



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Änderung des Luftfahrtgesetzes

Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens

April 2025

Inhalt

1.	Ausgangslage	3
2.	Teilnahme am Vernehmlassungsverfahren	3
3.	Eingegangene Stellungnahmen	3
4.	Zusammenfassung der Ergebnisse	4
5.	Allgemeine Bemerkungen zur Vorlage	5
6.	Ergebnisse zu den einzelnen Themen	6
5.1	Delegation Aufsicht (Art. 4 VE-LFG)	6
5.2	Aufsichtskompetenz (Art. 16 VE-LFG)	7
5.3	Unfalluntersuchung (Art. 22 – 27 VE-LFG)	7
5.4	Anpassung der Voraussetzungen für die Erteilung einer Betriebsbewilligung (Art. 27 E-LFG)	8
5.5	Sachplan Verkehr (SIL) / Verwertung von Fundgegenständen (Art. 36 VE-LFG)	8
5.6	Betriebskonzession und Beschaffungsrecht (Art. 36a E-LFG)	8
5.7	Besitzstandsgarantie der Landesflughäfen (Art. 36a ^{bis} E-LFG)	8
5.8	Nebenanlagen (Art. 37 ^m E-LFG)	9
5.9	Projektierungszonen (Art. 37 ⁿ ff. E-LFG)	10
5.10	Übertragung von Flugsicherungsdienstleistungen auf ausländische Flugsicherungsdienstleistungserbringende (Art. 40 ^b E-LFG)	10
5.11	Beschränkung des Grundeigentums (Sicherheitszonenplan) (Art. 42 f. E-LFG)	11
5.12	Befreiung von Streckengebühren für Verkehr, der nach Sichtflugregeln abgewickelt wird (VFR-Verkehr) (Art. 49 E-LFG)	11
5.13	Ergänzung Entwicklung und Entwicklungsbetriebe (Art. 57 E-LFG)	11
5.14	Erhöhung der Altersgrenze für Helikopterpilotinnen und -piloten (Art. 61 E-LFG)	11
5.15	Ausdehnung der Strafbestimmungen in Zusammenhang mit Passagierrechten auf Flughäfen (Art. 91 E-LFG)	12
5.16	Erhöhung des Bussenrahmens für die Durchführung von Verwaltungsstrafverfahren gegen die juristische Person in Zusammenhang mit Passagierrechten (Art. 91 ^{bis} E-LFG)	12
5.17	Konzessionsentzug (Art. 93 E-LFG)	12
5.18	Gerichtsbarkeit (Art. 98 E-LFG)	12
5.19	Just Culture (Art. 20 und 91 ^{ter} E-LFG, Art. 237 E-StGB)	13
5.20	Alkoholkontrollen durch die Flugplatzhalterin oder den Flugplatzhalter (Art. 90 ^{bis} und 100 ^{ter} E-LFG)	14
5.21	Datenbearbeitung und Zugriffsrechte (Art. 107a E-LFG)	14
5.22	Verwendung von biometrischen Daten (Art. 107c E-LFG)	15
5.23	Abweichungen vom Öffentlichkeitsgesetz (107d E-LFG)	16
5.24	Zuverlässigkeitsüberprüfungen des Luftsicherheitspersonals (Art. 108b ff. E-LFG, Art. 46 E-StReG, Art. 10 ff. E-BPI)	17
7.	Anhang	19

1. Ausgangslage

Zur Umsetzung mehrerer vom Parlament angenommener Motionen sind Anpassungen im Luftfahrtgesetz (LFG; SR 748.0) notwendig. Die Motionen betreffen die Strafkompetenzen des Bundes (Candinas 18.3700¹), das Pilotenalter (KVF-N 21.3020² und Ettlin 21.3095³) und die Befreiung der Konzessionserteilung an Flughäfen von der öffentlichen Ausschreibungspflicht (KVF-N 21.3458⁴). In die Vorlage sollen zudem weitere Themen aufgenommen werden, bei denen primär aus aufsichtsrechtlichen Gründen Anpassungsbedarf im LFG besteht. Die einzelnen Themenblöcke sind: Aufsichtstätigkeit des BAZL, Redlichkeitskultur (Just Culture), Backgroundchecks, Flughafenbetrieb (Verwertung von Fundgegenständen, Alkoholkontrollen auf Flughafenareal, Verwendung von biometrischen Daten für die Passagierkontrolle), Flugsicherung (Übertragung von Flugsicherungsdienstleistungen), Verfahren betreffend Luftfahrtinfrastrukturanlagen und Sanktionen bei Verletzung von Passagierrechten. Die Anpassungen sollen im Rahmen einer Teilrevision des Luftfahrtgesetzes vorgenommen werden.

Am 28. August 2024 hat der Bundesrat das Vernehmlassungsverfahren zur vorliegenden Revision des Luftfahrtgesetzes eröffnet. Dieses dauerte bis am 30. November 2024. Für den Bericht sind sämtliche Stellungnahmen berücksichtigt worden; auch jene, die nach Ablauf der Frist eingegangen sind.

2. Teilnahme am Vernehmlassungsverfahren

Mit Schreiben des Vorstehers des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) vom 28. August 2024 wurden folgende 85 Adressaten zur Vernehmlassung eingeladen:

- 26 Kantonsregierungen⁵;
- die Konferenz der Kantonsregierungen;
- 10 in der Bundesversammlung vertretene politische Parteien⁶;
- drei gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete⁷;
- acht gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft⁸;
- das Bundesgericht⁹;
- 12 Luftfahrtverbände¹⁰;
- sechs Luftfahrtunternehmen¹¹;
- 14 Flughäfen und Regionalflugplätze¹²;
- vier weitere Adressaten (Flugsicherung, Kantonspolizei, Staatsanwaltschaften)¹³.

3. Eingegangene Stellungnahmen

Bis Mitte Oktober sind insgesamt 128 Stellungnahmen eingegangen. Geäußert haben sich im Einzelnen:

- 25 Kantone¹⁴;
- fünf Parteien¹⁵;
- ein gesamtschweizerischer Dachverband der Gemeinden, Städte und Berggebiete¹⁶;
- acht gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft¹⁷;
- 15 Luftfahrtverbände¹⁸;

¹ Motion 18.3700 von Nationalrat Martin Candinas vom 15. Juni 2018: «Die strafrechtliche Zuständigkeit bei Flugunfällen und schweren Vorfällen neu an den Bund zu übertragen».

² Motion 21.3020 der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats (KVF-NR) von 16. Februar 2021: «Schaffung einer nationalen Berufspilotenlizenz».

³ Motion 21.3095 von Ständerat Erich Ettlin vom 8. März 2021: «Schaffung einer nationalen Berufspilotenlizenz».

⁴ Motion 21.3458 der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats vom 24. April 2021: «Sektorenmarkt der Flughäfen im öffentlichen Beschaffungswesen».

⁵ 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.

⁶ Die Mitte, EDU, EVP, FDP, Grüne, glp, Lega, MCG, SVP, SP.

⁷ SGemV, SSV, SAB.

⁸ economiesuisse, SGV, SAGV, SBV, SBVg, SGB, KV Schweiz, TS.

⁹ BGEr

¹⁰ Aerosuisse, AeCS, SIAA, VSF, AOPA, BAR, SHA, AEROPERS, SwissALPA, HelvetiCA, SBAA, ASDA.

¹¹ Swiss, easyjet, Helvetic, Edelweiss, Chair, Zimex.

¹² FZAG, AIG, EAP, Bern, Birrfeld, Jura, Ecuwillens, Grenchen, La Blécherette, Les Eplatures, Lugano, Samedan, Altenrhein, Sion.

¹³ Skyguide, KKPks, KKJPD, SSK,

¹⁴ ZH, BE, LU, UR, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE.

¹⁵ FDP, SVP, SP, Grüne, Piratenpartei.

¹⁶ SGemV.

¹⁷ economiesuisse, SGV, SGB, KV Schweiz, HTS, SEV, STV, CP

¹⁸ Aerosuisse, AeCS, VSF, SHA, Swissalpa/AEROPERS, kapers, AGAA, FFAC, HelvetiCA, SHV, SHeV, SATTA, SASPA, SBAA, syndicom.

- 11 Luftfahrtunternehmen¹⁹;
- fünf Landesflughäfen und Regionalflugplätze²⁰;
- Skyguide
- 18 Umwelt- und Schutzverbände²¹,
- sechs Vereinigungen pro Luftfahrt²²;
- neun kantonale und internationale Wirtschaftsverbände²³
- vier Städte und Gemeinden²⁴
- drei kantonale Konferenzen (Polizei und Staatsanwaltschaft)²⁵
- sieben Vereinigungen für Konsumenten- und Datenschutz²⁶
- neun weitere Adressaten (sieben Einzelpersonen, zwei Bundesverwaltung)²⁷

4. Zusammenfassung der Ergebnisse

Die Vorlage wird grossmehrheitlich begrüsst. Das grösste Echo lösten die Vorschläge zur Besitzstandsgarantie der Landesflughäfen sowie weiterer Änderungen zur Luftfahrtinfrastruktur, zu den Abweichungen vom Öffentlichkeitsgesetz und zur Just Culture aus.

Die Besitzstandsgarantie der Landesflughäfen und die Abweichungen vom Öffentlichkeitsgesetz polarisierten stark, wobei sich die Befürworter und Gegner etwa die Waage halten. Bei der Besitzstandsgarantie wird der Vorschlag von einzelnen Kantonen, den Wirtschaftsverbänden und den Luftfahrtkreisen befürwortet. Dagegen sind einzelne Kantone und Gemeinden, Umwelt- und Schutzverbände und Einzelpersonen. Von den Argumenten her stehen die wirtschaftlichen Interessen der Luftfahrt dem Schutz der Bevölkerung vor den Auswirkungen des Luftverkehrs gegenüber. Beim Öffentlichkeitsgesetz stehen auf der Pro-Seite Wirtschaftsverbände und Luftfahrtkreise, auf der Contra-Seite die Vereinigungen für den Konsumenten- und Datenschutz sowie ebenfalls Einzelpersonen. Argumentiert wird hier auf den einen Seite mit der Sicherheit des Luftfahrtsystems und auf der anderen Seite mit den Grundsätzen des Öffentlichkeitsgesetzes.

Das Thema Just Culture wird durchwegs positiv aufgenommen, insbesondere den Luftfahrtkreisen geht der Vorschlag aber teilweise noch zu wenig weit. Gefordert wird eine Erweiterung des Verwertungsverbots und die Ausdehnung des Verfolgungsverzichts auf Meldungen im Zusammenhang mit Unfällen. Ein ähnliches Bild zeigt sich bezüglich der vorgeschlagenen Stärkung der Rechte der Betroffenen bei der Unfalluntersuchung, die ebenfalls begrüsst wird. Zusätzliche Forderungen sind hier die Statuierung eines Aussageverweigerungsrechts und die Möglichkeit einer gerichtlichen Überprüfung des Untersuchungsberichts.

