

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 27. November 2024

1225. Änderung des Luftfahrtgesetzes, Vernehmlassung

Mit Schreiben vom 28. August 2024 unterbreitete das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation eine Änderung des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948 (LFG; SR 748.0) zur Vernehmlassung. Mit der Änderung des LFG werden folgende Motionen umgesetzt: Strafkompetenzen des Bundes (Candinas 18.3700), Pilotenalter für Helikopterpiloten (KVF-N 21.3020 und Ettlin 21.3095) und Befreiung der Konzessionserteilung an Flughäfen von der öffentlichen Ausschreibungspflicht (KVF-N 21.3458). Die Vernehmlassungsvorlage umfasst die folgenden Themenfelder: Aufsichtstätigkeit des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL), Redlichkeitskultur (Just Culture), Backgroundchecks, Flughafenbetrieb, Flugsicherung, Verfahren betreffend Luftfahrtinfrastrukturanlagen und Sanktionen bei Verletzung von Passagierrechten. Ausserdem sollen die Bestimmungen zum Bestandeschutz der Landesflughäfen sowie zu den Projektierungszonen angepasst werden. Weiter werden mit der Vorlage Anpassungen im LFG vorgenommen, die sich primär aus aufsichtsrechtlichen Gründen aufdrängen.

Die vorgeschlagenen Änderungen des LFG sind grossmehrheitlich zu begrüßen. Einwände gibt es betreffend die Änderungen in den Bereichen «Bestandeschutz der Landesflughäfen», «Projektierungszonen» sowie «Pilotenalter für Helikopterpiloten», die aus Sicht des Kantons Zürich abzulehnen sind, weil sie teilweise dem Bedürfnis nach Rechtsklarheit und Rechtssicherheit nicht gerecht werden, sich als unverhältnismässig erweisen oder nicht mit dem internationalen Recht vereinbar sind. Ergänzungsbedarf besteht zudem in den Bereichen «Strafkompetenzen des Bundes» sowie «Backgroundchecks».

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

b e s c h l i e s s t d e r R e g i e r u n g s r a t :

I. Schreiben an das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, 3003 Bern (Zustellung auch per E-Mail als PDF- und Word-Version an esther.jutzeler@bazl.admin.ch):

Mit Schreiben vom 28. August 2024 haben Sie uns eingeladen, zu einer Änderung des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948 (LFG; SR 748.0) Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Gelegenheit und äussern uns wie folgt:

1. Grossmehrheitliche Zustimmung zur Vernehmlassungsvorlage

Mit der Vorlage werden u. a. die Motionen Strafkompetenzen des Bundes (Candinas 18.3700), Pilotenalter für Helikopterpiloten (KVF-N 21.3020 und Ettlin 21.3095) und Befreiung der Konzessionserteilung an Flughäfen von der öffentlichen Ausschreibungspflicht (KVF-N 21.3458) umgesetzt. Die Vorlage umfasst weiter Themen, bei denen primär aus aufsichtsrechtlichen Gründen Anpassungsbedarf im LFG besteht. Die Vorlage umfasst darüber hinaus wichtige und geeignete Neuerungen oder Ergänzungen, die zu einer weiteren Verbesserung der Sicherheit in der Zivilluftfahrt sowohl im Bereich der Flugsicherheit (safety) als auch im Bereich der Luftsicherheit (security) beitragen werden. Mit einem weiteren Teil der Änderungen werden bestimmte Verfahren und Zuständigkeiten konkretisiert oder angepasst. Die entsprechenden Begründungen im erläuternden Bericht zum Vernehmlassungsentwurf vom 28. August 2024 sind aus unserer Sicht nachvollziehbar und schlüssig. Den Änderungen in diesen Bereichen kann daher vorbehaltlos zugestimmt werden.

2. Einwendungen gegenüber der Vernehmlassungsvorlage

Die vorgesehenen Änderungen betreffend Bestandesschutz für Landesflughäfen, Projektierungszonen und Erhöhung der Altersgrenze für Helikopterpilotinnen und -piloten lehnen wir aus den nachfolgenden Gründen in der vorgeschlagenen Form ab:

2.1 Art. 36a^{bis} Abs. 2 Bestandesschutz für Landesflughäfen

Der Bestandesschutz gemäss Art. 36a^{bis} Abs. 2 VE-LFG soll sich bei den Landesflughäfen Genf und Zürich nicht nur auf Bauten und Anlagen, sondern neu auch auf den «betrieblichen Umfang» beziehen.

