

## Positionspapier

09.421 pa.IV. Nationalrätin Leutenegger-Oberholzer Susanne  
09.422 pa.IV. Nationalrat Bäumle Martin

„Sachplan Infrastruktur Luftfahrt. Mitsprache des Parlaments“

(Eingereicht am 20.3.2009 im Nationalrat)

Beratung durch die KVF-Nationalrat am 12. Oktober 2009)

---

### 1. Gegenstand der parlamentarischen Initiativen

Beide parlamentarischen Initiativen sind gleich lautend. Sie verlangen, dass das Bundesgesetz über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG) und allfällige weitere Erlasse so zu ergänzen sind, dass die Objektblätter des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) für die Landesflughäfen in einem einfachen Bundesbeschluss gemäss Artikel 163 Absatz 2 BV genehmigt werden müssen. Die zu ändernden Bestimmungen des LFG wären gemäss den Initianten jene über die Infrastruktur (dritter Abschnitt), wie zum Beispiel Artikel 37.

### 2. Antrag der AEROSUISSE

Die AEROSUISSE beantragt der KVF-Nationalrat, beiden (gleich lautenden) parlamentarischen Initiativen keine Folge zu geben.

### 3. Begründung

Die Kompetenz des Bundes, für die Infrastruktur der Luftfahrt einen Sachplan zu bearbeiten, ergibt sich aus Artikel 87 der Bundesverfassung (BV). Mit der Inkraftsetzung des Bundesgesetzes vom 18. Juni 1999 über die **Koordination und Vereinfachung von Entscheidungsverfahren** (SR 172.010) hat der Gesetzgeber den SIL auch im Luftfahrtgesetz und in der Verordnung vom 23. November 1994 über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL SR 748.131) eingeführt. Der SIL wird zur Voraussetzung und zur Vorgabe für die luftfahrtspezifischen Infrastrukturverfahren (Betriebskonzession, Betriebsbewilligung, Betriebsreglement, Plangenehmigung).

Im SIL zeigt der Bund, wie er seine raumwirksamen Aufgaben im Bereich der Zivilluftfahrt wahrnimmt und wie sie auf die anderen Sachziele des Bundes abgestimmt werden sollen. Neben den **konzeptionellen Teilen des SIL** müssen in weiteren Schritten die anlagespezifischen Ziele und Vorgaben konkretisiert werden, wobei für jede Luftfahrtanlage ein **Objektblatt** zu erstellen ist. Wie der Bundesrat in seinem Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2004 (Lupo-Bericht, Seite 1835) feststellt, sollen als Voraussetzung für die Festlegung in den Objektblättern die Flugplatzanlagen mit dem Flugbetrieb einerseits und mit den umgebenden Nutzungs- und Schutzansprüchen andererseits in einem **Koordinationsprozess** aufeinander abgestimmt werden. Diese Abstimmung erfolgt durch Zusammenarbeit der beteiligten Partner, namentlich der interessierten Stellen des Bundes und der Kantone der betroffenen Gemeinden und der Flugplatzhalter. Eine erste Objektblattserie hat der Bundesrat am 30. Januar 2002 für die Flugplätze Bern-Belp, Interlaken, Freiburg-Ecuvillens, Bellechasse, Gruyère, Schwarzsee, Grenchen, Samedan, Birrfeld, Fricktal-Schupfart, Lausanne-La Blecherette und La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures verabschiedet. Eine zweite Serie Objektblätter für die Flugplätze Reichenbach, Bex, Münster, Raron Flugplatz, Raron Heliport und Birrfeld (Anpassung) wurde am 14. Mai 2003 vom Bundesrat genehmigt. Noch ausstehend sind insbesondere die Koordinationsprozesse und Objektblätter für die Landesflughäfen.

Der SIL soll die nachgelagerten Konzessions-, Bewilligungs- und Genehmigungsverfahren für Luftfahrtanlagen inhaltlich entlasten, indem er die konzeptionellen Grundsätze und Vorgaben behördenverbindlich festlegt und für die einzelnen Anlagen insbesondere den Zweck, das beanspruchte Areal, die Grundzüge der Nutzung, die Erschliessung sowie die Rahmenbedingungen zum Betrieb bestimmt (Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt, Teile I bis III b und Anhänge, 18. Oktober 2000).

