

**AEROSUISSE**

Dachverband der  
schweizerischen  
Luft- und Raumfahrt

Fédération faitière de  
l'aéronautique et de  
l'aérospatiale suisses

Associazione mantello  
dell'aeronautica e  
dello spazio svizzeri

Umbrella Organisation  
of Swiss Aerospace

Bundesamt für Zivilluftfahrt  
3003 Bern

Per E-Mail: [esther.jutzeler@bazl.admin.ch](mailto:esther.jutzeler@bazl.admin.ch)

Bern, 27. November 2024

Sekretariat:  
Kapellenstrasse 14  
Postfach  
CH-3001 Bern

T +41 (0)58 796 98 90  
F +41 (0)58 796 99 03

[info@aerosuisse.ch](mailto:info@aerosuisse.ch)  
[www.aerosuisse.ch](http://www.aerosuisse.ch)

**Stellungnahme der AEROSUISSE zur Revision der Luftfahrtgesetzes**

Sehr geehrte Damen und Herren

Die AEROSUISSE unterstützt die Revision des Luftfahrtgesetzes (LFG). Die Zivilluftfahrt ist für den Standort Schweiz von herausragender Bedeutung. Aus diesem Grund muss die Revision des LFG die Rahmenbedingungen verbessern, die es erlauben, die Anbindung der Schweiz auf dem Luftweg sicherzustellen. Eine international ausgerichtete Wirtschaft und Gesellschaft wie die Schweiz braucht dazu in der Schweiz beheimatete Fluggesellschaften und leistungsfähige Flughäfen mit konkurrenzfähigen Betriebszeiten und eine moderne Flugsicherung. Der luftfahrtpolitische Bericht des Bundesrats hält dazu fest, dass es tiefe Gebühren für die Benützung der Flughäfen, die Prüfung einer teilweisen Übernahme der Security-Gebühren durch den Staat und schlanke administrative Verfahren braucht.

Der Wirtschaftsstandort Schweiz braucht Betriebszeiten an den Landesflughäfen, die wettbewerbsfähig genug sind, um die Anbindung der Schweiz an die Weltwirtschaft zu gewährleisten. Die Tagesrandzeiten sind für die Airlines und die Landesflughäfen besonders wichtig. Am Morgen landen fast ausschliesslich Langstreckenflugzeuge aus Amerika oder Asien. Die ankommenden Fernreisenden fliegen dann mit der ersten Startwelle an ihre Zielorte in Europa weiter. Umgekehrt am Abend: Mit der letzten Landewelle von Flugzeugen aus Europa erreichen die Reisenden noch zahlreiche Weiterflüge zu Zielen in Übersee. Ohne wettbewerbsfähige Betriebszeiten verliert der Standort Schweiz seine Anbindung an die Welt über den Luftweg.

Der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL), zentrales Planungsinstrument des Bundes, ist zusammen mit den Betriebszeiten an den Landesflughäfen der Schlüsselfaktor für diese Anbindung. Besonders den Betriebszeiten stehen in Betriebsreglements- und Rechtsmittelverfahren Forderungen nach Betriebseinschränkungen gegenüber.

Die AEROSUISSE hält fest, dass bereits geringfügige zeitliche Einschränkungen dazu führen, dass das für die Hub-Funktion (Konnektivität der Verbindungen) absolut entscheidende Wellensystem (kurze Umsteige- und attraktive Abflugzeiten) nicht mehr funktioniert. Gleichzeitig geraten die Rotationsmodelle für in Zürich stationierte Flugzeuge in Schieflage. Kürzere Betriebszeiten können auch zu Streichung einzelner Flüge führen. Das gefährdet die Rentabilität einer Vielzahl weiterer Anschlüsse. Eine Studie von Intra-plan Consult GmbH belegt, dass bereits bei einer Verkürzung der Betriebszeiten um 30 Minuten und der damit verbundenen Vorverlegung der abendlichen Slots bis zu 30 Prozent der Langstreckenverbindungen wegfielen. Damit verbunden wäre ein volkswirtschaftlicher Verlust von 1.6 Milliarden Franken Wertschöpfung sowie der Wegfall von bis zu 8'000 Arbeitsplätzen.

Aufgrund der Tatsache, dass die Betriebszeiten heute von Verfahren zu Verfahren laufend Gefahr laufen, eingeschränkt zu werden, ist es dringend angezeigt, die aktuell geltenden Betriebszeiten auf Gesetzesstufe zu verankern. Aus diesem Grund stellt die AEROSUISSE folgende Anträge:

### **Artikel 36a<sup>bis</sup>: Bestandesschutz für Landesflughäfen**

#### **Antrag:**

Art. 36a<sup>bis</sup> E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

<sup>2</sup> Die Landesflughäfen Genf und Zürich sind aufgrund der ihnen im SIL zugeschriebenen Funktion als Gesamtanlagen in ihrem Bestand ~~und betrieblichen Umfang~~ geschützt. Rechtsetzende wie rechtsanwendende Organe schenken dieser Besitzstandsgarantie insbesondere auch im Zusammenhang mit Vorschriften des Moorschutzes und Moorlandwirtschaftsschutzes sowie deren Vollzug die notwendige Beachtung.

<sup>3</sup> An den Landesflughäfen Genf und Zürich sind Betrieb und Öffnungszeiten mindestens im bisherigen Umfang zu gewährleisten, damit diese Infrastrukturen ihrer Rolle gemäss Absatz 1 auch zukünftig gerecht werden können und die Wettbewerbsfähigkeit der von dort aus operierenden Fluggesellschaften sichergestellt werden kann.

#### **Begründung:**

Gemäss geltendem Recht schützt Artikel 37u LFG die Landesflughäfen Zürich und Genf als Gesamtanlagen in ihrem Bestand.

Die AEROSUISSE unterstützt den Bundesrat in seiner Absicht, die Betriebszeiten der Landesflughäfen in einem weiter verdeutlichten Bestandesschutz zu gewährleisten. Die AEROSUISSE ist überzeugt, dass diese Präzisierung gesetzessystematisch einen selbständigen Absatz erfordert. Der Vorschlag des Bundesrats, die betriebszeitenbezogene Regelung direkt in Absatz 2 abzufüllen, ist nicht zielführend.

Grund dafür ist, dass Absatz 2 eine funktionale Besitzstandsgarantie ausspricht, welche per se bereits heute auch betriebliche Aspekte umfasst und auf die in laufenden Verfahren Bezug genommen wird. Der neue Formulierungsvorschlag sorgt in der Frage der Betriebszeiten für erhebliche Verunsicherung statt Sicherheit. AEROSUISSE lehnt aus diesem Grund die Ergänzung von Absatz 2 ab und beantragt die Beibehaltung der ursprünglichen Formulierung (inkl. dem weggefallenen «auch»). Mit der Beibehaltung von Absatz 2 wird sichergestellt, dass der Bestandesschutz – wie vom Bundesrat erwähnt – übergeordnet gilt.

Die AEROSUISSE schlägt einen zusätzlichen Absatz 3 vor, welcher das Ziel des Bundesrates den Bestandesschutz mit Blick auf die aktuellen Betriebszeiten besser zu gewährleisten, konkretisiert. Obwohl Absatz 2 diese Aspekte bereits heute mitabdeckt, wird mit

der ausdrücklichen Nennung der Öffnungszeiten die zentrale Bedeutung der zeitlichen Rahmenbedingungen für die Landesflughäfen und für die Airlines betont. Das schafft Rechtssicherheit indem gesetzlich klargestellt wird, dass die aktuell geltenden Betriebszeiten nicht eingeschränkt werden dürfen.

Für die AEROSUISSE ist diese Lösung für den Luftfahrtstandort Schweiz zwingend notwendig.

#### Artikel 4: Delegation der Aufsicht

##### Antrag:

Art. 4 E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

- <sup>1</sup> Das BAZL kann einzelne Aufsichtsbereiche oder -befugnisse übertragen:
- a. an die Flugplatzleiterinnen und Flugplatzleiter bzw. an die Flugplatzhalter;
  - b. an Kantone, Gemeinden oder geeignete Organisationen und Einzelpersonen, soweit diese damit einverstanden sind.

