



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Teilrevision 1+ des Luftfahrtgesetzes

Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens

März 2016

Inhalt

1	Ausgangslage	3
2	Teilnahme am Vernehmlassungsverfahren	3
3	Eingegangene Stellungnahmen	3
4	Zusammenfassung der Ergebnisse.....	4
5	Ergebnisse zu den einzelnen Bestimmungen	6
5.1.1	Art. 8b (Radiotelefoniesprache)	6
5.1.2	Art. 21a–21f (Sicherheitsbeauftragte im Luftverkehr und Informationssystem).....	6
5.1.3	Art. 25–26a (Unfalluntersuchung)	6
5.1.4	Art. 36 Abs. 3 (Landestellen zur Hilfeleistung)	7
5.1.5	Art. 36a (Flugplatzkategorien).....	7
5.1.6	Art. 36c (Konzessionsvoraussetzungen / wirtschaftliche Leistungsfähigkeit).....	7
5.1.7	Art. 36d (Konzessionsentzug / Heimfall)	8
5.1.8	Art. 36f–g (Betriebsreglement) i. V. m. Art. 40h (Flugverfahren ausserhalb von Flugplätzen).....	8
5.1.9	Art. 38 Abs. 1 (Zivile Mitbenützung von Militärflugplätzen)	9
5.1.10	Art. 40 Abs. 3 (Umfang der Flugsicherungsdienstleistungen auf Flugplätzen).....	9
5.1.11	Art. 40a (Luftfahrtdatenbank)	10
5.1.12	Art. 40b (Internationalisierung Skyguide)	10
5.1.13	Art. 41 Abs. 1–3, Art. 41a, Art. 41b (Luftfahrthindernisse und die Sicherheit der Luftfahrt gefährdende Aktivitäten)	10
5.1.14	Art. 49 (Verursacherprinzip bei Flugsicherungsdienstleistungen).....	11
5.1.15	Art. 88–90bis (Anpassung Strafbestimmungen an AT StGB)	12
5.1.16	Art. 100 (Meldepflicht).....	12
5.1.17	Art. 107a Abs. 4–4 ^{bis} (Ambient Voice Recording Equipment [AVRE] –.....	12
5.1.18	Art. 107c (Information der Öffentlichkeit; Abweichung vom BGÖ)	12
5.1.19	Änderungen anderer Erlasse	13
Anhang		14

1 Ausgangslage

Die vorliegende Revision des Luftfahrtgesetzes (LFG) ist die zweite von mehreren geplanten Teilrevisionen. Es handelt sich um eine grösstenteils technische Revision, welche Themen berücksichtigt, die in den nächsten drei Jahren umgesetzt werden sollen. Die Gesetzesänderung trägt den Arbeitstitel LFG 1+.

Am 5. Juni 2015 hat der Bundesrat das Vernehmlassungsverfahren zur vorliegenden Teilrevision des Luftfahrtgesetzes eröffnet. Dieses dauerte bis zum 30. September 2015. Für den vorliegenden Bericht sind sämtliche Stellungnahmen berücksichtigt worden, welche bis zu diesem Zeitpunkt eingegangen sind.

2 Teilnahme am Vernehmlassungsverfahren

Mit Schreiben der Vorsteherin des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) vom 5. Juni 2015 wurden die 106 folgenden Adressaten zur Vernehmlassung eingeladen:

- 26 Kantonsregierungen¹
- die Konferenz der Kantonsregierungen
- 12 in der Bundesversammlung vertretene Parteien²
- Bundesgericht und andere richterliche Behörden³
- 3 gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete⁴
- 9 gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft⁵
- 18 Luftfahrt-Verbände⁶
- 14 Flughäfen und Regionalflugplätze⁷
- 7 Airlines⁸
- 14 weitere Adressaten (Hersteller / Unterhaltsbetriebe, Flugsicherung, Wissenschaft, Vereinigung für Luft- und Raumrecht)⁹

3 Eingegangene Stellungnahmen

Bis Ende September sind insgesamt 114 Stellungnahmen eingegangen. Dabei haben 22 weitere interessierte Organisationen (Spitäler, Lärmschutzverbände u. a.) sowie 32 Gemeinden eine Stellungnahme eingereicht. Geäussert haben sich im Einzelnen:

- 25 Kantone¹⁰
- 32 Gemeinden¹¹

¹ ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU.

² BDP, CVP, csp-ow, CSPO, EVP, FDP, GPS, glp, Lega dei Ticinesi, MCR, SP, SVP.

³ BGer, BVer.

⁴ SGemV, SSV, SAB.

⁵ economiesuisse, SGV, SAGV, SBV, SBankV, SGB, KV Schweiz, Travail.Suisse, SVF.

⁶ Aerosuisse, AeCS, AEROPERS, AOPA, APTC, aviasuisse, BAR, EBAA, SATTA, SFVS, SHA, SHV, SIAA. Skycontrol, SVFB, swissatca, SwissALPA, VSF.

⁷ FZAG, AIG, EAP, ALPAR, Altenrhein, Birrfeld, Ecuwillens, Grenchen, Jura, La Blécherette, Les Eplatures. Lugano Airport, Samedan, Sion.

⁸ Belair, Darwin, Edelweiss, easyjet, Helvetic, Skywork, Swiss.

⁹ Armasuisse, Pilatus, REGA, RUAG, Skytech, SR Technics, Meteoschweiz, Skyguide, IMP-HSG, WWZ Basel, CRED, ASDA, CFAC-HSG, ZHAW.

¹⁰ AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SZ, SO, SH, SG, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH.

- 4 Parteien¹²
- 6 Spitäler oder dessen Verbände¹³
- 1 gesamtschweizerischer Dachverband der Gemeinden, Städte und Berggebiete¹⁴
- 5 gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft¹⁵
- 7 Verbände aus verschiedenen Branchen¹⁶
- 7 Lärmschutz-Verbände¹⁷
- 12 Luftfahrt-Verbände¹⁸
- 7 Landesflughäfen, Regionalflughäfen¹⁹
- 1 Airline²⁰
- 3 Unternehmen der Luftfahrtbranche²¹
- 2 Organisationen der Flugsicherung²²
- andere (2)²³

4 Zusammenfassung der Ergebnisse

Einleitend kann festgestellt werden, dass die vorliegende Revision des Luftfahrtgesetzes mehrheitlich auf Zustimmung stösst. Vollumfänglich gegen die Vorlage oder eher ablehnend äussern sich nur wenige Vernehmlassungsteilnehmer.

