



Änderung des Luftfahrtgesetzes

Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens

November 2020

Inhalt

1	Ausgangslage	3
2	Teilnahme am Vernehmlassungsverfahren	3
3	Eingegangene Stellungnahmen	3
4	Zusammenfassung der Ergebnisse	4
5	Ergebnisse zu den einzelnen Bestimmungen	4
5.1	Artikel 90 ^{bis} LFG inkl. Randtitel.....	4
5.2	Artikel 100 LFG Randtitel	5
5.3	Artikel 100 Absatz 4 LFG	5
5.4	Artikel 100 ^{ter} LFG.....	6
5.4.1	Artikel 100 ^{ter} Absatz 1 LFG.....	7
5.4.2	Artikel 100 ^{ter} Absatz 2 LFG.....	8
5.4.3	Artikel 100 ^{ter} Absatz 3 LFG.....	8
5.4.4	Artikel 100 ^{ter} Absatz 3 ^{bis} LFG.....	8
5.4.5	Artikel 100 ^{ter} Absatz 4 LFG.....	8
6	Anhang	9

1 Ausgangslage

Mit der vorliegenden Revision des Bundesgesetzes über die Zivilluftfahrt vom 21. Dezember 1948 (Luftfahrtgesetz, LFG; SR 748.0) soll einerseits im Rahmen der Vorfeldinspektionen die Möglichkeit geschaffen werden, anlassfreie Alkoholkontrollen bei Flugbesatzungsmitgliedern durchzuführen. Andererseits sollen Ärztinnen und Ärzte, welche nicht vom BAZL bezeichnet und beaufsichtigt werden, sowie Psychologinnen und Psychologen und deren Hilfspersonen bei Zweifeln an der Tauglichkeit eines Flugbesatzungsmitglieds oder einer Fluglotsin bzw. eines Fluglotsen von ihrer Schweigepflicht entbunden sein und die Möglichkeit haben, dem BAZL Meldung zu erstatten.

Am 10. Juni 2020 hat der Bundesrat das Vernehmlassungsverfahren zur vorliegenden Revision des Luftfahrtgesetzes eröffnet. Dieses dauerte bis am 1. Oktober 2020. Für den Bericht sind sämtliche Stellungnahmen berücksichtigt worden; auch jene, die nach Ablauf der Frist eingegangen sind.

2 Teilnahme am Vernehmlassungsverfahren

Mit Schreiben der Bundespräsidentin und Vorsteherin des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) vom 10. Juni 2020 wurden folgende 89 Adressaten zur Vernehmlassung eingeladen:

- 26 Kantonsregierungen¹;
- die Konferenz der Kantonsregierungen;
- 12 in der Bundesversammlung vertretene politische Parteien²;
- drei gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete³;
- acht gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft⁴;
- 10 Luftfahrtverbände⁵;
- sechs Luftfahrtunternehmen⁶;
- 14 Flughäfen und Regionalflygplätze⁷;
- neun weitere Adressaten (Flugsicherheit, Gesundheitswesen, Kantonspolizei)⁸.

3 Eingegangene Stellungnahmen

Bis Mitte Oktober sind insgesamt 55 Stellungnahmen eingegangen. Dabei haben fünf weitere interessierte Organisationen eine Stellungnahme eingereicht. Geäussert haben sich im Einzelnen:

- 25 Kantone⁹;
- vier Parteien¹⁰;
- zwei gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinde, Städte und Berggebiete¹¹;
- vier gesamtschweizerische Dachverbände für Wirtschaft¹²;
- acht Luftfahrtverbände¹³;
- ein Luftfahrtunternehmen¹⁴;
- zwei Landesflughäfen¹⁵;
- acht weitere Adressaten/Teilnehmer (Gesundheitswesen, Kantonspolizei)¹⁶.

¹ ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU.

² BDP, CVP, EDU, EAG, EVP, FDP, GPS, glp, Lega, PDA, SVP, SP.

³ SGemV, SSV, SAB.

⁴ economiesuisse, SGV, SAGV, SBV, SBankV, SGB, KV Schweiz, TS.

⁵ Aerosuisse, AeCS, SIAA, VSF, AOPA, BAR, SHA, AEROPERS, SwissALPA, SBAA.

