

# Bundesgesetz über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG)<sup>1</sup>

vom 21. Dezember 1948 (Stand am 1. Januar 2009)

---

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,  
gestützt auf die Artikel 36 und 37<sup>ter</sup> der Bundesverfassung<sup>2,3</sup>  
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 23. März 1945<sup>4</sup>;  
beschliesst:*

## **Erster Teil: Die Grundlagen der Luftfahrt**

### **Erster Titel: Luftraum und Erdoberfläche**

#### **Erster Abschnitt: Die Lufthöhe und ihre Auswirkungen**

#### **Art. 1<sup>5</sup>**

I. Benützung des  
schweizerischen  
Luftraumes  
1. Grundsatz und  
Definitionen

<sup>1</sup> Die Benützung des Luftraumes über der Schweiz durch Luftfahrzeuge und Flugkörper ist im Rahmen dieses Gesetzes, der übrigen Bundesgesetzgebung und der für die Schweiz verbindlichen zwischenstaatlichen Vereinbarungen gestattet.

<sup>2</sup> Als Luftfahrzeuge gelten Fluggeräte, die sich durch Einwirkungen der Luft, jedoch ohne die Wirkung von Luft gegen den Boden (Luftkissenfahrzeuge), in der Atmosphäre halten können.

<sup>3</sup> Als Flugkörper gelten Fluggeräte, die nicht den Luftfahrzeugen zugehören.

<sup>4</sup> Unter Flugsicherungsdienst sind die Dienste zu verstehen, die eine sichere, geordnete und flüssige Abwicklung des Luftverkehrs gewährleisten.

AS 1950 471

- <sup>1</sup> Abkürzung eingefügt gemäss Ziff. I des BG vom 24. Juni 1977, in Kraft seit 1. Jan. 1978 (AS 1977 2110 2115; BBl 1976 III 1232).
- <sup>2</sup> [BS I 3]. Den genannten Bestimmungen entsprechen heute die Art. 87 und 92 der BV vom 18. April 1999 (SR 101).
- <sup>3</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 8. Okt. 1999, in Kraft seit 1. Aug. 2001 (AS 2001 1678 1679; BBl 1998 5596).
- <sup>4</sup> BBl 1945 I 341
- <sup>5</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010 3024; BBl 1992 I 607).

**Art. 2<sup>6</sup>**

2. Zugelassene  
Luftfahrzeuge  
und Flugkörper

<sup>1</sup> Zum Verkehr im schweizerischen Luftraum sind unter Vorbehalt von Absatz 2 zugelassen:

- a. die schweizerischen Staatsluftfahrzeuge;
- b. Luftfahrzeuge, die gemäss Artikel 52 im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen und mit den in Artikel 56 verlangten Ausweisen versehen sind;
- c. Luftfahrzeuge besonderer Kategorien, für die Sonderregeln gelten (Art. 51 und 108);
- d. ausländische Luftfahrzeuge, für die durch zwischenstaatliche Vereinbarung die Benützung des schweizerischen Luftraums gestattet ist;
- e. Luftfahrzeuge, für die durch besondere Verfügung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (Bundesamt) die Benützung des schweizerischen Luftraums gestattet ist.

<sup>2</sup> Der Bundesrat kann zur Wahrung der Flugsicherheit oder aus Gründen des Umweltschutzes Luftfahrzeuge besonderer Kategorien vom Verkehr im schweizerischen Luftraum ausschliessen oder ihre Zulassung davon abhängig machen, dass geeignete öffentliche oder private Stellen Aufsichtsaufgaben übernehmen.

<sup>3</sup> Über Flugkörper erlässt der Bundesrat besondere Vorschriften.

**Art. 3**

II. Bundesaufsicht  
1. Eidgenössische  
Behörden

<sup>1</sup> Der Bundesrat hat im Rahmen der Zuständigkeit des Bundes die Aufsicht über die Luftfahrt im gesamten Gebiet der Schweizerischen Eidgenossenschaft. Er übt sie durch das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Departement) aus. Er kann sie internationalen Einrichtungen übertragen.<sup>7</sup>

<sup>2</sup> Für die unmittelbare Aufsicht wird beim Departement<sup>8</sup> eine besondere Abteilung, das Bundesamt<sup>9</sup>, gebildet.

<sup>3</sup> Das Nähere bestimmt der Bundesrat; insbesondere setzt er die zu erhebenden Gebühren fest.

<sup>6</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010 3024; BBl 1992 I 607).

<sup>7</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 16. Dez. 2005, in Kraft seit 1. Juni 2006 (AS 2006 1989 1990; BBl 2005 3857).

<sup>8</sup> Bezeichnung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010 3024; BBl 1992 I 607). Diese Änd. ist im ganzen Erlass berücksichtigt.

<sup>9</sup> Bezeichnung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010 3024; BBl 1992 I 607). Diese Änd. ist im ganzen Erlass berücksichtigt.

**Art. 3a**<sup>10</sup>

1a. Luftverkehrsabkommen

<sup>1</sup> Der Bundesrat kann mit ausländischen Staaten Vereinbarungen über den grenzüberschreitenden Luftverkehr abschliessen.

<sup>2</sup> Er kann mit ausländischen Staaten oder internationalen Einrichtungen Vereinbarungen über die Flugsicherheit oder die Flugsicherung, einschliesslich der entsprechenden Aufsicht, abschliessen.<sup>11</sup>

**Art. 3b**<sup>12 13</sup>1b. Zusammenarbeit mit ausländischen Behörden<sup>14</sup>

Das Bundesamt kann im Rahmen seiner Befugnisse und im Einvernehmen mit den übrigen interessierten Bundesbehörden mit ausländischen Luftfahrtbehörden oder internationalen Einrichtungen Vereinbarungen über die technische Zusammenarbeit treffen, insbesondere über:<sup>15</sup>

- a. die Aufsicht über Luftfahrtbetriebe;
- b. die Flugsicherung;
- c. das Such- und Rettungswesen.

**Art. 4**<sup>16</sup>

2. Delegation der Aufsicht

<sup>1</sup> Das Bundesamt kann einzelne Aufsichtsbereiche oder -befugnisse an Flugplatzleitungen und mit deren Einverständnis an Kantone, Gemeindebehörden oder geeignete Organisationen übertragen.

<sup>2</sup> Vor der Übertragung an Gemeindebehörden sind die zuständigen kantonalen Regierungen anzuhören.

**Art. 5**

3. Luftfahrtkommission

<sup>1</sup> Der Bundesrat ernennt für die Begutachtung wichtiger Fragen der Luftfahrt eine Luftfahrtkommission von mindestens sieben Mitgliedern.

<sup>2</sup> Zusammensetzung, Zuständigkeit und Arbeitsweise dieser Kommission werden durch Verordnung geregelt.

<sup>10</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS **1994** 3010 3024; BBl **1992** I 607).

<sup>11</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 16. Dez. 2005, in Kraft seit 1. Juni 2006 (AS **2006** 1989 1990; BBl **2005** 3857).

<sup>12</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 17. Dez. 1971, in Kraft seit 1. Jan. 1974 (AS **1973** 1738 1750; BBl **1971** I 266).

<sup>13</sup> Ursprünglich Art. 3<sup>bis</sup>.

<sup>14</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS **1994** 3010 3024; BBl **1992** I 607).

<sup>15</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 16. Dez. 2005, in Kraft seit 1. Juni 2006 (AS **2006** 1989 1990; BBl **2005** 3857).

<sup>16</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS **1994** 3010 3024; BBl **1992** I 607).

**Art. 6**<sup>17</sup>

4. Beschwerden <sup>1</sup> Gegen Verfügungen, die sich auf dieses Gesetz und seine Ausführungsbestimmungen stützen, kann nach den allgemeinen Bestimmungen über die Bundesrechtspflege Beschwerde geführt werden.<sup>18</sup>

<sup>2</sup> Bei Flugunfalluntersuchungen sind nur die Beschwerden nach Artikel 26a zulässig.

**Art. 6a**<sup>19</sup>

5. Anhänge zum Übereinkommen von Chicago und europäische Zusammenarbeit <sup>1</sup> Der Bundesrat kann ausnahmsweise einzelne Anhänge, einschliesslich zugehöriger technischer Vorschriften, zum Übereinkommen vom 7. Dezember 1944<sup>20</sup> über die internationale Zivilluftfahrt als unmittelbar anwendbar erklären; er kann eine besondere Art der Veröffentlichung solcher Bestimmungen vorschreiben und bestimmen, dass von einer Übersetzung ganz oder teilweise abzusehen ist.

<sup>2</sup> Der Bundesrat kann diese Regelung ebenfalls auf die technischen Vorschriften anwenden, welche im Rahmen der Zusammenarbeit der europäischen Luftfahrtbehörden festgelegt werden.

**Art. 7**

III. Schranken für die Luftfahrt  
1. Verkehrs-sperren

Der Bundesrat kann mit Rücksicht auf die öffentliche Ordnung und Sicherheit oder aus militärischen Gründen die Benützung des schweizerischen Luftraumes oder das Überfliegen bestimmter Gebiete dauernd oder zeitweise verbieten oder einschränken.

**Art. 8**<sup>21</sup>

2. Flugplätze, Flugräume und Flugwege

<sup>1</sup> Luftfahrzeuge dürfen unter Vorbehalt der vom Bundesrat zu bestimmenden Ausnahmen nur auf Flugplätzen abfliegen oder landen.

<sup>2</sup> Für Aussenlandungen von Luftfahrzeugen mit motorischem Antrieb ist eine im Einzelfall oder auf eine bestimmte Zeit zu erteilende Bewilligung erforderlich.

<sup>3</sup> Aussenlandungen im Gebirge zu Ausbildungs- und Übungszwecken sowie zur Personenbeförderung zu touristischen Zwecken dürfen nur auf Landeplätzen erfolgen, die vom Departement im Einverständnis mit dem Eidgenössischen Departement für Verteidigung, Bevölkerungs-

<sup>17</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010 3024; BBl 1992 I 607).

<sup>18</sup> Fassung gemäss Anhang Ziff. 82 des Verwaltungsgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005, in Kraft seit 1. Jan. 2007 (SR 173.32).

<sup>19</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010 3024; BBl 1992 I 607).

<sup>20</sup> SR 0.748.0

<sup>21</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 17. Dez. 1971, in Kraft seit 1. Jan. 1974 (AS 1973 1738 1750; BBl 1971 I 266).

schutz und Sport<sup>22</sup> und den zuständigen kantonalen Behörden bezeichnet werden.

<sup>4</sup> Die Zahl solcher Landeplätze ist zu beschränken; es sind Ruhezonen auszuscheiden.

<sup>5</sup> Das Departement kann im Einvernehmen mit den zuständigen Behörden des Kantons und der Gemeinde bei wichtigen Gründen für kurze Zeit Ausnahmen von den im Absatz 3 enthaltenen Vorschriften bewilligen.

<sup>6</sup> Der Bundesrat erlässt besondere Vorschriften über Aussenlandungen im Gebirge zur Weiterbildung von Personen, die im Dienste schweizerischer Rettungsorganisationen stehen.

<sup>7</sup> Das Bundesamt kann bestimmte Flugräume oder Flugwege vorschreiben, welche die Luftfahrzeuge zu benützen haben. Die Regierungen der interessierten Kantone sind anzuhören.

### Art. 9

3. Zollflugplätze <sup>1</sup> Beim Luftverkehr über die Landesgrenze dürfen Abflug und Landung nur auf Zollflugplätzen erfolgen.

<sup>2</sup> Ausnahmsweise kann die Oberzolldirektion im Einvernehmen mit dem Bundesamt die Benützung anderer Abflug- und Landungsstellen gestatten.

### Art. 10

4. Überfliegen der Landesgrenze <sup>1</sup> Das Bundesamt kann im Einvernehmen mit der Oberzolldirektion Punkte bestimmen, zwischen denen die Landesgrenze nicht überflogen werden darf.

### Art. 11<sup>23</sup>

IV. Räumliche Geltung der Gesetze <sup>1</sup> Im Luftraum über der Schweiz gilt das schweizerische Recht.

<sup>2</sup> Für ausländische Luftfahrzeuge kann der Bundesrat Ausnahmen zulassen, soweit dadurch die Vorschriften dieses Gesetzes über die Haftpflicht und die Strafbestimmungen nicht berührt werden.

<sup>3</sup> An Bord schweizerischer Luftfahrzeuge im Ausland gilt das schweizerische Recht, soweit nicht das Recht des Staates, in oder über welchem sie sich befinden, zwingend anzuwenden ist.

<sup>22</sup> Bezeichnung gemäss nicht veröffentlichtem BRB vom 19. Dez. 1997. Diese Änd. ist im ganzen Erlass berücksichtigt.

<sup>23</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 14. Juni 1963, in Kraft seit 1. Mai 1964 (AS 1964 325 328; BBl 1962 II 717).

<sup>4</sup> Die Bestimmungen der zwischenstaatlichen Vereinbarungen, die anerkannten Regeln des Völkerrechts und die Vorschriften dieses Gesetzes über die räumliche Geltung der Strafbestimmungen bleiben in allen Fällen vorbehalten.

## Zweiter Abschnitt: Die Benützung des Luftraums und Sicherheitsmassnahmen<sup>24</sup>

### Art. 11a<sup>25</sup>

I. Missbräuchliche Verwendung von Luftfahrzeugen

<sup>1</sup> Untersagt ist jede Benützung des schweizerischen Luftraums, die mit den Zielen des Übereinkommens vom 7. Dezember 1944<sup>26</sup> über die internationale Zivilluftfahrt nicht vereinbar ist.

<sup>2</sup> Diese Bestimmung gilt sinngemäss auch im Ausland für die Verwendung:

- a. schweizerischer Luftfahrzeuge;
- b. ausländischer Luftfahrzeuge durch Halter mit Hauptgeschäftssitz oder ständigem Aufenthalt in der Schweiz.

### Art. 12<sup>27</sup>

II. Ergänzende Vorschriften  
1. Zuständigkeit

<sup>1</sup> Der Bundesrat erlässt polizeiliche Vorschriften, namentlich zur Wahrung der Flugsicherheit, zur Verhinderung von Anschlägen, zur Bekämpfung von Lärm, Luftverunreinigungen und anderen schädlichen oder lästigen Einwirkungen des Betriebes von Luftfahrzeugen.

<sup>2</sup> Er erlässt ferner Vorschriften zum Schutze der Natur.

<sup>3</sup> Die Regierungen der interessierten Kantone sind vor Erlass von Vorschriften, die der Verhinderung von Anschlägen auf Flugplätzen dienen, anzuhören.

### Art. 13

2. Bewilligungen

Der Bundesrat kann insbesondere Fallschirmabsprünge, Fesselballonaufstiege, öffentliche Flugveranstaltungen, Kunstflüge und akrobatische Demonstrationen an Luftfahrzeugen von einer Bewilligung des Bundesamtes abhängig machen.

<sup>24</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 24. Juni 1977, in Kraft seit 1. Jan. 1978 (AS 1977 2110 2115; BBl 1976 III 1232).

<sup>25</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010 3024; BBl 1992 I 607).

<sup>26</sup> SR 0.748.0

<sup>27</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010 3024; BBl 1992 I 607).

**Art. 14**<sup>28</sup>

3. Verbote
- 1 Flüge mit Überschallgeschwindigkeit sind im Luftraum über der Schweiz verboten.
  - 2 Der Abwurf von Gegenständen aus Luftfahrzeugen während des Fluges ist unter Vorbehalt der vom Bundesrat zu bestimmenden Ausnahmen verboten.
  - 3 Der Bundesrat kann fotografische Aufnahmen aus der Luft und deren Verbreitung, die Reklame und Propaganda unter Verwendung von Luftfahrzeugen sowie die Beförderung bestimmter Gegenstände auf dem Luftwege verbieten oder von einer Bewilligung des Bundesamtes abhängig machen.

**Art. 15**<sup>29</sup>

4. Besondere Massnahmen
- Besondere polizeiliche Massnahmen, namentlich zur Wahrung der Flugsicherheit und zur Bekämpfung des Fluglärms, trifft das Bundesamt bei der Erteilung einer Bewilligung oder durch besondere Verfügung.

**Art. 16**

5. Inspektion
- Die Aufsichtsorgane sind jederzeit berechtigt, die Luftfahrzeuge und deren Inhalt zu untersuchen und alle Urkunden, die sie mitführen müssen, zu prüfen.

**Art. 17**<sup>30</sup>

6. Notlandungen
- 1 Muss ein Luftfahrzeug in einer Notlage ausserhalb eines Flugplatzes landen, so hat der Kommandant nach der Landung die Weisungen der zuständigen Luftpolizeibehörde durch Vermittlung der Ortsbehörde einzuholen.
  - 2 Bis zum Eintreffen dieser Weisungen bleibt das Luftfahrzeug mit Insassen und Inhalt unter Aufsicht der Ortsbehörden.

