick Hofstetter
Fachgruppenleiter Klima und Energie



Stellungnahme zum revidierten Luftfahrtgesetz (LFG)

1. Übersicht

Die geplante Teilrevision enthält Bestimmungen, die der weiteren Verstärkung des Einflusses des Bundes und der Entmachtung der Kantone, Gemeinden und der Betroffenen dienen. Vor allem aber soll die Anwendbarkeit der umweltrechtlichen Schutzbestimmungen nochmals stark reduziert werden.

Dieser Abbau des Rechtsschutzes und der massive Ausbau der Rechte der Bundesbehörden zulasten der Mitspracherechte der Betroffenen sowie die faktische Ausserkraftsetzung umweltrechtlicher Bestimmungen zulasten der Bevölkerung um die Landesflughäfen ist zurückzuweisen.

2. Nein zur faktischen Abschaffung der umweltrechtlichen Schutznormen bei Landesflughäfen

Bereits in der letzten Teilrevision des LFG vom 16. Juni 2017 wurde die rechtliche Unantastbarkeit der Landesflughäfen teilweise dadurch zementiert, dass mit dem Mittel des baulichen Bestandsschutzes andere Bundesaufgaben wie der Schutz der Umwelt und damit auch der Schutz der Bevölkerung um die Flughäfen übersteuert werden können. Nun soll eine weitere massive Stärkung dieses Bestandsschutzes erfolgen. Der Bundesrat will einen sogenannten betrieblichen Bestandsschutz einführen. Nach seinen Worten «soll damit sichergestellt werden, dass die Eckwerte des Flughafenbetriebs, so z.B. die Betriebszeiten, auch in umweltrechtlichen Sanierungsverfahren grundsätzlich nicht eingeschränkt werden können.» Das Parlament soll mit der Verabschiedung der Vorlage festlegen, dass auf Gesetzesstufe eine Interessenabwägung verankert wird, die es dem Bundesrat respektive dem UVEK und dem BAZL erlaubt, über den SIL (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt) und das Betriebsreglement sämtliche Wünsche der Flugplatzbetreiber sowie Flugverkehrsunternehmen zu erfüllen, ohne weiter auf die betroffene Bevölkerung Rücksicht nehmen zu müssen. Diese geplante Änderung zugunsten der Luftfahrtindustrie läuft faktisch darauf hinaus, dass die umweltrechtlichen Bestimmungen zum Schutz der Bevölkerung insbesondere vor lästigen und schädlichen Lärmimmissionen für die beiden Landesflughäfen ausser Kraft gesetzt werden.

Die aktuelle Revisionsvorlage ist in ihrer Dimension einzigartig und verletzt den verfassungsrechtlichen Auftrag des Bundes, wonach die Umwelt und damit die Menschen vor lästigen und schädlichen übermässigen Immissionen zu schützen sind. Das Vorhaben des Bundesrates stellt einen einigermaßen durchsichtigen Versuch dar, die Bemühungen zu hintertreiben, welche die Verbesserung der Situation gerade hinsichtlich der nächtlichen Lärmbelastungen zum Ziel haben. Diese Gesetzesrevision ist deshalb entschieden abzulehnen. Sie stellt einen durch nichts gerechtfertigten und geradezu unverantwortlichen Angriff auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Anwohner der Landesflughäfen dar.

3. Nein zu Änderungen bei Nebenanlagen nach kantonalem Recht

Mit der Revision sollen Entscheide der kantonalen Behörden zu Nebenanlagen explizit von der Zustimmung des BAZL abhängig gemacht werden. Begründet wird dies damit, dass die kantonalen



Behörden regelmässig «nicht über vertiefte Fachkenntnis-se» oder das «Wissen über tatsächliche lokale Verhältnisse und Anforderungen» verfügten. Diese Behauptung und die damit einhergehende Entmachtung der kantonalen Behörden und die Reduktion der Mitspracherechte lehnen wir ab. Es geht auch hier offensichtlich darum, die Kompetenzen der Bundesbehörden zulasten der kantonalen Behörden und letztlich der Betroffenen zu stärken, ohne dass dafür eine tragfähige Begründung abgegeben wird.