Bei den verschiedenen Verfahrensbestimmungen betreffend Luftfahrtinfrastrukturen sind die Befürworter und Gegner praktisch dieselben wie bei der Besitzstandsgarantie der Landesflughäfen. Einziger Unterschied ist, dass die Befürworter teilweise Anpassungen bei den einzelnen Artikeln verlangen.

Kritisch aufgenommen wird insbesondere von den Luftfahrtkreisen der Vorschlag zu den Aufsichtskompetenzen des BAZL. Ihrer Ansicht nach gehen die Kompetenzen zu weit und sind zu wenig klar umschrieben.

Der bezüglich Beschaffungsrecht angepasste Artikel zu den Betriebskonzessionen wird mehrheitlich begrüsst. Ergänzend verlangt wird, dass Standortkantone und -gemeinden bzw. Gesellschaften, an denen

¹⁹ Swiss, easyjet, Helvetic, Air King, Albinati, Dassault, Jet Aviation, LAT, Pilatus, Swift Copters, Rega.

²⁰ FZAG, AIG, EAP, Les Eplatures, Grenchen.

²¹ ARAG, CARPE, Fluglärmforum, IG Nord, KLUUG, ATCR-AIG, Lärmiga, Mountain Wilderness, sbfz, VCS, Aefu, Fair in Air, FNI, Fluglärmsolidarität, VFSN, IG ZFDN, Region Ost, WWF,

²² AERIA, Aviationsuisse, IG Landesflughäfen, Weltoffenes Zürich, UGW, Pro Flughafen,

²³ GLWK, HKBB, IVS, SOHK, SCSA, SCHK, ZWK, ZBV, ZHK

²⁴ Niederhasli, Zell, Rümlang, Wallisellen

²⁵ KKJPD, KKPKS, SSK-CMP

²⁶ Digitale Gesellschaft, frc, RSF, Konsumentenschutz, Investigativ, Öffentlichkeitsgesetz, Politbeobachter

²⁷ ADF, Zimmermann, Huber, Bratoljic-Melkay, Schiltknecht, Blöchliger, Hardegger, SUST, EDÖB

diese beteiligt sind, bei der Konzessionsvergabe bevorzugt zu behandeln seien. Gefordert wird weiter die Möglichkeit, die Konzession bereits nach zwei Dritteln der Konzessionsdauer verlängern zu können.

Im Grundsatz positiv aufgenommen wird die Ausdehnung der Kompetenzen der Bundesanwaltschaft. Vereinzelt wird aber kritisiert, dass die vorgeschlagene Regelung über den Motionswillen herausgehe und die vorgenommene Abgrenzung zu wenig klar sei. Ebenfalls befürwortet werden die neu ermöglichten Alkoholkontrollen durch Flughafenhalter. Verlangt wird teilweise, dass festgestellte Verstösse wie bei Besatzungsmitgliedern ebenfalls unter Strafe gestellt werden.

Mehrheitlich befürwortet werden die Bestimmungen zum Datenschutz und zu den biometrischen Daten. Die wenigen negativen Äusserungen weisen auf das Abhängigkeitsverhältnis zwischen Arbeitnehmer und Arbeitgeber hin und dass die vorgesehene Zustimmung zur Verwendung der biometrischen Daten vor diesem Hintergrund nicht ausreiche.

Ebenfalls mehrheitlich positiv sind die Rückmeldungen zu den Zuverlässigkeitsprüfen. Negativ ins Feld geführt wird, dass von einer spürbaren Mehrbelastung für die Kantonspolizeien ausgegangen werden müsse. Kritisiert wird weiter, dass die Skyguide aufgrund der offenen Formulierung zu viel Spielraum bei der Festlegung des zu überprüfenden Personenkreises habe.

Der Erhöhung des Pilotenalters stimmt ebenfalls eine Mehrheit zu. Die Kritiker weisen darauf hin, dass die Regelung gegen europäisches Recht verstosse und die Beziehungen zur europäischen Union gefährden würden. Die Risiken und Nachteile, die durch eine Verletzung des Luftverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU erwachsen könnten, würden die Vorteile, die mit der Neuerung erreicht werden könnten, überwiegen.

Mehrheitlich befürwortet wird ebenfalls die erweiterte Möglichkeit zur Übertragung von Flugsicherungsdienstleistungen. Die ablehnenden Stimmen befürchten einen Kontrollverlust, wachsenden Druck auf Löhne schweizerischer MitarbeiterInnen und letztlich auch einen Stellenabbau infolge der Erbringung günstigerer Flugsicherungsdienstleistungen. Kritisiert wird auch, dass die technologische Modernisierung das Personal zwingt, sich neue Kompetenzen anzueignen, insbesondere im Umgang mit der Digitalisierung.

Die Verankerung des SIL im LFG und die neu geschaffene Verwertungsmöglichkeit für Fundgegenstände in Flughäfen sind unbestritten. Ergänzend gefordert wird die Streichung der bestehenden Beschränkung der Anzahl Flug- und Wasserflugplätze. Der Bundesrat solle stattdessen zu einem Konzept für die kommerzielle, militärische und private Luftfahrtinfrastruktur verpflichtet werden.

Unbestritten blieben auch die im Zusammenhang mit der Durchsetzung von Passagierrechten stehende Ausdehnung der Strafbestimmungen auf Flughäfen und die Erhöhung des Bussenrahmens bei Verwaltungsstrafverfahren gegen juristische Personen. Dasselbe gilt für die Befreiung von Streckengebühren für Verkehr, der nach Sichtflugregeln abgewickelt wird und die rein redaktionellen Anpassungen im Zusammenhang mit den Betriebsbewilligungen und den Entwicklungsbetrieben.

5. Allgemeine Bemerkungen zur Vorlage

Vier Kantone²⁸ und der Regionalflugplatz Grenchen befürworten die Vorlage generell. Auf eine inhaltliche Stellungnahme verzichtet haben zwei Kantone²⁹, der Schweizerische Gemeindeverband, das Bundesgericht und die Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren.

Der Kanton Aargau moniert, in Kapitel 1 des Erläuterungsberichts zu den Grundzügen der Vorlage würden die betroffenen Gesetzesartikel nicht konsequent genannt. Für die Nachvollziehbarkeit der beantragten Regelung und deren Begründung wäre dies in den jeweiligen Unterkapiteln für die Bearbeitung hilfreich.

²⁸ AR, BS, SH, TG

²⁹ OW, SO

Der Kanton Wallis, der Verband Schweizer Flugplätze und der Flughafen Les Eplatures verlangen die strikte Umsetzung der Motion Würth (20.4412 «Regionalflygplätze als Schlüsselinfrastrukturen sichern»).

Die IG Nord und Stadt Bülach sind generell gegen die Vorlage und verlangen eventualiter einen Workshop oder ein Hearing.

Die Grünen unterstützen die vorgeschlagenen weiteren Massnahmenswerpunkte zur Verbesserung der Sicherheitskultur und der Aufsicht. Aus ihrer Sicht ist die Vorlage jedoch überladen und vermischt unterschiedliche Themen, die nichts miteinander zu tun haben, ausser dass sie im gleichen Gesetz geregelt sind. Sie verlangen daher, die Vorlage in sich zusammenhängenden Teilen dem Parlament vorzulegen. Nach Ansicht des Schutzverbandes der Bevölkerung um den Flughafen Zürich und der Stadt Wallisellen ist die Vorlage auf die Umsetzung der Motionen zu beschränken.

Verschiedene Adressaten haben die Vernehmlassung zum Anlass genommen haben, weiteren Änderungsbedarf im LFG vorzubringen. Die FDP fordert, die mit dem Luftfahrtgesetz vom 21. Dezember 1948 ins Leben gerufene und im Nachgang zum Swissair-Grounding aufgehobene Luftfahrtkommission wieder einzusetzen. Es habe sich gezeigt, dass die bei der Abschaffung der Luftfahrtkommission angekündigten Mechanismen teilweise nicht existieren oder nur ungenügend funktionieren. Die von den interessierten Kreisen gemachten Angaben gelangten kaum bis zum Bundesrat. Drei Luftfahrtverbände³⁰, zwei Verbände pro Luftfahrt³¹ und zwei Flughäfen³² verlangen rechtliche Grundlagen für die Anordnung von Administrativmassnahmen durch Flughafenhalter und für die Bearbeitung von Personendaten durch Flughafenhalter. Der Flughafen Genf verlangt, dass der Luftfahrtpolitische Bericht (LUPO) im LFG festgehalten wird. Zwei Vereinigungen für Konsumentenschutz³³ fordern die Schaffung einer Schlichtungsstelle im Bereich der Passagierrechte. Der Schweizerische Hänggleiterverband beantragt die Aufhebung der Kennzeichnungspflicht für Hänggleiter. Es soll zudem die Möglichkeit geschaffen werden, die Kennzeichnungspflicht durch eine elektronische Erkennbarkeit zu ersetzen.

6. Ergebnisse zu den einzelnen Themen

5.1 Delegation Aufsicht (Art. 4 VE-LFG)

Die Grünen unterstützen die Massnahmenswerpunkte zur Verbesserung der Sicherheitskultur und der Aufsicht vorbehaltlos. Der Vorschlag für die Voraussetzungen, unter welchen das BAZL Aufsichtsaufgaben delegieren kann, wird von verschiedenen Luftfahrtverbänden³⁴, drei Wirtschaftsdachverbänden³⁵ und dem Flughafen Zürich im Grundsatz befürwortet. Es werden aber Bedenken geäussert, dass Arbeitsbedingungen, das Arbeitsrecht und die Sicherheitsstandards beeinträchtigt werden könnten, wenn bei der Delegation Kosteneinsparungen im Fokus stehen und die nötigen fachlichen Kompetenzen fehlen. Ergänzend verlangt wird, dass sicherzustellen sei, dass die beauftragten Organisationen ihre Aufgaben rechtlich korrekt ausüben und dass klarzustellen sei, dass nur der Bundesrat Gebühren festsetzen könne. Nebst der Übertragung von Aufsichtsaufgaben an Flugplatzleiter sei insbesondere bei grösseren Flughäfen auch eine Übertragung der Aufsicht auf den Flugplatzhalter vorzusehen.

Der Kanton Genf sieht den Vorschlag bezüglich Delegation an Kantone und Gemeinden kritisch und verlangt eine klare Eingrenzung, was delegiert werden kann. Zu berücksichtigen seien dabei der grosse Spielraum der Kantone, Aufgaben an die Gemeinden zu delegieren und die Fähigkeiten der Gemeinden, polizeiliche Aufgaben zu übernehmen. Eine Delegation des BAZL an eine Gemeinde dürfe nur nach vorheriger Konsultation des Kantons und des betroffenen Flughafens erfolgen.

