

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

vom 21. Dezember 1948 (Stand am 1. September 2014)

---

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,*

gestützt auf die Artikel 87 und 92 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 Lufthoheit 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; BBl 1976 III 1232).

<sup>2</sup> SR 101

<sup>3</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<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; 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 (BAZL<sup>7</sup>) 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 (UVEK<sup>8</sup>) aus...<sup>9,10</sup>

<sup>2</sup> Für die unmittelbare Aufsicht wird beim UVEK eine besondere Abteilung, das BAZL, 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; BBl 1992 I 607).

<sup>7</sup> Bezeichnung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915). Diese Änd. ist im ganzen Erlass berücksichtigt.

<sup>8</sup> Bezeichnung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915). Diese Änd. ist im ganzen Erlass berücksichtigt.

<sup>9</sup> Dritter Satz aufgehoben durch Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, mit Wirkung seit 1. April 2011 (AS 2010 1119; BBl 2009 4915).

<sup>10</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 16. Dez. 2005, in Kraft seit 1. Juni 2006 (AS 2006 1989; BBl 2005 3857).

**Art. 3a<sup>11</sup>**

1a. Internationale Vereinbarungen

<sup>1</sup> Der Bundesrat kann internationale Vereinbarungen abschliessen über:

- a. den grenzüberschreitenden Luftverkehr;
- b. die Flugsicherheit;
- c. die Flugsicherung;
- d. den Austausch von Luftfahrt Daten.

<sup>2</sup> Die Vereinbarungen über die Flugsicherheit und über die Flugsicherung können insbesondere Bestimmungen enthalten über:

- a. die Aufsicht, einschliesslich Sanktionen;
- b. die Übertragung einzelner Aufsichtsbereiche oder -befugnisse auf internationale Einrichtungen.

<sup>3</sup> Die Vereinbarungen über die Flugsicherung können:

- a. Bestimmungen enthalten über die Haftung für Schäden, die aufgrund der Erbringung von Flugsicherungsdiensten entstehen; diese Bestimmungen können vom Verantwortlichkeitsgesetz vom 14. März 1958<sup>12</sup> abweichen;
- b. vorsehen, dass die Flugsicherung grenzüberschreitende Gebiete abdecken kann.

<sup>4</sup> Wird der Bund aufgrund einer Vereinbarung über die Flugsicherung zu Entschädigungszahlungen für Schäden verpflichtet, die auf eine widerrechtliche Handlung eines schweizerischen Erbringers von Flugsicherungsdiensten zurückzuführen sind, so kann er auf diesen Rückgriff nehmen.

**Art. 3b<sup>13 14</sup>**

1b. Zusammenarbeit mit ausländischen Behörden<sup>15</sup>

Das BAZL kann mit ausländischen Luftfahrtbehörden oder internationalen Einrichtungen Vereinbarungen über die administrative und die technische Zusammenarbeit treffen, insbesondere über:<sup>16</sup>

- 11 Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993 (AS 1994 3010; BBl 1992 I 607). Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).
- 12 SR 170.32
- 13 Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 17. Dez. 1971, in Kraft seit 1. Jan. 1974 (AS 1973 1738; BBl 1971 I 266).
- 14 Ursprünglich Art. 3<sup>bis</sup>.
- 15 Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010; BBl 1992 I 607).
- 16 Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

- a. die Aufsicht über Luftfahrtbetriebe;
- b. die Flugsicherung;
- c. das Such- und Rettungswesen;
- d.<sup>17</sup> die Aufsicht über die Herstellung, die Lufttüchtigkeit und die Instandhaltung von Luftfahrzeugen;
- e.<sup>18</sup> die Übertragung einzelner Aufsichtsbefugnisse;
- f.<sup>19</sup> Simulatoren und andere elektronische Trainingsgeräte;
- g.<sup>20</sup> die Ausbildung und die Zulassung des Luftfahrtpersonals und die Aufsicht über das Luftfahrtpersonal;
- h.<sup>21</sup> die Bearbeitung einschliesslich des Austausches von Luftfahrt-daten.

#### Art. 4<sup>22</sup>

2. Delegation  
der Aufsicht

<sup>1</sup> Das BAZL kann einzelne Aufsichtsbereiche oder -befugnisse an den Flugplatzleiter und mit deren Einverständnis an Kantone, Gemeinden oder geeignete Organisationen und Einzelpersonen übertragen.<sup>23</sup>

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

#### Art. 5<sup>24</sup>

3. ...

<sup>17</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>18</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>19</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>20</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>21</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>22</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010; BBl 1992 I 607).

<sup>23</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>24</sup> Aufgehoben durch Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, mit Wirkung seit 1. April 2011 (AS 2010 1119; BBl 2009 4915).

**Art. 6<sup>25</sup>**

4. Beschwerden 1 Gegen Verfügungen, die sich auf dieses Gesetz und seine Ausführungsbestimmungen stützen, kann nach den allgemeinen Bestimmungen über die Bundesrechtspflege Beschwerde geführt werden.<sup>26</sup>
- 2 ...<sup>27</sup>

**Art. 6a<sup>28</sup>**

5. Anhänge zum Übereinkommen von Chicago und europäische Zusammenarbeit 1 Der Bundesrat kann ausnahmsweise einzelne Anhänge, einschliesslich zugehöriger technischer Vorschriften, zum Übereinkommen vom 7. Dezember 1944<sup>29</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.
- 2 Der Bundesrat kann diese Regelung ebenfalls auf die technischen Vorschriften anwenden, welche im Rahmen der Zusammenarbeit der europäischen Luftfahrtbehörden festgelegt werden.

**Art. 6b<sup>30</sup>**

6. Gebühren 1 Das BAZL erhebt für Verfügungen und Dienstleistungen Gebühren.
- 2 Der Bundesrat legt die Gebührenansätze fest.

**Art. 7**

- III. Schranken für die Luftfahrt  
1. Verkehrssperren
- 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.

- 25 Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS **1994** 3010; BBl **1992** I 607).
- 26 Fassung gemäss Anhang Ziff. 82 des Verwaltungsgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005, in Kraft seit 1. Jan. 2007 (AS **2006** 2197 1069; BBl **2001** 4202).
- 27 Aufgehoben durch Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, mit Wirkung seit 1. April 2011 (AS **2010** 1119; BBl **2009** 4915).
- 28 Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS **1994** 3010; BBl **1992** I 607).
- 29 SR **0.748.0**
- 30 Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS **2011** 1119; BBl **2009** 4915).