Aus gesetzessystematischen Gründen ist es sinnvoll, dass die Bestimmung zum Bestandesschutz für Landesflughäfen (wieder) bei den Regelungen über die Betriebskonzession (Art. 36a LFG) eingeordnet wird. Der Bestandesschutz für die Landesflughäfen steht in einem wesentlich engeren Zusammenhang mit der Betriebskonzession als mit den Bestimmungen von Art 37 ff. LFG, die sich mit dem Bau von Infrastrukturen befassen. Insofern begrüssen wir, dass Art. 37u LFG verschoben und neu als Art. 36a^{bis} VE-LFG geführt wird.

Ebenfalls befürworten wir die unveränderte Übernahme von Art. 37u Abs. 1 LFG in Art. 36a^{bis} Abs. 1 VE-LFG, wonach die Nutzung der Landesflughäfen als Drehscheiben des internationalen Luftverkehrs und Teil des Gesamtverkehrssystems von nationalem Interesse ist. Die gesetzliche Verankerung dieses nationalen Interesses am Betrieb des Flughafens Zürich als Drehscheibe des internationalen Luftverkehrs wird begrüsst und entspricht dem kantonalen Interesse gemäss der Flugha-

fenpolitik des Kantons Zürich, wonach nur durch die Sicherstellung eines Drehkreuzes am Flughafen Zürich die Anbindung der Schweiz an internationale Zentren und Märkte gewährleistet werden könne (vgl. RRB Nr. 923/2023, Flughafenpolitik, Ziff. 4.1).

Damit der Flughafen Zürich dieser Drehkreuzfunktion gerecht werden kann, müssen die hierfür erforderlichen betrieblichen Rahmenbedingungen sichergestellt sein. In diesem Zusammenhang haben sowohl das Bundesverwaltungsgericht als auch das Bundesgericht nach umfassender Interessenabwägung festgestellt, dass die heutigen Betriebszeiten am Flughafen Zürich von 06.00 bis 23.00 Uhr, mit der Möglichkeit eines bewilligungsfreien Verspätungsabbaus bis 23.30 Uhr, für einen Drehkreuzbetrieb unabdingbar sind bzw. eine Einschränkung dieser Betriebszeiten mit den Anforderungen an einen Drehkreuzbetrieb nicht vereinbar wäre (vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-1936/2006 vom 10. Dezember 2009, E. 40 ff.; Urteil des Bundesgerichts 1C_58/2010 vom 22. Dezember 2010, E. 6; Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-1672/2016 vom 25. Oktober 2016, E. 14 und 15; Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-3484/2018 vom 7. September 2021, E. 34.7.2). Aus Sicht des Kantons Zürich ist es daher zentral, dass die heutigen Betriebszeiten von 06.00 bis 23.00 Uhr, mit der Möglichkeit eines bewilligungsfreien Verspätungsabbaus bis 23.30 Uhr, zur Gewährleistung eines Drehkreuzbetriebs sichergestellt sind.

Soweit deshalb die Stossrichtung der vorgeschlagenen Änderung in Art. 36a^{bis} Abs. 2 VE-LFG dahingehend zu verstehen ist, dass damit die Drehkreuzfunktion des Flughafens Zürich sichergestellt werden soll, unterstützen wir die Änderung. Darunter verstehen wir sowohl die weitestmögliche Berücksichtigung der Lärmschutzinteressen als auch Gewährleistung der betrieblichen Rahmenbedingungen im Sinne der heutigen Betriebszeiten. Im gegenwärtigen Betrieb erfolgen jedoch in der Nachtzeit und insbesondere nach 23.00 Uhr sehr viele Flugbewegungen, die zu einer Überschreitung des sogenannten genehmigten Lärms führen. Die Anzahl dieser Flüge muss reduziert werden. Der Kanton Zürich rechnet damit, dass insbesondere auch die Verlängerung der Pisten 28 und 32 zu einer Verbesserung der Situation beim Verspätungsabbau beitragen wird. Geschützt werden muss demnach der Betriebsrahmen, aber nicht der konkrete Flugbetrieb innerhalb dieses Rahmens.

Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass die vorgeschlagene Erweiterung der Besitzstandsgarantie auf den «betrieblichen Umfang» auch verschiedene rechtliche Fragen aufwirft, die in der Vorlage nicht geklärt werden (z. B. rechtliche Umsetzung eines Bestandesschutzes in Bezug auf einen Betrieb zugunsten einer Betreiberin oder eines Betreibers anstatt in Bezug auf ein Eigentumsrecht; Vereinbarkeit mit dem Sauerungsrecht gemäss der geltenden Umweltschutzgesetzgebung).

Zusammenfassend erachten wir den Begriff «betrieblicher Umfang» als zu unbestimmt. Es ist der Vorlage nicht zu entnehmen, was diese Ergänzung im Detail unter (Bestandes-)Schutz stellen will und welche konkreten Rechtsfolgen dies nach sich ziehen würde. Die Stossrichtung ist deutlicher zu formulieren, indem ausdrücklich auf die betrieblichen Rahmenbedingungen (Betriebszeiten) und ihren Zweck (Schutz der bereits langjährig geltenden Betriebszeiten vor einer Einschränkung oder einer Ausdehnung) hinzuweisen ist.

Antrag 1: *Art. 36a^{bis} Abs. 2 VE-LFG ist so zu formulieren, dass erkennbar ist, was bezüglich des betrieblichen Umfangs unter Bestandeschutz gestellt werden soll.*

2.2 Art. 37n Abs. 1 Bst. b, Art. 37n^{bis} Abs. 2, Art. 37o Abs. 1 Projektierungszonen

Art. 37n Abs. 1 VE-LFG soll u. a. dahingehend erweitert werden, dass mittels Projektierungszonen nicht nur Grundstücke freigehalten werden können, die für künftige Flughafen- oder Flugsicherungsanlagen beansprucht werden (lit. a), sondern darüber hinaus auch Grundstücke, die innerhalb eines im SIL festzusetzenden Flughafenperimeters oder Gebietes mit Lärmbelastung oder Hindernisbegrenzung liegen (lit. b). Der Anwendungsbereich der Projektierungszone wird damit erheblich ausgedehnt.

Gemäss Randtitel zu den Projektierungszonen «9. Freihaltung von Grundstücken für künftige Flughafenanlagen» sowie gemäss der Einordnung der Projektierungszonen unter die Art. 37 ff. LFG, die sich mit Bauvorhaben befassen, zielt die Projektierungszone grundsätzlich auf die Landsicherung für die Erstellung von künftigen (Flughafen-)Anlagen ab. Der erweiterte Anwendungsbereich gemäss Art. 37n Abs. 1 Bst. b VE-LFG hätte aber zur Folge, dass neu Projektierungszonen nicht nur für geplante Bauvorhaben, sondern auch für geplante betriebliche Belange, wie beispielsweise die Sicherung von Flugrouten, festgelegt werden. Die Zulässigkeit einer solchen Festlegung für betriebliche Belange ist vor dem Hintergrund der geltenden gerichtlichen Rechtsprechung, wonach Projektierungszonen nur im Zusammenhang mit Flughafenanlagen erlassen werden können, infrage zu stellen (Urteil des Bundesgerichts 1A.260/2006 vom 12. Dezember 2006). Darüber hinaus wäre die Ausdehnung von Projektierungszonen auch hinsichtlich ihres potenziellen Eingriffs in die Eigentumsgarantie kritisch zu beurteilen.

Wir sind der Ansicht, dass mit dem Sicherheitszonenplan (Art. 42 ff. LFG) bereits in der geltenden Fassung des LFG eine eindeutige Abgrenzung zwischen der Sicherung zugunsten von Bauvorhaben (Projektierungszonen) und der Sicherung zugunsten betrieblicher Belange (Sicherheitszonenplan) besteht. Eine entsprechende Ausdehnung des Anwen-

dungsbereichs von Projektierungszonen im Sinne von Art. 37n Abs. 1 Bst. b VE-LFG würde zu einer nicht mehr nachvollziehbaren Vermischung dieser beiden Instrumente führen und erweist sich darüber hinaus als nicht erforderlich.