<sup>1bis</sup> In Bezug auf die an Landesflughäfen anfallenden Fachaufgaben berücksichtigt das BAZL den Grundsatz der Subsidiarität.

##### Begründung:

Heute tragen Flugplatzleiter die alleinige Verantwortung für die rechtmässige Erfüllung der vom BAZL übertragenen Aufgaben. Bei grösseren Flughäfen fallen aber viele Aufgaben an, die eine einzelne Person nicht allein überwachen und verantworten kann. Es ist vernünftig, nicht nur Flugplatzleiter, sondern ebenso den Halter – als Konzessionsempfänger – aufgabentechnisch in die Pflicht zu nehmen. Da die Betreiber der Landesflughäfen bei ihrem Handeln regelmässig auf professionelle Organisationen zurückgreifen können, gilt es bei der Aufgabenabgrenzung gegenüber diesen den Grundsatz der Subsidiarität zu beachten.

#### Artikel 16: Aufsichtskompetenzen

##### Antrag:

Art. 16 E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

<sup>2</sup> Die Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter ~~oder Bevollmächtigten~~ des BAZL sind zur Erfüllung ihrer Aufsichtsaufgaben nötigenfalls jederzeit und ohne räumliche Einschränkung berechtigt, bemannte und unbemannte Luftfahrzeuge sowie Flugkörper, andere Transportmittel und betriebliche Räumlichkeiten und Areale der beaufsichtigten Organisationen und Unternehmen zu betreten und zu untersuchen, ~~soweit es die Aufsicht über die Luftfahrt gemäss Artikel 3 sowie den internationalen Vereinbarungen der Schweiz erfordert~~. Zutrittsberechtigungen, die aus technischen Gründen notwendig sind, sind ihnen ~~sofort und unentgeltlich~~ ohne Verzug gegen Erstattung der anfallenden Kosten auszustellen.

<sup>3</sup> Die Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter ~~oder Bevollmächtigten~~ des BAZL sind weiter nötigenfalls berechtigt:

- a. in ~~sämtliche~~ Aufzeichnungen und Unterlagen, Daten, Verfahren und andere Materialien der beaufsichtigten Organisationen, die in Bezug auf die Flugsicherheit oder Luftsicherheit von Bedeutung sein können, Einsicht zu nehmen und davon Kopien, Fotografien und Aufzeichnungen zu erstellen oder Auszüge zu verlangen;

- b. jederzeit Auskünfte und Erklärungen von den beaufsichtigten Organisationen einzuholen und ihnen verbindliche zweckdienliche Anweisungen zu erteilen.

<sup>3bis</sup> Auf dem Weg aufsichtsrechtlicher Massnahmen dürfen anderweitige rechtliche Vorschriften, insbesondere zum Schutz Betroffener, nicht missachtet oder umgangen werden.

<sup>3ter</sup> Auf Verlangen von Betroffenen erlässt das BAZL zu einer beabsichtigten Massnahme eine rechtsmittelfähige Verfügung, wobei auch über die vorzeitige Vollstreckbarkeit der Massnahme zu entscheiden ist.

#### **Begründung:**

Die Aufsichtskompetenzen des BAZL sind im Grundsatz unbestritten, müssen aber auf das absolut Nötigste beschränkt sein. Der Wortlaut von Artikel 16 E-LFG ist stellenweise bedingungs- und schrankenlos formuliert und gerät aus diesem Grund mit rechtsstaatlichen und auch grundrechtlichen Garantien in Konflikt. Die AEROSUISSE beantragt die Bestimmung konkreter zu fassen und einzugrenzen.

Es ist nicht einzusehen, weshalb neben BAZL-Vertretern auch Drittpersonen mit weitreichenden Eingriffsbefugnissen auszustatten sind. Amtsgewalt darf nicht via «Vollmacht» auf Private übertragen werden. Weiter ist der Grundsatz zu wahren, dass staatliches Handeln stets rechtfertigungsbedürftig ist und verhältnismässig zu sein hat. Die pauschale Abfassung gewisser Berechtigungen gemäss Artikel 16 ist mit diesem Grundsatz nicht vereinbar und gerät in Konflikt mit dem Bestimmtheitsgebot bei Gesetzen tritt. Er ist deshalb so weit zu präzisieren, dass für den Einsatz eines bestimmten Instruments grundsätzlich eine Situation erforderlich ist, welche das Vorgehen effektiv zu rechtfertigen vermag. Zudem dürfen Aufsichtsmaßnahmen nicht dazu dienen, Vorgaben zur Gewährleistung einer Just Culture oder Verfahrensgarantien auszuhebeln. Gerade die Just Culture soll im Rahmen dieser Gesetzesrevision gestärkt werden, weshalb es umso wichtiger ist, einzelne Artikel nicht im Widerspruch zur geplanten Lösung zu setzen.

Die Rechtsweggarantie fordert überdies, dass gegen einen allfälligen Missbrauch vorgegangen werden kann. Entsprechend braucht es einen Absatz <sup>3bis</sup>, welcher den Erlass einer rechtsmittelfähigen Verfügung vorsehen muss. Soll diese direkt ohne Abwarten des Ausgangs eines allfälligen Rechtsmittelverfahrens vollstreckt werden können, gilt es in der Verfügung auch darüber zu entscheiden (Absatz <sup>3ter</sup>).

#### **Artikel 20: Redlichkeitskultur: Meldesystem für besondere Ereignisse und Verwertbarkeitsbeschränkungen von Ereignismeldungen**

##### **Antrag:**

Art. 20 E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

<sup>3</sup> Informationen in Ereignismeldungen, welche die meldende oder eine in der Meldung genannte Person belasten, sind in Verwaltungsverfahren zum warnungsweisen Entzug oder zur warnungsweisen Beschränkung von Berechtigungen nicht verwertbar, sofern kein schwerer Fall nach Artikel 16 Absatz 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 vorliegt.

##### **Begründung:**

Die Bestimmung deckt lediglich Meldungen an das BAZL (ECCAIRS) gemäss Verordnung (EU) Nr. 376/2014 ab, nicht jedoch Meldungen gemäss Verordnung (EU) Nr.996/2010. Es wäre unseres Erachtens wünschenswert, wenn die beiden Fälle gleichgestellt würden.

Die im Zusammenhang mit Artikel 16 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 verwendete Formulierung «schwerer Fall» verleitet zu Missverständnissen, weil sie nicht dem referenzierten Art. 16 Abs. 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 entspricht, der von einem schwerwiegenden Verschulden spricht. Wir gehen hier von einem Versehen aus, und die Taxierung als «schwer» erscheint auch nicht notwendig, weshalb wir beantragen, diesen Zusatz wegzulassen.

### **Artikel 36: Zuständigkeit, Sachplan**

#### **Antrag:**

Art. 36 E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

<sup>1</sup> Der Bundesrat erlässt nähere Vorschriften über den Bau und Betrieb von Flugplätzen. Er kann dabei Bestimmungen über die Aufbewahrungsfrist und die Verwertung von Sachen erlassen, die auf Flugplätzen gefunden oder den Passagieren bei den Sicherheits- und Gepäckkontrollen abgenommen werden.

<sup>2</sup> Er legt die Ziele und Vorgaben für die Infrastruktur der Luftfahrt in der Schweiz im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) fest. Der SIL ist für die Behörden ~~und~~ die Inhaber einer Betriebskonzession (Art. 36a) und weiteren Trägern von Bundesaufgaben verbindlich. Die Genehmigung von Vorhaben, die sich erheblich auf Raum und Umwelt auswirken, setzt eine Grundlage im SIL voraus.

<sup>3</sup> ~~Der Bundesrat kann im SIL die Zahl der Flugplätze festlegen und die Zahl der Wasserflugplätze beschränken.~~ Der Bundesrat legt ein Konzept für die kommerzielle, militärische und private Luftfahrt-Infrastruktur, die Erfüllung der zu erwartenden Nachfrage und deren künftige Abwicklungen fest.

<sup>4</sup> ~~Die Genehmigung von Vorhaben, die sich erheblich auf Raum und Umwelt auswirken, setzt eine Grundlage im SIL voraus.~~

#### **Begründung:**

Da ein Grossteil der abzunehmenden Gegenstände bei der Kontrolle des Aufgabepäckes erfolgt, ist die Formulierung «Sicherheitskontrolle» um den Begriff Gepäckkontrolle zu ergänzen.

