

REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau
Telefon zentral 062 835 12 40
Fax 062 835 12 50
regierungsrat@ag.ch
www.ag.ch/regierungsrat

Per E-Mail

Bundesamt für Zivilluftfahrt

esther.jutzeler@bazl.admin.ch

27. November 2024

Änderung des Luftfahrtgesetzes; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 28. August 2024 wurden die Kantonsregierungen eingeladen, sich zu den Änderungen des Bundesgesetzes über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG) zu äussern. Der Regierungsrat des Kantons Aargau bedankt sich für diese Gelegenheit und nimmt gerne dazu wie folgt Stellung.

1. Zur Einführung der Just Culture-Prinzipien (Redlichkeitskultur)

Mit der Teilrevision wird beabsichtigt, die Just Culture-Prinzipien (Redlichkeitskultur, auch Sicherheitskultur) im Bereich der Luftfahrt und weiter für alle öffentlichen Verkehrsträger umzusetzen.

Mit diesen Prinzipien soll eine Fehler- und Vertrauenskultur in einem risikoreichen Umfeld wie der Luftfahrt, des Eisenbahnverkehrs oder – ausserhalb der hier zu behandelnden Vorlage – im Bereich der Medizin geschaffen werden. Mitarbeitende oder andere Personen sollen demnach nicht für Handlungen oder Entscheidungen bestraft werden, die ihrer Erfahrung und Aus- beziehungsweise Weiterbildung entsprechen. Der Fokus liegt auf dem Verständnis, wie es zu Fehlern gekommen ist. Grobfahrlässigkeit, vorsätzliche Verstösse und destruktives Handeln sollen jedoch nicht toleriert werden. Zur Nachvollziehbarkeit der Fehler werden insbesondere auch organisatorische Strukturen und Rahmenbedingungen berücksichtigt, die zu Fehlern beitragen oder als latente Risiken vorhanden sind. Eine offene und straffreie Berichterstattung ist dafür eine wesentliche Voraussetzung.

In der vorliegenden Teilrevision LFG werden zur Umsetzung der Just Culture-Prinzipien im Wesentlichen die Bestimmungen über die beschränkte Verwertbarkeit von Ereignismeldungen sowie den Verzicht auf Strafverfolgung angepasst. Die Bestrebungen zur Verstärkung und Ausdehnung der Just Culture-Prinzipien werden begrüsst.

2. Zu Art. 36, Zuständigkeit und Sachplan

In Art. 36 Abs. 2 E LFG soll neu auf den Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) hingewiesen werden, in dem der Bundesrat die Ziele und Vorgaben für die Infrastruktur der Luftfahrt in der Schweiz festlegt. In der Bestimmung wird auch die Verbindlichkeit des SIL für die Behörden und die Inhaberinnen und Inhaber einer Betriebskonzession festgehalten. Gemäss Art. 36 Abs. 3 E LFG kann der Bundesrat im SIL die Anzahl der Flugplätze festlegen und die Zahl der Wasserflugplätze beschränken. Die Genehmigung von Vorhaben, die sich erheblich auf Raum und Umwelt auswirken, setzt gemäss Art. 36 Abs. 4 E LFG eine Grundlage im SIL voraus.

Die Übernahme von Bestimmungen zum SIL aus der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL) in Art. 36 E LFG erachtet der Regierungsrat als zweckmässig. Für den Kanton Aargau ist zur Sachplanung weiterhin wesentlich, dass die kantonalen Richtpläne berücksichtigt werden und die Erarbeitung der Sachpläne in Zusammenarbeit mit den Kantonen erfolgt (Art. 17ff. Raumplanungsverordnung [RPV]). Den Bestimmungen zum SIL kann zugestimmt werden.

Im Weiteren soll Art. 36 Abs. 1 E LFG zur bisherigen Kompetenz des Bundesrats, nähere Vorschriften über den Bau und Betrieb von Flughäfen zu erlassen, ergänzt werden. Der Bundesrat soll dabei neu auch Bestimmungen über die Aufbewahrungsfrist und die Verwertung von Sachen erlassen können, die auf Flugplätzen gefunden oder den Passagieren bei den Sicherheitskontrollen abgenommen werden.