**Art. 8**<sup>31</sup>

2. Flugplatzpflicht, Aussenlandungen<sup>32</sup>

<sup>1</sup> Luftfahrzeuge dürfen nur auf Flugplätzen abfliegen oder landen.<sup>33</sup>

<sup>2</sup> Der Bundesrat regelt:

- a. unter welchen Voraussetzungen Luftfahrzeuge ausserhalb von Flugplätzen abfliegen oder landen dürfen (Aussenlandung);
- b. welche Bauten und Anlagen, die Aussenlandungen ermöglichen oder erleichtern, zulässig sind; das Raumplanungs- und das Baurecht sind jedoch einzuhalten.<sup>34</sup>

<sup>3</sup> Aussenlandungen im Gebirge zu Ausbildungs- und Übungszwecken sowie zur Personenbeförderung zu touristischen Zwecken dürfen nur auf Landeplätzen erfolgen, die vom UVEK im Einverständnis mit dem Eidgenössischen Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) und den zuständigen kantonalen Behörden bezeichnet werden.<sup>35</sup>

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

<sup>5</sup> Das BAZL 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>36</sup>

<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 BAZL kann für Aussenlandungen im Gebirge Flugräume oder Flugwege vorschreiben. Es hört vorgängig die Regierungen der interessierten Kantone an.<sup>37</sup>

<sup>31</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 17. Dez. 1971, in Kraft seit 1. Jan. 1974 (AS 1973 1738; BBl 1971 I 266).

<sup>32</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>33</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. Sept. 2014 (AS 2011 1119, 2014 1337; BBl 2009 4915).

<sup>34</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. Sept. 2014 (AS 2011 1119, 2014 1337; BBl 2009 4915).

<sup>35</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>36</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>37</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

- Art. 8a**<sup>38</sup>
- 2a. Luftraumstruktur
- 1 Das BAZL legt die Luftraumstruktur fest.
- 2 Die Luftraumstruktur tritt in Kraft, auch wenn Beschwerde gegen sie geführt wird.
- Art. 9**
3. Zollflugplätze
- 1 Beim Luftverkehr über die Landesgrenze dürfen Abflug und Landung nur auf Zollflugplätzen erfolgen.
- 2 Ausnahmsweise kann die Oberzolldirektion im Einvernehmen mit dem BAZL die Benützung anderer Abflug- und Landungsstellen gestatten.
- Art. 10**
4. Überfliegen der Landesgrenze
- Das BAZL kann im Einvernehmen mit der Oberzolldirektion Punkte bestimmen, zwischen denen die Landesgrenze nicht überflogen werden darf.
- Art. 11**<sup>39</sup>
- IV. Räumliche Geltung der Gesetze
- 1 Im Luftraum über der Schweiz gilt das schweizerische Recht.
- 2 Für ausländische Luftfahrzeuge kann der Bundesrat Ausnahmen zulassen, soweit dadurch die Vorschriften dieses Gesetzes über die Haftpflicht und die Strafbestimmungen nicht berührt werden.
- 3 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.
- 4 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.

38 Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

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

## Zweiter Abschnitt: Die Benützung des Luftraums und Sicherheitsmassnahmen<sup>40</sup>

### Art. 11<sup>41</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>42</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>43</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 BAZL abhängig machen.

### Art. 14<sup>44</sup>

3. Verbote

<sup>1</sup> Flüge mit Überschallgeschwindigkeit sind im Luftraum über der Schweiz verboten.

<sup>40</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 24. Juni 1977, in Kraft seit 1. Jan. 1978 (AS 1977 2110; BBl 1976 III 1232).

<sup>41</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010; BBl 1992 I 607).

<sup>42</sup> SR 0.748.0

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

<sup>44</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 17. Dez. 1971, in Kraft seit 1. Jan. 1974 (AS 1973 1738; BBl 1971 I 266).

<sup>2</sup> Der Abwurf von Gegenständen aus Luftfahrzeugen während des Fluges ist unter Vorbehalt der vom Bundesrat zu bestimmenden Ausnahmen verboten.

<sup>3</sup> 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 BAZL abhängig machen.

#### **Art. 15<sup>45</sup>**

4. Besondere Massnahmen

Besondere polizeiliche Massnahmen, namentlich zur Wahrung der Flugsicherheit und zur Bekämpfung des Fluglärms, trifft das BAZL 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>46</sup>**

6. Notlandungen

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Bis zum Eintreffen dieser Weisungen bleibt das Luftfahrzeug mit Insassen und Inhalt unter Aufsicht der Ortsbehörden.

#### **Art. 18**

III. Landungszwang<sup>47</sup>

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

<sup>2</sup> Jedes Luftfahrzeug, das den schweizerischen Luftraum benützt, ohne hiezu 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 BAZL die Bewilligung zum Verkehr erhalten hat.

<sup>45</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 14. Juni 1963, in Kraft seit 1. Mai 1964 (AS 1964 325; BBl 1962 II 717).

<sup>46</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 14. Juni 1963, in Kraft seit 1. Mai 1964 (AS 1964 325; BBl 1962 II 717).

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

**Art. 19**<sup>48</sup>

IV. Flüge im Ausland

<sup>1</sup> Das BAZL 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 BAZL im Einvernehmen mit den zuständigen Direktionen des Eidgenössischen Departements für auswärtige Angelegenheiten.

**Art. 19a**<sup>49</sup>

V. Ausbildung von ausländischem Luftfahrpersonal und Wartung von ausländischen Fluggeräten

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

**Art. 20**<sup>50</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 Unfälle und schwere Vorfälle in der Luftfahrt gilt Artikel 23 Absatz 1.<sup>51</sup>

<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>52</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.

**Art. 21**VII. Luftpolizei<sup>53</sup>

<sup>1</sup> Die Handhabung der Luftpolizei steht den vom Bundesrat bezeichneten Organen zu.

<sup>1</sup>bis Personal, das an Bord von Luftfahrzeugen zur Aufrechterhaltung der Sicherheit eingesetzt wird, darf zur Erfüllung seines Auftrags und

<sup>48</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010; BBl 1992 I 607).