Sachpläne sind für den Bund die wichtigsten Planungsinstrumente, um seine raumwirksamen Tätigkeiten mit anderen Aufgaben abzustimmen. Der Sachplan Verkehr bildet einen behördenverbindlichen Rahmen für die langfristige Entwicklung des Gesamtverkehrssystems, welches die Luftfahrt inkludiert. Mit dem neuen Absatz 2 soll die Aussage des ersten Satzes von Artikel 3a Absatz 1 VIL ins Gesetz gehoben werden.

Die AEROSUISSE unterstützt diese gesetzliche Verankerung der Sachplanung. Richtig eingesetzt können die Sachplaninhalte die Verfahren erheblich entlasten und beschleunigen, weil die Massnahmen mit der Aufführung im Sachplan stärker politisch legitimiert sind. Der Sachplan entfaltet seine Wirkung massgeblich durch seine Behördenverbindlichkeit. Er gilt damit insbesondere auch für weitere Organisationen, die mit öffentlichen Aufgaben betraut sind, welche einen Bezug zur Luftfahrt(-infrastruktur) haben, sei dies direkt (z.B. im Bereich Flugsicherung die Skyguide) oder auch indirekt (etwa im Bereich der Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern, z.B. in Bezug auf den öffentlichen Verkehr die SBB oder andere konzessionierte Transportunternehmen). Dies ist entsprechend zu präzisieren.

Absatz 3 will gemäss Vorentwurf den Bundesrat ermächtigen, die Zahl der Flugplätze festzulegen. Der Mehrwert von Absatz 3 ist nicht ersichtlich. Aus diesem Grund schlägt die AEROSUISSE vor, den Bundesrat gesetzlich zu beauftragen, die übergeordnete Stossrichtung für die Entwicklung der schweizerischen Luftfahrt festzulegen. Dies macht er heute mit dem Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz (Lupo) – darin kann die Zahl der Flugplätze und Wasserflugplätze geregelt werden. Mit einem neu formulierten Absatz 3 wird der Lupo gestärkt und der Tatsache Rechnung getragen, dass Luftfahrt umfassend Sache des Bundes ist und der Bundesrat die gesamtschweizerische Luftfahrtpolitik festlegt.

Aus systematischen Gründen drängt es sich auf, die Abfolge der Absätze anzupassen und die SIL-bezogenen Regelungen in Absatz 2 zusammenzuziehen.

### **Artikel 36a: Betriebskonzession**

#### **Antrag:**

Art. 36a E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

<sup>5</sup> Eine Betriebskonzession nach diesem Gesetz gilt nicht als öffentlicher Auftrag im Sinne von Artikel 9 des Bundesgesetzes vom 21. Juni 2019 über das öffentliche Beschaffungswesen.

<sup>6</sup> Bei der Vergabe sind die Standortkantone und -gemeinden bzw. Gesellschaften, an denen diese beteiligt sind, bevorzugt zu behandeln.

#### **Begründung:**

Die AEROSUISSE unterstützt die in Absatz 5 vorgeschlagene Regelung, wonach die Neuvergabe einer Betriebskonzession nicht ausgeschrieben werden muss, da Landesflughäfen zu den kritischen Infrastrukturen der Schweiz gehören.

Mit Rücksicht auf die unterschiedlichen Eigentumsverhältnisse der drei Landesflughäfen und der Bedeutung der Standortkantone bedarf es einer zusätzlichen Präzisierung. Standortkantone und -gemeinden bzw. von diesen mit-/getragene Organisationen sollen bei der Vergabe eine bevorzugte Stellung einnehmen. Mit Absatz 6 wird dies klargestellt. Das sorgt für Stabilität bei der Vergabe.

### **Artikel 37m: Nebenanlagen**

#### **Antrag:**

Art. 37m E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

<sup>1</sup> Die Errichtung und Änderung von Bauten und Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem Flugplatzbetrieb dienen, auf vom SIL erfassten Grundstücken (Nebenanlagen) unterstehen dem kantonalen Recht. Sie bedürfen der Zustimmung des BAZL und des Flugplatzhalters.

<sup>2</sup> ~~Vor dem Entscheid über die Baubewilligung...~~ Das BAZL verweigert die Zustimmung, wenn das Bauvorhaben die Flugsicherheit gefährden oder den Flugplatzbetrieb beeinträchtigen würde.

<sup>3</sup> ~~Das BAZL verweigert die Zustimmung, wenn das Bauvorhaben die Flugsicherheit gefährden oder den Flugplatzbetrieb beeinträchtigen würde.~~ Der Flugplatzhalter kann die

Zustimmung verweigern, wenn die Nebenanlage den künftigen Ausbau von Flughafenanlagen verunmöglicht oder erheblich erschwert.

<sup>4</sup> Vor der Verfahrenseröffnung hört die kantonale Behörde das BAZL zur Frage der Zuständigkeit an.

<sup>5</sup> Das BAZL ist berechtigt, gegen Verfügungen der kantonalen Behörden in Anwendung dieses Gesetzes und seiner Ausführungsbestimmungen die Rechtsmittel des eidgenössischen und des kantonalen Rechts zu ergreifen.

#### **Begründung:**

Die AEROSUISSE unterstützt das Ziel, die LFG-Bestimmung zu Nebenanlagen zu konkretisieren. Dieses Ziel kann mit den verschiedenen Ergänzungen besser erreicht werden.

Zunächst soll die Relevanz der Bestimmung örtlich genauer bestimmt und auf vom SIL erfasste Grundstücke begrenzt werden. Das Zustimmungserfordernis zu Bauvorhaben wird sodann auf den Flughafenhalter ausgedehnt. Während das BAZL sich für sicherheits- und betriebsbezogene Aspekte einzusetzen hat, ist es Aufgabe des Flugplatzhalters für den notwendigen Perimeterschutz zu sorgen. Anzuhören ist das BAZL von der Baubewilligungsbehörde insbesondere zur Zuständigkeitsabgrenzung. Dies muss zwingend in einem frühen Stadium erfolgen. Ein Fehler ist es, wenn das BAZL seine Rechtsmittelmöglichkeit verliert. Diese Regelung ist zwingend beizubehalten. Da unser Vorschlag Absatz 2 des Entwurfs streicht, wird der bisherige Absatz 3 neu zu Absatz 2.

#### **Artikel 37n: Zweck**

##### **Antrag:**

Art. 37n E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

Das BAZL kann von Amtes wegen oder auf Antrag des Konzessionärs, der Flugsicherung, des Kantons oder der Gemeinde für genau bezeichnete Gebiete Projektierungszonen festlegen, um Grundstücke ganz oder teilweise freizuhalten, die:

- a. für künftige Flughafen- oder Flugsicherungsanlagen beansprucht werden; oder
- b. ~~innerhalb eines im SIL festzusetzenden Flughafenperimeters oder Gebietes mit Lärmbelastung oder Hindernisbegrenzung liegen~~ in Gebieten, die mit hoher Wahrscheinlichkeit zukünftig flugbetriebsbedingten Baubeschränkungen unterliegen werden.

##### **Begründung:**

Mittels Projektierungszonen werden Grundstücke freigehalten, welche einerseits für künftige Flughafen- oder Flugsicherungsanlagen beansprucht werden oder innerhalb eines im SIL festzusetzenden Flughafenperimeters oder Gebiets mit Lärmbelastung oder Hindernisbegrenzung liegen. Eine Projektierungszone erfordert angesichts des damit verbundenen Eingriffs in das Grundeigentum Dritter ein Minimum an planerischer Vorarbeit und Konkretisierung im Hinblick auf ein spezifisches Projekt. Dafür spricht auch die systematische Platzierung im Anschluss an die Regelungen betreffend Plangenehmigung. Eine Grundlage im Sachplan kann allerdings nicht in jedem Fall gefordert werden. Dies ist insbesondere dort relevant, wo Vorbereitungsarbeiten auf Stufe Sachplan und Plangenehmigung aus Zeitgründen parallel vorangetrieben werden.