⁶ Swiss, easyjet, Helvetic, Edelweiss, Chair, Zimex.

⁷ FZAG, AIG, EAP, Bern, Birrfeld, Jura, Ecuwillens, Grenchen, La Blécherette, Les Eplatures, Lugano, Samedan, Sion, Altenrhein.

⁸ skyguide, Aerocontrol, Skycontrol, APTC, SwissATCA, FMH, FSP, KKPks, GDK.

⁹ ZH, BE, LU, UR, OW, NW, GL, ZG, FR, SO BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU.

¹⁰ CVP, FDP, SVP, SP.

¹¹ SGemV, SSV.

¹² SGV, SAGV, SGB, TS.

¹³ Aerosuisse, AeCS, SIAA, VSF, AOPA, SHA, AEROPERS, kapers.

¹⁴ Swiss.

¹⁵ FZAG, AIG.

¹⁶ FMH, FSP, KKPks, GDK, fme, Pro Mente Sana, SGAIM, SGARM.

4 Zusammenfassung der Ergebnisse

Die beabsichtigte Anpassung von Artikel 90^{bis} (Randtitel), Artikel 100 und 100^{ter} LFG stösst bei der Mehrheit der Vernehmlassungsadressaten und –teilnehmer auf vollumfängliche Zustimmung bzw. wird befürwortet, vorbehalten zusätzlicher Anpassungen und Erläuterungen. Gesamthaft klar ablehnend äussern sich sieben Adressaten bzw. Teilnehmer¹⁷. Sechs verzichteten ausdrücklich auf eine materielle Stellungnahme¹⁸.

Die Anpassungen im Randtitel von Artikel 90^{bis} LFG führte zu praktisch keinen konkreten Reaktionen. Einzig zwei Vernehmlassungsadressaten nutzen die Gelegenheit, materielle Anpassungsvorschläge zu Artikel 90^{bis} LFG anzubringen.

Das in Artikel 100 Absatz 4 LFG vorgesehene erleichterte Melderecht für Ärztinnen und Ärzte, Psychologinnen und Psychologen sowie deren Hilfspersonen wird zwar im Grundsatz mehrheitlich unterstützt, provoziert allerdings auch sehr unterschiedliche Stellungnahmen, welche von strikter Ablehnung bis hin zu einer Verschärfung der Bestimmung reichen. Das Äussern von unterschiedlichen Haltungen gilt insbesondere auch für Stellungnahmen aus dem Gesundheitsbereich.

Die Gesetzesvorlage wird von einer Mehrheit als verhältnismässige und präventiv sinnvolle Massnahme zur Verbesserung der Sicherheit des Luftverkehrs eingestuft. Eine Minderheit lehnt die Einführung eines erleichterten Melderechts einerseits ab, da Ärztinnen und Ärzte sowie Psychologinnen und Psychologen bereits heute mittels Entbindung von der Schweigepflicht eine Meldung erstatten könnten und andererseits, weil sie befürchten, dies könnte zu einer Aufweichung des Vertrauensverhältnisses zwischen der medizinischen Fachperson und dem Patienten führen. Während das grundsätzliche Melderecht mehrheitlich begrüsst wird, beurteilt eine Mehrheit das Melderecht für Hilfspersonal eher kritisch. Dabei wird insbesondere geltend gemacht, dass ein erleichtertes Melderecht für Hilfspersonen nicht sachgerecht sei, da diese nicht über das notwendige medizinische Fachwissen verfügen würden.

