



Ittigen, 11. Dezember 2007

Bericht

des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL)

über die Anhörungsergebnisse

**zur Änderung der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt
und zum Erlass der Verordnung des UVEK über die Aufgaben der
Flugplatzleiterin oder des Flugplatzleiters**



1. Ausgangslage

Die Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL, SR 748.131.1) regelt namentlich den Bau und Betrieb von Flugplätzen. Zur Erfüllung internationaler Verpflichtungen der Schweiz sowie zur Berücksichtigung verschiedener Anliegen aus der Praxis soll die VIL in den nächsten Jahren etappenweise revidiert werden. Die vorgeschlagene Änderung setzt die wichtigsten, dringendsten und rasch umsetzbaren Anliegen um; damit wird die VIL aktualisiert, bereinigt und dadurch transparenter. Sie soll per 1. März 2008 in Kraft treten.

Die Verordnung des UVEK über die Aufgaben der Flugplatzleiterin oder des Flugplatzleiters (Flugplatzleiterverordnung) ergänzt die Bestimmungen des 8. Abschnitts in der VIL. Inhaltlich handelt es sich um aktualisierte Detailregelungen aus dem bisher geltenden Pflichtenheft für Flugplatzleiter vom 31. August 2002. Das Pflichtenheft wird mit dem Inkrafttreten der vorliegenden Änderung der VIL und der Flugplatzleiterverordnung aufgehoben. Die Flugplatzleiterverordnung soll ebenfalls per 1. März 2008 in Kraft treten.

Das BAZL hat für die Änderung der VIL einen Rohentwurf erstellt und diesen den wichtigsten Vertretern der betroffenen Luftfahrtindustrie an einem Workshop vom 25. April 2007 zu einer ersten Stellungnahme unterbreitet. Gestützt auf die Rückmeldungen wurde die Vorlage überarbeitet und am 15. August 2007 zusammen mit der Flugplatzleiterverordnung in die Anhörung geschickt. Der vorliegende Bericht fasst die Ergebnisse dieser Anhörung zusammen. Er bezieht sich auf die beiden Verordnungsentwürfe vom 10. August 2007.

2. Informationen zur Anhörung

Die Anhörung dauerte vom 15. August 2007 bis zum 15. Oktober 2007. Es wurden insgesamt 65 Adressaten eingeladen. Die Anhörung wurde zudem im Internet publiziert.

Von den eingeladenen Adressaten haben 36 eine Stellungnahme abgegeben. 13 davon enthielten keine Bemerkungen inhaltlicher Art. Eine Stellungnahme wurde ohne Einladung eingereicht. Die Liste der Adressaten, welche eine Stellungnahme eingereicht haben, befindet sich im Anhang.

3. Allgemeine Bemerkungen zur Änderung der VIL

Die Mehrheit der Anhörungsteilnehmer ist mit der Änderung grundsätzlich einverstanden.

Anlass zu Bemerkungen gaben insbesondere folgende Punkte:

- Luftfahrtspezifische Anforderungen: Ergänzung des Katalogs anwendbarer ICAO-Anhänge (Art. 3 Abs. 1bis) und Verankerung des hohen Sicherheitsstandards als Handlungsziel des BAZL beim Erlass von Vorgaben in der Form von Richtlinien und Weisungen (Art. 3 Abs. 3);
- Station zur Flugvorbereitung (Art. 8): Schaffen einer Rechtsgrundlage zur Installation einer solchen Station auf allen Flugplätzen;
- Datenlieferungspflicht der Flugplätze: Verdeutlichung, dass das BAZL qualitative Vorgaben (Richtlinien) betreffend die Daten vorsehen kann (Art. 9a);



- Genehmigungsfreie Bauvorhaben: Verlängerung der Frist zur Prüfung durch das BAZL von 10 Arbeitstagen auf 30 Tage (Art. 28 Abs. 4 und Art. 29 Abs. 3);
- Gebühren- und Emissionsmodelle: Verdeutlichung, dass das BAZL Vorgaben (Richtlinien) bezüglich Modellen zur Gebühren- und Emissionsberechnungen machen kann (Art. 32 Abs. 3);
- Nachtflugordnung: Verankerung einer Ausnahmebestimmung für Grossanlässe mit internationaler Beteiligung, insbesondere zur Verhinderung von gewalttätigen Ausschreitungen (Art. 39d Abs. 3);
- Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster: Übertragung der Aufgabe, den Kataster zu erstellen, an die Flugplatzhalter (Art. 62).

