



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK

Teilrevision I des Luftfahrtgesetzes

Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens

November 2008

I	Ausgangslage	1
II	Teilnahme am Vernehmlassungsverfahren	1
1	Einladungen zur Stellungnahme	1
2	Eingegangene Stellungnahmen	1
III	Zusammenfassung der Ergebnisse	2
IV	Ergebnisse zu den einzelnen Bestimmungen	4
1	Aufsichtsabgabe und Gebühren	4
1.1	Stellungnahmen zur Aufsichtsabgabe (Art. 6b [neu] E LFG)	4
1.2	Stellungnahmen zu den Flughafengebühren (Art. 39 E LFG)	6
1.2.1	Art. 39 Abs. 1 E LFG	6
1.2.2	Art. 39 Abs. 2 E LFG	6
1.2.3	Art. 39 Abs. 3 E LFG	7
1.2.4	Art. 39 Abs. 4 E LFG	8
1.2.5	Art. 39 Abs. 5 E LFG	9
1.2.6	Art. 39 Abs. 6 E LFG	12
1.3	Stellungnahmen zu den Kosten der Flugsicherung (Art. 49 E LFG)	13
1.3.1	Art. 49 Abs. 2 und 3 E LFG	13
1.3.2	Art. 49 Abs. 4 E LFG	17
1.3.3	Art. 49 Abs. 6 E LFG	17
2	Luftraumstruktur (Art. 8a [neu] E LFG) / Aussenlandungen (Art. 8 Abs. 1, 2 und 7 E LFG)	18
2.1	Stellungnahmen zur Luftraumstruktur (Art. 8a E LFG)	18
2.2	Stellungnahmen zu den Aussenlandungen (Art. 8 Abs. 1, 2 und 7 E LFG)	20
3	Anforderungen an die Sicherheit im Luftverkehr (Art. 108a E LFG) / Flugunfalluntersuchung (Art. 25 ff. E LFG) / Datenschutz (Art. 107a E LFG)	23
3.1	Stellungnahmen zu den Anforderungen an die Sicherheit im Luftverkehr (Art. 108a E LFG)	23
3.2	Stellungnahmen zur Flugunfalluntersuchung (Art. 25 ff. E LFG)	26
3.3	Stellungnahmen zum Datenschutz (Art. 107a und 107b E LFG)	28
4	Aufhebung der Luftfahrtkommission (Aufhebung von Art. 5 LFG) / Fliegerische Ausbildung (Aufhebung von Art. 103b – d LFG) / Flüge ins Ausland (Revision von Art. 9 LFG)	29
4.1	Stellungnahmen zur Aufhebung der Luftfahrtkommission (aufgehobener Art. 5 LFG)	29
4.2	Stellungnahmen zur fliegerischen Ausbildung (aufgehobene Art. 103a - d LFG)	30
4.3	Anträge zur Revision von Art. 9 LFG (Flüge ins Ausland)	31
5	Betriebsbewilligungen (Art. 27 Abs. 2 und 3 / Art. 29 Abs. 1 ^{bis} E LFG)	31
5.1	Stellungnahmen zu Art. 27 Abs. 2 und 3 E LFG	31
5.2	Stellungnahmen zu Art. 29 Abs. 1 ^{bis} (neu) E LFG	32
6	Bewilligungen für Hersteller- und Instandhaltungsbetriebe / Ausweispflicht für das Luftfahrtpersonal (Art. 57 Abs. 3 sowie 60 Abs. 1 und 1 ^{bis} [neu] E LFG) /	33
6.1	Stellungnahmen zu Art. 57 Abs. 3 und Art. 60 Abs. 1 E LFG	33
6.2	Stellungnahmen zu Art. 60 Abs. 1 ^{bis} E LFG	33
7	Haftpflichtversicherung (Art. 70 Abs. 1 und 75 Abs. 1 E LFG) / Strafbestimmung (Art. 91 E LFG)	33
7.1	Stellungnahmen zur Haftpflichtversicherung	

	(Art. 70 Abs. 1 und 75 Abs. 1 E LFG)	33
7.2	Stellungnahmen zur Strafbestimmung (Art. 91 E LFG)	34
8	Luffahrthindernisse (Art. 41 Abs. 1 und 1 ^{bis} E LFG) / Beschränkung des Grundeigentums (Art. 42 – 48 E LFG)	34
8.1	Stellungnahmen zu den Luffahrthindernissen (Art. 41 Abs. 1 und 1 ^{bis} E LFG)	34
8.2	Stellungnahmen zur Beschränkung des Grundeigentums (Art. 42 – 48 E LFG)	35
9	Betriebsreglementsverfahren (Art. 36 <i>d</i> Abs. 1 E LFG) / Plangenehmigungsverfahren (Art. 37 Abs. 1 ^{bis} [neu] und 37 <i>d</i> Abs. 1 E LFG) / Controlling des Flugbetriebs	37
9.1	Stellungnahmen zum Betriebsreglementsverfahren Art. 36 <i>d</i> Abs. 1 E LFG	37
9.2	Stellungnahmen zum Plangenehmigungsverfahren (Art. 37 Abs. 1 ^{bis} [neu] und 37 <i>d</i> Abs. 1 E LFG)	37
9.2.1	Art. 37 Abs. 1 ^{bis} E LFG	37
9.2.2	Art. 37 <i>d</i> Abs. 1 E LFG	37
9.3	Antrag auf ein Controlling des Flugbetriebs	38
10	Delegation von Aufgaben (Art. 4 E LFG) / Koordination von Zeitnischen (Art. 39a E LFG)	38
10.1	Stellungnahmen zur Delegation von Aufgaben (Art. 4 E LFG)	38
10.2	Stellungnahmen zur Koordination von Zeitnischen (Art. 39a E LFG)	39

Liste der Vernehmlassungsadressaten (mit Abkürzungen)

Anhang I

I Ausgangslage

In seinem Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz aus dem Jahr 2004 (Luftfahrtpolitischen Bericht) hat der Bundesrat eine Reihe von Leitsätzen für die künftige Luftfahrtpolitik aufgestellt. Für deren Umsetzung sind in verschiedenen Bereichen rechtliche Anpassungen nötig, die zum Teil rasch umgesetzt werden sollen, zum Teil aber auch vertiefter und aufwändiger rechtlicher Abklärungen bedürfen. Die anstehenden Revisionsarbeiten beim Luftfahrtgesetz werden aus diesem Grund in drei aufeinander abgestimmte Teilrevisionen aufgeteilt.

Am 19. Juni 2008 hat der Bundesrat das Vernehmlassungsverfahren zur Teilrevision I des Luftfahrtgesetzes eröffnet. Dieses dauerte bis zum 3. Oktober 2008. Für den vorliegenden Bericht sind sämtliche Stellungnahmen berücksichtigt worden, welche bis Mitte Oktober 2008 eingegangen sind.

II Teilnahme am Vernehmlassungsverfahren

1 Einladungen zur Stellungnahme

Mit Schreiben des Vorstehers des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) vom 19. Juni 2008 wurden die 103 folgenden Adressaten zur Vernehmlassung eingeladen:

- 26 Kantonsregierungen¹
- die Konferenz der Kantonsregierungen
- 15 in der Bundesversammlung vertretene Parteien²
- 3 gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete³
- 9 gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft⁴
- 12 Luftfahrt-Verbände⁵
- 37 weitere Adressaten (Airlines, Flughäfen und Regionalflugplätze, Unternehmen der Luftfahrt-Branche, Flugsicherung, Universitäten, Vereinigung für Luft- und Raumrecht)⁶

2 Eingegangene Stellungnahmen

Bis Mitte Oktober 2008 sind insgesamt 76 Stellungnahmen eingegangen. Von den 103 zur Stellungnahme eingeladenen Vernehmlassungsadressaten haben sich 63 schriftlich vernehmen lassen; 6 Vernehmlassungsadressaten⁷ haben ausdrücklich auf eine Stellungnahme verzichtet. 40 Eingeladene haben keine Stellungnahme eingereicht. Zusätzlich haben 13 weitere interessierte Organisationen und die Stadt Zürich eine Stellungnahme eingereicht. Geäussert haben sich im Einzelnen:

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 FDP, CVP, SP, SVP, AdG, CSP, EDU, EVP, GPS, GL, Lega, LPS, PST-POP, SD, SGA.

³ SGemV, SSV, SAB.

⁴ economiesuisse, SGV, SAGV, SBV, SBankV, SGB, HEV, KV, TS.

⁵ Aerosuisse, AeCS, AOPA, BAR, EAS, SBAV, SFV, SIAA, SMF, SVFB, SHA, SHV.

⁶ Swiss, easyjet, Helvetic, Darwin, Flybaboo, Hello, Belair, Edelweiss, Rega, Unique, AIG, EAP, ARESA, ALPAR, ARLB, Birrfeld, Jura, Ecuwillens, Grenchen, Lugano Airport, Samedan, Altenrhein, Sion, Pilatus, RUAG, armasuisse, SR-Technics, Skytech, skyguide, MeteoSchweiz, Aerocontrol, SATTA, Skycontrol, Uni SG, Uni Basel, Uni Bern, ASDA.

⁷ SZ, OW, GL, CSP, HEV, KV.

- 26 Kantone⁸
- 6 Parteien⁹
- 2 gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete¹⁰
- 7 gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft¹¹
- ein Verband des öffentlichen Verkehrs¹²
- 7 Verbände aus verschiedenen Branchen (Umwelt, Gewerbe, Luftverkehr, Tourismus)¹³
- 3 kantonale Verbände¹⁴
- 8 Luftfahrt-Verbände¹⁵
- 2 Landesflughäfen, 3 Regionalflyer, ein Militärflugplatz mit ziviler Mitbenutzung¹⁶,
- 3 Fluggesellschaften¹⁷
- 2 Unternehmen der Luftfahrt-Branche¹⁸
- 4 Organisationen aus der Flugsicherung¹⁹
- eine Gemeinde²⁰

III Zusammenfassung der Ergebnisse

Der Entwurf für die Teilrevision I des Luftfahrtgesetzes wurde von 65 Vernehmlassungsteilnehmern grundsätzlich begrüsst, jedoch kritisch kommentiert und in Bezug auf einzelne Bestimmungen abgelehnt. Rund ein Drittel dieser Teilnehmer²¹ sind der Ansicht, mit dem vorliegenden Entwurf werde das Ziel der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz, zu welchem sich auch der Bundesrat im Luftfahrtpolitischen Bericht 2004 bekannt habe, in verschiedenen Punkten verfehlt. Ebenfalls rund ein Drittel der Teilnehmer²² lehnen die Aufhebung der Luftfahrtkommission ab. 3 Vernehmlassungsteilnehmer²³ stimmen der Vorlage vorbehaltlos zu, 2 Teilnehmer²⁴ lehnen diese vollumfänglich ab. 6 Eingeladene²⁵ haben ausdrücklich auf eine Stellungnahme verzichtet.

Kritisiert oder abgelehnt werden insbesondere die Erhebung einer Aufsichtsabgabe, die Einführung einer kostendeckenden Sicherheitsgebühr, das Fehlen einer gesetzlichen Regelung betreffend die Ertragsausfälle der skyguide für Flugsicherungsdienste im Ausland, die Festlegung der Luftraumstruktur mittels einer Amtsverordnung, die Sicherheitsanforderungen im Luftverkehr und das Verfahren der Flugunfalluntersuchung.

⁸ 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.

⁹ CVP, FDP, SP, SVP, CSP, GPS.

¹⁰ SGemV, SSV.

¹¹ economiesuisse, SGV, SAGV, SGB, HEV, KV, CFS.

¹² VöV.

¹³ KSU, CP, weltoffenes Zürich, IG Luftverkehr, STV, hotelleriesuisse, GastroSuisse.

¹⁴ HKBB, CVCI, ZHK.

¹⁵ Aerosuisse, AeCS, SIAA, SFV, SVFB, BAR, SHA, SHV.

¹⁶ Unique, AIG, ALPAR, ARESA, Lugano Airport, Airport Buochs.

¹⁷ Swiss, easyjet, Rega.

¹⁸ Pilatus, armasuisse

¹⁹ skyguide, MetoSchweiz, Aerocontrol, Skycontrol.

²⁰ Stadt Zürich.

²¹ NW, BS, VS, CVP, FDP, SVP, SSV, SGV, CFS, CP, VöV, Aerosuisse, AeCS, SFV, SVFB, Swiss, ALPAR, AIG, Pilatus, skyguide, Airport Buochs. (21)

²² NE, VS, TI, SVP, SGV, CFS, CP, VöV, HKBB, Aerosuisse, AeCS, SFV, SVFB, ALPAR, ARESA, Lugano Airport, Pilatus, Airport Buochs, weltoffenes Zürich, IG Luftverkehr. (20)

²³ UR, SH, armasuisse.

²⁴ NW, SVP.

²⁵ SZ, OW, GL, CSP, HEV, KV.

43 Vernehmlassungsteilnehmern²⁶ lehnen die Erhebung einer Aufsichtsabgabe ab. Sie begründen dies u.a. mit dem Argument der Verschlechterung der Wettbewerbsfähigkeit der schweizerischen Luftfahrtindustrie, welche als Einzige im europäischen Quervergleich eine solche Abgabe entrichten müsste. 22 Teilnehmer²⁷ vertreten die Ansicht, die Bundesaufsicht über die Luftfahrt sei eine hoheitliche Aufgabe, die aus den allgemeinen Bundesmitteln zu finanzieren sei. 4 Teilnehmer²⁸ befürworten die Erhebung einer Aufsichtsabgabe als wichtigen Schritt in Richtung Kostenwahrheit.

Die Einführung einer kostendeckenden Sicherheitsgebühr wird von 24 Vernehmlassungsteilnehmern²⁹ zur Überarbeitung zurückgewiesen mit dem Antrag, die Diskussion über diese Bestimmung zu verschieben bis die geplante Einführung einer Spezialfinanzierung Luftverkehr umgesetzt sei. 5 Teilnehmer³⁰ befürworten die kostendeckende Sicherheitsgebühr ausdrücklich. Sowohl Befürworter als auch Gegner der kostendeckenden Sicherheitsgebühr weisen darauf hin, dass im Gesetz eine Unterscheidung zwischen hoheitlichen und nicht hoheitlichen Sicherheitsaufgaben fehle.

Bezüglich der Flugsicherungskosten stimmen 11 Vernehmlassungsteilnehmer³¹ der Aufhebung der Quersubventionierung nur unter der Bedingung zu, dass gleichzeitig die Änderung von Art. 86 BV in Kraft trete. Damit solle sichergestellt werden, dass die negativen Auswirkungen der Regelung vermieden werden können. Insgesamt befürworten 19 Teilnehmer³² die Aufhebung der Quersubventionierung; der Kanton AR und der SGB lehnen diese ab. Bezüglich der fehlenden Entschädigung von ausländischen Flugsicherungsunternehmen an skyguide für Flugsicherungsleistungen im Ausland fordern 17 Vernehmlassungsteilnehmer³³, der ursprünglich vorgesehene und fallengelassene Art. 101b, mit welchem der Bund für eine Übergangszeit die Ertragsausfälle des Flugsicherungsanbieters für Leistungen im benachbarten Ausland aus den allgemeinen Bundesmitteln decken könnte, sei wieder in die LFG Revision aufzunehmen.

17 Vernehmlassungsteilnehmer³⁴ stimmen dem neuen Verfahren zur Festlegung der Luftraumstruktur mittels Amtsverordnung explizit oder implizit zu. 14 Teilnehmer³⁵ lehnen dieses Verfahren hauptsächlich aufgrund der fehlenden Rekursmöglichkeit ab.

Den neuen Art. 108a E LFG betreffend die grundlegenden Anforderungen an die Sicherheit im Luftverkehr lehnen 17 Vernehmlassungsteilnehmer³⁶ mit dem Argument ab, die Schweiz

²⁶ ZH, NW, BS, BL, GR, TI, VD, VS, GE, CVP, FDP, SVP, SSV, economiesuisse, SGV, SAGV, CFS, CP, STV, hotelleriesuisse, GastroSuisse, VöV, HKBB, ZHK, Aerosuisse, SFV, SVFB, SIAA, BAR, Swiss, easyjet, Unique, AIG, ALPAR, ARESA, Lugano Airport, Pilatus, skyguide, Aerocontrol, Skycontrol, Airport Buochs, IG Luftverkehr, weltoffenes Zürich.

²⁷ GR, VD, VS, SVP, SSV, economiesuisse, SAGV, CFS, STV, ZHK, ZHK, Aerosuisse, SFV, SVFB, SIAA, Unique, ALPAR, Pilatus, skyguide, Aerocontrol, Skycontrol, Airport Buochs.

²⁸ SO, SP, GPS, KSU.

²⁹ BS, TI, VS, GE, CVP, FDP, SVP, economiesuisse, SGV, SAGV, CFS, STV, GastroSuisse, HKBB, Aerosuisse, AeCS, SFV, SVFB, AIG, ALPAR, ARESA, Pilatus, skyguide, Airport Buochs.

³⁰ ZH, CVCI, ZHK, SIAA, Unique.

³¹ BE, NW, VS, SP, SSV, Aerosuisse, AeCS, SVFB, ALPAR, weltoffenes Zürich, IG Luftverkehr.

³² BE, NW, VS, CVP, SP, SSV, HKBB, Aerosuisse, AeCS, SVFB, SIAA, Swiss, Unique, ALPAR, skyguide, MeteoSchweiz, Aerocontrol, weltoffenes Zürich, IG Luftverkehr.

³³ VS, CVP, FDP, SVP, economiesuisse, SAGV, STV, Aerosuisse, SVFB, Swiss, ALPAR, ARESA, Pilatus, skyguide, Aerocontrol, Skycontrol, Airport Buochs.

³⁴ ZH, NW, ZG, BS, BL, AI, AG, TG, TI, economiesuisse, SAGV, SIAA, SHV, Swiss, Unique, Aerocontrol, Skycontrol.

³⁵ AR, SG, VS, JU, CVP, SVP, Aerosuisse, AeCS, SFV, SVFB, SHV, Pilatus, Airport Buochs, Stadt Zürich.

³⁶ NW, VS, SVP, economiesuisse, SAGV, CFS, Aerosuisse, AeCS, SFV, SVFB, easyjet, ALPAR, ARESA, Pilatus, Airport Buochs, weltoffenes Zürich, IG Luftverkehr.

habe zahlreiche Abkommen ratifiziert, welche die Sicherheit in der Luftfahrt definieren würden. Zudem könnten die zusätzlichen Anforderungen der Schweizer Luftfahrtindustrie Wettbewerbsnachteile bringen. 10 Teilnehmer³⁷ beantragen Ergänzungen bzw. Änderungen von Art. 108a; 3 Teilnehmer³⁸ stimmen diesem vollumfänglich zu.

Zu den neuen Regelungen betreffend die Flugunfalluntersuchung äussern sich 20 Vernehmlassungsteilnehmer³⁹ kritisch. 6 dieser Teilnehmer⁴⁰ fordern, die Unfalluntersuchung sei von anderen Verfahren strikt zu trennen und der bestehende Vorbehalt der Schweiz bezüglich Ziffer 5.12 Annex 13 ICAO sei zurückzuziehen. 10 Teilnehmer⁴¹ beantragen die Verschiebung der Neuregelung der Flugunfalluntersuchung auf die Teilrevision II des LFG.

IV Ergebnisse zu den einzelnen Bestimmungen

1 Aufsichtsabgabe und Gebühren

1.1 Stellungnahmen zur Aufsichtsabgabe (Art. 6b [neu] E LFG)

47 Vernehmlassungsteilnehmer⁴² haben zur vorgeschlagenen Aufsichtsabgabe Stellung genommen. 4 Teilnehmer⁴³ befürworten die Einführung der Aufsichtsabgabe als Umsetzung des Verursacherprinzips bzw. als wichtigen Schritt Richtung Kostenwahrheit. 43 Teilnehmer⁴⁴ lehnen die Aufsichtsabgabe dezidiert ab. Sie machen einleitend geltend, diese Abgabe sei im europäischen Quervergleich einmalig und führe zu einer Schwächung der Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt.

Aus rechtlicher Sicht kritisieren 17 Vernehmlassungsteilnehmer⁴⁵ die im Erläuternden Bericht vertretene Auffassung zur Rechtsnatur der Aufsichtsabgabe. Bei der geplanten Abgabe handle es sich um eine neue Steuer, für deren Einführung es einer Grundlage in der Bundesverfassung bedürfe. Die im Erläuternden Bericht vertretene Rechtsauffassung entspreche nicht der herrschenden Lehre, sondern gebe vielmehr eine Minderheitsauffassung wieder, welche vom Bundesverwaltungsgericht in einem neueren Entscheid als (blosses) Postulat bezeichnet worden sei (vgl. BVGE vom 14. September 2007/43 E. 4.2, S. 558). Die herrschende Lehre gehe von einem weiten Steuerbegriff aus und fordere für alle Abgaben mit Steuercharakter eine spezifische und ausdrückliche Verfassungsgrundlage. Ausserdem sind 22 Teilnehmer⁴⁶ der Ansicht, dass von der luftfahrtrechtlichen Aufsicht nicht ausschliesslich die aufsichtsunterworfenen Betriebe profitierten. Vielmehr sei die Bundesaufsicht über die Luftfahrt eine hoheitliche Aufgabe und liege im öffentlichen Interesse. Sie müsse daher aus

³⁷ ZH, BS, TI, GE, SGV, CP, SIAA, Swiss, Unique, AIG.

³⁸ AG, SP, SHA.

³⁹ BS, VS, GE, economiesuisse, SAGV, Aerosuisse, AeCS, SFV, SVFB, SIAA, SHA, Swiss, Unique, AIG, Lugano Airport, Pilatus, skyguide, Aerocontrol, Skycontrol, Airport Buochs.

⁴⁰ AeCS, SIAA, Unique, skyguide, Aerocontrol, Skycontrol.

⁴¹ VS, economiesuisse, SAGV, Aerosuisse, AeCS, SVFB, Swiss, Pilatus, skyguide, Airport Buochs.