Auch die beabsichtigten Änderungen in Artikel 100^{ter} LFG werden mehrheitlich positiv aufgenommen, trügen anlasslose Alkoholkontrollen im Rahmen von Vorfeldinspektionen ebenfalls in verhältnismässiger Weise zur Förderung der Flugsicherheit bei. Einige Adressaten wünschen jedoch, dass man noch einen Schritt weiter gehe und anlasslose Kontrollen nicht nur im Rahmen von Vorfeldinspektionen durchführen solle, sondern dieses Recht auch dem Flugplatzleiter zuweisen müsse. Darüber hinaus seien nicht nur die Flugbesatzungsmitglieder solchen Kontrollen zu unterziehen, sondern auch andere Mitarbeiter am Flughafen, welche sicherheitsrelevante Tätigkeiten ausführen. Darüber hinaus sollten sich solche Kontrollen nicht nur auf den Konsum von Alkohol, sondern auch auf den Missbrauch anderer psychotropen Stoffe erstrecken. Ablehnende Stellungnahmen gingen insbesondere von den Luftfahrtverbänden ein, welche die Vorlage als unverhältnismässig, stressfördernd und unnötig einstufen. Insbesondere sei dem unterschiedlichen Schadenspotential von Pilot und Flugbesatzungsmitglied und der damit verbundenen falschen Gleichbehandlung Rechnung zu tragen. Der Fokus müsse auf Rehabilitations- und Präventionsprogramme gerichtet werden. Einige Adressaten und Teilnehmer wünschen sich im Übrigen einerseits Klärung über die Verantwortlichkeiten sowie finanziellen und rechtlichen Folgen im Hinblick auf die Kosten des Tests an sich, positive Testresultate und das Ausbleiben oder nicht zeitige Antreten des Dienstes. Andererseits wird auch auf die Wichtigkeit des Datenschutzes beim Transfer von persönlichen Informationen im Zusammenhang mit den Alkoholkontrollen hingewiesen.

5 Ergebnisse zu den einzelnen Bestimmungen

5.1 Artikel 90^{bis} LFG inkl. Randtitel

Im Hinblick auf die Anpassung von Artikel 90^{bis} LFG sowie des dazugehörigen Randtitels sind die eingegangenen Stellungnahmen durchwegs zustimmend oder aber es wurde darauf verzichtet, hierzu

¹⁷ AeCS, AOPA, kapers, SAA, SGB, SHA, SP.

¹⁸ BS, SH, SAGV, SSV, SGemV, TV.

konkrete Kommentare anzufügen. Einzig der Kanton Glarus und die Swiss reichen Änderungsvorschläge ein. Der Kanton Glarus hält fest, dass mit dieser Gesetzesrevision auch die Gelegenheit genutzt werden sollte, Buchstabe b von Artikel 90^{bis} LFG anzupassen. Es sei klarer zu formulieren, dass für die Begehung der Tat einzig Flugbesatzungsmitglieder als Täter in Frage kämen. Im Übrigen seien Straftaten nach Artikel 90^{bis} LFG der Bundesstrafgerichtsbarkeit zu unterstellen, unabhängig davon, ob die Tat an Bord oder ausserhalb eines Luftfahrzeuges begangen wurde. Der Ort der Kontrolltätigkeit solle nicht die Gerichtsbarkeit bestimmen. Die Swiss schlägt vor, den Wortlaut «als Flugbesatzungsmitglied tätig ist» in Artikel 90^{bis} Buchstabe a LFG um die Formulierung «nach Dienstantritt und vor Dienstende» zu erweitern, um verschiedene Interpretationen zu vermeiden. Es solle damit sichergestellt werden, dass nur aktive Flugbesatzungsmitglieder von der Strafnorm betroffen seien.

5.2 Artikel 100 LFG Randtitel

Wie bei Artikel 90^{bis} LFG wurde die Änderung zum Randtitel von Artikel 100 LFG entweder generell befürwortet oder verblieb ohne Bemerkungen.

5.3 Artikel 100 Absatz 4 LFG

Das in Absatz 4 von Artikel 100 LFG beabsichtigte erleichterte Melderecht sorgte für eine breite Palette an Reaktionen. So erreichten das BAZL Stellungnahmen, welche ein Melderecht für Ärztinnen und Ärzte, Psychologinnen und Psychologen sowie deren Hilfspersonen strikt ablehnen¹⁹, bis hin zu solchen, die gar eine Verschärfung, namentlich eine Meldepflicht fordern²⁰.

Einige zu Vernehmlassende verzichteten vollständig auf eine Stellungnahme oder äusserten sich nicht zur geplanten Anpassung von Artikel 100 Absatz 4 LFG²¹.

