

**AEROSUISSE**

Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt

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

Associazione mantello dell'aeronautica e dello spazio svizzeri

Umbrella Organisation of Swiss Aerospace

An die Mitglieder der KVF-N

Bern, 19. Januar 2026

**25.086 Luftfahrtgesetz. Änderung**

**Anhörung der AEROSUISSE vom 19. Januar 2026 bei der KVF-N**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Blick auf die Gelegenheit, sich im Rahmen der Anhörung der Verkehrskommission zur Revision des Luftfahrtgesetzes (LFG) zu äussern, erhalten Sie die folgenden Anträge der AEROSUISSE für die Detailberatung.

Für die AEROSUISSE steht der Schutz der aktuellen Betriebszeiten der Landesflughäfen im Mittelpunkt. Damit verbessert das LFG die Rahmenbedingungen, um 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 einer modernen Flugsicherung. Für den Erhalt der heutigen Betriebszeiten braucht es dringend Rechtssicherheit mit einer Präzisierung des Bestandesschutzes, damit die Betriebszeiten nicht in den verschiedenen Bewilligungs- und Beschwerdeverfahren zur Disposition stehen. Dies betrifft alle Landesflughäfen. Am Status Quo ändert sich damit inhaltlich nichts.

**Antrag:**

**Artikel 36a<sup>bis</sup> ist folgendermassen anzupassen:**

<sup>1</sup> ~~Die Nutzung der Landesflughäfen als Drehscheiben des internationalen Luftverkehrs und Teil des Gesamtverkehrssystems ist von nationalem Interesse.~~

<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 im Zusammenhang mit Vorschriften des Moorschutzes und Moorlandschaftsschutzes sowie deren Vollzug die notwendige Beachtung.~~

<sup>1</sup> (bestehendes LFG, Art. 37u) An der Nutzung der Landesflughäfen als Drehscheiben des internationalen Luftverkehrs und Teil des Gesamtverkehrssystems besteht ein nationales Interesse.

<sup>2</sup> (bestehendes LFG, Art. 37u) Die Landesflughäfen Zürich und Genf sind bezüglich der ihnen gemäss der Sachplanung des Bundes zugeschriebenen Funktion als Gesamtanlagen in ihrem Bestand geschützt. Rechtsetzende wie rechtsanwendende Organe schenken dieser Besitzstandsgarantie die notwendige Beachtung; insbesondere auch im Zusammenhang mit Vorschriften des Moorschutzes und Moorlandschaftsschutzes sowie deren Vollzug.

### **Begründung:**

Die AEROSUISSE unterstützt den Bundesrat in seinem Vorhaben, die aktuellen Betriebszeiten der Landesflughäfen mit einer klaren Regelung zum Bestandesschutz im LFG zu stärken.

Abs. 1 und 2 des Vorschlags des Bundesrates in Artikel 36a<sup>bis</sup> sind zu streichen und durch die bereits heute geltenden Absätze 1 und 2 von Artikel 37u LFG zu ersetzen. Grund dafür ist, dass sich 37u Abs. 1 und 2 in Bewilligungs- und Rechtsmittelverfahren bewährt haben. Sie sind beizubehalten. Im Gegensatz dazu schafft der Änderungsvorschlag des Bundesrats zu Abs. 1 keinen Mehrwert und der Vorschlag zu Abs. 2 führt im Vergleich zum bestehenden Recht zu Unsicherheiten.

Ausdrücklich unterstützt wird Artikel 36a<sup>bis</sup> Absatz 3 im Vorschlag des Bundesrates, um den Bestandesschutz der aktuellen Betriebszeiten zu konkretisieren. Die Betriebszeiten an den Landesflughäfen stehen in fast jedem Bewilligungs- und Rechtsmittelverfahren über Änderungen an den Betriebsreglementen zur Debatte, obschon der Bundesrat die Betriebszeiten im SIL-Objektblatt festgesetzt hat. Das Resultat sind jahrelange Verfahren, unnötige Verzögerungen bei der Einführung wichtiger Sicherheitsmassnahmen sowie fehlende Rechtssicherheit. Mit Artikel 36a<sup>bis</sup> wird Rechtssicherheit geschaffen

Die Klarstellung in Artikel 36a<sup>bis</sup> wird von allen Akteuren der Schweizer Luftfahrt mit Nachdruck gefordert und als zwingend notwendig erachtet, um zu verhindern, dass die aktuell geltenden Betriebszeiten nicht Gefahr laufen, in jedem Verfahren von Neuem in Frage gestellt zu werden.

