



Sozialdemokratische Partei der Schweiz / Parti Socialiste Suisse  
Zentralsekretariat / Secrétariat central  
Spitalgasse 34, 3011 Bern  
Postfach / Case postale, 3001 Bern  
Tel. 031 329 69 69 / [www.spschweiz.ch](http://www.spschweiz.ch) / [www.pssuisse.ch](http://www.pssuisse.ch)

Bundesamt für Zivilluftfahrt  
3003 Bern  
E-Mail: [thomas.marti@bazl.admin.ch](mailto:thomas.marti@bazl.admin.ch)

Bern, 29. September 2015

## **Teilrevision 1+ des Luftfahrtgesetzes: Vernehmlassungsantwort SP Schweiz**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Leuthard, sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir gerne wahrnehmen.

### **1. Grundsätzliche Bemerkungen zum Thema Luftfahrt aus sozialdemokratischer Sicht**

Für die Bewertung von Massnahmen in der Luftfahrt muss stets der Grundsatz *Safety first* gelten. Dieses Prinzip hat aus unserer Sicht oberste Priorität und darf ökonomischen Überlegungen niemals untergeordnet werden.

Luftverkehr ist weder ökologisch noch wird er wirtschaftlich betrieben. Er überlebt nur aufgrund von jahrzehntelanger staatlicher Unterstützung, z.B. durch Steuerbefreiung, Sanierungsbeiträge oder rechtliche Privilegien. Gleichzeitig ist die Luftfahrt ein wichtiger Teil der Verkehrspolitik und Voraussetzung für eine erfolgreiche, international vernetzte Volkswirtschaft. Luftfahrtpolitik hat dabei aber primär auf die Interessen der Bevölkerung und der Gesellschaft Rücksicht zu nehmen und nicht in erster Linie auf diejenigen der Branche. Gleichzeitig muss ein demokratischer Prozess stattfinden, der zu einer ausgewogenen Verteilung der unvermeidlichen Belastungen führt. Es muss ein fairer Ausgleich gefunden werden zwischen der Bundeskompetenz für Infrastrukturen und föderalen Aspekten bzw. kantonalen Zuständigkeiten.

Für die Wirtschaft und den Tourismus ist die Anbindung an den internationalen Luftverkehr wichtig. An der Luftfahrt hängen viele Arbeitsplätze. Die fehlende Kostenwahrheit, die fehlende Nachhaltigkeit dieser Mobilitätsform sowie die Frage, wie sicher die Arbeitsplätze in einer langfristigen Sicht sind, stellen aber gravierende Risiken dar. Auch die Tatsache, dass die Verbreitung resistenter Keime und das Risiko von Pandemien durch den Luftverkehr gestiegen sind, stellt eine ernstzunehmende Gefahr dar.

Die SP anerkennt die Bedeutung der Luftfahrt für die Wirtschaft und den völkerverbindenden Austausch. Sie erwartet aber, dass der Bund die Luftfahrtpolitik auf realistischere Annahmen abstellt und konsequent auf die Raumplanung und den Umweltschutz abstimmt. Der technologische Fortschritt führt bei der Abwicklung des Luftverkehrs sowie bei den Fluggeräten insbesondere auch zu einer Lärminderung. Er ist konsequent zu Gunsten der Minderung der Umweltbelastung einzusetzen.

**Der Luftverkehr muss seine externen Kosten (Umwelt, Sicherheit, Gesundheit) selber tragen bzw. die externen Kosten müssen vollständig internalisiert werden. Dies ist insbesondere aus Gründen des Klimaschutzes unabdingbar. Die von uns seit Langem geforderte (internationale) CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Kerosin wäre ein wichtiger Schritt in diese Richtung und wir halten mit Nachdruck an dieser Forderung fest. Wir stellen mit Bedauern fest, dass die vorliegende Revision diese Fragen nicht aufgreift. Ohne die Privilegien der Luftfahrt wird die Bahn für Distanzen unter 600 km rentabel und der Luftfrachtersatzverkehr auf der Schiene konkurrenzfähig.**

## **2. Kritische Bemerkungen zur konkreten Vorlage**

### Keine Kürzung der Mittel für Umweltmassnahmen

Die Verteilung der Mittel aus der Spezialfinanzierung Luftverkehr auf die dafür vorgesehenen Aufgabengebiete erfolgt heute nach einem fixen Verteilschlüssel: 50 % Safety, 25 % Security, 25% Umweltschutz. Mit der vorliegenden Revision nun soll Art. 37a Abs. 1 des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer angepasst und der Verteilschlüssel flexibilisiert werden. Beim Umweltschutz und bei der Security soll eine Reduktion bis auf 12.5 % erfolgen dürfen, die Beiträge an Safety sollen bis auf 75 % erhöht werden können.