4. Nein zu den Änderungen bei Projektierungszonen und Sicherheitszonen

Gemäss der bundesrechtlichen Vorlage soll der Anwendungsbereich der Projektierungszonen inhaltlich (Flugplatzperimeter, Gebiete mit Lärmbelastung und mit Höhenbeschränkung) und zeitlich massiv ausgebaut werden. Gleichzeitig werden die Mitwirkungsrechte und der Rechtsschutz abgebaut. Ähnliches ist im Zusammenhang mit den Sicherheitszonenplänen vorgesehen. Auch dort sollen die Rechte der Betroffenen abgebaut und der Rechtsschutz geschwächt werden.

Die geplante Ausweitung des Geltungsbereichs der Projektierungszonen und der Sicherheitszonen sowie der Abbau der Mitwirkungsrechte und des Rechtsschutzes lehnen wir ab. Es geht dem Bundesrat letztlich auch hier offensichtlich darum, die Machtstellung des Bundes bzw. der Luftfahrtindustrie gegenüber den Betroffenen zu verstärken, obwohl dafür keinerlei Veranlassung besteht.

5. Nein zu einer Verschlechterung beim Öffentlichkeitsprinzip

Der Bundesrat sieht Einschränkungen des Öffentlichkeitsprinzips vor, welche im weitesten Sinne der Flugsicherheit dienen sollen bzw. Anpassungen an die Vorgaben der EU darstellen. Soweit die Einschränkungen des Öffentlichkeitsprinzips diesen berechtigten Interessen dienen, sind sie aus Sicht der betroffenen Bevölkerung nicht zu beanstanden. Sofern die Einschränkungen aber künftig dazu genutzt werden sollen, die von den negativen Auswirkungen betroffenen Anwohnenden in ihren Einsichtsrechten in flugbetriebliche Daten oder in ähnliche Informationen einzuschränken, sind sie abzulehnen. Einem entsprechenden Missbrauch ist mittels einer ausdrücklichen Vorbehaltsregelung Rechnung zu tragen, wonach die Einsichtsrechte in allen übrigen Bereichen im bisherigen Umfang gewährleistet bleiben.

Per E-Mail an: esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Zug, 27. November 2024

Vernehmlassung zur Teilrevision des Luftfahrtgesetzes

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Zuger Wirtschaftskammer möchte im Rahmen der Vernehmlassung zur Teilrevision des Luftfahrtgesetzes ihre Position darlegen und die Bedeutung des Flugverkehrs für den Wirtschaftsstandort Zug hervorheben.

Der Flughafen Zürich ist ein wichtiges Element der Schweizer Infrastruktur und spielt eine entscheidende Rolle für die internationale Anbindung unseres Landes an die globalen Märkte. Er ist nicht nur der grösste Flughafen der Schweiz, sondern auch ein bedeutender Arbeitgeber und Wirtschaftsmotor. Mit seinen über 30'000 Arbeitsplätzen generiert er erhebliche wirtschaftliche Wertschöpfung (direkt und indirekt 7 Milliarden Franken), die bis in den Kanton Zug reichen. Darüber hinaus ist für den Wirtschaftsstandort Zug und die hiesigen Unternehmen die gute Erreichbarkeit globaler Märkte über den Flughafen Zürich von grosser Bedeutung, die wir anhand der folgenden Gründe aufzeigen möchten:

- Einmaliger Standortvorteil:** Viele Unternehmen in Zug sind international tätig und sind deswegen insbesondere auf einen stabilen und zuverlässigen Flughafen mit direkten Flugverbindungen angewiesen. Dank dem Flughafen Zürich können Unternehmen schnell und effizient internationale Geschäftspartner und Produktionsstandorte erreichen. Insbesondere für Unternehmen, die auf globale Märkte ausgerichtet sind, ist die Nähe zu einem internationalen Drehkreuz ein entscheidender Standortvorteil.
- Wirtschaftliche Wertschöpfung und Infrastruktur:** Der Flughafen Zürich generiert eine erhebliche direkte wirtschaftliche Wertschöpfung, die sich auch positiv auf den Wirtschaftsstandort Zug auswirkt. Durch indirekte Effekte wird die Ansiedelung von Unternehmen gefördert, was wiederum zu Schaffung von Arbeitsplätzen führt. Der Flughafen Zürich stellt eine moderne Infrastruktur bereit, die für die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts Schweiz insgesamt und damit auch für Zug von grosser Bedeutung ist. Unternehmen profitieren durch eine gute Erreichbarkeit von den gut ausgebauten Verkehrsverbindungen, welche am Boden sowie in der Luft gewährleistet werden.
- Logistik und Handel:** Für die Fracht ist der Flughafen Zürich ein wichtiger Umschlagplatz. Dank der Nähe zum Flughafen können die Zuger Unternehmen ihre Lieferketten optimieren und von schnellen und effizienten Transportzeiten profitieren. Mit dem Wissen, dass 98% der Fracht am Flughafen Zürich in Passagiermaschinen transportiert werden, ist der Erhalt der aktuellen Betriebszeiten umso entscheidender, um die reibungslose Abwicklung des Flugverkehrs und den internationalen Handel zu gewährleisten.
- Zukunftsfähigkeit:** In einer globalisierten Welt ist Flexibilität ein entscheidender Faktor für den wirtschaftlichen Erfolg. Die Beibehaltung der aktuellen Betriebszeiten gewährleistet, dass

die Schweizer Wirtschaft auch in Zukunft flexibel auf Veränderungen im internationalen Markt reagieren kann. Dies begrüsst die Zuger Wirtschaftskammer ausdrücklich.

Im vorliegenden Entwurf schlägt der Bundesrat in Artikel 36a^{bis} eine Ausweitung des Bestandesschutzes auf die Betriebszeiten aus. Die rechtliche Absicherung der Betriebszeiten wird von der Zuger Wirtschaftskammer im Grundsatz ausdrücklich unterstützt. Mit Blick auf den vorliegenden Entwurf unterstützen wir die Branchen-Lösung der Schweizer Luftfahrt. Das bedeutet, den bisherigen Absatz 2 unberührt zu lassen. Grundsätzlich lösen jegliche Änderungen an bestehenden Artikeln bei allen Akteuren Unsicherheiten aus, dies gilt in der Wirtschaft wie für die Luftfahrt. Auch deshalb soll ein neuer Absatz 3 eingefügt werden, in welchem der Bestandesschutz der Betriebszeiten konkretisiert wird, um die nötige Rechtssicherheit zu gewährleisten.

Art. 36a^{bis} E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

² Die Landesflughäfen Genf und Zürich sind aufgrund der ihnen im SIL zugeschriebenen Funktion als Gesamtanlagen in ihrem Bestand ~~und betrieblichen Umfang~~ geschützt. Rechtsetzende wie rechtsanwendende Organe schenken dieser Besitzstandsgarantie insbesondere auch im Zusammenhang mit Vorschriften des Moorschutzes und Moorlandschaftsschutzes sowie deren Vollzug die notwendige Beachtung.

³ An den Landesflughäfen Genf und Zürich sind Betrieb und Öffnungszeiten mindestens im bisherigen Umfang zu gewährleisten, damit diese Infrastrukturen ihrer Rolle gemäss Absatz 1 auch zukünftig gerecht werden können und die Wettbewerbsfähigkeit der von dort aus operierenden Fluggesellschaften sichergestellt werden kann.

Bereits heute sind die Betriebszeiten der Landesflughäfen im europäischen Vergleich bereits sehr kurz. Eine weitere Verkürzung der Betriebszeiten hätte massive negative Auswirkungen, für die Anbindung der Schweiz sowie insbesondere für den Standort Zug und seinen Unternehmen. Die Zuger Wirtschaftskammer unterstützt daher klar die Beibehaltung der aktuellen Betriebszeiten des Flughafens Zürich.