Die logische Reihenfolge der Planungsinstrumente ist im Regelfall: die Sachplanung als Basis, dann die Projektierungszone zur Absicherung, gefolgt von der Plangenehmigung als Umsetzungsakt. Notfalls können einzelne Schritte parallel erfolgen, eine weiterführende Änderung der Reihenfolge ist hingegen unsinnig. Die Projektierungszone mit einem relativ hohen Konkretisierungsgrad und der zeitlichen Nähe zu einem konkreten Projekt

kann gegenüber der Sachplanung – mit ihren absichtlich und notwendigerweise offen gehaltenen Vorschriften – nicht vorgezogen werden. Ein massiver Eingriff in das Grundeigentum Privater wäre die Folge, der nicht stufengerecht ist. Für die Absicherung der Sachplanung ist die Anordnung einer Projektierungszone kein passendes Instrument. Auf diese Ergänzung ist zu verzichten. Denkbar sind Fälle, in denen es für ein bestimmtes Vorhaben nicht nur Grundstücksflächen, sondern ebenso eigentumsrelevante Luftsäulen über Grundstücken abzusichern gilt. Diese Präzisierung ist sinnvoll.

### **Artikel 37o: Wirkung**

#### **Antrag:**

Art. 37o E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

<sup>2</sup> Weitergehende Vorkehren bedürfen der Zustimmung ~~des BAZL~~ des Flughafenhalters bzw. der Flugsicherung. Sie können nur gestattet werden, wenn der Eigentümer auf jede spätere Entschädigung für den entstandenen Mehrwert verzichtet.

#### **Begründung:**

Es gibt keinen Grund, beim Mehrwertrevers die funktionierende Praxis zu verändern. Bisher hat der Flughafenhalter die Zustimmung zu baulichen Veränderungen erteilt. Da der Flughafenhalter im Falle einer Enteignung die Entschädigungspflicht trifft, ist auch primär er von baulichen Veränderungen in der Projektierungszone betroffen. Ein Zustimmungsvorbehalt durch das BAZL ist aus diesem Grund nicht zielführend. Gleiches muss für Skyguide gelten, die ebenfalls über ein Enteignungsrecht für die Erstellung von Flugsicherungsanlagen verfügt.

### **Artikel 37p: Aufhebung**

#### **Antrag:**

Art. 37p ist folgendermassen anzupassen:

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

#### **Begründung:**

Bewilligungs- sowie anschliessende Rechtsmittelverfahren nehmen immer mehr Zeit in Anspruch, teilweise resultieren Verfahren von mehr als 10 Jahren und mehr. Angesichts dieses Umstands sollte die Grunddauer von Projektierungszonen in Absatz 1 erhöht sowie die Verlängerungsmöglichkeiten flexibilisiert und erleichtert werden. Ansonsten entsteht für alle Beteiligten letztlich nur ein unnötiger administrativer (Zusatz-)Aufwand. Die Möglichkeit, eine Projektierungszone wieder aufzuheben, wenn ein Projekt dahingefallen ist, bleibt bestehen.

## Artikel 40b, Abs. 4

### Kommentar:

Für die AEROSUISSE ist zentral, dass Flugsicherungsdienstleistungen von nationaler Bedeutung eine Bundesaufgabe bleiben. Es liegt im Interesse der Schweiz, dass sie über eine eigene leistungsfähige und zuverlässige Flugsicherung verfügt

## Artikel 42: Allgemein

### Antrag:

Art. 42 E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

<sup>3</sup> Jeder Halter eines Flughafens im Inland erstellt einen Sicherheitszonenplan. Ein Sicherheitszonenplan kann auch für Flugsicherungsanlagen erstellt werden. Er enthält die räumliche Ausdehnung und die Art der Eigentumsbeschränkungen zugunsten des Flughafens oder der Flugsicherungsanlage. Der Flughafenhalter bzw. der Flugsicherungsdienstleister unterbreitet den Sicherheitszonenplan dem BAZL zur Genehmigung und hört die Regierungen der interessierten Kantone und das BAZL an.

### Begründung:

Wir begrüssen die Änderung von Art. 42 Abs. 3 E-LFG, wonach der Sicherheitszonenplan neu auch für Flugsicherungsanlagen erstellt werden kann. Wir lehnen jedoch die Streichung ab, dass der Flughafenhalter die Regierungen der interessierten Kantone und das BAZL anhört, da diese Kompetenz weiterhin dem Flughafenhalter zukommen muss (siehe Kommentar zu Art. 43 E-LFG). Entsprechend beantragen wir die Ergänzung bei Absatz 3.

## Artikel 43: Verfahren

### Antrag:

Art. 43 E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

<sup>1</sup> ~~Das BAZL übermittelt den Sicherheitszonenplan den betroffenen Kantonen und lädt sie ein, innerhalb von drei Monaten dazu Stellung zu nehmen. Es kann diese Frist in begründeten Fällen verkürzen oder verlängern. Der Sicherheitszonenplan ist unter Ansetzung einer Einsprachefrist von 30 Tagen in den Gemeinden öffentlich aufzulegen, und zwar zugunsten eines Flughafens im Inland vom Flughafenhalter und zugunsten eines Flughafens im Ausland, einer Flugsicherungsanlage oder eines Flugweges vom BAZL. Von der Auflage an darf ohne Bewilligung des Auflegers keine Verfügung über ein belastetes Grundstück mehr getroffen werden, welche dem Sicherheitszonenplan widerspricht.~~

<sup>2</sup> ~~Der Sicherheitszonenplan ist in den amtlichen Publikationsorganen der betroffenen Kantone und Gemeinden zu publizieren und während 30 Tagen öffentlich aufzulegen. Vom Zeitpunkt der Auflage an dürfen ohne Bewilligung des BAZL keine Festlegungen der Nutzungsplanung getroffen und keine baulichen Veränderungen vorgenommen werden, welche dem Sicherheitszonenplan widersprechen.~~

### Begründung:

Die vorgesehene Änderung von Art. 43 Abs. 1 und 2 E-LFG ist abzulehnen und die heutige Bestimmung von Art. 43 Abs. 1 LFG beizubehalten. Der Grund dafür ist, dass der Flughafenhalter als Verfasser des Sicherheitszonenplans den Zeitpunkt der öffentlichen Auflage zwingend in eigener Regie bestimmen soll. Dies ist nur gewährleistet, wenn er selbst den Sicherheitszonenplan öffentlich auflegt, so wie heute. Müsste der Flughafen-

halter wie im Vorschlag vorgesehen zuerst den Sicherheitszonenplan dem BAZL unterbreiten und das BAZL den Kantonen und Gemeinden drei Monate Zeit zur Stellungnahme einräumen, würde der Sicherheitszonenplan erst danach öffentlich aufgelegt. In diesem Fall bestünde eine hohe Gefahr, dass sowohl Kanton als auch Gemeinden den Sicherheitszonenplan missachten würden. In der Zwischenzeit könnte in die gemäss ICAO zu schützenden An- und Abflugrouten gebaut werden und es entstünde keine Sperrwirkung. Die Sperrwirkung muss jedoch schnellstmöglich mit der öffentlichen Auflage eintreten.

Weiter ist die in Art. 43 Abs. 2 Satz 2 E-LFG vorgesehene Kompetenzverschiebung zum BAZL abzulehnen. Der Flughafenhalter ist gemäss Konzession für einen sicheren Flugbetrieb verantwortlich. Ebenfalls liegt der Schutz der An- und Abflugrouten in seiner Zuständigkeit. Es muss daher zwingend weiterhin in der Hoheit der Flughafenhalter liegen, entsprechende Ausnahmen vom Sicherheitszonenplan zu beurteilen und allenfalls zuzulassen oder abzuweisen. Ansonsten kann der Flughafenhalter seine gemäss Konzession zugewiesene Kompetenz und Verantwortung nicht wahrnehmen. In den Erläuterungen sind keine Begründungen auszumachen, welche eine Kompetenzverschiebung zum Bund hin rechtfertigen würden. Diese Verfahrensbestimmungen haben sich in der Praxis bewährt und sind zwingend beizubehalten. Entsprechend lehnen wir Art. 43 Abs. 1 und 2 E-LFG ab und beantragen, die heutige Bestimmung von Art. 43 Abs. 1 LFG beizubehalten.