**Art. 18**

- III. Landungszwang<sup>31</sup>
- 1 Aus Gründen der öffentlichen Ordnung und Sicherheit kann jedes Luftfahrzeug zur Landung angehalten werden. Es hat den Landungssignalen unverzüglich Folge zu leisten.

28 Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 17. Dez. 1971, in Kraft seit 1. Jan. 1974 (AS 1973 1738 1750; BBl 1971 I 266).

29 Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 14. Juni 1963, in Kraft seit 1. Mai 1964 (AS 1964 325 328; BBl 1962 II 717).

30 Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 14. Juni 1963, in Kraft seit 1. Mai 1964 (AS 1964 325 328; BBl 1962 II 717).

31 Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010 3024; BBl 1992 I 607).

<sup>2</sup> Jedes Luftfahrzeug, das den schweizerischen Luftraum benützt, ohne hierzu berechtigt zu sein, hat auf dem nächstgelegenen Zollflugplatz zu landen und sich einer Kontrolle durch die zuständigen Behörden zu unterziehen. Es bleibt beschlagnahmt, bis es vom Bundesamt die Bewilligung zum Verkehr erhalten hat.

#### Art. 19<sup>32</sup>

IV. Flüge im Ausland

<sup>1</sup> Das Bundesamt kann Flüge schweizerischer Luftfahrzeuge im Ausland einschränken oder untersagen, wenn es die Betriebssicherheit erfordert; dasselbe gilt für Flüge ausländischer Luftfahrzeuge, deren Halter ihren Hauptgeschäftssitz oder ständigen Aufenthalt in der Schweiz haben.

<sup>2</sup> Erfordern politische Gründe Massnahmen nach Absatz 1, so trifft sie das Bundesamt im Einvernehmen mit den zuständigen Direktionen des Eidgenössischen Departements für auswärtige Angelegenheiten.

#### Art. 19a<sup>33</sup>

V. Ausbildung von ausländischem Luftfahrtpersonal und Wartung von ausländischen Fluggeräten

Das Bundesamt kann im Einvernehmen mit den zuständigen Direktionen des Eidgenössischen Departements für auswärtige Angelegenheiten die Ausbildung ausländischen Luftfahrtpersonals sowie die Wartung und Instandstellung ausländischer Fluggeräte untersagen, wenn schwerwiegende aussenpolitische Bedenken es erfordern.

#### Art. 20<sup>34</sup>

VI. Meldesystem für besondere Ereignisse

<sup>1</sup> Zur Verbesserung der Flugsicherheit richtet der Bundesrat ein Meldesystem für besondere Ereignisse in der Luftfahrt ein. Für Flugunfälle gelten die Bestimmungen von Artikel 23 Absatz 1.

<sup>2</sup> Der Bundesrat orientiert sich bei der Einrichtung des Meldesystems an der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2003<sup>35</sup> über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt.

<sup>3</sup> Er kann vorsehen, dass auf die Einleitung eines Strafverfahrens gegenüber den Urhebern der Meldung verzichtet wird.

<sup>32</sup> Aufgehoben durch Ziff. I des BG vom 17. Dez. 1971 (AS 1973 1738; BBl 1971 I 266). Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010 3024; BBl 1992 I 607).

<sup>33</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010 3024; BBl 1992 I 607).

<sup>34</sup> Aufgehoben durch Ziff. I des BG vom 17. Dez. 1971 (AS 1973 1738; BBl 1971 I 266). Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 16. Dez. 2005, in Kraft seit 1. April 2007 (AS 2006 1989, 2007 915; BBl 2005 3857).

<sup>35</sup> ABl. L 167 vom 4.7.2003, S. 23.



**Art. 21**VII. Luft-  
polizei<sup>36</sup>

1 Die Handhabung der Luftpolizei steht den vom Bundesrat bezeichneten Organen zu.

1<sup>bis</sup> Personal, das an Bord von Luftfahrzeugen zur Aufrechterhaltung der Sicherheit eingesetzt wird, darf zur Erfüllung seines Auftrags und soweit die zu schützenden Rechtsgüter es rechtfertigen, polizeilichen Zwang und polizeiliche Massnahmen anwenden. Das Zwangsangwendungsgesetz vom 20. März 2008<sup>37</sup> ist anwendbar.<sup>38</sup>

2 Die allgemeinen polizeilichen Befugnisse von Bund und Kantonen auf den Flugplätzen und andern dem Luftverkehr dienenden Grundstücken bleiben vorbehalten.

**Art. 22**VIII. Flugunfälle  
1. Rettungs- und  
Bergungs-  
dienst<sup>39</sup>

Das Bundesamt kann über die Organisation des Rettungs- und Bergungsdienstes bei Flugunfällen Vorschriften erlassen.

**Art. 23**<sup>40</sup>2. Erste  
Massnahmen

1 Flugunfälle sind dem Departement auf dem raschesten Wege zu melden; verpflichtet hierzu sind das beteiligte Luftfahrtpersonal, die Organe der Luftpolizei und die Ortsbehörden.

2 Die Ortsbehörden sorgen dafür, dass, abgesehen von den notwendigen Rettungs- und Bergungsarbeiten, keine Veränderungen auf der Unfallstelle vorgenommen werden, welche die Untersuchung erschweren könnten.

**Art. 24**<sup>41</sup>3. Flugunfall-  
untersuchungen  
a. Allgemeines

1 Zur Abklärung der Umstände und Ursachen von Flugunfällen und zur Vermeidung ähnlicher Unfälle wird eine Unfalluntersuchung durchgeführt.

2 Der Bundesrat kann Ausnahmen anordnen, namentlich für nicht-gewerbsmässige Flüge.

36 Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010 3024; BBl 1992 I 607).

37 SR 364

38 Fassung gemäss Anhang Ziff. 6 des Zwangsangwendungsgesetzes vom 20. März 2008, in Kraft seit 1. Jan. 2009 (SR 364).

39 Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010 3024; BBl 1992 I 607).

40 Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 2. Okt. 1959, in Kraft seit 1. Mai 1960 (AS 1960 357 359; BBl 1959 I 1396).

41 Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010 3024; BBl 1992 I 607).

<sup>3</sup> Er kann Flugunfalluntersuchungen für Vorfälle vorsehen, die zwar nicht zu einem Unfall, aber zu einer erheblichen Gefährdung der Flugsicherheit geführt haben.

<sup>4</sup> Die rechtliche Würdigung der Umstände und Ursachen von Flugunfällen ist nicht Sache der Flugunfalluntersuchung.

<sup>5</sup> Wer ein begründetes Interesse am Untersuchungsergebnis hat, kann Akteneinsicht beanspruchen, sofern nicht wesentliche öffentliche oder private Interessen die Geheimhaltung von Aktenstücken erfordern.

#### **Art. 25<sup>42</sup>**

b. Büro für  
Flugunfallunter-  
suchungen

<sup>1</sup> Dem Departement ist ein Büro für Flugunfalluntersuchungen (Büro) angegliedert.

<sup>2</sup> Das Büro führt, gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit den für andere Verfahren zuständigen Gerichts- und Verwaltungsbehörden, die Untersuchungen und erstellt einen Untersuchungsbericht.

<sup>3</sup> Wird keine Prüfung des Untersuchungsberichts nach Artikel 26 Absatz 2 verlangt, so gilt er als Schlussbericht.

#### **Art. 26<sup>43</sup>**

c. Flugunfall-  
kommission

<sup>1</sup> Der Bundesrat bestellt eine Eidgenössische Flugunfallkommission (Kommission).

<sup>2</sup> Personen, die ein begründetes Interesse am Untersuchungsergebnis haben sowie die vom Bundesrat bezeichneten Behörden können innert 30 Tagen nach Zustellung verlangen, dass der Untersuchungsbericht des Büros von der Kommission auf Vollständigkeit und Schlüssigkeit geprüft wird; in diesen Fällen erstellt die Kommission einen Schlussbericht.

#### **Art. 26<sup>a44</sup>**

d. Schluss-  
bericht, Wieder-  
aufnahme und  
Beschwerden

<sup>1</sup> Der Schlussbericht der Kommission stellt keine Verfügung dar und kann nicht angefochten werden.

<sup>2</sup> Kommen innerhalb von zehn Jahren nach Zustellung des Schlussberichtes wesentliche neue Tatsachen zum Vorschein, so nimmt das Büro von sich aus oder auf Antrag das Verfahren wieder auf. Gegen die Ablehnung eines Antrags auf Wiederaufnahme kann innert 30 Ta-

<sup>42</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010 3024; BBl 1992 I 607).

<sup>43</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010 3024; BBl 1992 I 607).

<sup>44</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010 3024; BBl 1992 I 607).

gen Beschwerde an die Kommission erhoben werden; diese entscheidet endgültig.

<sup>3</sup> Die Kommission entscheidet auch endgültig über Beschwerden gegen Untersuchungshandlungen und wegen Säumnis in der Führung von Untersuchungen.

#### **Art. 26b**<sup>45</sup>

e. Durchführungsvorschriften

<sup>1</sup> Der Bundesrat regelt das Untersuchungsverfahren, die Veröffentlichung der Untersuchungsergebnisse und das Verfahren vor der Kommission.

<sup>2</sup> Er kann Hausdurchsuchungen, Beschlagnahmungen, Autopsien, Gutachten sowie Vorladungen, Vorführungen und Einvernahmen von Auskunftspersonen und Zeugen vorsehen.

<sup>3</sup> Im Übrigen ist das Bundesstrafrechtspflegegesetz vom 15. Juni 1934<sup>46</sup> anwendbar, soweit nicht Besonderheiten des Untersuchungsverfahrens Abweichungen erfordern.

<sup>4</sup> Der Bundesrat bestimmt, in welchen Fällen die Verfügbarkeit der Akten für andere Verfahren aus wichtigen Gründen eingeschränkt werden muss.

#### **Art. 26c**<sup>47</sup>

f. Kosten

<sup>1</sup> Die Untersuchungskosten werden vom Bund getragen; er hat das Rückgriffsrecht auf Personen, die einen Unfall vorsätzlich oder grob-fahrlässig verursacht haben.

<sup>2</sup> Die Kosten der Bergung von Leichen oder Luftfahrzeugen sind selbst dann vom Luftfahrzeughalter zu tragen, wenn der Untersuchungsleiter die Bergung zum Zweck der Untersuchung anordnet.

<sup>3</sup> Die Kosten der Bewachung der Unfallstelle trägt der Kanton, auf dessen Gebiet die Unfallstelle liegt.

<sup>4</sup> Der Bundesrat regelt die Kosten und Entschädigungen im Verfahren vor der Kommission; er kann vorsehen, dass sie ganz oder teilweise von den Personen zu übernehmen sind, die das Verfahren verlangt oder darin Anträge gestellt haben.

<sup>45</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS **1994** 3010 3024; BBl **1992** I 607).

<sup>46</sup> SR **312.0**

<sup>47</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS **1994** 3010 3024; BBl **1992** I 607).

**Art. 27<sup>48</sup>**

IX. Gewerbsmässiger Luftverkehr

1. Unternehmen mit Sitz in der Schweiz

a. Betriebsbewilligung

<sup>1</sup> Unternehmen mit Sitz in der Schweiz, die mit Luftfahrzeugen gewerbsmässig Personen oder Güter befördern, brauchen eine Betriebsbewilligung des Bundesamtes. Der Bundesrat legt fest, in welchem Umfang diese Unternehmen im Eigentum und unter der Kontrolle von schweizerischen Staatsangehörigen stehen müssen.

<sup>2</sup> Die Bewilligung wird erteilt, wenn das Unternehmen in Bezug auf die beabsichtigte Betriebsart:

- a. über die notwendigen, im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragenen Luftfahrzeuge und über die erforderlichen Benützungsrechte auf dem als Standort des Flugbetriebs vorgesehenen schweizerischen Flugplatz verfügt;
- b. über die fachliche Eignung und Organisation verfügt, um den sicheren, im Rahmen des Möglichen ökologischen Betrieb von Luftfahrzeugen zu gewährleisten;
- c. wirtschaftlich leistungsfähig ist und über ein zuverlässiges Finanz- und Rechnungswesen verfügt;
- d. ausreichend versichert ist; und
- e. Luftfahrzeuge einsetzt, welche dem jeweiligen Stand der Technik, wenigstens aber den international vereinbarten Mindeststandards bezüglich Lärm und Schadstoffen entsprechen.

<sup>3</sup> Die Bewilligung ist zu befristen. Sie kann erneuert, geändert oder aufgehoben werden.

<sup>4</sup> Der Bundesrat legt die Betriebsarten und die entsprechenden Voraussetzungen fest. Er kann vorsehen, dass in begründeten Fällen von den Voraussetzungen nach Absatz 2 Buchstabe a abgewichen werden darf.

**Art. 28<sup>49</sup>**

b. Streckenkonzession

<sup>1</sup> Unternehmen mit Sitz in der Schweiz, die regelmässig Personen oder Güter auf einer Luftverkehrslinie befördern, benötigen eine Streckenkonzession. Die Konzession wird nur einem Unternehmen erteilt, das eine Betriebsbewilligung nach Artikel 27 besitzt.

<sup>2</sup> Das Bundesamt prüft bei der Erteilung einer Konzession insbesondere, ob die Flüge von öffentlichem Interesse sind, und berücksichtigt dabei namentlich die Bedienung der nationalen Flughäfen.<sup>50</sup>

<sup>48</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 26. Juni 1998, in Kraft seit 15. Nov. 1998 (AS 1998 2566 2569; BBl 1997 III 1181).

<sup>49</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 26. Juni 1998, in Kraft seit 15. Nov. 1998 (AS 1998 2566 2569; BBl 1997 III 1181).

<sup>50</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 16. Dez. 2005, in Kraft seit 1. April 2007 (AS 2006 1989, 2007 915; BBl 2005 3857).

<sup>3</sup> Die Konzession kann für den Betrieb einzelner oder mehrerer Strecken erteilt werden. Ihre Dauer ist zu befristen. Die Konzession kann erneuert, geändert oder aufgehoben werden.

<sup>4</sup> Der Bundesrat legt die Voraussetzungen fest, unter denen das konzessionierte Unternehmen Flüge durch andere Luftverkehrsunternehmen durchführen lassen kann. Das konzessionierte Unternehmen ist dem Bund gegenüber weiterhin für die Erfüllung der durch die Konzession begründeten Pflichten verantwortlich. Die sich aus Artikel 27 oder 29 ergebenden Pflichten trägt das Unternehmen, das den Flugbetrieb tatsächlich durchführt.

<sup>5</sup> Der Bundesrat regelt das Verfahren insbesondere zur Konzessionserteilung und bestimmt Inhalt und Umfang der Pflichten betreffend Flugplan, Betrieb, Beförderung und Tarif.

<sup>6</sup> Vor dem Entscheid über ein Konzessionsgesuch sind die Regierungen der betroffenen Kantone und die interessierten öffentlichen Transportanstalten anzuhören.

#### Art. 29<sup>51</sup>

2. Unternehmen  
mit Sitz im  
Ausland  
a. Betriebs-  
bewilligung

<sup>1</sup> Soweit Staatsverträge nichts anderes vorsehen, benötigen Unternehmen mit Sitz im Ausland, die mit Luftfahrzeugen gewerbsmässig Personen oder Güter befördern, eine Bewilligung des Bundesamtes.

<sup>2</sup> Die Bewilligung wird erteilt, wenn:

- a. das Unternehmen die Voraussetzungen für einen sicheren und im Rahmen des Möglichen ökologischen Betrieb gemäss international vereinbarten Mindeststandards erfüllt;
- b. das Unternehmen entsprechend beaufsichtigt wird; und
- c. keine wesentlichen schweizerischen Interessen entgegenstehen.

<sup>3</sup> Die Bewilligung kann verweigert werden, wenn der betreffende ausländische Staat schweizerischen Unternehmen die gewerbsmässige Beförderung von Personen oder Gütern nicht in gleichwertiger Weise erlaubt.

<sup>4</sup> Die Bewilligung ist zu befristen. Sie kann erneuert, geändert oder aufgehoben werden.

<sup>51</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 26. Juni 1998, in Kraft seit 15. Nov. 1998 (AS 1998 2566 2569; BBl 1997 III 1181).

**Art. 30**<sup>52</sup>b. Strecken-  
konzession

<sup>1</sup> Unternehmen mit Sitz im Ausland, die regelmässig Personen oder Güter auf einer Luftverkehrslinie befördern, benötigen eine Streckenkonzession. Die Konzession wird nur einem Unternehmen erteilt, das eine Betriebsbewilligung nach Artikel 29 besitzt.