Das Bedürfnis nach Regelungen über die Aufbewahrungsfrist und die Verwertung von Sachen, die auf Flugplätzen gefunden oder den Passagieren bei den Sicherheitskontrollen abgenommen werden, ist nachvollziehbar. Damit soll ein konkretes Sachthema, das vor allem Passagiere und nur einen spezifischen Teil eines Flugplatzbetriebs betrifft, einer rechtlichen Lösung zugeführt werden können. Gesetzessystematisch erscheint die Kompetenzergänzung über die Verwertung von Sachen jedoch zwischen den planerischen Voraussetzungen über die Infrastruktur der Luftfahrt mit dem SIL-Verfahren (Art. 36 Abs. 2–4 E LFG) und der allgemeinen Kompetenz des Bundesrats zum Erlass von Vorschriften über den Bau und Betrieb von Flughäfen (Art. 36 Abs. 1 Satz 1 E LFG). Dies ist wenig verständlich.

Der Regierungsrat regt an, die Kompetenz des Bundesrats zum Erlass von Bestimmungen über die Aufbewahrungsfrist und die Verwertung von Fundsachen losgelöst von den Bestimmungen zum SIL zu regeln oder Art. 36 Abs. 1 E LFG als letzten Absatz von Art. 36 E LFG zu formulieren.

3. Zu Art. 36a^{bis}, Bestandesschutz auch für den betrieblichen Umfang der Landesflughäfen

In der Teilrevision LFG ist vorgesehen, den bisherigen Bestandesschutz für die Landesflughäfen Zürich und Genf in Bezug auf die ihnen im SIL zugeschriebene Funktion (Art. 37u LFG) auf den betrieblichen Umfang zu erweitern (Art. 36a^{bis} E LFG). Die Landesflughäfen sollen nicht nur in ihrem baulichen Bestand, sondern auch im betrieblichen Umfang geschützt werden. Im erläuternden Bericht zum Vernehmlassungsentwurf (nachfolgend: Erläuterungsbericht) wird dazu auf die im SIL und im Betriebsreglement festgelegten Eckwerte des Flughafenbetriebs verwiesen. Es solle sichergestellt werden, dass zum Beispiel die Betriebszeiten auch in umweltrechtlichen Sanierungsverfahren grundsätzlich nicht eingeschränkt werden können.

Dazu die folgenden Anmerkungen:

- Durch die Erweiterung der bisherigen funktionalen Besitzstandgarantie auf den betrieblichen Umfang würde dem Flughafenbetreiber das Recht verliehen, den Flughafen mit den Gesamtanlagen im Bestand sowohl nach der im SIL zugeschriebenen Funktion als auch im betrieblichen Umfang weiter zu betreiben, auch wenn Funktion und Betrieb des Flughafens nicht mehr mit dem geltenden Recht beziehungsweise neuen Vorschriften übereinstimmen. Die Besitzstandgarantie schützt dauerhaft die bisherige Funktion, den bisherigen Bestand der Bauten mit ihrer Nutzung, den bisherigen Betrieb und vor Anpassungen an das neue Recht beziehungsweise an neue Vorschriften in allen Bereichen, die Funktion, Bestand der Bauten und den Betrieb des Flughafens betreffen.

Die Besitzstandgarantie findet vor allem im Raumplanungsrecht eine zweckmässige Anwendung. Bei rechtmässig erstellten Bauten und der damit verbundenen Nutzung hat die Grundeigentümerschaft ein privates Interesse, dass im Vertrauen auf eine Rechtslage getätigte Investitionen nicht obsolet werden. Auf staatlicher Seite besteht das öffentliche Interesse, dass rechtswidrig gewordene Bauten und deren Nutzung an das neue Recht angepasst und der rechtswidrige Zustand beseitigt werden. Das neue Recht soll für bereits eingetretene und für künftige Zustände nach

dem Grundsatz der Rechtsgleichheit verbindlich sein. Die Rechtsfigur der Besitzstandgarantie soll zwischen diesen berechtigten Interessen ausgleichend wirken.

Ein betrieblicher Bestandesschutz für die beiden Landesflughäfen reicht weit über bisherige Anwendungsfälle einer so verstandenen Besitzstandsgarantie hinaus. Sie würde bedeutende Flächen von je mehreren hundert Hektaren als Betriebsareal samt einer Vielzahl von Bauten und Anlagen mit deren Nutzung und neu die damit verbundenen betrieblichen Vorgänge umfassen und dies alles dauerhaft vor Anpassungen an neue Rechtsbestimmungen schützen. Der betriebliche Umfang des Flugverkehrs und dessen Auswirkungen wie der Fluglärm reichen zudem über das eigentliche Betriebsareal am Boden in grosse zusammenhängende Gebiete der betroffenen Kantone hinein. Dies zeigt auch der Hinweis im Erläuterungsbericht auf die Betriebszeiten des Flughafens Zürich, die nicht mehr eingeschränkt werden könnten (dazu auch weiter unten).