Für einige Vernehmlassungsteilnehmer ist der Zeitpunkt der vorliegenden Revision ungünstig gewählt. Sie erachten es als wenig sinnvoll, Anpassungen auf Gesetzesebene vorzunehmen, bevor nicht im Rahmen des überarbeiteten "Berichts über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2015" (LUPO 2016) die Luftfahrtpolitik des Bundes für die nächsten Jahre festgelegt worden ist. Mit der vorliegenden Revision bestehe die Gefahr, wichtige und dringend benötigte Reformen für Jahre zu verpassen. Demgegenüber macht es für einige Vernehmlassungsteilnehmer angesichts des raschen Regelungsbedarfs durchaus Sinn, die technischen Aspekte der LUPO-Diskussion vorzuziehen. So sei die vorliegende Revision ein wichtiger erster Schritt, die Arbeit müsse aber fortgeführt und möglichst bald auf Grundlage des in diesem Jahr vom Bund erarbeiteten LUPO 2016 umgesetzt werden.

Wiederholt wird auf die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der schweizerischen Luftfahrt hingewiesen, wofür attraktive Rahmenbedingungen nötig sind. In der vorliegenden Revision würden jedoch in verschiedenen Bereichen Vorschläge gemacht, die weder dazu geeignet seien, die Wettbewerbsfähigkeit zu stärken, noch die Safety oder Security zu verbessern. Regulierungsdichte (Stichwort: Überregulierung) und administrative Belastung seien durch die Aufsicht für die gesamte Luftfahrtbranche so gering wie möglich zu halten. Für einen Vernehmlassungsteilnehmer ist nicht nachvollziehbar, dass die vorliegende Revision nicht dazu genutzt wurde, wichtige Fragen für die Erhaltung bzw. Verbesserung der Leistungsfä-

¹¹ Bachs, Bellikon, Bergdietikon, Bülach, Dällikon, Dänikon, Dielsdorf, Dietlikon, Elgg, Fisibach, Glattfelden, Hochfelden, Kaiserstuhl, Kloten, Lengnau, Lindau, Mellikon, Niederglatt, Niederhasli, Niederrohrdorf, Oberglatt, Oberrohrdorf, Oetwil an der Limmat, Regensdorf, Rümlang, Rümikon, Schneisingen, Wasterkingen, Weiningen, Weislingen, Wislikofen, Zell.

¹² CVP, FDP, SP, SVP.

¹³ GDK, Bündner Spital- und Heimverband, Universitätsspital Bern, H+, Kantonsspitäler Aarau und Graubünden.

¹⁴ SSV.

¹⁵ economiesuisse, SGV, Centre Patronal, SBV, SAGV.

¹⁶ Bildungscoalition NGO, Integration Handicap, Jardinsuisse, Swissolar, Verband Schweizer Gemüseproduzenten, WWF, Verkehrs-Club der Schweiz.

¹⁷ Lärmliga Schweiz, SBFB, VgF, sbfz, SSF, AfG, Bürgerprotest Fluglärm Ost.

¹⁸ AeCS, Aerosuisse, AOPA, APAP, MFVS, IGOL, SHV, SHA, SIAA, SVFB, GATA, Swiss Aerodromes.

¹⁹ FZAG, AIG, ALPAR, Birrfeld, Les Eplatures, Lugano Airport, Grenchen.

²⁰ Swiss.

²¹ Pilatus, Swiss Space Systems, Rega.

²² MeteoSchweiz, Skyguide.

²³ Ingenieurbüro Flugwesen und Biomechanik, DroneApps.

higkeit des Luftfahrtsystems Schweiz zu beantworten. Es müsse mit aller Konsequenz angestrebt werden, die Luftfahrt von zusätzlichen Kosten zu entlasten und die wirtschaftliche Tätigkeit ihrer Akteure zu erleichtern. Schliesslich wird bedauert, dass die vormals angestrebte Liberalisierung der Flugsicherung auf Flugplätzen nur schemenhaft in die Revision LFG 1+ eingeflossen sei. So müsse im Bereich der Flugsicherungsdienste zumindest eine teilweise Liberalisierung (bspw. bei der An- und Abflugkontrolle auf den Flughäfen) verfolgt werden.

Vereinzelt wird gefordert, dass mit der vorliegenden Gesetzesrevision den neuen technologischen Entwicklungen in der Luftfahrt (Drohnen, suborbitale Flüge) angemessen Rechnung getragen werden müsse.

In Bezug auf das Verfahren bei Flugunfalluntersuchungen verlangen einzelne Vertreter der Luftfahrtkreise eine Anfechtungsmöglichkeit beim Untersuchungsbericht der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST). Den Betroffenen müsse eine Möglichkeit offen stehen, die Richtigkeit insbesondere von Schlussberichten einer neutralen Überprüfung unterziehen zu können. Keine Einwände gibt es zur Organisationsform der SUST als ausserparlamentarische Kommission.

Einhellig begrüsst wird ein neues, differenziertes Konzessionierungs- und Bewilligungssystem für Flugplätze mittels vorgegebener Kategorisierung. Ein solches System erlaube es, sachgerechte Lösungen für die unterschiedlichen Bedürfnisse zu finden und den jeweiligen Aufwand im Konzessionierungs- resp. Bewilligungsverfahren den Gegebenheiten des konkreten Flugplatzes anzupassen. Die Kategorisierung müsse dazu genutzt werden, die unterschiedlichen Flughäfen von übertriebenen Regulierungen und administrativem Aufwand zu entlasten und ihre Positionen im Wettbewerb mit vergleichbaren Flughäfen zu stärken. Die angedachte Änderung liesse jedoch noch viele Fragen offen und wirke bisweilen unausgereift.

Die Qualifizierung von intensiv genutzten oder mit Instrumentenanflugverfahren benützten Landestellen zur Hilfeleistung als Flugfelder mit Betriebsbewilligung wird weitgehend abgelehnt. Die vorgeschlagene Änderung hätte einen hohen administrativen und finanziellen Aufwand zur Folge, insbesondere aufgrund von zusätzlichen Bewilligungs-, Plangenehmigungs- und allfälligen Rechtsmittelverfahren. Das heutige Regime habe sich durchaus bewährt und reiche deshalb aus.

Auf klare Ablehnung stösst die Neuregelung zum Entzug und Heimfall der Konzession für den Betrieb von Flugplätzen. Die neue Gesetzesbestimmung bedeute eine unbegründete Schlechterstellung der Konzessionäre. Die aus der Konzession fliessenden wohlerworbenen Rechte unterständen dem Schutz der Eigentumsgarantie nach Artikel 26 der Bundesverfassung (BV) sowie dem Vertrauensschutz nach Artikel 9 BV und müssten stets unter voller Entschädigung erfolgen. Abgelehnt wird auch ein Konzessionsentzug, wenn wesentliche öffentliche Interessen dies rechtfertigen. Ein solcher wird als rechtswidrig und überflüssig kritisiert. Die Einführung eines Heimfallrechts zugunsten des Bundes setze darüber hinaus falsche Anreize im Hinblick auf Investitionen und Unterhalt in Bauten und Anlagen.

Einhellig begrüsst wird die Neuregelung zu den Sicherheitsbeauftragten im Luftverkehr. Die neue Formulierung der strafrechtlichen Bestimmungen des LFG wird ebenfalls positiv aufgenommen.