Der Grossteil der eingegangenen Stellungnahmen befürwortet ein erleichtertes Melderecht aufgrund der damit verbundenen Erhöhung der Sicherheit im Luftverkehr vollumfänglich²² oder zumindest im Grundsatz, vorbehalten vereinzelter Anpassungen²³. Die FMH macht etwa beliebt, dass die Regelung in Artikel 100 Absatz 4 LFG zumindest auf Verordnungsstufe um eine verbindliche vertiefte Überprüfung des Flugpersonals im Hinblick auf ihre psychische Gesundheit ergänzt werden sollte. ZH befürwortet zwar das erleichterte Melderecht, wünscht jedoch eine bessere Darlegung, wie der Problematik begegnet werde, dass beispielsweise eine Pilotin oder ein Pilot auch nach vorsorglichem Entzug der Flugberechtigung durch das BAZL am Folgetag trotzdem seinen Dienst antreten könne.

Generell wird von den meisten an der Vernehmlassung Teilnehmenden gefordert, dass ein erleichtertes Melderecht für Hilfspersonen aus der Vorlage zu streichen sei, da diese nicht über das gebotene Fachwissen verfügen würden, um eine entsprechende medizinische Einschätzung vornehmen zu können²⁴. Dies unabhängig davon, ob sie sich gegen oder für die Einführung von Artikel 100 Absatz 4 LFG aussprechen. So äussern sich zwar die Swiss und Aerosuisse sehr kritisch zum erleichterten Melderecht. Sollte der Gesetzgeber jedoch an der Einführung von Artikel 100 Abs. 4 LFG festhalten, sei zumindest den Hilfspersonen kein solches Recht einzuräumen.

Diejenigen Organisationen, Kantone und Parteien, welche die Einführung eines erleichterten Melderechts ablehnen, begründeten dies unter anderem damit, dass ein Melderecht im Hinblick auf die bestehenden Grundlagen nicht notwendig sei. Ärztinnen und Ärzten sowie Psychologinnen und Psychologen sei es bereits heute möglich, Meldung zu erstatten. Der Prozess zur Entbindung von der Schweigepflicht sei dabei keine schwierige Prozedur und damit sei es unverständlich, inwiefern diese Entbindung als hohe Hürde angesehen werde²⁵. Der Hausarzt oder die Hausärztin könne ihren Patienten auch anregen,

¹⁹ AeCS, FSP, kapers, VD, VSF, Pro Mente Sana, SGARM, SGB, SHA, SP.

²⁰ AG, AI.

²¹ FZAG, BS, SH, SAGV, SSV, SGemV, SIAA, TV.

²² AIG, BE, CVP, FDP, GDK, KKPks, mfe, AR, BL, FR, GE, JU, NW, LU, OW, TI, TG, SO, UR, VS, SGAIM.

²³ FMH, SG, ZG, ZH, GR, SVP.

²⁴ AEROPERS, AOPA, Aerosuisse, kapers, GR, VSF, SGB, SGV, SP, SVP, Swiss.

²⁵ AeCS, AOPA, Aerosuisse, VD, VSF, SGV, Swiss, GL.

sich freiwillig einer zusätzlichen Kontrolle durch den fliegerärztlichen Dienst unterziehen zu lassen²⁶. Im Übrigen dürfe die heute bestehende und hinreichende Prüfung durch den fliegerärztlichen Dienst, welcher bereits über ein erleichtertes Melderecht verfügen würde, nicht vergessen werden²⁷. Moniert wurde zudem, dass Pilotinnen und Piloten, Fluglotsinnen und Fluglotsen sowie das Kabinenpersonal nicht allesamt das gleiche Schadenspotential aufweisen würden. Entsprechend Sorge Artikel 100 Absatz 4 LFG in dieser Form aufgrund der möglichen Konsequenzen für die betroffenen Personen für eine Ungleichbehandlung²⁸. Eine solche bestünde auch im Hinblick auf andere Sektoren des öffentlichen Verkehrs, welche kein erleichtertes Melderecht vorsehen würden²⁹. Kritisch zu beurteilen sei das erleichterte Melderecht auch mit Blick auf das Vertrauensverhältnis zwischen der betroffenen Person aus dem Luftfahrtsektor und seiner Ärztin/Psychologin bzw. seinem Arzt/Psychologen: Ein Melderecht könne dieses dergestalt aufweichen, dass die betroffenen Personen sich womöglich nicht mehr die gebotene medizinische Hilfe suchen würden, aus Angst, im schlimmsten Fall ihre berufliche Existenz zu verlieren. Insofern könne die Revision von Artikel 100 LFG gar zu einer Verschlechterung der Gesundheit des Betroffenen und damit auch der Sicherheit im Luftverkehr führen³⁰. Darüber hinaus führe ein erleichtertes Melderecht auch zu einer unverhältnismässigen Verantwortung der beurteilenden medizinischen Fachperson, da die Entscheidung darüber, wann eine Meldung geboten sei und wann nicht, im Hinblick auf die damit verbundenen möglichen Konsequenzen für ihren Patienten schwierig sein könne³¹. Rechtsstreitigkeiten seinem im Hinblick auf die durch Ärztinnen und Ärzte bzw. die Psychologinnen und Psychologen vorgenommene Güterabwägung vorprogrammiert³². Einige Adressaten äussern sich auch kritisch betreffend der Schutz der persönlichen Daten des Luftfahrtpersonals und fordern hinsichtlich des Meldeverfahrens eine differenzierte Darlegung zu diesem Punkt³³.