In faktischer Hinsicht würde der betriebliche Bestandesschutz für die beiden Flughäfen wie ein Sondernutzungsrecht für den Betrieb wirken. Aufgrund der fehlenden Befristung und der nicht stufengerechten Verankerung in einem Bundesgesetz würde dem Staat die Möglichkeit genommen, sich von Zeit zu Zeit zu vergewissern, ob der Betrieb der Flughäfen mit den öffentlichen Interessen der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft (BV) noch im Einklang steht. Es müsste – wie bei einer Konzession – mindestens ein Ablaufdatum vorgesehen werden.

Der Investitionsschutz rechtfertigt die Aufrechterhaltung eines Rechtszustandes nur bis zur Amortisation der Investitionen von Anlagen, die bedeutend kleiner sind sowie nach der Rechtsprechung für längstens 80 Jahre. Im Erläuterungsbericht wird jedoch der Investitionsgrund nicht als Begründung für den betrieblichen Bestandesschutz angeführt, sondern der Schutz der Eckwerte des Flughafenbetriebs insbesondere vor umweltrechtlichen Sanierungsverfahren. Unklar ist dabei, was mit Eckwerten gemeint ist, wenn nach dem Wortlaut von Art. 36a^{bis} E LFG der betriebliche Umfang der Landesflughäfen unter den Bestandesschutz fällt.

Neben dem Schutz der Umwelt gilt es beim staatlichen Handeln weitere öffentliche Interessen zu berücksichtigen wie die öffentliche Sicherheit und Gesundheit der Bevölkerung, den Föderalismus mit der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen sowie den Gemeinden, die rechtsstaatlichen Prinzipien, die Raumplanung, das Vorsorgeprinzip, die Sozialziele, die Bildung und nicht zuletzt die fiskalischen Interessen. Von den öffentlichen Interessen geniesst zudem keines gegenüber den anderen einen Vorrang, sie sind prinzipiell gleichrangig.

Im Erläuterungsbericht fehlen Darlegungen dazu gänzlich. Auch das Verhältnis von öffentlichen Interessen gemäss der von Volk und Ständen beschlossenen Bundesverfassung zu einer betrieblichen Besitzstandgarantie auf Gesetzesebene bleibt offen. Unklar bleibt auch das Verhältnis der Betriebskonzessionen der beiden Flughäfen, aber auch der Betriebsreglemente und des SIL zu einer betrieblichen Besitzstandgarantie auf Gesetzesstufe. Zu vermeiden ist zudem, dass die Betreiber von Bauten und Anlagen beziehungsweise von Betrieben mit tatsächlichen oder nur vermeintlich übergeordneten Interessen eine analoge Regelung einfordern.

Jedenfalls berührt die in der Teilrevision LFG vorgesehene Erweiterung der funktionalen Besitzstandgarantie auf den betrieblichen Umfang der Flughäfen eine Reihe von öffentlichen Interessen, deren Prüfung und Durchsetzung den Gemeinwesen per Gesetz dauerhaft entzogen würde. Dies widerspräche dem schweizerischen Staatsverständnis. Das nationale Interesse am Betrieb der Landesflughäfen ist dauerhaft im Rahmen aller öffentlichen Interessen und in den dazu vorgesehenen Verfahren vor Volk, Parlament, Regierung und Gerichten zu beurteilen. Es steht nicht über den öffentlichen Interessen des Bundes, der Kantone und der Gemeinden.

- Dazu ist auch auf den Bericht 2016 über die Luftfahrtpolitik der Schweiz (Lupo 2016) hinzuweisen, wonach angesichts der historisch gewachsenen Rolle der Standortkantone und der Wichtigkeit der lokalen Akzeptanz der Landesflughäfen die Kantone nicht übersteuert werden sollen.