Die Einführung einer nationalen Luftfahrtdatenbank stösst auf wenig Akzeptanz. Gerügt wird insbesondere eine Kostenzunahme für den VFR-Verkehr. Die Berechnungsgrundlagen für

die Einführung und den Betrieb einer solchen Luftfahrt Datenbank werden als mangelhaft und intransparent kritisiert. Hierzu müsste zuerst eine Kosten-Nutzen-Analyse erfolgen.

5 Ergebnisse zu den einzelnen Bestimmungen

5.1.1 Art. 8b (Radiotelefoniesprache)

Die Einführung von Englisch als einzige Radiotelefoniesprache (English Voice only) für die Flugsicherung in der Schweiz wird aus Sicherheitserwägungen mehrheitlich begrüsst²⁴ und stösst kaum auf Ablehnung²⁵. Gefordert wird vereinzelt, dass insbesondere auf peripheren Flugplätzen und Regionalflyplätzen neben dem Englischen weiterhin die Lokalsprache genutzt werden darf, nicht zuletzt um Sicherheitsrisiken aufgrund mangelnder Sprachkenntnisse von Privatpiloten zu minimieren.²⁶ Zudem soll der Vorfeldverkehr bzw. der Boden- und Flugfunk von der Englischpflicht ausgenommen werden.²⁷ Einige Vernehmlassungsteilnehmer verlangen die Abschaffung des sog. "Language Proficiency Level 4-Test".²⁸ Der Flughafen Genf ist nicht gegen die Einführung der Bestimmung, findet sie aber unflexibel und würde eine Anpassung der Formulierung im Sinne der Empfehlung SPD 2004-1 begrüßen.

5.1.2 Art. 21a–21f (Sicherheitsbeauftragte im Luftverkehr und Informationssystem)

Die hierzu eingegangenen Stellungnahmen sind durchwegs zustimmend.²⁹ So unterstützen die Kantone Graubünden und Uri, dass in Artikel 21a die Entschädigung von Sicherheitsbeauftragten auf Gesetzesstufe geregelt wird. Der Kanton Zürich schlägt eine Ergänzung des Artikels vor. So soll der Bund mit den Kantonen Vereinbarungen über den Beizug von Personal abschliessen können, wofür er entschädigungspflichtig sei. Zu den Artikeln 21a–21f wird geäußert, dass die Änderungen zu keiner Kostenerhöhung bei der General Aviation führen dürfen. Des Weiteren dürfen die Persönlichkeitsrechte nicht übermässig beschnitten und die Wettbewerbsfähigkeit sowie die Kapazität nicht unnötig beeinträchtigt werden.³⁰ Regionalflyplätze sollten ebenfalls Zugriff auf die Datenbank SIBEL haben, da sie sicherheitsrelevante Informationen enthalte.³¹ Zudem wird angesichts der Dauer bei Strafverfahren die Verlängerung der Aufbewahrung der Passagierlisten auf 12 Monate verlangt.³²

5.1.3 Art. 25–26a (Unfalluntersuchung)

Einzelne Vertreter der Luftfahrtkreise verlangen eine Anfechtungsmöglichkeit für den Untersuchungsbericht der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST)³³ – analog der anlässlich der LFG 1 Revision abgeschafften Eidgenössischen Flugunfallkommission (EFUK). So müsse den Betroffenen eine Möglichkeit offen stehen, die Richtigkeit, insbesondere von Schlussberichten, einer neutralen Überprüfung unterziehen zu können. SHA, Aerosuisse und Rega verlangen zudem ein Beweisverwertungsverbot für in der Unfalluntersuchung gewonnene Erkenntnisse, soweit dem Piloten nicht Vorsatz oder bedingter Vorsatz vorgeworfen werden kann. Die Rega stellt zudem in Frage, ob mit dem heutigen Verfahren überhaupt eine unabhängige Überprüfung möglich sei. Keine Einwände gibt es zur Organisa-

²⁴ AeCS, Aerosuisse, AOPA, SIAA, VSF, Skyguide, Swiss, die Mehrheit der Flugplätze und -häfen.

²⁵ SVP, CVP.

²⁶ CVP, Pilatus, SSV, Aerosuisse, ARESA, AOPA.

²⁷ FZAG, Airport Lugano, Rega.

²⁸ AeCS, MFVS, VSF.

²⁹ FR, GE, GR, OW, UR, ZH, SEV, SP, FDP, AOPA, SIAA, AeCS, SHV, Rega, Pilatus.

³⁰ AeCS, SIAA.

³¹ SSV.

³² Kt. FR.

³³ SSV, AeCS, Aerosuisse, SHA, AOPA.

tionsform der SUST als ausserparlamentarische Kommission – dem eigentlichen Anliegen der vorliegenden Änderung der Artikel 25–26a.

5.1.4 Art. 36 Abs. 3 (Landestellen zur Hilfeleistung)

Die Ausgestaltung der Landestellen zur Hilfeleistung als Flugfelder stösst weitgehend auf Ablehnung.³⁴ Infolge der vorgeschlagenen Änderung sei ein hoher administrativer Aufwand zu erwarten, insbesondere aufgrund von zusätzlichen Bewilligungs-, Plangenehmigungs- und allfälligen Rechtsmittelverfahren. Das heutige Regime habe sich durchaus bewährt und reiche deshalb aus, weshalb ein zusätzlicher Bundeseinfluss nicht zuletzt auch aus Kostengründen unverhältnismässig und unerwünscht sei. Aus Gründen der medizinischen Notfallversorgung müsse das heutige Netz von Spitallandeplätzen unbedingt aufrechterhalten werden, was bei einer Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen nicht garantiert wäre. Alternativ wird die Umrüstung von Spitallandeplätzen gemäss den ICAO-Regeln (Annex 14 Vol. II) und die Umsetzung der EASA-Vorgaben, CASO-Empfehlungen sowie von bestehenden BAZL-Richtlinien vorgeschlagen.³⁵ Einzig der Kanton Graubünden und die SWISS befürworten das neue Regime aus Gründen der zusätzlichen Sicherheit und des Umweltschutzes.

5.1.5 Art. 36a (Flugplatzkategorien)

Die Einführung der Flugplatzkategorien wird überwiegend positiv aufgenommen.³⁶ Es herrscht praktisch Einigkeit darüber, dass das heutige System durch ein differenziertes System abgelöst werden soll, welches der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrt dient. Daraus dürfen aber keine zusätzliche Auflagen und Kosten anfallen, vielmehr sollte eine finanzielle Entlastung stattfinden. Vereinzelt wird in Frage gestellt, ob es 3 Kategorien brauche, wobei für die Einteilung ein pragmatischer Ansatz verlangt wird.³⁷ In diesem Zusammenhang wird eine Begrenzung der Kategorie C Flugplätze verlangt.³⁸ Diverse Regionalflugplätze³⁹ begrünnen die Regelung ebenfalls, wünschen aber eine spezifische Einteilung ihrer Flugplätze in bestimmte Kategorien (keine Limitierung der Kategorie B auf Bern und Lugano). Der AeCS lehnt zudem den Zulassungszwang bei Flugfeldern ab.