➔ **Artikel 36a<sup>bis</sup> Abs. 3 ist zwingend beizubehalten.**

### **Antrag:**

**Art. 16 ist folgendermassen anzupassen:**

<sup>3</sup> Die Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter des BAZL sind weiter berechtigt, bei den beaufsichtigten Organisationen und Unternehmen:

- a) In relevanten Aufzeichnungen und Unterlagen, Daten, Verfahren und andere Materialien, 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) [...]

<sup>3bis</sup> Die aufsichtsrechtlichen Kompetenzen dürfen nicht dazu führen, dass der Zweck der Redlichkeitskultur nach Art. 20 vereitelt wird.

<sup>3ter</sup> Das BAZL erlässt auf Verlangen der Betroffenen eine anfechtbare Verfügung und entscheidet darüber, ob einer Beschwerde aufschiebende Wirkung zukommt.

### **Begründung:**

Die Ausweitung der Aufsichtskompetenzen ist auf das Notwendige zu beschränken, um verhältnismässig zu bleiben – sie führt sonst zu erheblichem administrativem Mehraufwand ohne erkennbaren Nutzen. Mehr Aufsichtskompetenzen widersprechen auch der gelebten Sicherheits- und Redlichkeitskultur.

**Antrag:****Art. 36 ist folgendermassen anzupassen:**

<sup>3</sup> Er legt im SIL die Zahl der Flugplätze fest und beschränkt die Zahl der Wasserflugplätze.  
Er berücksichtigt dabei die Bedürfnisse der aviatischen Ausbildung und die Rolle kleinerer Flugplätze.

<sup>5</sup> Der Bundesrat legt periodisch ein politisches Konzept für die Entwicklung der kommerziellen und privaten Luftfahrt fest.

**Begründung:**

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 Gesamtverkehrssystem, welches die Luftfahrt inkludiert. Mit der Ergänzung von 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 Verkehrssträgern, 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. Das ist zu begrüssen, denn die Flugplätze sind zentral für die Ausbildung von Pilotinnen und Piloten sowie des Fachpersonals der Flugsicherung. Gleichzeitig ist bei der Festlegung auf die Bedürfnisse der aviatischen Ausbildung Rücksicht zu nehmen. Die aviatische Ausbildung ist für das Funktionieren der Schweizer Luftfahrt und die Einhaltung hoher Sicherheitsanforderungen zentral. Damit dies auch zukünftig gewährleistet ist, muss die Berücksichtigung der Ausbildungsbedürfnisse gesetzlich verankert werden.

Zudem soll der Bundesrat gesetzlich beauftragt werden, die übergeordnete Stossrichtung für die Entwicklung der schweizerischen Luftfahrt festzulegen. Das erfolgt heute mit dem Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz (Lupo). Mit einem neu formulierten Absatz 5 wird der Stellenwert des Lupo gestärkt.

**Antrag:****Art. 37m Abs.1 ist um die Zustimmung des Flugplatzhalters zu ergänzen:**

<sup>1</sup> Die Errichtung und Änderung von Bauten und Anlagen innerhalb des SIL-Perimeters, die nicht ganz oder überwiegend dem Flugplatzbetrieb dienen, unterstehen dem kantonalen Recht. Sie bedürfen der Zustimmung des BAZL Flugplatzhalters.

### **Begründung:**

Aktuell dauern gewisse Verfahren bis zu 20 Jahre. Es braucht deshalb zwingend eine Beschleunigung von Verfahren und keine Schaffung von unnötigen Doppelspurigkeiten. Der Fokus muss dabei auf der Vermeidung von Verfahrensverzögerungen liegen. Deshalb ist auf Kompetenzerweiterung- und -verlagerungen von heute funktionierenden Verfahren zu verzichten. Das Zustimmungserfordernis zu Bauvorhaben muss weiterhin beim Flughafenhalter sein: Er allein kennt seine Anlage detailliert genug und schützt sie auch, wenn Einschränkungen durch Dritte z.B. durch neue Hindernisse oder durch sachfremde Bauten im SIL-Perimeter drohen. Dies ist analog zum Eisenbahngesetz, indem Nebenanlagen nur mit Zustimmung der Eisenbahnunternehmen bewilligt werden dürfen.

### **Anträge:**

#### **Art. 37n<sup>bis</sup> ist folgendermassen anzupassen:**

<sup>1</sup> Das BAZL hört die beteiligten Bundesstellen, und die betroffenen Kantone und Gemeinden sowie die betroffenen Grundeigentümerinnen und -eigentümer an.