<sup>49</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010; BBl 1992 I 607).

<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>51</sup> Fassung des zweiten Satzes gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>52</sup> ABl. L 167 vom 4.7.2003, S. 23.

<sup>53</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010; BBl 1992 I 607).

soweit die zu schützenden Rechtsgüter es rechtfertigen, polizeilichen Zwang und polizeiliche Massnahmen anwenden. Das Zwangsanwendungsgesetz vom 20. März 2008<sup>54</sup> ist anwendbar.<sup>55</sup>

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

### Art. 22

VIII. Flugunfälle und schwere Vorfälle

1. Rettungs- und Bergungsdienst<sup>56</sup>

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

### Art. 23<sup>57</sup>

2. Erste Massnahmen

<sup>1</sup> Das beteiligte Luftfahrtpersonal, die Organe der Luftpolizei und die Ortsbehörden müssen Unfälle und schwere Vorfälle in der Luftfahrt dem UVEK unverzüglich melden.<sup>58</sup>

<sup>2</sup> 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>59</sup>

3. Untersuchung  
a. Allgemeines

<sup>1</sup> Über die Umstände, den Verlauf und die Ursachen von Unfällen und schweren Vorfällen in der Luftfahrt wird eine Untersuchung durchgeführt.

<sup>2</sup> Die Untersuchung dient dazu, ähnliche Unfälle zu vermeiden. Schuld und Haftung sind nicht Gegenstand der Untersuchung.

<sup>54</sup> SR 364

<sup>55</sup> Fassung gemäss Anhang Ziff. 6 des Zwangsanwendungsgesetzes vom 20. März 2008, in Kraft seit 1. Jan. 2009 (AS 2008 5463; BBl 2006 2489).

<sup>56</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>57</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 2. Okt. 1959, in Kraft seit 1. Mai 1960 (AS 1960 357; BBl 1959 I 1396).

<sup>58</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>59</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. Nov. 2011 (AS 2011 1119 4573; BBl 2009 4915).

**Art. 25<sup>60</sup>**b. Unter-  
suchungsstelle

<sup>1</sup> Zur Durchführung der Untersuchungen setzt der Bundesrat eine Untersuchungsstelle ein.

<sup>2</sup> Die Untersuchungsstelle ist von den Verwaltungsbehörden unabhängig; sie ist dem UVEK administrativ zugeordnet.

<sup>3</sup> Der Bundesrat wählt die Geschäftsleitung der Untersuchungsstelle. Die Mitglieder müssen unabhängige Fachleute sein.

<sup>4</sup> Die Geschäftsleitung stellt das übrige Personal der Untersuchungsstelle an.

<sup>5</sup> Der Bundesrat regelt die Organisation der Untersuchungsstelle. Er kann sie mit der Untersuchungsstelle nach Artikel 15a des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957<sup>61</sup> zusammenlegen.

**Art. 26<sup>62</sup>**

c. Verfahren

<sup>1</sup> Die Untersuchungsstelle erstellt über jede Untersuchung einen Bericht. Dieser ist keine Verfügung und kann nicht angefochten werden.

<sup>2</sup> Die Untersuchungsstelle kann zur Aufklärung des Sachverhaltes anordnen:

- a. die Vorladung von Personen, die sachdienliche Auskünfte geben können;
- b. Hausdurchsuchungen;
- c. Beschlagnahmen;
- d. medizinische Untersuchungen wie Blut- und Urinproben;
- e. Autopsien;
- f. die Auswertung von Aufzeichnungsgeräten;
- g. das Einholen von Gutachten.

<sup>3</sup> Greift sie in Rechte oder Pflichten ein, so erlässt sie Verfügungen. Soweit dieses Gesetz keine abweichenden Bestimmungen enthält, ist das Verwaltungsverfahrensgesetz vom 20. Dezember 1968<sup>63</sup> anwendbar.

<sup>4</sup> Gegen die im Rahmen der Untersuchung erlassenen Verfügungen kann innerhalb von 10 Tagen bei der Untersuchungsstelle Einsprache erhoben werden.

<sup>60</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. Nov. 2011 (AS **2011** 1119 4573; BBl **2009** 4915).

<sup>61</sup> SR **742.101**

<sup>62</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. Nov. 2011 (AS **2011** 1119 4573; BBl **2009** 4915). Siehe auch die UeB dieser Änd. am Schluss des Textes.

<sup>63</sup> SR **172.021**

<sup>5</sup> Die Untersuchungsstelle betreibt ein System zur Qualitätssicherung. Insbesondere sorgt die Geschäftsleitung dafür, dass die Eingaben aller Beteiligten angemessen gewürdigt werden.

<sup>6</sup> Der Bundesrat regelt das Verfahren, insbesondere die Zwangsmassnahmen und die Veröffentlichung der Berichte.

#### Art. 26a<sup>64</sup>

d. Kosten

<sup>1</sup> Wird in einem anderen Verfahren rechtskräftig festgestellt, dass jemand das untersuchte Ereignis vorsätzlich oder grobfahrlässig verursacht hat, so kann die Untersuchungsstelle ihm einen Teil der Untersuchungskosten auferlegen. Der Bundesrat regelt die Bemessung. Er berücksichtigt dabei die Schwere des Verschuldens.

<sup>2</sup> Die Bergungskosten trägt der Luftfahrzeughalter, unabhängig davon, ob die Bergung zum Zweck der Untersuchung angeordnet wird.

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

#### Art. 26b und 26c<sup>65</sup>

#### Art. 27<sup>66</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 BAZL. 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.<sup>67</sup> über die notwendigen, im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragenen Luftfahrzeuge und über die erforderlichen Benützungrechte auf dem als Standort des Flugbetriebs vorgesehenen Flugplatz verfügt;

<sup>64</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993 (AS 1994 3010; BBI 1992 I 607). Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. Nov. 2011 (AS 2011 1119 4573; BBI 2009 4915).

<sup>65</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993 (AS 1994 3010; BBI 1992 I 607). Aufgehoben durch Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, mit Wirkung seit 1. Nov. 2011 (AS 2011 1119 4573; BBI 2009 4915).

<sup>66</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 26. Juni 1998, in Kraft seit 15. Nov. 1998 (AS 1998 2566; BBI 1997 III 1181).