In einigen Stellungnahmen wird daher die Erarbeitung von Lösungen gefordert, welche die Arbeitnehmer in ihrer psychologischen Gesundheit besser schützen, die Arbeitgeber vermehrt in die Pflicht nehmen, sowie Arbeitsplatzkontrollen durch die Behörden verstärkt vorsehen³⁴. Pro Mente Sana regt in diesem Zusammenhang zu einer vertieften politischen und gesellschaftlichen Auseinandersetzung mit dem Thema «psychische Gesundheit in der Luftfahrtbranche» an. Verbesserte und ergänzte Massnahmen zur Prävention und Früherkennung von Alkoholproblemen werden von der SP gefordert. Im Hinblick auf das Meldeverfahren würde etwa bessere Information zum bestehenden administrativen Meldeprozess gegenüber den Schweizerischen Ärztinnen und Ärzten sowie Psychologinnen und Psychologen bereits erhebliche Abhilfe schaffen³⁵.

5.4 Artikel 100^{ter} LFG

Die Einführung anlassloser Alkoholkontrollen im Rahmen von Vorfeldinspektionen wird von der Mehrheit der Vernehmlassungsadressaten bzw. –teilnehmer vollumfänglich begrüsst³⁶, oder zumindest in den Grundzügen, vorbehalten einiger Anpassungen³⁷. Die Durchführung von anlasslosen Alkoholkontrollen führe nicht nur zu einer notwendigen Angleichung an das geltende Recht der EU, sondern trage auch zur Erhöhung der Sicherheit im Luftverkehr bei. Auf die entsprechenden Anpassungsvorschläge einzelner Adressaten zu den konkreten Absätzen wird unter Ziffer 5.4.1 ff. genauer eingegangen.

Acht Teilnehmende an der Vernehmlassung verzichten vollumfänglich auf eine materielle Stellungnahme zur vorliegenden Revision des LFG oder schwiegen sich zur Anpassung von Artikel 100^{ter} LFG aus³⁸.

²⁶ AOPA, VSF.

²⁷ AOPA, VSF, Pro Mente Sana.

²⁸ kapers, SGB, SP.

²⁹ AEROPERS.

³⁰ FSP, kapers, Pro Mente Sana, SGARM, SGB, SP, AeCS, Swiss.

³¹ AOPA, NE, VSF, AeCS.

³² SGARM.

³³ Aerosuisse, Swiss, SGV.

³⁴ kapers, SGB, SP, Pro Mente Sana.

³⁵ AOPA, VSF.

³⁶ FDP, FMH, DGK, KKPks, mfe, AR, AI, BL, FR, GR, JU, NE, OW, SG, TG, UR, VS, ZG, SGAIM, SGARM, SVP.

³⁷ AIG, Aerosuisse, CVP, FZAG, AG, BE, GE, GL, VD, NW, SO, TI, ZH, SGV, SIAA, Swiss.

³⁸ FSP, BS, SH, Pro Mente Sana, SAGV, SSV, SGemV, TV.