4. Inhaltliche Bemerkungen zur Änderung der VIL

4.1 Bemerkungen zu den Artikeln 2 – 29 (Allgemeines)

Artikel 2

- Betreffend Definition der Flugplatzanlagen sei Sinn und Zweck der Verbindung mit dem SIL unklar.
- Die Definition des Vermessungsflächen-Katasters sei zu wenig präzise.
- Es seien auch die Begriffe Flugplatz, Flughafen und Flugfeld neu zu definieren.

Artikel 3 Abs. 1bis

- Die Ergänzung der Liste der anwendbaren ICAO-Anhänge wird wegen der erhöhten Transparenz begrüsst.
- Kritisiert wird, dass die für die Flugplätze anwendbaren Bestimmungen der Anhänge nicht einzeln angegeben werden.
- Die Regulierungsdichte so wie die damit verbundenen Kosten sei zu hoch. Die Anwendbarkeit der ICAO-Anhänge solle die Ausnahme bleiben und erst nach Bezeichnung durch das BAZL sowie nach Anhörung der Betroffenen gelten. Es sei auf eine auf die Schweiz angepasste Anwendung der Anhänge zu achten.
- Es sei das Verfahren zur Meldung von ICAO-Abweichungen zu regeln.
- Der Zugang zu den ICAO-Anhängen sei zu verbessern; er müsse kostenlos sein.
- Die direkte Anwendbarkeit sei (ausdrücklich) auf die Normen der ICAO-Anhänge zu beschränken. Die rechtliche Bedeutung der Empfehlungen sei unklar.

Art. 3 Abs. 3

- Sicherheitsauflagen gegenüber Flugbetrieben seien ausschliesslich durch Verfügung zu regeln. Es sei ein Beschwerderecht vorzusehen. Die rechtliche Bedeutung von Richtlinien und Weisungen sei unklar.
- „Vermutungen“ gehörten nicht in einen Verordnungstext. Der Text sei schwer verständlich.
- Der Bezug zu den EASA-Normen fehle ebenso wie der Grundsatz, dass die Schweiz nur dort legiferieren dürfe, wo keine solchen Normen bestünden.
- Es seien Vorgaben (Richtlinien) nach risikoorientierten Ansätzen zu erlassen, nach denen die Sicherheit bei Abweichungen von Normen und Empfehlungen nachzuweisen sei.



- Es sei die Policy des BAZL zum Compliance Management auf SIAA-Flughäfen zu übernehmen.
- Die heute bestehende Möglichkeit der Ausnahmegewilligung sei beizubehalten.

Artikel 3b Abs. 2bis

- Die Notwendigkeit der Regelung wird einerseits bestritten, andererseits wird eine Ausdehnung des Zutrittsrechts für Skyguide verlangt.
- Es sei eine vorgängige Ankündigung des Zutritts mit angemessener Frist vorzusehen. Der Zutritt müsse „überall“ möglich sein.
- Absatz 2 sei mit einer Anhörung des Infrastrukturbetreibers und dem subsidiären Erlass einer Verfügung zu ergänzen.

Artikel 8a

- AMIE-Säulen seien keine Infrastruktur.
- Der Entscheid über die Installation einer Station zur Flugvorbereitung sei den Flugplatzhaltern zu überlassen.
- Das Home-Briefing müsse möglich bleiben.
- Der Diversität der Flugplätze müsse bei der Anwendung der Regelung Rechnung getragen werden.
- Zumindest die Kosten für die Station selbst sowie für deren Unterhalt seien (zumindest auf den kleinen Flugplätzen) nicht den Flugplatzhaltern aufzuerlegen. Die Kosten seien zudem ungenügend definiert und rein vertraglich zu regeln.

Artikel 9a

- Die Regel gehe zu weit, weil damit jedes Dokument herausverlangt werden könne. Die Lieferpflicht sei auf diejenigen Daten zu beschränken, welche für die zwingende Aufsichtstätigkeit notwendig sei.
- Die Lieferpflicht müsse verhältnismässig sein und sich ausschliesslich auf Daten beziehen, welche originär bei den Flugplatzbetreibern entstünden. Das Beschaffen anderer Daten sei diesen zu entschädigen.
- Auch die Daten des BAZL hätten die nötige Qualität aufzuweisen.