Die Rega verlangt eine Definition, wer die Haftung bei übertragenen staatlichen Aufgaben zu übernehmen hat und eine klare Umschreibung der Aufsichtsbefugnisse, die übertragen werden können. Die IG

³⁰ Aerosuisse, VSF, SASPA

³¹ UGW, Pro Flughafen

³² FZAG, ARESA

³³ Konsumentenschutz, frc

³⁴ AECS, Aerosuisse, HelvetiCA, Kapers, VSF, FZAG

³⁵ SBG, economiesuisse, CP

Nord schlägt eine Neuformulierung des Artikels vor, der eine grundsätzliche Aufsichtsverantwortung des BAZL vorsieht und die Möglichkeit der Übertragung der Aufsicht dort, wo das Gesetz dies vorsieht. Bei einer Übertragung an Gemeinden oder Kantone sind diese gegenseitig anzuhören.

Abgelehnt wird der Vorschlag vom SEV. Die Delegation von Aufsichtstätigkeiten dürfe nicht der Logik der Kostenminimierung folgen. Der Verband befürchtet insbesondere bei einer Delegation der Aufsicht an geeignete Organisationen eine Verschlechterung der Arbeitsbedingungen und einen Sicherheitsverlust, weil die Qualität der Aufsichtstätigkeit zwangsläufig abnehme. Die Delegation solcher Tätigkeiten verlange eine verstärkte Aufsicht des BAZL. Dass solche Organisationen Gebühren erheben, wird abgelehnt. Die Gebührenerhebung habe nach einem einheitlichen, vom BAZL festgelegten Tarif zu erfolgen.

5.2 Aufsichtskompetenz (Art. 16 VE-LFG)

Die neu geschaffene Regulierung der Aufsichtskompetenzen des BAZL wird durchwegs kritisch aufgenommen. Die SVP und der AeCS lehnen den Vorschlag ab. 20 Stellungnahmen, grösstenteils aus Luftfahrtkreisen, verlangen Anpassungen am Gesetzestext³⁶. Grundtenor der Kritik ist, dass die Regelung zu weit gehe und eine unnötige und weitreichende Erweiterung der BAZL-Kompetenzen vorsehe. Es gelte, Aufwand und Ertrag eines solchen Eingriffs abzuwägen und staatliches Handeln auf das Wesentliche zu beschränken. Bei den Aufsichtskompetenzen gehe es um die Kompetenzen des Amtes und nicht von dessen Mitarbeitenden. Der viel zu detailliert ausgestaltete Vorschlag erwecke den Eindruck, als wolle man den BAZL-Angestellten grenzenlose Kontrollmöglichkeiten zugestehen und so einseitig deren Rechte zu Lasten der Beaufsichtigten stärken. Es wird vermutet, dass die Bestimmung auch in Vorbereitung auf allfällige Verwaltungstraft- oder Administrativverfahren herangezogen werden könnte, um ausserhalb dieser Verfahren Beweismittel zu beschaffen. Kritisch bewertet wird insbesondere auch die Einführung einer Ermächtigungskompetenz für das BAZL. Weiter wird darauf hingewiesen, dass die extensiven Aufsichtskompetenzen im Widerspruch zur gelebten Sicherheitskultur stehen und den Kern der Redlichkeitskultur, die in der Gesetzesrevision aufgenommen wird, beeinträchtigen könnten. Verwirrend sei zudem, dass zwar auf das direkt anwendbare EU-Recht verwiesen werde, die gewährten Aufsichtskompetenzen aber weit darüber hinaus gehen. Deziert abzulehnen sei deshalb insbesondere die Möglichkeit, dass BAZL-Mitarbeitende und Bevollmächtigte berechtigt sind, verbindliche Anweisungen zu erteilen. Die wiederholt gestellte Frage, ob EASA-Audits in der Schweiz von EASA-Vertretern durchgeführt werden dürfen, werde mit dem Regulierungsvorschlag nicht beantwortet.

5.3 Unfalluntersuchung (Art. 22 – 27 VE-LFG)

Die Rega begrüsst die in Art. 26 Abs. 2^{bis} LFG vorgeschlagene Stärkung der Rechte von Betroffenen durch die Klarstellung der Voraussetzungen zur Verwertung von Informationen und Auskünften, die im Rahmen von Sicherheitsuntersuchungen erteilt worden sind. Drei Vertreter aus Luftfahrtkreisen³⁷ äussern Kritik am Verfahren der Unfalluntersuchung. Dieses widerspreche geltendem Recht und vermutlich auch der EMRK. Das LFG sei daher dahingehend zu ergänzen, dass die Untersuchungsbehörden die Betroffenen auf das Aussageverweigerungsrecht und die Möglichkeit des Beizugs eines Anwaltes hinweisen müssen. Kritisiert wird ebenfalls das Fehlen einer gerichtlichen Überprüfungsmöglichkeit des Untersuchungsergebnisses. Das sei umso gravierender, als dessen Erkenntnisse regelmässig die Grundlage für verwaltungs- oder strafrechtliche Verfahren und Massnahmen bilden. Verlangt wird aus diesen Gründen, dass die Berichte der SUST künftig wieder durch eine unabhängige Fachkommission überprüft werden können, wie dies bei der seinerzeit in Artikel 26 LFG verankerten Flugsicherheitskommission der Fall war.

Die IG Nord verlangt eine Ergänzung im LFG, dass Gemeinden, welche in Gefahr waren oder zu Schaden gekommen sind, vom BAZL und vom VBS anzuhören sind.

³⁶ AEROPERS, AIG, ARESA, Aerosuisse, economiesuisse, FZAG, FFAC, Helvetic, Helvetica, IG Nord, LAT, Pilatus, SUST, sgV, Rega, SBAA, Swiss, UGW, VSF, Pro Flughafen

³⁷ ADF, AeCS, Helvetica

5.4 Anpassung der Voraussetzungen für die Erteilung einer Betriebsbewilligung (Art. 27 E-LFG)

Zur vorgeschlagenen Streichung des Erfordernisses, für die Erteilung einer Betriebsbewilligung über die erforderlichen Benützungsrechte auf dem als Standort des Flugbetriebs vorgesehenen Flugplatz zu verfügen, gingen keine Stellungnahmen ein.

5.5 Sachplan Verkehr (SIL) / Verwertung von Fundgegenständen (Art. 36 VE-LFG)

Zum Vorschlag Stellung genommen haben drei Kantone³⁸. Sie verlangen eine Umplatzierung der Regulierung zur Verwertung von Fundgegenständen, da diese nichts mit dem Regulierungsgegenstand des Artikels, dem SIL, zu tun habe. Der Kanton Genf gibt zudem der Hoffnung Ausdruck, dass die Anpassungen im Artikel die kantonalen Kompetenzen in der Raumplanung nicht beeinträchtigen. Der Schweizerische Gewerkschaftsbund begrüsst den Vorschlag vorbehaltlos. Die SVP begrüsst die Verankerung des SIL im Gesetz und verlangt, dass dieser auch für weitere Träger von Bundesaufgaben verbindlich sein soll. Die Beschränkung der Anzahl Flug- und Wasserflugplätze sei zu streichen, dafür solle der Bundesrat zu einem Konzept für die kommerzielle, militärische und private Luftfahrt-Infrastruktur verpflichtet werden. Sechs Luftfahrtverbände³⁹, die beiden Landesflughäfen⁴⁰ und die ARESA, zwei Luftfahrtgesellschaften⁴¹, zwei Wirtschaftsverbände⁴² und vier Vereinigungen pro Luftfahrt⁴³ äussern sich ebenfalls in diesem Sinne. Die Aerosuisse schlägt weiter vor, in Absatz 1 von Sicherheits- und Gepäckkontrollen zu sprechen. Die IG Nord verlangt zahlreiche Ergänzungen im Gesetzestext, die zum Ziel haben, die Wahrung der Aufgabenerfüllung und der Interessen der betroffenen Kantone und Gemeinden sicherzustellen.

5.6 Betriebskonzession und Beschaffungsrecht (Art. 36a E-LFG)

Der Vorschlag, die Erteilung einer Betriebskonzession an Flughäfen vom Beschaffungsrecht auszunehmen wird grossmehrheitlich befürwortet. Dafür ausgesprochen haben sich fünf Kantone⁴⁴, sieben Wirtschaftsverbände⁴⁵, die SVP, sieben Luftfahrtverbände und Vereinigungen pro Luftfahrt⁴⁶ und drei Flughäfen⁴⁷. Der Kanton Graubünden wünscht ergänzend, dass in den Erläuterungen auf das Binnenmarktgesetz hinzuweisen sei. Die SVP, die Luftfahrtverbände, die Vereinigungen pro Luftfahrt und die Flughäfen verlangen, dass die Standortkantone und -gemeinden bzw. Gesellschaften, an denen diese beteiligt sind, bei der Konzessionsvergabe bevorzugt zu behandeln seien. Drei Wirtschaftsverbände⁴⁸ schliessen sich diesem Antrag an und beantragen weiter, dass die Konzessionsverlängerung bereits nach Ablauf von zwei Dritteln der Konzessionsdauer möglich sein soll. Der Kaufmännische Verband Schweiz verlangt die Aufnahme einer Verpflichtung der Flughäfen zur Nachhaltigkeit im Gesetz. Die IG Nord ist gegen den Vorschlag und verlangt ohne weitere Begründung dessen Streichung.

5.7 Besitzstandsgarantie der Landesflughäfen (Art. 36a^{bis} E-LFG)

Zur vorgeschlagenen Erweiterung der Besitzstandsgarantie auf die Betriebszeiten der Landesflughäfen gingen insgesamt 83 Stellungnahmen ein. Für die neue Regelung ausgesprochen haben sich fünf Kantone⁴⁹, zwei Parteien⁵⁰, 16 Wirtschaftsverbände⁵¹, fünf Luftfahrtverbände⁵², sechs Vereinigungen pro

³⁸ AG, GE, VS

³⁹ Aerosuisse, AeCS, VSF, SBAA, HelvetiCA, Aviationssuisse

⁴⁰ AIG, FZAG

⁴¹ Swiss, LAT

⁴² Economiesuisse, ZHK

⁴³ UWF, VPF, ZHK, KWZ,

⁴⁴ GE, GR, NE, VS, ZG

⁴⁵ economiesuisse, CP, SEV, KV Schweiz, sgv, ZHK

⁴⁶ Aerosuisse, IG Landesflughäfen, SBAA, VFS, Pro Flughafen, UGW, Weltoffenes Zürich

⁴⁷ AIG, FZAG, ARESA

⁴⁸ Economiesuisse, ZHK, UGW

⁴⁹ GR, SG, SZ, ZG, ZH

⁵⁰ FDP, SVP

⁵¹ Economiesuisse, sgv, SEV, STV, CP, HKBB, LGWK, HTS, IVS, SOHK, SCSA, syndicom, SCHK, ZWK, ZBK, ZHK

⁵² Aerosuisse, AEROPERS/SwissALPA, SASPA, SBAA, VSF

Luftfahrt⁵³, acht Fluggesellschaften⁵⁴, Skyguide, vier Flughäfen⁵⁵ und eine Einzelperson⁵⁶. Der Kanton Schwyz unterstützt grundsätzlich die Erweiterung der Besitzstandsgarantie. Er will sie aber auf die zulässige Lärmbelastung insbesondere in der Nacht beschränkt wissen; zu schützen sei der Betriebsrahmen und nicht der konkrete Flugbetrieb. Die Luftfahrtkreise, teilweise mit Unterstützung der Wirtschaftsverbände, verlangen im Sinne eines Branchenvorschlags ergänzend, dass die Besitzstandsgarantie auch den Betriebsumfang und die Öffnungszeiten umfasst; diese seien mindestens im bisherigen Umfang zu gewährleisten. Vereinzelt wird gefordert, dass es auch möglich sein sollte, Betriebsumfang und -zeiten auszudehnen, wenn der Verkehr zunimmt und die Umweltauswirkungen (Lärmbelastung) abnehmen⁵⁷ und dass die Besitzstandsgarantie auch auf Regionalflugplätze mit Linienverkehr auszudehnen sei⁵⁸.