<sup>2</sup> Das Bundesamt erteilt die Konzession, wenn die in den Staatsverträgen festgelegten Voraussetzungen erfüllt sind.

<sup>3</sup> Der Bundesrat regelt die Voraussetzungen, unter denen das Departement ausländischen Unternehmen Verkehrsrechte erteilen kann, soweit staatsvertragliche Regelungen fehlen. Dabei ist besonders darauf zu achten, dass entsprechendes Gegenrecht gewährt wird.

<sup>4</sup> Beim Abschluss von bilateralen und multilateralen Abkommen strebt der Bund die Mehrfachbezeichnung (multiple designation) an.

**Art. 31**<sup>53</sup>3. Gemeinsame  
Bestimmungen  
a. Abgrenzung  
des Linien-  
verkehrs

Der Bundesrat regelt die Abgrenzung des Linienverkehrs vom übrigen gewerbsmässigen Luftverkehr.

**Art. 32**<sup>54</sup>b. Inner-  
schweizerischer  
Luftverkehr

Soweit Staatsverträge nichts anderes vorsehen, ist die gewerbsmässige Beförderung von Personen oder Gütern zwischen zwei Orten in der Schweiz grundsätzlich schweizerischen Unternehmen vorbehalten.

**Art. 33**<sup>55</sup>

4. Schulen

<sup>1</sup> Unternehmen, die Luftfahrtpersonal ausbilden, benötigen eine Schulbewilligung des Bundesamtes.

<sup>2</sup> Die Bewilligung wird erteilt, wenn der Bewerber über eine Betriebsorganisation mit ausgewiesenen Lehrkräften verfügt, die eine zweckmässige Ausbildung gewährleisten, und auf einem geeigneten Flugplatz die erforderlichen Benützungrechte besitzt.

<sup>3</sup> Der Bundesrat regelt die Einzelheiten und das Verfahren für die Erteilung der Bewilligungen.

<sup>52</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 26. Juni 1998, in Kraft seit 15. Nov. 1998 (AS 1998 2566 2569; BBl 1997 III 1181).

<sup>53</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 26. Juni 1998, in Kraft seit 15. Nov. 1998 (AS 1998 2566 2569; BBl 1997 III 1181).

<sup>54</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 26. Juni 1998, in Kraft seit 15. Nov. 1998 (AS 1998 2566 2569; BBl 1997 III 1181).

<sup>55</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 26. Juni 1998, in Kraft seit 15. Nov. 1998 (AS 1998 2566 2569; BBl 1997 III 1181).

**Art. 34**<sup>56</sup>**Art. 35**<sup>57</sup>**Dritter Abschnitt: Die Infrastruktur**<sup>58</sup>**Art. 36**<sup>59</sup>

I. Flugplätze  
1. Zuständigkeit,  
Wasserflugplätze

<sup>1</sup> Der Bundesrat erlässt nähere Vorschriften über Bau und Betrieb von Flugplätzen.

<sup>2</sup> Er kann die Zahl der Wasserflugplätze beschränken.

**Art. 36a**<sup>60</sup>

2. Betrieb  
a. Betriebs-  
konzession

<sup>1</sup> Für den Betrieb von Flugplätzen, die dem öffentlichen Verkehr dienen (Flughäfen), ist eine Betriebskonzession erforderlich. Diese wird vom Departement erteilt.

<sup>2</sup> Mit der Konzessionierung wird das Recht verliehen, einen Flughafen gewerbsmässig zu betreiben und insbesondere Gebühren zu erheben. Der Konzessionär ist verpflichtet, den Flughafen unter Vorbehalt der im Betriebsreglement festgelegten Einschränkungen für alle Luftfahrzeuge im nationalen und internationalen Verkehr zur Verfügung zu stellen, einen ordnungsgemässen, sicheren Betrieb zu gewährleisten und für die dafür erforderliche Infrastruktur zu sorgen.

<sup>3</sup> Die Konzession kann mit Zustimmung des Departements auf einen Dritten übertragen werden. Sollen nur einzelne Rechte oder Pflichten übertragen werden, so ist der Konzessionär dem Bund gegenüber weiterhin für die Erfüllung der durch Gesetz oder Konzession begründeten Pflichten verantwortlich.

<sup>4</sup> Dem Konzessionär steht das Enteignungsrecht zu.

<sup>56</sup> Aufgehoben durch Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993 (AS 1994 3010; BBl 1992 I 607).

<sup>57</sup> Aufgehoben durch Ziff. I des BG vom 26. Juni 1998 (AS 1998 2566; BBl 1997 III 1181).

<sup>58</sup> Fassung gemäss Ziff. I 13 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidungsverfahren, in Kraft seit 1. Jan. 2000 (AS 1999 3071 3124; BBl 1998 2591).

<sup>59</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 8. Okt. 1999, in Kraft seit 1. Aug. 2001 (AS 2001 1678 1679; BBl 1998 5596).

<sup>60</sup> Eingefügt durch Ziff. I 13 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidungsverfahren, in Kraft seit 1. Jan. 2000 (AS 1999 3071 3124; BBl 1998 2591).

**Art. 36b**<sup>61</sup>

b. Betriebsbewilligung

<sup>1</sup> Für den Betrieb aller anderen Flugplätze (Flugfelder) ist eine Betriebsbewilligung erforderlich. Diese wird vom Bundesamt erteilt.

<sup>2</sup> In der Betriebsbewilligung werden die Rechte und Pflichten für den Betrieb eines Flugfeldes festgelegt.

**Art. 36c**<sup>62</sup>

c. Betriebsreglement

<sup>1</sup> Der Flugplatzhalter muss ein Betriebsreglement erlassen.

<sup>2</sup> Im Betriebsreglement sind die im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt, in der Konzession oder in der Betriebsbewilligung sowie in der Plangenehmigung vorgegebenen Rahmenbedingungen konkret auszugestalten; insbesondere festzuhalten sind:

- a. die Organisation des Flugplatzes;
- b. die An- und Abflugverfahren sowie die besonderen Vorschriften für die Benützung des Flugplatzes.

<sup>3</sup> Der Flugplatzhalter unterbreitet das Betriebsreglement dem Bundesamt zur Genehmigung.

<sup>4</sup> Erstellt oder ändert der Flugplatzhalter das Betriebsreglement im Zusammenhang mit der Erstellung oder Änderung von Flugplatzanlagen, so genehmigt das Bundesamt das Betriebsreglement frühestens im Zeitpunkt, in dem die Plangenehmigung erteilt wird.

**Art. 36d**<sup>63</sup>

d. Wesentliche Änderungen des Betriebsreglements

<sup>1</sup> Das Bundesamt übermittelt Gesuche für Änderungen des Betriebsreglements, die wesentliche Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung haben, den betroffenen Kantonen und fordert sie auf, innerhalb von drei Monaten dazu Stellung zu nehmen. Es kann die Frist in begründeten Fällen ausnahmsweise verlängern.

<sup>2</sup> Die Gesuche sind in den amtlichen Publikationsorganen der betroffenen Kantone und Gemeinden zu publizieren und während 30 Tagen öffentlich aufzulegen.

<sup>61</sup> Eingefügt durch Ziff. I 13 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidverfahren, in Kraft seit 1. Jan. 2000 (AS 1999 3071 3124; BBl 1998 2591).

<sup>62</sup> Eingefügt durch Ziff. I 13 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidverfahren, in Kraft seit 1. Jan. 2000 (AS 1999 3071 3124; BBl 1998 2591).

<sup>63</sup> Eingefügt durch Ziff. I 13 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidverfahren, in Kraft seit 1. Jan. 2000 (AS 1999 3071 3124; BBl 1998 2591).



<sup>3</sup> Das Bereinigungsverfahren in der Bundesverwaltung richtet sich nach Artikel 62b des Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetzes vom 21. März 1997<sup>64</sup>.

<sup>4</sup> Wer nach den Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes vom 20. Dezember 1968<sup>65</sup> Partei ist, kann während der Auflagefrist beim Bundesamt Einsprache erheben. Wer keine Einsprache erhebt, ist vom weiteren Verfahren ausgeschlossen.

<sup>5</sup> Die betroffenen Gemeinden wahren ihre Interessen mit Einsprache.

### Art. 37<sup>66</sup>

3. Plan-  
genehmigungs-  
verfahren  
a. Grundsatz

<sup>1</sup> Bauten und Anlagen, die ganz oder überwiegend dem Betrieb eines Flugplatzes dienen (Flugplatzanlagen), dürfen nur mit einer Plangenehmigung erstellt oder geändert werden. Als solche gelten auch die mit der Anlage und dem Betrieb zusammenhängenden Erschliessungsanlagen und Installationsplätze.

<sup>2</sup> Genehmigungsbehörde ist:

- a. bei Flughäfen das Departement;
- b. bei Flugfeldern das Bundesamt.

<sup>3</sup> Mit der Plangenehmigung werden sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen erteilt.

<sup>4</sup> Kantonale Bewilligungen und Pläne sind nicht erforderlich. Das kantonale Recht ist zu berücksichtigen, soweit es den Bau und Betrieb des Flugplatzes nicht unverhältnismässig einschränkt.

<sup>5</sup> Die Plangenehmigung für Vorhaben, die sich erheblich auf Raum und Umwelt auswirken, setzt grundsätzlich einen Sachplan nach dem Bundesgesetz vom 22. Juni 1979<sup>67</sup> über die Raumplanung voraus.

### Art. 37a<sup>68</sup>

b. Anwendbares  
Recht

Das Plangenehmigungsverfahren richtet sich nach diesem Gesetz, für Flughäfen subsidiär nach dem Bundesgesetz vom 20. Juni 1930<sup>69</sup> über die Enteignung (EntG).

<sup>64</sup> SR 172.010

<sup>65</sup> SR 172.021

<sup>66</sup> Fassung gemäss Ziff. I 13 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidungsverfahren, in Kraft seit 1. Jan. 2000 (AS 1999 3071 3124; BBl 1998 2591).

<sup>67</sup> SR 700

<sup>68</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993 (AS 1994 3010; BBl 1992 I 607).

Fassung gemäss Ziff. I 13 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidungsverfahren, in Kraft seit 1. Jan. 2000 (AS 1999 3071 3124; BBl 1998 2591).

<sup>69</sup> SR 711

**Art. 37b**<sup>70</sup>

c. Ordentliches  
Plan-  
genehmigungs-  
verfahren;  
Einleitung

Das Plangenehmigungsgesuch ist mit den erforderlichen Unterlagen bei der Genehmigungsbehörde einzureichen. Diese prüft die Unterlagen auf ihre Vollständigkeit und verlangt allenfalls Ergänzungen.

**Art. 37c**<sup>71</sup>

d. Aussteckung

<sup>1</sup> Vor der öffentlichen Auflage des Gesuchs muss die ersuchende Unternehmung die Veränderungen, die das geplante Werk im Gelände bewirkt, sichtbar machen, indem sie diese aussteckt; bei Hochbauten hat sie Profile aufzustellen.

<sup>2</sup> Aus wichtigen Gründen, insbesondere zur Wahrung der Flugsicherheit und von geordneten Betriebsabläufen, kann die Genehmigungsbehörde ganz oder teilweise von der Pflicht nach Absatz 1 befreien.

<sup>3</sup> Einwände gegen die Aussteckung oder die Aufstellung von Profilen sind sofort, jedenfalls aber vor Ablauf der Auflagefrist bei der Genehmigungsbehörde vorzubringen.

**Art. 37d**<sup>72</sup>

e. Anhörung,  
Publikation  
und Auflage

<sup>1</sup> Die Genehmigungsbehörde übermittelt das Gesuch den betroffenen Kantonen und fordert sie auf, innerhalb von drei Monaten dazu Stellung zu nehmen. Sie kann die Frist in begründeten Fällen ausnahmsweise verlängern.

<sup>2</sup> Das Gesuch ist in den amtlichen Publikationsorganen der betroffenen Kantone und Gemeinden zu publizieren und während 30 Tagen öffentlich aufzulegen.

<sup>3</sup> Die öffentliche Auflage hat bei Flughäfen den Enteignungsbann nach den Artikeln 42–44 EntG<sup>73</sup> zur Folge.

<sup>70</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993 (AS 1994 3010; BBl 1992 I 607). Fassung gemäss Ziff. I 13 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidverfahren, in Kraft seit 1. Jan. 2000 (AS 1999 3071 3124; BBl 1998 2591).

<sup>71</sup> Eingefügt durch Ziff. I 13 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidverfahren, in Kraft seit 1. Jan. 2000 (AS 1999 3071 3124; BBl 1998 2591).

<sup>72</sup> Eingefügt durch Ziff. I 13 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidverfahren, in Kraft seit 1. Jan. 2000 (AS 1999 3071 3124; BBl 1998 2591).

<sup>73</sup> SR 711

**Art. 37e**<sup>74</sup>f. Persönliche  
Anzeige

Spätestens mit der öffentlichen Auflage der Pläne der Flughafenanlage muss die ersuchende Unternehmung den Entschädigungsberechtigten nach Artikel 31 EntG<sup>75</sup> eine persönliche Anzeige über die zu enteignenden Rechte zustellen.

**Art. 37f**<sup>76</sup>

g. Einsprache

<sup>1</sup> Wer nach den Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes vom 20. Dezember 1968<sup>77</sup> oder des EntG<sup>78</sup> Partei ist, kann während der Auflagefrist bei der Genehmigungsbehörde Einsprache erheben. Wer keine Einsprache erhebt, ist vom weiteren Verfahren ausgeschlossen.

<sup>2</sup> Bei Flughafenanlagen sind innerhalb der Auflagefrist auch sämtliche enteignungsrechtlichen Einwände sowie Begehren um Entschädigung oder Sachleistung geltend zu machen. Nachträgliche Einsprachen und Begehren nach den Artikeln 39–41 EntG sind beim Departement einzureichen.

<sup>3</sup> Die betroffenen Gemeinden wahren ihre Interessen mit Einsprache.

**Art. 37g**<sup>79</sup>h. Bereinigung  
in der Bundes-  
verwaltung

Das Bereinigungsverfahren in der Bundesverwaltung richtet sich nach Artikel 62b des Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetzes vom 21. März 1997<sup>80</sup>.

**Art. 37h**<sup>81</sup>4. Plan-  
genehmigung;  
Geltungsdauer

<sup>1</sup> Mit der Plangenehmigung für Flughafenanlagen entscheidet das Departement gleichzeitig auch über die enteignungsrechtlichen Einsprachen.

<sup>74</sup> Eingefügt durch Ziff. I 13 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidverfahren, in Kraft seit 1. Jan. 2000 (AS 1999 3071 3124; BBl 1998 2591).

<sup>75</sup> SR 711

<sup>76</sup> Eingefügt durch Ziff. I 13 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidverfahren, in Kraft seit 1. Jan. 2000 (AS 1999 3071 3124; BBl 1998 2591).

<sup>77</sup> SR 172.021

<sup>78</sup> SR 711

<sup>79</sup> Eingefügt durch Ziff. I 13 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidverfahren, in Kraft seit 1. Jan. 2000 (AS 1999 3071 3124; BBl 1998 2591).

<sup>80</sup> SR 172.010

<sup>81</sup> Eingefügt durch Ziff. I 13 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidverfahren, in Kraft seit 1. Jan. 2000 (AS 1999 3071 3124; BBl 1998 2591).

<sup>2</sup> Die Plangenehmigung erlischt, wenn fünf Jahre nach ihrer rechtskräftigen Erteilung mit der Ausführung des Bauvorhabens nicht begonnen worden ist.

<sup>3</sup> Die Genehmigungsbehörde kann die Geltungsdauer der Plangenehmigung aus wichtigen Gründen um höchstens drei Jahre verlängern. Die Verlängerung ist ausgeschlossen, wenn sich die massgebenden tatsächlichen oder rechtlichen Verhältnisse seit der rechtskräftigen Erteilung der Plangenehmigung wesentlich verändert haben.

#### **Art. 37<sup>82</sup>**

5. Vereinfachtes Plan-genehmigungsverfahren

<sup>1</sup> Das vereinfachte Plangenehmigungsverfahren wird angewendet bei:

- a. örtlich begrenzten Vorhaben mit wenigen, eindeutig bestimm-  
baren Betroffenen;
- b. Flugplatzanlagen, deren Änderung oder Umnutzung das äusse-  
re Erscheinungsbild nicht wesentlich verändert, keine schutz-  
würdigen Interessen Dritter berührt und sich nur unerheblich  
auf Raum und Umwelt auswirkt;
- c. Flugplatzanlagen, die spätestens nach drei Jahren wieder ent-  
fernt werden.

<sup>2</sup> Detailpläne, die sich auf ein bereits genehmigtes Projekt stützen, werden im vereinfachten Verfahren genehmigt.