Zusammenfassend lehnen wir die Ausdehnung des Anwendungsbereichs von Projektierungszonen auf Grundstücke innerhalb eines im SIL festzusetzenden Flughafenperimeters, Gebietes mit Lärmbelastung oder Hindernisbegrenzung gemäss Art. 37n Abs. 1 Bst. b VE-LFG aus den dargelegten Gründen ab.

Antrag 2: *Auf die Ausdehnung des Anwendungsbereichs von Projektierungszonen auf Grundstücke innerhalb eines im SIL festzusetzenden Flughafenperimeters, Gebietes mit Lärmbelastung oder Hindernisbegrenzung ist zu verzichten. Auf Art. 37n Abs. 1 Bst. b VE-LFG ist zu verzichten.*

Weiter soll mit Art. 37n^{bis} VE-LFG das Verfahren zur Festlegung von Projektierungszonen angepasst werden. Insbesondere soll die direkte Anhörung der betroffenen Gemeinden und Grundeigentümerschaften entfallen und durch eine Publikation mit öffentlicher Auflage und Einsprachemöglichkeit für die Gemeinden sowie die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer ersetzt werden.

Diese Anpassung im Verfahren zur Festlegung von Projektierungszonen gemäss Art. 37n^{bis} Abs. 2 VE-LFG lehnen wir ab, da sie für die betroffenen Parteien erhebliche Nachteile bedeuten würde. Sie würden bei einer Annahme dieser Änderung nicht mehr «automatisch» von der zuständigen Behörde angehört, sondern wären in der Pflicht, selbst die Publikationen zu konsultieren, öffentliche Auflagen zu überprüfen und fristgerecht Einsprache zu erheben. Bei Säumnis wären sie vom weiteren Verfahren ausgeschlossen. Gemäss Wortlaut von Art. 37n VE-LFG sollen Projektierungszonen nur «für genau bezeichnete Gebiete» festgelegt, somit nur eine Fläche von der Grösse sichergestellt werden, die notwendig ist, um künftige Flughafenanlage zu erstellen (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C_442/2008 vom 9. Juli 2009, E. 2.2.2). Ebenfalls wurde in der Botschaft zum Bundesgesetz vom 25. Februar 1998 über die Koordination und Vereinfachung der Plangenehmigungsverfahren ausgeführt, dass die Kantone und Gemeinden vorher anzuhören seien (vgl. BBl 1998 III 259I, 2647). Zur Wahrung der Rechte der betroffenen Gemeinden sowie Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer ist daher am bisherigen Verfahren mit direkter Anhörung festzuhalten. Im Weiteren würde sich ein Verfahren mit Publikation, öffentlicher Auflage und Einsprachemöglichkeit auch aus Gründen der Verfahrensökonomie als nicht sinnvoll erweisen, da es in der Regel einen (insbesondere zeitlichen) Mehraufwand verursachen dürfte.

Antrag 3: Art. 37n^{bis} Abs. 1 VE-LFG ist wie folgt zu formulieren:

«Das BAZL hört die beteiligten Bundesstellen an und lädt die betroffenen Kantone und Gemeinden sowie die betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer ein, Stellung zu nehmen.»

~~«Das Gesuch ist in den amtlichen Publikationsorganen der betroffenen Kantone zu publizieren und während 30 Tagen öffentlich aufzulegen. Die betroffenen Gemeinden und Grundeigentümer können während der Auflagefrist beim BAZL Einsprache erheben.»~~

Schliesslich soll mit einer Anpassung von Art. 37o Abs. 1 VE-LFG das Verfahren zum Erlass der Projektierungszone so ausgestaltet werden, dass bereits vom Zeitpunkt der Auflage an in den Projektierungszonen keine baulichen Veränderungen vorgenommen werden dürfen, die deren Zweck widersprechen.