⁴² ZH, NW, SO, BS, BL, GR, TI, VD, VS, GE, CVP, FDP, SP, SVP, GPS, SSV, economiesuisse, SGV, SAGV, CFS, CP, STV, hotelleriesuisse, GastroSuisse, VöV, HKBB, ZHK, Aerosuisse, SFV, SVFB, SIAA, BAR, Swiss, easyjet, Unique, AIG, ALPAR, ARESA, Lugano Airport, Pilatus, skyguide, Aerocontrol, Skycontrol, Airport Buochs, IG Luftverkehr, weltoffenes Zürich, KSU.

⁴³ SO, SP, GPS, KSU.

⁴⁴ ZH, NW, BS, BL, GR, TI, VD, VS, GE, CVP, FDP, SVP, SSV, economiesuisse, SGV, SAGV, CFS, CP, STV, hotelleriesuisse, GastroSuisse, VöV, HKBB, ZHK, Aerosuisse, SFV, SVFB, SIAA, BAR, Swiss, easyjet, Unique, AIG, ALPAR, ARESA, Lugano Airport, Pilatus, skyguide, Aerocontrol, Skycontrol, Airport Buochs, IG Luftverkehr, weltoffenes Zürich.

⁴⁵ ZH, BS, BL, VD, GE, economiesuisse, SGV, SAGV, CP, CVCI, ZHK, SIAA, Swiss, easyjet, Unique, AIG, Lugano Airport.

⁴⁶ GR, VD, VS, SVP, SSV, economiesuisse, SAGV, CFS, STV, ZHK, ZHK, Aerosuisse, SFV, SVFB, SIAA, Unique, ALPAR, Pilatus, skyguide, Aerocontrol, Skycontrol, Airport Buochs.

den allgemeinen Bundesmitteln finanziert werden.

19 Vernehmlassungsteilnehmer⁴⁷ führen aus, darüber hinaus habe die Zahl der überwachten Betriebe, Luftfahrzeuge und Piloten in den letzten Jahren kontinuierlich abgenommen. Anders als im Erläuternden Bericht dargestellt, hätten sich die für den Aufwand des BAZL massgebenden Kennzahlen (Anzahl der Flugbewegungen/Passagiere) seit dem Jahr 2000 rückläufig entwickelt. Auch die gesetzgeberischen Aufgaben auf dem Gebiet der Sicherheit würden seit dem Beitritt der Schweiz zur europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) abnehmen, da die im Rahmen der EASA ausgearbeiteten Vorschriften unverändert übernommen werden müssten. Die EASA führe darüber hinaus selbst Inspektionen mit eigenen Inspektoren durch, so dass sich der Aufwand des BAZL für die Aufsicht in den nächsten Jahren reduzieren werde (vgl. Botschaft des UVEK zum Beitritt zur EASA, BBl 2005 3865 f., 3879).

14 Vernehmlassungsteilnehmer⁴⁸ kritisieren eventualiter die ungenügende Begrenzung der Höhe der Abgabe. Einerseits sei die Bemessung mit 40-60% der Aufsichtskosten sehr offen umschrieben und andererseits mangle es durch die Anknüpfung an den effektiven Aufwendungen an einer absoluten Obergrenze. Ausserdem bestehe für das BAZL mit dem vorgeschlagenen System kein Anreiz, die Aufsichtstätigkeit möglichst kosteneffizient zu vollziehen.

Die Swiss macht darüber hinaus geltend, die Bemessungsgrundlage verstosse gegen das geltende Recht, denn die Anzahl transportierter Passagiere sei nicht ursächlich für den Aufwand, den das BAZL mit einer Unternehmung habe. Eine Fluggesellschaft, die mit Grossflugzeugen 12 Mio. Passagiere pro Jahr befördere, verursache deshalb nicht automatisch millionenfach mehr Aufwand als eine Gesellschaft mit Businessjets, die mit der gleichen Anzahl Maschinen je 10 Personen befördere. Bei der Aufsichtsabgabe handle es sich daher um eine Steuer, welche nach der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit erhoben werde. Für die Swiss hätte die Einführung dieser Abgabe zur Folge, dass sie pro Jahr zusätzliche 6 Mio. Franken abliefern müsste. Eine solche Belastung sei schlicht inakzeptabel und führe im Vergleich mit anderen Infrastrukturzweigen zu einer krassen Ungleichbehandlung. So würden die UBS und die Credit Suisse je ca. 2.5 Mio. Franken an pauschalen Aufsichtsgebühren bezahlen bei einer Bilanzsumme der UBS von ca. 2'272 Mia. Franken. Zudem würden die Banken neben der pauschalisierten Aufsichtsgebühr keine weiteren Gebühren für einzelne Dienstleistungen der Bankenaufsicht bezahlen. Die Swiss müsste demzufolge im Vergleich zu der Grossbank mehr als doppelt so hohe Aufsichtsgebühren bezahlen, obwohl die Bilanzsumme der UBS 400 mal grösser sei.

Easyjet ist der Ansicht, dass die Low Cost Airlines im Vergleich zu den traditionellen Luftverkehrsgesellschaften besonders benachteiligt würden, wenn bei der Bemessung der Aufsichtsabgabe allein auf die Anzahl transportierter Passagiere abgestellt werde ohne den Umsatz des Unternehmens in die Bemessungsgrundlage miteinzubeziehen.

Der AeCS weist zudem darauf hin, dass gemäss Art. 6b Abs. 2 E LFG die neue Aufsichtsabgabe von „Unternehmen“ erhoben werde. Nach Art. 6b Abs. 5 hätten aber alle Flugplätze diese Aufsichtsabgabe zu entrichten, auch die kleinen und Kleinstflugplätze, die zum Teil auf privater Basis betrieben und kein auf Gewinn ausgerichtetes Unternehmen führen würden. Insbesondere die Segelflugplätze unter ihnen würde die neue Regelung besonders hart tref-

⁴⁷ BS, VS, SVP, economiesuisse, SGV, SAGV, CP, STV, hotelleriesuisse, VöV, Aerosuisse, AeCS, SFV, SVFB, Swiss, ALPAR, Pilatus, Aerocontrol, Airport Buochs.

⁴⁸ BS, VS, economiesuisse, SAGV, ZHK, Aerosuisse, AeCS, SVFB, SIAA, Swiss, Unique, ALPAR, Pilatus, Airport Buochs.

fen, da sie zu Trainingszwecken viele Starts und Landungen bei gesamthaft kurzen Flügen verzeichnen würden. Da gerade diese Flugplätze dem BAZL praktisch keinen Aufwand verursachen, sei die Abgabe nicht verursachergerecht. Zudem würden viele dieser durch Flugsportgruppen betriebenen Flugplätze Flugschulung anbieten, welche ehrenamtlich erteilt werde. Diese Flugplätze würden doppelt besteuert, weil die Flugschule gemäss Art. 6b Abs. 5 lit. c. E LFG ebenfalls eine variable Abgabe zu entrichten hätte, je nachdem wie der Bruttoertrag aus der Flugschulung errechnet würde (mit oder ohne Flugzeugmiete). Der AeCS stellt zusammenfassend fest, dass die Erhebung einer variablen Aufsichtsabgabe nach Anzahl der Flugbewegungen – unabhängig von der Art des Flugbetriebs und insbesondere vom Ausbildungszweck des Flugs – dazu führen dürfte, dass es für viele Flugplätze wirtschaftlich nicht mehr möglich sein werde, weiterhin Ausbildung anzubieten oder sogar den Flugplatz zu betreiben. Der AeCS beantragt daher eventualiter in Art. 6b klarzustellen, dass der Begriff „Unternehmen“ die privat betriebenen und nicht auf Gewinn ausgerichteten Flugplätze - sowie die nicht gewerbsmässig betriebenen Flugschulen - nicht umfasse.

Unique und die SIAA bemängeln, dass die in den Übergangsbestimmungen vorgesehene gestaffelte Einführung der Aufsichtsabgabe im Erläuternden Bericht nicht erwähnt werde. Entsprechend unklar sei der Hintergrund dieser Regelung.

1.2 **Stellungnahmen zu den Flughafengebühren (Art. 39 E LFG)**

35 Vernehmlassungsteilnehmer⁴⁹ haben zu den Änderungen des Art. 39 E LFG Stellung genommen. Zu den einzelnen Absätzen von Art. 39 E LFG sind folgende Äusserungen eingegangen:

1.2.1 *Art. 39 Abs. 1 E LFG*

Die Verfügungskompetenz des Flughafenhalters in Bezug auf die Erhebung von Flughafengebühren wird von 6 Vernehmlassungsteilnehmern⁵⁰ begrüsst. Die Stadt Zürich hält die Bestimmung für unklar abgefasst. Gemeint sei wohl, dass der Flughafenhalter gestützt auf einen von ihm erlassenen generellen Tarif im Einzelfall Gebühren mittels Verfügung erhebe. Der Kanton ZH spricht in seiner Stellungnahme davon, es sei sinnvoll, „dass die Flughafenhalter die von ihnen erhobenen Gebühren mittels Verfügung festlegen, die ihrerseits ... der Genehmigung des BAZL bedürfen.“

1.2.2 *Art. 39 Abs. 2 E LFG*

Einzelne Vernehmlassungsteilnehmer⁵¹ wünschen eine stärkere Gewichtung der beiden Kriterien Lärmerzeugung und Schadstoffemissionen bei der Festlegung der Flughafengebühren. Die Stadt Zürich kritisiert, die Gebührenerhebung für die Deckung von Lärm- und Schadstoffkosten dürfe nicht in das Ermessen der Flughafenhalter gestellt werden. Diese seien vielmehr zu verpflichten, derartige Gebühren zu erheben und zwar so, dass sie eine Lenkungswirkung entfaltet. Ferner habe es sich beim Flughafen Zürich gezeigt, dass nur eine regelmässige Anpassung dieser Gebühren die gewünschte Lenkungswirkung auch tatsächlich sicherstelle. Zudem sollte den Flughäfen vorgeschrieben werden, während den Nachtflugzeiten bei allen Flugzeugen abgestuft nach Lärmkategorien einen speziellen Lärm-

⁴⁹ ZH, ZG, FR, BS, BL, AG, TI, GE, CVP, FDP, SP, GPS, economiesuisse, SGV, SAGV, CFS, hotelleriesuisse, GastroSuisse, HKBB, CVCi, ZHK, AeCS, SFV, SIAA, Swiss, easyjet, Unique, AIG, ALPAR, ARESA, Lugano Airport, skyguide, Stadt Zürich, weltoffenes Zürich, IG Luftverkehr.

⁵⁰ ZH, ZG, ZHK, SIAA, Swiss, Unique.

⁵¹ ZG, FR, Stadt Zürich.

zuschlag zu verlangen, um Anreize zu schaffen, die Start- und Landezeiten auf die Tageszeiten zu verlegen. Der Kanton TI hält eine Überarbeitung der Lärmklassifizierung der Luftfahrzeuge für erforderlich. Ausserdem sollte den spezifischen Gegebenheiten der einzelnen Flughäfen bei der Festlegung der Gebühr Rechnung getragen werden. Der Kanton FR vertritt die Ansicht, die Gebührenanteile, welche aufgrund der Lärm- und Schadstoffemissionen festgelegt würden, dürften nur zweckgebunden verwendet werden.

3 Vernehmlassungsteilnehmer⁵² weisen darauf hin, dass in Art. 39 Abs. 2 insbesondere die Lenkungsziele genannt würden, welche es bei der Gebührenerhebung zu berücksichtigen gelte. Die Gebühren würden aber in erster Linie der Bewirtschaftung der Anlage dienen und müssten dementsprechend kostenorientiert festgelegt werden. Dies sollte in einem einleitenden Satz klargestellt werden.

Nach Ansicht der Swiss fehlt eine Bemessungsgrundlage für reine Frachtflüge.

1.2.3 Art. 39 Abs. 3 E LFG

5 Vernehmlassungsteilnehmer⁵³ begrüßen ausdrücklich die neue Möglichkeit, ein nach Tageszeiten und Verkehrsaufkommen differenziertes Gebührensystem einzuführen. Der Kanton ZH hält ein solches System grundsätzlich für sinnvoll, gibt jedoch zu bedenken, dass an Flughäfen mit einer Drehkreuzfunktion der Hub-Carrier die Spitzenbelastung der Infrastruktur verursache, weil er seine An- und Abflüge zeitlich in Wellen bündle, um seinen Kundinnen und Kunden möglichst kurze und möglichst viele Umsteigemöglichkeiten zu bieten. Angesichts des äusserst harten Wettbewerbsumfeldes, dem die Fluggesellschaften ausgesetzt seien, stelle sich allerdings die Frage, wie weit ein solches „Peak Pricing“ überhaupt gehen könne, ohne dass die Drehkreuzfunktion Schaden nehme.

Die Swiss äussert sich dezidiert gegen die Einführung eines nach Tageszeiten und Verkehrsaufkommen differenzierten Gebührensystems. Flughafengebühren sollten für die Auslastung des Flughafens keinen Lenkungs-Charakter haben. Es widerspreche jeder betriebswirtschaftlichen Logik, wenn Swiss dafür bestraft werde, dass sie ihren Flugbetrieb effizient organisiere und ihre An- und Abflüge auf Wellen konzentriere. Die im Entwurf enthaltene Grundlage für eine Lenkungsabgabe sei nicht nur von der Sache her verfehlt, es mangle ihr auch an einer durchdachten Struktur. So sei nicht ersichtlich, was mit den Mehreinnahmen aus einer solchen Lenkungsabgabe erreicht werden solle, ausser dass die Einnahmen des Flughafens erhöht würden. Eine Fluggesellschaft mit einem Knotenpunkt in Zürich habe gar keine Wahl, als ihre An- und Abflüge aufeinander abzustimmen.

Weiter weist Swiss darauf hin, dass das Art. 39 Abs. 3 zugrunde liegende Konzept in den USA unter dem Begriff „congestion pricing“ zur Debatte stehe. Es sei jedoch in den USA höchst umstritten, ob diese Gebühren überhaupt zulässig seien. Ein Entscheid liege bisher nicht vor. Dabei gelte es jedoch zu beachten, dass die US Flughäfen die Gewinne aus dem Betrieb in Form von Gebührenreduktionen an die Fluggesellschaften weitergeben müssten. Damit sei, falls diese Lenkungsabgabe zulässig wäre, immerhin gewährleistet, dass diese letztlich wiederum denjenigen zukommen würde, die sie bezahlt hätten. In der Schweiz - und insbesondere in Zürich - sei dieser Rückfluss nicht gewährleistet, so dass die Gebühren einfach den Gewinn des Flughafens erhöhen würden.

⁵² ZHK, SIAA, Unique.

⁵³ BS, SIAA, Unique, weltoffenes Zürich, IG Luftverkehr.

1.2.4 Art. 39 Abs. 4 E LFG

Die im Entwurf vorgeschlagene Formulierung betreffend Einführung einer kostendeckenden Sicherheitsgebühr ist unter den Vernehmlassungsteilnehmern umstritten. 34 Vernehmlassungsteilnehmer⁵⁴ haben sich zur Einführung einer kostendeckenden Sicherheitsgebühr geäußert. 5 Teilnehmer⁵⁵ befürworten eine kostendeckende Sicherheitsgebühr ausdrücklich. Die Kantone AG und ZG befürworten diese grundsätzlich, jedoch von Seiten des Kantons ZG mit der Einschränkung, dass die Einführung einer kostendeckenden Sicherheitsgebühr nicht dazu führen dürfe, dass die Schweizer Flughäfen deutlich höhere Gebühren festlegen würden als andere europäische Flughäfen. Der Kanton AG weist darauf hin, dass durch den neuen Gebührenanteil keine Konkurrenz Nachteile für den Hub-Carrier Swiss entstehen dürften. Bei der Festlegung der Sicherheitsgebühren für den Flughafen Zürich sei deshalb ein Vergleich mit den entsprechenden Gebühren und Abgaben der Flughäfen in Europa, welche den Flughafen Zürich konkurrenzieren, vorzunehmen. 3 Vernehmlassungsteilnehmer⁵⁶ lehnen die kostendeckende Sicherheitsgebühr ab. 24 Teilnehmer⁵⁷ weisen die Bestimmung zur Überarbeitung zurück bzw. beantragen eine Verschiebung der Diskussion über diesen Artikel bis die geplante Einführung einer Spezialfinanzierung Luftverkehr, aus der ebenfalls Mittel zur Deckung der Sicherheitskosten generiert werden sollen, umgesetzt ist.

Sowohl in den befürwortenden als auch in den ablehnenden Stellungnahmen wird darauf hingewiesen, dass das Gesetz selbst keine Unterscheidung zwischen hoheitlichen und nicht hoheitlichen Sicherheitsaufgaben mache.⁵⁸ Kanton und Flughafen Genf schlagen deshalb vor, im Gesetz eine Auflistung der Sicherheitsaufgaben der Flughäfen⁵⁹, welche die Kostengrundlage für die Sicherheitsgebühr bildeten, zu verankern. Klärungsbedarf bestehe darüber hinaus auch in Bezug auf die Frage, wer die hoheitlichen Sicherheitskosten trage. Auch dieser Punkt müsse im Gesetz verankert werden. Der Kanton ZH macht darauf aufmerksam, dass zwischen dem Bund und dem Kanton Zürich immer noch strittig sei, wer welche Kosten für die hoheitlichen Sicherheitsaufgaben übernehmen müsse. 11 Vernehmlassungsteilnehmer⁶⁰ vertreten die Ansicht, hoheitliche Sicherheitskosten müssten aus den allgemeinen Bundesmitteln finanziert werden.

BS und BL führen aus, aus dem Erläuternden Bericht gehe hervor, dass der Bund nur solche Sicherheitsaufgaben als hoheitlich ansehe, die im engeren Sinn als klassische Polizeiaufgaben gelten könnten. Es stelle sich jedoch die Frage, wer letztlich den Nutzen eines hohen Sicherheitsstandards und intensiver Sicherheitskontrollen empfangen. Insofern die Sicherheitskontrollen nicht nur dem Schutz der Flugpassagiere, sondern auch dem Schutz Unbeteiligter und des Staates vor terroristischen Aktivitäten und Attentaten diene, könnten die Sicherheitskontrollen auf den Flughäfen auch als hoheitliche Aufgaben taxiert werden. Die GastroSuisse schlägt vor, die Sicherheitskosten für Personenkontrollen, Gepäckkontrollen, etc. hälftig dem Staat und den Benutzern des Flughafens aufzuerlegen, da die Kontrolle von Passagieren und Gepäck auch der Kriminalitätsbekämpfung diene. 14 Vernehmlassungs-

⁵⁴ ZH, ZG, BS, BL, AG, VS, TI, GE, CVP, FDP, SVP, economiesuisse, SGV, SAGV, CFS, STV, hotelleriesuisse, GastroSuisse, HKBB, CVCI, ZHK, Aerosuisse, AeCS, SFV, SVFB, SIAA, Swiss, Unique, AIG, ALPAR, ARESA, Pilatus, skyguide, Airport Buochs.

⁵⁵ ZH, CVCI, ZHK, SIAA, Unique.

⁵⁶ BL, hotelleriesuisse, Swiss.

⁵⁷ BS, TI, VS, GE, CVP, FDP, SVP, economiesuisse, SGV, SAGV, CFS, STV, GastroSuisse, HKBB, Aerosuisse, AeCS, SFV, SVFB, AIG, ALPAR, ARESA, Pilatus, skyguide, Airport Buochs.

⁵⁸ ZH, BS, BL, TI, economiesuisse, SAGV, CFS, ZHK, SIAA, Unique.

⁵⁹ Siehe Vorschlag zur Ergänzung des Art. 39 Abs. 4 E LFG im Anhang II.

⁶⁰ VS, SSV, SGV, CFS, STV, Aerosuisse, AeCS, SVFB, ALPAR, Pilatus, Airport Buochs.

teilnehmer⁶¹ sind der Auffassung, dass es sich u.a. bei den Kontrollen von Passagieren, Handgepäck, registriertem Fluggepäck, Fracht und Post um hoheitliche Sicherheitsaufgaben handle, da terroristische Anschläge und kriminelle Aktivitäten gegen den Luftverkehr nicht eine bestimmte Fluggesellschaft zum Ziel hätten, sondern sich gegen den Flaggenstaat richten würden. Dieser solle zu Zugeständnissen gezwungen werden.

Die Swiss äussert sich dezidiert gegen den Vorschlag, die Sicherheitskosten durch einen separaten Fonds zu finanzieren und die entsprechenden Kosten mit Gebühren zu decken. Aus Sicht der Swiss handelt es sich dabei um eine ungerechtfertigte Überwälzung von hoheitlichen Aufgaben auf die Fluggesellschaften und Passagiere. Auch in der Luftfahrt müsse gelten, dass der Staat für die Finanzierung der hoheitlichen Aufgaben verantwortlich sei.

Von einzelnen Vernehmlassungsteilnehmern⁶² wird zudem die Übertragung der Kostenunter- und -überdeckung auf das nächste Rechnungsjahr bemängelt. Mit einem solchen kostenorientierten Ansatz würden Effizienzanreize fehlen, die für möglichst tiefe Betriebskosten und Gebühren von grosser Bedeutung wären.

Der Kanton VD weist darauf hin, dass es ihm unmöglich sei, aufgrund der wenigen Angaben zur Höhe der finanziellen Belastung im Erläuternden Bericht die finanziellen Auswirkungen der vorgesehenen Abgaben auf die Flugplätze, Luftverkehrsgesellschaften und Benutzer der gewerbsmässigen Luftfahrt abzuschätzen. Er fordert daher die Erstellung von Kostenschätzungen für jede Gruppe der von den Abgaben betroffenen Akteuren. Auch die CVP bemängelt das Fehlen von klaren Angaben bezüglich der Kosten, welche viele der vorgeschlagenen Änderungen verursachen würden. Sie fordert deshalb, die wirtschaftlichen Auswirkungen des vorliegenden Gesetzesvorhabens seien zu untersuchen und in der Botschaft des Bundesrates zur Teilrevision I des LFG darzulegen

Die skyguide führt aus, sie sei per Gesetz verpflichtet, an den Flughäfen Flugsicherungsaufgaben zu erfüllen. Sollte die Einführung einer kostendeckenden Sicherheitsgebühr dazu führen, dass auch von ihr die Entrichtung einer solchen Gebühr verlangt werden könnte, so sei die skyguide im Gesetz ausdrücklich von der Entrichtung von Sicherheitsgebühren an Flughäfen zu befreien.