5.1.6 Art. 36c (Konzessionsvoraussetzungen / wirtschaftliche Leistungsfähigkeit)

Der Vorschlag zu den Konzessionsvoraussetzungen wird grundsätzlich akzeptiert. Für den Kanton Zürich und den Flughafen Lugano soll der zusätzliche Aufwand, den ein Flughafenbetreiber für den Nachweis seiner wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit betreiben muss, möglichst gering gehalten werden bzw. es dürfe kein zusätzlicher Aufwand entstehen. Der Schweizerische Städteverband (SSV) macht in diesem Zusammenhang geltend, im Gesetz würden die grundlegenden Eckwerte fehlen, auf welche der Bundesrat seine Verordnung über die Anforderungen an die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit abstützen will. Des Weiteren sei Artikel 36c auf die Phase der Konzessionserteilung auszurichten, wobei man sich am bisherigen Artikel 12 der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL) orientieren solle.⁴⁰ Für den SFV ist zudem klärungsbedürftig, was unter der Formulierung "ausreichend

³⁴ Kt. AG, FR, GE, NE, TI, TG, VS, ZH, Kantonsspitäler Aarau, Graubünden, Bündner Spital- und Heimverband, H+ (Spitäler der Schweiz), Inselspital Bern, Rega, SHA, FDP, CVP, SGV.

³⁵ Kt. ZH, Rega, SHA.

³⁶ FZAG, Swiss, SIAA, Aerosuisse, SFV.

³⁷ Rega, Pilatus, SSV.

³⁸ SP, WWF, Lärmliga.

³⁹ ALPAR, Birrfeld, Les Eplatures, Grenchen.

⁴⁰ SIAA.

leistungsfähig" zu verstehen sei. Die Rega schlägt vor, dass sich der Nachweis der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit nach den Reporting-Vorgaben des Aktienrechts richten soll.

5.1.7 Art. 36d (Konzessionsentzug / Heimfall)

Die Bestimmung zu Konzessionsentzug und Heimfall beim Betrieb von Flugplätzen wird in den hierzu eingegangenen Stellungnahmen mehrheitlich abgelehnt.⁴¹ So finden Änderungen, welche eine Verschlechterung der Konzessionäre nach sich ziehen, keine Unterstützung. Der Kanton Zürich macht dabei geltend, dass ein Entzug der Konzession nur in Frage komme, wenn die Voraussetzungen gemäss Artikel 93 LFG erfüllt seien. Sollte die Bestimmung Eingang ins Gesetz finden, müsste sie stark präzisiert und inhaltlich eingeschränkt werden, so dass die Konzessionäre im Vergleich zur heutigen Rechtslage nicht benachteiligt würden. Es müsse bekannt sein, wie das entsprechende Verfahren bei einem Konzessionsentzug künftig ausgestaltet wird.⁴² Der Flughafen Genf sowie die Kantone Genf und Zürich halten zudem fest, dass der Konzessionär beim Entzug aufgrund wesentlicher öffentlicher Interessen gemäss Artikel 36d Absatz 2 sowie bei Nichterneuerung der Konzession gemäss Artikel 36d Absatz 4 vollständig zu entschädigen sei – eine lediglich angemessene Entschädigung reiche in diesen Fällen nicht aus. Zudem könne sich ein Heimfallrecht nicht auf die gesamte Infrastruktur beziehen.⁴³ Schliesslich wird geltend gemacht, dass die Einführung eines Heimfallrechts zugunsten des Bundes die Position der konzessionierten Flugplätze erheblich schwäche und falsche Anreize betreffend Investitionen und Unterhalt in Bauten und Anlagen setzen würde.⁴⁴

5.1.8 Art. 36f–g (Betriebsreglement) i. V. m. Art. 40h (Flugverfahren ausserhalb von Flugplätzen)

Der SSV bemängelt, in den Vorgaben zum Betriebsreglement würden die Schnittstellen zu den Partnerorganisationen zu wenig klar definiert (z. B. gegenüber dem Flugsicherungsanbieter Skyguide).

In Bezug auf die Festlegung der An- und Abflugverfahren im Betriebsreglement gemäss Artikel 36f Absatz 3 Bst. b (i. V. m. 40h) wird geltend gemacht, dass diese Regelung den Interessen der betroffenen Gemeinden und deren Einwohnern widerspreche. Sie berge das Risiko, dass der Bundesrat bzw. das BAZL seinen Einflussbereich hinsichtlich der An- und Abflugverfahren ausdehnt und somit bestehende Mitwirkungsrechte beschnitten würden. Die Änderungen, insbesondere in Artikel 40h seien so anzupassen, dass der betroffenen Bevölkerung Rechtsmittel zur Verfügung stünden.⁴⁵ Konträrer Meinung sind die Flughäfen und Luftfahrtorganisationen, welche einer Änderung zustimmen, wenn damit eine deutliche Beschleunigung der Abläufe und eine Einschränkung der Mitwirkungsrechte und Rechtsmittelmöglichkeiten verbunden sind. Angesichts der höchst unklaren Grundlagen lehnt der Kanton Zürich die Anpassung in der vorgesehenen Form ab. Für den Flugplatzverband und die Flughäfen Genf und Grenchen müsste die Abgrenzung der Zuständigkeit zwischen dem Flughafen, dem BAZL oder allenfalls der Skyguide ebenfalls klarer geregelt werden. So sei in Artikel 40h Absatz 1 zu definieren, was unter "unmittelbarem Umkreis der Flugplätze" zu ver-

⁴¹ Kt. GR, ZH, AeCS, MFVS, Aerosuisse, AOPA, SIAA, ALPAR, FZAG, Birrfeld, economiesuisse, SGV, SSV.

⁴² SFV, Flughafen Grenchen.

⁴³ Kt. ZH.

⁴⁴ SIAA, FZAG.

⁴⁵ Gemeinden Bachs, Bellikon, Bergdietikon, Bülach, Dällikon, Dänikon, Dielsdorf, Dietlikon, Elgg, Fisibach, Glattfelden, Hochfelden, Stadt Kaiserstuhl, Lengnau, Lindau, Mellikon, Niederglatt, Niederrohrdorf, Oberglatt, Oberrohrdorf, Regensdorf, Rümlang, Schneisingen, Rümikon, Wasterkingen, Weiningen, Weisslingen, Wislikofen, Zell, Schutzverband Zürich, BFO, Lärmliga, VgF Bern.

stehen ist.⁴⁶ Die Pilatus schlägt in diesem Zusammenhang vor, der in der Verantwortung des Flugplatzhalters stehende Nahbereich könne mit einer flugplatzbezogenen Systemgrenze festgelegt werden. Entgegengesetzt sind die Meinungen zudem, ob das BAZL die Flugverfahren ausserhalb von Flugplätzen mittels Verfügung oder in einer Verordnung festhalten soll. Für einige Vernehmlassungsteilnehmer sollte die Festsetzung der Flugrouten im Rahmen einer Verordnung geregelt werden, was zu deutlichen Verfahrensverkürzungen führen würde.⁴⁷

Der Kanton Schwyz macht geltend, die zuständigen kantonalen Stellen im Anhörungsprozess seien mit einzubeziehen, weshalb Artikel 36f entsprechend zu ergänzen sei.