Der Eintritt einer (Sperr-)Wirkung bereits vor der Gewährung des rechtlichen Gehörs der betroffenen Parteien, vor Abschluss des erstinstanzlichen Verwaltungsverfahrens und vor dem Erlass des erstinstanzlichen Entscheides entspricht einer rechtlichen Vorwirkung, die einen Eingriff in die Eigentumsgarantie (Art. 26 Bundesverfassung, [SR 101]) der betroffenen Grundeigentümerschaft bewirken würde. Dieser Eingriff müsste sich deshalb u. a. als verhältnismässig erweisen. Anders als bei den Sicherheitszonen, wo das Interesse an der Flugsicherheit die Interessen der betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer in der Regel überwiegen dürfte, ist das überwiegende Sicherheitsinteresse an einer Sperrwirkung bei Projektierungszonen unseres Erachtens fraglich. Eine Vorwirkung von Projektierungszonen sehen wir in Bezug auf ihre Verhältnismässigkeit als problematisch an und lehnen sie daher ab.

Antrag 4: An der bisherigen Formulierung von Art. 37o Abs. 1 LFG ist festzuhalten.

2.3 Art. 61 Erhöhung der Altersgrenze für Helikopterpilotinnen und -piloten

Zur Umsetzung zweier identischer Motionen (KVF-N 21.3020 und Ettlin 21.3095 vom 16. Februar bzw. 8. März 2021) soll das LFG neu mit Art. 61 VE-LFG vorsehen, dass Helikopterpilotinnen und -piloten ihre Rechte aus der Lizenz innerhalb der Schweiz im Hinblick auf den gewerbmässigen Personen- und Gütertransport auch nach der Vollendung des 60. Altersjahres bis zur Vollendung des 65. Altersjahres ausüben und weiterhin als alleinige Pilotin oder alleiniger Pilot diese Art von Flugeinsätzen durchführen können. Da diese Neuerung den geltenden EU-Bestimmungen widerspricht, die für die Schweiz gestützt auf das Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Luftverkehr vom 21. Juni 1999

(Luftverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU; SR 0.748.127.192.68) rechtlich verbindlich sind, beantragte der Bundesrat die Ablehnung der Motionen. Wie im erläuternden Bericht zur Vorlage ausgeführt, muss das Parlament die Abweichung vom geltenden Völkerrecht bewusst annehmen, um der völkerrechtswidrigen Umsetzung in einem Bundesgesetz den Vorrang einzuräumen (sogenannte Schubert-Praxis).

Der Flughafen Zürich ist für die internationale Erreichbarkeit der Schweiz und des Kantons Zürich eine Schlüsselinfrastruktur und für die Volkswirtschaft sowie den Wohlstand im Kanton von grosser Bedeutung. Der Flugbetrieb ab dem Flughafen Zürich ist als ein Teil des Gesamtsystems des globalen Flugbetriebs zu verstehen, der mittels bestehender internationaler Übereinkommen und durch die Eingliederung der Schweiz in internationale Organisationen reguliert wird. Eine herausragende Bedeutung nimmt hierbei das Luftverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU ein. Das gute Funktionieren dieses Abkommens und die gegenseitige Akzeptanz ist deshalb von grösster Relevanz für die Schweizer Luftfahrt, ganz besonders für den internationalen Flugverkehr und den Flughafen Zürich.

Die vorliegende Neuerung gemäss Art. 61 VE-LFG würde dem Luftverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU widersprechen. Um gegenwärtig sieben Helikopterpiloten zu erlauben, weiterhin alleine zu fliegen, würde ein Konflikt mit dem Luftverkehrsabkommen und damit mit der EU in Kauf genommen (vgl. Ziff. 3.1.14 des erläuternden Berichts). Dies könnte zu deutlichen Einschnitten für den schweizerischen internationalen Luftverkehr führen. So ist nicht auszuschliessen, dass dadurch z. B. die Anerkennung schweizerischer Pilotenlizenzen im EU-Gebiet gefährdet werden könnte. Dies hätte für sämtliche Schweizer Pilotinnen und Piloten, die international tätig seien, Folgen. Für Linienpilotinnen und -piloten auf Flächenflugzeugen hätte dies praktisch ein Berufsverbot zur Folge und sie wären vom Zugang zum internationalen Arbeitsmarkt ausgeschlossen. Schweizerische Luftfahrtunternehmen könnten keine Pilotinnen und Piloten mit Schweizer Lizenz auf ihren Flugzeugen einsetzen, wenn sie ausserhalb der Schweiz tätig wären. Die Auswirkungen durch diesen Konflikt könnten die Schweiz im Bereich der Luftfahrt somit empfindlich treffen, da der Marktzugang für schweizerische Unternehmen eingeschränkt werden könnte (vgl. Ziff. 3.3.14 des erläuternden Berichts).