Gegen den Vorschlag sind drei Kantone⁵⁹, zwei Parteien⁶⁰ 17 Umwelt- und Schutzverbände⁶¹ vier Städte und Gemeinden⁶² und sechs Einzelpersonen⁶³. Der Kanton Aargau verlangt den Verzicht auf die Ausdehnung der Besitzstandsgarantie. Er begründet dies im Wesentlichen mit der fehlenden Möglichkeit zur Interessenabwägung. Zudem vermisst er Ausführungen zu den Auswirkungen einer Ausdehnung. Der Kanton Genf verlangt im Ergebnis eine Beschränkung der Besitzstandsgarantie, indem er für künftige SIL-Objektblätter und für Sanierungsverfahren einen Vorbehalt macht. Der Kanton Baselland bezieht keine Position zur Ausdehnung der Besitzstandsgarantie, er weist aber darauf hin, dass seine Ziel-Forderung zu den Betriebszeiten am EAP aktuell nicht erfüllt würden. Die übrigen Ablehnungen sind inhaltlich grösstenteils identisch. Sie sind gegen eine faktische Abschaffung der umweltrechtlichen Schutznormen bei Landesflughäfen und verlangen den Verzicht auf die Ausdehnung der Besitzstandsgarantie. Der Vorschlag verletze den verfassungsrechtlichen Auftrag des Bundes, wonach die Umwelt und damit die Menschen vor lästigen und schädlichen übermässigen Immissionen zu schützen sind.

5.8 Nebenanlagen (Art. 37m E-LFG)

Zur Anpassung des kantonalen Entscheidverfahrens für Bauten und Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem Flugplatzbetrieb dienen, haben vier Kantone⁶⁴ positiv Stellung genommen. Drei Luftfahrtverbände⁶⁵, vier Vereinigungen pro Luftfahrt⁶⁶, und zwei Flughäfen⁶⁷ begrüßen im Grundsatz den Vorschlag, verlangen aber eine weitgehende Neuformulierung der Bestimmung. Diese sieht unter anderem eine erweiterte Zustimmungspflicht der Flugplatzhalter vor, indem diese die Zustimmung verweigern können, wenn die Nebenanlage den künftigen Ausbau der Flughafenanlagen verunmöglicht oder erschwert. Der Flughafen Genf erachtet die geltende Fassung von Art. 37m für klarer und lehnt die vorgesehene Änderung mit Ausnahme der Anhörung des Flugplatzhalters oder der Flugsicherung ab.

Gegen den Vorschlag sind die SP, 17 Umwelt- und Schutzverbände⁶⁸ vier Städte und Gemeinden⁶⁹ und sechs Einzelpersonen⁷⁰. Ihrer Ansicht nach ist die Notwendigkeit einer Beschränkung der kantonalen Kompetenzen nicht genügend begründet. Kritisiert wird insbesondere die Behauptung, den kantonalen Behörden würden die notwendigen Beurteilungskompetenzen fehlen. Die damit einhergehende Ent-

⁵³ AERIA+, AGAA, Aviationsuisse, IG Landesflughäfen, UGW, Pro Flughafen, Weltoffenes Zürich

⁵⁴ Dassault, easyjet, Jet Aviation, LAT, Swift Copters, Rega, Swiss, Albinati

⁵⁵ FZAG, AIG, EAP, ARESA

⁵⁶ ADF

⁵⁷ Air King, Albinati, AERIA +, AGAA, Dassault

⁵⁸ ADF

⁵⁹ GE, AG, BL

⁶⁰ SP, Grüne

⁶¹ ARAG, CARPE, IG Nord, KLUG, ATCR-AIG, Lärmliga, Mountain Wilderness, sbfz, VCS, AeFU, Fair in Air, FNI, Fluglärmsolidarität, VFSN, IG ZFDN, Region Ost, WWF

⁶² Wallisellen, Rümlang, Niederhasli, Zell

⁶³ Zimmermann, Huber, Bratoljic-Melkay, Schiltknecht, Blöchliger, Hardegger,

⁶⁴ AG, FR, GR, NW, VD

⁶⁵ Aerosuisse, VSF, EBAA

⁶⁶ IG Landesflughäfen, UGW, Pro Flughafen, Weltoffenes Zürich

⁶⁷ FZAG, ARESA

⁶⁸ ARAG, CARPE, IG Nord, KLUG, ATCR-AIG, Lärmliga, Mountain Wilderness, sbfz, VCS, AeFU, Fair in Air, FNI, Fluglärmsolidarität, VFSN, IG ZFDN, Region Ost, WWF

⁶⁹ Wallisellen, Rümlang, Niederhasli, Zell,

⁷⁰ Zimmermann, Huber, Bratoljic-Melkay, Schiltknecht, Blöchliger, Hardegger,

machung der kantonalen Behörden zugunsten der Bundesbehörden und die Reduktion der Mitspracherechte werden entschieden abgelehnt. Die IG Nord beantragt ohne Begründung eine weitgehende Neufassung des Artikels, die unter anderem die Anhörung der Gemeinden vorsieht.

5.9 Projektierungszonen (Art. 37n ff. E-LFG)

Die Artikel sehen vor, die Anwendungsgebiete der Projektierungszonen klar abzugrenzen, das Verfahren zur Festlegung dieser Zonen zu regeln und die Vorgaben zu ihrer Sperrwirkung zu statuieren. Neu sind zudem auch Projektierungszonen für Flugsicherungsanlagen möglich. Zwei Kantone⁷¹ unterstützen den Vorschlag vorbehaltlos. Die SVP, der Schweizerische Gewerbeverband, zwei Luftfahrtverbände⁷², vier Vereinigungen pro Luftfahrt⁷³, zwei Flughäfen⁷⁴ und eine Einzelperson⁷⁵ begrüßen die Stossrichtung des Vorschlags im Grundsatz, sie verlangen aber verschiedene Anpassungen. Die Projektierungszone mit ihrem relativ hohen Konkretisierungsgrad und die zeitliche Nähe zu einem konkreten Projekt könne gegenüber der Sachplanung nicht vorgezogen werden. Ein massiver Eingriff in das Grundeigentum Privater wäre die Folge. Für die Absicherung der Sachplanung sei die Anordnung einer Projektierungszone kein passendes Instrument. Vorschlagen wird weiter eine Verlängerung der Maximaldauer der Projektierungszone und die Zustimmung des Flugplatzhalters zu Vorhaben in einer Projektierungszone. Die Ausdehnung des Anwendungsbereichs der Projektierungszone wird abgelehnt.

Zwei Kantone⁷⁶ lehnen den Vorschlag als unverhältnismässig ab. Der Kanton Zürich ist gegen die Ausweitung des Anwendungsbereichs, den Verzicht auf die Anhörung und Ersatz durch eine öffentliche Auflage mit Einsprachemöglichkeit und die Sperrwirkung ab Auflage. Die Einschränkung des Rechtsschutzes sei unverhältnismässig und die öffentliche Auflage führe zu einem Mehraufwand. Die Grünen äussern sich nicht explizit zu dieser Anpassung, lehnen aber in allgemeiner Form alle Änderungen zur Verstärkung des Bundeseinflusses ab. Gegen den Vorschlag sind weiter die SP, 17 Umwelt- und Schutzverbände⁷⁷, vier Städte und Gemeinden⁷⁸, der Flughafen Genf und sechs Einzelpersonen⁷⁹. Sie lehnen die Einschränkung des Rechtsschutzes ab und verlangen den Verzicht auf die Ausweitung des Anwendungsbereichs der Projektierungszone. Der Flughafen Genf befürchtet eine Verlängerung des Verfahrens durch die neu geschaffene Einsprachemöglichkeit.

5.10 Übertragung von Flugsicherungsdienstleistungen auf ausländische Flugsicherungsdienstleistungserbringende (Art. 40b E-LFG)

Für die vorgeschlagene Ausweitung der Möglichkeit zur Übertragung von Flugsicherungsdienstleistungen ausgesprochen haben sich der Kanton St. Gallen, drei Luftfahrtverbände⁸⁰, der Flughafen Zürich, Swiss und Skyguide. Zentral ist ihrer Ansicht nach, dass die Erbringung von Flugsicherungsdienstleistungen von nationaler Bedeutung eine Bundesaufgabe bleibt, damit die Schweiz über eine eigene leistungsfähige und zuverlässige Flugsicherung verfügt. Gemäss dem Flughafen Zürich soll die Flugsicherung über die nötigen Ressourcen verfügen, um die erforderlichen Kapazitäten sicherzustellen. Die Governance der Flugsicherung soll schlank aufgestellt sein und Entscheide sollen schnell getroffen und umgesetzt werden können. Swiss begrüsst die erweiterte Möglichkeit der Skyguide, mit anderen Flugsicherungsanbietern zu kooperieren, die vorgesehenen Änderungen gehen ihr jedoch zu wenig weit und sie würde eine weitergehende Liberalisierung befürworten.

⁷¹ FR, ZG

⁷² Aerosuisse, VSF

⁷³ IG Landesflughäfen, UGW, Pro Flughafen, Weltoffenes Zürich

⁷⁴ FZAG, ARESA

⁷⁵ ADF

⁷⁶ SZ, ZH

⁷⁷ ARAG, CARPE, IG Nord, KLUG, ATCR-AIG, Lärmliga, Mountain Wilderness, sbfz, VCS, AeFU, Fair in Air, FNI, Fluglärmsolidarität, VFSN, IG ZFDN, Region Ost, WWF

⁷⁸ Wallisellen, Rümlang, Niederhasli, Zell

⁷⁹ Zimmermann, Huber, Bratoljic-Melkay, Schiltknecht, Blöchliger, Hardegger,

⁸⁰ Aerosuisse, SATTA, SBAA

Der Schweizerische Gewerkschaftsbund und zwei Luftfahrtverbände⁸¹ beurteilen den Vorschlag kritisch. Sie argumentieren, dass durch die technologische Modernisierung das Personal gezwungen sei, sich neue Kompetenzen anzueignen, insbesondere im Umgang mit der Digitalisierung.