<sup>67</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBI 2009 4915).

- 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 kann geändert oder aufgehoben werden.<sup>68</sup>

<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>69</sup>**

b. Strecken-  
konzession

<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 BAZL prüft bei der Erteilung einer Konzession insbesondere, ob die Flüge von öffentlichem Interesse sind, und berücksichtigt dabei namentlich die Bedienung der nationalen Flughäfen.<sup>70</sup>

<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>68</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>69</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 26. Juni 1998, in Kraft seit 15. Nov. 1998 (AS 1998 2566; BBl 1997 III 1181).

<sup>70</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>6</sup> Vor dem Entscheid über ein Konzessionsgesuch sind die Regierungen der betroffenen Kantone und die interessierten öffentlichen Transportanstalten anzuhören.

### Art. 29<sup>71</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 BAZL.

<sup>1bis</sup> Das BAZL kann die Zuständigkeit, in dringenden Fällen einzelne Bewilligungen zu erteilen, an den Flugplatzhalter übertragen, sofern dieser damit einverstanden ist.<sup>72</sup>

<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 kann geändert oder aufgehoben werden.<sup>73</sup>

### Art. 30<sup>74</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 BAZL erteilt die Konzession, wenn die in den Staatsverträgen festgelegten Voraussetzungen erfüllt sind.

<sup>3</sup> Der Bundesrat regelt die Voraussetzungen, unter denen das UVEK ausländischen Unternehmen Verkehrsrechte erteilen kann, soweit

<sup>71</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 26. Juni 1998, in Kraft seit 15. Nov. 1998 (AS **1998** 2566; BBl **1997** III 1181).

<sup>72</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS **2011** 1119; BBl **2009** 4915).

<sup>73</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS **2011** 1119; BBl **2009** 4915).

<sup>74</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 26. Juni 1998, in Kraft seit 15. Nov. 1998 (AS **1998** 2566; BBl **1997** III 1181).

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>75</sup>

3. Gemeinsame Bestimmungen  
a. Abgrenzung des Linienverkehrs

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

**Art. 32**<sup>76</sup>

b. Innerschweizerischer 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>77</sup>

4. Schulen

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

<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 Benützungsberechtigungen besitzt.

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

**Art. 34**<sup>78</sup>

**Art. 35**<sup>79</sup>

<sup>75</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 26. Juni 1998, in Kraft seit 15. Nov. 1998 (AS 1998 2566; BBl 1997 III 1181).

<sup>76</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 26. Juni 1998, in Kraft seit 15. Nov. 1998 (AS 1998 2566; BBl 1997 III 1181).

<sup>77</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 26. Juni 1998, in Kraft seit 15. Nov. 1998 (AS 1998 2566; BBl 1997 III 1181).

<sup>78</sup> Aufgehoben durch Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, mit Wirkung seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010; BBl 1992 I 607).

<sup>79</sup> Aufgehoben durch Ziff. I des BG vom 26. Juni 1998, mit Wirkung seit 15. Nov. 1998 (AS 1998 2566; BBl 1997 III 1181).

**Dritter Abschnitt: Die Infrastruktur**<sup>80</sup>**Art. 36**<sup>81</sup>

- I. Flugplätze  
1. Zuständigkeit,  
Wasserflugplätze
- 1 Der Bundesrat erlässt nähere Vorschriften über Bau und Betrieb von Flugplätzen.  
2 Er kann die Zahl der Wasserflugplätze beschränken.

**Art. 36a**<sup>82</sup>

2. Betrieb  
a. Betriebs-  
konzession
- 1 Für den Betrieb von Flugplätzen, die dem öffentlichen Verkehr dienen (Flughäfen), ist eine Betriebskonzession erforderlich. Diese wird vom UVEK erteilt.  
2 Mit der Konzessionierung wird das Recht verliehen, einen Flughafen gewerbmässig 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.  
3 Die Konzession kann mit Zustimmung des UVEK 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.  
4 Dem Konzessionär steht das Enteignungsrecht zu.

**Art. 36b**<sup>83</sup>

- b. Betriebs-  
bewilligung
- 1 Für den Betrieb aller anderen Flugplätze (Flugfelder) ist eine Betriebsbewilligung erforderlich. Diese wird vom BAZL erteilt.  
2 In der Betriebsbewilligung werden die Rechte und Pflichten für den Betrieb eines Flugfeldes festgelegt.

**Art. 36c**<sup>84</sup>

- c. Betriebs-  
reglement
- 1 Der Flugplatzhalter muss ein Betriebsreglement erlassen.

80 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; BBl 1998 2591).  
81 Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 8. Okt. 1999, in Kraft seit 1. Aug. 2001 (AS 2001 1678; BBl 1998 5596).  
82 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; BBl 1998 2591).  
83 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; BBl 1998 2591).  
84 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; BBl 1998 2591).

<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 BAZL zur Genehmigung.

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

#### Art. 36d<sup>85</sup>

d. Wesentliche Änderungen des Betriebsreglements

<sup>1</sup> Das BAZL übermittelt Gesuche um Änderungen des Betriebsreglements, die wesentliche Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung haben, den betroffenen Kantonen und lädt sie ein, innerhalb von drei Monaten dazu Stellung zu nehmen. Es kann die Frist in begründeten Fällen ausnahmsweise verkürzen oder verlängern.<sup>86</sup>

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

<sup>3</sup> Das Bereinigungsverfahren in der Bundesverwaltung richtet sich nach Artikel 62b des Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetzes vom 21. März 1997<sup>87</sup>.

<sup>4</sup> Wer nach den Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes vom 20. Dezember 1968<sup>88</sup> Partei ist, kann während der Auflagefrist beim BAZL Einsprache erheben. Wer keine Einsprache erhebt, ist vom weiteren Verfahren ausgeschlossen.

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

<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; BBl 1998 2591).

<sup>86</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>87</sup> SR 172.010

<sup>88</sup> SR 172.021

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

3. Plangenehmigungsverfahren  
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>1bis</sup> Der Bundesrat kann festlegen, unter welchen Voraussetzungen Bauvorhaben von untergeordneter Bedeutung von der Plangenehmigungspflicht ausgenommen sind.<sup>90</sup>

<sup>2</sup> Genehmigungsbehörde ist:

- a. bei Flughäfen das UVEK;
- b. bei Flugfeldern das BAZL.