1.2.5 Art. 39 Abs. 5 E LFG

10 Vernehmlassungsteilnehmer⁶³ lehnen eine Quersubventionierung der Flughafenengebühren über den Non-Aviation Bereich ab, drei⁶⁴ unterstützen sie ausdrücklich. Die SIAA und Unique bezeichnen Art. 39 Abs. 5 als rechtswidrig und rechtspolitisch verfehlt. Sie führen aus, Hintergrund dieser Vorschrift bilde der Streitpunkt, ob ein Flughafen seine Rechnung als „Single Till“ oder „Dual Till“ führen solle bzw. dürfe. Auf Stufe EU, wo die Erhebung von Flughafenentgelten im Rahmen einer Richtlinie geregelt werden solle, sei in dieser Frage mittlerweile die Erkenntnis gereift, dass der Entscheid nicht allgemeingültig erfolgen könne, sondern dem einzelnen Land/Flughafen überlassen werden solle. Je nach Situation könne die Befolgung des einen oder anderen Modells sinnvoll erscheinen. Bei einem gemischtwirtschaftlichen Unternehmen wie der Unique würden die massgebenden Beurteilungsfaktoren klar für die Ausgestaltung der Rechnung als „Dual Till“ sprechen (IFBC-Gutachten S. 15 ff., 34 ff., 53 f.).

⁶¹ VS, SGV, CFS, SFV, ALPAR, Swiss, hotelleriesuisse, Aerosuisse, AeCS, SVFB, Pilatus, Airport Buochs, weltoffenes Zürich, IG Luftverkehr.

⁶² economiesuisse, SAGV, Swiss.

⁶³ ZH, GE, CVCI, ZHK, SIAA, Unique, AIG, ARESA, weltoffenes Zürich, IG Luftverkehr.

⁶⁴ SP, Swiss, easyjet.

Trage der nationale Regulator derartigen Bedürfnissen nicht genügend Rechnung und zwingt einem Flughafen ein nachteiliges bzw. unpassendes Modell auf, habe dies nachteilige Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit des betroffenen Unternehmens.

Weiter wird von einzelnen Vernehmlassungsteilnehmern⁶⁵ geltend gemacht, die vorgeschlagene Regelung sei viel zu offen formuliert und beantworte die Frage, nach welchem Rechnungsmodell ein Flughafen zu führen sei, nicht direkt, sondern ermächtige den Bundesrat, sich für ein Modell zu entscheiden. Dies würde in letzter Konsequenz sogar einen Single-Till-Ansatz ermöglichen. Ein Single-Till-Ansatz würde jedoch bedeuten, dass die Anstrengungen eines Flughafenhalters, im Non-Aviation-Bereich zusätzliche Erträge zu erzielen, zur Folge hätten, dass die Gebühren im Aviation-Bereich gesenkt werden müssten. Dies wiederum würde dazu führen, dass die Flughafenhalter keinen Anreiz mehr hätten, in den Non-Aviation-Bereich zu investieren, da die dort erzielten Überschüsse ja lediglich zur Senkung der Gebühren im Aviation-Bereich herangezogen würden. Da dem Bundesrat in dieser Regelung keinerlei weitere Massregeln mit auf den Weg gegeben würden, vermöge dieser das wirtschaftliche Wohlergehen von Flughäfen mittels blosser Verordnung empfindlich zu beeinträchtigen, was für eine hohe Unsicherheit bei den Beteiligten Sorge. Eine derart weitgehende Delegation verstosse angesichts der wirtschaftlichen Bedeutung des zulässigen Rechnungsmodells für die betroffenen Flughäfen gegen das Legalitätsprinzip.

Die AIG kritisiert, es sei absolut inakzeptabel für die nationalen Flughäfen, das Prinzip der Kostenunterdeckung im Luftfahrtgesetz verankert zu finden. Es sei nicht Sache des Bundesrats, sondern des Flughafenhalters festzulegen, in welchem Ausmass die Kosten des Aviation-Bereichs gedeckt sein müssten. Ebenso wenig gehöre ein Satz, wie derjenige, dass der Bundesrat den Möglichkeiten des Flughafenhalters, in anderen Geschäftszweigen Erträge zu erzielen bei der Bestimmung des Kostendeckungsgrades Rechnung trage, in eine Bestimmung des Luftfahrtgesetzes. Die ZHK, SIAA und Unique führen aus, die Ermächtigung des Bundesrats, den Kostendeckungsgrad der Flughafengebühren zu bestimmen, impliziere die Befugnis, nicht kostendeckende Gebühren festsetzen zu können. Gegen die Anordnung einer Quersubventionierung des Aviation-Sektors durch Non-Aviation-Einnahmen würde jedoch der vom Bundesrat im Luftfahrtpolitischen Bericht 2004 vertretene Grundsatz der Kostenwahrheit im Luftfahrtsektor sprechen.

Unique und AIG machen geltend, mit der Konzessionierung würde den Flughafenhaltern die Pflicht zum Bau und Betrieb eines Flughafens auferlegt und gleichzeitig das Recht verliehen, diesen Flughafen gewerbmässig zu betreiben. Die im öffentlichen Interesse auferlegte Betriebspflicht lasse sich angesichts des Fehlens staatlicher Abgeltung nur vertreten, wenn der Konzessionär in die Lage versetzt werde, seine Aufgabe mindestens kostendeckend zu erbringen. Pro memoria weisen Kanton und Flughafen Genf darauf hin, dass sich der Bund in keiner Art und Weise an der Tragung des finanziellen Risikos im Zusammenhang mit dem Betrieb der Landesflughäfen beteilige. Dieses Risiko werde beim Flughafen Zürich zu einem Drittel vom Kanton Zürich und zu zwei Dritteln von privaten Investoren, beim Flughafen Genf indirekt vom Kanton Genf getragen. Um den Flughafenhaltern und ihren Investoren eine angemessene Kapitalrendite zu gewährleisten unter gleichzeitiger Vermeidung der Erzielung übermässiger Erträge auf den Flughafengebühren, schlägt AIG im Namen der Landesflughäfen die Einführung eines „Cap Aviation Tills“ vor. Ohne an dieser Stelle im Einzelnen auf die Berechnungsmethode des „Cap Aviation Tills“ einzugehen, kann festgehalten werden, dass mittels Installierung eines Ertragsplafonds für die Aviation-Einnahmen einerseits die Flughafenutzer gegen eine Erhöhung der Gebührenerträge über diesen Plafonds hinaus geschützt

⁶⁵ ZH, ZHK, SIAA, Unique.

und andererseits die Investitionen der Flughafenhalter gegen eine ungenügende Kostendeckung abgesichert werden sollen.

Die SIAA und Unique machen weiter geltend, in den bundeseigenen Unternehmen bzw. anderen staatlich regulierten Bereichen habe die Festsetzung der Preise auch klar kostendeckend zu erfolgen (z.B. für die reservierten Dienste der Post oder für den Fixnet-Sektor bei der Telekommunikation und im Strommarkt). Eine Ungleichbehandlung von Flughäfen gegenüber diesen Branchen lasse sich nicht rechtfertigen. Allfällige Erträge von Nebentätigkeiten dürften für die Kostenrechnung der konzessionierten Tätigkeit daher keine Berücksichtigung finden, solange bei letzterer nicht zumindest die Kapitalkosten gedeckt seien. Die Swiss vertritt zwar ebenfalls die Ansicht, die Vorschriften zur Gebührenfestlegung seien der Stromwirtschaft und der Telekommunikation anzupassen, fordert gestützt darauf jedoch, der Gesetzgeber und die Aufsichtsbehörde sollten – wie in anderen Branchen der Infrastruktur – bestimmen, in welcher Höhe der Konzessionär Fremd- und Eigenkapital verzinsen dürfe. Für die Bildung separater Kassen („Tills“) bestehe keine gesetzliche Grundlage. Auch die von Flughäfen zitierten internationalen Grundlagen für den „Dual Till“ würden nach Kenntnis von Swiss in einer solchen Form nicht existieren. Darüber hinaus kritisiert easyjet, die Flughäfen würden vorgeben, die Non-Aviation-Einnahmen seien unabhängig vom Luftverkehr. In Wirklichkeit sei die Höhe der kommerziellen Erträge der Flughäfen abhängig vom Passagiervolumen.

Die ZHK, SIAA und Unique machen geltend, der Flughafen Zürich habe im Rahmen der 5. Bauetappe mit Wissen und Einverständnis der zuständigen Bundesbehörden erhebliche Investitionen getätigt und dabei darauf vertraut, diese refinanzieren zu können. Es verstosse gegen den Grundsatz des Vertrauensschutzes, wenn sich der Bund nun ganz generell das Recht vorbehalten wolle, nachträglich die Spielregeln zu ändern. Überdies würde die Einführung eines nachteiligen Gebührenmodells einerseits zu erheblichen Reaktionen der Investoren führen und in Konflikt mit der Börsenkotierung geraten und andererseits die Kapitalkosten nachhaltig beeinflussen. Damit es weiterhin möglich sei, künftige Investitionen privatwirtschaftlich zu finanzieren, müsse Gewähr dafür bestehen, dass die Flughafenunternehmung fähig sei, die Investitionskosten mit den Gebühreneinnahmen effektiv dauerhaft zu decken. Mangelnde Kostendeckung im Aviation-Sektor und (infolge vorgeschriebener Quersubventionierung) ungenügende Renditen im Non-Aviation-Geschäft würden die Bereitschaft zu Investitionen erheblich dämpfen, was sich negativ auf die Qualität der Flughafeninfrastruktur auswirken könnte.

Die SIAA und Unique werten eine behördlich angeordnete Quersubventionierung als Bestrafung der innovativen Flughäfen, welche versuchen würden, ihren Kunden etwas zu bieten. Zudem würde die nähere und weitere Umgebung der Flughäfen von den Vorteilen profitieren, welche Passagierströme des Luftverkehrs bewirken. So würden selbst die Airlines in immer grösserem Umfang Nebengeschäfte mit ihren Kunden – wie die Vermittlung von Hotels und Autovermietungen – tätigen. Vor dem Hintergrund der Rechtsgleichheit und der Wirtschaftsfreiheit scheine es daher nicht gerechtfertigt, einzig die Flughäfen zur Abgeltung solcher Vorteile zu verpflichten.⁶⁶ Auch Kanton und Flughafen Genf halten die vorgeschlagene Regelung für einen klaren Verstoss gegen die Wirtschaftsfreiheit. AIG erinnert in diesem Zusammenhang an die klare Aussage des BAZL in der Verfügung zur Genehmigung des Betriebsreglements vom 31. Mai 2001, in welchem dieses wörtlich festgehalten habe: *«D’emblée, il convient de souligner que les organes de la Confédération ne sont pas habilités à s’immiscer dans la stratégie financière définie par les aéroports.»* (Décision

⁶⁶ ZHK, SIAA, Unique.

d'approbation du règlement d'exploitation de l'AIG du 31 mai 2001, chiffre 2.5). Genau in diese Finanzstrategie der Flughäfen werde nun aber mit Art. 39 Abs. 5 eingegriffen.

Abschliessend führen die SIAA und Unique aus, Sinn einer Quersubventionierung des Fluggeschäfts könne es aus Sicht des Regulators nicht sein, den Wünschen des Home Carriers möglichst zu entsprechen, sondern – wenn überhaupt – gehe es darum, die Standortattraktivität eines Flughafens im internationalen Vergleich mit eher tief gehaltenen Flughafengebühren zu heben. Ob man das wolle oder nicht, müsse der Staat letztlich selbst entscheiden. Eher befremdlich munde es zudem an, dass die Auswirkungen der geplanten Gebührenreform auf die Luftfahrtindustrie unter Ziff. 3.3 des Erläuternden Berichts mit keinem Wort erwähnt würden. Diese seien aus Sicht der Landesflughäfen absolut zentral.

Die Swiss beantragt, die Frage, nach welchen Kosten die Gebühren zu berechnen seien, zurückzustellen bis die Studie vorliege, welche das BAZL zur Frage der getrennten Kostenrechnung in Auftrag gegeben habe.

Der Kanton BS ist der Ansicht, eine Vermischung von Kostenorientierung (Gebühren) und Gewinnerorientierung (kommerzielle Erträge) würde schwierige Abgrenzungs- und Bemessungsfragen hervorrufen und den Flughäfen evtl. Anreize nehmen, erfolgreiche Kommerzgeschäfte aufzubauen. Zudem würde das BAZL über die ihm zustehende Gebührenaufsicht und –genehmigung noch unmittelbarer in die Geschäftspolitik der Flughäfen eingreifen. Dies sei ordnungspolitisch nicht erstrebenswert. Der Kanton BS beantragt daher, Art. 39 Abs. 5 erst dann abschliessend festzulegen, wenn ein Verordnungsentwurf betreffend Gebührekalkulation vorliege, anhand dessen die ökonomischen Implikationen für die Flughäfen eindeutig erkannt und diskutiert werden könnten.

1.2.6 Art. 39 Abs. 6 E LFG

Die Wiedereinführung der Genehmigungspflicht der Flughafengebühren durch das BAZL wird von 5 Vernehmlassungsteilnehmern⁶⁷ ausdrücklich begrüsst. Der Flughafen Lugano befürwortet die Änderung einerseits, gibt jedoch andererseits zu bedenken, dass die für die Flughäfen notwendige Flexibilität bei der Gebührenerhöhung nur garantiert sei, wenn das BAZL kurze Genehmigungsverfahren gewährleisten könne. Ein Genehmigungsverfahren mit anschliessendem Rekursverfahren könne die Zeitspanne bis zur Einführung neuer Gebühren nur erhöhen. Die Regionalflughäfen seien jedoch in Bezug auf Kosten und Ertrag mit einem sich schnell verändernden Umfeld konfrontiert, auf welches es innert kurzer Frist zu reagieren gelte. Mit der Einführung eines Genehmigungsverfahrens werde riskiert, dass die operative Flexibilität, über welche ein Regionalflughafen aufgrund seiner schlanken Strukturen verfüge, gefährdet werde.

Kanton und Flughafen Genf sprechen sich gegen eine Genehmigung der Flughafengebühren durch das BAZL aus. Sie schlagen vor, anstatt des schwerfälligen Genehmigungsverfahrens ein kürzeres Verfahren mit einer einzigen gerichtlichen Instanz für den Streitfall vorzusehen. Auf diese Weise könne auch die vom BAZL für das Genehmigungsverfahren zusätzlich beantragte Vollzeitstelle eingespart werden⁶⁸. Der Flughafen Genf kritisiert, die Genehmigung der Flughafengebühren durch das BAZL schaffe lediglich im Falle des Einverständnisses der Flughafenbenutzer zur Gebührenfestsetzung Rechtssicherheit. Im Falle des Nichteinver-

⁶⁷ ZH, BS, SIAA, Swiss, Unique.

⁶⁸ GE.

ständnisses der Flughafenbenutzer unterliege die Genehmigung des BAZL der Rekursmöglichkeit, so dass in diesem Fall die Genehmigungspflicht - im Vergleich zur heutigen Situation - zu einer Verlängerung des Verfahrens führe. AIG beantragt deshalb, das heutige Verfahren grundsätzlich beizubehalten und lediglich im Gesetz für Streitfälle eine unabhängige Rekursinstanz zu bezeichnen⁶⁹.

1.3 Stellungnahmen zu den Kosten der Flugsicherung (Art. 49 E LFG)

1.3.1 Art. 49 Abs. 2 und 3 E LFG

36 Vernehmlassungsteilnehmer⁷⁰ haben sich zur neuen Regelung betreffend die Kosten der Flugsicherung geäußert. 19 Vernehmlassungsteilnehmer⁷¹ stimmen der vorgeschlagenen Aufhebung der Quersubventionierung zu, 11 davon⁷² allerdings nur unter der Bedingung, dass gleichzeitig die Änderung des Art. 86 BV in Kraft trete um die negativen Auswirkungen der vorgesehenen neuen Regelung zu vermeiden. Genau gegenteiliger Ansicht sind zwei Teilnehmer⁷³, welche ausführen, die inhaltliche Verknüpfung der Revision mit Art. 86 BV sei problematisch. Die Reformbedürftigkeit der bisherigen Regelung betreffend Flugsicherungsgebühren bestehe unabhängig vom Schicksal des genannten Verfassungsartikels. Unique und die SIAA begrüßen die Preisgabe des „Briefmarkenprinzips“ bei den Flugsicherungsgebühren, da damit die bisher praktizierte Quersubventionierung aller Schweizer Flughäfen durch die am Flughafen Zürich anfallenden Anfluggebühren ende. Sie weisen jedoch darauf hin, dass mit dieser Entlastung nicht indirekt die Einführung einer Aufsichtsabgabe gerechtfertigt werden dürfe, wie dies im Erläuternden Bericht (S. 33) getan werde.

Kanton ZH, economiesuisse und SAGV begrüßen die Aufgabe der Quersubventionierung, äussern sich jedoch kritisch in Bezug auf die Finanzierung der Flugsicherungskosten der kleineren Flugplätze. Der Kanton ZH weist auf die Gefahr hin, dass durch die vorgesehene Deckung der Kosten der Flugplätze der Kategorien II und IIIa durch Mineralsteuererträge die Quersubventionierung weiter bestehen bleibe, jedoch an einem anderen Ort erfolge. Darüber hinaus fehle das dafür verwendete Geld für die mit der Änderung des Art. 86 BV ursprünglich vorgesehenen Aufgaben (Beiträge an Umweltschutzmassnahmen, an Sicherheitsmassnahmen und an Massnahmen zur Förderung eines hohen Sicherheitsniveaus im Luftverkehr). Die economiesuisse und der SAGV führen aus, die Finanzierung der Erhöhung der Flugsicherungskosten für die kleinen Flugplätze müsse noch vertieft geprüft werden. Es sei fraglich, ob hierzu vollumfänglich die Spezialfinanzierung Luftverkehr herangezogen werden solle. Im Vordergrund steht nach Ansicht von economiesuisse und SAGV die Abgeltung der Leistungen, welche skyguide im benachbarten Ausland erbringt. Es gehe nicht an, dass die Schweizer Luftfahrt mit innerschweizerischen Gebühren Leistungen in Deutschland und Italien finanzieren müsse.

Zwei Vernehmlassungsteilnehmer⁷⁴ lehnen die Aufhebung der Quersubventionierung ab, wobei sich der Kanton AR auf die Regionalflugplätze mit Linienverkehr bezieht. Der SGB wertet diese Aufhebung des „Briefmarkenprinzips“ als Liberalisierung. Die Flugsicherung sei

⁶⁹ Siehe Vorschlag zur Ergänzung des Art. 39 Abs. 6 E LFG im Anhang II.

⁷⁰ ZH, LU, NW, AR, SG, GR, VD, VS, NE, JU, CVP, FDP, SP, SSV, economiesuisse, SGB, SAGV, HKBB, CVCI, Aerosuisse, AeCS, SFV, SIAA, Swiss, Unique, ALPAR, ARESA, Pilatus, skyguide, MeteoSchweiz, Aerocontrol, Skycontrol, Airport Buochs, KSU, weltoffenes Zürich, IG Luftverkehr.

⁷¹ BE, NW, VS, CVP, SP, SSV, HKBB, Aerosuisse, AeCS, SVFB, SIAA, Swiss, Unique, ALPAR, skyguide, MeteoSchweiz, Aerocontrol, weltoffenes Zürich, IG Luftverkehr.

⁷² BE, NW, VS, SP, SSV, Aerosuisse, AeCS, SVFB, ALPAR, weltoffenes Zürich, IG Luftverkehr.

⁷³ Unique, SIAA.

⁷⁴ AR, SGB.

eine hoheitliche Service-public-Aufgabe und damit sei eine Quersubventionierung des Flugsicherungsdienstes gerechtfertigt. Die vordringliche Aufgabe sei es, die Finanzierung der Leistungen von skyguide durch Gebühren und Bundesbeiträge sicherzustellen. Eine Kostenbeteiligung der Standortkantone mit regionalen Flugplätzen lasse sich nur dann nicht rechtfertigen, wenn gleichzeitig die Standortkantone der nationalen Flughäfen nicht zur Finanzierung herangezogen würden, obwohl diese Kantone wirtschaftlich besonders vom Flugplatz profitieren würden. Zudem müsste bei einer Aufgabe des „Briefmarkenprinzips“ auch die Quersubventionierung zwischen der Flugsicherung für Überflüge und jener für An- und Abflüge aufgehoben werden. Der Kanton AR hält eine Beteiligung des Standortkantons an den Flugsicherungskosten der Regionalflugplätze für nicht zweckmässig. Soweit es sich um Regionalflugplätze mit Linienverkehr handle, stünden weitgehende überregionale Interessen im Vordergrund, so dass ein öffentliches Interesse an der Aufrechterhaltung einer Flugsicherung für den zivilen Verkehr bestehe. Aufgrund dieses öffentlichen Interesses sei eine Quersubventionierung durch Gebührenerträge der Landesflughäfen gerechtfertigt, zumal sich der Bund durch Pauschalbeiträge an den Flugsicherungskosten der Landesflughäfen zu beteiligen habe. Es wäre deshalb stossend, wenn sich neben den Nutzniessern auch die Standortkantone an den Flugsicherungskosten der Regionalflugplätze mit Linienverkehr beteiligen müssten.

Der SSV ist der Auffassung, dass die vorgesehenen Regelungen für die Finanzierung der Flugsicherung und des BAZL durch Überwälzung der Kosten auf die Fluggesellschaften sowie die Flughafenbetreiber für die gesamte schweizerische Luftfahrt und insbesondere für die Regionalflugplätze mit Linienverkehr zu einem Wettbewerbsnachteil führen würden. Der SSV weist darauf hin, dass Gemeinden, Regionen und Kantone wohl kaum in die bei Regionalflughäfen und –fluggesellschaften entstehenden Finanzierungslücken einspringen können.