Gegen die vorgeschlagene Erweiterung sind die SP, zwei Wirtschaftsverbände⁸², die Syndicom und die IG Nord. Die SP erachtet die für die Skyguide vorgesehen Möglichkeit, bestimmte Flugsicherungsdienste an ausländische Provider zu übertragen, als nicht zielführend. Befürchtet wird ein Kontrollverlust, wachsender Druck auf Löhne schweizerischer MitarbeiterInnen und letztlich auch ein Stellenabbau infolge der Erbringung günstigerer Flugsicherungsdienstleistungen. Gemäss der Gewerkschaft des Verkehrspersonals soll Skyguide auch künftig sämtliche Dienste in integrierter Form anbieten, um einen Kontrollverlust im Schweizer Luftraum zu verhindern. Befürchtet werden weiter ein Stellenabbau und ein erhöhter Konkurrenzdruck. Nach Ansicht der IG Nord liegt die Flugsicherheit im nationalen Interesse, die Erbringung von Flugsicherungsdienstleistungen dürfe deshalb nicht übertragen werden.

5.11 Beschränkung des Grundeigentums (Sicherheitszonenplan) (Art. 42 f. E-LFG)

Die vorgeschlagenen Artikel sehen verschiedene Anpassungen im Verfahren zur Festlegung von Sicherheitszonenplänen vor. Positiv zum Vorschlag geäußert haben sich vier Kantone⁸³ und Swiss. Der Flughafen Genf nimmt zur Kenntnis, dass die Sicherheitszonenpläne neu vom BAZL genehmigt werden.

Zwei Luftfahrtverbände⁸⁴, drei Vereinigungen pro Luftfahrt⁸⁵, und zwei Flughäfen⁸⁶ sprechen sich dafür aus, das heutige Verfahren grösstenteils beizubehalten und schlagen Änderungen betreffend Einbezug der Kantone vor. Die IG Nord beantragt ohne Begründung eine weitgehende Neufassung des Artikels, die unter anderem die Anhörung der Gemeinden vorsieht.

Gegen den Vorschlag sind zwei Parteien⁸⁷, 17 Umwelt- und Schutzverbände⁸⁸ vier Städte und Gemeinden⁸⁹ und sechs Einzelpersonen⁹⁰. Die geplante Ausweitung des Geltungsbereichs der Sicherheitszonen sowie der Abbau der Mitwirkungsrechte und des Rechtsschutzes seien nicht akzeptabel.

5.12 Befreiung von Streckengebühren für Verkehr, der nach Sichtflugregeln abgewickelt wird (VFR-Verkehr) (Art. 49 E-LFG)

Zum Vorschlag haben der Kanton Aargau und die Skyguide zustimmend Stellung genommen. Nach Ansicht des Kantons Aargau ist indessen nicht klar, ob die Buchstaben a und b von Artikel 49 Absatz 1 LFG ebenfalls gestrichen werden sollen. Gemäss Skyguide sollte die gesetzliche Grundlage auch die Bereitstellung von Luftinformationsdiensten umfassen. Die Gebühr sollte zudem die Möglichkeit umfassen, die teilweise erheblichen notwendigen Investitionen in neue technische Einrichtungen zu decken.

5.13 Ergänzung Entwicklung und Entwicklungsbetriebe (Art. 57 E-LFG)

Zur Erweiterung der Delegationsnorm an das UVEK, um für die Entwicklung von Luftfahrzeugen Vorschriften erlassen zu können und zur Ergänzung der Entwicklungsbetriebe in der Auflistung der Betriebe, die eine Bewilligung des BAZL benötigen, gingen keine Stellungnahmen ein.

5.14 Erhöhung der Altersgrenze für Helikopterpilotinnen und -piloten (Art. 61 E-LFG)

⁸¹ HelvetiCA, Kapers,

⁸² SGB, SEV, syndicom

⁸³ AG, NW, UR, VD

⁸⁴ Aerosuisse, SBAA

⁸⁵ UGW, Pro Flughafen, Weltoffenes Zürich

⁸⁶ FZAG, ARESA

⁸⁷ SP, Grüne

⁸⁸ ARAG, CARPE, IG Nord, KLUG, ATCR-AIG, Lärmliga, Mountain Wilderness, sbfz, VCS, AeFU, Fair in Air, FNI, Fluglärmsolidarität, VFSN, IG ZFDN, Region Ost, WWF

⁸⁹ Wallisellen, Rümlang, Niederhasli, Zell,

⁹⁰ Zimmermann, Huber, Bratoljic-Melkay, Schiltknecht, Blöchliger, Hardegger,

6 Kantone⁹¹, zwei Dachverbände der Wirtschaft⁹² und vier Luftfahrtverbände⁹³ begrüßen die Erhöhung des Pilotenalters. Die derzeitige Altersgrenze der EU stehe im Widerspruch zum Verbot der Diskriminierung, sei unverhältnismässig und stelle eine unnötige Einschränkung der Berufsfreiheit dar. Es sei von grosser Bedeutung, dass die erfahrensten und sichersten Pilotinnen und Piloten der Branche erhalten blieben. Es gebe keinerlei wissenschaftliche Belege für ein erhöhtes Risiko plötzlicher Fluguntauglichkeit ab dem 60. Lebensjahr. Die geltende europäische Regelung schaffe zudem eine ungerechtfertigte Ungleichbehandlung zwischen Rettungspilotinnen und -piloten und gewerblichen Pilotinnen und Piloten.

Gegen den Vorschlag ist der Kanton Zürich, die SP, der Schweizerische Gewerkschaftsbund und drei Luftfahrtverbände⁹⁴. Zur Begründung wird angeführt, die Regelung verstosse gegen europäisches Recht und gefährde die Beziehungen zur europäischen Union. Die Risiken und Nachteile, die durch eine Verletzung des Luftverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU erwachsen könnten, würden die Vorteile, die mit der Neuerung erreicht werden könnten, überwiegen. Die vom international zuständigen Gesetzgeber erlassenen Regeln würden auf wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhen und garantieren die Sicherheit der Piloten und der Nutzer. Es mache keinen Sinn, dass die Schweiz versuche, von diesen Regeln abzuweichen. Die Sicherheit der Luftfahrt dürfe nicht beeinträchtigt werden.

5.15 Ausdehnung der Strafbestimmungen in Zusammenhang mit Passagierrechten auf Flughäfen (Art. 91 E-LFG)

Der Vorschlag, Flughafenhalter bei Verstössen gegen Passagierrechte büssen zu können, wird vom Kanton Uri und vom Flughafen Genf begrüsst. Es sei sachlich richtig, Flughafenhalter bezüglich Einhaltung der Vorgaben zu den Passagierrechten gleich wie die Lufttransportführer zu behandeln und bei wiederholten oder schweren Pflichtverletzungen eine Sanktionierung vorzusehen.

5.16 Erhöhung des Bussenrahmens für die Durchführung von Verwaltungsstrafverfahren gegen die juristische Person in Zusammenhang mit Passagierrechten (Art. 91^{bis} E-LFG)

Der Verdoppelung des Bussenrahmens für Bussen gegen Geschäftsbetriebe stimmen der Kanton Uri und der Flughafen Genf zu. Die Anpassung der aktuellen Bussenhöhe für juristische Personen von CHF 5'000 auf CHF 10'000 erscheine auch im Hinblick auf die Strafraumen der Bussen in der übrigen Straf- und Strafprozesslandschaft adäquat.

5.17 Konzessionsentzug (Art. 93 E-LFG)

Zur Anpassung des Verweises innerhalb des Artikels auf Artikel 36a LFG anstatt Artikel 37 LFG gingen keine Stellungnahmen ein.

5.18 Gerichtsbarkeit (Art. 98 E-LFG)

Der vorgeschlagenen Konzentration der Gerichtsbarkeit im Luftfahrtbereich auf die Bundesanwaltschaft stimmen vier Kantone⁹⁵, der Schweizerische Hängegleiterverband, der Flughafen Genf, Skyguide und die Rega vorbehaltlos zu.

Der Kanton Zürich stimmt dem Vorschlag zu, verlangt aber die Ergänzung, dass die Bundesanwaltschaft bei Flugkatastrophen und schweren Flugunfällen ein unverzügliches Ausrücken an den Ereignisort und die unverzügliche Übernahme der Leitung eines Strafverfahrens sicherstelle. Dies aus dem Grund, weil bei Flugunfällen die ersten Stunden der Ermittlungen entscheidend seien, damit die Ursachen und Schuldfragen geklärt werden können. Ebenfalls zustimmend äussern sich zwei Vertreter der Kantonspolizei und der Staatsanwaltschaften⁹⁶. Sie kritisieren aber, dass der Vorschlag über den Motionswillen hinausgehe. Die Zusammenführung der spezialisierten Strafkompentenz bei der Bundesanwaltschaft für Delikte im Zusammenhang mit der Luftfahrt mache nur dort Sinn, wo es darum gehe, dass die Richtigen zeitgerecht und kompetent das Richtige machen. Dies gelte nur bei Unfällen und schweren Vorfällen,

⁹¹ AI, GR, NW, SG, UR, VS

⁹² SGV, CP

⁹³ Aerosuisse, SHeV, SHV, SBAA,

⁹⁴ Kapers, HelvetiCA, syndicom

⁹⁵ BE, GL, NW, UR

⁹⁶ KKPKS, SSK

wie dies die Motion vorsehe. Die vorgenommene Angrenzung sei zudem zu wenig klar und schaffe ein hohes Risiko für neue Unsicherheiten und Konflikte. Die vorgesehene Ausweitung der Bundesgerichtsbarkeit könne die kantonalen Polizeikörper nur entlasten, wenn die Bundesanwaltschaft zur Umsetzung auch konsequent die Bundeskriminalpolizei beziehe. Diesbezüglich bleibe der präsentierte Vorschlag ungenügend und die Aufgabenteilung sei entsprechend zu präzisieren.

Der Kanton Genf und die IG Nord lehnen den Vorschlag ab. Nach Ansicht des Kantons Genf geht der Vorschlag über den Motionswillen hinaus und er berge das Risiko, dass sich die Bundesanwaltschaft auf den Flughäfen mit Bagatelldfällen zu befassen hat, für die es kein spezielles Fachwissen braucht. Weiter gebe es nebst der Luftfahrt auch andere Bereiche, wo bei der Strafuntersuchung Fachwissen verlangt wird. Zu behaupten, die heutige Kompetenzregelung würde zu einer uneinheitlichen Behandlung durch die Kantone führen, sei nicht stichhaltig und für die Abgrenzung der Kompetenzen nicht hilfreich. Die Abgrenzungskriterien seien zudem zu wenig klar und würden Kompetenzkonflikte zur Folge haben. Unabhängig von der getroffenen Lösung sei in jedem Fall sicherzustellen, dass die Bundesanwaltschaft zusammen mit der Bundeskriminalpolizei die Verfahren durchführe. Gemäss IG Nord gibt es keinen erkennbaren, geschweige denn zwingenden Grund, kantonale Kompetenzen zu beschränken.