## **Artikel 61: Erhöhung der Altersgrenze für Helikopterpilotinnen und -piloten**

### **Kommentar:**

Die AEROSUISSE unterstützt die vorgeschlagene Neuregelung im LFG, wonach Helikopterpilotinnen und -piloten ihre Rechte aus der Pilotenlizenz mit Blick auf den gewerbsmässigen Personen- und Gütertransport auch nach der Vollendung des 60. Altersjahres bis zur Vollendung des 65. Altersjahres ausüben und weiterhin als alleinige Pilotinnen/Piloten diese Einsätze durchführen können. Die EU-Altersgrenze verstösst gegen das Verbot der Diskriminierung, ist unverhältnismässig und schränkt die Berufsfreiheit ohne Not ein.

## **Artikel 90<sup>bis</sup>: Beeinträchtiger Zustand der Besatzung und von auf Betriebsflächen tätigen Personen**

### **Antrag:**

**Art. 90<sup>bis</sup> LFG ist folgendermassen anzupassen:**

**Titel:** Beeinträchtiger Zustand der Besatzung und von auf Betriebsflächen tätigen Personen

Mit einer Freiheitsstrafe bis zu drei Jahre oder Geldstrafe wird bestraft, wer:

- a. auf den Betriebsflächen eines Flugplatzes in angetrunkenem Zustand mit qualifizierter Atemalkohol- oder Blutalkoholkonzentration im Sinne des Strassenverkehrsgesetzes ein Motorfahrzeug führt.
- b. auf den Betriebsflächen eines Flugplatzes vorsätzlich Massnahmen zur Feststellung der Fahruntfähigkeit im Sinne des Strassenverkehrsgesetzes vereitelt.

### **Begründung:**

Sicherheit ist in der Luftfahrt das höchste Gut. Es gibt noch Regelungslücken. Heute kann Fahren in fahruntfähigem Zustand auf dem Flughafenareal strassenverkehrsrechtlich nicht sanktioniert werden. Dies, da die Strassen und befahrbare Flächen innerhalb des eingezäunten Flughafenareals nur einem geschlossenen Personenkreis dienen. Sie fallen daher nicht unter den Geltungsbereich der Strassenverkehrsgesetzgebung. Entsprechend

werden heute Verfehlungen durch den Flughafenhalter «nur» mit einem Punktesystem geahndet.

Fahren unter Alkoholeinfluss gefährdet die Sicherheit des Flugbetriebs massgeblich. Schäden an Flugzeugen, Maschinen zur Abfertigung des Flugbetriebs sowie Anlagen und Gebäude erreichen schnell eine Summe von mehreren Millionen Franken. Diese gilt es, zu vermeiden. Deshalb soll in Anbetracht der damit verbundenen Gefährdung des Flughafenbetriebs das Fahren unter Alkoholeinfluss strafrechtlich sanktioniert werden können, analog zu den Regeln in Artikel 91 und Artikel 91a SVG. Es ist nicht einzusehen, weshalb solche Verstösse auf der Luftseite weniger streng geahndet werden sollen, als wenn sie landseitig erfolgen. Damit ist auch sichergestellt, dass die Kantonspolizei entsprechende polizeiliche Handlungen vornehmen kann.

### **Artikel 91: Übertretungen**

#### **Antrag:**

Art. 91 LFG ist folgendermassen anzupassen:

<sup>2</sup> Mit Busse bis zu 20 000 Franken wird bestraft, wer vorsätzlich:  
*a<sup>bis</sup> (neu) auf den Betriebsflächen eines Flugplatzes in angetrunkenem Zustand im Sinne des Strassenverkehrsgesetzes ein Motorfahrzeug führt und der Tatbestand von Art. 90bis Bst. c dieses Gesetzes nicht erfüllt ist.*

#### **Begründung:**

Für die Begründung kann auf die vorangehenden Ausführungen verwiesen werden.

### **Artikel 91<sup>ter</sup>: Verzicht auf Strafverfolgung und Verwertungsverbot nach Eingang der Ereignismeldung**

#### **Antrag:**

Art. 91<sup>ter</sup> E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

<sup>1</sup> Die Strafverfolgungsbehörden verzichten auf Verfolgung, Überweisung an das Gericht oder Bestrafung von Personen, die eine Ereignismeldung erstattet haben oder darin genannt werden, sofern:  
 e. kein ~~schwerer~~ Fall im Sinne von Artikel 16 Absatz 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 vorliegt.

#### **Begründung:**

Diese technische Bestimmung in Artikel 91<sup>ter</sup> deckt lediglich Meldungen an das BAZL (ECCAIRS) gemäss Verordnung (EU) Nr. 376/2014 ab, nicht jedoch Meldungen gemäss Verordnung (EU) Nr.996/2010. Es wäre unseres Erachtens wünschenswert, wenn die beiden Fälle gleichgestellt würden. Ansonsten kann der durch die Bestimmung gewährte Schutz von den Strafbehörden leicht umgangen werden. Der deutsche und der französische Entwurfstext zu Absatz 2 weichen zudem voneinander ab, wobei wir davon ausgehen, dass der deutsche Text der richtige ist. Zur Ungleichbehandlung von Meldungen gemäss Verordnung (EU) Nr.996/2010 sowie zur Streichung in Absatz 1 lit. e verweisen wir auf die obigen Ausführungen zu Artikel 20.

## Artikel 94 (neu): Administrative Massnahmen der Flughafenhalter

### Antrag:

Art. 94 „Administrative Massnahmen der Flughafenhalter“ ist neu zu schaffen:

<sup>1</sup> Der Flughafenhalter kann Verstösse gegen reglementarische Vorschriften, die der Sicherheit und Ordnung auf dem Flughafenareal dienen, mittels Punktesystem sanktionieren.

<sup>2</sup> Beim Erreichen eines festgelegten Punktelimits kann vom Flughafenhalter der temporäre oder dauerhafte Entzug erteilter Berechtigungen (wie der Fahrberechtigung für die Bewegungsflächen und sonstigen Betriebsflächen des Flugplatzes oder des Flughafenausweises) angeordnet werden.

### Begründung:

Flughafenhalter sind für einen ordnungsgemässen und sicheren Betrieb verantwortlich. Dafür braucht es Regeln, die auch mittels Sanktionen durchgesetzt werden können. Fehlverhalten, wie beispielsweise Verkehrsregelverletzungen auf dem Vorfeld (Safety-Thematik) oder Verstösse, welche die Luftsicherheit (Security-Thematik) tangieren, wie beispielsweise das nicht sichtbare Tragen des Flughafenausweises oder das Nichtabwarten der Türschliessung, werden mit Punkten sanktioniert, die in ihrer Summe zu einem temporären oder dauerhaften Entzug der Fahrberechtigung für die Bewegungsflächen und sonstigen Betriebsflächen des Flugplatzes und/oder des Flughafenausweises führen können. Das Punktesystem ist bewährt und etabliert und wird sowohl in der Schweiz auch bei ausländischen Flughäfen so praktiziert. Es ist sowohl in präventiver als auch repressiver Hinsicht ein wichtiges Instrument. Heute sind die Sanktionsmöglichkeiten aber lediglich auf der Ebene Betriebsreglement geregelt, was dem nicht unerheblichen Eingriff in die Rechte der Betroffene nicht gerecht wird. Bis anhin fehlt eine gesetzliche Verankerung des Punktesystems im LFG. Indem das Punktesystem im LFG verankert wird, wird sichergestellt, dass die wichtigen Massnahmen rechtsstaatlich korrekt angeordnet werden können und auch einer gerichtlichen Überprüfung standhalten. Damit können auch in Zukunft Zwischen- und Unfälle möglichst verhindert und damit die Sicherheit aufrechterhalten werden können.