6 Vernehmlassungsteilnehmer⁷⁵ beantragen die Verschiebung der Neuregelung der Flugsicherungsgebühren bis die Schaffung einer Spezialfinanzierung Luftverkehr umgesetzt sei. Der Kanton GR beantragt, auch abzuwarten bis die Abgeltung der Dienstleistungen der skyguide für das benachbarte Ausland geregelt sei. ARESA weist darauf hin, dass die strategische Reorganisation der europäischen Flugsicherung im Zusammenhang mit dem single european sky geklärt sein müsse, um fundierte Entscheide treffen zu können.

5 Vernehmlassungsteilnehmer⁷⁶ sind nicht damit einverstanden, dass Flugplätze der Kategorie IIIb keine Zuschüsse aus der Mineralölsteuer erhalten sollen. Der Kanton NW, die Pilatus und der Flugplatz Buochs machen geltend, die Nutzung des Flugplatzes Buochs liege ebenso im volkswirtschaftlichen Gesamtinteresse der Innerschweizer Kantone wie Les Eplatures für die Kantone Neuenburg und Jura. Solange der gesamtwirtschaftliche Nutzen eines Flugplatzes für die Region in einem vernünftigen Verhältnis zu den durch den Flugplatz verursachten Kosten stehe, sei es wenig relevant, wie viele Benutzer einen Flugplatz benutzen würden. Der Kostendeckungsgrad der Flugsicherungsgebühren sei beim Flugplatz Buochs sicher nicht kleiner als bei Grenchen oder Les Eplatures. Zudem mache skyguide bei der Erhebung der Anfluggebühren auch keinen Unterschied zwischen privaten „Nutzniessern“ und anderen Nutzern. Weiter verweisen diese Vernehmlassungsteilnehmer auf den Erläuternden Bericht zu Art. 49 Abs. 3, in welchem das Verbot der Quersubventionierung zwischen den einzelnen Kategorien erwähnt wird. Die für die Kategorie IIIb vorgesehene Lösung sei inkonsequent, weil auch auf den Kategorie IIIb Flugplätzen Mineralölsteuererträge generiert und

⁷⁵ GR, SVP, SFV, Pilatus, ARESA, Airport Buochs.

⁷⁶ NW, LU, VD, Pilatus, Airport Buochs.

diese dann den Kategorie IIIa Flugplätzen zugute kommen würden und somit eine Quersubventionierung darstellten. Die Pilatus und der Flugplatz Buochs rechnen vor, dass im Jahr 2007 in Buochs total 700'000 Franken an Mineralölsteuern erhoben wurden. Entsprechend dem Vorschlag zur Änderung des Art. 86 BV sollten davon neu 492'000 Franken der Luftfahrt zufließen. Gemäss vorgesehenem Verteiler würde davon 1/3 für die Finanzierung der Flugsicherung auf Regionalflugplätzen verwendet, im Falle von Buochs also rund 164'000 Franken, mit denen die Kategorie IIIa Regionalflugplätze quersubventioniert würden. Daher müsse den Kategorie IIIb Flugplätzen, falls diese hinsichtlich der Finanzierung der Flugsicherung nicht den Kategorie IIIa Flugplätzen gleichgestellt würden, mindestens jener Anteil der Mineralölsteuer zugesprochen werden, welcher auf diesen Flugplätzen generiert werde.

Der Kanton LU merkt an, für den Flugplatz Emmen bedeute die vorgesehene Änderung, dass der Betrieb eines regelmässigen zivilen Instrumentenflugverkehrs aufgrund der hohen Kosten und der fehlenden Wirtschaftlichkeit wohl nicht mehr möglich wäre. Im Sinne eines Offenhaltens allfälliger langfristiger Optionen für den zivilen Flugbetrieb beantragt der Kanton LU, die vorgeschlagene Regelung weniger strikt zu formulieren, so dass auch für Flugplätze der Kategorie IIIb Zuschüsse aus den Mineralölsteuererträgen auf Flugtreibstoffen möglich sind.

Der Kanton VD fordert eine Präzisierung der Aussage aus dem Erläuternden Bericht, wonach die Finanzierung der Unterdeckung der Flugplätze der Kategorie II und III auch über Beiträge der Standortkantone und –gemeinden oder der Nutzniesser erfolgen könne, falls die Mittel aus den Mineralölsteuererträgen nicht ausreichen sollten. Die CVCI hält diese Regelung, welche keine andere Alternative vorsehe, vor dem Hintergrund der angespannten Finanzlage einiger Gemeinwesen für problematisch. Ebenso würde die Regelung bezüglich der Kategorie IIIb Flugplätze finanzielle Probleme nach sich ziehen. Angesichts der wichtigen volkswirtschaftlichen Bedeutung, welche die Flugplätze für die Schweiz darstellen würden, sei es unabdingbar, ein annehmbares Gleichgewicht zwischen den verschiedenen Kategorien von Flugplätzen herzustellen. Der Kanton VD wehrt sich gegen jegliche Ungleichbehandlung zwischen den Flugplätzen der Kategorie II und IIIa einerseits und denjenigen der Kategorie IIIb andererseits. Nach dem Erläuternden Bericht würden die Flugplätze der Kategorie IIIb keinem öffentlichen Interesse dienen, sondern lediglich ein privates oder lokales öffentliches Bedürfnis erfüllen. Auf den Flugplatz Payern treffe diese Aussage nicht zu. Die Kantone VD und FR seien an der Entwicklung des zivilen Luftverkehrs auf diesem Militärflugplatz interessiert. So sei im Betriebsreglement, welches durch die regionalen Behörden im Jahr 2000 verabschiedet worden sei, verankert, dass ausschliesslich Geschäftsflüge und Flüge zum Transport von Gütern erlaubt seien, Freizeit- und Sportflüge seien auf dem Flugplatz Payern hingegen untersagt. Aus diesem Grund seien alle Flugplätze aus der Kategorie III gleich zu behandeln.

Der AeCS macht darauf aufmerksam, dass das BAZL die Flugsicherungsdienste hoheitlich anweise, Dienstleistungen zu erbringen, die von den Teilnehmern am Luftverkehr nicht verlangt würden, wie z.B. die Flugsicherungsdienste auf Regionalflugplätzen. Es sei für den VFR-Verkehr inakzeptabel, dass ihm Dienste aufgezwungen würden und er diese dann auch noch bezahlen müsse. Dass es auch anders gehe, zeige sich im Ausland, wo Regionalflugplätze in der Regel ohne Flugsicherung betrieben würden.

Die Skycontrol befürchtet auf den Regionalflugplätzen eine Abnahme der angebotenen Flugsicherungsdienstleistungen und damit verbunden des Sicherheitsniveaus, da es für skyguide unmöglich werden könnte, mit den zur Verfügung gestellten finanziellen Mitteln den gleichen service public zu gewährleisten. Die Mitglieder von Skycontrol lehnen jede kostengünstige

Lösung ab, welche die Aufrechterhaltung des Sicherheitsstandards gefährden könnte. Der SGB ist der Ansicht, dass die unterschiedlichen Finanzierungsmodelle für die verschiedenen Kategorien von Flugplätzen dazu führen würden, dass Regionalflugplätze den Flugsicherungsdienst ausschreiben und den billigsten Erbringer wählen könnten. Dass dies angedacht sei, zeige die Pluralform „die Erbringer von Flugsicherungsdiensten“ im ersten Satz von Art. 49. Eine solche Liberalisierung ist aus Sicht des SGB inakzeptabel, da diese erfahrungsgemäss mit einer Verschlechterung der Arbeitsbedingungen des Personals und höheren Preisen einhergehe. Zudem sei eine Liberalisierung der Flugsicherung auch aus Sicherheitsgründen abzulehnen.

15 Vernehmlassungsteilnehmer⁷⁷ weisen darauf hin, dass das Problem der Quersubventionierung ausländischer Flugsicherungsanbieter durch die kostenlose Erbringung von Flugsicherungsdienstleistungen durch skyguide über ausländischem Hoheitsgebiet mit dem vorliegenden Entwurf nicht gelöst werde. Die SP lädt den Bundesrat deshalb ein, mit den entsprechenden Stellen im Ausland eine Lösung zu suchen. Der Kanton GR beantragt die Verschiebung der Neuregelung der Flugsicherungskosten bis die Abgeltung der Dienstleistungen von skyguide im Ausland geregelt sei. Skyguide und Aerocontrol machen darauf aufmerksam, dass die durch die fehlende ausländische Abgeltung entstehenden Ertragsausfälle durch einschneidende Sparmassnahmen und im europäischen Vergleich hohe Flugsicherungsgebühren in der Schweiz kompensiert werden müssten. Dadurch werde die skyguide gegenüber ausländischen Organisationen wesentlich benachteiligt. Skycontrol weist darauf hin, dass viele der im Ausland erbrachten Dienstleistungen von skyguide im Interesse der Optimierung und Flexibilisierung des schweizerischen Luftraums wahrgenommen würden (wie z.B. die An- und Abflüge zu/vom Flughafen Zürich über deutsches Staatsgebiet), was zeige, dass diese Dienstleistungen im öffentlichen Interesse seien. Aerocontrol und Skycontrol sind daher der Ansicht, dass der Bund als Auftraggeber für die Schaffung jener Rahmenbedingungen verantwortlich sei, welche die skyguide für die Erfüllung ihres Auftrags benötige. Solange die entsprechenden Rahmenbedingungen nicht existierten, habe der Bund für die daraus resultierenden Ertragsausfälle aufzukommen. Die FDP führt aus, im Luftfahrtpolitischen Bericht 2004 spreche sich der Bundesrat für den Weiterbestand der skyguide als schweizerische Flugsicherungsorganisation aus. Vor diesem Hintergrund sei es nicht nachvollziehbar, dass der Bund auf eine Bestimmung verzichte, welche es erlauben würde, die Kosten von skyguide für ihre Dienstleistungen im Ausland temporär zu entschädigen. Damit werde die Aufrechterhaltung einer Schweizer Flugsicherung in Frage gestellt, was den Zielen des Luftfahrtpolitischen Berichts widerspreche. Zahlreiche Vernehmlassungsteilnehmer⁷⁸ führen aus, es sei im Rahmen der LFG-Revision ursprünglich vorgesehen gewesen, in einem neuen Art. 101b eine Bestimmung aufzunehmen, wonach der Bund die ungedeckten Kosten der skyguide für ihre Dienstleistungen über dem benachbarten ausländischen Raum für eine bestimmte Zeit übernehmen könnte, bis entsprechende Abkommen mit den betroffenen Staaten abgeschlossen wären. Die skyguide macht geltend, um den Finanzplan 2008-2013 einhalten zu können, müssten die Streckengebühren ohne eine solche Regelung um 14% erhöht werden, was jedoch ihre Konkurrenzfähigkeit und Attraktivität als Partnerin im Projekt FABEC nachhaltig beeinträchtigen würde. 17 Vernehmlassungsteilnehmer⁷⁹ fordern deshalb eine gesetzliche Bestimmung, nach welcher der Bund die Kosten von skyguide für ihre Dienstleistungen im Ausland temporär entschädigt.

⁷⁷ GR, VS, CVP, FDP, SP, economiesuisse, SAGV, Aerosuisse, SVFB, Swiss, Pilatus, skyguide, Aerocontrol, Skycontrol, Airport Buochs.

⁷⁸ VS, CVP, FDP, SVP, economiesuisse, SAGV, STV, Aerosuisse, SVFB, ARESA, Pilatus, skyguide, Aerocontrol, Skycontrol, Airport Buochs.

⁷⁹ VS, CVP, FDP, SVP, economiesuisse, SAGV, STV, Aerosuisse, SVFB, Swiss, ALPAR, ARESA, Pilatus, skyguide, Aerocontrol, Skycontrol, Airport Buochs.

MeteoSchweiz macht darauf aufmerksam, sowohl im Gesetz als auch im Erläuternden Bericht fehle eine detaillierte Aufstellung der Dienstleistungen, die als Flugsicherungsdienste einzuordnen seien. Sie beantragt daher, in die Erläuterungen eine abschliessende Liste der Flugsicherungsdienste aufzunehmen, welche konsistent mit den Begriffen nach ICAO und den SES Erlassen sei.

Der Kanton NE führt aus, die Gesetzesvorlage erscheine bezüglich der Regelung der Flugsicherungskosten in Anbetracht der laufenden Diskussionen in diesem Bereich als unausgereift. Es bestehe die Gefahr, dass die Vorlage die sich in Erarbeitung befindende Regelung der Finanzierung der Flugsicherung verhindere. Zudem befürchtet er, die Regelung der Finanzierungsfragen der Flugsicherung sei unvollständig, was dazu führen könnte, dass die Kantone die Kosten für die Flugsicherung übernehmen müssten. Dies wäre inakzeptabel. Ausserdem vertritt der Kanton NE die Auffassung, die Aufsicht über die Flughafenbetriebe sei den Kantonen zu übertragen, während der Bund weiterhin für die Überwachung der Flugsicherung zuständig sein sollte.

Der Kanton JU nutzt die Gelegenheit vom Bund zu fordern, die Steuerbefreiung auf Treibstoffen für Linienflüge ganz oder teilweise aufzuheben, damit auch der Linienverkehr zur Deckung der Umwelt- und Sicherheitskosten beitrage. Nur unter diesen Bedingungen könne einer teilweisen Verwendung der Mineralölsteuererträge zur Abgeltung von negativen Auswirkungen des Luftverkehrs zugestimmt werden.

1.3.2 Art. 49 Abs. 4 E LFG

Die MeteoSchweiz begrüsst im Hinblick auf eine transparente und auch politisch abgesicherte Gebührenpolitik die Kompetenz des Bundesrats, den Gebührenanteil an den Flugsicherungskosten für jede Flugplatzkategorie bis hin zu jedem Flugplatz festzulegen.

Die Kantone SG und TI lehnen Art. 49 Abs. 4 ab. Der Kanton SG führt aus, die Regelung widerspreche dem Grundsatz der fiskalischen Äquivalenz, insoweit sie vorsehe, dass für einzelne Flugplätze eine Mindestquote der Flugsicherungskosten festgelegt werden könne, die durch die Gebühren für die An- und Abflugsicherung zu finanzieren sei und dabei anderen Finanzierungsmöglichkeiten der Leistungserbringer, namentlich den Beiträgen der Standortkantone, Rechnung getragen werde. Wer für eine Aufgabe zuständig sei und die wesentlichen Entscheide fälle, solle sie auch finanzieren. In der Flugsicherung sei es der Bund, der alle relevanten Entscheide treffe. Zudem sei die Annahme, dass die Flugsicherung bei kleineren Flugplätzen lediglich von lokalem oder regionalem Interesse sei, gerade in der kleinteiligen Schweiz wenig plausibel. Sicherheitsprobleme würden sehr schnell nicht nur den Flugplatzstandort, sondern den gesamten Flugraum betreffen. Aus diesem Grund sei die Bundeszuständigkeit zweckmässig, die aber zwingendermassen auch die Finanzierungsverantwortung des Bundes beinhalte. Der Kanton SG verwahrt sich gegen die Abwälzung einer allfälligen Unterdeckung der Flugsicherungskosten im Bereich der öffentlichen Luftfahrt auf die Standortkantone und beantragt daher die Streichung der diesbezüglichen Passage im Gesetzesentwurf. Der Kanton TI ist der Ansicht, dass sich die Gemeinden und Kantone grundsätzlich an der Infrastruktur der Flugplätze, jedoch nicht an der Erbringung von Flugsicherungsdienstleistungen beteiligen sollten. Ansonsten müssten sich an der Finanzierung der Flugsicherung auch andere Luftfahrtakteure (z.B. Fluggesellschaften) beteiligen.

1.3.3 Art. 49 Abs. 6 E LFG

Die MeteoSchweiz begrüsst die Übernahme von Flugsicherungskosten durch den Bund. Sie beantragt, dass der Erläuternde Bericht um folgenden Wortlaut ergänzt wird: „Aufwendungen für Infrastruktur und Dienstleistungen im Dienste der Flugsicherung, welche mehrheitlich durch andere Benutzergruppen genutzt werden, können durch den Bund übernommen werden (z.B. meteorologische Messnetze im Dienste der Allgemeinheit).“

Die SHA beantragt, die Rettungsflüge analog den SAR Flügen von Flugsicherungsgebühren zu befreien, da die Rettungsflüge im öffentlichen Interesse seien. Die Anbieter würden somit eine Aufgabe erfüllen, welche sonst dem Staat zufallen würde.

Die KSU führt aus, bei der aus dem geltenden Gesetz übernommenen Regelung betreffend die Übernahme von Flugsicherungskosten durch den Bund handle es sich wiederum um versteckte Subventionen zugunsten der Luftfahrt. Diese explizit in einem Gesetz festzuschreiben widerspreche den Grundsätzen der Kostenwahrheit. Diese Kosten seien deshalb vollständig auf den Flugplatzbetreiber zu überwälzen. Die KSU spricht sich grundsätzlich gegen die Förderung der Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrt aus. Sie macht geltend, die volkswirtschaftliche Bedeutung jeder Form von Mobilität sei zwar hoch, aber die Luftfahrtindustrie wachse deutlich stärker als die allgemeine Wirtschaft. Da die Luftfahrt pro Franken eine sehr hohe Schadschöpfung verursache, sei eine weitere Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit nicht angebracht.

2 Luftraumstruktur (Art. 8a [neu] E LFG) / Aussenlandungen (Art. 8 Abs. 1, 2 und 7 E LFG)

2.1 Stellungnahmen zur Luftraumstruktur (Art. 8a E LFG)

31 Vernehmlassungsteilnehmer⁸⁰ haben zum neuen Verfahren betreffend Festlegung der Luftraumstruktur Stellung genommen.

17 Vernehmlassungsteilnehmer⁸¹ stimmen dem neuen Verfahren explizit oder implizit zu. Aerocontrol führt aus, die optimale Strukturierung des Luftraums diene primär dem Schutz der sich darin bewegenden Luftfahrzeuge und erlaube der Flugsicherung eine möglichst sichere und effiziente Verkehrsabwicklung. Die Luftraumstruktur habe sich deshalb hauptsächlich nach Sicherheits- und Effizienzkriterien zu richten und dürfe nicht die Befriedigung möglichst vieler Partikularinteressen zum Ziel haben. Die Abschaffung der Beschwerdemöglichkeit in diesem Zusammenhang sei deshalb folgerichtig.

6 Teilnehmer⁸², welche das neue Verfahren begrüssen, kritisieren jedoch, die beabsichtigte Praxisänderung finde im Gesetz keinen Niederschlag. Die Einstufung entsprechender Anordnungen sei nicht unumstritten und vor allem deshalb von Bedeutung, weil sie den Rechtsweg beeinflusse. Da es um die Festlegung fachlich überaus anspruchsvoller und zudem sicherheitsrelevanter Fragen gehe, eigne sich die Luftraumstruktur wenig für eine gerichtliche Überprüfung. Aufgrund der Bedeutung der Frage müsse der Ausschluss der Beschwerdemöglichkeit vom Gesetzgeber ausdrücklich angeordnet werden. Alternativ könnte der Negativkatalog von Art. 32 VGG entsprechend angepasst werden. Da im Zusammenhang mit dem Erlass einer Verordnung grundsätzlich kein Anspruch auf rechtliches Gehör

⁸⁰ ZH, NW, ZG, BS, BL, AR, AI, SG, AG, TG, TI, VS, JU, CVP, SVP, economiesuisse, SAGV, Aerosuisse, AeCS, SFV, SVFB, SIAA, SHA, SHV, Swiss, Unique, Pilatus, Aerocontrol, Skycontrol, Airport Buochs, Stadt Zürich.

⁸¹ ZH, NW, ZG, BS, BL, AI, AG, TG, TI, economiesuisse, SAGV, SIAA, SHV, Swiss, Unique, Aerocontrol, Skycontrol.

⁸² ZH, AI, economiesuisse, SAGV, SIAA, Unique.

bestehe, sollte überdies klargestellt werden, welche Kreise in welchem Rahmen in die Ausarbeitung einbezogen werden könnten bzw. müssten. 6 Vernehmlassungsteilnehmer⁸³ fordern, der Beizug der Betroffenen sei zwingend im Gesetz vorzusehen. Der Hinweis im Erläuternden Bericht genüge nicht. Der Kanton NW führt aus, gerade im Luftraum Zentralschweiz sei es von grosser Bedeutung, dass die komplexe Luftraumstruktur nicht einseitig vom BAZL nach eigenem Gutdünken zu Gunsten des Flughafens Zürich verkleinert oder noch mehr zerstückelt werde. Die Einflussmöglichkeiten der Flugplatzbetreiber seien unbedingt zu wahren.

Mehrere Kantone weisen darauf hin, dass Änderungen der Luftraumstruktur in den betroffenen Gebieten auch dann eine politische Bedeutung hätten, wenn es keine raumplanerischen Auswirkungen gebe. Der Kanton JU führt aus, der Einbezug der Kantone sei wichtig, weil die Luftraumstruktur sowohl Einfluss auf den regionalen und lokalen Flugverkehr als auch auf die Umwelt habe. Zudem seien die überflogenen Kantone direkt vom Lärm betroffen. 8 Kantone⁸⁴ fordern daher, es sei im Gesetz festzuhalten, dass die betroffenen Kantone vor einer Änderung der Luftraumstruktur anzuhören seien.

Die SHA erachtet die Mitsprache der Stakeholder als unbedingt notwendig. Zudem solle der Luftraum nicht auf Stufe Departementsverordnung, sondern in einer bundesrätlichen Verordnung festgelegt werden.

14 Vernehmlassungsteilnehmer⁸⁵ lehnen das neue Verfahren ab; 12 davon⁸⁶ aufgrund der fehlenden Rekursmöglichkeit. Nach Ansicht des Kantons AR vermag die geltend gemachte Diskrepanz zwischen publizierter und effektiv gültiger Luftraumstruktur den fehlenden Rechtsschutz nicht zu überwiegen.