5.19 Just Culture (Art. 20 und 91^{ter} E-LFG, Art. 237 E-StGB)

Zur vorgeschlagenen Umsetzung der Just Culture im LFG und im StGB gingen insgesamt 40 Stellungnahmen ein. Stellung genommen haben sechs Kantone⁹⁷, zwei Parteien⁹⁸, vier Dachverbände der Wirtschaft⁹⁹, 13 Luftfahrtverbände¹⁰⁰, zwei Umwelt- und Schutzverbände¹⁰¹, drei Vereinigungen pro Luftfahrt¹⁰², drei Flughäfen¹⁰³, drei Fluggesellschaften¹⁰⁴ Skyguide, zwei Vertreter der Kantonspolizei und der Staatsanwaltschaften¹⁰⁵ und die SUST.

Die Stellung nehmenden Kantone begrüssen den Vorschlag grösstenteils vorbehaltlos. Nach Ansicht des Kantons St. Gallen sei rechtsstaatlich bedenklich, dass das Verwertungsverbot auch bei schweren Verstössen wie Vorsatz und grober Fahrlässigkeit zum Tragen komme. Diese Informationen müssten in der Strafverfolgung verwertbar sein. Der Kanton Luzern weist ergänzend darauf hin, dass weil nur bei Luftfahrtsachen eine ausschliessliche Bundeskompetenz bestehe, sich Artikel 237 StGB bezüglich Einstellungen und Nichtanhandnahmen durch die kantonalen Strafbehörden nur in den Bereichen Schifffahrt, Seil- und Eisenbahnen auswirken werde.

Die Grünen unterstützen den Vorschlag vorbehaltlos. Die SP begrüsst ihn, moniert jedoch markante Schwachstellen und zu weit gefasste Formulierungen, ohne diese weiter zu begründen.

Die Dachverbände der Wirtschaft begrüssen den Vorschlag. Nach Ansicht der Gewerkschaft des Verkehrspersonals geht die Umsetzung der Just Culture aber nicht weit genug und der Schutz der Informationsquellen sei ungenügend. Der Schweizerische Gewerkschaftsbund kritisiert, es gebe markante Schwachstellen und zu weit gefasste Formulierungen, ohne diese weiter zu begründen.

Die beiden Vertreter der Kantonspolizei und der Staatsanwaltschaften äussern sich positiv.

Die Stellungnahmen aus den Luftfahrtkreisen sind durchwegs positiv, sie verlangen aber einzelne Verbesserungen. Ein Anliegen ist, dass der Verfolgungsverzicht auch auf Meldungen gemäss der Unfalluntersuchungsverordnung der EU (Verordnung [EU] Nr. 996/2010) zur Anwendung kommen soll. Verlangt wird weiter, in den beiden LFG-Artikeln den Begriff «schwerer Fall» zu streichen, da nicht klar sei, ob damit eine weitere Qualifikation eingeführt wird. Eine weitere Forderung ist, das Verwertungsverbot auch auf Personen auszudehnen, die in Meldungen genannt werden. Nicht verstanden wird zudem, dass der Verfolgungsverzicht nur für luftrechtliche Strafverfahren gelten soll. Bezüglich Artikel 237 StGB wird kritisiert, dass das Erfordernis der «zumutbaren Anstrengungen» zu unbestimmt sei. Vorgeschlagen wird

⁹⁷ AG, GE, LU, NE, SG, UR

⁹⁸ SP, Grüne

⁹⁹ Economiesuisse, SEV, SGV, SGB

¹⁰⁰ Aerosuisse, AeCS, AEROPERS-SwissALPA, FFAC, HelvetiCA, Kapers, SHV, Rega, SATTA, SASPA, SBAA, syndicom, VSF

¹⁰¹ IG Nord, Fluglärmsolidarität

¹⁰² Aviationsuisse, UGW, Pro Flughafen

¹⁰³ AIG, ARESA, FZAG,

¹⁰⁴ Helvetic, LAT, Swiss,

¹⁰⁵ KKPFS, SSK

«ernstzunehmende Anstrengungen». Verlangt wird auch, dass die für einen Strafverzicht notwendige Kooperation anders definiert werden müsse.

Die zwei Umwelt- und Schutzverbände beantragen, dass die Bestimmungen zum Meldewesen auch auf den Vollzug der Lärmschutz-Verordnung (LSV) und des Flughafengesetzes anwendbar sein sollen (Anzeigerecht gemäss Flughafengesetz für Flüge ausserhalb Betriebszeit). In den LFG-Artikeln sei zudem zu ergänzen, dass die Arbeiten im Zusammenhang mit dem Meldesystem zu dokumentieren seien und dass die nicht verwertbaren Informationen aus den Ereignismeldungen Eingang in die Sicherheitsbeurteilung des Flugbetriebs an den jeweiligen Flughäfen finden müssten.

5.20 Alkoholkontrollen durch die Flugplatzhalterin oder den Flugplatzhalter (Art. 90^{bis} und 100^{ter} E-LFG)

Zum Vorschlag haben fünf Kantone¹⁰⁶ Stellung genommen. Sie begrüssen die Änderungen grundsätzlich aus sicherheitstechnischen Gründen, weisen jedoch teilweise darauf hin, dass die Durchführung dieser Kontrollen zu einem zusätzlichen Aufwand für die Polizeibehörden führen werde, der zum heutigen Zeitpunkt noch nicht abschätzbar sei. Nach Ansicht des Kantons Genf sei beim Begriff «unbegleitete Personen» nicht klar, von welchen Personen die Rede sei (Besucher, kurzfristige Beauftragte, andere). Er schlägt darum vor, von Personen zu sprechen, die auf der Bewegungsfläche oder in anderen Betriebsbereichen des Flugplatzes arbeiten. Für die Personenkategorien, die neu Alkoholkontrollen unterzogen werden können, sollen zudem die gleichen Grenzwerte gelten wie für Besatzungsmitglieder.

Stellungnahmen eingereicht haben weiter zwei Luftfahrtverbände¹⁰⁷ zwei Flughäfen¹⁰⁸, zwei Vereinigungen pro Luftfahrt¹⁰⁹ und die Konferenz der kantonalen Polizeikommandanten. Sie stimmen der vorgeschlagenen Regelung alle zu, verlangen teilweise aber Ergänzungen. Nach Ansicht der Luftfahrtkreise soll aufgrund der hohen Gefährdung durch Bodenpersonal, welches ein Motorfahrzeug führt, nicht nur das interne Punktesystem als Sanktionsmassnahme genügen. Das Bodenpersonal sei bei Verstössen ebenfalls strafrechtlich zu verfolgen. Es sei nicht ersichtlich, weshalb diese Personen auf der Luftseite weniger streng geahndet werden sollen als auf der Landseite. Gewünscht wird weiter, dass der Flughafenhalter einerseits selbst die Alkoholkontrollen beim Bodenpersonal durchführen kann und die Polizei erst beizuziehen wäre, wenn strafprozessualer Zwang oder ein Vergehen vorliege. Die Konferenz der kantonalen Polizeikommandanten weist darauf hin, dass die aus Sicherheitsgründen zu befürwortende neue Kontrollmöglichkeit mit einem nicht zu unterschätzenden (personellen) Mehraufwand verbunden sei. Vereinzelt könne dieser Mehraufwand, insbesondere für kleinere kantonale Polizeikorps, welche für die Sicherheit eines Flughafens und die damit verbundenen Aufgaben verantwortlich seien, zulasten der weiteren Strafverfolgungsaufgaben zusätzliche Ressourcen binden. Diesbezüglich sei von Seiten des Bundes eine enge Koordination mit den kantonalen Polizeikorps und Strafverfolgungsbehörden notwendig und sofern angezeigt, seien Möglichkeiten zur Unterstützung und Entlastung zu prüfen. Vor diesem Hintergrund könnte die Ausweitung der Bundesgerichtsbarkeit gemäss Artikel 98 Absatz 1 VE-LFG auf alle Strafverfahren im Zusammenhang mit der Aviatik die kantonalen Polizeikorps entlasten. Dies indes nur, wenn die Bundesanwaltschaft zur Umsetzung auch konsequent die Bundeskriminalpolizei beiziehe. Fraglich erscheint den Polizeikommandanten zudem die Unterscheidung zwischen Crewmitgliedern und Bodenpersonal. Eine solche Differenzierung liesse sich sachlich kaum begründen, handle es sich doch bei beiden Personengruppen um einen schwerwiegenden Verstoss gegen das Gebot absoluter *Awareness* und somit um Zuwiderhandlungen, welche mit der Verletzlichkeit des Gesamtsystems eines internationalen Landeflughafens keinesfalls vereinbar seien. Entsprechend sei auf eine Unterscheidung zu verzichten oder ein entsprechender Verzicht zumindest zu prüfen.

5.21 Datenbearbeitung und Zugriffsrechte (Art. 107a E-LFG)

Zur Ergänzung der Datenschutzbestimmung im LFG im Zusammenhang mit der Marktüberwachung im Bereich der unbemannten Luftfahrzeuge haben der Kanton Uri, die SP, die Aerosuisse, der Flughafen Zürich und zwei Vereinigungen pro Luftfahrt¹¹⁰ Stellung genommen. Die SP lehnt die vorgeschlagene

¹⁰⁶ AG, BE, GE, LU, UR

¹⁰⁷ Aerosuisse, SASPA

¹⁰⁸ AIG, FZAG

¹⁰⁹ UGW, Pro Flughafen

¹¹⁰ UGW, Pro Flughafen

Datenbearbeitung nicht per se ab, jedoch scheine es nach ihnen grosse Sicherheitsbedenken im Vorhaben zu geben. Der Datenschutz müsse strengstens geregelt werden. In den übrigen Stellungnahmen wird der Vorschlag insgesamt positiv beurteilt, verbunden mit der Forderung nach einer redaktionellen Anpassung, weil gemäss revidiertem Datenschutzgesetz nur noch natürliche Personen vom Geltungsbereich des Gesetzes erfasst seien. Mit der Präzisierung im LFG sei auch klar, dass nicht jegliche Personendaten der genannten Betriebe etc. bearbeitet werden dürfen, welche beispielsweise auch Personendaten von Kunden etc. beinhalten können, sondern lediglich Personendaten des Personals.

5.22 Verwendung von biometrischen Daten (Art. 107c E-LFG)

Zur neu geschaffenen Rechtsgrundlage für die Verwendung von biometrischen Daten für die Sicherheitskontrolle an Flughäfen haben zwei Kantone¹¹¹, zwei Parteien¹¹², zwei Dachverbände der Wirtschaft¹¹³, drei Luftfahrtverbände¹¹⁴, vier Vereinigungen pro Luftfahrt¹¹⁵ zwei Flughäfen¹¹⁶, Swiss, und zwei Vereinigungen für Konsumenten- und Datenschutz¹¹⁷ Stellungnahmen eingereicht.