<sup>3</sup> Die Genehmigungsbehörde kann die Aussteckung anordnen. Das Gesuch wird nicht publiziert und nicht öffentlich aufgelegt. Die Genehmigungsbehörde unterbreitet die Planvorlage den Betroffenen, soweit sie nicht vorher schriftlich ihre Einwilligung gegeben haben; deren Einsprachefrist beträgt 30 Tage. Die Genehmigungsbehörde kann bei Kantonen und Gemeinden Stellungnahmen einholen. Sie setzt dafür eine angemessene Frist.

<sup>4</sup> Im Übrigen gelten die Bestimmungen für das ordentliche Verfahren. Im Zweifelsfall wird dieses durchgeführt.

#### **Art. 37<sup>83</sup>**

6. Schätzungs-  
verfahren, vor-  
zeitige Besitz-  
einweisung

<sup>1</sup> Nach Abschluss des Plangenehmigungsverfahrens für Flughafen-  
anlagen wird, soweit erforderlich, das Schätzungsverfahren vor der Eid-  
genössischen Schätzungskommission (Schätzungskommission) nach

<sup>82</sup> Eingefügt durch Ziff. I 13 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidungsverfahren, in Kraft seit 1. Jan. 2000 (AS 1999 3071 3124; BBl 1998 2591).

<sup>83</sup> Eingefügt durch Ziff. I 13 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidungsverfahren, in Kraft seit 1. Jan. 2000 (AS 1999 3071 3124; BBl 1998 2591).

den Bestimmungen des EntG<sup>84</sup> durchgeführt. Es werden nur angemeldete Forderungen behandelt.

<sup>2</sup> Das Departement übermittelt dem Präsidenten der Schätzungskommission die genehmigten Pläne, den Enteignungsplan, die Grunderwerbstabelle und die angemeldeten Forderungen.

<sup>3</sup> Der Präsident der Schätzungskommission kann gestützt auf einen vollstreckbaren Plangenehmigungsentscheid die vorzeitige Besitzeinweisung bewilligen. Dabei wird vermutet, dass dem Enteigner ohne die vorzeitige Besitzeinweisung bedeutende Nachteile entstünden. Im übrigen gilt Artikel 76 EntG.

#### Art. 37<sup>85</sup>

7. Land-  
umlegung,  
Zuständigkeit

<sup>1</sup> Besteht bei Flughafenanlagen die Möglichkeit, die für ein Vorhaben erforderlichen dinglichen Rechte durch Landumlegung zu sichern, und erfolgt die Landumlegung nicht freiwillig, so ist sie auf Antrag des Departements innerhalb der von ihm bestimmten Frist nach kantonalem Recht anzuordnen. Wird die Frist nicht eingehalten, so wird das ordentliche Verfahren mit Enteignungen durchgeführt.

<sup>2</sup> Für das Landumlegungsverfahren gilt:

- a. Es können Grundstücke der ersuchenden Unternehmung eingeworfen werden.
- b. Vom Grundeigentum, das im Landumlegungsverfahren erfasst wird, können Abzüge gemacht werden.
- c. Mehrwerte aus Bodenverbesserungen, die der Flughafenbau bewirkt, können angerechnet werden.
- d. Die ersuchende Unternehmung kann vorzeitig in den Besitz eingewiesen werden.
- e. Es können andere Vorkehrungen des kantonalen Rechts getroffen werden.

<sup>3</sup> Das Land, das durch Abzüge von Grundeigentum für die Bedürfnisse der Unternehmung an diese abgetreten wird, ist dem Landumlegungsunternehmen zum Verkehrswert zu vergüten.

<sup>4</sup> Sieht das kantonale Recht kein besonderes Verfahren vor, so gilt das Verfahren der Baulandumlegung beziehungsweise der Güter- oder Waldzusammenlegung; das Umlegungsgebiet und der Umfang können auf den Zweck der Landumlegung für den Flughafenbau beschränkt werden.

<sup>84</sup> SR 711

<sup>85</sup> Eingefügt durch Ziff. I 13 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidungsverfahren, in Kraft seit 1. Jan. 2000 (AS 1999 3071 3124; BBl 1998 2591).

<sup>5</sup> Dem Flughafenbau werden die von ihm verursachten Mehrkosten zugerechnet. Ist die Landumlegung nur wegen des Flughafenbaus nötig, so trägt die ersuchende Unternehmung sämtliche Kosten.

**Art. 37<sup>m</sup>**<sup>86</sup>

8. Nebenanlagen
- <sup>1</sup> Die Errichtung und Änderung von Bauten und Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem Flugplatzbetrieb dienen (Nebenanlagen), unterstehen dem kantonalen Recht.
  - <sup>2</sup> Vor dem Entscheid über die Baubewilligung hört die kantonale Behörde das Bundesamt an.
  - <sup>3</sup> Das Bauvorhaben darf die Flugsicherheit nicht gefährden und den Flugplatzbetrieb nicht beeinträchtigen.
  - <sup>4</sup> Das Bundesamt ist berechtigt, gegen Verfügungen der kantonalen Behörden in Anwendung dieses Gesetzes und seiner Ausführungsbestimmungen die Rechtsmittel des eidgenössischen und des kantonalen Rechts zu erheben.

**Art. 37<sup>n</sup>**<sup>87</sup>

9. Freihaltung von Grundstücken für künftige Flughafenanlagen.  
A. Projektierungszonen  
a. Festlegung
- <sup>1</sup> Das Bundesamt kann von Amtes wegen oder auf Antrag des Flugplatzhalters, des Kantons oder der Gemeinde für genau bezeichnete Gebiete Projektierungszonen festlegen, um Grundstücke für künftige Flughafenanlagen freizuhalten. Die beteiligten Bundesstellen, Kantone und Gemeinden sowie die betroffenen Grundeigentümer sind anzuhören. Die Anhörung der Gemeinden und der Grundeigentümer ist Sache der Kantone.
  - <sup>2</sup> Verfügungen über die Errichtung von Projektierungszonen sind unter Angabe der Beschwerdefrist in den betroffenen Gemeinden zu veröffentlichen. Beschwerden haben keine aufschiebende Wirkung.

**Art. 37<sup>o</sup>**<sup>88</sup>

- b. Wirkung
- In den Projektierungszonen dürfen keine baulichen Veränderungen vorgenommen werden, die deren Zweck widersprechen. Ausgenommen sind Vorkehren, die dem Unterhalt oder der Beseitigung von Gefahren und schädlichen Einwirkungen dienen. In Ausnahmefällen können

<sup>86</sup> Eingefügt durch Ziff. I 13 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidverfahren, in Kraft seit 1. Jan. 2000 (AS 1999 3071 3124; BBl 1998 2591).

<sup>87</sup> Eingefügt durch Ziff. I 13 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidverfahren, in Kraft seit 1. Jan. 2000 (AS 1999 3071 3124; BBl 1998 2591).

<sup>88</sup> Eingefügt durch Ziff. I 13 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidverfahren, in Kraft seit 1. Jan. 2000 (AS 1999 3071 3124; BBl 1998 2591).

weitergehende Vorkehren gestattet werden, wenn der Eigentümer auf jede spätere Entschädigung für den entstandenen Mehrwert verzichtet.

### **Art. 37p**<sup>89</sup>

c. Aufhebung

1 Projektierungszonen fallen mit der rechtskräftigen Festlegung der Baulinien, spätestens aber nach fünf Jahren dahin; sie können um höchstens drei Jahre verlängert werden. Ist eine Projektierungszone hinfällig geworden, so kann eine neue Projektierungszone mit ganz oder teilweise gleichem Perimeter festgelegt werden.

2 Das Bundesamt hebt eine Projektierungszone von Amtes wegen oder auf Antrag des Flughafenhalters, des Kantons oder der Gemeinde auf, wenn feststeht, dass die geplante Flughafenanlage nicht ausgeführt wird.

3 Verfügungen über die Aufhebung von Projektierungszonen sind unter Angabe der Beschwerdefrist in den betroffenen Gemeinden zu veröffentlichen.

### **Art. 37q**<sup>90</sup>

B. Baulinien  
a. Festlegung

1 Das Bundesamt kann Baulinien zur Sicherung bestehender oder künftiger Flughafenanlagen festlegen. Die beteiligten Bundesstellen, Kantone und Gemeinden sowie die betroffenen Grundeigentümer sind anzuhören. Die Anhörung der Gemeinden und der Grundeigentümer ist Sache der Kantone. Die Baulinien müssen dem voraussichtlichen Endausbau entsprechen und der Raumplanung sowie dem Umweltschutz Rechnung tragen. Sie können vertikal begrenzt werden.

2 Die Baulinien dürfen erst auf Grund genehmigter Pläne festgelegt werden.

3 Verfügungen über die Festlegung von Baulinien sind unter Angabe der Beschwerdefrist in den betroffenen Gemeinden zu veröffentlichen.

### **Art. 37r**<sup>91</sup>

b. Wirkung

Innerhalb der Baulinien dürfen keine baulichen Veränderungen oder sonstigen Vorkehren getroffen werden, die dem Zweck der Baulinie widersprechen. Ausgenommen sind Vorkehren, die dem Unterhalt oder der Beseitigung von Gefahren und schädlichen Einwirkungen

<sup>89</sup> Eingefügt durch Ziff. I 13 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidungsverfahren, in Kraft seit 1. Jan. 2000 (AS 1999 3071 3124; BBl 1998 2591).

<sup>90</sup> Eingefügt durch Ziff. I 13 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidungsverfahren, in Kraft seit 1. Jan. 2000 (AS 1999 3071 3124; BBl 1998 2591).

<sup>91</sup> Eingefügt durch Ziff. I 13 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidungsverfahren, in Kraft seit 1. Jan. 2000 (AS 1999 3071 3124; BBl 1998 2591).

dienen. In Ausnahmefällen können weitergehende Vorkehren gestattet werden, wenn der Eigentümer auf jede spätere Entschädigung für den entstandenen Mehrwert verzichtet.

**Art. 37<sup>92</sup>**

c. Aufhebung

<sup>1</sup> Das Bundesamt hebt gegenstandslos gewordene Baulinien von Amtes wegen oder auf Antrag des Flugplatzhalters, des Kantons oder der Gemeinde auf.

<sup>2</sup> Verfügungen über die Aufhebung von Baulinien sind unter Angabe der Beschwerdefrist in den betroffenen Gemeinden zu veröffentlichen.

<sup>3</sup> Ist eine Entschädigung geleistet worden, so gelten die Grundsätze über die ungerechtfertigte Bereicherung sinngemäss. Bei Handänderungen wird der neue Eigentümer rückerstattungspflichtig. Bei Streitigkeiten entscheidet die Schätzungskommission. ...<sup>93</sup>

**Art. 37<sup>94</sup>**

C. Vorbereitende Handlungen

In den festgelegten oder vorgesehenen Projektierungszonen sowie innerhalb der festgelegten oder vorgesehenen Baulinien dürfen vorbereitende Handlungen vorgenommen werden. Artikel 15 EntG<sup>95</sup> gilt sinngemäss.

**Art. 38**

10.<sup>96</sup> Benützungszrecht

<sup>1</sup> Soweit es die militärischen Interessen erlauben, sind die bundeseigenen Flugplätze auch für die Benützung durch die Zivilluftfahrt freigegeben.

<sup>2</sup> Die Luftfahrzeuge im Dienste der Armee, der Zollverwaltung und der Polizei können die vom Bunde subventionierten Zivilflugplätze unentgeltlich benützen, soweit dadurch die zivile Luftfahrt nicht beeinträchtigt wird.

<sup>3</sup> Besondere Vereinbarungen über die Benützungsrechte gemäss den Absätzen 1 und 2 bleiben vorbehalten.

<sup>92</sup> Eingefügt durch Ziff. I 13 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidverfahren, in Kraft seit 1. Jan. 2000 (AS 1999 3071 3124; BBl 1998 2591).

<sup>93</sup> Satz aufgehoben durch Anhang Ziff. 82 des Verwaltungsgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005, mit Wirkung seit 1. Jan. 2007 (SR 173.32).

<sup>94</sup> Eingefügt durch Ziff. I 13 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidverfahren, in Kraft seit 1. Jan. 2000 (AS 1999 3071 3124; BBl 1998 2591).

<sup>95</sup> SR 711

<sup>96</sup> Ursprünglich Ziff. 3.



**Art. 39<sup>97</sup>**11.98 Flugplatz-  
gebühren

1 Das Bundesamt hat die Aufsicht über die Gebühren der öffentlichen Flugplätze, soweit sie für die Benützung der Anlagen durch den Luftverkehr erhoben werden.

2 Bei der Gebührengestaltung berücksichtigt der Flugplatzhalter auch die unterschiedliche Lärmerzeugung und Schadstoffemission der Luftfahrzeuge.

**Art. 40<sup>99</sup>**II. Flugsicherung  
1. Allgemeines

1 Der Bundesrat ordnet den Flugsicherungsdienst.

2 Er kann den zivilen und den militärischen Flugsicherungsdienst ganz oder teilweise einer nicht gewinnorientierten, gemischtwirtschaftlichen Aktiengesellschaft (Gesellschaft) übertragen, an welcher der Bund mehrheitlich beteiligt ist und deren Statuten der Genehmigung des Bundesrates bedürfen. Der zivile und der militärische Flugsicherungsdienst sind entsprechend den Bedürfnissen aufeinander abzustimmen. Der Bund ist für die hoheitliche Funktion verantwortlich.<sup>100</sup>

2<sup>bis</sup> Der Bund sorgt für eine angemessene Kapitalausstattung der Gesellschaft. Erzielt die Gesellschaft einen Gewinn, so kann sie daraus Reserven bilden; diese dienen zur Finanzierung von Investitionen und zur Deckung allfälliger Verluste.<sup>101</sup>

2<sup>ter</sup> Der Bund kann die zusätzlichen Verpflichtungen der Gesellschaft gegenüber ihren Vorsorgeeinrichtungen, die sich aufgrund der Rechnungslegung nach international anerkannten Standards ergeben, erstmals ganz oder teilweise finanzieren.<sup>102</sup>

2<sup>quater</sup> Der Bund finanziert ganz oder teilweise zugunsten der Vorsorgeeinrichtungen der Gesellschaft das zusätzliche Deckungskapital, das nach bisherigem Recht für die militärischen Flugverkehrsleiterinnen und Flugverkehrsleiter bei der vorzeitigen Pensionierung bereitgestellt worden ist.<sup>103</sup>

97 Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010 3024; BBl 1992 I 607).

98 Ursprünglich Ziff. 4.

99 Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010 3024; BBl 1992 I 607).

100 Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 21. März 2003, in Kraft seit 1. Aug. 2003 (AS 2003 2179 2180; BBl 2002 4430).

101 Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 21. März 2003, in Kraft seit 1. Aug. 2003 (AS 2003 2179 2180; BBl 2002 4430).

102 Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 21. März 2003, in Kraft seit 1. Aug. 2003 (AS 2003 2179 2180; BBl 2002 4430).

103 Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 21. März 2003, in Kraft seit 1. Aug. 2003 (AS 2003 2179 2180; BBl 2002 4430).

2quinquies Der Bundesrat bestimmt die Art der Durchführung sowie den Zeitpunkt und den Umfang der Finanzierung der Gesellschaft und der Zahlungen an deren Vorsorgeeinrichtungen.<sup>104</sup>

<sup>3</sup> Die Gesellschaft ist von jeder Besteuerung durch Bund, Kantone und Gemeinden befreit.

<sup>4</sup> Mit Bewilligung des Bundesamtes können örtliche Flugsicherungsdienste vom Flugplatzhalter durchgeführt werden; wenn es die Flugsicherheit erfordert, kann ihn das Bundesamt auch dazu verpflichten.

<sup>5</sup> ...<sup>105</sup>

<sup>6</sup> Die räumliche Abgrenzung der Tätigkeitsbereiche der Flugsicherungsdienste ist nicht an die Landesgrenzen gebunden.

#### **Art. 40a**<sup>106</sup>

2. Anlagen

<sup>1</sup> Flugsicherungsanlagen dürfen nur mit einer Plangenehmigung des Bundesamtes gebaut oder wesentlich geändert werden.

<sup>2</sup> Die Artikel 37–37t sind sinngemäss anwendbar.

<sup>3</sup> Der Unternehmung, die um eine Plangenehmigung für Vorkehren zur Flugsicherung nachsucht, steht das Enteignungsrecht zu.

#### **Art. 40b**<sup>107</sup>

3. Inanspruchnahme von fremdem Eigentum

Der Bund und die Gesellschaft sind berechtigt, für Flugsicherungsanlagen öffentliches und privates Eigentum in Anspruch zu nehmen.

#### **Art. 41**<sup>108</sup>

III. Luftfahrthindernisse

<sup>1</sup> Der Bundesrat kann Vorschriften aufstellen, um die Entstehung von Luftfahrthindernissen zu verhindern und um bereits bestehende Luftfahrthindernisse zu beseitigen oder an die Bedürfnisse der Sicherheit der Luftfahrt anzupassen.