Artikel 15 Abs. 2

- Das allgemeine Verlängern der Frist von 10 Arbeitstagen auf 30 Tage wird als ungerechtfertigt angesehen und abgelehnt. Es sei eine Frist von 10 bzw. 20 Tagen vorzusehen.

Artikel 23a

- Den unterschiedlichen Arten von Flugplätzen müsse bei der Anwendung der Regelung Rechnung getragen werden. Nicht die Konzession sondern die Art des Verkehrs müsse für die Zertifizierungspflicht massgebend sein. Die ICAO beziehe sich auf Linienverkehr bzw. regelmässigen Verkehr.
- Die Zertifizierung müsse sich inhaltlich auf den gesamten Flugplatzbetrieb beziehen, namentlich auch auf eine Flight Information Zone.
- Der Nachweis der Rechtskonformität sei überflüssig; es ginge nur um eine Genehmigungspflicht.
- Den Unterschieden zwischen den Flugplätzen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen einer Aktualisierung von Flugplatzhandbuch und Sicherheitsmanagement-System (SMS) sei bei deren Gültigkeitsdauer Rechnung zu tragen.
- Aktualisierungen von SMS und Flugplatzhandbuch hätten im Einvernehmen mit dem BAZL zu erfolgen.



- Die Frist für die Rezertifizierung sei zu kurz. Sie sei nach der Grösse des Flugplatzes und mit Blick auf die finanziellen Auswirkungen zu bestimmen.
- Die Verwendung der Begriffe (z.B. Flugplatzhandbuch) sei zu prüfen.
- Die Bedeutung der ICAO-Dokumente sei unklar.
- Audits dienten nicht dem Erbringen des Nachweises sondern der Kontrolle. Sie seien systemwidrig.

Artikel 24 Bst. c-e

- Das Einhalten der Sicherheitsvorgaben bei Gesuchseinreichung sei lediglich „grundsätzlich“ darzulegen, um das Verfahren nicht zu verlängern und zu verteuern.
- Die Regelung von Bst. c sei unklar und die Beweislastumkehrung unerwünscht.
- Der Verweis auf die LSV in Bst. d wird einerseits begrüsst und die Diskussion der statistischen Auswertungen des Verkehrs und der Daten zur Fluglärmbeurteilung mit allen Betroffenen angeregt. Andererseits wird bezweifelt, ob die Bestimmung nicht über die Gesetzesbestimmung hinausgehe, namentlich was die „zulässigen Lärmimmissionen“ betreffe. Es sei zusätzlich auf Artikel 14 LSV zu verweisen.
- In Artikel 4 VII sei die Publikationspflicht aus Kostengründen auf das Publikationsorgan der betroffenen Kantone zu beschränken.

Artikel 25 Abs. 1 Bst. f und Abs. 2

- Die Vorlage von Flugplatzhandbuch und SMS in einem separaten Verfahren wird einerseits begrüsst.
- Von den Kritikern wird die Regelung zurückgewiesen, weil Flugplatzhandbuch und SMS nicht integrierender Bestandteil des Betriebsreglements seien.
- Es wird bezweifelt, ob die Verknüpfung von Flugplatzhandbuch und SMS mit dem Betriebsreglement sinnvoll sei.

Artikel 28 Abs. 2-6

- Die Verlängerung der Frist von 10 Arbeitstagen auf 30 Tage in Absatz 4 wird kritisiert, insbesondere in Bezug auf kleine Unterhaltsarbeiten. Es wird für unterschiedliche Lösungen plädiert, namentlich für eine Einheitsfrist von 20 Tagen bzw. 2 Wochen oder eine zweistufige Frist (10 Tage für untergeordnete Arbeiten bzw. in Bezug auf die luftfahrtspezifische Prüfung und 30 Tage für die übrigen Arbeiten, wobei Stillschweigen innert Frist auf Seiten BAZL zum Bau erlauben soll).
- Absatz 5 sei zu streichen, weil nicht der Flugplatzhalter sondern die Aufsichtsbehörde verantwortlich sei. Der Verweis auf die Bestimmungen des Bundesrechts sei verwirrend.
- Der Verweis auf das kantonale Recht in Absatz 6 sei unverständlich ebenso wie der Begriff „unverhältnismässig“. Der Absatz sei systemwidrig.