<sup>2</sup> Das Vorhaben zur Errichtung einer Projektierungszone ist in den amtlichen Publikationsorganen der betroffenen Kantone zu publizieren und während 30 Tagen öffentlich aufzulegen. Die betroffenen Gemeinden und Grundeigentümerinnen und -eigentümer können während der Auflagefrist beim BAZL Einsprache erheben.

#### **Art. 37o ist folgendermassen anzupassen:**

<sup>1</sup> Der Gesuchseingang ist den betroffenen Grundeigentümerinnen und -eigentümern durch das BAZL umgehend anzuzeigen. Vom Zeitpunkt der Auflage dieser Anzeige an dürfen in den Projektierungszonen keine baulichen Veränderungen vorgenommen werden, die deren Zweck widersprechen. Ausgenommen sind Vorkehren, die dem Unterhalt oder der Beseitigung von Gefahren und schädlichen Einwirkungen dienen.

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

### **Begründung:**

Bei der Projektierungszone handelt es sich um ein raumpolitisches Instrument zur Freihaltung von Grundstücken, welche für künftige Flughafen- oder Flugsicherungsanlagen beansprucht werden. Mit dem vorgeschlagenen Artikel ein doppeltes Plangenehmigungsverfahren eingeführt werden. Einerseits beim Schutz der Fläche (Flughäfen sind standortgebunden und können sich nur dort entwickeln), andererseits beim Einreichen des konkreten Infrastrukturprojekts. Bei der Festsetzung einer Projektierungszone ist sehr wenig bekannt, es geht nur um den Schutz der Zone vor Bautätigkeiten von Dritten. Der bundesrätliche Vorschlag ist entsprechend nicht zielführend, da es zu einer unnötigen Aufblähung der Verfahren führt und die Entwicklung stark behindert.

Die logische Reihenfolge der Planungsinstrumente im Regelfall wird mit dem bundesrätlichen Vorschlag ausgehebelt: zunächst die Sachplanung als Basis, dann die Projektierungszone zur Absicherung, gefolgt von der Plangenehmigung als Umsetzungsakt. Die angestrebten doppelte Einsprachemöglichkeiten im Rahmen einer Projektierungszone laufen dem Grundsatz der Rechtssicherheit zuwider, erschweren zudem durch zusätzliche Verfahren die Entwicklungsmöglichkeiten der Flughäfen und sind angesichts der knappen raumpolitischen Verhältnisse nicht zielführend.

Entsprechend ist Absatz 1 so anzupassen, dass Gemeinden und betroffene Grundeigentümer weiterhin angehört werden und Absatz 2 zur Wahrung des Grundsatzes

der Rechtssicherheit und der logischen Reihenfolge der Planungsinstrumente ersatzlos zu streichen. Dadurch werden keine Rechte Dritter beschnitten und die regulären und bewährten Einsprachemöglichkeiten bleiben bestehen.

**Antrag:**

**Art. 42 Abs. 3 ist zu streichen und bestehender Art. 42 Abs. 3 beizubehalten:**

<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.~~

<sup>3</sup>(bestehendes LFG, Art. 42 Abs. 3) Jeder Halter eines Flughafens im Inland erstellt einen Sicherheitszonenplan. Dieser enthält die räumliche Ausdehnung und die Art der Eigentumsbeschränkungen zugunsten des Flughafens. Der Flughafenhalter hört die Regierungen der interessierten Kantone und das BAZL an.

**Begründung:**

Neu sollen Sicherheitszonenpläne auch für Flugsicherungsanlagen erstellt werden können, ohne dass hierfür eine Pflicht besteht. Diese Absicht wird unterstützt. Gleichzeitig findet damit neu eine Kompetenzverlagerung bei der Erstellung des Sicherheitszonenplans von den Flugplatzhaltern zum BAZL statt (Genehmigungspflicht durch das BAZL). Das schafft administrativen Mehraufwand ohne Nutzen und verlängert unnötigerweise die Verfahren. Heute hört der Flughafenhalter die Regierungen der interessierten Kantone und das BAZL an. Das UVEK entscheidet über Einsprachen und genehmigt die Sicherheitszonenpläne. Dieses Verfahren hat sich bewährt und soll beibehalten werden.

Die neu vorgeschlagene Kompetenzverlagerung und die Genehmigungspflicht ist abzulehnen. Der bestehende Artikel 42 Abs. 3 soll in seiner heutigen Form weiterbestehen.