Der Kanton Genf ist gegen den Vorschlag. Kontext und Zweck der Erhebung von biometrischen Daten seien nicht verständlich und es sei auch nicht klar, für was die auf diese Weise erhobenen Daten verwendet würden. Der Kanton St. Gallen befürwortet den Vorschlag, gibt aber zu bedenken, dass die Einführung neuer Technologien erfordere, dass Datenschutzvorgaben eingehalten werden. Ausserdem sei eine Angleichung an internationale Datenschutzstandards essenziell.

Die Piratenpartei äussert sich negativ. Statt den Flughafen als Versuchsobjekt und Gewöhnungsfeld für mehr (automatisierte) Überwachung und Datenbearbeitung im Namen der Sicherheit zu missbrauchen, sollte im Gegenteil ausdrücklich darauf verzichtet werden. Es wäre zudem schwierig, die vorgesehene ausdrückliche, informierte und freiwillige Zustimmung einzuholen. Die SP lehnt die vorgeschlagene Datenbearbeitung nicht per se ab, macht jedoch grosse Sicherheitsbedenken geltend. Der Datenschutz müsse strengstens geregelt werden, vor allem bei biometrischen Daten. Der Aufwand für einen freiwilligen Gebrauch scheine zu gross und es sei daher sinnvoller, darauf zu verzichten.

Die Gewerkschaft des Verkehrspersonals lehnt den Vorschlag aufgrund des Abhängigkeitsverhältnisses Arbeitnehmer/Arbeitgeber ab. Eine Zustimmung sei vor diesem Hintergrund nicht ausreichend. Im gleichen Sinne äussert sich die Kapers und Syndicom. Sie hinterfragen zusätzlich die Verhältnismässigkeit hinsichtlich der Erfüllung des Zweckes der Überprüfung der Identität.

Aerosuisse, die beiden Flughäfen, die Vereinigungen pro Luftfahrt und Swiss befürworten den Vorschlag, verlangen aber nebst begrifflichen Präzisierungen auch Anpassungen im Gesetzestext, die darauf abzielen, den Anwendungsbereich der biometrischen Daten auf andere Bereiche als die Sicherheitskontrollen auszudehnen. Weiter sei die Beschränkung auf eigenes Personal zu streichen und es sei die Möglichkeit vorzusehen, Pilotversuche durchzuführen.

Die zwei Vereinigungen für Konsumenten- und Datenschutz erachten die vorgeschlagene Digitalisierung hier grundsätzlich als sinnvoll. Im Sinne der Technologieneutralität sollte statt das «Gesichtsbild» aber die «biometrischen Personendaten» verwendet werden. Gefordert werden weitere Präzisierungen bezüglich Speicherung, Schutz und Verwendungszweck der biometrischen Daten. Der Bestimmung müsse klar zu entnehmen sein, unter welchen Voraussetzungen die Bearbeitung von biometrischen Daten zulässig ist.

¹¹¹ GE, SG

¹¹² Piratenpartei, SP,

¹¹³ SGV, SEV

¹¹⁴ Aerosuisse, Kapers, syndicom

¹¹⁵ Aviationsuisse, UGW, Pro Flughafen, Weltoffenes Zürich

¹¹⁶ AIG, FZAG

¹¹⁷ Digitale Gesellschaft, Politbeobachter

5.23 Abweichungen vom Öffentlichkeitsgesetz (107d E-LFG)

Zum Vorschlag, den Zugang zu gewissen amtlichen Dokumenten einzuschränken, sind insgesamt 43 Stellungnahmen eingegangen. Stellung genommen haben die SP, zwei Dachverbände der Wirtschaft¹¹⁸, drei Luftfahrtverbände¹¹⁹, zwei Fluggesellschaften¹²⁰, der Flughafen Zürich, Skyguide, zwei Vereinigungen pro Luftfahrt¹²¹, 17 Umwelt- und Schutzverbände¹²², vier Städte und Gemeinden¹²³, fünf Vereinigungen für Konsumenten- und Datenschutz¹²⁴ und sechs weitere Adressaten¹²⁵.

Die zwei Dachverbände der Wirtschaft und die Luftfahrtkreise unterstützen die neue Regulierung. Insbesondere mit Blick auf die in der Luftfahrt stark gewichtete und aktiv gelebte Redlichkeits-Kultur (Just Culture) seit es von hoher Bedeutung, dass ein möglichst umfassendes und unverfälschtes Bild von Fehlhandlungen und Gefahren ermöglicht wird. Nur dann könnten Risiken erkannt und geeignete Massnahmen ergriffen werden, um ihnen entgegenzuwirken. Es dürfe daher weder für Unternehmen noch Privatpersonen ein Anreiz bestehen, sicherheitsrelevante Informationen zurückzuhalten. Die vorgeschlagene Lösung sei angemessen und sinnvoll. Der AeCS hält ergänzend fest, es müsse sichergestellt werden, dass künftig jeweils ein aussagekräftiger Jahresbericht, in welchen die Aktivitäten des BAZL dargelegt werden, in den Landessprachen publiziert wird; die nur in englischer Sprache verfassten Annual Safety Reports seien ungenügend. Die SUST beantragt, den sie betreffenden Absatz aus systematischen Gründen in Artikel 26 LFG unterzubringen.

Die Umwelt- und Schutzverbände und die Privatpersonen bei den weiteren Adressaten äussern sich kritisch zur Regulierung. Soweit die Einschränkungen des Öffentlichkeitsprinzips im weitesten Sinne der Flugsicherheit dienen oder Anpassungen an das EU-Recht darstellen, seien sie aus Sicht der betroffenen Bevölkerung nicht zu beanstanden. Sofern die Einschränkungen aber künftig dazu genutzt werden sollten, die von den negativen Auswirkungen betroffenen Anwohnenden in ihren Einsichtsrechten in flugbetriebliche Daten oder in ähnliche Informationen einzuschränken, seien sie abzulehnen. Einem entsprechenden Missbrauch sei mittels einer ausdrücklichen Vorbehaltsregelung Rechnung zu tragen, wonach die Einsichtsrechte in allen übrigen Bereichen im bisherigen Umfang gewährleistet bleiben.

Die Piratenpartei, die Vereinigungen für Konsumenten- und Datenschutz, das Fluglärmforum Süd und der EDÖB fordern die Streichung des Artikels. Die vorgeschlagene Ausschaltung des Öffentlichkeitsprinzips verhindere eine unabhängige Parallelaufsicht durch interessierte Bürgerinnen und Bürger, Medien und Fachleute, wie sie das heutige Öffentlichkeitsprinzip vorsehe. Die geplante periodische Berichterstattung des BAZL ersetze das abgeschaffte Öffentlichkeitsprinzip nicht. Eine solche Einschränkung habe vielmehr zur Folge, dass Missstände vertuscht werden könnten und staatliche Kontrollen nicht ausreichend überprüft werden, was langfristig das Vertrauen in die Verwaltung und die Effektivität der Aufsichtsfunktion schwäche. Der Artikel sei zu streichen, um die Transparenz in der Verwaltung, eine vom Volk breit akzeptierte Errungenschaft, auch in diesem wichtigen Bereich zu gewährleisten. Gerade auch im Kontext der «Just Culture» sei man der Auffassung, dass die im Öffentlichkeitsgesetz sowie in weiteren Gesetzen, darunter dem Luftfahrtgesetz, vorgesehenen Schutzmechanismen vollauf genügen, um wirksame Kontrollen sicherzustellen. Das Öffentlichkeitsgesetz bleibe hier ein unverzichtbarer Bestandteil, um das Vertrauen der Öffentlichkeit in den behördlichen Kontrollapparat zu stärken. Gemäss EDÖB liegen keine überzeugenden Gründe vor, welche die Schaffung einer Spezialbestimmung gemäss Artikel 4 BGÖ im VE-LFG rechtfertigen, weshalb sich die vorgeschlagenen Vorbehalte vom Öffentlichkeitsgesetz als nicht notwendig erweisen würden.

¹¹⁸ SGV, SBG,

¹¹⁹ AeCS Helvetica, Kapers

¹²⁰ Swiss, LAT

¹²¹ Aviationssuisse Weltoffenes Zürich

¹²² ARAG, CARPE, IG Nord, KLUG, ATCR-AIG, Lärmliga, Mountain Wilderness, sbfz, VCS, AeFU, Fair in Air, FNI, Fluglärmsolidarität, VFSN, IG ZFDN, Region Ost, WWF,

¹²³ Wallisellen, Rümlang, Niederhasli, Zell,

¹²⁴ Digitale Gesellschaft, Politbeobachter, RSF, Investigativ, Öffentlichkeitsgesetz

¹²⁵ Zimmermann, Huber, Bratoljic-Melkay, Schiltknecht, Blöchliger, Hardegger, EDÖB, SUST

5.24 Zuverlässigkeitsüberprüfungen des Luftsicherheitspersonals (Art. 108b ff. E-LFG, Art. 46 E-StReG, Art. 10 ff. E-BPI)

Zum Regulierungsvorschlag haben neun Kantone¹²⁶, die Gewerkschaft des Verkehrspersonals, zwei Luftfahrtverbände¹²⁷, zwei Flughäfen¹²⁸, Swiss, Skyguide, Syndicon und zwei Vertreter der Kantonspolizei und Staatsanwaltschaften¹²⁹ Stellung genommen.

Die Stellung nehmenden Kantone stimmen dem Vorschlag im Grundsatz zu. Sie geben aber zu bedenken, dass von einer spürbaren Mehrbelastung für die Kantonspolizeien ausgegangen werden müsse. Der Mehraufwand sei gegenwärtig noch nicht abschätzbar. Nach Ansicht des Kantons Genf brauche es eine Vereinbarung betreffend Finanzierung der durch die Bundesgesetzgebung entstehenden Mehrbelastung. Betreffend Verfahren wird darauf hingewiesen, dass die Möglichkeit bestehen müsse, die Weitergabe von Informationen, die heikel, sensibel beziehungsweise Teil von laufenden Untersuchungen seien, an den Betroffenen oder die verantwortlichen Stellen zu untersagen. Im Gesetz sei dies entsprechend vorzusehen. Die Einsicht in Strafverfahren sollte auch das Jugendgericht, die Strafgerichte und die Militärjustiz umfassen, da diese ebenfalls relevante Zusatzinformationen enthalten könnten. Der Zugang zu Akten der Nachrichtendienste sei heikel und es sei generell auch nicht klar, welches Rechtsmittel der Betroffene habe, wenn ihm die Einsicht verweigert werde. Die Einsicht sei darum betreffend nachrichtendienstlicher Dokumente auszunehmen. Der Kanton Tessin moniert, es fehle an einer Definition der Risikobewertung. Man beschränke sich vor allem auf Strafverfahren und Verurteilungen. Weitere Faktenlagen, wie etwa die Schulden, werden nicht angeschaut, könnten jedoch eine hohe Verwundbarkeit darstellen. Eine Risikobewertung sollte zudem eine zusätzliche Vertiefung (z.B. ein Informationsgespräch) enthalten. Nach Ansicht des Kantons Zürich müssten auch Safety-relevante Informationen wie psychische Auffälligkeiten berücksichtigt werden.