<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>91</sup> über die Raumplanung voraus.

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

b. Anwendbares Recht

Das Plangenehmigungsverfahren richtet sich nach diesem Gesetz, für Flughäfen subsidiär nach dem Bundesgesetz vom 20. Juni 1930<sup>93</sup> über die Enteignung (EntG).

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

c. Ordentliches Plangenehmigungsverfahren; Einleitung

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

<sup>89</sup> 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; BBl **1998** 2591).

<sup>90</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS **2011** 1119; BBl **2009** 4915).

<sup>91</sup> SR **700**

<sup>92</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; BBl **1998** 2591).

<sup>93</sup> SR **711**

<sup>94</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; BBl **1998** 2591).

**Art. 37c**<sup>95</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>96</sup>e. Einladung zur  
Stellungnahme,  
Publikation und  
Auflage<sup>97</sup>

<sup>1</sup> Die Genehmigungsbehörde übermittelt das Gesuch den betroffenen Kantonen und lädt sie ein, innerhalb von drei Monaten dazu Stellung zu nehmen. Sie kann die Frist in begründeten Fällen ausnahmsweise verkürzen oder verlängern.<sup>98</sup>

<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>99</sup> zur Folge.

**Art. 37e**<sup>100</sup>f. Persönliche  
Anzeige

Spätestens mit der öffentlichen Auflage der Pläne der Flughafenanlage muss die ersuchende Unternehmung den Entschädigungsberechtigten nach Artikel 31 EntG<sup>101</sup> eine persönliche Anzeige über die zu enteignenden Rechte zustellen.

<sup>95</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; BBl 1998 2591).

<sup>96</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; BBl 1998 2591).

<sup>97</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>98</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>99</sup> SR 711

<sup>100</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; BBl 1998 2591).

<sup>101</sup> SR 711

**Art. 37<sup>f</sup>**<sup>102</sup>

g. Einsprache

1 Wer nach den Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes vom 20. Dezember 1968<sup>103</sup> oder des EntG<sup>104</sup> Partei ist, kann während der Auflagefrist bei der Genehmigungsbehörde Einsprache erheben. Wer keine Einsprache erhebt, ist vom weiteren Verfahren ausgeschlossen.

2 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 UVEK einzureichen.

3 Die betroffenen Gemeinden wahren ihre Interessen mit Einsprache.

**Art. 37<sup>g</sup>**<sup>105</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>106</sup>.

**Art. 37<sup>h</sup>**<sup>107</sup>4. Plangenehmi-  
gung; Geltungs-  
dauer

1 Mit der Plangenehmigung für Flughafenanlagen entscheidet das UVEK gleichzeitig auch über die enteignungsrechtlichen Einsprachen.

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

3 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.

<sup>102</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; BBl 1998 2591).

<sup>103</sup> SR 172.021

<sup>104</sup> SR 711

<sup>105</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; BBl 1998 2591).

<sup>106</sup> SR 172.010

<sup>107</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; BBl 1998 2591).

**Art. 37<sup>i108</sup>**

5. Vereinfachtes  
Plangenehmi-  
gungsverfahren

- <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 äus-  
sere Erscheinungsbild nicht wesentlich verändert, keine  
schutzwürdigen Interessen Dritter berührt und sich nur uner-  
heblich 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 Ge-  
nehmigungsbehörde 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>k109</sup>**

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

- <sup>1</sup> Nach Abschluss des Plangenehmigungsverfahrens für Flughafenan-  
lagen wird, soweit erforderlich, das Schätzungsverfahren vor der Eid-  
genössischen Schätzungskommission (Schätzungskommission) nach  
den Bestimmungen des EntG<sup>110</sup> durchgeführt. Es werden nur angemel-  
dete Forderungen behandelt.
- <sup>2</sup> Das UVEK 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 Besitz-  
einweisung bewilligen. Dabei wird vermutet, dass dem Enteigner ohne die  
vorzeitige Besitzeinweisung bedeutende Nachteile entstünden. Im  
übrigen gilt Artikel 76 EntG.

<sup>108</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; BBl 1998 2591).

<sup>109</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; BBl 1998 2591).

<sup>110</sup> SR 711

**Art. 37**<sup>111</sup>

7. Landumlegung.  
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 UVEK 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 Umlageungsgebiet und der Umfang können auf den Zweck der Landumlegung für den Flughafenbau beschränkt werden.

<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. 37m**<sup>112</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 BAZL an.

<sup>111</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; BBl 1998 2591).

<sup>112</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; BBl 1998 2591).

<sup>3</sup> Das Bauvorhaben darf die Flugsicherheit nicht gefährden und den Flugplatzbetrieb nicht beeinträchtigen.

<sup>4</sup> Das BAZL ist berechtigt, gegen Verfügungen der kantonalen Behörden in Anwendung dieses Gesetzes und seiner Ausführungsbestimmungen die Rechtsmittel des eidgenössischen und des kantonalen Rechts zu ergreifen.

**Art. 37n**<sup>113</sup>

9. Freihaltung von Grundstücken für künftige Flughafenanlagen.  
A. Projektierungszonen  
a. Festlegung

<sup>1</sup> Das BAZL 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. 37o**<sup>114</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 weitergehende Vorkehren gestattet werden, wenn der Eigentümer auf jede spätere Entschädigung für den entstandenen Mehrwert verzichtet.

**Art. 37p**<sup>115</sup>

c. Aufhebung

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Das BAZL 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.

<sup>113</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; BBl 1998 2591).

<sup>114</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; BBl 1998 2591).

<sup>115</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; BBl 1998 2591).

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

#### **Art. 37q**<sup>116</sup>

B. Baulinien  
a. Festlegung

<sup>1</sup> Das BAZL 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.

<sup>2</sup> Die Baulinien dürfen erst auf Grund genehmigter Pläne festgelegt werden.

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

#### **Art. 37r**<sup>117</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 dienen. In Ausnahmefällen können weitergehende Vorkehren gestattet werden, wenn der Eigentümer auf jede spätere Entschädigung für den entstandenen Mehrwert verzichtet.