Ablehnend äussern sich die Flugbesatzungs- und Pilotenverbände³⁹, sowie auch der AeCS, der VSF, der SGB, die SHA und die SP:

Der AeCS weist darauf hin, dass die Verordnung (EU) Nr. 965/2012, welche durch die Verordnung (EU) Nr. 2018/1042 angepasst werde, nur für den gewerbsmässigen Verkehr gelte. Es führe zu einer nationalen Verschärfung des EU-Rechts, wenn Alkoholkontrollen auf den nicht-gewerbsmässigen Verkehr ausgeweitet würden. Eine stichprobearartige Kontrolle ohne Verdachtsmoment könne bei den Privat- und Segelpiloten zu Stress vor dem Flugantritt führen und damit zu einer Beeinträchtigung der Flugsicherheit. Dabei sei zu berücksichtigen, dass es in den letzten 34 Jahren nur zwei bekannte Fälle gäbe, bei welchen bei einem Piloten der General Aviation Blutalkohol nachgewiesen wurde. Im Übrigen werde nicht klar dargelegt, wer die Kosten für den Test trage, insbesondere, wenn dieser negativ ausfalle oder ein ausländisches Flugbesatzungsmitglied betroffen sei.

AEROPERS lehnt die Durchführung von anlasslosen Alkoholkontrollen prinzipiell ab. Bei der Durchführung von Alkoholtests mit einem Alkoholmessgerät (ob anlasslos oder angekündigt durchgeführt) solle stets eine Blutprobe das definitive Testergebnis liefern. Im Übrigen seien Test auf einzig vor einer Anstellung, nach einem Unfall oder aber bei Vorliegen eines «begründeten Verdachts» zu durchzuführen. Der Begriff «begründet» sei durch den Gesetz- und Arbeitgeber gemeinsam mit dem Berufsverband zu definieren. Sofern eine anlasslose Kontrolle durch den Gesetzgeber statuiert werden müsse, solle diese auf Testverfahren beruhen, welche im Voraus vereinbart worden seien. Die Tests seien von besonders qualifizierten und bevollmächtigten Personen bzw. entsprechend zertifizierten Organisationen durchzuführen. Im Hinblick auf den Konsum von Alkohol in der Luftfahrtbranche sei es essentiell, entsprechende Präventions- und Rehabilitationsprogramme einzuführen sowie ergänzend oder alternativ sogenannte «Peer Intervention Programme» ins Leben zu rufen. Letzteres wird auch von der SHA unterstützt. Die AOPA und der VSF lehnen anlasslose Kontrollen ebenfalls ab, allerdings zusätzlich mit dem Argument, diese würden das Verhältnis zwischen dem BAZL und der Luftfahrtgemeinschaft gefährden.

kapers, der SGB und die SP monieren insbesondere, dass aus der Vorlage und dem erläuternden Bericht nicht klar hervorgehen würden, was die Konsequenzen für die Flugbesatzungsmitglieder bei einem positiven Alkoholtestresultat seien. Unter Berücksichtigung des Prinzips der Verhältnismässigkeit dürfe im Übrigen das Kabinenpersonal bei einem positiven Testresultat nicht gleich behandelt werden, wie eine Pilotin oder ein Pilot. Das Schadenspotential sei nicht gleich hoch. Auch müssten hier tiefere Alkoholgrenzwerte gelten. Im Hinblick auf den Datentransfer zwischen den involvierten Behörden sei besser zu klären, wie die Problematik des Datenschutzes adressiert werde, dies im Sinne eines strengeren Datenschutzes zu Gunsten des Arbeitnehmers der Luftfahrtgesellschaft. Ähnlich äussert sich auch der Kanton Bern, welcher betreffend Datenschutz darauf hinweist, dass der Schutz der Daten insbesondere beim Austausch von Informationen mit der EASA hinreichend sichergestellt werden müsse und nur einem beschränkten Personenkreis zugänglich gemacht werden dürfe.

Obwohl sie der Vorlage im Grundsatz zustimmen, so fordern die Aeorsuisse, die Swiss und der SGV unter anderem generelle Klärung, wie mit allfälligen Verspätungen oder Ausfällen und den damit verbundenen finanziellen Folgen (Entschädigungen, Störung des Flugplans) umgegangen werde, insbesondere, wenn das Resultat nicht eindeutig sei und das Besatzungsmitglied aufgrund einer temporären Untersuchung ausfalle.