## Artikel 100<sup>ter</sup>: Feststellung Angetrunkenheit und ähnlicher Zustände

### Antrag:

Art. 100<sup>ter</sup> E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

<sup>2</sup> Zur Anordnung der erforderlichen Massnahmen sind die Flugplatzleiter und Flugplatzleiterinnen und die Organe der örtlich zuständigen Polizei befugt. Handeln die Flugplatzleiter und Flugplatzleiterinnen, so haben sie, sofern eine erste Untersuchung bei einem Besatzungsmitglied gemäss Abs. 1 lit. a einen Verdacht nach Absatz I bestätigt, ohne Verzug die Polizei beizuziehen. Bei Personen nach Abs. 1 lit. b und c ist ohne Verzug die Polizei beizuziehen, sofern eine strafprozessuale Zwangsmassnahme notwendig ist oder eine Bestrafung gemäss Art. 90<sup>bis</sup> lit. c und d. respektive Art. 91 Abs 2 lit. a<sup>bis</sup> LFG zu erwarten ist.

<sup>3bis</sup> Bei Personen gemäss Abs. 1 lit. b und c kann der Flugplatzleiter oder die Flugplatzleiterin jederzeit einen Alkoholttest anordnen. Sofern notwendig ist die Polizei beizuziehen.

<sup>7</sup> Fehlbare Personen nach Abs. 1 Buchstabe b und c werden vom Flugplatzhalter administrativ sanktioniert. Delikte gemäss Art. 90<sup>bis</sup> lit. c und d. respektive Art. 91 Abs 2 lit. a<sup>bis</sup> LFG werden zusätzlich nach diesem Gesetz strafrechtlich geahndet.

**Begründung:**

Wie in den Ausführungen zu Artikel 91 ff. erwähnt, begrüßen wir die Erweiterung des Adressatenkreises bei den Regelungen betreffend Kontrollen hinsichtlich Konsums von Alkohol, Betäubungsmitteln und psychotropen Substanzen. Durch Präzisierungen des Artikels, soll – ausser bei Besatzungsmitgliedern – ein Beizug der Polizei durch den Flugplatzleiter nur bei Gebotenheit oder schwerem Delikt nötig sein. Da neu schwere Verfehlungen strafrechtlich zu sanktionieren sind, wird damit polizeiliches Handeln legitimiert.

Sofern keine strafrechtlichen Sanktionen vorgesehen sind, fehlt es der Kantonspolizei mangels Straftatbestands an einer Grundlage für staatliches Handeln. In Artikel 100<sup>ter</sup> Absatz 2 und neu Absatz 3 soll daher zwischen Besatzungsmitgliedern einerseits und Rettungspersonal/unbegleiteten Personen andererseits unterschieden werden. Absatz 2 soll angepasst werden, dass der obligatorische Beizug der Polizei nur noch bei Besatzungsmitgliedern gilt. Mit Artikel 100<sup>ter</sup> Absatz 2<sup>bis</sup> soll das Vorgehen der Flugplatzleitung bezüglich Rettungspersonal (gemäss Abs. 1 lit. b) sowie unbegleiteten Personen (gemäss lit. c) geregelt werden. Solche Kontrollen soll die Flugplatzleitung selbst durchführen können, solange die Durchführung keinen polizeilich/staatsanwaltlich angeordneten Zwang bedarf (also wie etwa bei der Abnahme Blutprobe) und aufgrund der gemessenen Werte keine strafrechtliche Sanktionierung gemäss den neu vorgeschlagenen Artikel 90<sup>bis</sup> lit. c und d. respektive Artikel 91 Absatz 2 lit. a<sup>bis</sup> LFG angezeigt sind.

Für den sicheren Flughafenbetrieb ist es nötig, dass wie im Strassenverkehr seit längerem ebenfalls zulässig (Art. 55 Abs. 1 SVG), auch anlassfreie Alkoholkontrollen durchgeführt werden dürfen. Entsprechend soll der Flugplatzleitung mit Absatz 3<sup>bis</sup> die entsprechende Kompetenz eingeräumt werden. Muss für die Kontrolle Zwang angewendet werden oder steht eine strafrechtliche Sanktionierung im Raum, ist gemäss Entwurf Absatz 2 ohne Verzug die Polizei beizuziehen.

Mit Absatz 7 soll klargestellt werden, dass in Fällen bis unter 0.5 Promille eine administrative Sanktionierung mit dem Punktesystem erfolgen soll und bei schwereren Verfehlungen kumulativ zur administrativen Sanktion eine strafrechtliche Bestrafung erfolgt.

**Artikel 107a: Bearbeitung von Daten natürlicher und juristischer Personen****Antrag:**

Art. 107a E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

<sup>3</sup> Bearbeitet werden im Weiteren Personendaten des Personals aus folgenden Unternehmenskategorien:

b<sup>bis</sup>. Entwicklungsbetriebe;

- g. Hersteller, Bevollmächtigte des Herstellers, Einführer und Händler von unbemannten Luftfahrzeugen.

**Begründung:**

Artikel 107a LFG ist redaktionell anzupassen, da nach Artikel 2 Absatz 1 des revidierten Datenschutzgesetzes nur noch natürliche Personen vom Geltungsbereich des Gesetzes erfasst sind. Mit der Präzisierung im Gesetz ist auch klar, dass nicht jegliche Personendaten der genannten Betriebe etc. bearbeitet werden dürfen, welche beispielsweise auch Personendaten von Kunden etc. beinhalten können, sondern lediglich Personendaten des Personals.

## **Artikel 107a<sup>bis</sup>(neu): Bearbeitung von Personendaten durch Flughafenhalter**

### **Antrag:**

Art. 107a<sup>bis</sup> ist neu zu schaffen:

*<sup>1</sup> Flughafenhalter und von diesen beauftragte Dritte können zur Erfüllung ihrer Aufgaben Personendaten, einschliesslich besonders schützenswerter Personendaten, für Zwecke bearbeiten, die dem sicheren und ordnungsgemässen Flughafenbetrieb dienen.*

*<sup>2</sup> Dies gilt insbesondere im Rahmen der Zutrittskontrolle, der Vorfall- und Unfalluntersuchung, der Verfolgung von Verstössen gegen das Betriebsreglement, der Sicherstellung von Ausbildungsqualifikationen, der Aufzeichnung sicherheitsrelevanter Kommunikation und der Abwicklung von Ansprüchen aus Lärmklagen.*

### **Begründung:**

Für die Sicherstellung eines sicheren und ordnungsgemässen Flughafenbetriebs sind Flughafenhalter und von diesen beauftragte Dritte zur Erfüllung ihrer Aufgaben darauf angewiesen, Personendaten, einschliesslich besonders schützenswerter Personendaten zu bearbeiten. Da Flughafenhalter aber gestützt auf eine vom Bund erteilte Betriebskonzession agieren, gilt ihr Handeln im konzessionierten Bereich gemäss Artikel 5 lit. i DSG als solches von Personen, die mit öffentlichen Aufgaben des Bundes betraut sind. Damit dürfen Datenbearbeitungen grundsätzlich nur mit gesetzlicher Grundlage erfolgen (Art. 34 DSG). Die Bearbeitung von besonders schützenswerten Daten oder Profiling bedarf gar einer Grundlage in einem Gesetz im formellen Sinn (Art. 34 Abs. 2 DSG). Im nichtkonzessionierten Bereich bzw. wenn der Flughafenhalter privatrechtlich agiert, gelten die Bestimmungen für die Datenbearbeitung durch private Personen (vgl. Art. 40 DSG).

Die meisten Datenbearbeitungen im konzessionierten Bereich stützen sich auf Artikel 107a LFG sowie europäische Erlasse. Die Erlasse sind bezüglich der mit den Pflichten des Flughafenhalters verbundenen Datenbearbeitungen teilweise vage oder decken die benötigten Datenbearbeitungen nur bei extensiver Auslegung ab. So kann Artikel 107a Absatz 1 LFG vom Wortlaut her grundsätzlich als weitgehende Grundlage für Datenbearbeitungen der Flughafenhalter herangezogen werden. Die Systematik des Gesetzes (d.h. die detaillierte Regelung unter Art. 107a Abs. 2 und 3 LFG) spricht aber eher dagegen.

Mit der Revision des LFG soll auf Ebene formelles Gesetz die nötige gesetzliche Grundlage für Datenbearbeitungen geschaffen werden, die der Erfüllung der Aufgaben des Flughafenhalters dienen. Nur so ist sichergestellt, dass die berechtigten Datenbearbeitungen der Flughafenhalter rechtssicher sind und sich die Flughafenhalter nicht dem Risiko von privatrechtlichen Entschädigungsansprüchen oder strafrechtlichen Sanktionen aussetzen müssen.