Der AeCS führt aus, der Vorentwurf habe vorgesehen, dass die Luftraumstruktur in Form einer Amtsverordnung festgelegt würde. Die heutige Fassung enthalte eine blosser Delegationsnorm ans BAZL. Insofern gebe dieser Artikel nichts anderes wieder als den Status Quo, denn auch heute schon habe das BAZL die Luftraumstrukturen festgelegt⁸⁷. Diese seien als Allgemeinverfügungen qualifiziert worden. Der AeCS ist klar der Auffassung, dass die Festlegung der Luftraumstruktur eine Allgemeinverfügung darstelle. Ziehe man einen Vergleich mit dem Strassenverkehr heran, falle auf, dass z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Fahrverbote grundsätzlich mittels (Allgemein) Verfügung erlassen würden. Dies bedeute, dass die Einschränkungen publiziert und mit einer Rechtsmittelbelehrung versehen werden müssten und im Rahmen eines Beschwerdeverfahrens angefochten und auf ihre Rechtmässigkeit und Verhältnismässigkeit überprüft werden könnten. Bei der Festlegung der Luftraumstruktur sei die Situation genau gleich. Der Erlass neuer Luftraumstrukturen in Form einer Verordnung wäre nicht nur systemwidrig, sondern würde überdies wohl unbesehen des Namens dennoch als Allgemeinverfügung qualifiziert werden. Zudem widerspreche es dem Gedanken der Rechtssicherheit und Rechtsstaatlichkeit, einen Artikel einzig in das neue Luftfahrtgesetz aufnehmen zu wollen, um den Rechtsunterworfenen die Beschwerdemöglichkeit zu entziehen.

Auch den Kantonen AG, TG und der Stadt Zürich erscheint die Festlegung der Luftraumstruktur mittels Amtsverordnung nach den klaren Ausführungen der Eidgenössischen Re-

⁸³ ZH, NW, eonomiesuisse, SAGV, SIAA, Unique.

⁸⁴ ZG, BS, BL, AI, AG, TG, TI, JU.

⁸⁵ AR, SG, VS, JU, CVP, SVP, Aerosuisse, AeCS, SFV, SVFB, SHV, Pilatus, Airport Buochs, Stadt Zürich.

⁸⁶ AR, SG, VS, CVP, Aerosuisse, AeCS, SFV, SVFB, SHV, Pilatus, Airport Buochs, Stadt Zürich.

⁸⁷ Ebenso Stadt Zürich.

kurskommission für Infrastruktur und Umwelt vom 30. November 2004 rechtlich fragwürdig. Die Aerosuisse⁸⁸ bemerkt dazu, dass ihres Erachtens eine Luftraumstruktur genauso wenig auf dem Weg einer Amtsverordnung bestimmt werden könne, wie das Nationalstrassennetz nicht einfach vom Bundesamt für Strassen mittels interner Verordnung festgelegt werden könnte. Die Stadt Zürich führt weiter aus, selbst wenn die Festlegung der Luftraumstruktur künftig als Amtsverordnung qualifiziert würde, so erscheine das mit der Revision offenbar verfolgte Ansinnen, den Rechtsschutz auf diese Weise beseitigen zu wollen, bedenklich. Die Festlegung der Luftraumstruktur könne durchaus Auswirkungen auf die Lärm- oder Schadstoffbelastung einzelner Gebiete haben, würden damit doch u.a. die Minimalflughöhen oder Flugkorridore festgelegt. Es bestehe daher ein berechtigtes Interesse der betroffenen Bevölkerung, derartige Festlegungen auf ihre Übereinstimmung mit den umweltrechtlichen Bestimmungen überprüfen lassen zu können. Sollte dieser Rechtsschutz mit den Sicherheitsinteressen des Flugverkehrs kollidieren, so sei diesem Umstand unter Abwägung der gegenseitigen Interessen allenfalls über den Entzug der aufschiebenden Wirkung Rechnung zu tragen.

Die Pilatus und der Flugplatz Buochs führen aus, gerade im Luftraum Zentralschweiz sei es von grosser Bedeutung, dass die komplexe Luftraumstruktur nicht einseitig vom BAZL nach eigenem Gutdünken und/oder zu Gunsten des Flughafens Zürich verkleinert oder noch mehr zerstückelt werde. Die Einflussmöglichkeiten der Flugraumbenutzer/Flugplatzbetreiber seien unbedingt zu wahren. Die Pilatus macht geltend, der gesicherte, und bereits heute sehr klein bemessene Luftraum rund um den Flugplatz Buochs sei der Lebensnerv für ihr Unternehmen. Ohne diesen müssten die Flugzeuge an einem anderen Ort endmontiert und eingeflogen werden. Dies wäre mit dem Verlust von hunderten von Arbeitsplätzen verbunden.

Die SVP hält es aus parlamentarischer Sicht für inakzeptabel, dass neu das Bundesamt alleine für die Festlegung der Luftraumstruktur zuständig sein soll. Die Definition und Änderung der Luftraumstruktur müsse auf dem Gesetzesweg erfolgen.

2.2 Stellungnahmen zu den Aussenlandungen (Art. 8 Abs. 1, 2 und 7 E LFG)

20 Vernehmlassungsteilnehmer⁸⁹ haben sich zu Art. 8 E LFG geäussert. Der Kanton VD führt aus, in Art. 8 werde der Begriff „Flugplatz“ verwendet, obwohl dieser im Gesetz überhaupt nicht definiert werde. Es erscheine daher unerlässlich, Art. 1 LFG mit einem neuen Absatz 5 zu ergänzen, in welchem zusätzlich der Begriff Flugplatz und seine Unterkategorien (Landesflughafen, Regionalflughafen, Flugfeld, Militärflugplatz mit ziviler Mitbenutzung, Helikopterflugfeld, Gebirgslandeplatz) gemäss der Terminologie des SIL definiert werde. Diese Ergänzung würde die Verständlichkeit des LFG für Nichtspezialisten erleichtern. Zudem vertritt der Kanton VD die Ansicht, die Regelung bezüglich der Erstellung von Bauten und Anlagen für Aussenlandungen gehöre nicht in Art. 8 Abs. 2 E LFG, sondern als eigene Regelung in den 3. Abschnitt über die Infrastruktur.

2.2.1 Art. 8 Abs. 1 und 2 E LFG

8 Vernehmlassungsteilnehmer⁹⁰ lehnen den vorgeschlagenen Art. 8 Abs. 1 E LFG ab. 7 Teilnehmer⁹¹ sehen keine Notwendigkeit zur Änderung der bewährten bisherigen Regelung,

⁸⁸ VS, SVFB, Pilatus und der Airport Buochs unterstützen diese Stellungnahme vollumfänglich.

⁸⁹ ZH, ZG, SO, GR, AG, VD, VS, GE, JU, SGemV, Aerosuisse, AeCS, SFV, SVFB, SHA, Rega, AIG, Pilatus, Airport Buochs, KSU.

⁹⁰ VS, Aerosuisse, AeCS, SFV, SVFB, SHA, Pilatus, Airport Buochs.

⁹¹ VS, Aerosuisse, AeCS, SVFB, SHA, Pilatus, Airport Buochs.

welche für Aussenlandungen eine Bewilligung verlangte und beantragen deshalb, am geltenden Wortlaut festzuhalten. Die SHA führt zudem an, durch individuelle Bewilligungen sei eine flexiblere Handhabung möglich. Die Gültigkeit der Bewilligungen sei auf 5 Jahre festzusetzen. Dem Kanton VS erscheint Art. 8 E LFG in Bezug auf die Aussenlandungen zu restriktiv. Er führt aus, die laufende Überprüfung der Gebirgslandeplätze im Rahmen des SIL sollte zu Lösungen führen, die der Umwelt Rechnung tragen, jedoch in Bergregionen wie dem Wallis weiterhin kommerzielle Tätigkeiten, Tourismus und Rettungen, erlauben würden. Der AeCS hält den Änderungsvorschlag aus demokratischen und gesetzgebungstechnischen Gesichtspunkten für heikel, da vollumfänglich auf eine noch zu erlassende Verordnung verwiesen werde, über deren künftigen Inhalt zum Einen noch nichts bekannt sei und auf den zum Anderen die von der Verordnung betroffenen Kreise kaum noch Einfluss ausüben könnten. Die bisherige Rechtsanwendung im Bereich der Aussenlandebewilligungen sei von allen Seiten als befriedigend erachtet worden.

Der SFV stellt die Frage, aus welchem Grund diese Änderung vorgeschlagen werde. Das grundsätzliche Verbot von Aussenlandungen und die exzessive Einschränkung der Möglichkeiten, ausserhalb von Flugplätzen zu landen, seien nicht gerechtfertigt. Besser wäre es, in der Verordnung die Fälle von zulässigen Aussenlandungen zu beschreiben, für die keine Spezialbewilligungen mehr notwendig wären. Die Formulierung im Gesetz müsste dies entsprechend vorsehen und nicht von einem grundsätzlichen Verbot solcher Landungen ausgehen. Der SFV beantragt daher, Art. 8 E LFG in diesem Sinne abzuändern und darüber hinaus die Möglichkeit von Einzelbewilligungen beizubehalten.

Der Kanton GR betont, die Regelung, wonach Bauten und Anlagen bei Aussenlandestellen künftig in eingeschränktem Masse errichtet werden dürften, sei für den Gebirgskanton Graubünden namentlich für die Waldbewirtschaftung von Bedeutung. An dieser Lösung sei unbedingt festzuhalten.

Kanton GE und AIG sind nicht grundsätzlich gegen den Ersatz des bisherigen Verfahrens durch eine Verordnung. Der Kanton GE lädt den Bundesrat jedoch ein, bei der Ausarbeitung der Verordnung zu berücksichtigen, dass der Helikopterflugverkehr in den letzten Jahren stark zugenommen und in stark besiedelten Regionen erhebliche Lärmemissionen verursacht habe. Die Unzufriedenheit der Bevölkerung habe im Kanton GE dazu geführt, dass eine Motion angenommen worden sei, welche zum Ziel habe, die Frequenz der Freizeitflüge mit Helikoptern vom oder zum Flughafen Genf zu verringern. Aus diesem Grund beantragt der Kanton GE, in der Verordnung sei vorzusehen, dass die Kantone eine Verlagerung von Flügen zum/vom Flughafen zu Aussenlandeplätzen verhindern können. Der AIG führt ebenfalls aus, in Bezug auf die Helikopterflüge würden sich zahlreiche Fragen stellen, die mit Bedacht geklärt werden müssten. Insbesondere müsse in der Verordnung die Rolle der verschiedenen kantonalen Behörden in Bezug auf ihre Anhörung zu jeder Aussenlandung in stark besiedeltem Gebiet geklärt werden.

Der Kanton JU ist nicht grundsätzlich gegen Art. 8 E LFG, stimmt der vorgeschlagenen Regelung jedoch nur unter der Bedingung zu, dass die Kantone bei der Ausarbeitung der Aussenlandeverordnung angehört würden. Der Kanton JU fordert zudem, der Inhalt der Aussenlandeverordnung sei auszuarbeiten bevor Art. 8 Abs. 2 E LFG den eidgenössischen Räten zur Beratung vorgelegt werde.

Die Kantone ZG und JU führen aus, gerade in kleinräumigen Gebieten seien Aussenlandeplätze mit ihren allfälligen Bauten und Anlagen raumwirksam. Die bundesrätliche Verordnung sei daher zwingend in Zusammenarbeit mit den Kantonen zu entwerfen, einerseits um die

materiellen Voraussetzungen für Bauten und Anlagen festlegen zu können, andererseits um die Koordination im Verfahren auf verschiedenen Staatsebenen zu klären. Der Kanton ZG merkt an, Art. 8 Abs. 2 E LFG dürfe nicht dazu führen, dass im Verhältnis zu Art. 24 RPG und seinen verwandten Bestimmungen mit unterschiedlichen Ellen gemessen werde. Auch der Kanton VD fordert, Art. 8 Abs. 2 müsse sich präziser auf das Raumplanungsgesetz beziehen, insbesondere bezüglich der Bauten ausserhalb der Bauzonen, deren Erstellung aufgrund ihrer Standortgebundenheit zulässig sei.

Der Kanton AG fordert, in der künftigen Verordnung sei das grundlegende Konzept beizubehalten und die Kantone dürften in der Erfüllung ihrer Aufgaben nicht behindert werden. Insbesondere sei sicherzustellen, dass die Verordnung keine negativen Auswirkungen auf die Helikopterlandeplätze der Spitäler habe.

Die SHA führt aus, es würden etliche Aussenlandstellen existieren, an welchen teilweise umfangreiche Bauten zur Ermöglichung von Helikopterlandungen erstellt worden seien. Insbesondere in den vergangenen Jahrzehnten seien u.a. für SAC-Hütten, Spitallandeplätze, Tunnelportale sowie Lastaufnahmestellen geeignete Landstellen und –flächen errichtet worden. Ohne deren Vorhandensein würde eine Vielzahl von Rettungs-, Transport- und Versorgungsflüge massiv erschwert oder verunmöglicht. Die Rega weist darauf hin, sowenig eine Eisenbahn ohne Bahnhöfe, sowenig funktioniere die Rega ohne Landeplätze bei Spitälern; daher sei die Schaffung von „Landstellen im öffentlichen Interesse“ zwingend notwendig. SHA und Rega vertreten jedoch die Ansicht, falls die Vorgaben des Raumplanungs- und Baurechts eingehalten werden müssten, seien die bestehende Infrastruktur sowie zukünftig benötigte Bauten und Anlagen hinsichtlich ihrer Berechtigung bzw. Erstellung gefährdet. Beide Vernehmlassungsteilnehmer lehnen daher die Bestimmung, wonach das Raumplanungs- und Baurecht einzuhalten seien, ab.

2.2.2 Art. 8 Abs. 7 E LFG

Die SHA führt aus, eine verbindliche Vorgabe der Flugräume und Flugwege sei nicht sinnvoll und widerspreche dem Anspruch an einen hohen Sicherheitsstandard. Sichere, d.h. unfallfreie Flüge im Gebirge würden voraussetzen, dass der Kommandant des Luftfahrzeuges seinen Flugweg den sich oft kurzfristig ändernden Gegebenheiten des Gebirges anpassen könne. Praktisch jeder Flug im Gebirge sei aufgrund der Topographie, des Wetters, den Hindernissen, der Umwelt und der bestehenden Luftraumstruktur situativ anzupassen. Müssten vorgegebene Flugwege eingehalten werden, so könnte eine grosse Anzahl der Flüge (u.a. auch Rettungs- oder Versorgungsflüge) nicht mehr, oder nur unter Missachtung der Flugsicherheit durchgeführt werden, was nicht im Interesse des Gesetzgebers sei. Die SHA beantragt daher, Art. 8 Abs. 7 ersatzlos zu streichen. Allenfalls könnten Empfehlungen erfolgen.

Der SGemV führt aus, beim vorliegenden Entwurf würden die Mitspracherechte der Gemeinden und Städte gänzlich fehlen. Dabei seien es primär die Gemeinden, welche von Flugwegen und Flugräumen auf ihrem Gebiet tangiert seien. Zudem würden die Interessen der Kantone und diejenigen der Gemeinden gerade im Bereich der Luftfahrt oft auseinander gehen. Der SGemV fordert deshalb, entsprechende Rechte für die kommunale Ebene im Gesetz zu statuieren.

Die KSU fordert den Einbezug von weiteren Kreisen, insbesondere von Schutz- und Umweltverbänden, da es sich eindeutig um Fragen handle, welche die Bevölkerung direkt betreffen würden.

3 Anforderungen an die Sicherheit im Luftverkehr (Art. 108a E LFG) / Flugunfalluntersuchung (Art. 25 ff. E LFG) / Datenschutz (Art. 107a E LFG)

3.1 Stellungnahmen zu den Anforderungen an die Sicherheit im Luftverkehr (Art. 108a E LFG)

30 Vernehmlassungsteilnehmer⁹² haben sich zum neuen Art. 108a geäußert. 17 Teilnehmer⁹³ lehnen diesen Artikel ausdrücklich ab, 10 Teilnehmer⁹⁴ beantragen Änderungen bzw. Ergänzungen und 3 Vernehmlassungsteilnehmer⁹⁵ stimmen Art. 108a vollumfänglich zu. Die Gegner der neuen Bestimmung führen aus, die Schweiz habe zahlreiche Abkommen ratifiziert, welche die Sicherheit in der Luftfahrt definieren würden. Aufgrund der Tatsache, dass die internationalen Standards bereits auf höchstem Niveau liegen würden, gebe es keine vernünftige Begründung für einen weiteren Schweizer Alleingang. Ausserdem kenne die EASA einen etablierten Mechanismus, um neue Regelungen einzuführen; die Mitgliedstaaten könnten im Verfahren in Form einer „notice of proposed amendment“ eine Änderung von Sicherheitsvorschriften verlangen. Wenn eine nationale Behörde – wie in Art. 108a vorgesehen – lokale Sonderlösungen einführen könne, werde Sinn und Zweck der internationalen Rechtsvereinheitlichung vereitelt. Der AeCS befürchtet, dass durch abweichende Vorgaben sogar Sicherheitsdefizite verursacht werden könnten, da diese auf internationaler Ebene nicht auf ihre Tauglichkeit überprüft werden könnten. Der SVFB macht geltend, behördliche und gesetzliche Auflagen jeglicher Art, welche den Unternehmen anderer EASA Mitgliedstaaten nicht auferlegt würden, würden nicht nur die Wettbewerbsfähigkeit vermindern, sie könnten auch – besonders – bei kleineren Unternehmen – sogar negative Auswirkungen auf die Sicherheit haben, wenn auch die menschlichen Faktoren in Betracht gezogen würden. Zwei Vernehmlassungsteilnehmer⁹⁶ führen aus, der Grenznutzen zwischen der Anwendung „anerkannter Regeln der Technik“ und „best practice“ sei minimal; die Grenzkosten würden zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen gegenüber Marktteilnehmern führen, welche sich am Branchenstandard orientierten.

8 Teilnehmer⁹⁷ sind der Ansicht, der neue Art. 108a würde der Schweizer Luftfahrtindustrie Wettbewerbsnachteile bringen. Easyjet kritisiert zudem, dass der Bundesrat gestützt auf diese Bestimmung internationale Normen ohne Anhörung der interessierten Kreise als verbindlich erklären könne, die heute nur den Status einer Empfehlung hätten.

5 Teilnehmer⁹⁸ führen aus, mit dem Beitritt der Schweiz zur EASA übernehme die Schweiz automatisch das EASA-Regelwerk, welches hinsichtlich Sicherheit neue Standards setze. Der Kanton NW, die Pilatus und der Airport Buochs vertreten die Auffassung, die EASA Basic Regulation (EC) No. 216/2008 untersage in Art. 2 Abs. 3b grundsätzlich weitergehende nationale Regelungen und sehe abweichende nationale Vorschriften nur noch für den Notfall mit unmittelbarem Handlungsbedarf vor. Die SIAA und Unique machen geltend, die im Gesetzesentwurf vorgeschlagene Regelung stehe nicht im Einklang mit der geplanten Ergän-

⁹² ZH, NW, BS, AG, TI, VS, GE, SVP, SP, economiesuisse, SGV, SAGV, CFS, CP, Aerosuisse, AeCS, SFV, SVFB, SIAA, SHA, Swiss, easyjet, Unique, AIG, ALPAR, ARESA, Pilatus, Airport Buochs, weltoffenes Zürich, IG Luftverkehr.

⁹³ NW, VS, SVP, economiesuisse, SAGV, CFS, Aerosuisse, AeCS, SFV, SVFB, easyjet, ALPAR, ARESA, Pilatus, Airport Buochs, weltoffenes Zürich, IG Luftverkehr.

⁹⁴ ZH, BS, TI, GE, SGV, CP, SIAA, Swiss, Unique, AIG.

⁹⁵ AG, SP, SHA.

⁹⁶ weltoffenes Zürich, IG Luftverkehr.

⁹⁷ NW, SVFB, easyjet, ARESA, Pilatus, Airport Buochs, weltoffenes Zürich, IG Luftverkehr.

⁹⁸ NW, SIAA, Unique, Pilatus, Airport Buochs.

zung der EASA Basic Regulation (EC) No. 216/2008, die von verpflichtenden grundsätzlichen Anforderungen (Essential Requirements) ausgehe, welche für den Betrieb von Flugplätzen ein gefordertes Sicherheitsniveau verlange, dem Flugplatzbetreiber aber (in Abstimmung mit der nationalen Aufsichtsbehörde) Spielräume für das Erreichen dieses Niveaus zugestehende (Acceptable Means of Compliance). Da sich die Schweiz mit ihrer Mitgliedschaft bei der EASA für eine Übernahme der europäischen Rechtssetzung entschieden habe, sei diese Entwicklung zwingend zu berücksichtigen.

Weiter führen SIAA und Unique aus, es treffe nicht zu, dass Recommendations – wie im Erläuternden Bericht behauptet werde – „in der Regel“ auch wirtschaftlich tragbar seien. Teilweise könnten entsprechende Vorgaben bei älteren Flughäfen mit vernünftigem Aufwand nicht eingehalten werden. Das CFS weist darauf hin, es sei bei einer solchen Revision zwingend zu prüfen, wie sich die vorgeschlagenen Neuerungen wirtschaftlich auswirken würden und wer die Kosten tragen müsse. Das Parlament könne sich ohne Kenntnis der finanziellen, personellen und administrativen Auswirkungen kein umfassendes Bild eines solchen Gesetzesvorhabens machen.

Aus Sicht der Swiss muss Art. 108a überarbeitet werden. Abs. 1 unterstelle, dass der Bundesrat allein die grundlegenden Anforderungen an die Sicherheit im Luftverkehr festsetze. Dem sei nicht so, denn die Schweiz habe zahlreiche Abkommen ratifiziert, welche die Sicherheit in der Luftfahrt definieren würden. Art. 108a müsste deshalb klar auf diese internationalen Vorgaben hinweisen. Im Weiteren müsste das BAZL verpflichtet werden, Vorgaben einzuhalten und eine Abweichung von internationalen Standards zu begründen. Weiter müsste das BAZL die wirtschaftliche Tragbarkeit von Abweichungen von Standards prüfen und den Betroffenen offen legen. Die Schweiz sei 2006 der EASA beigetreten mit der Begründung, sie wolle sich an die europäischen Sicherheitsstandards halten. Es sei nicht einzusehen, warum das BAZL nun trotzdem wieder die Möglichkeit brauche, abweichende nationale Regeln zu schaffen. Da die EASA einen etablierten Mechanismus habe, um neue Regelungen einzuführen, müsse eine abweichende nationale Regelung die absolute Ausnahme bleiben. Solche Abweichungen seien immer mit Kosten verbunden, die letztlich zulasten der Luftfahrtunternehmen gehen würden.