Die Gewerkschaft des Verkehrspersonals lehnt den Vorschlag ab. Kritikpunkte sind die ungerechtfertigte Pauschalausweitung des Personenkreises aufgrund des in der Schweiz ebenfalls anwendbaren EU-Rechts. Dies führe auch zu Rechtsunsicherheit, da nicht nur neues, sondern auch bestehendes Personal einem erweiterten Backgroundcheck unterzogen werden könne.

Kapers und Syndicom sind gegen den Vorschlag. Kritikpunkte sind, dass bei Mitarbeitenden von Skyguide aufgrund der Formulierung *gemäss Risikoanalyse* ein zu grosser Spielraum bestehe, den Personenkreis zu definieren. Neu könnten auch bestehende Arbeitnehmer einer Überprüfung unterzogen werden. Mit dem neuen LFG 108b II d werde ein pauschaler offener Personenkreis generiert. Die übrigen Luftfahrtkreise äussern sich eher kritisch und verlangen teilweise Anpassungen. Aerosuisse schlägt redaktionelle Änderungen vor mit dem Ziel, den Begriff des Sicherheitsrisikos und den betroffenen Personenkreis klarer zu umschreiben. Der Flughafen Genf kritisiert, dass gemäss ihrer Praxis kein Risiko bestehe, wenn ein Strafverfahren hängig, abgeschlossen oder eingestellt worden sei. Der Ermessensspielraum des Flughafens werde stark eingeschränkt oder gar aufgehoben, wenn er der Beurteilung der Polizei mit wenigen Ausnahmen folgen müsse. Bei einem allfälligen Beschwerdeverfahren müsste er sich auf eine Beurteilung stützen, die nicht von ihm stammt und allenfalls lückenhaft sei. Die getroffene Kostenregelung falle in die Zuständigkeit der Kantone und gehöre darum nicht in den Artikel.

Die Konferenz der Kantonalen Polizeikommandanten und die Schweizerische Staatsanwaltschaftskonferenz begrüssen die vorgeschlagene Regulierung grundsätzlich, schlagen aber Ergänzungen und Präzisierung vor. Sie weisen darauf hin, dass die vorgesehenen Anpassungen mit einem nicht zu unterschätzenden (personellen) Mehraufwand verbunden seien. Vereinzelt könne dieser Mehraufwand, insbesondere für kleinere kantonale Polizeikörpers, welche für die Sicherheit eines Flughafens und die damit verbundenen Aufgaben verantwortlich sind, zulasten der weiteren Strafverfolgungsaufgaben zusätzliche Ressourcen binden. Diesbezüglich sei von Seiten des Bundes eine enge Koordination mit den kantonalen Polizeikörpers und Strafverfolgungsbehörden von Nöten und sofern angezeigt, sind Möglichkeiten zur Unterstützung und Entlastung zu prüfen. Erwähnt wird weiter, dass der Grundsatz der Verhältnismässigkeit

¹²⁶ AG, BE, GE, LU, SG, TI, UR, VD, ZH

¹²⁷ Aerosuisse, Kapers

¹²⁸ AIG, FZAG

¹²⁹ KKPSK, SSK

es allenfalls gebieten würde, den Umfang der jeweiligen Prüfung in Relation zur ausgeübten Tätigkeit der zu überprüfende Person zu setzen. Bei den Kosten seien auch diejenigen der Staatsanwaltschaften zu erwähnen. Da Akten zu hängigen Verfahren sensible Informationen enthalten können, wünscht die Staatsanwaltschaftskonferenz die Verankerung eines ausdrücklichen Vorbehalts, wonach die Offenlegung gegenüber der verantwortlichen Stelle/betroffenen Person untersagt werden könne.

7. Anhang

Liste der Vernehmlassungsadressaten und –teilnehmer (mit Abkürzungen):

Kantone

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

Konferenz der Kantonsregierungen

Parteien

Die Mitte	Die Mitte
EDU	Eidgenössisch-Demokratische Union
EVP	Evangelische Volkspartei der Schweiz
FDP	FDP.Die Liberalen
Grüne	GRÜNE Schweiz

glp	Grünliberale Partei Schweiz
Lega	Lega di Ticinesi
MCG	Mouvement Citoyens Genevois
Piratenpartei	Piratenpartei Schweiz
SVP	Schweizerische Volkspartei
SP	Sozialdemokratische Partei der Schweiz

Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete

SGemV	Schweizerischer Gemeindeverband
SSV	Schweizerischer Städteverband
SAG	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Berggebiete

Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft

economiesuisse	economiesuisse, Verband der Schweizer Unternehmen
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
SAGV	Schweizerischer Arbeitgeberverband
SBV	Schweizerischer Bauernverband
SBVg	Schweizerische Bankiervereinigung
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
KV Schweiz	Kaufmännischer Verband Schweiz
TV	Travail.Suisse
HTS	HotellerieSuisse
SEV	Gewerkschaft des Verkehrspersonals
STV	Schweizer Tourismusverband
CP	Centre Patronal

Kantonale und internationale Wirtschaftsverbände

GLWK	Glerner Wirtschaftskammer
HKBB	Handelskammer beider Basel
IVS	Industrie- und Wirtschaftsvereinigung Schaffhausen
SOHK	Solothurner Handelskammer
SCSA	SwissCham Southern Africa
SCHK	SwissCham Hong Kong
ZWK	Zuger Wirtschaftskammer
ZBV	Zürcher Bankenverband
ZHK	Zürcher Handelskammer

Städte und Gemeinden

Niederhasli	Gemeine Niederhasli ZH
Zell	Gemeinde Zell ZH
Rümlang	SP Rümlang
Wallisellen	Stadt Wallisellen

Luftfahrtverbände

Aerosuisse	Aerosuisse, Dachverband der Schweizerischen Luft- und Raumfahrt
AeCS	Aero-Club der Schweiz
SIAA	Swiss International Airport Association
VSF	Verband Schweizer Flugplätze
AOPA	Aircraft Owner and Pilots Association Switzerland
BAR	Board of Airline Representatives Switzerland
SHA	Swiss Helicopter Association
AEROPERS	Airline Pilots Association
SwissALPA	Swiss Airline Pilots Association
HelvetiCA	Swiss Controllers Association
SBAA	Swiss Business Aviation Association
ASDA	Schweizerische Vereinigung für Luft- und Raumrecht
AGAA	Association Genevoise d'Aviation d'Affaires
FFAC	Foundation for Aviation Competence
SHV	Schweizerischer Hängegleiter-Verband
SHeV	Schweizerischer Helikopterverband
SATTA	Swiss ATSEP Technical Association
SASPA	Swiss Aviation Services Providers Association
syndicom	Gewerkschaft Logistik, Informations- und Kommunikationstechnologie, Medien
kapers	Cabin Crew Union

Airlines

Swiss	Swiss International Air Lines Ltd.
easyjet	easyjet Switzerland S.A.
Helvetic	Helvetic Airways AG
Edelweiss	Edelweiss Air AG
Chair	Chair Airlines AG
Zimex	Zimex Aviation Ltd.
Jet Aviation	Jet Aviation AG
Air King	Air King Jet AG
Albinati	Albinati Aeronautics SA
Dassault	Dassault Aviation Business Services
LAT	Lufthansa Aviation Training Switzerland AG

Swift Copters	Swift Copters SA
Rega	Swiss Air Rescue
Pilatus	Pilatus Flugzeugwerke AG

Flughäfen und Regionalflugplätze

FZAG	Flughafen Zürich AG
AIG	Aéroport International de Genève
EAP	EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg
Bern	Flughafen Bern-Belp
Birrfeld	Flugplatz Birrfeld
Jura	Aérodrome du Jura
Ecuwillens	Aérodrome Ecuwillens
Grenchen	Regionalflughafen Jura-Grenchen AG
La Blécherette	Aéroport de la région lausannoise La Blécherette SA
Les Eplatures	Aéroport Régionale Des Eplatures S.A.
Lugano	Aeroporto Città di Lugano
Samedan	Engadin Airport
Altenrhein	Airport Altenrhein AG
Sion	Aéroport civil de Sion

Umwelt- und Schutzverbände

ARAG	Association des riverains de l'aéroport de Genève
CARPE	Coordination régionale pour un aéroport de Genève urbain, respectueux de la population et de l'environnement
Fluglärmforum	Fluglärmforum Süd
IG Nord	IG Nord und Stadt Bülach
KLUG	Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit
ATCR-AIG	L' Association Transfrontalière des Communes Riveraines de l'Aéroport International de Genève
Lärmliga	Lärmliga Schweiz
Mountain Wilderness	Mountain Wilderness Schweiz
sbzf	Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich
VCS	Verkehrsclub der Schweiz
AefU	Verein Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz
Fair in Air	Verein Fair in Air
FNI	Verein Flughafen-Nachtruhe-Initiative Dübendorf
Fluglärmsolidarität	Verein Fluglärmsolidarität
VFSN	Verein Flugschneise Süd – NEIN
IG ZFDN	Verein IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN
Region Ost	Verein Region Ost
WWF	WWF Schweiz

Vereinigungen für Konsumenten- und Datenschutz

Digitale Gesellschaft	Digitale Gesellschaft
frc	Fédération Romande des Consommateurs
RSF	Reporters sans frontières
Konsumentenschutz	Stiftung für Konsumentenschutz
Investigativ	Verein Investigativ.ch
Öffentlichkeitsgesetz	Verein Öffentlichkeitsgesetz.ch
Politbeobachter	Verein Politbeobachter

Weitere Adressaten (Einzelpersonen, Bundesverwaltung)

ADF	Innovation Consulting
Zimmermann	Armin Zimmermann
Huber	Arnold Huber
Bratoljic-Melkay	Damir und Zeljka Bratoljic-Melkay
Schiltknecht	Schiltknecht Jean-Pierre
Blöchliger	Blöchliger René
Hardegger	Hardegger Thomas
SUST	Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle
EDÖB	Eidgenössischer Datenschutz und Öffentlichkeitsbeauftragter

Vereinigungen pro Luftfahrt

AERIA +	Association économique romande pour une infrastructure aéroportuaire performante
Aviationsuisse	Aviationsuisse
IG Landesflughäfen	IG Landesflughäfen
Weltoffenes Zürich	Komitee Weltoffenes Zürich
UGW	Unternehmergruppe Wettbewerbsfähigkeit
Pro Flughafen	Verein Pro Flughafen

Flugsicherung

skyguide	skyguide, swiss air navigation services ltd.
----------	--

Kantonspolizei und Staatsanwaltschaften

KKPKS	Konferenz der Kantonalen Polizeikommandanten
KKJPD	Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren
SSK	Schweizerische Staatsanwaltschaftskonferenz