#### **Art. 37s**<sup>118</sup>

c. Aufhebung

<sup>1</sup> Das BAZL 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 Handände-

<sup>116</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; BBl 1998 2591).

<sup>117</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; BBl 1998 2591).

<sup>118</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; BBl 1998 2591).

rungen wird der neue Eigentümer rückerstattungspflichtig. Bei Streitigkeiten entscheidet die Schätzungskommission. ...<sup>119</sup>

**Art. 37**<sup>120</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>121</sup> gilt sinngemäss.

**Art. 38**

10.<sup>122</sup> Benützungsgebühren

<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 Zivillugplätze 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.

**Art. 39**<sup>123</sup>

11. Flughafen-gebühren

<sup>1</sup> Der Flughafenhalter kann für die Benützung der und den Zugang zu den dem Flugbetrieb dienenden Flughafeneinrichtungen, einschliesslich der flugbetriebsspezifischen Sicherheitskontrollen, Gebühren erheben.

<sup>2</sup> Er entscheidet über eine bestrittene Gebührenrechnung mit Verfügung.

<sup>3</sup> Die Gebühren umfassen insbesondere folgende Kategorien:

- a. Passagiergebühren;
- b. Sicherheitsgebühren;
- c. Landegebühren;
- d. Abstellgebühren;
- e. Lärm- und Emissions-Zuschläge;

<sup>119</sup> Satz aufgehoben durch Anhang Ziff. 82 des Verwaltungsgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005, mit Wirkung seit 1. Jan. 2007 (AS **2006** 2197 1069; BBl **2001** 4202).

<sup>120</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; BBl **1998** 2591).  
SR **711**

<sup>121</sup> Ursprünglich Ziff. 3.

<sup>122</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. Juni 2012 (AS **2011** 1119, **2012** 2751; BBl **2009** 4915).

f. Nutzungsentgelte für die Benutzung zentraler Infrastruktur;

g. Zugangsentgelte für die Flughafenanlagen.

<sup>4</sup> Der Flughafenhalter berücksichtigt bei der Festlegung der Gebühren namentlich die folgenden Kriterien:

a. höchstzulässiges Abfluggewicht des Luftfahrzeugs;

b. Passagierzahl;

c. Lärmerzeugung;

d. Schadstoffemission.

<sup>5</sup> Die Gebühren dürfen insgesamt maximal in solcher Höhe festgesetzt werden, dass sie die ausgewiesenen Kosten unter Berücksichtigung einer angemessenen Verzinsung des investierten Kapitals nicht übersteigen.

<sup>6</sup> Der Bundesrat legt fest, welche Kosten und welche Erträge für die Gebührenberechnung heranzuziehen sind. Erwirtschaftet ein Flughafen in anderen als den unmittelbar für den Flugbetrieb notwendigen Geschäftszweigen Erträge, so kann der Bundesrat die Flughafenhalter verpflichten, einen Teil der daraus erzielten Gewinne in die Gebührenrechnung mit einzubeziehen. Er regelt die Einzelheiten; dabei trägt er den Interessen der Flughafenhalter und der Flughafenutzer sowie dem allgemeinen Marktumfeld und den spezifischen Anforderungen der einzelnen Flughäfen angemessen Rechnung.

<sup>7</sup> Der Bundesrat kann vorsehen, dass bei der Bemessung die Auslastung der Anlagen zum Zeitpunkt der Nutzung zu berücksichtigen ist. Fluggesellschaften mit erheblichem Umsteigeverkehr dürfen im allgemeinen Marktumfeld dadurch nicht benachteiligt werden.

<sup>8</sup> Das BAZL hat die Aufsicht über die Gebühren. Bei Streitfällen zwischen Flughafenhaltern und Flughafenutzern genehmigt es auf Antrag die Gebühren. Der Bundesrat regelt das Verfahren.

#### **Art. 39a**<sup>124</sup>

12. Koordination  
von Zeitnischen  
(Slots)

<sup>1</sup> Der Bundesrat regelt die Koordination von Zeitnischen (Slots) auf den Flughäfen. Er orientiert sich dabei an den für die Schweiz verbindlichen internationalen Vorschriften.

<sup>2</sup> Das BAZL bezeichnet die für die Slotkoordination zuständige Stelle. Es kann die Slotkoordination privaten Organisationen übertragen.

<sup>124</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

**Art. 40**<sup>125</sup>

II. Flugsicherung  
1. Allgemeines

<sup>1</sup> Der Bundesrat regelt den Flugsicherungsdienst.

<sup>2</sup> Die räumliche Abgrenzung der Flugsicherungsgebiete ist nicht an die Landesgrenzen gebunden.

**Art. 40a**<sup>126</sup>

2. Übertragung  
der Flugsiche-  
rungsdienste auf  
eine Gesellschaft

<sup>1</sup> Der Bundesrat kann den zivilen und den militärischen Flugsicherungsdienst ganz oder teilweise auf eine Aktiengesellschaft übertragen.

<sup>2</sup> Die Gesellschaft muss die folgenden Anforderungen erfüllen:

- a. Sie darf nicht gewinnorientiert sein.
- b. Sie muss gemischtwirtschaftlich sein.
- c. Der Bund muss die Mehrheit am Kapital und an den Stimmen haben.
- d. Die Statuten bedürfen der Genehmigung des Bundesrates.

<sup>3</sup> Sie muss den zivilen und den militärischen Flugsicherungsdienst aufeinander abstimmen.

<sup>4</sup> Sie untersteht der Aufsicht durch das BAZL.

**Art. 40b**<sup>127</sup>

3. Weiterüber-  
tragung von  
Aufgaben

<sup>1</sup> Die Gesellschaft kann bestimmte spezifische Flugsicherungsdienstleistungen auf Gesellschaften übertragen, die sich ganz oder teilweise in ihrem Eigentum befinden (Tochtergesellschaften). Die Statuten dieser Tochtergesellschaften bedürfen der Genehmigung des Bundesrates; dieser legt für jede von ihnen fest:

- a. die Anforderungen hinsichtlich des Gesellschaftssitzes;
- b. die von der Gesellschaft zu haltende Mindestbeteiligung und die von ihr zu haltenden Stimmrechte;
- c. inwieweit die Tochtergesellschaften die gleichen Rechte wie die Gesellschaft geniessen, insbesondere in Bezug auf die Steuerbefreiungen nach Artikel 40e.