Auch der SFV merkt an, die Bestimmung sei schlecht eingeordnet. Er vertritt ebenfalls die Ansicht, es sei nicht der Bundesrat, der die Anforderungen an die Sicherheit im Luftverkehr definiere, sondern ein Paket internationaler Regelungen. Es sei zwar wünschenswert, dass die Schweiz den Ermessensspielraum nutze, um die schweizerische Luftfahrt vor Überregulierung zu schützen. Auf der anderen Seite sei es gefährlich und widerspreche geltendem Recht, dem BAZL eine umfassende Kompetenz zum Erlass von administrativen und technischen Vorschriften zu delegieren. Kanton GE und AIG sind gegen die Absicht des Bundes, Empfehlungen der ICAO als verbindlich zu erklären. Der Kanton GE führt aus, in allen Ländern der Welt sei die Umsetzung dieser Empfehlungen Gegenstand einer Sicherheitsbeurteilung durch die Luftfahrtbehörden. Diese würden unter Berücksichtigung der geographischen und technischen Verhältnisse, welche einen Einfluss auf die Sicherheit des jeweiligen Flugplatzes hätten, Abweichungen von den ICAO-Empfehlungen begründen. Dieses Vorgehen habe sich bewährt. Die vom BAZL bisher genehmigten Abweichungen von den ICAO-Empfehlungen hätten keine negativen Auswirkungen auf die Sicherheit der Flughäfen. Eine vorbehaltlose Übernahme der ICAO-Empfehlungen würde hingegen zu exorbitanten Kosten führen. Zudem seien die Empfehlungen zum Teil bereits technisch überholt, wie das Beispiel des Airbus A 380 zeige. Für Flugzeuge der Kategorie F würde die ICAO-Empfehlung eine Pistenbreite von 60m vorsehen. Der A 380, welcher ein Flugzeug der Kategorie F ist, sei in der Zwischenzeit jedoch für Operationen auf Pisten mit 45m Breite zugelassen worden. Die

AIG führt zudem aus, es könnte kontraproduktiv sein, Empfehlungen systematisch auf die Stufe von Standards anzuheben. Das BAZL habe mittels des Projekts HAZID mit einer systematischen Sicherheitsbeurteilung begonnen, welche für die verschiedenen Flugplätze durchgeführt werde, um anschliessend die zu ergreifenden Massnahmen nach Prioritäten festzulegen. AIG ist der Ansicht, dieses Projekt sei äusserst wertvoll und hofft, das BAZL werde HAZID weiterführen und nicht einfach ICAO-Empfehlungen umsetzen, ohne vorgängig eine Risikobeurteilung und eine Beurteilung der wirtschaftlichen Folgen vorzunehmen. Basierend auf diesen Überlegungen beantragen der Kanton GE und AIG eine Neuformulierung von Art. 108a E LFG.⁹⁹

Der SFV führt weiter aus, es sei gefährlich, dem Bundesamt die Kompetenz zum Erlass von administrativen und technischen Vorschriften zu übertragen. Insbesondere in Bezug auf die technischen Vorschriften sei eine solche Blanko-Ermächtigung abzulehnen, da diese die Gefahr des Erlasses von neuen einschneidenden Beschränkungen in sich berge, welche mehr dazu dienen würden, die Behörden zu schützen als Dritte. SGV und CP beantragen ebenfalls, dem Bundesamt keine Kompetenz zum Erlass technischer Vorschriften, welche zusätzlich zu den bereits existierenden internationalen Normen erlassen werden könnten, zu übertragen.

Der Kanton TI und Lugano Airport weisen darauf hin, dass beim Abschluss von internationalen Vereinbarungen (Art. 3a und 3b E LFG) den nationalen und regionalen Interessen der Schweiz weitest möglich Rechnung zu tragen und bei der Übernahme internationaler Vorschriften die Auswirkungen auf das nationale Recht zu prüfen seien. Lugano Airport fordert, insbesondere sei auf die Auswirkungen internationaler Normen auf die Regionalf Flughäfen zu achten, da diese über limitierte Ressourcen in Bezug auf Personal und technische Mittel verfügen würden. Zudem sei die besondere topographische Lage einzelner schweizerischer Flugplätze zu berücksichtigen. Um allzu grosse Einschränkungen zu vermeiden, sollte diesen ein grösserer Auslegungsspielraum bei der Umsetzung internationaler Normen gewährt werden.

3 Vernehmlassungsteilnehmer¹⁰⁰ begrüssen Art. 108a E LFG ausdrücklich und stimmen diesem vollumfänglich zu. Der Kanton ZH führt aus, es sei grundsätzlich zu begrüssen, dass sich der Bund in Bezug auf die operationelle Sicherheit an dem über die geltenden internationalen Grundlagen hinausgehenden jeweiligen Stand der Technik (best practice) orientieren wolle. Die daraus für die Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften erwachsenden Mehrkosten seien im Einzelfall jedoch genau zu ermitteln, und es sei, zusammen mit den betroffenen Akteuren, abzuwägen, ob der dadurch (längerfristig) zu erzielende Imagegewinn und der darauf beruhende Konkurrenzvorteil diese Mehrkosten rechtfertigen würden. Ausserdem müsse eine Optimierung der schweizerischen Luftfahrtsicherheit vorgängig der Einführung einzelner Massnahmen mit den Mitgliedstaaten der ECAC abgesprochen und koordiniert werden. Im Zeitalter der europa- bzw. weltweiten Harmonisierung technischer Standards müsse ein Alleingang der Schweiz - vor allem im Bereich Luftfahrt - wenn immer möglich vermieden werden. Auch der Kanton BS unterstützt Art. 108a grundsätzlich, erachtet es jedoch auch als geboten, die generellen Grundsätze der Verhältnismässigkeit und der Wirtschaftlichkeit im Auge zu behalten, damit die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt nicht beeinträchtigt werde. Dem Kanton TI ist es ein Anliegen, dass bei der Implementierung internationaler Normen ins nationale Recht auf die Wettbewerbsfähigkeit der schweizerischen Luftfahrt geachtet und diese im internationalen Wettbewerb nicht durch neue operative

⁹⁹ Siehe Vorschlag zur Änderung des Art. 108a im Anhang II.

¹⁰⁰ AG, SP, SHA.

oder finanzielle Auflagen benachteiligt werde.

Ausserdem weist der Kanton ZH auf die besonderen Verhältnisse bei den historischen Flugzeugen (wie z.B. JU-52, DC-3, Constellation) hin und beantragt, diesen im Sinne einer Ausnahme von der Best-Practice-Regel im Gesetz so Rechnung zu tragen, dass der Personentransport mit historischen Flugzeugen nicht verunmöglicht werde.

3.2 Stellungnahmen zur Flugunfalluntersuchung (Art. 25 ff. E LFG)

Zu den Bestimmungen betreffend die Flugunfalluntersuchungen (Art. 25, 26 und 26a – d E LFG) haben 21 Vernehmlassungsteilnehmer¹⁰¹ Stellung genommen. 20 Teilnehmer¹⁰² äussern sich kritisch zu den vorgeschlagenen Regelungen. Einzig die HKBB stimmt der Neuorganisation der Flugunfalluntersuchung vollumfänglich zu.

Skyguide bemängelt, im vorliegenden Entwurf sei die Chance verpasst worden, ein Gleichgewicht zwischen der technischen Unfalluntersuchung, bei welcher Sicherheitsaspekte im Vordergrund stünden, und der rechtlichen Untersuchung durch die juristischen Instanzen herzustellen. Der Interessenkonflikt von Flugverkehrsleitern, welche in die Untersuchung eines schweren Unfalls verwickelt seien, sei wohl bekannt. Die Bereitschaft dieser Flugverkehrsleiter an einer technischen Untersuchung mitzuwirken, welche die Verbesserung der Sicherheit zum Ziel habe, sei angesichts einer drohenden Strafuntersuchung aus verständlichen Gründen herabgesetzt. Es sei darum sehr wichtig, die beiden Untersuchungen klar zu trennen, wie dies die ICAO in Annex 13 (Ziff. 5.4.1) vorsehe. Die SIAA und Unique weisen darauf hin, dass eine Änderung dieser ICAO-Empfehlung in eine zwingende Vorgabe in Planung sei (ICAO State Letter, 19 January 2007). Obwohl auch in der Schweiz die Unfalluntersuchung von anderen Verfahren formell getrennt ablaufe, erweise sich die Trennung als unvollkommen, denn Zivil- und Strafgerichte würden bei ihren Überlegungen faktisch in hohem Masse auf die Vorarbeiten der Unfalluntersuchungsbehörden abstellen. Verschiedene Vernehmlassungsteilnehmer bemängeln, dass die Schweiz eines der wenigen Länder sei, welches einen Vorbehalt zu Ziff. 5.12 Annex 13 angebracht habe, welcher vorsehe, dass die in der Unfalluntersuchung erhobenen Daten für keine anderen Zwecke als zur Verbesserung der Flugsicherheit eingesetzt werden dürften. Dadurch, dass die Schweiz diese Bestimmung nicht umsetze, werde das Ziel der Unfalluntersuchung in Frage gestellt, indem Betroffene gezwungen seien, ihr Verhalten so zu gestalten, dass ihnen daraus später keine Nachteile entstünden. 6 Vernehmlassungsteilnehmer¹⁰³ fordern deshalb, die Unfalluntersuchung sei von anderen Verfahren strikt zu trennen und der bestehende Vorbehalt der Schweiz bezüglich Ziff. 5.12 Annex 13 sei zurückzuziehen. Aerocontrol betont, die Konformität mit den Vorgaben der ICAO sei zur Aufrechterhaltung eines funktionierenden und die Sicherheit verbessernden Meldesystems unabdingbar, da die Furcht vor möglicher Strafverfolgung die Bereitschaft zur Meldung sicherheitsrelevanter Ereignisse schmälere oder sogar blockiere.

10 Vernehmlassungsteilnehmer¹⁰⁴ beantragen die Verschiebung der Neuregelung der Flugunfalluntersuchung auf die Teilrevision II des LFG. 4 dieser Teilnehmer¹⁰⁵ führen aus, es sei zu begrüssen, dass die Flugunfalluntersuchung neu geregelt werde, die vorgeschlagene Lö-

¹⁰¹ BS, VS, GE, economiesuisse, SAGV, HKBB, Aerosuisse, AeCS, SFV, SVFB, SIAA, SHA, Swiss, Unique, AIG, Lugano Airport, Pilatus, skyguide, Aerocontrol, Skycontrol, Airport Buochs.

¹⁰² BS, VS, GE, economiesuisse, SAGV, Aerosuisse, AeCS, SFV, SVFB, SIAA, SHA, Swiss, Unique, AIG, Lugano Airport, Pilatus, skyguide, Aerocontrol, Skycontrol, Airport Buochs.

¹⁰³ AeCS, SIAA, Unique, skyguide, Aerocontrol, Skycontrol.

¹⁰⁴ VS, economiesuisse, SAGV, Aerosuisse, AeCS, SVFB, Swiss, Pilatus, skyguide, Airport Buochs.

¹⁰⁵ economiesuisse, SAGV, AeCS, Swiss.

sung sei aber in verschiedenen Punkten unklar. Swiss kritisiert, die Bestimmungen seien unter grossem Zeitdruck und ohne jegliche Diskussion mit der Industrie entstanden, so dass eine Verschiebung der Revision der Bestimmungen auf die zweite Teilrevision richtig erscheinen. Der AeCS ist der Ansicht, die vorgeschlagene Neuorganisation des Büros für Flugunfalluntersuchungen sei schwer nachvollziehbar und mit gesetzestechnischen Fehlern behaftet. So sei die Kompetenzteilung in Art. 25 Abs. 3 E LFG unklar und in Art. 26 E LFG werde eine Unfalluntersuchungskommission eingeführt, dagegen nirgends erläutert, welche Aufgaben diese übernehmen werde. Mehrere Teilnehmer¹⁰⁶ fragen sich, wieso die Unfalluntersuchungskommission in dieser Form beibehalten worden sei bzw. kritisieren, die Aufgabenteilung zwischen der Unfalluntersuchungsstelle und der Unfalluntersuchungskommission sei nicht geregelt. Insgesamt 11 Teilnehmer¹⁰⁷ weisen die vorgeschlagenen Neuformulierungen der Art. 25 – 26d mit verschiedenen Anträgen zur Überarbeitung zurück. Einige Teilnehmer fordern, die Bestimmungen müssten insbesondere auf ihre Konformität mit den ICAO-Vorschriften überprüft werden. Diesbezüglich seien die Regelungen an die internationale Praxis eines Transport Safety Boards anzulehnen. Zudem seien die Aspekte der Kompetenzverteilung sowie des Zusammenspiels zwischen Unfalluntersuchungsstelle und Unfalluntersuchungskommission grundlegend zu überarbeiten.

4 Vernehmlassungsteilnehmer¹⁰⁸ kritisieren die subsidiäre Anwendung der Strafprozessordnung im Untersuchungsverfahren. Eine Unfalluntersuchung diene ausschliesslich dazu, die Ursachen des Unfalls festzustellen und sei ein Expertenbericht, der ausdrücklich die rechtliche Verantwortung nicht klären dürfe. Es wäre daher sachgerecht im LFG auf das Verwaltungsrecht zu verweisen und nicht auf die Verfahrensgrundsätze der Strafprozessordnung.

9 Vernehmlassungsteilnehmer¹⁰⁹ äussern sich kritisch zur Aufhebung des Beschwerderechts gegen Untersuchungsberichte. Der Kanton GE und Lugano Airport sind gegen die Abschaffung der Eidgenössischen Flugunfallkommission. Der Kanton GE führt aus, eine begleitende und nachträgliche Qualitätskontrolle der Unfallberichte anstelle einer Beschwerdemöglichkeit der Betroffenen reiche aufgrund der Auswirkungen, welche Unfalluntersuchungsberichte auf nachfolgende Strafverfahren haben können, nicht aus. Ausserdem dürfe eine Qualitätskontrolle per definitionem nicht von denselben Personen durchgeführt werden, die mit der Unfalluntersuchung betraut seien. Auch die Aerocontrol und AIG erachten es als absolut notwendig, dass die Qualitätskontrolle von einer Stelle durchgeführt werde, welche vom regulären Untersuchungsprozess unabhängig sei. Aerocontrol vertritt die Ansicht, dass die neu geschaffene Untersuchungskommission diesem Anspruch nicht zu genügen scheine, da ihr das Sekretariat und die Untersuchungsleiter unterstellt seien und deshalb Loyalitätskonflikte auftreten könnten. Sie fordert deshalb, dieser Problematik sei in der weiteren Ausgestaltung der gesetzlichen Rahmenbedingungen und Verfahrensvorschriften für die neu konzipierte Untersuchungsstelle Rechnung zu tragen. Die AIG beantragt, das System der Qualitätskontrolle und die Wahrung der Verfahrensrechte der Betroffenen seien auf ihre Vereinbarkeit mit Annex 13 ICAO zu überprüfen.

Abschliessend weisen die SIAA und Unique darauf hin, dass aus dem Gesetzesentwurf nicht klar ersichtlich sei, was der zukünftige Stellenwert des bisherigen COSAR-Prozesses des Civil Aviation Safety Office (CASO) sei. Auf diesem Weg sei u.a. der Einbezug der Flughäfen in die Erarbeitung von Sicherheitsempfehlungen sichergestellt worden. Der COSAR-Prozess habe sich grundsätzlich bewährt und sollte in gestraffter Form beibehalten werden.

¹⁰⁶ VS, Aerosuisse, SFV, SVFB, Pilatus, Airport Buochs.

¹⁰⁷ BS, VS, economiesuisse, SAGV, Aerosuisse, AeCS, SFV, SVFB, Swiss, Pilatus, Airport Buochs.

¹⁰⁸ economiesuisse, SAGV, AeCS, Swiss.

¹⁰⁹ BS, GE, AeCS, SIAA, Unique, AIG, Lugano Airport, skyguide, Aerocontrol.

3.3 Stellungnahmen zum Datenschutz (Art. 107a und 107b E LFG)

12 Vernehmlassungsteilnehmer¹¹⁰ haben sich zu den Art. 107a und 107b E LFG geäußert. 6 Teilnehmer¹¹¹ machen geltend, Art. 107a Abs. 2 gehe viel zu weit und verletze, insbesondere durch die Zulässigkeit der Erstellung ganzer Persönlichkeitsprofile und deren Weitergabe an in- und ausländische Stellen, die Vorschriften des Datenschutzgesetzes. Sie beantragen, die Datensammlungen und vor allem die Datenweitergabe seien auf jene Angaben zu limitieren, die ein Luftfahrtunternehmen nach europäischem Recht an ausländische Behörden liefern müsse. Der SFV fügt an, es gebe keinen Rechtfertigungsgrund für die Luftfahrtindustrie, welcher es erlauben würde, von den generellen Datenschutzbestimmungen abzuweichen.

Der Kanton BS stellt die Frage der Angemessenheit der vorgeschlagenen Bestimmungen und regt an, diese von den zuständigen Datenschutzorganen überprüfen zu lassen, sofern dies noch nicht geschehen sei. Der Kanton ZH hat Art. 107a E LFG durch den kantonalen Datenschutzbeauftragten prüfen lassen. Dieser führt aus, Art. 107a Abs. 1 und 5 E LFG seien zu weit und zu wenig präzise gefasst. Sie entsprächen den Anforderungen an eine hinreichend bestimmte Rechtsgrundlage jeweils nicht. In Anbetracht der Tatsache, dass auch besonders schützenswerte Personendaten und Persönlichkeitsprofile bearbeitet und bekannt gegeben werden sollten, würden sich sowohl der Bearbeitungszweck als auch die zur Bearbeitung und Bekanntgabe legitimierten Behörden und Organisationen in Abs. 2 und 5 als zu wenig präzisiert erweisen. Abs. 3 sei unglücklich formuliert. Es bleibe unklar, ob die bearbeiteten Daten bei den für die aufgeführten Unternehmen und Organisationen tätigen Personen zu beschaffen seien oder ob Daten über diese Personen bearbeitet werden sollten. Diese Personen seien abschliessend zu erwähnen. Die in Abs. 4 erwähnte Verordnung müsse zudem Regelungen für alle nach Art. 107a bearbeiteten Personendaten enthalten und dürfe sich nicht auf die aufgezeichneten Hintergrundgespräche und –geräusche beschränken.

Die Aerocontrol führt aus, sie könne die Installation eines Aufzeichnungsgerätes für Gespräche und Hintergrundgeräusche in den operationellen Betriebsräumen der skyguide nur unter der Voraussetzung akzeptieren, dass bei der Verwendung der damit aufgezeichneten Daten der Daten- und Persönlichkeitsschutz gewährleistet sei. Diese Voraussetzung könne nur dann als erfüllt betrachtet werden, wenn die betroffenen Personalverbände an der Ausgestaltung der Nutzungsbedingungen mitbestimmend beteiligt würden.

Skycontrol lehnt Art. 107a Abs. 4 E LFG in der vorliegenden Fassung dezidiert ab. Sie führt aus, sie sei nicht grundsätzlich gegen die Einführung von „Ambient Voice Recording Equipment“ (AVRE). Diese müsse jedoch auf einer strengen gesetzlichen Grundlage und einer hundertprozentigen Garantie der Nichtoffenlegung der Aufzeichnungen ausserhalb der sicherheitsrelevanten Untersuchungen beruhen. Die Installation von AVRE stelle einen schweren Eingriff in die Privatsphäre der Flugverkehrsleiter dar, weshalb eine strenge gesetzliche Grundlage unabdingbar sei, um einen Missbrauch dieses Instruments zu verhindern. Zudem müsse sichergestellt werden, dass die Aufzeichnungen nur für die Verbesserung der Sicherheit in der Luftfahrt verwendet werden dürften. Diese Bedingung sei angesichts der Tatsache, dass die Schweiz einen Vorbehalt zu Ziff. 5.12 Annex 13 ICAO angebracht habe, zur Zeit nicht erfüllt.

¹¹⁰ ZH, BS, VS, SP, Aerosuisse, AeCS, SFV, Swiss, Pilatus, Aerocontrol, Skycontrol, Airport Buochs.

¹¹¹ VS, Aerosuisse, AeCS, SVFB, Pilatus, Airport Buochs.

3 Vernehmlassungsteilnehmer¹¹² begrüssen die vorgeschlagenen Regelungen. Die SP befürwortet darüber hinaus die Einführung von AVRE vor Inkrafttreten der vorgesehenen ausdrücklichen Rechtsgrundlage. Dies sei gestützt auf die völkerrechtliche Rechtsgrundlage möglich.

Der Kanton TI führt aus, im Vergleich zur heutigen Situation würden die revidierten Bestimmungen eine Verbesserung im Bereich des Datenschutzes bringen. Trotzdem beantrage er einige inhaltliche und redaktionelle Verbesserungen. So sei bezüglich Absatz 3 zu klären, ob es sich um eine abschliessende Aufzählung handle. Zudem würde in Abs. 5 für die Datenbekanntgabe im Vergleich zum geltenden Art. 107a Abs. 2 LFG auf die Voraussetzungen des Einzelfalls und der Erforderlichkeit verzichtet. Dies sei insofern problematisch, als auch Daten, welche nicht unmittelbar für die Erfüllung von rechtlichen Aufgaben erforderlich seien, übermittelt werden könnten.

4 Aufhebung der Luftfahrtkommission (Aufhebung von Art. 5 LFG) / Fliegerische Ausbildung (Aufhebung von Art. 103b – d LFG) / Flüge ins Ausland (Revision von Art. 9 LFG)

4.1 Stellungnahmen zur Aufhebung der Luftfahrtkommission (aufgehobener Art. 5 LFG)

29 Vernehmlassungsteilnehmer¹¹³ haben sich zum aufgehobenen Art. 5 LFG geäussert. 20 Teilnehmer¹¹⁴ lehnen die Abschaffung der Eidgenössischen Luftfahrtkommission ab. Sie führen aus, es gebe zwar Gremien, in welchen die Akteure in der Luftfahrt ihre Interessen und Bedürfnisse einbringen könnten; diese seien aber weder verwaltungsunabhängig, noch hätten sie die gesetzlich abgestützte Kompetenz, Empfehlungen an die Legislative und Exekutive abzugeben, wie dies bei der Luftfahrtkommission in ihrer Eigenschaft als ausserparlamentarische Expertenkommission des Bundesrates der Fall sei. In diesem Zusammenhang sei auf die Aussage von Frau Bundesrätin Leuthard am Luftfahrtkongress 2007 zu verweisen, mit welcher sie die Schaffung eines schweizerischen Luftrates gefordert habe.