Die Verabschiedung des jeweiligen SIL-Objektblatts ist für die Flughäfen und die angrenzenden Flughafenregionen ein wichtiges Instrument, um **Planungs- und Rechtssicherheit** zu erreichen. Die AEROSUISSE und die ihr angehörenden Flughäfen begrüssen daher alle Anstrengungen, die schnellstmöglich zu der für den Luftfahrtstandort Schweiz so wichtigen Planungs- und Rechtssicherheit führen.

Das Verfahren zur Festsetzung des SIL ist geprägt durch zahlreiche Vernehmlassungsrunden und einen **starken Einbezug der Planungsträger der verschiedenen staatlichen Ebenen** (Bund, Kantone, Planungsgruppen, Gemeinden). Das Verfahren dauert nun schon sehr viele Jahre. Durch den Einbezug der eidgenössischen Räte ist zu befürchten, dass sich das Erreichen von Planungs- und Rechtssicherheit weiter verzögert. Zudem ist das **SIL-Objektblatt eines Flughafens komplex und enthält viele Detailregelungen**. Das Parlament ist zwar das geeignete Gremium, um die grundlegenden Weichenstellungen der Flughafenpolitik zu bestimmen. Das Erarbeiten von technisch komplexen Vorlagen und fachlichen Details muss jedoch in der Verantwortung des Bundesrates beziehungsweise des zuständigen Departements liegen.

Die Grundlage für die Einführung des SIL im LFG, das **Bundesgesetz über die Koordination und Vereinfachung der Verfahren** vom 18. Juni 1999 (SR 172.010) wurde vom Nationalrat am 3. März 1999 beraten und in der Gesamtabstimmung wuchtig mit 121 zu vier Stimmen angenommen. Eintreten dazu wurde ohne Gegen-

antrag beschlossen. In Ziffer 13, welche die Bestimmungen zum Luftfahrtgesetz enthält, wurde der revidierte **Artikel 37 des LFG, dessen Absatz 4 die Grundlage für den SIL bildet, ohne Gegenantrag und ohne Diskussion angenommen; diese Bestimmung war somit völlig unbestritten.**

Der Wille des Parlaments war es, mit den Bestimmungen dieses Gesetzes die planungsrechtlichen Verfahren in den verschiedensten Bereich zu **vereinfachen und vor allem zu beschleunigen**. Auch der zuständige Departementschef, Herr Bundesrat Moritz Leuenberger, äusserte sich im Verlauf der Debatte in diesem Sinne.

Es würde deshalb einem eigentlichen Rückwärtssalto entsprechen, wenn nun plötzlich die SIL-Objektblätter für die Landesflughäfen einer Genehmigung durch das Parlament bedürften, nach dem die Betroffenen auf allen Ebenen im Rahmen des Koordinationsverfahrens bereits daran mitgewirkt haben.

Wie der Bundesrat in seiner Botschaft zur Teilrevision I des Luftfahrtgesetzes (09.047) auf Seite 4920 ausführte, wird eine **zweite Teilrevision des LFG**, welche demnächst an die Hand genommen wird, Anpassungen im Infrastrukturbereich beinhalten, unter anderem auch den im Lupo-Bericht 2004 thematisierten **Bundeseinfluss auf die Landesflughäfen**. Eine **dritte Teilrevision des LFG** soll ab 2010 gestartet werden und die Frage der **Trägerschaft der Landesflughäfen** zum Gegenstand haben. Wenn also überhaupt weitere Kompetenzen des Parlamentes im Zusammenhang mit dem SIL zu diskutieren sind, müsste dies im Zuge der Revisionspakete II und III des LFG erfolgen.

**AEROSUISSE**  
**Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt**

Der Geschäftsführer:



K. Howald

---

Die 1968 gegründete AEROSUISSE nimmt als Dachverband die Interessen der schweizerischen zivilen Luft- und Raumfahrt wahr und sichert deren langfristige Existenzgrundlage. Sie nimmt Einfluss auf die Gestaltung der gesetzlichen Grundlagen im Bereich der Luft- und Raumfahrt. Der AEROSUISSE gehören heute rund 140 Firmen und Organisationen an, Linien- und Charterfluggesellschaften, die Landes- und Regionalflughäfen, Flugplätze, Abfertigungsgesellschaften, die Flugsicherung, Unterhaltsbetriebe, Flugzeug- und Komponentenhersteller, Firmen der Raumfahrtindustrie, Flugschulen, luftfahrtorientierte Dienstleistungsunternehmen und alle massgebenden Verbände der Schweizer Luftfahrt.

---