Wir danken Ihnen, wenn Sie die wirtschaftlichen Interessen der Schweiz und der Zuger Unternehmen berücksichtigen und die rechtliche Absicherung der Betriebszeiten der Landesflughäfen sicherstellen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Zuger Wirtschaftskammer

Claudia Pittner
Geschäftsführerin a.i.

Peter Letter
Vorstandsmitglied
Verantwortlicher Politik

Zürcher Bankenverband | Weinbergstrasse 25 | 8001 Zürich

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
Luftfahrtentwicklung
Postfach
3003 Bern

esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Zürich, 29. November 2024
E-Mail direkt: cb@zhbanken.ch

Revision Luftfahrtgesetz – Vernehmlassung zum Entwurf vom 28. August 2024

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 28. August 2024 wurden interessierte Kreise mit Frist bis 30. November 2024 eingeladen, sich zur Änderung des Luftfahrtgesetzes vernehmen zu lassen. Wir danken Ihnen für diese Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir gerne nutzen.

Der Zürcher Bankenverband vertritt seit 1902 die Interessen des Finanzplatzes Zürich. Er vereinigt über 40 Mitgliedsunternehmen, darunter alle bedeutenden Banken sowie die grössten Versicherungen als assoziierte Mitglieder sowie die Schweizerische Nationalbank und die SIX Group als zugewandte Institute. Er setzt sich für politische und wirtschaftliche Rahmenbedingungen ein, die auch in Zukunft eine erfolgreiche Entwicklung des Finanzplatzes und der in Zürich ansässigen Banken und Versicherungen ermöglichen.

Für den Finanzplatz Zürich ist eine zuverlässige, sichere und bedürfnisgerechte Verbindung der Schweiz mit den wichtigen europäischen und internationalen Destinationen durch den grössten Schweizer Landesflughafen von zentraler Bedeutung.

Mit dem Ziel, diese internationale Anbindung auch langfristig sicherzustellen, schliessen wir uns vollumfänglich der Stellungnahme der Flughafen Zürich AG an.

Als unerlässlich erachten wir die dauerhafte Gewährleistung der Betriebszeiten des Flughafens Zürich mindestens im bisherigen Umfang. Wir beantragen deshalb eine ausdrückliche gesetzliche Verankerung der Bestandesgarantie in Art. 36a^{bis} E-LFG:

² Die Landesflughäfen Genf und Zürich sind aufgrund der ihnen im SIL zugeschriebenen Funktion als Gesamtanlagen in ihrem Bestand ~~und betrieblichen Umfang~~ geschützt. Rechtsetzende wie rechtsanwendende Organe schenken dieser Besitzstandsgarantie insbesondere *auch* im Zusammenhang mit Vorschriften des Moorschutzes und Moorlandschaftsschutzes sowie deren Vollzug die notwendige Beachtung.

³ *An den Landesflughäfen Genf und Zürich sind Betrieb und Öffnungszeiten mindestens im bisherigen Umfang zu gewährleisten, damit diese Infrastrukturen ihrer Rolle gemäss Absatz 1 auch zukünftig gerecht werden können und die Wettbewerbsfähigkeit der von dort aus operierenden Fluggesellschaften sichergestellt werden kann.*

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse



Christian Bretscher

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
Postfach
3003 Bern
Schweiz

per E-Mail: esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Zürich, 21. November 2024

Stellungnahme der Zürcher Handelskammer (ZHK) zur Änderung des Luftfahrtgesetzes

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 28. August 2024 haben Sie das Vernehmlassungsverfahren «Änderung des Luftfahrtgesetzes» eröffnet. Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Als regionaler Wirtschaftsverband engagiert sich die Zürcher Handelskammer für die internationale Anbindung der Schweiz via Flughafen Zürich. Gerne nehmen wir daher zur vorliegenden Vernehmlassung Stellung.