## **Artikel 107a<sup>ter</sup>(neu): Bekanntgabe von Personendaten durch Flughafenhalter**

### **Antrag:**

Art. 107a<sup>ter</sup> ist neu zu schaffen:

*<sup>1</sup>-(neu) Flughafenhalter dürfen Personendaten, einschliesslich besonders schützenswerten Personendaten, folgenden Behörden und Dritten bekanntgeben:*

- a. *Sicherheits- und Strafverfolgungsorganen des Bundes und der Kantone;*
- b. *Sicherheitsdienstleister;*
- c. *Luftverkehrsunternehmen;*
- d. *Unternehmen, welche Aufgaben im Bereich der Abfertigung und Passagierbetreuung erbringen;*

- e. Weitere Dritte, soweit dies für den ordnungsgemässen und sicheren Betrieb des Flughafens sowie die Aufgabenerfüllung des Datenempfängers erforderlich ist.

**Begründung:**

Für die Gewährleistung eines ordentlichen Flughafenbetriebs ist die Bekanntgabe und Weiterleitung von Daten an Dritte unerlässlich. Dazu zählen z.B. Daten über die Übertritte von Personen zwischen Land- und Luftseite, welche zwischen den Flughäfen und ihren Sicherheitsdienstleistern oder aber auch ereignisbezogenen Behörden wie dem Bundesamt für Zivilluftfahrt weitergegeben werden müssen. Auch prozessbezogene Daten, wie z.B. Daten aus dem Gepäckabfertigungsprozess, müssen zwischen den Flughäfen und Dritten ausgetauscht werden dürfen, so dass z.B. sichergestellt ist, dass alle relevanten Stellen informiert sind, wenn z.B. ein Gepäckstück ohne Passagier verladen worden ist.

Bundesorgane und Organisationen mit öffentlichen Aufgaben des Bundes gemäss Artikel 36 Absatz 1 DSG dürfen Personendaten aber nur dann Dritten bekannt geben dürfen, wenn dafür eine gesetzliche Grundlage besteht. Derzeit bestehen keine genügenden Grundlagen im Luftfahrtgesetz oder anderen Erlassen. Insbesondere hier hilft die Ausnahme gemäss Artikel 36 Absatz 2 DSG den Bedürfnissen der Flughafenhalter nicht, da dieser Ausnahmetatbestand nur bei einzelfallweisen Datenbekanntgaben greift.

Entsprechend bedarf die Bekanntgabe von Personendaten einer gesetzlichen Regelung. Dies entbindet die Flughafenhalter nicht, die Daten gemäss den Grundsätzen von Artikel 6 DSG rechtskonform zu bearbeiten.

**Artikel 107c: Biometrie**

**Antrag:**

Art. 107c E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

- <sup>1</sup> Die Flughafenhalter und Luftverkehrsunternehmen können für die ~~Sicherheitskontrollen~~ Zutrittskontrollen an Flughäfen zum Zwecke der Überprüfung der Identität:
- von Passagieren biometrische Personendaten ~~das Gesichtsbild~~ mit zuvor erhobenen biometrischen Personendaten vergleichen;
  - von Personen mit Flugbesatzungsausweis, Flughafenausweis, einem gültigen Ausweis des BAZL oder SUST biometrische Personendaten mit zuvor erhobenen biometrischen Personendaten vergleichen.

<sup>2</sup> ~~Für Überprüfungen gemäss Absatz 1 ist die ausdrückliche Zustimmung der betroffenen Person erforderlich. Sie kann diese jederzeit widerrufen; in diesem Fall werden die erhobenen biometrischen Daten vernichtet.~~ Der Bundesrat kann weitere Datenbearbeitungen der Flughafenhalter und Luftverkehrsunternehmen gemäss Art. 34 Abs. 2 DSG im Rahmen von zeitlich beschränkten Pilotversuchen bewilligen, um damit deren praktische Umsetzbarkeit und Akzeptanz in der Bevölkerung zu prüfen. Dabei sind von Flughafenhaltern und Luftverkehrsunternehmen ausreichende Massnahmen zu treffen, um einen Eingriff in die Grundrechte der betroffenen Personen auf ein Mindestmass zu begrenzen. Der Bundesrat kann vorgängig die Stellungnahme des Eidgenössischen Datenschutz- und Öffentlichkeitsbeauftragten einholen.

**Begründung:**

Die AEROSUISSE unterstützt den neu eingefügten Artikel 107, der die Rechtsgrundlagen für die Verwendung von biometrischen Daten schafft. Es ist wichtig, das LFG so anzupassen, dass das Gesetz die Nutzung neuer Technologien ermöglicht. Bereits heute ergeben sich damit neue Anwendungsmöglichkeiten wie beispielsweise ein komplett digitales und vereinfachtes Reiseerlebnis auf der Basis eines Kundenprofils und biometrischer Daten. Beispielsweise könnte der Reiseprozess von der Ticketbuchung, über das Einchecken,

Boarding bis hin zur Einreise in ein Drittland digital basiert sein. Dank der Vernetzung der verschiedenen Systeme, insbesondere auch auf internationaler Ebene (z.B. Schengen-Raum), könnten physische Kontrollen grossmehrheitlich entfallen. Anzumerken ist, dass betreffend Zugangskontrolle – im Gegensatz zu diversen anderen Bereichen – grundsätzlich bereits eine gesetzliche Grundlage in der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 der Kommission vom 5. November 2015, Ziff. 1.2.2.2., besteht. Auch mit der Schaffung von Artikel 107a<sup>bis</sup> bestünde ebenfalls eine etwas generischere Grundlage für solche Datenbearbeitungen.

Die AEROSUISSE schlägt jedoch folgende Anpassungen vor: Statt von Sicherheitskontrolle soll von Zugangskontrolle gesprochen werden. Dort wird die Bordkarte der Passagiere geprüft. Bei der Sicherheitskontrolle findet keine Identitätskontrolle statt. Statt Gesichtsbild soll der Begriff «biometrische Daten» verwendet werden, da dieser technikoffener ist. U.a. wäre so auch ein Fingerabdruck, ein Sprach-Template oder ein Iris-Scan als Datum denkbar. Im Weiteren ist der Begriff «eigenes Personal» in lit. b zu eng und schränkt insbesondere die weitergehende Regelung gemäss Durchführungsverordnung ein. Es sollen auch Personen mit Flugbesatzungsausweis, Flughafenausweis, einem gültigen Ausweis des BAZL oder SUST mittels biometrischer Daten die Kontrolle passieren können.

Zu Absatz 2 neu: wie oben erwähnt wird der Passagierprozessen immer digitaler. Künftig könnte beispielsweise mit einem Tracking von Passagieren sichergestellt werden, ob ein Passagier bereits auf dem Weg ans Gate ist und das Boarding noch offengehalten werden soll, oder ob davon ausgegangen werden muss, dass ein Passagier nicht mehr rechtzeitig zum Flugzeug gelangt. Damit können betriebliche Prozesse vereinfacht und zusätzliche (operationell bedingte) Verspätungen verhindert oder mindestens reduziert werden. Auch könnten beispielsweise verschiedene Flughafenprozesse (Check-In, Boarding etc.) ohne Dokumente durchgeführt werden. Denkbar sind diverse weitere Prozessoptimierungen.

Es ist unklar, inwiefern heutzutage solche Datenbearbeitungen auf eine breite Akzeptanz stossen. Damit das Gesetz, welches nicht innert kurzer Frist angepasst werden kann, nicht neue Technologien und Fortschritte a priori ausschliesst, soll es den Flughafenhaltern und den Luftverkehrsunternehmen mit bundesrätlicher Bewilligung möglich sein, zeitlich beschränkte Pilotversuche durchzuführen und damit die Umsetzbarkeit und Akzeptanz neuartiger Passagierprozesse zu prüfen. Damit kann auf veränderte Bedürfnisse nach und womöglich auf einen zukünftig breiteren Zuspruch auf neuartige Technologien reagiert werden. Dabei erscheint mit Blick auf den ähnlichen Artikel 35 des Datenschutzgesetzes eine Frist von 5 Jahren als angemessene Zeitspanne für einen Pilotbetrieb. Freilich ist die Datenbearbeitung derart durchzuführen, dass die Eingriffe in die Grundrechte der betroffenen Personen minimal ausfallen.