Der Kanton Zürich schliesst sich den Bedenken im erläuternden Bericht an. Die Risiken und Nachteile, die durch eine Verletzung des Luftverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU erwachsen könnten, überwiegen die Vorteile, die mit der Neuerung erreicht werden könnten. Die Neuerung gemäss Art. 61 VE-LFG ist deshalb abzulehnen. Dabei ist uns bewusst, dass es dem Bundesrat aufgrund der Schubert-

Praxis nicht möglich ist, die entsprechende Bestimmung bereits eigenmächtig wieder aus der Vorlage zu entfernen, sondern es am Bundesgesetzgeber ist, darüber in Kenntnis der Völkerrechtswidrigkeit zu entscheiden.

Antrag 5: *Auf die Erhöhung der Altersgrenze für Helikopterpilotinnen und -piloten gemäss Art. 61 VE-LFG ist zu verzichten.*

3. Ergänzungsbedarf in der Vernehmlassungsvorlage

Die vorgesehenen Änderungen betreffend Gerichtsbarkeit sowie Zuverlässigkeitsüberprüfungen des Luftsicherheitspersonals sind aus den nachfolgenden Gründen ergänzungsbedürftig:

3.1 Art. 98 Abs. 1 Gerichtsbarkeit

Die vorgeschlagene Änderung von Art. 98 VE-LFG sieht vor, dass alle an Bord eines Luftfahrzeuges begangenen strafbaren Handlungen sowie alle anderen strafbaren Handlungen im Zusammenhang mit der Luftfahrt, welche die Sicherheit des Luftverkehrs beeinträchtigen oder Personen und Sachen am Boden gefährden, durch die Bundesanwaltschaft verfolgt und beurteilt werden sollen. Davon ausgenommen sind, wie bisher, Übertretungen, deren Verfolgung und Beurteilung gemäss Art. 98 Abs. 2 LFG beim BAZL verbleibt.

Wir begrüssen, dass künftig alle strafbaren Handlungen im Zusammenhang mit der zivilen Luftfahrt grundsätzlich durch die Bundesanwaltschaft verfolgt werden (Bundesstraferichtsbarkeit). Die heutige Aufteilung der Untersuchung von strafbaren Handlungen an Bord eines Luftfahrzeuges einerseits und die Untersuchung von strafrechtlich relevanten Fehlern am Boden durch die kantonalen Staatsanwaltschaften andererseits hat sich nicht durchgehend bewährt.

Bei Flugunfällen sind die ersten Stunden der Ermittlungen entscheidend, damit die Ursachen und Schuldfragen geklärt werden können. Die Untersuchungen sind komplex und müssen zügig an die Hand genommen werden. Die geplante Straferichtsbarkeit des Bundes bedingt daher, dass die Bundesanwaltschaft bei Flugunfällen unverzüglich ausrückt. Sie muss hierfür einen durchgängigen Pikettdienst einrichten, der die sofortige Übernahme der Untersuchungen am Ereignisort garantiert.

Mit Blick darauf schlagen wir zur Präzisierung vor, dass Art. 98 VE-LFG mit einem Abs. 1^{bis} VE-LFG ergänzt wird.

Antrag 6: *Art. 98 VE-LFG ist mit einem Abs. 1^{bis} VE-LFG wie folgt zu ergänzen:*

«Die Bundesanwaltschaft stellt bei Flugkatastrophen und schweren Flugunfällen ein unverzügliches Ausrücken an den Ereignisort und die unverzügliche Übernahme der Leitung eines Strafverfahrens sicher.»