Die Zürcher Handelskammer (ZHK) vertritt als Wirtschaftsorganisation die Interessen von über 1100 Unternehmen mit über 200'000 Angestellten am Standort Zürich. Sie setzt sich seit 150 Jahren für liberale und wettbewerbliche Rahmenbedingungen für Unternehmen ein.

Position der ZHK

Der Flughafen Zürich ist das einzige interkontinentale Luftverkehrsdrehkreuz der Schweiz und von zentraler Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Zürich. Um weiterhin die internationale Anbindung der Schweiz sicherzustellen und möglichst viele Direktverbindungen anzubieten, ist der Flughafen Zürich auf gute und stabile Rahmenbedingungen angewiesen. Planungssicherheit und konkurrenzfähige Betriebszeiten spielen dabei eine zentrale Rolle. Die ZHK begrüsst daher, dass der Bundesrat die Betriebszeiten im Gesetz festschreiben will. Konkret sollte dies jedoch durch die Ergänzung des Absatz 3 zu Artikel 36abis erfolgen. Absatz 2 spricht eine funktionale Besitzstandsgarantie aus, welche betriebliche Aspekte umfasst und auf die in laufenden Verfahren Bezug genommen wird. Jede Umformulierung würde zu erheblicher Verunsicherung führen. Stattdessen soll in einem zusätzlichen Absatz 3 der Bestandesschutz hinsichtlich der aktuellen Betriebszeiten konkretisiert werden.

Allgemeine Anmerkungen: Volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich

Der Flughafen Zürich ist für den Grossraum Zürich und für das ganze Land von hoher volkswirtschaftlicher Bedeutung. Als einziges interkontinentales Luftverkehrsdrehkreuz bindet der Flughafen Zürich die Schweiz an die wichtigsten Metropolen der Welt an und sichert so die internationale Vernetzung des Wirtschaftsstandorts.

Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens zeigt eine Studie des Forschungs- und Beratungsbüros Infrac vom November 2022: Der Flughafen Zürich generiert zirka 7 Milliarden Franken Wertschöpfung, ähnlich viel wie eine Schweizer Stadt mittlerer Grösse. Das entspricht 4.4% des Bruttoinlandprodukts (BIP) des Kantons Zürich oder knapp 1% des nationalen BIP.

Der Flughafen dient ausserdem als wichtiger Umschlagplatz für Frachtgut. Knapp 40 % oder 1200 Tonnen der Schweizer Luftfrachtexportmengen werden über Zürich abgewickelt, wobei der Transport fast vollumfänglich im Frachtraum von Passagiermaschinen erfolgen kann.

Die Schweiz ist als Standort für ausländische Unternehmen beliebt aufgrund des Flughafens Zürich. So befinden sich unter anderem der Europahauptsitz von Google, Microsoft und etliche weitere Internationals in oder rund um Zürich. Diese exzellente Anbindung des Flughafens Zürich bietet zahlreiche internationale Direktverbindungen, was die Erreichbarkeit für Geschäftspartner und Kunden weltweit erleichtert.

Die gute Erreichbarkeit ist eine grundlegende Voraussetzung für den Erfolg des Standorts Schweiz. Bereits bei einer Reduktion der Betriebszeiten um 30 Minuten würden Schätzungen zufolge mindestens 30% der Langstreckenflüge am Flughafen Zürich wegfallen. Laut einer Intraplan-Studie aus dem Jahr 2018 hätte dies einen volkswirtschaftlichen Verlust von etwa 1,6 Milliarden Franken und den Wegfall von rund 8000 Arbeitsplätzen zur Folge.