<sup>2</sup> Für die völlige oder teilweise Beseitigung von Luftfahrthindernissen gilt die Bundesgesetzgebung über die Enteignung.

<sup>104</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 21. März 2003, in Kraft seit 1. Aug. 2003 (AS **2003** 2179 2180; BBl **2002** 4430).

<sup>105</sup> Aufgehoben durch Ziff. I des BG vom 21. März 2003 (AS **2003** 2179; BBl **2002** 4430).

<sup>106</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993 (AS **1994** 3010; BBl **1992** I 607). Fassung gemäss Ziff. I 13 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidungsverfahren, in Kraft seit 1. Jan. 2000 (AS **1999** 3071 3124; BBl **1998** 2591).

<sup>107</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS **1994** 3010 3024; BBl **1992** I 607).

<sup>108</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 17. Dez. 1971, in Kraft seit 1. Jan. 1974 (AS **1973** 1738 1750; BBl **1971** I 266).

**Art. 42**<sup>109</sup>

IV. Beschränkungen des Grundeigentums  
a. Allgemein

<sup>1</sup> Der Bundesrat kann durch Verordnung vorschreiben,

- a. dass Bauten und andere Hindernisse in einem bestimmten Umkreis von öffentlichen Flugplätzen oder Flugsicherungsanlagen oder in einem bestimmten Abstand von Flugwegen nur errichtet werden dürfen, wenn sie die Sicherheit der Luftfahrt nicht beeinträchtigen (Sicherheitszonen);
- b. dass Gebäude in einem bestimmten Umkreis von öffentlichen Flugplätzen nur noch benützt oder neu erstellt werden dürfen, soweit sich ihre Ausführung und Bestimmung mit der Fluglärmbelastung vereinbaren lassen (Lärmzonen).

<sup>2</sup> Der Bundesrat kann derartige Sicherheits- und Lärmzonen auf schweizerischem Hoheitsgebiet auch für öffentliche Flugplätze, Flugsicherungsanlagen oder Flugwege im Ausland vorschreiben.<sup>110</sup>

<sup>3</sup> Die räumliche Ausdehnung und die Art der Eigentumsbeschränkungen zugunsten eines öffentlichen Flugplatzes im Inland sind durch den Flugplatzhalter in Zonenpläne aufzunehmen; die Regierungen der interessierten Kantone, das Bundesamt und das Bundesamt für Umwelt<sup>111</sup> sind anzuhören.<sup>112</sup>

<sup>4</sup> Für die öffentlichen Flugplätze im Ausland tritt bei Absatz 3 das Bundesamt an die Stelle des Flugplatzhalters; es handelt im Einvernehmen mit den übrigen interessierten Bundesstellen.<sup>113</sup>

<sup>5</sup> Vorbehalten bleiben die Lärmvorschriften der Bundesgesetzgebung über den Umweltschutz.<sup>114</sup>

**Art. 43**<sup>115</sup>

b. Verfahren

<sup>1</sup> Die Zonenpläne sind unter Ansetzung einer Einsprachefrist von 30 Tagen in den Gemeinden öffentlich aufzulegen, und zwar zugunsten eines Flugplatzes im Inland vom Flugplatzhalter und zugunsten eines Flugplatzes im Ausland, einer Flugsicherungsanlage oder eines Flugweges vom Bundesamt. Von der Auflage an darf ohne Bewilli-

<sup>109</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 17. Dez. 1971, in Kraft seit 1. Jan. 1974 (AS 1973 1738 1750; BBl 1971 I 266).

<sup>110</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 24. Juni 1977, in Kraft seit 1. Jan. 1978 (AS 1977 2110 2115; BBl 1976 III 1232).

<sup>111</sup> Die Bezeichnung der Verwaltungseinheit wurde in Anwendung von Art. 16 Abs. 3 der Publikationsverordnung vom 17. Nov. 2004 (SR 170.512.1) angepasst.

<sup>112</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 24. Juni 1977, in Kraft seit 1. Jan. 1978 (AS 1977 2110 2115; BBl 1976 III 1232).

<sup>113</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 24. Juni 1977, in Kraft seit 1. Jan. 1978 (AS 1977 2110 2115; BBl 1976 III 1232).

<sup>114</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010 3024; BBl 1992 I 607).

<sup>115</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 17. Dez. 1971, in Kraft seit 1. Jan. 1974 (AS 1973 1738 1750; BBl 1971 I 266).

gung des Auflegers keine Verfügung über ein belastetes Grundstück mehr getroffen werden, welche dem Zonenplan widerspricht.<sup>116</sup>

<sup>2</sup> Werden Einsprachen erhoben und ist darüber eine Einigung nicht möglich, so leitet die zuständige kantonale Behörde die Einsprachen an das Bundesamt weiter.

<sup>3</sup> Das Departement entscheidet über die Einsprachen und genehmigt die vom Flugplatzhalter oder vom Bundesamt vorgelegten Zonenpläne.

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

#### **Art. 44**<sup>117</sup>

c. Entschädigungen

<sup>1</sup> Die Beschränkung des Grundeigentums durch den Zonenplan begründet einen Anspruch auf Entschädigung, wenn sie in ihrer Wirkung einer Enteignung gleichkommt.

<sup>2</sup> Für die Entstehung des Anspruchs und die Bemessung der Entschädigung sind die Verhältnisse bei der Veröffentlichung des Zonenplans im kantonalen Amtsblatt massgebend.

<sup>3</sup> Der Betroffene hat seine Ansprüche innert fünf Jahren seit der Veröffentlichung des Zonenplanes anzumelden

- a. beim Halter des Flugplatzes, wenn der Zonenplan zugunsten eines Flugplatzes im Inland besteht;
- b. beim Bundesamt, wenn der Zonenplan zugunsten eines Flugplatzes im Ausland, einer Flugsicherungsanlage oder eines Flugweges besteht.<sup>118</sup>

<sup>4</sup> Werden die Ansprüche in Bestand oder Umfang bestritten, so ist das in der Bundesgesetzgebung über die Enteignung vorgesehene Schätzungsverfahren sinngemäss anwendbar.

#### **Art. 44a**<sup>119</sup>

d. ...

<sup>116</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 24. Juni 1977, in Kraft seit 1. Jan. 1978 (AS 1977 2110 2115; BBl 1976 III 1232).

<sup>117</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 17. Dez. 1971, in Kraft seit 1. Jan. 1974 (AS 1973 1738 1750; BBl 1971 I 266).

<sup>118</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 24. Juni 1977, in Kraft seit 1. Jan. 1978 (AS 1977 2110 2115; BBl 1976 III 1232).

<sup>119</sup> Ursprünglich Art. 44<sup>bis</sup>.

**Art. 44**<sup>120 121</sup>e. Private  
Flugplätze

<sup>1</sup> Auf Flugplätze, die nicht dem öffentlichen Verkehr dienen, finden die Artikel 42–44 und 47 keine Anwendung.

<sup>2</sup> Die nötigen Massnahmen zur Gewährleistung des Betriebes sind auf privatrechtlichem Wege zu treffen.

<sup>3</sup> Die Bewilligung für den Betrieb des Flugplatzes ist zu verweigern oder zu entziehen, wenn auf diesem Wege die Einhaltung der einschlägigen Vorschriften nicht gewährleistet ist.

**Art. 45**<sup>122</sup>V. Kostenträger  
1. Flugplatz-  
halter

<sup>1</sup> Die Kosten der Anlage, des Betriebes und des Unterhaltes des Flugplatzes sind vom Flugplatzhalter zu tragen.

<sup>2</sup> Ferner gehen zu Lasten des Flugplatzhalters:

- a. die Kosten der Beseitigung oder Anpassung bestehender Luftfahrthindernisse, welche die Benützung eines Flugplatzes im Inland beeinträchtigen;
- b. die Entschädigungen nach Artikel 44 Absatz 1, wenn der Flugplatz im Inland liegt.<sup>123</sup>

<sup>3</sup> ...<sup>124</sup>

**Art. 46**2. Luftverkehrs-  
unternehmungen

Zur Tragung besonderer Kosten des Flugsicherungsdienstes, die durch den Betrieb bestimmter Luftverkehrslinien verursacht werden, können auch die betreffenden Luftverkehrsunternehmungen herangezogen werden.

**Art. 47**<sup>125</sup>

3. Dritte

<sup>1</sup> Werden später durch Dritte neue Anlagen erstellt, so fallen die Kosten der Anpassung an die Bedürfnisse der Sicherheit der Luftfahrt ausschliesslich zu Lasten dieser Dritten.

<sup>120</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 17. Dez. 1971, in Kraft seit 1. Jan. 1974 (AS 1973 1738 1750; BBl 1971 I 266).

<sup>121</sup> Ursprünglich Art. 44<sup>ter</sup>.

<sup>122</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 17. Dez. 1971, in Kraft seit 1. Jan. 1974 (AS 1973 1738 1750; BBl 1971 I 266).

<sup>123</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 24. Juni 1977, in Kraft seit 1. Jan. 1978 (AS 1977 2110 2115; BBl 1976 III 1232).

<sup>124</sup> Aufgehoben durch Ziff. I 62 des BG vom 14. Dez. 1984 über die Sparmassnahmen 1984 (AS 1985 660; BBl 1984 I 1253).

<sup>125</sup> Fassung gemäss Ziff. I 62 des BG vom 14. Dez. 1984 über die Sparmassnahmen 1984, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 660; BBl 1984 I 1253).

<sup>2</sup> Ist die Anpassung einer notwendigen neuen Anlage mit übermässig hohen Kosten verbunden, kann der Bund eine besondere Entschädigung ausrichten.

**Art. 48**<sup>126</sup>

4. Bund

<sup>1</sup> Unter Vorbehalt der Artikel 45–47 trägt der Bund die Aufwendungen:

- a. für die Flugsicherung, soweit sie nicht der Gesellschaft übertragen ist;
- b. für die Beseitigung oder Anpassung bestehender Luftfahrthindernisse im Inland ausserhalb des Flugplatzbereichs oder zugunsten eines Flugplatzes im Ausland;
- c. aus Entschädigungen für Beschränkungen des Grundeigentums im Inland zugunsten eines Flugplatzes oder einer Flugsicherungsanlage im Ausland.

<sup>2</sup> Zur Deckung ihrer Aufwendungen für die Flugsicherung erheben der Bund und die Gesellschaft Gebühren.

<sup>3</sup> Das ganze Gebiet der Eidgenossenschaft ist flugsicherungstechnisch als Einheit zu betrachten, und die Gebühren sind nach den gleichen Grundsätzen zu bestimmen.

<sup>4</sup> Die von der Gesellschaft erhobenen Gebühren bedürfen der Genehmigung des Departements.

**Art. 49**<sup>127</sup>

**Art. 50**<sup>128</sup>

**Zweiter Titel: Luftfahrzeuge und Luftfahrtpersonal**

**Erster Abschnitt: Die Luftfahrzeuge**

**Art. 51**<sup>129</sup>

I. Einteilung

<sup>1</sup> Der Bundesrat erlässt Vorschriften über die Einteilung der Luftfahrzeuge in einzelne Kategorien.

<sup>126</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010 3024; BBl 1992 I 607).

<sup>127</sup> Aufgehoben durch Ziff. I des BG vom 17. Dez. 1971 (AS 1973 1738; BBl 1971 I 266).

<sup>128</sup> Aufgehoben durch Ziff. I 13 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidverfahren (AS 1999 3071; BBl 1998 2591).

<sup>129</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010 3024; BBl 1992 I 607).

<sup>2</sup> Er bestimmt insbesondere:

- a. welche Luftfahrzeuge als schweizerische Staatsluftfahrzeuge gelten;
- b. für welche Luftfahrzeuge besonderer Kategorien Sonderregeln gelten (Art. 2 und 108).

<sup>3</sup> Er kann die Kantone ermächtigen, für bestimmte Kategorien unbemannter Luftfahrzeuge Massnahmen zur Verminderung der Umweltbelastung und der Gefährdung von Personen und Sachen auf der Erde zu treffen.

#### Art. 52<sup>130</sup>

II. Luftfahrzeugregister

1. Allgemeines

<sup>1</sup> Das Bundesamt führt das schweizerische Luftfahrzeugregister.

<sup>2</sup> Ein Luftfahrzeug wird im schweizerischen Luftfahrzeugregister nur eingetragen, wenn:

- a. es in keinem ausländischen staatlichen Luftfahrzeugregister eingetragen ist;
- b. es die Voraussetzungen für die Zulassung zu den vorgeschriebenen Prüfungen erfüllt;
- c. die Eigentumsverhältnisse am Luftfahrzeug den vom Bundesrat festgelegten Bedingungen entsprechen. In Bezug auf Angehörige ausländischer Staaten kann der Bundesrat, soweit keine internationalen Verpflichtungen entgegenstehen, die Bedingungen vom Gegenrecht abhängig machen, welches diese Staaten der Schweiz gewähren. Er kann hierzu mit den ausländischen Staaten Vereinbarungen abschliessen.<sup>131</sup>

<sup>3</sup> Neben dem Eigentümer kann im Luftfahrzeugregister auch ein Halter eingetragen werden, wenn er die Voraussetzungen des Eintrages, abgesehen vom Eigentum, erfüllt.

<sup>4</sup> Der Bundesrat erlässt die näheren Vorschriften über die Voraussetzungen, den Inhalt, die Änderung und die Löschung von Einträgen.

#### Art. 53–54<sup>132</sup>

2.–3. ...

<sup>130</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 17. Dez. 1971, in Kraft seit 1. Jan. 1974 (AS 1973 1738 1750; BBl 1971 I 266).

<sup>131</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. April 1994 (AS 1994 733 734; BBl 1993 I 805).

<sup>132</sup> Aufgehoben durch Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993 (AS 1994 733; BBl 1993 I 805).

**Art. 55**

4. Rechtsfolgen Die im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragenen Luftfahrzeuge gelten als schweizerische Luftfahrzeuge.

**Art. 56**<sup>133</sup>

- III. Ausweise <sup>1</sup> Das Bundesamt bescheinigt für die im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragenen Luftfahrzeuge:<sup>134</sup>
- a. die Eintragung im Eintragungsausweis;
  - b. die Lufttüchtigkeit im Lufttüchtigkeitszeugnis;
  - c.<sup>135</sup> die Lärm- und Schadstoffentwicklung der Luftfahrzeuge mit motorischem Antrieb im Lärm- und Schadstoffzeugnis;
  - d. ...<sup>136</sup>
- <sup>2</sup> Der Bundesrat kann vorschreiben, das Lufttüchtigkeitszeugnis und das Lärm- und Schadstoffzeugnis zu vereinigen.<sup>137</sup>
- <sup>3</sup> ...<sup>138</sup>
- <sup>4</sup> Er erlässt auf Grund der zwischenstaatlichen Vereinbarungen Vorschriften über die Erteilung, die Gültigkeitsdauer, die Erneuerung und den Entzug der Ausweise und Zeugnisse.<sup>139</sup>

**Art. 57**<sup>140</sup>

- IV. Herstellung und Betrieb von Luftfahrzeugen <sup>1</sup> Das Departement erlässt insbesondere zur Gewährleistung der Flugsicherheit Vorschriften über die Herstellung, den Betrieb, den Unterhalt und die Ausrüstung der Luftfahrzeuge sowie über die mitzuführenden Bordpapiere.
- <sup>2</sup> Es kann Vorschriften über die Herstellung bestimmter Luftfahrzeugteile erlassen.
- <sup>3</sup> Hersteller- und Unterhaltsbetriebe bedürfen einer Bewilligung des Bundesamtes.

<sup>133</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 17. Dez. 1971, in Kraft seit 1. Jan. 1974 (AS 1973 1738 1750; BBl 1971 I 266).

<sup>134</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010 3024; BBl 1992 I 607).

<sup>135</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010 3024; BBl 1992 I 607).

<sup>136</sup> Aufgehoben durch Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993 (AS 1994 3010; BBl 1992 I 607).

<sup>137</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010 3024; BBl 1992 I 607).

<sup>138</sup> Aufgehoben durch Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993 (AS 1994 3010; BBl 1992 I 607).

<sup>139</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010 3024; BBl 1992 I 607).

<sup>140</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010 3024; BBl 1992 I 607).



**Art. 58**<sup>141</sup>V. Prüfung von  
Luftfahrtgeräten

<sup>1</sup> Die Lufttüchtigkeit der im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragenen Luftfahrzeuge sowie die Lärmentwicklung und Schadstoffemission der Luftfahrzeuge mit motorischem Antrieb sind zu prüfen.<sup>142</sup>

<sup>2</sup> Das Departement erlässt Bestimmungen über die Anforderungen an die Lufttüchtigkeit sowie über die Begrenzung der Lärm- und Schadstoffemissionen der Luftfahrzeuge mit motorischem Antrieb.<sup>143</sup>

<sup>3</sup> Das Bundesamt erlässt eine Prüffordnung. Es bestimmt, welche Geräte, die nicht Luftfahrzeuge sind, einer entsprechenden Prüfung unterliegen.