**Antrag:**

**Art. 43 ist zu streichen und bestehender Art. 43 beibehalten:**

<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.~~

<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.~~

<sup>3</sup> ~~Wer nach den Vorschriften des VwVG 10 Partei ist, kann während der Auflagefrist beim BAZL Einsprache erheben. Wer keine Einsprache erhebt, ist vom weiteren Verfahren ausgeschlossen. Die betroffenen Gemeinden wahren ihre Interessen mit Einsprache.~~

<sup>4</sup> ~~Das BAZL entscheidet über die Genehmigung des Sicherheitszonenplans und die Einsprachen. Beschwerden haben keine aufschiebende Wirkung.~~

<sup>5</sup> ~~Der genehmigte Sicherheitszonenplan wird mit der Veröffentlichung im kantonalen Amtsblatt für jedermann verbindlich.~~

(bestehendes LFG, Art. 43)

<sup>1</sup> 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> Werden Einsprachen erhoben und ist darüber eine Einigung nicht möglich, so leitet die zuständige kantonale Behörde die Einsprachen an das BAZL weiter.

<sup>3</sup> Das UVEK entscheidet über die Einsprachen und genehmigt die vom Flughafenhalter oder vom BAZL vorgelegten Sicherheitszonenpläne.

<sup>4</sup> Der genehmigte Sicherheitszonenplan wird mit der Veröffentlichung im kantonalen Amtsblatt verbindlich.

### Begründung:

Der Flughafenhalter als Verfasser des Sicherheitszonenplans muss den Zeitpunkt der öffentlichen Auflage zwingend selbst bestimmen können. Heute ist das gewährleistet, indem der Flughafenhalter den Sicherheitszonenplan öffentlich auflegt. Neu sollen diese vom BAZL beurteilt und bewilligt werden. Dies wird abgelehnt.

Der Flughafenhalter ist gemäss Konzession für einen sicheren Flugbetrieb verantwortlich. Der Schutz der An- und Abflugrouten liegt gemäss ICAO ebenfalls in seiner Zuständigkeit. Die Flughafenhalter müssen zwingend weiterhin die Hoheit haben, Ausnahmen vom Sicherheitszonenplan zu beurteilen und zuzulassen oder abzuweisen. Ansonsten kann der Flughafenhalter seine zugewiesene Kompetenz und Verantwortung nicht mehr wahrnehmen. In der Botschaft des Bunderates liegt keine Begründung vor, die eine Kompetenzverschiebung zum Bund hin rechtfertigen.

Gemäss dem Vorschlag des Bundesrates ist der Sicherheitszonenplan neu dem BAZL zu unterbreiten und das BAZL räumt den Kantonen und Gemeinden drei Monate Zeit zur Stellungnahme ein, bevor Sicherheitszonenplan öffentlich aufgelegt wird. Ein solches Verfahren riskiert, dass mit hoher Wahrscheinlichkeit Kanton und auch Gemeinden den Sicherheitszonenplan missachten. In der Zwischenzeit könnte in die gemäss ICAO zu schützenden An- und Abflugrouten gebaut werden und es entstünde keine Sperrwirkung. Die Sperrwirkung muss jedoch unmittelbar mit der öffentlichen Auflage eintreten können. Heute sind die Flughäfen für Ausnahmen für die Festlegung der Nutzungsplanung und bauliche Veränderungen, die dem Sicherheitszonenplan widersprechen, zuständig.

Es gibt keinen Grund, etwas an den bewährten Verfahren zu ändern. Damit wird einzig ein administrativer Mehraufwand ohne Nutzen geschaffen und die Verfahren unnötigerweise verlängert. Die heutigen Verfahrensbestimmungen haben sich bewährt und sind deshalb zwingend beizubehalten.

### Anträge:

Art. 90<sup>bis</sup> ist folgendermassen zu ergänzen:

#### **Titel: Beeinträchtigter Zustand der Besatzung *und Missachtung des Verbots, unter Alkoholeinfluss zu fahren***

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

c. (neu) auf den Betriebsflächen eines Flughafens in angetrunkenem Zustand mit qualifizierter Atemalkohol- oder Blutalkoholkonzentration im Sinne des Strassenverkehrsgesetzes ein Motorfahrzeug führt.

d. (neu) auf den Betriebsflächen eines Flughafens vorsätzlich Massnahmen zur Feststellung der Fahrurfähigkeit im Sinne des Strassenverkehrsgesetzes vereitelt.