**Die mögliche Kürzung zuungunsten des Umweltschutzes lehnen wir mit Nachdruck ab.** Angesichts der Schäden, die die Luftfahrt verursacht und die zu einem grossen Teil der Allgemeinheit aufgebürdet werden, ist es nicht nachvollziehbar, dass gerade in diesem Bereich Abstriche gemacht werden sollen. Die Begründung, dass diese Mittel nicht ausgegeben wurden, ist nicht nachvollziehbar. Statt einer Kürzung ist eine aus Umweltschutzsicht sinnvolle Verwendung zu finden, die dazu beiträgt, die verursachten Schäden zu minimieren, die heute notabene zu einem sehr grossen Teil der Allgemeinheit aufgebürdet werden. Es gibt nachgewiesenermassen technologische Verbesserungen an den Fluggeräten zur Lärminderung, die einfach zu realisieren wären, die jedoch aus Kostengründen weggespart werden.

### Flugplatzkategorien und Konzessionen

Die heutige Regelung stellt die Landesflughäfen Zürich und Genf rechtlich auf dieselbe Stufe wie die Flughäfen Ecuwillens, Birrfeld oder La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures. Die Praxis zeigt aber, dass je nach Anlage Einzelfalllösungen notwendig werden, da einheitliche Lösungen nicht möglich sind. Rechtlich wurden die Spitallandeplätze (Anzahl: 280) und übrige Landstellen zur Hilfeleistung bisher nicht als Infrastrukturen im Sinne des LFG behandelt. U.a. aufgrund der erhöhten technischen Anforderungen an solche Landstellen lässt sich auch diese Einordnung nicht mehr aufrechterhalten. Wir begrüssen es daher grundsätzlich, dass das bisherige System durch ein differenzierteres und den Anforderungen entsprechendes ersetzt werden soll, das abhängig von der Bedeutung eines Flughafens oder dem Verwendungszweck eines Flugfelds unterschiedliche Konzessionen und Betriebsbewilligungen mit abgestuften Rechten und Pflichten vorsieht.

Neu soll nun aber in Art. 36b Abs. 4 der Bundesrat auf Verordnungsstufe für die Festlegung der Anforderungen an die Infrastruktur und den Betrieb der Konzessionäre zuständig sein. Es stellt sich für uns dabei die Frage, wie sehr sich diese Kompetenz des Bundesrats nur auf unterschiedliche materielle Anforderungen an Infrastruktur und Betrieb bezieht. Anders formuliert: Uns interessiert die Frage, wie stark diese Bestimmung in formeller Hinsicht Einfluss hat und was das bezüglich Zuständigkeiten heisst. Wenn das konkret bedeuten würde, dass mit diesem neuen Absatz 4 Instrumente eingeführt werden, die dazu führen, dass die Interessen des Bundes aufgrund neuer Kompetenzen gegen den Willen der Standortkantone durchgesetzt werden könnten (z.B. Pistenverlängerungen), stehen wir dieser Anpassung kritisch gegenüber. **Die Dif-**

**ferenzierung darf nicht zu einer politisch bzw. demokratisch nicht legitimierten Verstärkung der Bundeskompetenz führen.**

**Wir hätten uns zudem gewünscht, dass eine quantitative Begrenzung der Flughäfen der Kategorie C vorgesehen wird, vergleichbar mit dem Plafond bei den Gebirgslandeplätzen.** Wir sind der Meinung, dass eine solche Begrenzung notwendig ist, um die Bevölkerung und die Umwelt vor zusätzlichen Emissionen und vor weiteren Lärmbelastungen zu schützen.

#### Zuordnung der Zuständigkeiten und Kompetenzen: zu starke Rolle des BAZL?

Neu soll eine Zuordnung der Zuständigkeiten und Kompetenzen geschaffen werden. Die Flugplätze sollen für alle An- und Abflugverfahren im Nahbereich verantwortlich bleiben. Weiterführende Flugrouten wiederum sollen von der Flugsicherung erarbeitet und vom BAZL analog zur Luftraumstruktur festgelegt werden. Wenn diese Regelung dazu dient, die Abgrenzung der Zuständigkeiten, insbesondere für die Festlegung von An- und Abflugverfahren, die gemäss Vernehmlassungsbericht immer wieder zu Schwierigkeiten führt, zu verbessern, ist das sicher wünschenswert.