## Artikel 108b: Grundsätze

### Antrag:

Art. 108b E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

<sup>1</sup> Erweiterte Zuverlässigkeitsüberprüfungen dienen der Beurteilung, ob von der betroffenen Person, die eine sicherheitsempfindliche Tätigkeit ausübt und/oder Zugang zum sicherheitskontrollierten Bereich hat, ein Sicherheitsrisiko für den Luftverkehr ausgeht.

<sup>2</sup> Folgende verantwortliche Stellen müssen eine erweiterte Zuverlässigkeitsüberprüfung durchführen:

a. Luftverkehrsunternehmen mit Sitz in der Schweiz: für ihr Luftfahrtpersonal und andere Personen gemäss Risikoanalyse;

<sup>3</sup> Die erweiterte Zuverlässigkeitsüberprüfung umfasst:

d. die Beurteilung weiterer sicherheitsrelevanter Informationen, soweit diese für die ~~konkrete Tätigkeit von Belang~~ Luftsicherheit relevant sind.

**Begründung:**

Die Anpassungen an das EU-Recht in diesem Artikel sind zu begrüßen. Allerdings gilt festzuhalten, dass gemäss Durchführungsverordnung (EU) 2019/103 Ziff. 1.2.3. jeder Flughafenausweisträger eine erweiterte Zuverlässigkeitsprüfung absolvieren muss. Dafür ist es nicht notwendig, dass er eine sicherheitsempfindliche Tätigkeit ausübt. Beispielsweise ist auch das Verkaufspersonal Träger von Flughafenausweisen und hat Zugang zum sicherheitsgeschützten Bereich eines Flughafens, auch wenn deren Tätigkeit nicht als sicherheitsempfindlich bezeichnet werden kann. Absatz 1 ist entsprechend zu ergänzen.

Die Ergänzung in Absatz 2 lit. a soll es Luftverkehrsunternehmen ermöglichen, für Mitarbeitende eine erweiterte Zuverlässigkeitsprüfung durchzuführen, die nicht Teil des Luftfahrtpersonals sind, dennoch aber in sensiblen Bereichen der Unternehmung beschäftigt sind, in denen sie Zugang zu sicherheitsrelevanten Systemen oder Informationen haben, zum Beispiel im IT-Bereich. Die internen Luftsicherheitsverantwortlichen erstellen Risikoanalysen und empfehlend entsprechende Massnahmen.

Der gleichen Überlegung folgen die Anpassungen in Absatz 3 lit. d. Weitere sicherheitsrelevante Informationen sollen nicht nur dann berücksichtigt werden, wenn diese für die konkrete Tätigkeit von Belang sind, sondern soweit diese für die Luftsicherheit relevant sind. Wie erwähnt haben auch Personen, die beispielsweise in einem Ladenlokal arbeiten, Zugang zu sensiblen Zonen. Ebenfalls können Personen mehrere Tätigkeiten am Flughafen ausüben bzw. wechseln die Tätigkeit seit Stellenantritt und dem Erteilen eines Flughafenausweises inklusive deren (Zugangs-)Berechtigungen.

**Artikel 108d**

**Antrag:**

Art. 108d E-LFG ist folgendermassen anzupassen:

<sup>1</sup> Ein Sicherheitsrisiko besteht, wenn aufgrund der erhobenen Daten Zweifel an der Zuverlässigkeit der betroffenen Person bestehen, ~~– dass die betroffene Person die sicherheitsempfindliche Tätigkeit im Bereich der Luftsicherheit zuverlässig und ordnungsgemäss ausführt.~~

<sup>2</sup> Zweifel an der Zuverlässigkeit der zu überprüfende Person, können insbesondere bestehen bei:

- a. Verurteilungen wegen strafbaren Handlungen; oder
- b. laufenden, abgeschlossenen oder eingestellten Strafverfahren.
- c. Nachrichtendienstlichen Erkenntnissen oder Informationen.

<sup>3</sup> Das UVEK kann Vollzugshilfen, etwa in Form von Beurteilungsrastern, erlassen.

**Begründung:**

Mit Blick auf die Durchführungsverordnung (EU) 2019/103 Ziff. 11.0.9 ist auch hier eine Präzisierung nötig: Es geht um die Feststellung der Zuverlässigkeit einer Person. Ob diese Person ihre Tätigkeit zuverlässig und ordnungsgemäss durchführt, ist nicht massgeblich. Die Person könnte insbesondere ihre eigentliche Tätigkeit (bspw. Betankung des Flugzeugs) zuverlässig durchführen, aber beispielsweise in einer Mittagspause Handlungen vornehmen, die die Luftsicherheit gefährden.

Für die Sicherheitsbeurteilung können kantonale Polizeistellen bereits jetzt gemäss Artikel 108c Absatz 2 lit. Auskünfte beim Nachrichtendienst einholen. Da diese Angaben oft relativ knapp, aber in aller Regel brisant sind, wäre eine explizite Nennung dieser Erkenntnisse oder Informationen als Grundlage für die Verneinung der Zuverlässigkeit in Absatz 2 lit. c zu begrüssen. Zusätzlich schlagen wir vor, dass gesetzlich geregelt wird, dass Vollzugshilfen in Form von Beurteilungsrastern erlassen werden können. Bereits heute werden solche bei der Kantonspolizei und dem Flughafen Zürich zur grösstmöglichen Gleichbehandlung der um einen Flughafenausweis ersuchenden Personen eingesetzt. Derartige Raster gewährleisten überdies eine einheitliche Praxis der verschiedenen Rechtsanwender.

## Artikel 237 StGB

### Antrag:

Art. 237 StGB ist folgendermassen anzupassen:

3. Handelt der Täter fahrlässig, sieht die zuständige Behörde von der Strafverfolgung, der Überweisung an das Gericht oder der Bestrafung ab, wenn das Verschulden des Täters gering ist und er ernstzunehmende alle zumutbaren Anstrengungen unternommen hat, um die in Zusammenhang mit der Tat stehende behördliche Sicherheitsuntersuchung zu unterstützen.

### Begründung:

Die Einführung von Just Culture ist explizit zu begrüssen. Just Culture ist in der Luftfahrt ein anerkanntes und täglich gelebtes Verfahren, um die Sicherheit zu erhöhen. Aktuell stehen diesem Ansatz – insbesondere bei Fahrlässigkeit bzw. einem nur geringen Verschulden bei einem Vorfall – rechtliche Hürden im Weg. Will man effektiv die praxistaugliche rechtliche Basis für eine Just Culture und damit eine Verbesserung der Sicherheit aller Akteure in der Luftfahrt legen, dürfen die Hürden für die Betroffenen zur Inanspruchnahme der betreffenden Schutzmechanismen nicht zu hoch sein. Sonst werden diese im Zweifel lieber sich selbst schützen, als sich im Interesse der Sicherheit unnötig zu exponieren. Ob jemand effektiv *alle* ihm möglichen Anstrengungen unternommen hat, lässt sich wohl fast immer in Zweifel ziehen.

In diesem Sinn sollte es für eine Strafverschöpfung ausreichen, dass ein Betroffener sich *ernsthaft* um die Aufklärung der relevanten Fakten bemüht und insofern einen achtenswerten Beitrag zur Sicherheitsuntersuchung geleistet hat.

Zusammenfassend hält die AEROSUISSE fest, dass die vorliegende LFG-Revision mit den Vorschlägen der AEROSUISSE folgende Ziele erreicht:

1. Die Betriebszeiten an den Landesflughäfen werden auf Gesetzesstufe verankert. Das gewährleistet, dass die Schweiz auch in Zukunft von einer guten Anbindung an die Welt über den Luftweg profitiert.
2. Mit der Stärkung des SIL und den zu den Flughäfen zugehörigen Objektblättern wird die Sachplanung vereinfacht und administrativer Mehraufwand verhindert.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

**AEROSUISSE**  
**Dachverband der schweizerischen**  
**Luft- und Raumfahrt**  
Der Geschäftsführer:



Philip Kristensen