3.2 Art. 108d Zuverlässigkeitsüberprüfungen des Luftsicherheitspersonals

Im Zusammenhang mit den erweiterten Zuverlässigkeitsüberprüfungen gemäss Art. 108b ff. VE-LFG wird mit Art. 108d VE-LFG eine Definition des Sicherheitsrisikos eingeführt. Von der Definition werden jedoch nur die Sicherheitsrisiken betreffend die Luftsicherheit (security) erfasst, wohingegen die Weitergabe festgestellter Sicherheitsrisiken im Bereich der Flugsicherheit (safety) nicht vorgesehen ist. Die Polizeistelle dürfte demnach die anlässlich von Zulässigkeitsüberprüfungen festgestellten Risiken gestützt auf Art. 108d Abs. 1 VE-LFG den Luftverkehrsgesellschaften nur dann melden, soweit es um die Luftsicherheit (security) geht, also zur Abwehr widerrechtlicher Handlungen gegen die Luftfahrt erforderlich ist. Der Kantonspolizei wäre es aber verwehrt, beispielsweise eine Fluggesellschaft darüber zu informieren, dass bei einem Besatzungsmitglied sicherheitsrelevante Tatsachen wie etwa psychische Auffälligkeiten festgestellt worden sind. Diese Lücke sollte geschlossen werden, um betroffene Fluggesellschaften in die Lage zu versetzen, rechtzeitig die nötigen Vorkehrungen treffen zu können. Art. 108d Abs. 1 VE-LFG ist deshalb dahingehend zu ergänzen, dass es sich bei den Sicherheitsrisiken sowohl um Security-relevante als auch um Safety-relevante Sicherheitsrisiken handeln kann.

Antrag 7: Art. 108d Abs. 1 VE-LFG ist wie folgt zu ergänzen:

«Ein Sicherheitsrisiko besteht, wenn aufgrund der erhobenen Daten Zweifel bestehen, dass die betroffene Person die sicherheitsempfindliche Tätigkeit im Bereich der Luftsicherheit **oder der Flugsicherheit** zuverlässig und ordnungsgemäss ausführt.»

4. Zusammenfassung

Den Änderungen (insgesamt 19) wird grossmehrheitlich zugestimmt. Hingegen haben wir Bedenken bezüglich der Ausdehnung der Besitzstandsgarantie auf den betrieblichen Umfang gemäss Art. 36a^{bis} Abs. 2 VE-LFG. Sofern damit eine Sicherung der heutigen und bereits seit Jahren bestehenden Betriebszeiten bezweckt wird, ist die Stossrichtung zu unterstützen. Aus Sicht des Kantons Zürich wird die Bestimmung jedoch dem Bedürfnis nach Rechtsklarheit und Rechtssicherheit nicht gerecht. Die beabsichtigte Stossrichtung ist wesentlich deutlicher zu formulieren, insbesondere welche betrieblichen Rahmenbedingungen (Betriebszeiten) zu welchem Zweck (Schutz der bereits langjährig geltenden Betriebszeiten vor Änderungen in beide Richtungen) sicherzustellen sind. Geschützt werden sollte der Betriebsrahmen, aber nicht der konkrete Flugbetrieb bzw. die gegenwärtig verspäteten Flugbewegungen nach 23.00 Uhr. Ausserdem lehnen wir die Ausdehnung des Anwen-

dungsbereichs von Projektierungszonen (Art. 37n Abs. 1 Bst. b VE-LFG), die Anpassung des Verfahrens zur Festlegung von Projektierungszonen (Art. 37n^{bis} Abs. 2 VE-LFG) sowie die Einführung einer Sperrwirkung von Projektierungszonen bereits vom Zeitpunkt der Auflage an (Art. 37o Abs. 1 VE-LFG) ab. Diese Änderungen im Zusammenhang mit den Projektierungszonen erachten wir als unverhältnismässig. Die Erhöhung der Altersgrenze für Helikopterpilotinnen und -piloten gemäss Art. 61 VE-LFG lehnen wir ab, da diese einen massgeblichen Konflikt mit dem Luftverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU begründen würde, der erhebliche Nachteile für die ganze Schweizer Luftfahrt verursachen könnte. Schliesslich besteht Ergänzungsbedarf bei Art. 98 VE-LFG bezüglich der Sicherstellung der sofortigen Übernahme der Untersuchungen am Ereignisort sowie bei Art. 108d Abs. 1 VE-LFG betreffend die Ausdehnung der Sicherheitsrisiken auf den Bereich der Flugsicherheit.

II. Mitteilung an die Geschäftsleitung des Kantonsrates, die Mitglieder des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.



Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:

Kathrin Arioli