In Bezug auf wesentliche Änderungen des Betriebsreglements gemäss Artikel 36g beantragen die SIAA sowie die Flughäfen Bern und Zürich, dass eine nach geltendem Recht vorgesehene Fristverlängerung künftig nicht mehr möglich sein dürfe. Zudem sei die Publikation in den amtlichen Publikationsorganen der Gemeinden durch eine Medienmitteilung des BAZL und ein Aufschalten eines Gesuchs auf Internet zu ersetzen, da das heutige Verfahren zu kostenintensiv und nicht mehr zeitgemäss sei.

5.1.9 Art. 38 Abs. 1 (Zivile Mitbenützung von Militärflugplätzen)

Grundsätzlich wird eine entsprechende Regulierung mit einer klaren Festlegung von Zuständigkeiten und Schwellenwerten begrüsst. Es wird aber verlangt, dass das Gesetz die Grundzüge der Regelung enthalten müsse.⁴⁸ Eine zusätzliche Regulierung sei zudem auf das nötige Mass zu beschränken, wobei langwierige Doppelgenehmigungen zu vermeiden seien.⁴⁹ Ebenfalls seien die Synergien zwischen den militärischen und zivilen Flugplätzen mit regelmässigem Bundesverkehr zu vertiefen.⁵⁰ Des Weiteren dürften am gleichen Flugplatz nicht unterschiedliche Reglemente bzw. Grundsätze verschiedener Departemente (Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport [VBS] und Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation [UVEK]) gelten. Der SSV weist darauf hin, dass die zivile Luftfahrt auf einem solchen Flugplatz nicht zu jeder Tages- und Nachtzeit nach den Regeln der Militärflugplätze erfolgen dürfe – dies würde eine Wettbewerbsverzerrung bedeuten.

5.1.10 Art. 40 Abs. 3 (Umfang der Flugsicherungsdienstleistungen auf Flugplätzen)

Die ersatzlose Streichung der Bestimmung verlangen nur der Flugplatz Birrfeld und die AO-PA. Die übrigen hierzu eingegangenen Stellungnahmen äussern sich kritisch, aber nicht grundsätzlich ablehnend. Insgesamt wird der Inhalt als noch zu wenig konkret erachtet. So wird bemängelt, dass die Grundzüge der Regelung nicht im Gesetz enthalten seien.⁵¹ Es bestehe zudem Unsicherheit über die Kostenfolgen. In diesem Zusammenhang wird verlangt, dass der Bund solche Flugsicherungsleistungen finanzieren müsse.⁵² Gemäss AeCS sollten die Flugplatzbetreiber selber entscheiden können, welche Flugsicherungsdienstleistungen für sie tragbar sind. Für Skyguide wäre es sinnvoller, wenn der Bundesrat nur die Minimalanforderungen definieren würde, da auch die Regionalflugplätze künftig für die Finanzierung der Flugsicherung verantwortlich sein werden. Für den SSV ist zudem fraglich,

⁴⁶ Kt. ZH, AgF Altenrhein, Schutzverband Buochs, SSF

⁴⁷ Aerosuisse, SIAA, ALPAR und FZAG.

⁴⁸ Centre Patronal, SSV, Rega, Kt. ZH.

⁴⁹ VSF.

⁵⁰ ALPAR.

⁵¹ Centre Patronal, SGV, SSV.

⁵² AeCS, SSV, Pilatus.

ob das Konzept den von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) vorgegebenen Regelungen zum "Single European Sky" entspricht.

5.1.11 Art. 40a (LuftfahrtDatenbank)

Die Bestimmung über die Schaffung einer nationalen LuftfahrtDatenbank stösst mehrheitlich auf Ablehnung, wobei sie insgesamt als unausgereift beurteilt wird. Keine Einwendungen gegen die Schaffung einer LuftfahrtDatenbank haben lediglich die Flughäfen Genf und Zürich. Gerügt wird vor allem eine Kostenzunahme für den VFR-Verkehr bzw. die Kostenüberwälzung auf den VFR-Verkehr.⁵³ Eine solche Kostenüberwälzung sei zu wenig begründet und würde auch zu einer Abnahme der Pilotenausbildungen und -praxis führen, was letztlich ein Sicherheitsrisiko darstelle.⁵⁴ Kritisiert werden zudem die mangelhaften und intransparenten Berechnungsgrundlagen sowie das fehlende Finanzierungsmodell.⁵⁵ Zusätzlich wird eine Kosten-Nutzen-Analyse verlangt.⁵⁶ So seien die durch den Aufbau und Betrieb entstehenden Kosten, insbesondere diejenigen, welche allenfalls bei öffentlich-rechtlichen Kostenträgern anfallen, genauer auszuweisen und für das Gemeinwesen sei eine Obergrenze festzulegen.⁵⁷ Skyguide macht darauf aufmerksam, dass sie in ihrer Planung keine Kosten für eine Errichtung einer zentralen Datenbank eingestellt habe. Ein kostenfreier Zugang zu Luftfahrt-daten für das Gemeinwesen sei nicht vorzusehen.⁵⁸

5.1.12 Art. 40b (Internationalisierung Skyguide)

Während die Änderungen nicht grundsätzlich abgelehnt werden, wird die Zustimmung in den hierzu eingegangenen Stellungnahmen an bestimmte Bedingungen geknüpft. Die CVP fordert, dass die Skyguide mit anderen europäischen LuftfahrtDienstleistern im Wettbewerb stehen soll. Zuweilen wird kritisiert, dass die anlässlich der LFG 1 Revision versprochene Liberalisierung der Flugsicherung nicht umgesetzt wird. So sei nicht verständlich, wieso lediglich Skyguide Flugsicherungsdienstleistungen von nationaler Bedeutung erbringen könne.⁵⁹ Sowohl der Kanton Zürich als auch der Flughafen Zürich wünschen sich deshalb eine Teilliberalisierung der Flugsicherung. Sie lehnen die in Artikel 40b Absatz 3 vorgesehen Beschränkung für die Landesflughäfen ab und verlangen die Möglichkeit einer freien Ausschreibung der Flugsicherungsdienstleistungen auch für die Landesflughäfen. Der AeCS kritisiert, dass der Skyguide weiterhin eine Monopolstellung zukomme. Der Flughafen Genf wünscht weitere Präzisierungen, da die verwendeten Begriffe unklar seien.⁶⁰

5.1.13 Art. 41 Abs. 1–3, Art. 41a, Art. 41b (Luftfahrthindernisse und die Sicherheit der Luftfahrt gefährdende Aktivitäten)

Das neue Hinderniskonzept wird mehrheitlich begrüsst.⁶¹ Es wird gefordert, dass der administrative Aufwand für die betroffenen Kreise in einem angemessenen Aufwand bleibt.⁶² Abzusehen sei vom in Artikel 41 Absatz 1 enthaltenen Erfordernis, dass die Bewilligung nur erteilt wird, wenn wirksame Sicherungsmassnahmen getroffen werden. Die Formulierung verwehrt dem BAZL die Möglichkeit, in bewilligungspflichtigen Fällen auf Sicherungsmass-

⁵³ Kt. NW.