<sup>4</sup> Die Kosten der Prüfung trägt der Antragsteller.

**Art. 59**

VI. Kennzeichen

<sup>1</sup> Jedes im schweizerischen Luftraume verkehrende Luftfahrzeug hat deutliche Kennzeichen zu tragen.

<sup>2</sup> Das Bundesamt bestimmt die Art der Kennzeichen, soweit diese nicht durch zwischenstaatliche Vereinbarungen festgesetzt sind.

**Zweiter Abschnitt: Das Luftfahrtpersonal****Art. 60**I. Persönliche  
Erlaubnis

<sup>1</sup> Die Führer von Luftfahrzeugen, das zur Führung eines Luftfahrzeuges erforderliche Hilfspersonal, insbesondere Navigatoren, Bordfunker, Bordmechaniker sowie Personen, die Luftfahrtpersonal ausbilden wollen, bedürfen zur Ausübung ihrer Tätigkeit einer periodisch zu erneuernden Erlaubnis des Bundesamtes.

<sup>2</sup> Der Bundesrat bestimmt, welche Kategorien des übrigen Luftfahrtpersonals für die Ausübung ihrer Tätigkeit einer Erlaubnis bedürfen.

<sup>3</sup> Er erlässt die Vorschriften über die Erteilung, die Erneuerung und den Entzug der Erlaubnis.

<sup>141</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 17. Dez. 1971, in Kraft seit 1. Jan. 1974 (AS **1973** 1738 1750; BBl **1971** I 266).

<sup>142</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS **1994** 3010 3024; BBl **1992** I 607).

<sup>143</sup> Fassung gemäss Anh. Ziff. II 8 des BG vom 22. März 2002 über die Anpassung von Organisationsbestimmungen des Bundesrechts, in Kraft seit 1. Febr. 2003 (AS **2003** 187 188; BBl **2001** 3845).

**Art. 61**

II. Lernausweis <sup>1</sup> Wer sich in einer Tätigkeit ausbilden lassen will, für die auf Grund von Artikel 60 eine Erlaubnis nötig ist, bedarf eines vom Bundesamt ausgestellten Lernausweises.

<sup>2</sup> ...<sup>144</sup>

**Art. 62**

III. Ausländische Ausweise <sup>1</sup> Über die Anerkennung ausländischer Ausweise entscheidet das Bundesamt, sofern nicht zwischenstaatliche Vereinbarungen massgebend sind.

<sup>2</sup> Das Bundesamt ist berechtigt, den von einem ausländischen Staat einem schweizerischen Staatsangehörigen ausgestellten Ausweis für den Verkehr im schweizerischen Luftraum nicht anzuerkennen.

**Art. 63**

IV. Rechte und Pflichten des Luftfahrtpersonals Der Bundesrat ordnet in der Vollziehungsverordnung oder in besonderen Reglementen die Rechte und Pflichten des Luftfahrtpersonals im Rahmen der zwischenstaatlichen Vereinbarungen und der Bundesgesetzgebung. Die Arbeitsbedingungen werden vertraglich geregelt.

**Zweiter Teil:****Rechtsbeziehungen aus dem Betrieb der Luftfahrt****Erster Titel: Die Haftpflicht gegenüber Drittpersonen****Art. 64**

I. Umfang der Ersatzpflicht  
1. Grundsatz

<sup>1</sup> Für Schäden, die von einem im Fluge befindlichen Luftfahrzeug einer Person oder Sache auf der Erde zugefügt werden, ist durch den Halter des Luftfahrzeuges Ersatz zu leisten, sofern feststeht, dass der Schaden entstanden und vom Luftfahrzeug verursacht worden ist.

<sup>2</sup> Diese Bestimmung gilt auch für:

- a. Schäden, die durch einen aus dem Luftfahrzeug fallenden Körper verursacht werden, selbst bei erlaubtem Abwurf von Ballast oder bei einem Abwurf, der in Not erfolgt;
- b. Schäden, die durch eine an Bord des Luftfahrzeuges befindliche Person verursacht werden. Der Halter haftet jedoch nur bis zum Betrage der Sicherstellung, zu der er gemäss den Artikeln 70 und 71 verpflichtet ist, wenn diese Person nicht zur Besatzung gehört.

<sup>144</sup> Aufgehoben durch Ziff. I des BG vom 17. Dez. 1971 (AS 1973 1738; BBl 1971 I 266).

<sup>3</sup> Das Luftfahrzeug gilt als im Fluge befindlich vom Beginn der Abflugsmanöver bis zur Beendigung der Ankunftsmanöver.

### Art. 65

2. Bei Schwarzfahrten

Wer das Luftfahrzeug ohne Wissen und Willen des Halters benützt, ist zum Ersatz des verursachten Schadens verpflichtet. Der Halter haftet mit, aber nur bis zum Betrage der Sicherstellung, zu der er gemäss den Artikeln 70 und 71 verpflichtet ist.

### Art. 66

3. Bei Zusammenstoss

Wird ein Schaden auf der Erde dadurch verursacht, dass zwei oder mehrere Luftfahrzeuge zusammenstossen, so sind die Halter dieser Luftfahrzeuge den geschädigten Dritten als Solidarschuldner ersatzpflichtig.

### Art. 67

II. Gerichtsstand

Für die Entscheidung über Ansprüche auf Schadenersatz ist nach Wahl des Klägers das Gericht am Wohnsitz des Beklagten oder am Orte der Schadenverursachung zuständig.

### Art. 68

III. Verjährung

<sup>1</sup> Die Ansprüche verjähren in einem Jahr nach dem Tage des Schadenfalles. Beweist der Geschädigte, dass er von dem Schaden oder dessen Umfang oder von der Person des Haftpflichtigen keine Kenntnis haben konnte, so beginnt der Lauf der Verjährungsfrist mit dem Tage, an dem er diese Kenntnis haben konnte.

<sup>2</sup> In allen Fällen verjährt der Anspruch mit dem Ablauf von drei Jahren seit dem Tage, an dem der Schaden verursacht worden ist.

### Art. 69

IV. Vorbehalt des Vertragsrechtes

Die Bestimmungen dieses Titels gelten nicht für Schäden auf der Erde, deren Ersatz sich nach einem Vertrag bestimmt, der zwischen dem Geschädigten und dem gemäss diesem Gesetz Ersatzpflichtigen abgeschlossen ist.

### Art. 70

V. Sicherstellung der Haftpflichtansprüche  
1. Versicherungspflicht

<sup>1</sup> Jeder Halter eines im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragenen Luftfahrzeugs muss unter Vorbehalt von Artikel 71 gegen die Folgen seiner Haftpflicht gegenüber Drittpersonen bei einer vom Bundesrat für diesen Geschäftszweig in der Schweiz zugelassenen Versicherungsunternehmung versichert sein.

<sup>2</sup> Die Versicherung hat auch die Haftpflicht der vom Halter mit der Führung des Luftfahrzeuges oder mit sonstigen Dienstleistungen an Bord betrauten Personen zu decken für Schäden, die sie Dritten in Ausübung ihrer beruflichen Tätigkeit im Dienste des Halters zufügen.

### Art. 71

2. Hinterlegung und Bürgschaft

<sup>1</sup> Die Sicherstellung der Haftpflichtansprüche kann auch erfolgen durch Hinterlegung von leicht verwertbaren Realsicherheiten bei einer öffentlichen Kasse oder einer dem Bundesamt genehmen Bank sowie durch Solidarbürgschaft einer solchen Bank oder einer vom Bundesrat zum Geschäftsbetrieb in der Schweiz zugelassenen Versicherungsunternehmung.

<sup>2</sup> Die Realsicherheit und die Bürgschaft müssen ergänzt werden, sobald sich die Möglichkeit ergibt, dass die Höhe der Sicherheit um den Betrag einer Schadenersatzleistung vermindert wird.

### Art. 72

3. Luftfahrzeuge des Bundes und der Kantone

Die Luftfahrzeuge des Bundes und der Kantone sind von der Pflicht zur Sicherstellung befreit.

### Art. 73

4. Ausländische Luftfahrzeuge

Für ausländische Luftfahrzeuge richtet sich die Sicherstellungspflicht nach den geltenden zwischenstaatlichen Vereinbarungen. Soweit solche nicht bestehen, kann das Bundesamt die Benützung des schweizerischen Luftraumes von der vorherigen Leistung einer Sicherheit abhängig machen.

### Art. 74<sup>145</sup>

5. Weitere Vorschriften

<sup>1</sup> Der Bundesrat erlässt Vorschriften über die Erfüllung der Sicherstellungspflicht, insbesondere über die Höhe der Sicherstellungen und die Ausstellung von amtlichen Bescheinigungen über die Art, Höhe und Geltungsdauer der geleisteten Sicherheiten.

<sup>2</sup> Er kann die Sicherstellungspflicht ausdehnen auf bestimmte Kategorien von schweizerischen Luftfahrzeugen, die nicht im Luftfahrzeugregister eingetragen sind.

<sup>3</sup> In Bezug auf Schäden, die durch unbekannte oder nichtversicherte Luftfahrzeuge verursacht werden, kann der Bundesrat in Anlehnung an die Regelung der Strassenverkehrsgesetzgebung Vorschriften erlassen.

<sup>145</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010 3024; BBl 1992 I 607).

## Zweiter Titel: Das Lufttransportrecht

### Art. 75<sup>146</sup>

#### I. Allgemeines

1 Der Bundesrat erlässt nach Anhören der Luftfahrtkommission die Vorschriften über die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Gütern und Tieren, mit Einschluss der Vorschriften über die Haftpflicht des Transportführers gegenüber den Fluggästen und den Verfrachtern; er hält sich dabei an die Grundsätze der für die Schweiz verbindlichen internationalen Übereinkommen.

2 Für den Binnenverkehr kann der Bundesrat vereinfachte Abfertigungen zulassen.

3 Für den internationalen Verkehr, der nicht unter die für die Schweiz verbindlichen internationalen Übereinkommen über die Transporthaftpflicht fällt, und für den Binnenverkehr kann der Bundesrat die Begrenzung der Haftpflicht zugunsten der Geschädigten abweichend regeln.

4 Soweit die Übereinkommen eine vertragliche Erhöhung der Haftungsgrenzen vorbehalten, kann der Bundesrat vorschreiben, dass schweizerische Unternehmen der gewerbsmässigen Luftfahrt Konzessionen und Bewilligungen nur erhalten, wenn sie den Fluggästen eine bestimmte höhere Haftungssumme anbieten.

5 Der Bundesrat kann Vorschriften erlassen über die Bildung eines Entschädigungssystems durch eine Versicherung, die bei summenmässiger Begrenzung der Haftpflicht ergänzend für volle oder teilweise Deckung von Ersatzansprüchen bei Tod oder Körperverletzung sorgt; er kann vorsehen, dass beim Verkauf von Flugscheinen entsprechende Prämien erhoben werden.<sup>147</sup>

### Art. 76

#### II. Vorbehalt der Postgesetzgebung

Für die Beförderung von Postsendungen auf dem Luftwege bleiben die besondern Bestimmungen der Postgesetzgebung vorbehalten.

### Art. 76a<sup>148</sup>

#### III. Sicherstellung

1 Schweizerische Unternehmen der gewerbsmässigen Luftfahrt haben sich gegen die Folgen ihrer Haftpflicht als Lufttransportführer bis zu den vom Bundesrat festzusetzenden Summen zu versichern.

<sup>146</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 24. Juni 1977, in Kraft seit 1. Jan. 1978 (AS 1977 2110 2115; BBl 1976 III 1232).

<sup>147</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010 3024; BBl 1992 I 607).

<sup>148</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010 3024; BBl 1992 I 607).

<sup>2</sup> Der Bundesrat kann unter Vorbehalt der für die Schweiz verbindlichen internationalen Vereinbarungen die Erteilung von Konzessionen und Bewilligungen an ausländische Unternehmungen der gewerbmässigen Luftfahrt vom Bestand einer genügenden Versicherung ihrer Haftpflicht als Transportführer abhängig machen.

### **Dritter Titel: Gemeinsame Bestimmungen über die Haftpflicht**

#### **Art. 77**

I. Eidgenössische Unfallversicherung

<sup>1</sup> Die Ansprüche aus diesem Gesetz bleiben Geschädigten, die nach dem Unfallversicherungsgesetz vom 20. März 1981<sup>149</sup> versichert sind, gewahrt. Den Versicherern steht der Rückgriff nach den Artikeln 72–75 des Bundesgesetzes vom 6. Oktober 2000<sup>150</sup> über den Allgemeinen Teil des Sozialversicherungsrechts zu.<sup>151</sup>

<sup>2</sup> Weitergehende Ansprüche aus dem Flugunfall bleiben dem Verletzten oder den Hinterlassenen des Getöteten gewahrt.

#### **Art. 78**

II. Militärversicherung

Wird eine der Militärversicherung unterstellte Person durch den Betrieb eines schweizerischen Militärluftfahrzeuges verletzt oder getötet, so findet ausschliesslich die Bundesgesetzgebung über die Militärversicherung Anwendung.

#### **Art. 79**

III. Obligationenrecht

Soweit die Artikel 64–78 sowie die zu ihrer Ausführung vom Bundesrat erlassenen Vorschriften nichts anderes bestimmen, gelten die Bestimmungen des Obligationenrechtes<sup>152</sup>.

### **Vierter Titel: Die Sicherungsbeschlagnahme von Luftfahrzeugen**

#### **Art. 80**

I. Begriff

Unter Sicherungsbeschlagnahme im Sinne der nachfolgenden Artikel ist jede wie auch immer benannte Massnahme zu verstehen, durch die ein Luftfahrzeug wegen privater Interessen zugunsten eines Gläubigers

<sup>149</sup> SR 832.20

<sup>150</sup> SR 830.1

<sup>151</sup> Fassung gemäss Anhang Ziff. 5 des BG vom 6. Okt. 2000 über den Allgemeinen Teil des Sozialversicherungsrechts, in Kraft seit 1. Jan. 2003 (SR 830.1).

<sup>152</sup> SR 220

gers, des Eigentümers oder des Inhabers eines auf dem Luftfahrzeug lastenden dinglichen Rechtes festgehalten wird, ohne dass derjenige, der die Beschlagnahme betreibt, sich auf eine zuvor im ordentlichen Verfahren erlangte vollstreckbare gerichtliche Entscheidung oder auf einen gleichwertigen vollstreckbaren Titel berufen könnte.

### Art. 81

#### II. Ausschluss

<sup>1</sup> Der Sicherungsbeschlagnahme sind nicht unterworfen:

- a. Luftfahrzeuge, die ausschliesslich für einen staatlichen Dienst bestimmt sind oder verwendet werden;
- b. Luftfahrzeuge, die tatsächlich in den Dienst einer regelmässig beflogenen, dem öffentlichen Verkehr dienenden Linie eingesetzt sind, und die unentbehrlichen Ersatzluftfahrzeuge;
- c. alle andern Luftfahrzeuge, die zur Beförderung von Personen und Sachen gegen Entgelt bestimmt sind oder verwendet werden, wenn sie zum Abflug für eine solche Beförderung bereit sind und es sich nicht etwa um eine für diese Reise eingegangene Schuld oder um eine während der Reise entstandene Forderung handelt.

<sup>2</sup> Dieser Artikel bezieht sich nicht auf die Sicherungsbeschlagnahme, die ein Eigentümer nachsucht, wenn ihm der Besitz seines Luftfahrzeuges durch eine unerlaubte Handlung entzogen worden ist.

### Art. 82

#### III. Abwendung durch Sicherheitsleistung

<sup>1</sup> Durch eine ausreichende Sicherheitsleistung wird die Beschlagnahme abgewendet oder das Recht auf ihre sofortige Aufhebung begründet.

<sup>2</sup> Die Sicherheit ist ausreichend, wenn sie den Betrag der Schuld und der Kosten deckt und ausschliesslich zur Befriedigung des Gläubigers bestimmt ist. Sie ist auch ausreichend, wenn sie dem Wert des Luftfahrzeuges entspricht, sofern dieser niedriger ist als der Betrag der Schuld und der Kosten.

### Art. 83

#### IV. Verfahren

<sup>1</sup> In allen Fällen ist über den Antrag auf Aufhebung der Sicherungsbeschlagnahme in einem summarischen und beschleunigten Verfahren zu entscheiden.