- Beim Flughafen Zürich handelt es sich um eine sanierungsbedürftige Anlage. Im Verfahren vor Bundesverwaltungsgericht¹ über Genehmigung einer Änderung des Betriebsreglements des Flughafens durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) (Betriebsreglement 2014) wurde festgestellt, dass die Sachplanbehörde die Lärmbelastung zwischen 22.00 Uhr und 23.30 Uhr nicht genügend ermittelt hat. Die Bindungswirkung der SIL-Festsetzung zum Gebiet mit Lärmauswirkungen ist demnach entfallen. Es sind damit in jedem Verfahren einer wesentlichen Änderung oder auf Antrag von Lärmbetroffenen alle Massnahmen zu prüfen, die die Belastung durch den Fluglärm reduzieren können. Die Ermittlung und Abwägung der Interessen hat dazu bereits auf Stufe Sachplan zu erfolgen. Das Verfahren ist vor Gericht abgeschlossen und das BAZL hat eine Überarbeitung des SIL-Objektblatts und des Betriebsreglements zum Flughafen Zürich in Aussicht gestellt.

Gemäss der in der vorliegenden Teilrevision vorgesehenen Übergangsbestimmung würden Verfahren, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Teilrevision hängig sind, grundsätzlich unter dem neuen Recht weitergeführt. Nach bisherigem Recht würden gemäss Absatz 2 dieser Übergangsbestimmung die Verfahren weitergeführt, die zu diesem Zeitpunkt in der Hauptsache vor Gericht hängig wären.

Das Inkraftsetzungsdatum der Teilrevision ist offen. Vor dem Hintergrund der umfangreichen Arbeiten zur Überarbeitung des SIL-Objektblatts und des Betriebsreglements zum Flughafen Zürich erscheint es gleichwohl möglich, dass die Festsetzung des SIL-Objektblatts und des Betriebsreglements unter dem neuen Recht erfolgt. Interessensabwägung und gerichtliche Überprüfung für Lärmbetroffene in den Kantonen würden dadurch insbesondere vor dem Hintergrund von Art. 190 BV erschwert, wonach Bundesgesetze und Völkerrecht für die rechtsanwendenden und rechtsprechenden Behörden massgebend sind.

Bei Verfahren, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens in der Hauptsache vor Gericht hängig sind, wäre zu klären, nach welchen Kriterien die Verfahren in Haupt- und Nebensache zu differenzieren sind, und ob zum Beispiel eine akzessorische Prüfung des SIL-Objektblatts, wie es im erwähnten Verfahren vor Bundesverwaltungsgericht der Fall war, zur Hauptsache gehört oder nicht. Eine gerichtliche Überprüfung wäre bei der Anwendung des neuen Rechts ebenfalls erschwert. Zudem stellt sich die Frage nach einer einheitlichen Rechtsprechung. In rechtsstaatlicher Hinsicht erscheint es als problematisch, dass sich zum Beispiel Verfahren betreffend Fluglärm wegen neuer Rechtsfragen nochmals in die Länge ziehen können.

Festzuhalten ist jedenfalls, dass eine Erweiterung der funktionalen Besitzstandgarantie auf den betrieblichen Umfang nicht zu einer Entlassung des Flughafens Zürich aus der Sanierungspflicht führen kann. Sinn und Zweck des SIL-Verfahrens und der umweltrechtlichen Genehmigungen würden letztlich entfallen. Im Erläuterungsbericht fehlen weitere Ausführungen dazu.

- Der Bestandesschutz wurde anlässlich der Teilrevision LFG 1+ aufgrund eines Antrags der Wirtschaftskommission des Nationalrats als Art. 36e LFG beschlossen. Die bisherige Besitzstandgarantie für den baulichen Bestand der Landesflughäfen betrifft namentlich den Flughafen Zürich. Wie im Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz (Lupo 2016) ausgeführt wird, umfasst er als Besonderheit und im Gegensatz zum Flughafen Genf über hundert Hektaren an Naturschutzgebieten. Bei Ausbauvorhaben, die zum Beispiel aus Sicherheitsgründen entlang den Pisten erfolgen, führt dies zu schwierigen Abwägungen zwischen betrieblichen Interessen und solchen des Natur- und Landschaftsschutzes, insbesondere bei den verfassungsmässig streng geschützten Flachmoorgebieten von mehreren Hektaren im Perimeter des Flugplatzes (Lupo 2016, S. 1913 ff.).

¹ Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (BVGer) vom 7. September 2021.