⁵⁴ SSV, AeCS, APAP.

⁵⁵ AeCS, APAP, AOPA, SVFB, VSF, Rega, Pilatus, Skyguide, SSV.

⁵⁶ AOPA, VSF.

⁵⁷ Kt. ZH, SSV, AOPA, SVFB.

⁵⁸ AeCS, SVFB.

⁵⁹ AeCS, VSF, ALPAR, Flughafen Grenchen.

⁶⁰ ähnlich auch der VSF.

⁶¹ CVP, VSF, Kt. ZH und TI, SSV, SBV, VSF, Verband Schweizerischer Gemüseproduzenten, Jardin Suisse.

⁶² Verband Schweizerischer Gemüseproduzenten, Jardin Suisse.

nahmen zu verzichten, wenn diese in der Praxis nicht notwendig sein sollten.⁶³ Die Rega äussert sich dahingehend, dass die Klassifizierung der Gefährdung der Hindernisse durch das BAZL kritisch sei, da die von einem Hindernis ausgehende Gefahr sehr unterschiedlich und abhängig von der Operation sei. Zudem sollten temporäre Hindernisse immer registrierungspflichtig sein, was auf Stufe LFG festzulegen sei. Die Verantwortung für die Registrierung soll zudem nicht den Hinderniseigentümern übertragen werden.⁶⁴ Eine solche Übertragung kann zu problematischen haftungsrechtlichen Konsequenzen führen, weshalb eine Kontrolle der Behörde vorzusehen sei.⁶⁵

Insgesamt kritisch und eher ablehnend beurteilt wird Artikel 41 Absatz 4 betreffend die Schutzvorschriften bei Sichtbehinderung oder Blendwirkung.⁶⁶ Die Bestimmung sei unpräzise, insbesondere würden Grössenangaben zu Gewächshäusern und Solarpanels fehlen. Unklar sei auch, bis zu welcher Distanz von Flugplätzen die Bestimmung gelte.⁶⁷ In mehreren Stellungnahmen wird darauf hingewiesen, dass die Umsetzung in der Praxis schwierig sei. Zudem würde ein Verstoß gegen Artikel 18 des Raumplanungsgesetzes (RPG) vorliegen, welche Solaranlagen unabhängig von ihrer Grösse grundsätzlich als bewilligungsfrei qualifiziere.⁶⁸ Skyguide beantragt zum Schutz der Erbringung von Flugsicherungsdiensten die Berücksichtigung von elektromagnetischen Strahlen, Gebäuden mit grossen Fensterflächen und Windkraftanlagen.

5.1.14 Art. 49 (Verursacherprinzip bei Flugsicherungsdienstleistungen)

Während die Verankerung des Verursacherprinzips im LFG teilweise begrüsst wird⁶⁹, wird sie von einigen Luftfahrtverbänden deutlich abgelehnt⁷⁰. Die AOPA macht geltend, dass die Einführung einer VFR-Streckengebühr bereits vor Jahren verworfen wurde, weshalb andere Finanzierungsmöglichkeiten wie Treibstoffgeld oder Passagiertaxen geprüft werden müssen. Zudem werden die Kosten vor allem durch den IFR-Verkehr verursacht.⁷¹ Der AeCS setzt voraus, dass die Gebühren nur dann erhoben werden, sofern für die Ausführung des betreffenden Flugs die Inanspruchnahme dieser Dienste unerlässlich sei. Schliesslich fordert der VSF eine eingehende und umfassende Regulierungsfolgeabschätzung zwecks Untersuchung der kurz-, mittel- und langfristigen Effekte auf die Wettbewerbsfähigkeit und Effizienzsteigerung des aviatischen Systems.

Der SSV fordert in Bezug auf Artikel 49 Absatz 1 Bst. c (Bereitstellung von Luftfahrt- und Fluginformationsdiensten), die Kosten seien durch den Bund zu tragen, da die Bereitstellung sicherheitsrelevanter Daten eine Bundesaufgabe darstelle. Den Nutzen aus diesen Dienstleistungen würden nicht nur die VFR-Piloten, sondern auch das Gemeinwesen, die Wohnbevölkerung, die Landeigentümer, der Tourismus und die Geschäftswelt ziehen. Die Rega verlangt, dass die Aufwendungen für Fluginformationsdienste durch den Bund zu tragen seien, allenfalls seien die Kosten über die Spezialfinanzierung Luftverkehr (Art. 86 BV) zu decken.

⁶³ SBV, Verband Schweizerischer Gemüseproduzenten, Jardin Suisse, Gemeinde Weiningen.

⁶⁴ FZAG.

⁶⁵ Rega.

⁶⁶ SBV, Verband Schweizer Gemüseproduzenten, Swissolar, SSV, Jardin Suisse.

⁶⁷ Kt. BE, ZH und AG, Rega.

⁶⁸ Kantone AG, BE, ZH, SBV, Verband Schweizer Gemüseproduzenten, Swissolar, SSV, Jardin Suisse.

⁶⁹ SWISS, Skyguide, Kt. Uri.

⁷⁰ AOPA, SVFB, Pilatus, APAP.

⁷¹ APAP, AeCS.

5.1.15 Art. 88–90bis (Anpassung Strafbestimmungen an AT StGB)

Die redaktionellen Anpassungen der Strafbestimmungen werden begrüsst. AeCS und VSF beantragen in Artikel 89a die Ergänzung, dass nur bestraft wird, wer Weisungen eines Abfangflugzeuges vorsätzlich nicht Folge leistet. Der Kanton SZ möchte in Artikel 90 die Gefährdung von Schutzgebieten von öffentlichem Interesse unter Strafe stellen. Die Rega beantragt zudem die Aufnahme der vorsätzlichen Beschädigung von Luftfahrzeugen als Officialdelikt unter Artikel 97.

5.1.16 Art. 100 (Meldepflicht)

Die hierzu eingegangenen Stellungnahmen äussern sich positiv zur Meldepflicht von Strafverfolgungsbehörden.⁷² Der Kanton Waadt gibt zu bedenken, dass den genannten Behörden dadurch zusätzlicher Aufwand entsteht.