<sup>2</sup> Die Kantonsregierungen stellen durch Verordnung die hiefür notwendigen Verfahrensbestimmungen auf ...<sup>153</sup>.

<sup>153</sup> Zweiter Halbsatz aufgehoben durch Ziff. II 33 des BG vom 15. Dez. 1989 über die Genehmigung kantonaler Erlasse durch den Bund (AS 1991 362; BBl 1988 II 1333).

**Art. 84**

V. Schadenersatzpflicht bei ungerechtfertigter Sicherungsbeschlagnahme

<sup>1</sup> Ist ein Luftfahrzeug beschlagnahmt worden, das nach diesem Gesetz nicht der Sicherungsbeschlagnahme unterliegt, oder hat der Schuldner Sicherheit leisten müssen, um die Beschlagnahme eines solchen Luftfahrzeuges abzuwenden oder ihre Aufhebung zu erreichen, so hat der Gläubiger, der die Beschlagnahme verlangt hat, gemäss den Vorschriften des Obligationenrechtes<sup>154</sup> den Schaden zu ersetzen, der dem Halter oder dem Eigentümer daraus erwächst.

<sup>2</sup> Dieselbe Regel gilt, wenn die Sicherungsbeschlagnahme ungerechtfertigt war.

<sup>3</sup> Die Klage auf Schadenersatz ist entweder beim Gericht des Wohnortes des Beklagten oder beim Gericht des Ortes der Sicherungsbeschlagnahme anzubringen.

**Art. 85**

VI. Vorbehalte

Die vorstehenden Bestimmungen gelten nicht für Sicherungsmassnahmen, die auf Grund von konkursrechtlichen, verwaltungsrechtlichen oder strafrechtlichen Vorschriften getroffen werden.

**Art. 86**

VII. Ausländische Luftfahrzeuge

Die Bestimmungen der Artikel 80–85 gelten auch für ausländische Luftfahrzeuge, sofern der Staat, in dessen Luftfahrzeugregister sie eingetragen sind, Gegenrecht hält.

**Art. 87**

VIII. Schutz des gewerblichen Eigentums

Die Bestimmungen der zwischenstaatlichen Vereinbarungen über den Schutz des gewerblichen Eigentums bleiben vorbehalten.

**Fünfter Titel: Strafbestimmungen<sup>155</sup>****Erster Abschnitt: Strafbare Handlungen****Art. 88**

I. Vergehen  
1. Verkehrssperren

<sup>1</sup> Wer in Verletzung einer auf Grund von Artikel 7 verfügten Verkehrssperre vorsätzlich in den schweizerischen Luftraum einfliegt oder in der Schweiz abfliegt oder ein gesperrtes Gebiet der Schweiz überfliegt, wird mit Gefängnis bis zu einem Jahr oder mit Busse bis zu 10 000 Franken bestraft.

<sup>154</sup> SR 220

<sup>155</sup> Ab 1. Jan. 2007 sind die angedrohten Strafen und die Verjährungsfristen in Anwendung von Art. 333 Abs. 2-6 des Strafgesetzbuches (SR 311.0) in der Fassung des BG vom 13. Dez. 2002 (AS 2006 3459) zu interpretieren beziehungsweise umzurechnen.



<sup>2</sup> Verletzt der Täter überdies die in Artikel 18 aufgestellten Vorschriften über den Landungszwang, so ist die Strafe Gefängnis bis zu zwei Jahren und Busse bis zu 20 000 Franken.

<sup>3</sup> Handelt der Täter fahrlässig, so ist die Strafe Gefängnis bis zu sechs Monaten oder Busse bis zu 5000 Franken.

### Art. 89

2. Führung von Luftfahrzeugen mit falschen Kennzeichen

<sup>1</sup> Wer vorsätzlich ein Luftfahrzeug mit falschen oder verfälschten Kennzeichen oder ohne die in Artikel 59 vorgeschriebenen Kennzeichen führt oder führen lässt, wird mit Gefängnis bis zu fünf Jahren und Busse bis zu 20 000 Franken bestraft.

<sup>2</sup> In besonders leichten Fällen kann auf Busse allein erkannt werden.

<sup>3</sup> Handelt der Täter fahrlässig, so ist die Strafe Gefängnis bis zu sechs Monaten oder Busse bis zu 10 000 Franken.

<sup>4</sup> Der Täter ist auch strafbar, wenn er ausserhalb der Schweiz ein Luftfahrzeug mit schweizerischen Kennzeichen führt oder führen lässt, ohne dazu berechtigt zu sein. Artikel 4 Absatz 2 des Strafgesetzbuches<sup>156</sup> findet Anwendung.

### Art. 89a<sup>157</sup>

2a. Missachtung von Weisungen eines Abfang-Luftfahrzeuges

<sup>1</sup> Wer als Kommandant eines Luftfahrzeuges den nach den Verkehrsregeln erteilten Weisungen eines Abfang-Luftfahrzeuges nicht Folge leistet, wird mit Gefängnis oder Busse bestraft.

<sup>2</sup> Die Tat ist auch strafbar, wenn sie im Ausland begangen wird:

- a. an Bord eines schweizerischen Luftfahrzeuges;
- b. an Bord eines ausländischen Luftfahrzeuges, welches von einem Halter mit Hauptgeschäftssitz oder ständigem Aufenthalt in der Schweiz betrieben wird.

<sup>3</sup> Artikel 4 Absatz 2 des Strafgesetzbuches<sup>158</sup> ist anwendbar.

### Art. 90

3. Gefährdung durch die Luftfahrt

<sup>1</sup> Wer während eines Fluges als Kommandant des Luftfahrzeuges, als Mitglied der Besatzung oder als Passagier die gesetzlichen Vorschriften oder anerkannte Regeln des Verkehrs vorsätzlich missachtet und dadurch wissentlich Leib oder Gut Dritter auf der Erdoberfläche in Gefahr bringt, wird mit Gefängnis bis zu drei Jahren bestraft.

<sup>156</sup> SR 311.0

<sup>157</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010 3024; BBl 1992 I 607).

<sup>158</sup> SR 311.0

<sup>2</sup> Handelt der Täter fahrlässig, so ist die Strafe Gefängnis bis zu sechs Monaten oder Busse bis zu 10 000 Franken.

**Art. 90**<sup>bis 159</sup>

4. Tätigkeit an Bord mit beeinträchtigtem Bewusstsein

Wer in angetrunkenem Zustand oder unter dem Einfluss von Betäubungsmitteln oder psychotropen Substanzen als Flugbesatzungsmitglied tätig ist,

wer sich vorsätzlich einer amtlich angeordneten Blutprobe oder einer zusätzlichen ärztlichen Untersuchung widersetzt oder entzieht oder den Zweck dieser Massnahmen vereitelt,

wird mit Gefängnis oder mit Busse bestraft.

**Art. 91**<sup>160</sup>

II. Übertretungen

1. Wer vorsätzlich oder fahrlässig den Bestimmungen dieses Gesetzes, zwischenstaatlicher Vereinbarungen über die Luftfahrt, der Vollziehungsvorschriften oder einer auf Grund solcher Bestimmungen unter Hinweis auf die Strafandrohung dieses Artikels an ihn gerichteten Einzelverfügung zuwiderhandelt,

wer eine Auflage nicht einhält, welche in einer Konzession oder Bewilligung enthalten ist, die gestützt auf dieses Gesetz, die Vollziehungsvorschriften dieses Gesetzes oder eine zwischenstaatliche Vereinbarung über die Luftfahrt erteilt wurde,

wird mit Haft oder mit Busse bis 20000 Franken bestraft.

<sup>2,161</sup> In besonders leichten Fällen kann von einer Strafe Umgang genommen werden.

**Art. 91**<sup>bis 162</sup>

IIa. Weitere Strafbestimmungen

Die besonderen Bestimmungen des Verwaltungsstrafrechtsgesetzes vom 22. März 1974<sup>163</sup> (Art. 14–18) sind anwendbar.

**Art. 92**

III. Administrative Massnahmen

1. Im allgemeinen

Bei der Verletzung der Bestimmungen dieses Gesetzes oder der von den zuständigen Behörden gestützt darauf erlassenen Verordnungen und weiteren Vorschriften oder der Bestimmungen einer zwischen-

<sup>159</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 17. Dez. 1971, in Kraft seit 1. Jan. 1974 (AS 1973 1738 1750; BBl 1971 I 266).

<sup>160</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 17. Dez. 1971, in Kraft seit 1. Jan. 1974 (AS 1973 1738 1750; BBl 1971 I 266).

<sup>161</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 24. Juni 1977 (AS 1977 2110; BBl 1976 III 1232). Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010 3024; BBl 1992 I 607).

<sup>162</sup> Eingefügt durch Ziff. 15 des Anhangs zum VStrR, in Kraft seit 1. Jan. 1975 (SR 313.0).

<sup>163</sup> SR 313.0

staatlichen Vereinbarung über die Luftfahrt kann das Bundesamt, unabhängig von der Einleitung und vom Ausgang eines allfälligen Strafverfahrens, folgende Massnahmen verfügen:

- a. den zeitweiligen oder dauernden Entzug oder eine Einschränkung des Geltungsbereiches von erteilten Bewilligungen, Erlaubnissen und Ausweisen;
- b. die Beschlagnahme von Luftfahrzeugen, deren weiterer Gebrauch die öffentliche Sicherheit gefährden würde oder deren missbräuchliche Verwendung zu befürchten ist.

#### Art. 93<sup>164</sup>

2. Konzessions-  
entzug

Eine auf Grund von Artikel 28, 30 oder 37 erteilte Konzession kann bei schwerer oder wiederholter Verletzung der Pflichten des Konzessionärs jederzeit ohne Entschädigung zurückgezogen werden.

#### Art. 94<sup>165</sup>

IV. ...

#### Art. 95<sup>166</sup>

V. Allgemeine  
Bestimmungen

<sup>1</sup> Auf die Übertretungen im Sinne von Artikel 91 werden die allgemeinen Bestimmungen des Verwaltungsstrafrechtsgesetzes vom 22. März 1974<sup>167</sup> angewendet.

<sup>2</sup> Für die übrigen Widerhandlungen gelten die allgemeinen Bestimmungen des Strafgesetzbuches<sup>168</sup>.

## Zweiter Abschnitt: Geltungsbereich und Strafverfolgung

#### Art. 96<sup>169</sup>

I. Räumliche  
Geltung der  
Straf-  
bestimmungen  
1. Grundsatz

Soweit die Artikel 89 Absatz 4, 97 und 97<sup>bis</sup> dieses Gesetzes oder die Artikel 4–6 des Strafgesetzbuches<sup>170</sup> nichts anderes vorsehen, ist den Strafbestimmungen nur unterworfen, wer im Inland eine strafbare Handlung verübt.

<sup>164</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 26. Juni 1998, in Kraft seit 15. Nov. 1998 (AS 1998 2566 2569; BBl 1997 III 1181).

<sup>165</sup> Aufgehoben durch Ziff. 15 des Anhangs zum VStrR (SR 313.0).

<sup>166</sup> Fassung gemäss Ziff. 15 des Anhangs zum VStrR, in Kraft seit 1. Jan. 1975 (SR 313.0).

<sup>167</sup> SR 313.0

<sup>168</sup> SR 311.0

<sup>169</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 24. Juni 1977, in Kraft seit 1. Jan. 1978 (AS 1977 2110 2115; BBl 1976 III 1232).

<sup>170</sup> SR 311.0. Heute: Art. 4-7.

**Art. 97**<sup>171</sup>

2. Strafbare Handlungen an Bord von schweizerischen Luftfahrzeugen

<sup>1</sup> Das schweizerische Strafrecht gilt auch für Taten, die an Bord eines schweizerischen Luftfahrzeugs ausserhalb der Schweiz verübt werden.

<sup>2</sup> Mitglieder der Besatzung eines schweizerischen Luftfahrzeugs unterstehen dem schweizerischen Strafrecht, auch wenn sie die Tat ausserhalb des Luftfahrzeugs im Zusammenhang mit ihren dienstlichen Verrichtungen verübt haben.

<sup>3</sup> Die gerichtliche Beurteilung ist nur zulässig, wenn sich der Täter in der Schweiz befindet und nicht an das Ausland ausgeliefert wird oder wenn er der Eidgenossenschaft wegen dieser Tat ausgeliefert wird.

<sup>4</sup> Artikel 6 Ziffer 2 des Strafgesetzbuchs<sup>172</sup> gilt ungeachtet der Staatsangehörigkeit des Täters.

**Art. 98**

II. Gerichtsbarkeit

<sup>1</sup> Die an Bord eines Luftfahrzeuges begangenen strafbaren Handlungen unterstehen unter Vorbehalt von Absatz 2 der Bundesstrafgerichtsbarkeit.<sup>173</sup>

<sup>2</sup> Übertretungen im Sinne von Artikel 91 werden nach den Verfahrensvorschriften des Verwaltungsstrafrechtsgesetzes vom 22. März 1974<sup>174</sup> durch das Bundesamt verfolgt und beurteilt.<sup>175</sup>

<sup>3</sup> Sind die strafbaren Handlungen an Bord ausländischer Luftfahrzeuge über der Schweiz oder an Bord schweizerischer Luftfahrzeuge ausserhalb der Schweiz verübt worden, so kann die für die Strafverfolgung zuständige schweizerische Behörde von der Durchführung des Strafverfahrens absehen.<sup>176</sup>

**Art. 99**

III. Aufgabe des Kommandanten

<sup>1</sup> Wird an Bord eines schweizerischen Luftfahrzeuges eine strafbare Handlung verübt, so hat der Kommandant die zur Beweissicherung notwendigen Massnahmen zu treffen.<sup>177</sup>

<sup>2</sup> Er nimmt bis zum Eingreifen der zuständigen Behörde die Untersuchungshandlungen vor, die keinen Aufschub ertragen.<sup>178</sup>

<sup>171</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 24. Juni 1977, in Kraft seit 1. Jan. 1978 (AS 1977 2110 2115; BBl 1976 III 1232).

<sup>172</sup> SR 311.0. Heute: Art. 6 Abs. 3.

<sup>173</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 17. Dez. 1971, in Kraft seit 1. Jan. 1974 (AS 1973 1738 1750; BBl 1971 I 266).

<sup>174</sup> SR 313.0

<sup>175</sup> Fassung gemäss Ziff. 15 des Anhangs zum VStrR, in Kraft seit 1. Jan. 1975 (SR 313.0).

<sup>176</sup> Fassung gemäss Ziff. 15 des Anhangs zum VStrR, in Kraft seit 1. Jan. 1975 (SR 313.0).

<sup>177</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 17. Dez. 1971, in Kraft seit 1. Jan. 1974 (AS 1973 1738 1750; BBl 1971 I 266).

<sup>178</sup> Fassung gemäss Ziff. 15 des Anhangs zum VStrR, in Kraft seit 1. Jan. 1975 (SR 313.0).

<sup>3</sup> Er ist berechtigt, Fluggäste und Besatzungsmitglieder zu durchsuchen und Gegenstände, die als Beweismittel dienen können, zu beschlagnahmen.<sup>179</sup>

<sup>4</sup> Ist Gefahr im Verzug, so steht dem Kommandanten das Recht zu, Verdächtige vorläufig festzunehmen.<sup>180</sup>

<sup>5</sup> Die Artikel 39, 40 und 45–52 des Verwaltungsstrafrechtsgesetzes vom 22. März 1974<sup>181</sup> über die Vernehmung des Beschuldigten, die Einholung mündlicher Auskünfte, die Durchführung von Zwangsmassnahmen, die Beschlagnahme, Durchsuchung und vorläufige Festnahme gelten sinngemäss.<sup>182</sup>

### Art. 100

IV. Meldepflicht Alle Polizei- und Gerichtsstellen sind verpflichtet, dem Bundesamt jede strafbare Handlung zu melden, die zum Entzug von Bewilligungen, Erlaubnissen und Ausweisen im Sinne von Artikel 92 Anlass geben könnte.

### Art. 100<sup>bis</sup> 183

V. Massnahmen zur Verhütung von Verbrechen

<sup>1</sup> Wenn Verdachtsgründe bestehen, dass ein Anschlag auf ein aus der Schweiz abfliegendes Luftfahrzeug ausgeführt werden könnte, so ist der Kommandant der für den betreffenden Flugplatz zuständigen Kantonspolizei befugt, eine Kontrolle und nötigenfalls eine Durchsuchung des Luftfahrzeuges anzuordnen. Die Besatzung und die mit der Bodenorganisation Beauftragten sind auf Ersuchen der Kantonspolizei verpflichtet, die Polizeiorgane bei der Durchführung dieser Massnahmen zu unterstützen.