Art. 29

- Der Artikel stehe im Widerspruch zu Artikel 28. Nebenanlagen seien keine Flugplatzanlagen.
- Die allgemeine Verlängerung der Frist in Absatz 3 von 10 Arbeitstagen auf 30 Tage wird abgelehnt. Es wird für unterschiedliche Lösungen plädiert, namentlich für eine Frist von 10 bzw. 20 Tagen.
- Auch Gemeinde und Gesuchstellerin seien nebst dem Kanton zu informieren.



4.2 Bemerkungen zu den Artikeln 29c – 29j (Flugplatzleiter)

Allgemein

Siehe Flugplatzleiterverordnung (Ziffer 5 unten).

Art. 29c

- Es sei zwischen der Verantwortung des Flugplatzhalters und –leiters zu unterscheiden. Die Verantwortung der Flugplatzleiters werde in unangemessener Weise ausgedehnt.
- Bezüglich Fähigkeiten des Flugplatzleiters sei unklar, wie diese überprüft würden und welche überhaupt erforderlich seien.

Art. 29d

- Die Verantwortung, namentlich für safety und security, müsse beim Flugplatzhalter liegen.
- Der Flugplatzleiter habe lediglich Aufgaben, nicht Verantwortlichkeiten.
- Es sei unklar, welches Departement gemeint sei.

Art. 29e

- Der Flugplatzleiter sei nicht unbedingt Direktor. Die Bestimmung sei zu ergänzen; die Stellvertretung müsse explizit als zulässig erklärt werden.
- Bei Abs. 1 gehe es um Aufgaben, nicht um Verantwortlichkeiten.

Art. 29f

- Es fehle in Absatz 1 an einer Frist.
- Es sei unklar, was genau meldepflichtig sei (z.B. „erhebliche“ oder „planbare“ Änderungen).
- Bei vorübergehenden Änderungen seien lediglich „erhebliche“ Änderungen der Meldepflicht zu unterstellen.
- Es sei der Begriff des ausserordentlichen Ereignisses zu definieren.

Art. 29g

- Die Stellvertretung müsse zu jeder Zeit gewährleistet sein.
- Die Regelung stimme nicht mit der EU-Richtlinie 2003/42 überein; die verwendeten Begriffe seien unklar.
- Es fehle an einer genügenden Rechtsgrundlage für eine Kompetenzänderung zwischen Flugplatzleiter und Polizei; diese sei auch mit Blick auf ihren Sinn zumindest auf denjenigen Plätzen fragwürdig, wo die Polizei jederzeit eingreifen könne.
- Es seien nur „schwerwiegende“ Verstösse zu melden.
- In Bezug auf Absatz 4 fehle es an einer Grundlage im formellen Gesetz, welche auch die Haftung nach Verantwortlichkeitsgesetz regle. Die Klärung dieser Frage dürfe nicht auf später verschoben werden.

Art. 29h

- Es wird bezweifelt, dass der Flugplatzleiter oder die Flugplatzleiterin über genügend technisches Verständnis und verfüge, um dieser Aufgabe nachkommen zu können. Der Flugplatzleiter habe keine hoheitlichen Befugnisse. Zudem bestünden Interessenskonflikte wegen der Doppelunterstellung des Flugplatzleiters unter das BAZL und einen Verwaltungsrat.
- Der geographische Anwendungsbereich der Kompetenzen des Flugplatzleiters



sei unklar.

- Die Formulierung sei zu ändern; es müsse klar sein, dass es nicht um eine systematische Aufspürung von Unregelmässigkeiten gehe.
- Das Verweigern des Abflugs müsse freiwillig sein.

Art. 29i

- Der Flugplatzleiter oder die Flugplatzleiterin sei für diese Tätigkeit (kostendeckend) zu entschädigen. Haften müsse ausschliesslich der Bund.
- Die Handlungsform der Gesuchsprüfung sei unklar.