5.1.17 Art. 107a Abs. 4–4^{bis} (Ambient Voice Recording Equipment [AVRE] – Umsetzung Sicherheitsempfehlung BFU)

Gemäss Artikel 107a Absatz 4 des geltenden LFG können die Erbringer der zivilen und militärischen Flugsicherungsdienste für die Zwecke der Untersuchung von Flugunfällen und schweren Vorfällen bei Flugverkehrsstellen Hintergrundgespräche und -geräusche aufzeichnen. Anstelle der geltenden «Kann»-Formulierung soll neu eine grundsätzliche Pflicht statuiert werden, ein entsprechendes AVRE-System zu installieren und zu betreiben. Die neue Formulierung wird begrüsst.⁷³ Der AeCS hat ebenfalls keine Einwände, solange die Kosten hierfür nicht auf den VFR-Verkehr überwälzt werden. Das Vorhaben stehe aber in Widerspruch zu den Aussagen des BAZL bezüglich Deregulierung.

5.1.18 Art. 107c (Information der Öffentlichkeit; Abweichung vom BGÖ)

Die Einschränkung des Öffentlichkeitsgesetzes in Bezug auf Inspektions- und Auditberichte des BAZL sowie auf sämtliche Dokumente, die Schlussfolgerungen über die bei diesen Kontrollen gewonnenen Erkenntnisse und Informationen enthalten, wird mehrheitlich abgelehnt.⁷⁴ Die in diesem Zusammenhang negativen Stellungnahmen gewichten das Bedürfnis der Öffentlichkeit nach sicherheits- und umweltrelevanten Informationen höher als das Interesse der Beaufsichtigten. Für die Rega ist die Abweichung vom Öffentlichkeitsgesetz zwar grundsätzlich nachvollziehbar, gleichwohl geht die Argumentation zu weit. So wäre es dennoch denkbar, anonymisierte oder zusammengefasste Berichte an die Öffentlichkeit herauszugeben. Ein Teil der Lärmschutzverbände verlangt zudem, dass die im Gesetz erwähnte Informationspflicht des BAZL gemäss Artikel 107c Absatz 1 zu konkretisieren sei. Explizit befürwortet wird die Einschränkung des Öffentlichkeitsgesetzes von Skyguide und dem Flughafen Zürich, wobei die Aufzählung von Einschränkungsgründen noch mit Safety Assessments, Safety-Berichte und Notfallübungen zu ergänzen sei.

⁷² FZAG, SP.

⁷³ Skyguide, VSF.

⁷⁴ Kt. ZH, SP, Lärmliga Schweiz, WWF, SBFB, VGF, SBFZ, SSF, AgF Altenrhein, Bürgerprotest Fluglärm Ost, Gemeinden Bachs, Bellikon, Bergdietikon, Bülach, Dällikon, Dänikon, Dielsdorf, Dietikon, Elgg, Fisibach, Glattfelden, Hochfelden, Stadt Kaiserstuhl, Kloten, Lengnau, Lindau, Mellikon, Niederglatt, Niederrohrdorf, Oberglatt, Oberrohrdorf, Regensdorf, Rümlang, Schneisingen, Rümikon, Wasterkingen, Weiningen, Weisslingen, Wislikofen, Zell.

5.1.19 Änderungen anderer Erlasse

5.1.19.1 Art. 37a Abs. 1 des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe (MinVG)

Um eine bedarfsgerechtere Verteilung der vorhandenen Mittel für die Spezialfinanzierung Luftverkehr (SFLV) zu gewährleisten, soll der bestehende Verteilschlüssel gemäss Artikel 37a Absatz 1 MinVG flexibler bzw. mit Bandbreiten ausgestaltet werden. Die SP, zahlreiche Schutzverbände⁷⁵, 31 Gemeinden⁷⁶ um den Flughafen Zürich, die Bildungscoalition NGO, der WWF und der VCS lehnen eine solche Flexibilisierung des Verteilschlüssels – insbesondere zu Ungunsten des Umweltschutzes – ab. In ihren Stellungnahmen machen sie geltend, es wäre besser, einen sinnvollen Verwendungszweck für die zur Verfügung stehenden Mittel im Umweltbereich zu finden. Der Flughafen Zürich ist ebenfalls eher gegen eine Änderung der bestehenden Bestimmung. Eine Verschiebung der Mittel dürfe nur vorgenommen werden, wenn keine tauglichen Gesuche aus den Bereichen Umwelt und Security vorliegen. Er äussert in diesem Zusammenhang die Kritik, dass Gelder aus der SFLV ohne genauere Überprüfung an Skyguide freigegeben würden, während bei den Gesuchen im Umwelt- und Securitybereich die Beiträge mit grossen Aufwand erheblich gekürzt würden. Die Rega beurteilt den Verteilschlüssel nach wie vor als sinnvoll.

Auf der anderen Seite gibt es eine Vielzahl von Stellungnahmen, welche sich für eine Flexibilisierung des bestehenden Verteilschlüssels ausspricht.⁷⁷ Damit werde gewährleistet, dass die der Luftfahrt zustehenden Mittel auch tatsächlich ausgeschöpft werden können. Der AeCS und SIAA empfehlen, die eingereichten Gesuche in den Bereichen Umwelt und Security innert kürzerer Frist als bisher zu prüfen und zu bewilligen, denn das heutige Prüfungsverfahren dauere deutlich zu lange.

5.1.19.2 Artikel 32b, 51 und 52 des Fernmeldegesetzes (FMG)

Die hierzu eingegangenen Stellungnahmen äussern sich positiv zu den vorgesehenen Änderungen des FMG, welche das Verbot von den Fernmeldeverkehr oder den Rundfunk störender Anlagen und Vorrichtungen regeln.⁷⁸ Die Rega beantragt, dass die Verwendung von GPS-Repeatern in einem Hangar mit behördlicher Bewilligung zulässig sein müsse. Dies sei notwendig, um Wartungsarbeiten an Navigationsgeräten durchführen zu können.

⁷⁵ Lärmliga Schweiz, WWF, SBFB, VGF, SBFZ, SSF, AgF Altenrhein, Bürgerprotest Fluglärm Ost, VCS.

⁷⁶ Gemeinden Bachs, Bellikon, Bergdietikon, Bülach, Dällikon, Dänikon, Dielsdorf, Dietlikon, Elgg, Fisibach, Glattfelden, Hochfelden, Stadt Kaiserstuhl, Lengnau, Lindau, Mellikon, Niederglatt, Niederrohrdorf, Oberglatt, Oberrohrdorf, Regensdorf, Rümlang, Schneisingen, Rümikon, Wasterkingen, Weiningen, Weisslingen, Wislikofen, Zell

⁷⁷ Kt. GR, UR, VS, Aerosuisse, SIAA, VSF, Pilatus, Skyguide, Swiss, Les Eplatures, Lugano Airport.

⁷⁸ VSF, Kt. GE und OW.