Es stellen sich für uns aber folgende Fragen, die wir im Sinne einer kritischen Anmerkung einbringen wollen: Gemäss neuem Art. 40h sollen die von der Flugsicherung erarbeiteten Flugverfahren nach Instrumentenflugregeln vom BAZL festgelegt werden, soweit sie nicht in unmittelbarer Nähe eines Flugplatzes liegen. Wir befürchten, dass diese Regelung das Risiko beinhaltet, dass das BAZL seinen Einflussbereich bei den An- und Abflugverfahren etwas gar stark ausdehnen könnte. Diese Kompetenzerweiterung könnte den Interessen der betroffenen, lärmgeplagten Gemeinden bzw. der Bevölkerung zuwiderlaufen, indem Mitwirkungs- und Kontrollmöglichkeiten entfallen. Bei wesentlichen Änderungen des Betriebsreglements, wozu unseres Wissens Anpassungen der An- und Abflugverfahren gehören, ist heute eine gerichtliche Überprüfung im Rechtsmittelverfahren grundsätzlich möglich. Diese Möglichkeit wäre u.E. bei einer Erweiterung der Kompetenzen des BAZL in Frage gestellt, da gegen diese Festlegungen des BAZL offenbar keine Rechtsmittel bzw. Einsprachemöglichkeiten vorgesehen sind. Zudem wird erst auf Verordnungsstufe geklärt, was *unmittelbarer Umkreis des Flughafens* effektiv bedeutet. **Fazit: Änderungen der Flugverfahren sollten u.E. mittels anfechtbarer Verfügung festgelegt werden müssen, die einer gerichtlichen Überprüfung unterstellt werden können.**

**Wir sind ganz grundsätzlich der Meinung, dass den Standortgemeinden mehr Mitwirkungsmöglichkeiten einzuräumen sind.** Sie sind es, die gleichzeitig die Fragen der Sicherheit, der wirtschaftlichen Prosperität und des Gesundheits- und Umweltschutzes hochhalten, weil sie nicht wie die Kantone, die teilweise wegen räumlicher Distanz Gesundheitsfragen weniger stark gewichten, zum Teil über Beteiligungen befangen sind.

#### Keine Einschränkung des Öffentlichkeitsprinzips

**Den Vorschlag gemäss Art. 107c Abs. 2 bezüglich Einschränkung des Öffentlichkeitsprinzips lehnen wir ab.** Vorgesehen ist, dass der Zugang nach Öffentlichkeitsgesetz zu Inspektionsberichten, die das BAZL im Anschluss an durchgeführte Inspektionen bei beaufsichtigten Unternehmen erstellt hat, eingeschränkt werden soll. Es bestehe sonst Vernehmlassungsbericht die Gefahr, dass diese Berichte nicht mehr aussagekräftig formuliert würden, wenn sie nicht vertraulich behandelt werden könnten. Damit würden aber wohl nicht nur die Inspektionsberichte des BAZL, sondern auch Unterlagen, die Schlussfolgerungen über die bei diesen Kontrollen gewonnenen Informationen enthalten, vom Öffentlichkeitsprinzip ausgenommen, was wir ablehnen. Wir gewichten das Öffentlichkeitsprinzip und das Bedürfnis der Öffentlichkeit nach sicherheits- und umweltrelevanten Informationen höher als die Interessen der Beaufsichtigten. **Wir wünschen uns gerade auch in der Luftfahrt eine transparente und nachvollziehbare Verwaltungs- und Aufsichtstätigkeit, die wir für das Funktionieren einer Demokratie als notwendig erachten.**

## Bemerkungen zu technischen Anpassungen

- Die eher technischen Anpassungen bezüglich der Qualitätsanforderungen für Luftfahrt-daten (Erhebung, Bewirtschaftung und Verbreitung) zur Sicherstellung der europäischen Interoperabilität und die damit verbundene Einführung einer zentralen nationalen Luft-fahrt-datenbank begrüssen wir.
- Ebenso begrüssen wir die vorgeschlagenen Anpassungen bei der Radiotelefoniespra-che («English Voice»), die verpflichtenden Bestimmungen bezüglich der Aufzeichnung von Hintergrundgesprächen und -geräuschen von Flugverkehrsangestellten und die Er-gänzung des Fernmeldegesetzes, die die Einfuhr und den Besitz von Störsendern straf-bar machen will. Wir sind der Meinung, dass diese Anpassungen der Sicherheit zu Gute kommen.
- Die Anpassungen, die den Versuch ahnden wollen, in den Sicherheitsbereich des Flug-hafens einzudringen oder gefährliche Gegenstände zu verbringen und die Anpassungen bei sicherheitsüberprüftem Personal erscheinen uns nachvollziehbar.
- Ergänzend zu den flächendeckend und standardisiert angewendeten Kontrollmechani-smen zur Verhinderung von Anschlägen auf die Luftfahrt soll gemäss dieser Vorlage künftig auch eine risikoabhängige, *individuelle* Prüfung von Passagieren anhand von Passagierlisten möglich sein. **Wir weisen an dieser Stelle auf das Spannungsfeld zwischen Sicherheitsbedürfnis, Datenschutz und Persönlichkeitsrechten hin. Dieses Spannungsfeld verlangt eine sorgfältige und verhältnismässige Handhabung und darf nicht dazu führen, Personen beispielsweise aufgrund ihrer Herkunft un-ter „Generalverdacht“ zu stellen.**

Besten Dank für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen  
SP Schweiz



Christian Levrat  
Präsident SP Schweiz



Chantal Gahlinger  
Politische Fachsekretärin SP Schweiz