In der Debatte des Nationalrats vom 14. Dezember 2016 wurde dazu ausgeführt, dass dies eine Klärung auf Gesetzesebene bringe, ohne den Moorschutz entgegen der Verfassung aufzuweichen. Der Unterhalt und Bauvorhaben auf den Landesflughäfen solle nicht behindert werden. Von Seiten des Bundesrats wurde festgehalten, dass *"dieses Präjudiz [...] also nur im Hinblick auf diese beiden Infrastrukturen und ihr Verhältnis zum Moorschutz zum Tragen kommen [wird]."*

Im Erläuterungsbericht wird auf diese – immerhin im Nationalrat geäusserten – Zusammenhänge nur summarisch und auf die eingeschränkte Anwendung des baulichen Bestandesschutzes als Präjudiz gar nicht hingewiesen. Eine Bestandesgarantie für den Betrieb der Landesflughäfen wurde zu Art. 36e LFG im Rat von keiner Seite thematisiert. Der Hinweis im Erläuterungsbericht, ob eine Besitzstandsgarantie in Bezug auf den betrieblichen Umfang geschaffen worden sei, geht fehl.

- Zur (24.3745) Motion Philipp Kutter "Betriebszeiten der Schweizer Landesflughäfen rechtsverbindlich regeln" führt der Bundesrat in der Antwort vom 28. August 2024 aus, dass er "keinen Anlass für eine explizite Regelung der Betriebszeiten im Luftfahrtgesetz" erkenne. Die Betriebszeiten seien bereits stufengerecht im SIL und in der VIL genügend verankert. Sie würden SIL-konform in den Betriebsreglementen der Flughäfen umgesetzt. Die bestehenden Betriebszeiten seien hinreichend gewährleistet. In der laufenden LFG-Revision sei vorgesehen, die Besitzstandsgarantie der Landesflughäfen Genf und Zürich auch in ihrem betrieblichen Umfang explizit in der Gesetzesbestimmung zu erwähnen.

Zur (24.3711) Interpellation Martin Hübscher "Wie wichtig sind Landesflughäfen mit Drehkreuzfunktion" führt der Bundesrat in der Antwort vom 28. August 2024 unter anderem aus, dass *"eine weitere Einschränkung der Betriebszeiten am Flughafen Zürich [...] für den Bundesrat kein Thema"* sei.

Unklar ist, weshalb im Erläuterungsbericht, nicht aber in den Beantwortungen zur (24.3745) Motion Philipp Kutter und zur (24.3711) Motion Martin Hübscher, auf den vorgesehenen Schutz der Betriebszeiten durch die Besitzstandsgarantie im betrieblichen Umfang hingewiesen wird. Mit der Teilrevision LFG würden der zulässige Flugverkehr und die Betriebszeiten über die Verbindung mit der Sachplanung ohne explizite Nennung im LFG gesetzlich festgelegt.

Zusammenfassend stellt der Regierungsrat fest, dass die Ergänzung des funktionalen Bestandesschutzes nach dem bisherigen Art. 37u LFG mit einem Bestandesschutz im betrieblichen Umfang weitreichende Folgen in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht erwarten liesse. Neben den Erschwerissen oder gar der Verunmöglichung von künftigen Massnahmen zum Lärmschutz fallen die staatspolitischen Erwägungen stark ins Gewicht. Das bisherige System der Interessenabwägung auf nationaler Ebene hat sich bewährt und soll auch für die Landesflughäfen möglich bleiben. Das nationale Interesse am Betrieb der Landesflughäfen ist im Rahmen aller öffentlichen Interessen ordentlich zu beurteilen und steht keinesfalls über diesen. Eine Interessenabwägung ist nur möglich, wenn keine Vorranginteressen im Gesetz statuiert werden.

Der bisherige, funktionale Bestandesschutz nach Art. 37u LFG genügt, um die Funktion der Landesflughäfen zu sichern und namentlich, allen damit verbundenen öffentlichen Interessen auch künftig wirksam Nachachtung zu verschaffen. Der Regierungsrat lehnt Art. 36a^{bis} E LFG über den betrieblichen Bestandesschutz ab und beantragt dessen Streichung aus der Vorlage.

Der Regierungsrat nimmt in diesem Zusammenhang mit Befremden zur Kenntnis, dass im Erläuterungsbericht weitergehende Ausführungen zu den Auswirkungen der Besitzstandsgarantie im betrieblichen Umfang fehlen. Damit wäre auch eine umfassende Interessensklärung und Interessenabwägung vorzunehmen gewesen, die angesichts der Bedeutung und der räumlichen Auswirkungen der Landesflughäfen auf die öffentlichen und privaten Interessen erforderlich ist.