<sup>2</sup> Die Gesellschaft kann örtliche Flugsicherungsdienste auf den Flugplatzhalter übertragen.

<sup>125</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>126</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993 (AS 1994 3010; BBl 1992 I 607). Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>127</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993 (AS 1994 3010; BBl 1992 I 607). Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>3</sup> Die Übertragung örtlicher Flugsicherungsdienste bedarf der Genehmigung durch das BAZL. Erfordert es die Flugsicherheit, so kann das BAZL die Übertragung auf den Flugplatzhalter anordnen.

**Art. 40c**<sup>128</sup>

4. Strategische Ziele und Berichterstattung der Gesellschaft

<sup>1</sup> Der Bundesrat legt jeweils für vier Jahre die strategischen Ziele der Gesellschaft fest.

<sup>2</sup> Der Verwaltungsrat sorgt für die Umsetzung der strategischen Ziele. Er erstattet dem Bundesrat jährlich Bericht über die Zielerreichung und stellt die notwendigen Informationen für die Überprüfung der Zielerreichung zur Verfügung.

**Art. 40d**<sup>129</sup>

5. Kapitalausstattung der Gesellschaft

<sup>1</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>2</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>3</sup> Er 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>4</sup> Der Bundesrat bestimmt die Art der Durchführung sowie den Zeitpunkt und den Umfang der Finanzierung der Gesellschaft und der Zahlungen an deren Vorsorgeeinrichtungen.

**Art. 40e**<sup>130</sup>

6. Steuerbefreiung der Gesellschaft

Die Gesellschaft ist von jeder Besteuerung durch Bund, Kantone und Gemeinden befreit; vorbehalten bleiben folgende Bundessteuern:

- a. die Mehrwertsteuer;
- b. die Verrechnungssteuer.

<sup>128</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>129</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>130</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

**Art. 40**<sup>f131</sup>

7. 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. 40g**<sup>132</sup>

8. Inanspruchnahme von fremdem Eigentum

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

**Art. 41**<sup>133</sup>

III. Luftfahrthindernisse

<sup>1</sup> Für die Erstellung und für die Änderung eines Luftfahrthindernisses ist eine Bewilligung des BAZL erforderlich.<sup>134</sup>

<sup>1bis</sup> Der Bundesrat kann Vorschriften erlassen, um die Entstehung von Luftfahrthindernissen zu verhindern und um bereits bestehende Luftfahrthindernisse zu beseitigen oder an die Bedürfnisse der Sicherheit der Luftfahrt anzupassen.<sup>135</sup>

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

**Art. 42**<sup>136</sup>IV. Beschränkung des Grundeigentums  
a. Allgemein

<sup>1</sup> Der Bundesrat kann vorschreiben, dass Bauten und andere Hindernisse in einem bestimmten Umkreis von Flughäfen oder Flugsicherungsanlagen oder in einem bestimmten Abstand von Flugwegen nur errichtet werden dürfen, wenn sie die Sicherheit der Luftfahrt nicht beeinträchtigen (Sicherheitszonen).

<sup>2</sup> Er kann Sicherheitszonen auf schweizerischem Hoheitsgebiet auch für Flughäfen, Flugsicherungsanlagen oder Flugwege im Ausland vorschreiben.

<sup>131</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>132</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

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

<sup>134</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>135</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>136</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>3</sup> Jeder Halter eines Flughafens im Inland erstellt einen Sicherheitszonenplan. Dieser enthält die räumliche Ausdehnung und die Art der Eigentumsbeschränkungen zugunsten des Flughafens. Der Flughafenhalter hört die Regierungen der interessierten Kantone und das BAZL an.

<sup>4</sup> Für die Flughäfen im Ausland gilt Absatz 3 sinngemäss; anstelle des Flughafenhalters handelt das BAZL.

#### **Art. 43**<sup>137</sup>

b. Verfahren

<sup>1</sup> Der Sicherheitszonenplan ist unter Ansetzung einer Einsprachefrist von 30 Tagen in den Gemeinden öffentlich aufzulegen, und zwar zugunsten eines Flughafens im Inland vom Flughafenhalter und zugunsten eines Flughafens im Ausland, einer Flugsicherungsanlage oder eines Flugweges vom BAZL. Von der Auflage an darf ohne Bewilligung des Auflegers keine Verfügung über ein belastetes Grundstück mehr getroffen werden, welche dem Sicherheitszonenplan widerspricht.<sup>138</sup>

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

<sup>3</sup> Das UVEK entscheidet über die Einsprachen und genehmigt die vom Flughafenhalter oder vom BAZL vorgelegten Sicherheitszonenpläne.<sup>139</sup>

<sup>4</sup> Der genehmigte Sicherheitszonenplan wird mit der Veröffentlichung im kantonalen Amtsblatt verbindlich.<sup>140</sup>

#### **Art. 44**<sup>141</sup>

c. Entschädigungen

<sup>1</sup> Die Beschränkung des Grundeigentums durch den Sicherheitszonenplan begründet einen Anspruch auf Entschädigung, wenn sie in ihrer Wirkung einer Enteignung gleichkommt.<sup>142</sup>

<sup>137</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 17. Dez. 1971, in Kraft seit 1. Jan. 1974 (AS 1973 1738; BBl 1971 I 266).

<sup>138</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>139</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>140</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

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

<sup>142</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>2</sup> Für die Entstehung des Anspruchs und die Bemessung der Entschädigung sind die Verhältnisse bei der Veröffentlichung des Sicherheitszonenplans im kantonalen Amtsblatt massgebend.<sup>143</sup>

<sup>3</sup> Die betroffene Person hat ihre Ansprüche innert fünf Jahren seit der Veröffentlichung des Sicherheitszonenplanes anzumelden:

- a. beim Flughafenhalter, wenn der Sicherheitszonenplan zugunsten eines Flughafens im Inland besteht;
- b. beim BAZL, wenn der Sicherheitszonenplan zugunsten eines Flughafens im Ausland, einer Flugsicherungsanlage oder eines Flugweges besteht.<sup>144</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>145</sup>

d. ...

**Art. 44b**<sup>146 147</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>148</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:

<sup>143</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>144</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>145</sup> Ursprünglich Art. 44<sup>bis</sup>.