### **Art. 91 ist folgendermassen zu ergänzen:**

<sup>2</sup> Mit Busse bis zu 20 000 Franken wird bestraft, wer vorsätzlich:

a<sup>bis</sup> (neu) auf den Betriebsflächen eines Flughafens in angetrunkenem Zustand im Sinne des Strassenverkehrsgesetzes ein Motorfahrzeug führt und der Tatbestand von Art. 90<sup>bis</sup> Bst. c dieses Gesetzes nicht erfüllt ist

### **Begründung:**

Sicherheit ist in der Luftfahrt das höchste Gut. Es gibt noch Regelungslücken, die mit den Ergänzungen zu den Artikel 90<sup>bis</sup>, 91, 94 und 100 geschlossen werden können.

Heute kann Fahren in fahrunfähigem 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 Gebäuden erreichen schnell eine Summe von mehreren Millionen Franken. Gemäss Botschaft des Bundesrates zum LFG erfüllen Personen des Bodenpersonals, der Rettungskräfte, Brandbekämpfung und Instandhaltung zwar sicherheitsrelevante Aufgaben, würden in der Regel aber unter Aufsicht und selten allein arbeiten. Das Fahren unter Alkoholeinfluss sei zwar gefährlich, eine Gefährdung der Flug- und Luftsicherheit wird aber nicht gesehen.

Diese Argumentation überzeugt nicht. So arbeitet beispielsweise ein Fahrer eines Gepäckwagens allein und fährt in der Nähe von sich bewegenden Flugzeugen. Mit Blick auf die Gefährdung des Flughafenbetriebs ist das Fahren unter Alkoholeinfluss strafrechtlich zu sanktionieren 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.

### **Antrag:**

**Art. 94 «Administrative Massnahmen der Flughafenhalter» ist neu zu schaffen:**

(neu) Der Flughafenhalter kann Verstöße gegen reglementarische Vorschriften, die der Sicherheit und Ordnung auf dem Flughafenareal dienen, durch den temporären oder dauerhaften Entzug erteilter Berechtigungen sanktionieren.

### **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 represiver 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 rechtstaatlich 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.

**Antrag:**

**Art. 100<sup>ter</sup> ist folgendermassen zu ergänzen**

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

**Begründung:**

Nach geltendem Recht darf die Flugplatzleitung bei Anzeichen, dass ein Flugbesatzungsmitglied Alkohol konsumiert hat, die Polizei für eine Kontrolle beziehen. Anlasslose Kontrollen erfolgen heute im Rahmen von Vorfeldinspektionen durch das BAZL. Für andere Personengruppen bestehen keine expliziten gesetzlichen Grundlagen für Alkoholkontrollen, obwohl die EASA (Europäische Luftsicherheitsbehörde) Nüchternheit im Dienst vorschreibt.

Die Aufgabe des Flughafenhalters ist es, die Sicherheit im Betrieb zu gewährleisten. Dazu müssen anlasslose Kontrollen durchgeführt werden können. Zudem fehlt es der Polizei mangels Straftatbestandes an einer Grundlage für staatliches Handeln (Nicht-Geltung des SVG), sofern keine strafrechtlichen Sanktionen vorgesehen sind. Der Bezug der Polizei durch den Flugplatzleiter soll nur bei Gebotenheit oder schwerem Delikt nötig sein.

Für den sicheren Flughafenbetrieb ist es nötig, dass wie im Straßenverkehr seit längerem ebenfalls zulässig (Artikel 55 Absatz 1 SVG), auch anlassfreie Alkoholkontrollen durchgeführt werden dürfen. Entsprechend soll der Flugplatzleitung mit Absatz <sup>3bis</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.

**Antrag:**

**Art. 107c Abs. 2 ist zu streichen**

<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.

**Begründung:**

Die Schaffung der Grundlage für die Nutzung von biometrischen Personendaten wird begrüßt. Die Pflicht zur ausdrücklichen Zustimmung und die Möglichkeit des Widerrufs verursachen hingegen erheblichen administrativen Aufwand und bergen operative Risiken. Beispielsweise kann ein Widerruf nach der Zugangskontrolle zu gravierenden Verspätungen führen. Dies gilt es zu verhindern. Die Rechtsgrundlage für die Verarbeitung biometrischer Daten ist bereits gegeben, eine zusätzliche Einwilligung ist nicht erforderlich.

**Antrag:****Art. 108d 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.~~

**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.

**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 praxis-taugliche 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 Strafverschonung ausreichen, dass ein Betroffener sich *ernsthaft* um die Aufklärung der relevanten Fakten bemüht und insofern einen achtenswerten Beitrag zur Sicherheitsuntersuchung geleistet hat.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anträge und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

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



Philip Kristensen