4. Zu Art. 37m, Nebenanlagen

Die Errichtung und Änderung von Nebenanlagen unterstehen weiterhin dem kantonalen Recht. Das BAZL soll künftig nicht mehr nur angehört werden, sondern es ist die Zustimmung des BAZL erforderlich, damit die Bewilligung erteilt werden kann. Die luftfahrtspezifischen Fragestellungen sollen so durch die Bundesbehörde beurteilt werden, welche im Besitz weitergehender Informationen zu den lokalen Verhältnissen etc. ist. Es findet insofern eine Annäherung an die Regelungen der Plangenehmigungsverfahren in anderen Fachbereichen statt.

5. Zu Art. 43, Verfahren Sicherheitszonenplan

Zu den Einsprachen in Bezug auf den Sicherheitszonenplan ist vorgesehen, dass diese nicht mehr von den Kantonen vorgängig in einer Einigungsverhandlung behandelt werden müssen. Neu sollen die Einsprachen direkt beim BAZL erhoben werden.

Der Vereinfachung des Verfahrens wird zugestimmt.

6. Zu Art. 49, Gebühren für Flugsicherungsleistungen

Artikel 49 Abs. 1 Bst. c LFG wurde nicht in Kraft gesetzt und soll aus verschiedenen Gründen teilweise wieder aufgehoben beziehungsweise in geänderter Form neu erlassen werden. Unklar erscheint aufgrund der Vernehmlassungsvorlage und der Formulierung von Satz 1, ob Bst. a und Bst. b gestrichen werden.

Es wird angeregt, diesen Punkt zu prüfen.

7. Zu Art. 100^{ter}

Bisher durften Kontrollen im Hinblick auf den Konsum von Alkohol, Betäubungsmittel und psychotropen Substanzen bei Mitgliedern der Besatzung durchgeführt werden. Dieser Adressatenkreis wird mit Art. 100^{ter} Abs. 1 LFG auf das Flughafenpersonal, Mitarbeitende der Sanitäts- und Rettungsdienste, der Feuerwehr und Personen, welche für den Betrieb und die Instandhaltung am Flughafen zuständig sind, ausgeweitet.

In der Vergangenheit hatten die Polizeien im Kanton Aargau praktisch keine Kontrollen nach Art. 100^{ter} LFG durchzuführen. Die Einsätze dürften nach der Gesetzesänderung nicht merklich zunehmen, da auf den kleinen Flugplätzen im Kanton Aargau verhältnismässig wenig Bodenpersonal im Einsatz ist. Entsprechend wird diese Gesetzesänderung bei der Kantonspolizei voraussichtlich zu keiner nennenswerten finanziellen oder personellen Mehrbelastung führen.

Die Änderung wird begrüsst.

8. Zu Art. 108b ff., Erweiterte Zuverlässigkeitsprüfungen

Bisher dürfen gemäss Art. 108b Abs. 1 LFG nur Luftverkehrsunternehmen und Flughafenhalter die Daten ihres Personals den zuständigen kantonalen Polizeistellen bekanntgeben und eine Prüfung des Sicherheitsrisikos beantragen. Dieser Adressatenkreis wird auf den Flugsicherungsdienst Skyguide und übrige, im Luftverkehr tätige Unternehmen ausgeweitet. Ausserdem wird eine formell gesetzliche Grundlage geschaffen, um Informationen zu durchgeführten erweiterten Zuverlässigkeitsprüfungen an ausländische Behörden und Unternehmen bekanntgeben zu dürfen.

Rechtshilfeweise führt die Kantonspolizei Aargau auf Anfrage der Kantonspolizei Zürich praktisch täglich Abfragen in den polizeilichen Datenbearbeitungs- und Informationssystemen durch. Primär handelt es sich dabei um Zuverlässigkeitsüberprüfungen von Personen, welche Zugang zum Sicherheitsbereich des Flughafens Kloten haben oder erhalten sollen. Es ist davon auszugehen, dass die Änderungen der Art. 108b ff. LFG zu einer spürbaren Zunahme entsprechender Aufträge und somit einer nennenswerten Mehrbelastung führen werden.

Die Änderung wird begrüsst.

9. Zu den Vernehmlassungsunterlagen

In Kapitel 1 des Erläuterungsberichts zu den Grundzügen der Vorlage werden die betroffenen Gesetzesartikel nicht konsequent genannt. Für die Nachvollziehbarkeit der beantragten Regelung und deren Begründung wäre dies in den jeweiligen Unterkapiteln für die Bearbeitung hilfreich. Ebenso würde eine Synopse, wie sie in anderen Vernehmlassungsvorlagen des Bundes zur Verfügung gestellt wird, die Bearbeitung der Vorlage erleichtern.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Dr. Markus Dieth
Landammann

Joana Filippi
Staatsschreiberin