Art. 29j

- Es sei zwischen zollrechtlichen (Waren bezogenen) und polizeilichen (Personen bezogenen) Aufgaben präzise zu unterscheiden.
- Artikel 31 sei zu ergänzen, so dass eine Umnutzung von MIL in ZIV Flugplätze im Rahmen des SIL erfolgen könne.

4.3 Bemerkungen zu Artikel 32 Abs. 3 (Gebühren- und Emissionsmodelle)

- Die neue Bestimmung wird teilweise ausdrücklich begrüsst. Es sei richtig, dass wirksame Modelle (in Richtlinien) bezeichnet würden.
- Die Kritiker weisen die Bestimmung hingegen ausdrücklich zurück. Es fehle an einer genügenden Gesetzesgrundlage; die Bestimmung verstosse zudem gegen die gesetzlich vorgesehene Gebührenerhebungskompetenz des Flughafens (Art. 36a LFG). Die Flugplatzhalter müssten ihre Gebühren zumindest betreffend deren Höhe selber gestalten können.
- Die Vereinheitlichung in Regelungen, welche die Flugplätze anwenden müssten, sei auf die Flugzeugkategorien zu beschränken; sie dürfe nicht auch die Benutzungsart des Flugplatzes (und damit Flugplatzgebühren) betreffen.

4.4 Bemerkungen zu Artikel 39 und 39d (Nachtflugordnung)

Artikel 39

- Absatz 3 sei zu streichen, damit die Flugplätze die Zeit zwischen 22h und 23h optimal nutzen könnten.

Artikel 39d Abs. 1 und 2

- Der Begriff der Ambulanzflüge sei zu präzisieren (Abs. 1 Bst. b).
- Sinn und Zweck sowie Formulierung von Absatz 1 Bst. d seien zu hinterfragen.
- Es sei ein neuer Bst. d mit einer Ausnahme für Geschäftsluftfahrzeuge vorzusehen.
- Betreffend Absatz 2 ist umstritten, ob nicht auch ausserordentliche Winterdiensttage explizit abgedeckt werden müssten, obwohl diese nicht unvorhergesehen seien.

Artikel 39d Abs. 3

- Die Ausnahmebestimmung wird von einem Teil der Anhörungsadressaten ausdrücklich begrüsst. Die Regelung sei adäquat. Die Bestimmung dürfe allerdings nicht zweckentfremdet werden. Das BAZL müsse zudem die Öffentlichkeit informieren, falls eine Bewilligung gewährt würde.
- Der Lärm, welcher durch die unter diese Ausnahme fallenden Flüge erzeugt werde, sei bei den Lärmberechnungen gesondert zu berücksichtigen. Es dürfe



durch das Erteilen der Bewilligung kein Nachteil für den Normalbetrieb entstehen.

- Die Kritiker bringen namentlich vor, dass mit der neuen Bestimmung eine Aushöhung des Nachflugverbots stattfinde. Der Bedarf für eine Ausnahme sei schwer nachvollziehbar. Auch wirtschaftliche Interessen müssten berücksichtigt werden. Die Anwendung der Bestimmung sei restriktiv zu handhaben. Die überfliegenen Kantone seien vor Erteilung einer Bewilligung anzuhören.
- Charterflügen mit Hooligans seien die gleich langen Operationszeiten zu gewähren wie dem Linienverkehr.

4.5 Bemerkungen zu den Artikeln 58a – 74b (Luftfahrthindernis- und Geländedaten, Übergangsbestimmungen)

Allgemein

- Den kantonalen Vermessungsämtern dürften aufgrund der Änderung keine neuen Vollzugsaufgaben entstehen. Die Regelungen müssten verhältnismässig sein.

Artikel 58a

- Betreffend Übertragung von Aufgaben an Dritte werde einzig swisstopo namentlich erwähnt.
- Die Übertragung an Dritte müsse freiwillig sein.
- Es sei auf die Sonderstellung von Basel-Mulhouse hinzuweisen.

Artikel 59

- Es sei den Kantonen zu überlassen, ob die Aufgabe einer kantonalen Stelle oder einem Privaten übertrage werde.
- Die Aufgabe sei auf den Flughafenhalter zu übertragen.

Artikel 60

- Auch gegenüber den kantonalen und kommunalen Behörden sei eine Kooperationspflicht vorzusehen.