Die wirtschaftliche Relevanz des Flughafens Zürich ist somit eindeutig. Um weiterhin die internationale Anbindung der Schweiz sicherzustellen und möglichst viele Direktverbindungen anzubieten, ist der Flughafen Zürich auf gute Rahmenbedingungen angewiesen. Planungssicherheit und konkurrenzfähige Betriebszeiten spielen dabei eine zentrale Rolle. In diesem Sinne begrüsst die ZHK die Stossrichtung der vorgeschlagenen Revision des Luftfahrtgesetzes. Einige Anpassungen erachtet die ZHK dennoch als wichtig:

Artikel 36: Sachplan

Sachpläne sind für den Bund die wichtigsten Planungsinstrumente, um seine raumwirksamen Tätigkeiten mit anderen Aufgaben abzustimmen. Der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) ist das zentrale Instrument, um die Führungskompetenz des Bundes im Bereich des Luftverkehrs umzusetzen. Der SIL setzt für alle Akteure die Rahmenbedingungen fest, die für alle Behörden, ob rechtssetzend oder nicht rechtssetzend, verbindlich sind. Die ZHK begrüsst daher die gesetzliche Verankerung der Sachplanung im Artikel 36 Absatz 2. Jedoch sollen auch die Flugsicherung und allenfalls die Gerichte auf den SIL referenzieren.

Art. 36 E-LFG:

2 Er legt die Ziele und Vorgaben für die Infrastruktur der Luftfahrt in der Schweiz im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) fest. Der SIL ist für die Behörden, und die Inhaber einer Betriebskonzession (Art. 36a) und weiteren Trägern von Bundesaufgaben verbindlich. Die Genehmigung von Vorhaben, die sich erheblich auf Raum und Umwelt auswirken, setzt eine Grundlage im SIL voraus.

Artikel 36a: Betriebskonzession

Der Betrieb des Flughafen Zürichs durch die Flughafen Zürich AG basiert auf der Vergabe der Konzession durch das UVEK. Die Betriebskonzession berechtigt und verpflichtet zum Betrieb des Flughafens Zürich bis 2051. Gesetzliche Regelungen für Zeitpunkt und Art und Weise der Verlängerung bestehen zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht. Dies stellt für ein privatwirtschaftlich betriebenes Unternehmen, wie es die Flughafen Zürich AG ist, eine Herausforderung dar. Ohne eine frühzeitige Möglichkeit auf Verlängerung der Betriebskonzession kommt es zu problematischen Planungsunsicherheiten. Erforderliche Investitionen können nicht getätigt werden. Die ZHK schlägt daher zur Gewährleistung der notwendigen Investitionssicherheit die folgende Ergänzung vor:

Art. 36a E-LFG:

2^{bis} Ein Verlängerungsgesuch kann nach Verstreichen von zwei Dritteln der Konzessionsdauer gestellt werden. Das UVEK beurteilt solche Gesuche innerhalb von 12 Monaten nach deren Eingang.

Artikel, 36a^{bis} Betriebszeiten

Gemäss geltendem Artikel 37u LFG sind die Landesflughäfen Zürich und Genf als Gesamtanlagen in ihrem Bestand geschützt. In seiner Antwort zur Motion Kutter hält der Bundesrat ausserdem fest, dass der Bestandesschutz auch für die Betriebszeiten gilt.

Trotzdem stehen die Betriebszeiten in Betriebsreglements- und Rechtsmittelverfahren immer wieder zur Diskussion, indem teils empfindliche Betriebseinschränkungen verlangt werden. Die Folge sind langwierige Verfahren und Verzögerungen.

Bereits heute verfügt der Flughafen Zürich über die kürzesten Betriebszeiten vergleichbarer Drehkreuzflughäfen in Europa. Als einziges interkontinentales Luftverkehrsdrehkreuz verbindet der Flughafen Zürich die Schweiz mit den wichtigsten Metropolen der Welt – im Auftrag des Bundes. Um diesen Auftrag zu erfüllen und möglichst viele Direktverbindungen anzubieten, ist der Flughafen Zürich auf gute Rahmenbedingungen angewiesen. Konkurrenzfähige Betriebszeiten sind ein essenzieller Teil davon. Eine Studie von Intraplan Consult GmbH belegt, dass bei einer Verkürzung der Betriebszeiten um bereits 30 Minuten und der damit verbundenen Vorverlegung der abendlichen Slots ein erheblicher Teil der Langstreckenverbindungen wegfielen. Damit verbunden wäre ein volkswirtschaftlicher Verlust von 1.6 Milliarden Franken Wertschöpfung sowie der Wegfall von bis zu 8000 Arbeitsplätzen. Unter der Verschlechterung der Erreichbarkeit würden die

Attraktivität für internationale Firmen und Organisation, der Wirtschafts- und Forschungsstandort sowie der Tourismus deutlich leiden.