Liste der Vernehmlassungsteilnehmer und -adressaten (mit Abkürzungen)

Kantone

ZH	Kanton Zürich
BE	Kanton Bern
LU	Kanton Luzern
UR	Kanton Uri
SZ	Kanton Schwyz
OW	Kanton Obwalden
NW	Kanton Nidwalden
GL	Kanton Glarus
ZG	Kanton Zug
FR	Kanton Fribourg
SO	Kanton Solothurn
BS	Kanton Basel-Stadt
BL	Kanton Basel-Landschaft
SH	Kanton Schaffhausen
AR	Kanton Appenzell-Ausserrhoden
AI	Kanton Appenzell-Innerrhoden
SG	Kanton St. Gallen
GR	Kanton Graubünden
AG	Kanton Aargau
TG	Kanton Thurgau
TI	Kanton Tessin
VD	Kanton Waadt
VS	Kanton Wallis
NE	Kanton Neuenburg
GE	Kanton Genf
JU	Kanton Jura

Gemeinden

Bachs
Bellikon
Bergdietikon
Bülach
Dällikon
Dänikon
Dielsdorf
Dietlikon
Elgg
Fisibach
Glattfelden
Hochfelden
Kaiserstuhl

Kloten
Lengnau
Lindau
Mellikon
Niederglatt
Niederhasli
Niederrohrdorf
Oberglatt
Oberrohrdorf
Oetwil an der Limmat
Regensdorf
Rümlang
Rümikon
Schneisingen
Wasterkingen
Weiningen
Weisslingen
Wislikofen
Zell

Parteien

BDP	Bürgerlich-Demokratische Partei
CVP	Christlichdemokratische Volkspartei der Schweiz
csp-ow	Christlich-soziale Partei Obwalden
CSPO	Christlichsoziale Volkspartei Oberwallis
EVP	Evangelische Volkspartei der Schweiz
FDP	Freisinnig-Demokratische Partei der Schweiz
GPS	Grüne Partei der Schweiz / Grünes Bündnis
glp	Grünliberale Partei
Lega	Lega dei Ticinesi
MCR	Mouvement Citoyens Romand
SP	Sozialdemokratische Partei der Schweiz
SVP	Schweizerische Volkspartei

Gesamtswweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete

SGemV	Schweizerischer Gemeindeverband
SSV	Schweizerischer Städteverband
SAB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Berggebiete

Gesamtswweizerische Dachverbände der Wirtschaft

economiesuisse	economiesuisse, Verband der Schweizer Unternehmen
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
SAGV	Schweizerischer Arbeitgeberverband
SBV	Schweizerischer Bauernverband
SBankV	Schweizerische Bankiervereinigung
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund

KV Schweiz	Kaufmännischer Verband Schweiz
TS	Travail.Suisse
svf	Schweizerischer Verband für Frauenrechte

Bundesgericht und andere richterliche Behörden des Bundes

BGer	Bundesgericht
BVGer	Bundesverwaltungsgericht

Luftfahrt-Verbände

Aerosuisse	Aerosuisse (Dachverband der schweizerischen Luftfahrt)
Aeropers	Swiss Air Line Pilots Association
AeCS	Aero-Club der Schweiz
AOPA	Aircraft Owners and Pilots Associaton Switzerland
APAP	Association des Propriétaires d'Avions Privés
Aviasuisse	Verband für die Schweizer Luftfahrt
BAR	Board of Airline Representatives Switzerland
EBAA CH	European Business Aviation Association Switzerland
EAS	Experimental Aviation of Switzerland
SBAV	Schweizer Ballonverband
VSF	Verband Schweizer Flugplätze
SFVS	Segelflugverband der Schweiz
SHA	Swiss Helicopter Association
SHV	Schweizerischer Hängegleiterverband
SIAA	Swiss International Airport Association
SMF	Swiss Microlight Federation
SVFB	Schweizerischer Verband Flugtechnischer Betriebe

Airlines

Swiss	Swiss International Air Lines AG
easyjet	easyjet Switzerland S.A.
Helvetic	Helvetic Airways AG
Darwin	Darwin Airline SA
Belair	Belair Airlines AG
Edelweiss	Edelweiss Air AG
SkyWork	SkyWork Airlines AG

Flughäfen und Regionalflugplätze

FZAG	Flughafen Zürich AG
AIG	Aéroport International de Genève
EAP	EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg
ALPAR	Flughafen Bern-Belp AG
ARESA	Aéroport régional Les Eplatures SA
ARLB	Aéroport Région Lausanne Blécherette
Lugano Airport	Aeroporto Città di Lugano
Birrfeld	Flugplatz Birrfeld

Buochs	Airport Buochs
Jura	Aérodrome du Jura
Ecuvillens	Aérodrome Ecuvillens
Grenchen	Regionallflughafen Jura-Grenchen AG
Samedan	Engadin Airport
Altenrhein	Airport Altenrhein AG
Sion	Aéroport civil de Sion

Luftfahrzeug-Hersteller

Pilatus	Pilatus Flugzeugwerke AG
RUAG	RUAG Aerospace
armasuisse	Armasuisse
SR Technics	SR Technics Switzerland
Skytech	Skytech GmbH

Flugsicherung

skyguide	skyguide, swiss air navigation services ltd.
Aerocontrol	Aerocontrol Switzerland, Air Traffic Controllers Association
APTC	Association du Personnel de la Tour de Contrôle et de Terminal Genève
SATTA	Swiss Air Traffic Control Technical Association
Skycontrol	Skycontrol
MeteoSchweiz	Bundesamt für Meteorologie und Klimatologie MeteoSchweiz

Wissenschaft

Uni SG	Institut für öffentliche Dienstleistungen und Tourismus der Universität St. Gallen
Uni BS	Wirtschaftswissenschaftliches Zentrum der Universität Basel
Uni BE	Forschungsinstitut für Freizeit und Tourismus (FIF) der Universität Bern
ASDA	Association Suisse de Droit Aérien et Spatial
IMP-HSG	Institut für Systemisches Management und Public Governance
CRED	Forschungsstelle Tourismus
CFAC-HSG	Center for Aviation Competence

Weitere Vernehmlassungsteilnehmer

AfG Altenrhein	Aktion gegen Fluglärm Altenrhein
BFO	Bürgerprotest Fluglärm Ost
	Bündner Heim- und Spitalverband
	Centre Patronal
	DroneApps
IGOL	Interessengemeinschaft Ostschweizer Luftfahrt
H+	Vereinigung schweizerischer Krankenhäuser
	Ingenieurbüro Flugwesen und Biomechanik
	Integration Handicap
Jardin Suisse	Branchenverband des Schweizerischen Gartenbaus
	Kantonsspital Aarau
	Kantonsspital Graubünden

MFVS	Motorflug-Verband der Schweiz Lärmliga
Rega	Schweizerische Rettungsflugwacht Rega
SBFB	Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Buochs
SBFZ	Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen
SSF	Schweizer Schutzverband gegen Flugimmissionen
Swissolar	Schweizerischer Fachverband für Sonnenenergie Solarimpulse
	Universitätsspital Bern
	Verband Schweizer Gemüseproduzenten
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
VgF	Vereinigung gegen Fluglärm
	WWF Schweiz