Artikel 61

- Die Publikation der Luftfahrthinderniskarte müsse gewährleistet sein. Es sei eine „muss-Vorschrift“ vorzusehen.
- Das BAZL müsse lediglich die Aufgabenerfüllung überwachen.

Artikel 62

- Das Erstellen des Hindernisbegrenzungsflächen-Katasters durch die Flugplatzhalter anstelle des BAZL wird abgelehnt. Falls die Aufgabe tatsächlich an die Flugplatzhalter übertragen würde, sei zumindest eine (kostendeckende) Entschädigung vorzusehen.
- Der Nutzen eines Hindernisbegrenzungsflächen-Katasters sei unklar, wenn bereits ein Sicherheitszonenplan bestehe.
- Eine Überprüfung alle 5 Jahre sei unverhältnismässig. Relevante Änderungen seien sofort mitzuteilen.

Artikel 62a

- Der Vermessungsflächen-Kataster (Wesen, Funktion etc.) sei in der VIL genauer zu regeln.



Artikel 62b

- Es sei explizit zu regeln, was „relevant“ sei.
- Die Kostenregelung sei zusammen mit den betroffenen Flugplätzen zu treffen.

Artikel 63

- Die Meldepflicht sei auch für temporäre Bauten und Anlagen sowie in Bezug auf den Sicherheitszonenplan vorzusehen.
- Das BAZL müsse den kantonalen Meldestellen diejenigen Dokumente zustellen, welche es direkt erhalten habe.
- Die Aufgabe der formellen Prüfung der Projektunterlagen sei den Flugplatzhaltern zu übertragen; der Kanton sei mit der neu vorgesehenen, formellen Prüfung überfordert.

Artikel 66

- Es wird bezweifelt, ob die Kantone weiterhin genügend über die Projekte informiert sein würden.
- Es sei unklar, ob die Meldungen immer noch durch die Kantone geprüft und dann dem BAZL zur Entscheidung zugestellt würden.
- Die Begriffe in Absatz 3 seien zu präzisieren.

Artikel 66a

- Die Einzelheiten der Vermessung (z.B. Periodizität) seien in der VIL zu regeln. Die Regelungstiefe sei ungenügend.

Artikel 70

- Die Kostentragung durch die Flugplatzhalter bzw. Eigentümer wird abgelehnt. Für Kantone könnten dadurch enorme Kosten entstehen.

Artikel 74b

- Die Zertifizierung sei auf Flugplätze mit Linienverkehr zu beschränken (Abs. 1). Die Verwendung der Begriffe sei zudem unklar.
- Es sei unklar, wer Bewilligungsinstanz von Bauten und Anlagen sei, die indirekt (z.B. durch Licht, Strahlung) die Luftfahrt beeinträchtigen (Absatz 3).

5. Bemerkungen zur Flugplatzleiterverordnung

Die Mehrheit der Anhörungsteilnehmer ist mit dem Entwurf einverstanden.

- Die Verankerung des Flugplatzleiterpflichtenhefts in der Gesetzgebung wird teils explizit begrüsst. Die Kritiker bringen vor, die Artikel betreffend Flugplatzleiter in der Änderung der VIL seien in die Flugplatzleiterverordnung zu integrieren; die VIL solle lediglich eine Delegationsnorm enthalten.
- Die Stellvertretung sei explizit zu erwähnen, namentlich in den Artikel 1 und 5-9.
- Es sei verschiedenen Begriffen eine Definition zu geben, namentlich dem „Flugbetrieb“ gemäss Artikel 2 und den „Öffnungszeiten“ gemäss Artikel 5.
- Betreffend Artikel 3 sei unklar, um welche Meldungen es gehe und ob der Artikel insgesamt verstanden würde.
- Die Rollen, Aufgaben und Verantwortlichkeiten von Flugplatzhalter und –leiter seien zu klären, namentlich Artikel 4 betreffend.



- Bezüglich Treibstoffkontrolle sei die Anwendbarkeit auf die Betankung von Fahrzeugen zu klären und die Wasserschutzgesetzgebung vorzubehalten.
- Das Messen der Reibung sei auf Flugplätze mit Linienverkehr und auf das Vorherrschen von entsprechendem Wetter zu beschränken (Artikel 9). Die Formulierung der Bestimmung sei mit Blick auf das Verwenden eines Skiddometers zu überprüfen.
- Ein Inkrafttreten per 1. März 2008 sei zu früh; insbesondere die grundlegenden Fragen nach der Verteilung von Verantwortlichkeiten und Aufgaben auf dem Flugplatz müssten zuerst gelöst werden.