5.4.1 Artikel 100^{ter} Absatz 1 LFG

In Artikel 100^{ter} Absatz 1 LFG soll aufgrund der Ausweitung der für die Anordnung zuständigen Personen und Stellen einzig der letzte Satz «Die Blutprobe kann angeordnet werden.» gestrichen und neu unter Absatz 3^{bis} geführt werden. Einige Vernehmlassende ergreifen die Gelegenheit, zusätzliche Anpassungsvorschläge für Artikel 100^{ter} Absatz 1 LFG anzumerken⁴⁰. So sei der Kreis der zu prüfenden Personen auch auf solche auszuweiten, welche auf Flugbetriebsflächen bzw. in zentralen Funktionen des Flugbetriebs tätig sind. Nach Dienstantritt und vor Dienstende sollen die Betroffenen geeigneten Untersuchungen zum Nachweis von Angetrunkenheit oder des Einflusses von Betäubungsmitteln oder

³⁹ AOPA, AEROPERS, kapers.

⁴⁰ Aerosuisse, FZAG, VD, SGV, SIAA.

psychotropen Substanzen unterzogen werden können. Im Übrigen sollen solche allgemeinen Kontrollen wie im Rahmen von Vorfeldinspektionen ebenfalls anlasslos erfolgen.

Ähnlich äussern sich im Hinblick auf den Adressatenkreis auch die AOPA, AEROPERS und SAA sowie der AIG und der Kanton Genf: Die Durchführung von Alkoholkontrollen solle nicht nur die Flugbesatzung und die Fluglotsen betreffen, sondern auch andere Akteure, welche sicherheitsrelevante Aufgaben wahrnehmen (z.B. Sicherheitskräfte, Bodenpersonal, Fahrer mit Flughafenausweis, etc.). Auch wenn die Flughäfen in ihren eigenen Reglementen und Verordnungen grundsätzlich ein Verbot zum Konsum von Alkohol und psychotropen Stoffen vorsehen würden, würde eine Verankerung in einem Gesetz im formellen Sinn einen grösseren Effekt und eine bessere Legitimation erzielen.

5.4.2 Artikel 100^{ter} Absatz 2 LFG

Obwohl in Absatz 2 von Artikel 100^{ter} LFG keine Anpassungen vorgesehen sind, würden es die Aerosuisse, die FZAG, der Kanton Waadt, der SGV und die SIAA begrüessen, wenn dem Flugplatzleiter ebenfalls die Kompetenz eingeräumt würde, einen Test ohne Verdachtsmoment anzuordnen und die Polizei für die Durchführung hinzuzuziehen.

5.4.3 Artikel 100^{ter} Absatz 3 LFG

Diverse Vernehmlassungsadressaten wiesen darauf hin, dass sich die Kontrollen nicht nur auf den Konsum von Alkohol beschränken solle, sondern auch Drogen- und Medikamentenmissbrauch umfassen müsste⁴¹.

Der Kanton Glarus führte im Übrigen aus, dass die Alkoholkontrollen in einem ersten Schritt durch eine Inspektorin oder einen Inspektor des BAZL durchzuführen sei. Erst bei einem positiven Testresultat sei die Polizei hinzuzuziehen, welche zusätzlich Einvernahmen durchführt und den Rapport erstellt.

5.4.4 Artikel 100^{ter} Absatz 3^{bis} LFG

Artikel 100^{ter} Absatz 3^{bis} LFG ist in keiner der eingereichten Stellungnahmen Gegenstand von Bemerkungen.

5.4.5 Artikel 100^{ter} Absatz 4 LFG

Im Hinblick auf Absatz 3 soll Absatz 4 sinngemäss ebenfalls ergänzt werden: Bei der Regelung der Durchführung der vorgängigen Absätze hat der Bundesrat neben den Bestimmungen der EU zur Ange-trunkenheit auch diejenigen zum Einfluss von Betäubungsmitteln und psychotropen Stoffen zu beach-ten⁴².

⁴¹ AOPA, Aerosuisse, CVP, FZAG, AG, BE, VD, SAA, SGV.