Aufgrund der wirtschaftlichen Bedeutung der Betriebszeiten sowie der Tatsache, dass sich die Betriebszeiten heute von Verfahren zu Verfahren laufend aufs Neue zu beweisen haben, ist es angezeigt, die aktuell geltenden Betriebszeiten auf Gesetzesstufe zu schützen. Konkret schlägt der Bundesrat vor, Artikel 36a^{bis} Abs. 2 E-LFG entsprechend zu ergänzen. Damit soll sichergestellt werden, dass z. B. die Betriebszeiten auch in umweltrechtlichen Sanierungsverfahren grundsätzlich nicht eingeschränkt werden können.

Die ZHK begrüsst, dass der Bundesrat die Betriebszeiten auf Gesetzesstufe festschreiben will. In der Umsetzung regt die ZHK jedoch ein alternatives Vorgehen an. Eine Präzisierung, wie sie mit der gesetzlichen Verankerung der Betriebszeiten vorgesehen ist, verlangt aus gesetzessystematischer Sicht nach einem eigenständigen Absatz.

Zum einen bewegt sich Absatz 2 auf einer anderen Konkretisierungsstufe. Zum anderen spricht Absatz 2 eine funktionale Besitzstandsgarantie aus, welche per se auch betriebliche Aspekte umfasst und auf die in laufenden Verfahren Bezug genommen wird. Hier sorgt jede Umformulierung für erhebliche Verunsicherung. Vor diesem Hintergrund spricht sich die ZHK gegen die angedachte partielle Ergänzung von Absatz 2 aus und regt an, die ursprüngliche Formulierung insgesamt beizubehalten. Stattdessen sollen in einem zusätzlichen Absatz 3 die aktuellen Betriebszeiten konkretisiert werden. Obwohl Absatz 2 diese Aspekte bereits heute mit abdeckt, wird mit der ausdrücklichen Nennung die zentrale Bedeutung der Betriebszeiten für die Landesflughäfen wie auch die dort beheimateten Airlines nochmals unterstrichen. Allen Rechtsanwendern wird damit verdeutlicht, dass es die Betriebszeiten unter allen Umständen zu wahren gilt.

Gemäss diesem Ansatz erfolgt über den ganzen Artikel 36a^{bis} gesehen eine stufenweise Konkretisierung von Absatz 1 hin zu Absatz 3:

Art. 36a^{bis} E-LFG:

2 Die Landesflughäfen Genf und Zürich sind aufgrund der ihnen im SIL zugeschriebenen Funktion als Gesamtanlagen in ihrem Bestand ~~und betrieblichen Umfang~~ geschützt. Rechtsetzende wie rechtsanwendende Organe schenken dieser Besitzstandsgarantie insbesondere *auch* im Zusammenhang mit Vorschriften des Moorschutzes und Moorlandschaftsschutzes sowie deren Vollzug die notwendige Beachtung.

3 An den Landesflughäfen Genf und Zürich sind Betrieb und Öffnungszeiten mindestens im bisherigen Umfang zu gewährleisten, damit diese Infrastrukturen ihrer Rolle gemäss Absatz 1 auch zukünftig gerecht werden können und die Wettbewerbsfähigkeit der von dort aus operierenden Fluggesellschaften sichergestellt werden kann.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse
Zürcher Handelskammer

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'R. Tschanz', written in a cursive style.

Raphaël Tschanz
Direktor