Liste der Adressaten, welche eine Stellungnahme abgegeben haben

1. Kanton Aarau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung für Baubewilligungen, Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau
2. Aeroclub der Schweiz, Lidostrasse 5, 6006 Luzern
3. Aéroport International de Genève, Case Postale 100, 1215 Genève 15
4. AOPA Switzerland, Mühlegasse 5, 8152 Opfikon
5. Kanton Appenzell Ausserrhoden, Kasernenstrasse 17A, 9102 Herisau
6. Aeorosuisse, Monbijoustrasse 14, Postfach 5236, 3001 Bern
7. Kanton Basel-Landschaft, Finanz- und Kirchendirektion, Rheinstrasse 33b, Postfach, 4410 Liestal
8. Kanton Basel-Stadt, Wirtschafts- und Sozialdepartement, Rathaus, Marktplatz 9, 4001 Basel
9. Kanton Bern, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion, Reiterstrasse 11, 3011 Bern
10. Economiesuisse, Hegibachstrasse 47, 8032 Zürich
11. Engadin Airport AG, Via Tinus 11, 7500 St. Moritz
12. Canton de Fribourg, Direction de l'économie et de l'emploi, rue Joseph Piller 13, 1700 Fribourg
13. Aérodrome Régional Fribourg-Ecuvillens, Route de l'Aérodrome 20, 1730 Ecuvillens
14. République et Canton de Genève, Département de la solidarité et de l'emploi, Case Postale 3952, 1211 Genève 3
15. Kanton Glarus, Departement Bau und Umwelt, Abteilung Wald, Kirchstrasse 2, 8750 Glarus
16. Kanton Graubünden, Regierung, 7000 Chur
17. Regionalflugplatz Jura-Grenchen AG, Flughafenstrasse 117, 2540 Grenchen
18. République et Canton du Jura, Service des transports et de l'énergie, rue des Moulins 2, 2800 Delémont
19. Kanton Luzern, Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement, lawa, Abteilung Wald, Centralstrasse 33, Postfach, 6210 Sursee
20. République et Canton de Neuchâtel, Département de la gestion du territoire, 2001 Neuchâtel
21. Kanton Obwalden, Amt für Wald und Raumentwicklung, Flüelistrasse 3, Postfach 1163, 6061 Sarnen
22. Swiss International Airport Association (SIAA), P.O. Box, 8058 Zürich-Flughafen
23. Skyguide, route de pré-bois 15-17, Case Postale 796, 1215 Genève 15
24. Kanton Solothurn, Regierungsrat, Rathaus, 4509 Solothurn
25. Kanton Schaffhausen, Bauinspektorat, Beckenstube 11, 8200 Schaffhausen
26. Schweizer Flugplatzverein, Postfach 5206, 1002 Lausanne
27. Kanton Schwyz, Kantonsforstamt, Alpthalerstrasse 16, 8849 Alpthal
28. Kanton St. Gallen, Volkswirtschaftsdepartement, Davidstrasse 35, 9001 St. Gallen
29. Airport Altenrhein AG, Flughafenstrasse 11, 9423 Altenrhein
30. Swiss International Air Lines AG, International Relations and Government Affairs, Postfach, CH 8058 Zürich-Flughafen
31. Kanton Thurgau, Departement für Bau und Umwelt, Promenade, Postfach, 8510 Frauenfeld
32. Repubblica e Cantone Ticino, il Consiglio di Stato, 6500 Bellinzona
33. Unique (Flughafen Zürich AG), Postfach, 8058 Zürich-Flughafen
34. Canton de Vaud, Département des infrastructures, Service de la mobilité, Avenue de l'Université 5, 1014 Lausanne
35. Canton du Valais, Bâtiment Mutua, Rue des Cèdres 11, Case Postale 478, 1951 Sion



- 36. Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion, Neumühlequai 10, Postfach, 8090 Zürich
- 37. Kanton Zug, Tiefbauamt, Aabachstrasse 5, 6300 Zug