⁴² AOPA, Aerosuisse, CVP, FZAG, AG, BE, VD, SAA, SGV

6 Anhang

Liste der Vernehmlassungsadressaten und –teilnehmer (mit Abkürzungen):

Kantone

ZH	Kanton Zürich
BE	Kanton Bern
LU	Kanton Luzern
UR	Kanton Uri
SZ	Kanton Schwyz
OW	Kanton Obwalden
NW	Kanton Nidwalden
GL	Kanton Glarus
ZG	Kanton Zug
FR	Kanton Freiburg
SO	Kanton Solothurn
BS	Kanton Basel-Stadt
BL	Kanton Basel-Landschaft
SH	Kanton Schaffhausen
AR	Kanton Appenzell-Ausserrhoden
AI	Kanton Appenzell-Innerrhoden
SG	Kanton St. Gallen
GR	Kanton Graubünden
AG	Kanton Aargau
TG	Kanton Thurgau
VD	Kanton Waadt
VS	Kanton Wallis
NE	Kanton Neuenburg
GE	Kanton Genf
JU	Kanton Jura

Konferenz der Kantonsregierungen

Parteien

BDP	Bürgerlich-demokratische Partei
CVP	Christlichdemokratische Volkspartei
EDU	Eidgenössisch-Demokratische Union
EAG	Ensemble à Gauche
EVP	Evangelische Volkspartei der Schweiz
FDP	Freisinnig-Demokratische Partei.Die Liberalen
GPS	Grüne Partei der Schweiz
glp	Grünliberale Partei Schweiz
Lega	Lega die Ticinesi
PDA	Partei der Arbeit
SVP	Schweizerische Volkspartei
SP	Sozialdemokratische Partei der Schweiz

Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete

SGemV	Schweizerischer Gemeindeverband
SSV	Schweizerischer Städteverband
SAG	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Berggebiete

Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft

economiesuisse	economiesuisse, Verband der Schweizer Unternehmen
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
SAGV	Schweizerischer Arbeitgeberverband
SBV	Schweizerischer Bauernverband
SBankV	Schweizerische Bankiervereinigung
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
KV Schweiz	Kaufmännischer Verband Schweiz
TV	Travail.Suisse

Luftfahrtverbände

Aerosuisse	Aerosuisse, Dachverband der Schweizer Luft- und Raumfahrt
AeCS	Aero-Club der Schweiz
SIAA	Swiss International Airport Association
VSF	Verband Schweizer Flugplätze
AOPA	Aircraft Owner and Pilots Association Switzerland
BAR	Board of Airline Representatives Switzerland
SHA	Swiss Helicopter Association
AEROPERS	Airline Pilots Association
SwissALPA	Swiss Airline Pilots Association
SBAA	Swiss Business Aviation Association
kapers	Gewerkschaft des Kabinenpersonals

Airlines

Swiss	Swiss International Air Lines Ltd.
easyjet	easyjet Switzerland S.A.
Helvetic	Helvetic Airways AG
Edelweiss	Edelweiss Air AG
Chair	Chair Airlines AG
Zimex	Zimex Aviation Ltd.

Flughäfen und Regionalflugplätze

FZAG	Flughafen Zürich AG
AIG	Aéroport International de Genève
EAP	AeroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg
Bern	Flughafen Bern-Belp
Birrfeld	Flugplatz Birrfeld
Jura	Aérodrome du Jura
Ecuwillens	Aérodrome Ecuwillens
Grenchen	Regionalflughafen Jura-Grenchen AG
La Blécherette	Aéroport de la région lausannoise La Blécherette SA
Eplatures	Aéroport Régionale Les Eplatures S.A.
Lugano	Aeroporto Città di Lugano
Samedan	Engadin Airport
Altenrhein	Airport Altenrhein AG
Sion	Aéroport civil de Sion

Flugsicherung

Aerocontrol	Aerocontrol Switzerland, Air Traffic Controllers Association
skyguide	skyguide, swiss air navigation services ltd.
Skycontrol	Skycontrol
APTC	Association du Personnel de la Tour de Contrôle et de Terminal Genève
SwissATCA	Swiss Air Traffic Controllers Associations

Gesundheitswesen

FMH	Swiss Medical Association
FSP	Föderation der Schweizer Psychologinnen und Psychologen
GDK	Konferenz der kantonalen Gesundheitsdirektorinnen und –direktoren
mfe	Haus- und Kinderärzte Schweiz
Pro Mente Sana	Schweizerische Stiftung Pro Mente Sana
SGAIM	Schweizerische Gesellschaft für Allgemeine Innere Medizin
SGARM	Schweizerische Gesellschaft für Arbeitsmedizin

Weitere Vernehmlassungsadressaten

KKPKS	Konferenz der Kantonalen Polizeikommandanten
-------	--