<sup>2</sup> Bestehen Verdachtsgründe, dass ein solcher Anschlag durch Luftpostsendungen oder Luftfracht ausgeführt werden könnte, ist der in Absatz 1 genannte Polizeikommandant befugt, eine Kontrolle und nötigenfalls eine Durchsuchung der in Betracht fallenden Post- und Frachtsendungen anzuordnen. Die Schweizerische Post und deren Beauftragte sind verpflichtet, der Kantonspolizei die fraglichen Postsendungen auszuliefern.<sup>184</sup>

<sup>3</sup> Bestehen Verdachtsgründe, dass ein Anschlag während des Fluges ausgeführt werden könnte, ist der in Absatz 1 genannte Polizeikommandant befugt, eine Durchsuchung der Fluggäste und des Hand-

<sup>179</sup> Fassung gemäss Ziff. 15 des Anhangs zum VStrR, in Kraft seit 1. Jan. 1975 (SR 313.0).

<sup>180</sup> Fassung gemäss Ziff. 15 des Anhangs zum VStrR, in Kraft seit 1. Jan. 1975 (SR 313.0).

<sup>181</sup> SR 313.0

<sup>182</sup> Eingefügt durch Ziff. 15 des Anhangs zum VStrR, in Kraft seit 1. Jan. 1975 (SR 313.0).

<sup>183</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 17. Dez. 1971, in Kraft seit 1. Jan. 1974 (AS 1973 1738 1750; BBl 1971 I 266).

<sup>184</sup> Fassung gemäss Anhang Ziff. 18 des Postorganisationsgesetzes vom 30. April 1997, in Kraft seit 1. Jan. 1998 (SR 783.1).

gepäckts nach Waffen und Sprengstoffen anzuordnen. Erhebt ein Fluggast gegen diese Massnahme Einspruch, so kann er ohne Entschädigung vom betreffenden Fluge ausgeschlossen werden.

<sup>4</sup> Die Kontrollen und Durchsuchungen nach den Absätzen 1 bis 3 sind unter grösster Schonung des Privatgeheimnisses durchzuführen. Auf die Interessen des Luftverkehrs ist nach Möglichkeit Rücksicht zu nehmen. Die Zollbehandlung muss gewährleistet bleiben.

<sup>5</sup> Die Haftung für Schäden, die bei Kontrollmassnahmen eintreten, richtet sich nach den Bestimmungen des Verantwortlichkeitsgesetzes vom 14. März 1958<sup>185</sup>.

#### **Art. 100**<sup>ter</sup> 186

VI. Feststellung der Angetrunkenheit u. dgl.

<sup>1</sup> Flugbesatzungsmitglieder, bei denen Anzeichen der Angetrunkenheit oder des Einflusses von Betäubungsmitteln oder psychotropen Substanzen vorliegen, sind geeigneten Untersuchungen zu unterziehen. Die Blutprobe kann angeordnet werden.

<sup>2</sup> Zur Anordnung der erforderlichen Massnahmen sind die Flugplatzleiter und die Organe der örtlich zuständigen Polizei befugt. Handeln die Flugplatzleiter, so haben sie, sofern eine erste Untersuchung einen Verdacht nach Absatz 1 bestätigt, ohne Verzug die Polizei beizuziehen.

<sup>3</sup> Die Vorschriften über das Vorgehen bei der Blutentnahme und über die anderen Massnahmen gegenüber den Strassenbenützern sind sinn-gemäss anwendbar.

### **Dritter Teil: Förderung der Luftfahrt**

#### **Art. 101**<sup>187</sup>

I. Leistungen des Bundes  
1. An Linienbetriebe<sup>188</sup>

<sup>1</sup> Der Bund kann der schweizerischen Luftfahrt an den Betrieb regelmässig beflogener Linien Beiträge oder Darlehen gewähren.<sup>189</sup>

<sup>2</sup> In jedem Fall ist die finanzielle Lage des Empfängers zu berücksichtigen.

<sup>185</sup> SR 170.32

<sup>186</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 17. Dez. 1971, in Kraft seit 1. Jan. 1974 (AS 1973 1738 1750; BBl 1971 I 266).

<sup>187</sup> Fassung gemäss Ziff. I 62 des BG vom 14. Dez. 1984 über die Sparmassnahmen 1984, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 660; BBl 1984 I 1253).

<sup>188</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010 3024; BBl 1992 I 607).

<sup>189</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010 3024; BBl 1992 I 607).

**Art. 101a**<sup>190</sup>

2. ...

**Art. 102**<sup>191</sup>

II. Beteiligungen Der Bund kann sich an Flugplatz- oder Luftverkehrsunternehmen beteiligen, wenn dies im allgemeinen Interesse liegt.

**Art. 103**<sup>192</sup>

III. Überprüfung  
von Beihilfen

<sup>1</sup> Die Wettbewerbskommission prüft, ob mit Artikel 13 des Abkommens vom 21. Juni 1999<sup>193</sup> zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Luftverkehr vereinbar sind:

- a.<sup>194</sup> die Entwürfe zu Beschlüssen des Bundesrates, welche bestimmte Unternehmen oder Produktionszweige im Anwendungsbereich des Abkommens begünstigen, insbesondere Leistungen und Beteiligungen nach den Artikeln 101 und 102 dieses Gesetzes;
- b. gleichartige Unterstützungsmassnahmen von Kantonen und Gemeinden oder anderen schweizerischen öffentlich-rechtlichen oder gemischt-wirtschaftlichen Körperschaften oder Anstalten;
- c. gleichartige Unterstützungsmassnahmen der Europäischen Gemeinschaft oder ihrer Mitgliedstaaten.

<sup>2</sup> Die Wettbewerbskommission ist bei der Prüfung vom Bundesrat und von der Verwaltung unabhängig.

<sup>3</sup> Die für den Beschluss zuständigen Behörden berücksichtigen das Ergebnis der Prüfung.

<sup>190</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993 (AS **1994** 3010; BBl **1992** I 607). Aufgehoben durch Ziff. II 21 des BG vom 6. Okt. 2006 zur Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA), mit Wirkung seit 1. Jan. 2008 (AS **2007** 5779 5817; BBl **2005** 6029).

<sup>191</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 17. Dez. 1971, in Kraft seit 1. Jan. 1974 (AS **1973** 1738 1750; BBl **1971** I 266).

<sup>192</sup> Aufgehoben durch Ziff. I des BG vom 26. Juni 1998 (AS **1998** 2566; BBl **1997** III 1181). Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 19. März 2004, in Kraft seit 1. Sept. 2004 (AS **2004** 3867 3868; BBl **2003** 6241).

<sup>193</sup> SR **0.748.127.192.68**

<sup>194</sup> Fassung gemäss Ziff. II 21 des BG vom 6. Okt. 2006 zur Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA), in Kraft seit 1. Jan. 2008 (AS **2007** 5779 5817; BBl **2005** 6029).

**Art. 103a**<sup>195</sup>

IV. Fliegerische  
Aus- und  
Weiterbildung

<sup>1</sup> Der Bund unterstützt die Aus- und Weiterbildung von Anwärtern, welche als Militärpiloten, Berufspiloten, Fluglehrer oder Fernspäher in Betracht kommen.

<sup>2</sup> Die Ausbildung erfolgt zur Hauptsache in privaten Schulen.

<sup>3</sup> Der Bundesrat kann die administrative Leitung, die Aufklärung über die Möglichkeiten der fliegerischen Laufbahn und die Werbung Organisationen der Luftfahrt übertragen. Der Bund übernimmt deren Aufwendungen zu den Selbstkosten. Die Einzelheiten werden vertraglich geregelt.

<sup>4</sup> Der Bundesrat ordnet die Aufsicht und setzt ein Organ ein, welches die Interessen der beteiligten Stellen aufeinander abstimmt.

**Art. 103b**<sup>196</sup>

V. Schweizerische  
Luftverkehrsschule  
1. Allgemeines

<sup>1</sup> Der Bund errichtet eine Schweizerische Luftverkehrsschule oder lässt eine solche auf seine Rechnung betreiben.

<sup>2</sup> Die Schweizerische Luftverkehrsschule dient der Ausbildung des Luftfahrtpersonals, welches zur Ausübung seiner Tätigkeit einer persönlichen Erlaubnis des Bundesamtes bedarf.

<sup>3</sup> Der Bundesrat bestimmt das Nähere über die Aufgaben, die Aufnahmebedingungen, den Betrieb und die Verteilung der Kosten.

**Art. 103c**<sup>197</sup>

2. Aufsicht

Die Schule untersteht der Aufsicht des Bundesamtes.

**Art. 103d**<sup>198</sup>

3. Finanzielle  
Leistungen

Das Departement regelt die finanziellen Leistungen der Schüler und der Luftfahrtunternehmen an die Schule.

<sup>195</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010 3024; BBl 1992 I 607).

<sup>196</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010 3024; BBl 1992 I 607).

<sup>197</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010 3024; BBl 1992 I 607).

<sup>198</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010 3024; BBl 1992 I 607).



## Vierter Teil: Anwendungs- und Schlussbestimmungen

### Art. 104<sup>199</sup>

I. Vorbehalt  
der Fernmelde-  
gesetzgebung

Die Bestimmungen der Fernmeldegesetzgebung bleiben vorbehalten.

### Art. 105

II. Vorbehalt der  
Zollgesetz-  
gebung

<sup>1</sup> Die Bestimmungen der Zollgesetzgebung bleiben vorbehalten.

<sup>2</sup> Die Flugplatzhalter sind zur Bereitstellung der für die Zollabfertigung notwendigen Räume verpflichtet.

### Art. 106

III. Anwendung  
des Gesetzes auf  
Militärflugfahr-  
zeuge  
1. Im  
allgemeinen

<sup>1</sup> Der Bund haftet für Schäden, die von einem schweizerischen Militärflugfahrzeug einer Person oder Sache auf der Erde zugefügt werden, ausschliesslich gemäss den Artikeln 64–74 und 77–79 dieses Gesetzes.

<sup>2</sup> Im Übrigen gelten die Bestimmungen dieses Gesetzes für Militärflugfahrzeuge nur, soweit sie vom Bundesrat ausdrücklich als anwendbar erklärt werden.

### Art. 107

2. Verkehrs-  
regeln und  
Signalordnung

Über die Beachtung der im Interesse der Verkehrssicherheit aufgestellten Verkehrsregeln und der Signalordnung im Militärflugbetrieb trifft die zuständige Abteilung des Eidgenössischen Departements für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport im Einvernehmen mit dem Bundesamt die erforderlichen Anordnungen. Soweit solche Regeln durch von der Schweiz abgeschlossene zwischenstaatliche Vereinbarungen festgelegt werden, sind sie auch im Militärflugbetrieb ohne weiteres verbindlich.

### Art. 107a<sup>200</sup>

IIIa. Datenschutz

<sup>1</sup> Das Bundesamt bearbeitet die für die Anwendung dieses Gesetzes erforderlichen Personendaten einschliesslich der Daten:

- a. über administrative und strafrechtliche Verfolgung und Sanktionen nach diesem Gesetz und
- b. über die Eignung (inkl. Leumundszeugnis und Strafregisterauszug), Befähigung und Gesundheit des in der zivilen Luftfahrt tätigen Personals.

<sup>199</sup> Fassung gemäss Anhang Ziff. 18 des Postorganisationsgesetzes vom 30. April 1997, in Kraft seit 1. Jan. 1998 (SR 783.1).

<sup>200</sup> Eingefügt durch Ziff. 1 13 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidverfahren, in Kraft seit 1. Jan. 2000 (AS 1999 3071 3124; BBl 1998 2591).

<sup>2</sup> Es teilt die Daten im Einzelfall anderen Behörden mit, soweit dies zum Vollzug der von diesen Behörden anzuwendenden Gesetze oder dieses Gesetzes erforderlich ist.

<sup>3</sup> Es kann die Daten elektronisch aufbewahren.

### Art. 108

IV. Sonderregeln <sup>1</sup> Der Bundesrat kann vorsehen, dass einzelne Bestimmungen dieses Gesetzes auf Luftfahrzeuge besonderer Kategorien keine Anwendung finden. Als solche gelten:

- a. Staatsluftfahrzeuge, die nicht Militärluftfahrzeuge sind;
- b. nicht motorisch angetriebene Luftfahrzeuge;
- c. unbemannte motorisch angetriebene Luftfahrzeuge;
- d. bemannte motorisch angetriebene Luftfahrzeuge mit geringem Gewicht oder geringer Flächenbelastung.<sup>201</sup>

<sup>2</sup> Er kann gegebenenfalls für diese Arten von Luftfahrzeugen Sonderregeln aufstellen. Dabei dürfen jedoch die Vorschriften dieses Gesetzes über die Haftpflicht und die Strafbestimmungen nicht geändert werden.

### Art. 109

V. Durchführung von zwischenstaatlichen Vereinbarungen und Anpassung an die technische Entwicklung

Der Bundesrat ist ermächtigt, diejenigen Massnahmen zu treffen, die sich bis zur gesetzlichen Regelung als notwendig erweisen:

- a. zur Durchführung der durch die Bundesversammlung genehmigten zwischenstaatlichen Vereinbarungen auf dem Gebiete der Luftfahrt;
- b. zur Anwendung der betreffenden Regeln der zwischenstaatlichen Vereinbarungen auf den innerschweizerischen Luftverkehr;
- c. zur Anpassung an neue technische Erscheinungen auf dem Gebiete der Luftfahrt.

### Art. 110

VI. Aufhebung früherer Erlasse

Mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes sind alle widersprechenden Bestimmungen aufgehoben, namentlich:

<sup>201</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010 3024; BBl 1992 I 607).

- a. der Bundesratsbeschluss vom 27. Januar 1920<sup>202</sup> betreffend die Ordnung des Luftverkehrs in der Schweiz und die gestützt darauf vom Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement und vom Eidgenössischen Luftamt erlassenen Vorschriften;
- b. die vom Bundesrate erlassenen Vorschriften vom 24. Januar 1921<sup>203</sup> betreffend den Verkehr von Luftfahrzeugen auf und über Gewässern.

### Art. 111

VII. Inkrafttreten; Vollzug

Der Bundesrat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes; er wird mit dessen Vollzug beauftragt.

Datum des Inkrafttretens: 15. Juni 1950<sup>204</sup>

### Schlussbestimmungen der Änderung vom 17. Dezember 1971<sup>205</sup>

#### III

<sup>1</sup> Bei der Anwendung von Artikel 44 sind bauliche Vorkehren, die in der Umgebung bestehender Flugplätze nach dem 1. Januar 1971 im Hinblick auf die Bildung von Sicherheits- oder Lärmzonen getroffen worden sind, mit zu berücksichtigen.

<sup>2</sup> Verfahren im Sinne von Artikel 44, die im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes<sup>206</sup> zur Durchsetzung von Lärmzonen unter kantonalem Recht eingeleitet sind, werden nach kantonalem Recht zu Ende geführt.

#### IV–V<sup>207</sup>

<sup>202</sup> [AS 36 171]

<sup>203</sup> [AS 37 77]

<sup>204</sup> BRB vom 5. Juni 1950 (AS 1950 I 495).

<sup>205</sup> AS 1973 1738; BBl 1971 I 266

<sup>206</sup> Dieses Gesetz ist am 1. Jan. 1974 in Kraft getreten, mit Ausnahme des Art. 34, der am 23. Nov. 1973 in Kraft getreten ist (AS 1973 1738).

<sup>207</sup> Aufgehoben durch Ziff. II des BG vom 18. Juni 1993 (AS 1994 3010; BBl 1992 I 607).

### **Schlussbestimmungen der Änderung vom 26. Juni 1998<sup>208</sup>**

<sup>1</sup> Nach bisherigem Recht erteilte Betriebsbewilligungen bleiben bis zum Ablauf ihrer Dauer in Kraft. Sie können nicht mehr geändert oder erneuert werden.

<sup>2</sup> Rechte aus bestehenden Konzessionen bleiben erhalten, soweit sie zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Änderung tatsächlich genutzt wurden. Sie werden in Streckenkonzessionen überführt. Werden solche Rechte durch künftige staatsvertragliche Regelungen beeinträchtigt, so können daraus keine Entschädigungsforderungen gegenüber dem Bund abgeleitet werden. Unter dem Vorbehalt einer allfälligen Entschädigung können bestehende Konzessionsrechte entzogen oder beschränkt werden.

### **Schlussbestimmungen der Änderung vom 18. Juni 1999<sup>209</sup>**

<sup>1</sup> Baukonzessions- und Baubewilligungsverfahren, die im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Änderung hängig sind, werden als Plan-genehmigungsverfahren weitergeführt. Bei Enteignungen ist nötigen-falls das Einspracheverfahren nachzuholen.

<sup>2</sup> Auf hängige Beschwerden ist das alte Verfahrensrecht anwendbar.

<sup>208</sup> AS 1998 2566; BBl 1997 III 1181

<sup>209</sup> AS 1999 3071; BBl 1998 2591