3 Teilnehmer¹¹⁵ bedauern die Aufhebung der Luftfahrtkommission und weisen darauf hin, Unterstützung finde dagegen der Vorschlag von Frau Bundesrätin Leuthard, einen Luftfahrttrat zu schaffen. Es liege im Interesse der Luftfahrtindustrie, dass sie über ein kompetentes Gremium ihre Anliegen und Vorschläge direkt in den politischen Prozess einbringen und den Bundesrat ohne den Umweg über das Bundesamt orientieren könne. Die Swiss merkt an, die vor einigen Jahren geschaffene Plattform Luftfahrt Schweiz habe sich als nicht praktikables Gremium erwiesen. Sie habe keinen gesetzlichen Auftrag und keine definierten Kompetenzen.

4 Teilnehmer¹¹⁶ sind mit der Abschaffung der Eidgenössischen Luftfahrtkommission bzw. der Aufhebung von Art. 5 LFG einverstanden. BS und BL betonen jedoch ausdrücklich, sie würden davon ausgehen, dass der Bund auch weiterhin Koordinationsverfahren und –gefässe

¹¹² TI, SP, Swiss.

¹¹³ ZH, BS, BL, NE, VS, TI, CVP, SVP, economiesuisse, SGV, SAGV, CFS, CP, VöV, HKBB, Aerosuisse, AeCS, SFV, SVFB, SIAA, Swiss, Unique, ALPAR, ARESA, Lugano Airport, Pilatus, Airport Buochs, weltoffenes Zürich, IG Luftverkehr.

¹¹⁴ NE, VS, TI, SVP, SGV, CFS, CP, VöV, HKBB, Aerosuisse, AeCS, SFV, SVFB, ALPAR, ARESA, Lugano Airport, Pilatus, Airport Buochs, weltoffenes Zürich, IG Luftverkehr.

¹¹⁵ economiesuisse, SAGV, Swiss.

¹¹⁶ ZH, BS, BL, CVP.

vorsehe, die eine wirksame Einbindung der Standortkantone, Flughäfen, Luftfahrtindustrie und der Aufsichtsorgane sowie der wichtigen Interessengruppen ermögliche.

Unique und die SIAA führen aus, im Erläuternden Bericht werde u.a. darauf hingewiesen, dass der Einbezug interessierter Kreise heute über andere Gremien, namentlich den „Stakeholder-Involvement“-Prozess des BAZL erfolge. Eine relativ informelle Beteiligung an Entscheidungsprozessen erhöhe zwar die Flexibilität, beinhalte aber gleichzeitig für alle Beteiligten eine hohe Rechtsunsicherheit über Ablauf und Bedeutung der Involvierung. Es wäre wünschbar, auch hierfür klare gesetzliche Rahmenvorgaben zu schaffen.

Der Kanton TI und der SFV nutzen die Gelegenheit, einen Sitz im SALT zu beantragen. Lugano Airport fordert ausserdem, die italienische Schweiz und die Interessen der Regionalflugplätze mit Linienverkehr seien im „Stakeholder-Involvement“-Prozess entsprechend zu berücksichtigen.

4.2 Stellungnahmen zur fliegerischen Ausbildung (aufgehobene Art. 103a - d LFG)

18 Vernehmlassungsteilnehmer¹¹⁷ haben sich zum aufgehobenen Art. 103a – d geäußert. Sie kritisieren, der Bundesrat habe entgegen seinem ursprünglichen Vorhaben darauf verzichtet, einen allgemeinen Förderartikel zugunsten der Berufsbildung in der Luftfahrt als Ersatz für die weggefallene Bestimmung über die Schweizerische Luftverkehrsschule SLS (Art. 103b LFG) in den Entwurf aufzunehmen. Der Bundesrat sei damit von seinen Versprechungen im Luftfahrtpolitischen Bericht 2004 abgewichen, in welchem er ausgeführt habe, die Aus- und Weiterbildung des Luftfahrtpersonals gehöre zu den Verantwortungs- und Förderungsbereichen des Bundes (S. 74). Zwar bleibe der bisherige Art. 103a LFG im vorliegenden Entwurf bestehen, dieser sei jedoch für eine entschiedene und nachhaltige Förderung der Ausbildung zuwenig verpflichtend. Die bisher im Bereich der Berufsausbildung erfolgten Verbesserungen seien denn auch ausschliesslich aufgrund von Anstrengungen der Luftfahrtunternehmen und ihrer Verbände entstanden und hätten bisher keineswegs auf finanzielle Unterstützung durch den Bund zählen können. Es sei heute unbestritten, dass die Sicherstellung des beruflichen Nachwuchses in allen Luftfahrtberufen im Interesse des Wirtschaftsstandortes Schweiz sei, da ohne diesen Nachwuchs auf Dauer keine wettbewerbsfähige schweizerische Luftfahrt im Dienste der Wirtschaft möglich sei. 15 Vernehmlassungsteilnehmer¹¹⁸ fordern daher, dass als Gegenstück zur Aufhebung der Art. 103b – d LFG ein Förderartikel zugunsten der Unterstützung der Berufsausbildung durch den Bund ins LFG aufgenommen werde, welcher die Grundlage für finanzielle Verpflichtungen durch den Bund bilde bzw. die Unterstützung des Bundes im Rahmen der vorhandenen Mittel in geeigneter Form ermögliche¹¹⁹.

Der Kanton NE führt aus, die Gesetzesrevision sollte dazu benützt werden, die Unterstützung des Bundes in der Ausbildung von Luftfahrtspezialisten zu statuieren. Der Kanton BS führt aus, obwohl im Einleitungsteil des Erläuternden Berichts von einer Umformulierung der Bestimmung über die Schweizerische Luftverkehrsschule in einen allgemeinen Förderartikel für die Luftfahrt die Rede sei, finde sich in der Gesetzesvorlage keine entsprechende neue Bestimmung. Nachdem die diesbezüglichen Zielsetzungen des Luftfahrtpolitischen Be-

¹¹⁷ BS, TI, VS, NE, FDP, economiesuisse, SGV, SAGV, CP, STV, VöV, Aerosuisse, AeCS, SVFB, ALPAR, ARESA, Pilatus, Airport Buochs.

¹¹⁸ VS, FDP, economiesuisse, SGV, SAGV, CP, STV, VöV, Aerosuisse, AeCS, SVFB, ALPAR, ARESA, Pilatus, Airport Buochs.

¹¹⁹ economiesuisse, SAGV.

richts eindeutig seien, gehe er jedoch davon aus, dass ein solcher Artikel zugunsten der Förderung von Aus- und Weiterbildung, Forschung und Entwicklung, etc. spätestens in der zweiten Teilrevision des LFG vorgeschlagen werde.

Der Kanton TI kritisiert, die Aufhebung von Art. 103b – d LFG zementiere den Verzicht auf die Förderung der Ausbildung von Jungpiloten. Das neue System (SPHAIR) erlaube es der Armee zukünftige Militärpiloten auszubilden, befriedige jedoch die Bedürfnisse der Zivilluftfahrt nicht. Die schweizerische Luftfahrtspolitik müsse gemäss dem Luftfahrtpolitischen Bericht alle Akteure der Luftfahrt einschliessen, wozu auch die Ausbildung von Jungpiloten gehöre.

4.3 Anträge zur Revision von Art. 9 LFG (Flüge ins Ausland)

10 Vernehmlassungsteilnehmer¹²⁰ äussern sich zusätzlich zum unveränderten Art. 9 LFG. Sie führen aus, gemäss heutiger Regelung dürften Abflüge und Landungen von grenzüberschreitenden Flügen auf den wenigen, dafür vorgesehenen Zollflugplätzen erfolgen. Gemäss Art. 9 Abs. 2 LFG könne die Oberzolldirektion Ausnahmen von dieser Regel gestatten. Nun wolle die Oberzolldirektion die bisher gestützt auf Art. 9 Abs. 2 LFG gewährten Ausnahmen in Zukunft viel restriktiver handhaben. Neu sollten ab den kleineren Flugplätzen keine Flüge ins Ausland mehr möglich sein, auch nicht solche ohne Mitführung von Waren. Das Inkrafttreten von Schengen führe damit in der Luftfahrt zum Gegenteil dessen, was das Ziel des Abkommens sei. Angesichts der massiven Behinderungen und der wesentlichen zusätzlichen Auflagen könne von einem freien Personenverkehr in der Luftfahrt dann nicht mehr die Rede sein. Schliesslich sei auch zu erwähnen, dass die neue, viel restriktivere Praxis der Oberzolldirektion dazu führe, dass sinnlose, teure und vor allem unökologische Umwege für Landungen und Starts ab Zollflugplätzen in Kauf genommen werden müssten. Die Pilatus weist darauf hin, dass sie jährlich rund 200 Flüge von und nach Nicht-Schengen Staaten abwickle. Müssten all diese Flüge ab dem Airport Buochs zusätzlich auf einem Zollflugplatz landen, würde dies hochgerechnet bedeuten, dass jährlich zusätzliche rund 30'000 Liter Kerosen verbrannt würden und damit rund 75'000 kg CO₂ freigesetzt sowie unnötiger Lärm verursacht würde. Die gesamten Kosten für solche Zwischenstops würden rund 250'000 Franken betragen, wobei neben den Zusatzkosten noch weitere Umtriebe für Flugplanung, Slotkoordination, etc. anfallen würden. Diese Zusatzkosten müssten grösstenteils durch Pilatus getragen werden. Diese Vernehmlassungsteilnehmer sind daher alle der Ansicht, dass Art. 9 LFG zu revidieren sei und unterbreiten einen gemeinsamen Formulierungsvorschlag¹²¹.

5 Betriebsbewilligungen (Art. 27 Abs. 2 und 3 / Art. 29 Abs. 1^{bis} E LFG)

5.1 Stellungnahmen zu Art. 27 Abs. 2 und 3 E LFG

15 Vernehmlassungsteilnehmer¹²² haben sich zu Art. 27 Abs. 2 lit. a. und Abs. 3 E LFG geäussert. 9 Teilnehmer¹²³ sind der Ansicht, Art. 27 Abs. 2 lit. a. verstosse gegen übergeordnetes europäisches Recht, nämlich die Verordnung EG 2407/92, und sei zudem nicht sachgerecht. Sie führen aus, das Parkieren von Flugzeugen habe keinen Zusammenhang mit der Frage, ob das Unternehmen in der Lage sei, einen sicheren Flugbetrieb zu gewährleisten. Insbesondere gebe es keinen sachlichen Grund für diese Regelung, welche verlange, dass

¹²⁰ VS, economiesuisse, SAGV, VöV, Aerosuisse, AeCS, SFV, SVFB, Pilatus, Airport Buochs.

¹²¹ Siehe Vorschlag zur Änderung von Art. 9 LFG im Anhang II.

¹²² VS, economiesuisse, SGV, SAGV, CP, Aerosuisse, SFV, SVFB, SIAA, SHA, Swiss, Unique, ALPAR, Pilatus, Airport Buochs.

¹²³ VS, economiesuisse, SAGV, Aerosuisse, SVFB, Swiss, ALPAR, Pilatus, Airport Buochs.

solche Benützungsrechte auf dem als Standort des Flugbetriebs vorgesehenen Flughafen nachgewiesen würden. Es finde sich in anderen Ländern, die Betriebsbewilligungen nach der EG-VO 2407/92 erteilt, keine entsprechende Bestimmung. Wenn schweizerische Luftfahrtunternehmen eine Betriebsbewilligung nur unter dem Nachweis der Benützungsrechte erhielten, würden sie im Vergleich zu ihrer europäischen Konkurrenz diskriminiert. Weiter machen 6 Vernehmlassungsteilnehmer¹²⁴ geltend, es hänge letztlich vom Flugplatz ab, ob er einem Unternehmen die Standplätze einräume. Dies wiege umso schwerer, als das LFG dem Flughafenhalter keine entsprechende Pflicht zur Erteilung von Benützungsrechten auferlege, sondern sich der Zulassungszwang nur darauf beschränke, Flugzeuge starten und landen zu lassen. Die schweizerischen Flugplätze müssten daher verpflichtet werden, solche Standplätze zur Verfügung zu stellen. Zudem sei es sachfremd, Benützungsrechte ausschliesslich auf dem als Standort des Flugbetriebs vorgesehenen Flugplatz zu verlangen. Nichts spreche dagegen, dass ein Luftfahrtunternehmen seine Flugzeuge je nach Einsatzplan auf verschiedenen Flugplätzen parkiere. Dies als Voraussetzung einer Betriebsbewilligung zu deklarieren, sei nicht gerechtfertigt. Für den Fall, dass das BAZL an Benützungsrechten festhalten sollte, müsste es daher zulassen, dass diese auf mehrere Standorte im In- und Ausland verteilt sein können.

SGV und CP führen aus, das Erfordernis der Benützungsrechte auf dem als Standort des Flugbetriebs vorgesehenen Flugplatz diskriminiere die schweizerischen Unternehmen im Verhältnis zu ihrer europäischen Konkurrenz. Die Betriebsbewilligung müsse erteilt werden, wenn das Unternehmen über Benützungsrechte auf irgendeinem Flugplatz in der Schweiz oder im Ausland verfüge. Der SFV merkt an, der Gesetzestext entspreche nicht den im Erläuternden Bericht formulierten Zielen.

Der SIAA und Unique erscheint es richtig, die Erteilung einer (unbefristeten) Betriebsbewilligung nicht mehr an den Nachweis von Benützungsrechten auf einem schweizerischen Flughafen zu knüpfen, sondern auch Benützungsrechte im Ausland als genügend zu erachten. Sie stellen dazu jedoch fest, dass ein Flughafen das Recht haben müsse, die Benützungsrechte ganz oder teilweise wieder zu kündigen. Nachträgliche Mutationen seien daher nicht auszuschliessen.

Die SHA begrüsst die Einführung einer unbefristeten Betriebsbewilligung.

5.2 Stellungnahmen zu Art. 29 Abs. 1^{bis} (neu) E LFG

4 Vernehmlassungsteilnehmer¹²⁵ haben zu Art. 29 Abs. 1^{bis} Stellung genommen. SIAA und Unique bemerken, der Begriff „Flugplatzhalter“ in Art. 29 Abs. 1^{bis} sei unklar. Bereits heute würden Bewilligungen von Einzelflügen an den Flugplatzleiter delegiert. Es frage sich nun, ob mit dem Wechsel der Begrifflichkeit von „Flugplatzleiter“ zu „Flugplatzhalter“ eine Änderung der bisherigen Praxis beabsichtigt sei. Ergänzend sei darauf hinzuweisen, dass der Flugplatzleiter als Einzelperson solche Aufgaben nicht alle selber ausüben könne. Er müsse Aufgaben in jedem Fall delegieren können.

Ausserdem sei die Einschränkung, wonach eine solche Übertragung einzig mit dem Einverständnis der Betroffenen erfolgen dürfe, zentral. Selbst wenn eine solche Delegation bereits heute schon vorkomme, sei ein Flugplatzhalter kaum in der Lage selbständig zu beurteilen, ob die Bewilligungsvoraussetzungen von Art. 29 Abs. 2 LFG effektiv erfüllt seien. 3

¹²⁴ VS, Aerosuisse, SVFB, Swiss, Pilatus, Airport Buochs.

¹²⁵ SFV, SIAA, Unique, Lugano Airport.

Vernehmlassungsteilnehmer¹²⁶ fordern deshalb, der Gesetzgeber solle klarstellen, dass die Entscheidungsgrundlagen, anhand derer vor Ort zu überprüfen sei, ob die Voraussetzungen gemäss Art. 29 Abs. 2 LFG gegeben sind, vom BAZL zur Verfügung gestellt werden müssten¹²⁷. Der SFV schlägt vor, die Delegation nicht auf dringende Fälle zu beschränken.

6 Bewilligungen für Hersteller- und Instandhaltungsbetriebe / Ausweispflicht für das Luftfahrtpersonal (Art. 57 Abs. 3 sowie 60 Abs. 1 und 1^{bis} [neu] E LFG) /

6.1 Stellungnahmen zu Art. 57 Abs. 3 und Art. 60 Abs. 1 E LFG

6 Vernehmlassungsteilnehmer¹²⁸ führen aus, mit dem Beitritt der Schweiz zur EASA würden künftig EASA Bewilligungen an die Stelle der bisherigen nationalen Bewilligungen treten. Es gehe darum nicht an, dass Betriebe und Personen zusätzlich auch noch einer Bewilligung des Bundesamtes bedürften. Swiss würde es begrüssen, wenn in Art. 57 Abs. 1 E LFG klar gestellt würde, dass für die Gewährleistung der Flugsicherheit primär die internationalen Vorgaben massgebend seien.

Die Swiss begrüsst die Unterstellung des Flugsicherungspersonals unter die Bewilligungspflicht. Der SFV bemerkt, der Begriff Flugsicherungspersonal in Art. 60 Abs. 1 lit. d. sei zu präzisieren. Das administrative Personal sei jedenfalls von der Bewilligungspflicht auszunehmen.

6.2 Stellungnahmen zu Art. 60 Abs. 1^{bis} E LFG

8 Vernehmlassungsteilnehmer¹²⁹ führen aus, im Rahmen der LFG Revision seien Relikte wie die befristete Bewilligung aus dem Gesetz zu streichen. Das Ausland kenne bei den luftrechtlichen Bewilligungen keine Befristung. Zudem würden im Strassenverkehr die Führer- und Fahrzeugausweise auch unbefristet erteilt. Die Swiss weist zudem darauf hin, dass durch die Erneuerungspflicht nur jedes Mal Kosten entstünden.

7 Haftpflichtversicherung (Art. 70 Abs. 1 und 75 Abs. 1 E LFG) / Strafbestimmung (Art. 91 E LFG)

7.1 Stellungnahmen zur Haftpflichtversicherung (Art. 70 Abs. 1 und 75 Abs. 1 E LFG)

5 Vernehmlassungsteilnehmer¹³⁰ bemerken, das BAZL sei wohl kaum in der Lage, die Bonität eines ausländischen Versicherungsunternehmens zu überprüfen. Aus diesem Grund müsse Art. 70 Abs. 1 E LFG insofern ergänzt werden, als die Versicherung gegenüber Dritten bei einem nach dem Recht der Schweiz oder der Europäischen Gemeinschaft dazu berechtigten Versicherungsunternehmen abzuschliessen sei.

Die Swiss begrüsst die neue Formulierung von Art. 70 Abs. 1 und 75 Abs. 1 E LFG sowie die Aufhebung von Art. 75 Abs. 5 LFG.

¹²⁶ SIAA, Unique, Lugano Airport.

¹²⁷ SIAA, Unique, Lugano Airport.

¹²⁸ VS, Aerosuisse, AeCS, SVFB, Pilatus, Airport Buochs.

¹²⁹ VS, economiesuisse, SAGV, Aerosuisse, AeCS, SVFB, Pilatus, Airport Buochs.

¹³⁰ VS, Aerosuisse, SVFB, Pilatus, Airport Buochs.

7.2 Stellungnahmen zur Strafbestimmung (Art. 91 E LFG)

Der SFV kritisiert, Art. 91 E LFG erreiche nicht die vom Bundesgericht geforderte Genauigkeit in der Beschreibung der Straftatbestände. Die Bestimmung müsse daher überarbeitet werden. Die Swiss hält die Formulierung von Art. 91 Abs. 1 E LFG ebenfalls für missverständlich. Sie führt aus, die Ausnahme („sofern nicht nach dem Strafgesetzbuch oder nach einem anderen Gesetz eine mit schweren Strafen bedrohte Tat vorliegt“) müsste in einem separaten Absatz stehen. Materiell ist Swiss mit Art. 91 Abs. 1 E LFG einverstanden.

Der SFV lehnt den Systemwechsel bei den Sanktionen dezidiert ab. Ausserdem sei unklar, ob auch Verstösse gegen die Betriebsreglemente der Flughäfen von Art. 91 Abs. 1 E LFG erfasst würden. Dagegen wäre einzuwenden, dass Verstösse gegen ein Betriebsreglement nur dann sanktioniert werden könnten, wenn die entsprechenden im AIP publizierten Regelungen Dritten bekannt seien. Der Kanton SG ist der Ansicht, die Strafandrohung nach Art. 91 E LFG sei mit Blick auf das Gefährdungspotential im Flugverkehr zu bescheiden. Zumindest Widerhandlungen nach Art. 91 Abs. 1 lit. b. und c. sowie die grobe Verletzung der Regeln nach Art. 91 Abs. 2 E LFG könnten als Vergehen ausgestaltet werden. Letzteres würde auch der Strafandrohung wegen grober Verletzung von Verkehrsregeln im Strassenverkehr entsprechen.

Die Swiss kritisiert, es fehle eine Bestimmung, welche es den Behörden erlaube, gegen diejenigen Passagiere vorzugehen, die Anweisungen des Kommandanten oder des Bordpersonals verletzen. In anderen Ländern würden solche Vorschriften bestehen, um randalierende Passagiere zu disziplinieren. Swiss beantragt deshalb, in einem neuen Abs. 4 zu Art. 91 E LFG strafbares Verhalten von Passagieren zu erfassen.

8 Luftfahrthindernisse (Art. 41 Abs. 1 und 1^{bis} E LFG) / Beschränkung des Grundeigentums (Art. 42 – 48 E LFG)

8.1 Stellungnahmen zu den Luftfahrthindernissen (Art. 41 Abs. 1 und 1^{bis} E LFG)

10 Vernehmlassungsteilnehmer¹³¹ begrüssen die neue Bewilligungspflicht betreffend die Erstellung von Luftfahrthindernissen bzw. bezeichnen diese als sinnvoll.

Der Kanton VD führt aus, es brauche eine Regelung für die Erstellung und den Abbruch temporärer Hindernisse wie z.B. Kabel für die Waldbewirtschaftung. Er schlägt deshalb vor, zwischen einer Baubewilligung kantonalen Rechts für die Erstellung dauernder Luftfahrthindernisse und einer administrativen Bewilligung für temporäre Hindernisse zu unterscheiden.

Die Kantone TG und AG erwarten, dass zur Vermeidung von Verzögerungen ein einfaches Verfahren zur Anwendung gelange, welches die Koordinationspflicht und die bereits bestehenden kantonalen Verfahren berücksichtige. Der Kanton SO weist darauf hin, dass Luftfahrthindernisse ausserhalb der Bauzone der Bewilligungspflicht durch das Bau- und Justizdepartement des Kantons SO unterstünden.

Der Kanton JU merkt an, aus dem Gesetzestext sei die zukünftige Rolle der kantonalen Meldestelle, die heute nur eine Vermittlungsfunktion zwischen Gesuchsteller und BAZL wahrnehme, nicht ersichtlich. Aus Sicht des Kantons JU wäre es im Sinne der vorgeschlagenen Revision, die Bewilligung dem Gesuchsteller direkt durch das BAZL zu erteilen, unter Ver-

¹³¹ ZH, SO, AG, TG, TI, VD, GE, JU, SIAA, Unique.

zicht der Vermittlerrolle durch den Kanton. Zudem sei die Höhe einer allfälligen Gebühr für die Erteilung der Bewilligung festzulegen. Ausserdem stellt der Kanton JU fest, dass regelmässig Luftfahrthindernisse „entdeckt“ würden, die nicht erfasst seien, jedoch zum Teil seit Jahrzehnten bestünden. Für solche Fälle brauche es eine Regelung, welche es erlaube, diese Luftfahrthindernisse nachträglich zu erfassen.

Der Kanton ZH führt aus, er verfüge seit der Verselbständigung des Flughafens Zürich weder personell noch fachlich über Ressourcen, die es ihm erlauben würden, als Meldestelle von Luftfahrthindernissen zu wirken. Deshalb habe der Kanton mit Zustimmung des BAZL die Flughafen Zürich AG, Dienststelle Zonenschutz, mit dieser Aufgabe betraut. Bezüglich des Pflichtenhefts der Meldestelle müsse aufgrund der neu einzuführenden Bewilligungspflicht für Luftfahrthindernisse davon ausgegangen werden, dass dieses sowohl in fachlicher als auch zeitlicher Hinsicht eher zu- als abnehme. Aus diesem Grund beantragt der Kanton ZH, bei der kommenden VIL-Revision im Falle von Zürich neu die Flughafen Zürich AG als Meldestelle zu bezeichnen oder zumindest die Rechtsgrundlage dafür zu schaffen, dass der Kanton ZH diese Aufgaben an die Flughafenhalterin delegieren könne. Im Übrigen erwarte er, zu der diesbezüglichen VIL-Revision formell Stellung nehmen zu können.

8.2 Stellungnahmen zur Beschränkung des Grundeigentums (Art. 42 – 48 E LFG)

14 Vernehmlassungsteilnehmer¹³² haben sich zu den revidierten Art. 42, 43, 44 und 48 E LFG sowie zur Aufhebung des Art. 46 LFG geäußert, wobei 6 dieser Teilnehmer¹³³ ausschliesslich bemängeln, in der deutschen Fassung von Art. 42 habe sich fälschlicherweise der Begriff „Flughäfen“ statt (richtig) „Flugplätze“ eingeschlichen. Die französische Fassung sei korrekt.

Der Kanton GE unterstützt die Revision der Art. 42 – 48 E LFG vollumfänglich. Insbesondere begrüsst er die fünfjährige Verjährungsfrist für die Anmeldung der Entschädigungsansprüchen (Art. 44 Abs. 3 E LFG). Der SFV und ARESA beurteilen diese Frist als (viel) zu lang.

Der Kanton AG begrüsst die Revision der Verfahrensbestimmungen betreffend die Festlegung der Sicherheitszonenpläne. Er führt aus, Sicherheitszonenpläne seien von ihrer Rechtsnatur her Raumnutzungspläne. Sie müssten daher mit den Raumnutzungsplänen der Kantone und Gemeinden abgestimmt werden (Art. 2 RPG), was im LFG festzuhalten sei. Dabei solle die Abstimmung rechtzeitig erfolgen. Im Sinne einer Vorkoordination auf behördlicher Ebene sei es deshalb richtig, die zu erwartenden Sicherheitszonen ins SIL-Objektblatt Zürich aufzunehmen. Weiter führt der Kanton AG aus, Änderungen der Sicherheitszonenpläne seien immer von einer baulichen oder betrieblichen Änderung abhängig. Er beantragt deshalb, das Verfahren zur Änderung der Sicherheitszonenpläne sei mit den auslösenden Plangenehmigungs- bzw. Betriebsreglementsänderungsverfahren zu koordinieren. Dies bedeute, dass öffentliche Auflage, Genehmigung, Inkraftsetzung, Rechtsmittelverfahren, usw. gemeinsam und abgestimmt erfolgen sollten. Einzig für Flughäfen und Flugsicherungsanlagen im Ausland sei ein gesondertes Verfahren notwendig. Auf die Durchführung von Einigungsverhandlungen durch die kantonalen Behörden sei zu verzichten. Der SGemV führt aus, die Optik der Gemeinden fehle im vorliegenden Entwurf gänzlich. In Art. 42 Abs. 3 E LFG sei daher das Anhörungsrecht der interessierten und betroffenen Gemeinden und Städte zu regeln.

¹³² ZH, AG, VS, GE, SGemV, Aerosuisse, AeCS, SIAA, SHA, Unique, ARESA, Pilatus, Airport Buochs.

¹³³ VS, Aerosuisse, AeCS, SVFB, Pilatus, Airport Buochs.

Die SIAA und Unique führen aus, es wäre wünschenswert, wenn die Revision auch für Verbesserungen bei den Sicherheitszonenplänen genutzt würde. Im Zusammenhang mit dem gekröpften Nordanflug habe sich gezeigt, dass Sicherheitszonen auch in Gebieten ausserhalb des Flughafenstandortkantons zu liegen kommen könnten. Der von den Sicherheitszonen betroffene Kanton sei nach geltendem Recht für die Durchführung von Einigungsverhandlungen zuständig, was im erwähnten Fall zu Koordinationsproblemen geführt habe. Die Einsprachen sollten daher von Anfang an beim BAZL eingereicht werden und es sollte auf die Durchführung von Einigungsverhandlungen verzichtet werden. Stattdessen sei den Flughäfen die Möglichkeit einzuräumen, schriftlich zu den Einsprachen Stellung zu nehmen. Der Aufwand für die Durchführung von Einigungsverhandlungen erscheine angesichts der in der Regel nur marginalen Einschränkungen und dem kleinen Einigungspotential als unverhältnismässig.

SIAA und Unique erachten zudem die Klärung des Verhältnisses von Sicherheitszonen, Hindernisbegrenzungskataster, PANS-OPS-Flächen und Hindernisbegrenzungslinie im SIL als wichtig. Dabei sei nach neuesten aviatischen Kenntnissen zu prüfen, welche Flächen sinnvollerweise vor neuen Hindernissen zu schützen seien.

Die SHA beantragt Heliports seien grundsätzlich von Art. 44 E LFG auszunehmen, da die Flexibilität von Helikoptern im Vergleich zu Flächenflugzeugen eine differenziertere Wahl des Flugweges erlaube. Sowohl die Bedrohungswirkung als auch die optische Wirkung könne durch die Flugeigenschaften des Helikopters minimiert werden. Die Kriterien für einen inakzeptablen Eingriff in das Eigentumsrecht seien somit minimiert. Eine Gleichbehandlung mit den Flächenflugzeugen würde dem Prinzip der Verhältnismässigkeit widersprechen.

Der SFV kritisiert, dass die Bestimmungen über die Festlegung von Sicherheitszonenplänen nicht auf Flugfelder anwendbar seien. Dies obwohl im Erläuternden Bericht die Absicht bekundet werde, die Einführung öffentlich-rechtlicher Vorschriften zum Schutz von Flugfeldern zu einem späteren Zeitpunkt zu prüfen. Der SFV ist der Ansicht, dass alle Flugplätze den gleichen Schutz verdienen würden und beantragt deshalb die Gleichbehandlung der Flugfelder in Bezug auf die Festlegung von Sicherheitszonenplänen. Dies bedinge die Aufhebung von Art. 44b LFG. Zudem sei mit der Aufhebung von Art. 46 LFG zuzuwarten bis die Revision der Finanzierung der Flugsicherung abgeschlossen sei.

Der Kanton ZH führt zur Streichung von Art. 48 Abs. 1 lit. a. LFG aus, für den Flughafen und den Wirtschaftsraum Zürich sei es sehr wichtig, dass die Systemkapazität, die zu gewissen Zeiten durch die DVO ohnehin eingeschränkt sei, nicht noch weiter beschränkt werde. Das wäre z.B. dann der Fall, wenn die Bewirtschaftung des süddeutschen Luftraums an die deutsche Flugsicherung zurückübertragen werden müsste. Ein solches Szenario könnte nach Streichung von Art. 48 Abs. 1 lit. a. LFG, welcher die Übernahme der Flugsicherungskosten durch den Bund ausdrücklich vorsehe, aktuell werden. Dies dann, wenn die deutsche Flugsicherung diese Kosten skyguide nicht oder nur zum Teil vergüte und die schweizerische Flugsicherung die Erbringung von Flugsicherungsleistungen im süddeutschen Luftraum einstellen müsste. Der Kanton ZH beantragt daher, Art. 48 Abs. 1 lit. a. LFG sei zumindest im Sinne einer Ausnahme bestehen zu lassen und solche Kosten seien dann zu übernehmen, wenn sie skyguide nicht rückvergütet würden und die Schweiz ein erhebliches eigenes Interesse an einer bestimmten, durch die schweizerische Flugsicherung erbrachten, Dienstleistung habe.

9 Betriebsreglementsverfahren (Art. 36d Abs. 1 E LFG) / Plangenehmigungsverfahren (Art. 37 Abs. 1^{bis} [neu] und 37d Abs. 1 E LFG) / Controlling des Flugbetriebs

9.1 Stellungnahmen zum Betriebsreglementsverfahren Art. 36d Abs. 1 E LFG

7 Vernehmlassungsteilnehmer¹³⁴ haben zu Art. 36d Abs. 1 E LFG Stellung genommen. 3 Teilnehmer¹³⁵ begrüssen die Möglichkeit der Verkürzung der Fristen für die Stellungnahme der Kantone im Betriebsreglementsverfahren. Der Kanton ZH merkt jedoch an, da den kantonalen Fachämtern und den Gemeinden für ihre Stellungnahmen bzw. Einsprachen genügend Zeit eingeräumt werden müsse, sollte diese Frist in aller Regel nicht kürzer als 60 Tage sein.

Der SGemV und die KSU bemängeln, dass lediglich interessierten Kantonen das Recht zur Stellungnahme eingeräumt werde. Der SGemV kritisiert, es seien primär die Gemeinden, welche von Flugwegen und Flugräumen auf ihrem Gebiet betroffen seien. Zudem würden die Interessen der Kantone mit denjenigen der Gemeinden gerade im Bereich der Luftfahrt oft auseinander gehen. Er fordert deshalb, entsprechende Anhörungsrechte für die kommunale Ebene im Gesetz zu verankern. Die GPS und die KSU fordern den Einbezug von Schutz- und Umweltverbänden ins Bewilligungsverfahren. Sie führen aus, Fragen des Flugbetriebs seien aufgrund der grossen Bedeutung der Lärmfrage keine innere Angelegenheit, die zwischen dem Bund und den Kantonen alleine geregelt werden könne. Es handle sich eindeutig um Fragen, welche die Bevölkerung direkt beträfen.

Der Kanton GE beantragt, den Begriff „importantes“ durch „notables“ zu ersetzen, damit die gleichen Begriffe wie in der LSV verwendet würden (Art. 8 Abs. 2 LSV). Insbesondere sei der Begriff „modification notable“ von der Rechtsprechung präzisiert worden.

9.2 Stellungnahmen zum Plangenehmigungsverfahren (Art. 37 Abs. 1^{bis} [neu] und 37d Abs. 1 E LFG)

9.2.1 Art. 37 Abs. 1^{bis} E LFG

5 Vernehmlassungsteilnehmer¹³⁶ haben sich zum neuen Art. 37 Abs. 1^{bis} E LFG geäussert. 3 Teilnehmer¹³⁷ begrüssen, dass neu auf Gesetzesstufe die Grundlage geschaffen werde, um für Bauvorhaben von untergeordneter Bedeutung Ausnahmen von der Plangenehmigungspflicht vorzusehen. Der Kanton ZH weist jedoch darauf hin, dass gemäss Art. 37 Abs. 4 LFG auch in diesen Fällen das kantonale Recht einzuhalten sei. Zudem gehe er davon aus, zur entsprechenden Verordnung des Bundesrates Stellung nehmen zu können.

Die Kantone VD und GE bemerken, die Bezeichnung „projet d'importance mineure“ sei ein aus rechtlicher und technischer Sicht unbestimmter Begriff. Es sei daher besser im Gesetzestext den Begriff „projet de minime importance“ zu verwenden.

9.2.2 Art. 37d Abs. 1 E LFG

7 Vernehmlassungsteilnehmer¹³⁸ haben zu Art. 37d Abs. 1 E LFG Stellung genommen. Die

¹³⁴ ZH, GE, GPS, SGemV, SIAA, Unique, KSU.

¹³⁵ ZH, SIAA, Unique.

¹³⁶ ZH, VD, GE, SIAA, Unique.

¹³⁷ ZH, SIAA, Unique.

¹³⁸ ZH, VD, GE, SGemV, SIAA, Unique, KSU.

SIAA und Unique begrüßen die Möglichkeit der Verkürzung der Frist zur Stellungnahme für die Kantone im Plangenehmigungsverfahren. Der Kanton GE lehnt die Verkürzung der Frist ab mit der Begründung, es brauche die vorgesehene Zeitdauer für eine qualitativ gute Anhörung. Der Kanton ZH bemerkt, auch im Plangenehmigungsverfahren sollte diese Frist nicht weniger als 60 Tage betragen.

Der SGemV und die KSU bemängeln, dass lediglich interessierten Kantonen das Recht zur Stellungnahme eingeräumt werde. Der SGemV fordert, in Art. 37d Abs. 1 E LFG sei das Anhörungsrecht für die betroffenen Gemeinden und Städte zu verankern. Die KSU verlangt den Einbezug von weiteren interessierten Kreisen, insbesondere von Schutz- und Umweltverbänden.

Der Kanton VD beantragt am bisherigen Begriff „Anhörung“ im Randtitel festzuhalten. Das Raumplanungsrecht sehe eine öffentliche Auflage bei Nutzungsplänen und Baugesuchen vor.

9.3 Antrag auf ein Controlling des Flugbetriebs

Die Kantone AG und TG stellen den Antrag um Aufnahme von Regeln betreffend das „Controlling“ des Flugbetriebs auf Flughäfen. Sie führen aus, über die Auskunftspflicht von Art. 46 USG hinaus, müsse sichergestellt werden, dass auch die betroffenen Kantone ins Controlling einbezogen und mit den erforderlichen Daten über den Flugbetrieb und die Umweltbelastung beliefert würden. Im Weiteren sei das BAZL im Gesetz mit den notwendigen Kompetenzen, Instrumenten und Massnahmen auszurüsten, um die Einhaltung der Regeln (Betriebsreglement, Sicherheitsstandard, usw.) rasch durchsetzen zu können.

10 Delegation von Aufgaben (Art. 4 E LFG) Koordination von Zeitnischen (Art. 39a E LFG)

10.1 Stellungnahmen zur Delegation von Aufgaben (Art. 4 E LFG)

Die SIAA und Unique führen aus, grundsätzlich sei es zu begrüßen, dass die Übertragung von Aufsichtsbefugnissen auf Dritte auf eine gesetzliche Grundlage gestellt werde. Die Voraussetzungen dieser Delegation sollten jedoch geregelt werden. Der Beliehene müsse in der Lage sein, die Aufgabe sachgerecht zu erfüllen und er sei für seinen Aufwand angemessen zu entschädigen.

Weiter sei davon auszugehen, dass die Aufgabenübertragung an Privatpersonen (Flugplatzleiter) nur mit deren Einverständnis erfolgen dürfe. Zudem könne der Flugplatzleiter als Einzelperson solche Aufgaben nicht sämtliche selber ausüben. Er müsse daher Aufgaben in jedem Fall delegieren können. Nicht ganz geklärt sei das begriffliche Verhältnis zu Art. 29 Abs. 1^{bis} E LFG, in welchem von Flugplatzhalter die Rede sei. AIG beantragt, in Art. 4 sei wie in Art. 29 Abs. 1^{bis} E LFG die Delegation von Aufgaben an den Flugplatzhalter vorzusehen. Nur so könne sichergestellt werden, dass die Direktion des Flughafens die delegierten Aufgaben den dafür qualifizierten Personen zuweisen oder auf Dritte übertragen könne.

Der Kanton ZH führt aus, im Zusammenhang mit den Aufgaben, die er im Bereich Luftverkehr für den Bund oder die Flughafen Zürich AG als Flughafenhalterin übernehme, würden ihm nicht unerhebliche Kosten für personelle Aufwendungen erwachsen. Heute fehlten auf Bundesebene die entsprechenden klaren Rechtsgrundlagen, um diese Kosten weiterzu-

verrechnen. Der Kanton ZH beantragt deshalb, die dafür nötigen Grundlagen im Rahmen der vorliegenden Gesetzesrevision zu schaffen.

10.2 Stellungnahmen zur Koordination von Zeitnischen (Art. 39a E LFG)

Die SIAA und Unique bezweifeln, dass durch Art. 39a E LFG sämtliche in der befristeten Slotkoordinationsverordnung vom 17. August 2005 enthaltenen Vorschriften gedeckt werden. Insbesondere sei fraglich, ob die Tatbestände von Art. 6 (Entgelt) und Art. 8 (Entzug von Slots) der Slotkoordinationsverordnung durch Art. 36a E LFG erfasst würden. Angesichts der Tragweite dieser Massnahme für die Betroffenen sei aufgrund der Vorgabe von Art. 164 Abs. 1 BV im LFG grundsätzlich eine besondere Grundlage zu schaffen. Art. 39a E LFG sei deshalb entsprechend konkreter zu fassen.

Lugano Airport weist darauf hin, dass im Falle der Übertragung der Slotkoordination auf einen Privaten, dieser seine Unabhängigkeit von Luftverkehrsgesellschaften nachweisen können müsse.

Liste der Vernehmlassungsadressaten (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	Canton de 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	Cantone Ticino
VD	Canton de Vaud
VS	Kanton Wallis / Canton du Valais
NE	Canton de Neuchâtel
GE	Canton de Genève
JU	Canton du Jura

Parteien

CVP	Christlichdemokratische Volkspartei der Schweiz
FDP	Freisinnig-Demokratische Partei der Schweiz
SP	Sozialdemokratische Partei der Schweiz
SVP	Schweizerische Volkspartei
AdG	Alliance de Gauche
CSP	Christlich-soziale Partei der Schweiz
EDU	Eidgenössisch-Demokratische Union
EVP	Evangelische Volkspartei der Schweiz
GPS	Grüne Partei der Schweiz / Grünes Bündnis
GL	Grünliberale Zürich
Lega	Lega dei Ticinesi
PLS	Parti libéral suisse
PST - POP	Parti Suisse du Travail – POP
SD	Schweizer Demokraten Solidarités
SGA	Sozialistisch Grüne Alternative Zug

Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete

SGemV	Schweizerischer Gemeindeverband
SSV	Schweizerischer Städteverband
SAB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Berggebiete

Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft

economiesuisse	economiesuisse, Verband der Schweizer Unternehmen
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
SAGV	Schweizerischer Arbeitgeberverband
SBV	Schweizerischer Bauernverband
SBankV	Schweizerische Bankiervereinigung
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
HEV	Hauseigentümerverband Schweiz
KV	Kaufmännischer Verband Schweiz
CFS	Cargo Forum Schweiz
TS	Travail Suisse
CP	Centre Patronal
STV	Schweizer Tourismus-Verband
hotelleriesuisse	hotelleriesuisse, Verband der Schweizer Hoteliers
GastroSuisse	GastroSuisse, Verband für Hotellerie und Restauration
VöV	Verband öffentlicher Verkehr

Kantonale Verbände

HKBB	Handelskammer beider Basel
CVCI	Chambre Vaudoise du Commerce et de l'Industrie
ZHK	Zürcher Handelskammer

Luftfahrt-Verbände

Aerosuisse	Aerosuisse (Dachverband der schweizerischen Luftfahrt)
AeCS	Aero Club der Schweiz
AOPA	Aircraft Owners and Pilots Association Switzerland
BAR	Board of Airline Representatives Switzerland
EAS	Experimental Aviation of Switzerland
SBAV	Schweizer Ballonverband
SFV	Schweizer Flugplatzverein
SHA	Swiss Helicopter Association
SHV	Schweizerischer Hänggleiterverband
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
Flybaboo	Flybaboo
Hello	Hello AG

Belair	Belair Airlines AG
Edelweiss	Edelweiss Air AG
Rega	Schweizerische Rettungsflugwacht Rega

Flughäfen und Regionalflugplätze

Unique	Unique (Flughafen Zürich AG)
AIG	Aéroport International de Genève
EAP	EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg
ALPAR	Flughafen Bern-Belp
ARESA	Aéroport régional Les Eplatures SA
ARLB	Aéroport Région Lausanne Blécherette
Lugano Airport	Aeroporto Città di Lugano
Birrfeld	Flugplatz Birrfeld
Jura	Aérodrome du Jura
Ecuvillens	Aérodrome Ecuvillens
Grenchen	Regionalflughafen 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
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

Weitere Vernehmlassungsteilnehmer

Airport Buochs	Airport Buochs AG
Stadt Zürich	
weltoffenes Zürich	Komitee weltoffenes Zürich
IG Luftverkehr	IG Luftverkehr Basel
KSU	Kontaktstelle Umwelt