<sup>146</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 17. Dez. 1971, in Kraft seit 1. Jan. 1974 (AS 1973 1738; BBl 1971 I 266).

<sup>147</sup> Ursprünglich Art. 44<sup>ter</sup>.

<sup>148</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 17. Dez. 1971, in Kraft seit 1. Jan. 1974 (AS 1973 1738; BBl 1971 I 266).

- 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>149</sup>

3 ...<sup>150</sup>

**Art. 46**<sup>151</sup>

2. ...

**Art. 47**<sup>152</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>2</sup> Ist die Anpassung einer notwendigen neuen Anlage mit übermässig hohen Kosten verbunden, kann der Bund eine besondere Entschädigung ausrichten.

**Art. 48**<sup>153</sup>

4. Bund

<sup>1</sup> Der Bund trägt die Aufwendungen:

- a. für die Beseitigung oder Anpassung bestehender Luftfahrthindernisse im Inland ausserhalb des Flughafenbereichs oder zugunsten eines Flughafens im Ausland;
- b. aus Entschädigungen für Beschränkungen des Grundeigentums im Inland zugunsten eines Flughafens oder einer Flugsicherungsanlage im Ausland.

<sup>2</sup> Die Artikel 45 und 47 bleiben vorbehalten.

<sup>149</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 24. Juni 1977, in Kraft seit 1. Jan. 1978 (AS 1977 2110; BBl 1976 III 1232).

<sup>150</sup> Aufgehoben durch Ziff. I 62 des BG vom 14. Dez. 1984 über die Sparmassnahmen 1984 (AS 1985 660; BBl 1984 I 1253).

<sup>151</sup> Aufgehoben durch Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, mit Wirkung seit 1. April 2011 (AS 2010 1119; BBl 2009 4915).

<sup>152</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>153</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

VI. Kosten der Flugsicherung

**Art. 49**<sup>154</sup>

<sup>1</sup> Die Erbringer von Flugsicherungsdiensten erheben Gebühren für die Sicherung:

- a. der Streckenflüge;
- b. der An- und Abflüge auf Flugplätzen.

<sup>2</sup> Die Gebühren dürfen insgesamt höchstens in solcher Höhe festgelegt werden, dass sie die Kosten unter Berücksichtigung einer angemessenen Verzinsung des investierten Kapitals nicht übersteigen.

<sup>3</sup> Der Bundesrat kann die Flugplätze in Kategorien einteilen. Dazu regelt er für jede Kategorie, nach welchen Grundsätzen die Festlegung der Gebühren für die An- und Abflugsicherung erfolgt und aus welchen weiteren Mitteln die Flugsicherungskosten für die An- und Abflüge zu decken sind. Er trägt dabei auch den Finanzierungsmöglichkeiten der Standortkantone oder -gemeinden oder Privater Rechnung.

<sup>4</sup> Gebührenerträge einer Kategorie dürfen nicht zur Finanzierung der Kosten einer anderen Kategorie verwendet werden.

<sup>5</sup> Innerhalb einer Flugplatzkategorie kann ein einheitlicher Tarif für die Gebühren für die An- und Abflugsicherung festgelegt werden.

<sup>6</sup> Die Flugsicherungsgebühren bedürfen der Genehmigung des UVEK.

<sup>7</sup> Der Bundesrat legt fest:

- a. welche Flüge von den Flugsicherungsgebühren befreit sind;
- b. welche Flugsicherungskosten der Bund trägt;
- c. unter welchen Voraussetzungen ein Flugplatzhalter ermächtigt werden kann, Flugsicherungsgebühren festzulegen und zu erheben, ohne selber die Flugsicherungsdienste zu erbringen.

**Art. 50**<sup>155</sup>

<sup>154</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915). Die Abs. 3–5 sind in Kraft seit 1. Aug. 2011 (AS 2011 1119 Ziff. V Abs. 2 3467).

<sup>155</sup> Aufgehoben durch Ziff. I 13 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidungsverfahren, mit Wirkung seit 1. Jan. 2000 (AS 1999 3071; BBl 1998 2591).

## Zweiter Titel: Luftfahrzeuge und Luftfahrtpersonal

### Erster Abschnitt: Die Luftfahrzeuge

#### Art. 51<sup>156</sup>

##### I. Einteilung

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

<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 unbenannter Luftfahrzeuge Massnahmen zur Verminderung der Umweltbelastung und der Gefährdung von Personen und Sachen auf der Erde zu treffen.

#### Art. 52<sup>157</sup>

##### II. Luftfahrzeugregister

##### 1. Allgemeines

<sup>1</sup> Das BAZL 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>158</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>156</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010; BBl 1992 I 607).

<sup>157</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 17. Dez. 1971, in Kraft seit 1. Jan. 1974 (AS 1973 1738; BBl 1971 I 266).

<sup>158</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. April 1994 (AS 1994 733; BBl 1993 I 805).

<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>159</sup>

2.–3. ...

**Art. 55**

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

**Art. 56**<sup>160</sup>

III. Bescheinigungen

<sup>1</sup> Das BAZL bescheinigt für die im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragenen Luftfahrzeuge:

- a. die Eintragung;
- b. die Lufttüchtigkeit;
- c. die Lärm- und die Schadstoffemissionen der Luftfahrzeuge mit motorischem Antrieb.

<sup>2</sup> Der Bundesrat erlässt Vorschriften über die Erteilung, die Gültigkeitsdauer, die Erneuerung und den Entzug der Bescheinigungen. Er orientiert sich dabei an den für die Schweiz verbindlichen internationalen Vorschriften.

**Art. 57**<sup>161</sup>

IV. Herstellung und Betrieb von Luftfahrzeugen

<sup>1</sup> Das UVEK erlässt insbesondere zur Gewährleistung der Flugsicherheit Vorschriften über die Herstellung, den Betrieb, die Instandhaltung und die Ausrüstung der Luftfahrzeuge sowie über die mitzuführenden Bordpapiere.<sup>162</sup>

<sup>2</sup> Es kann Vorschriften über die Herstellung bestimmter Luftfahrzeugteile erlassen.

<sup>3</sup> Hersteller- und Instandhaltungsbetriebe bedürfen einer Bewilligung des BAZL.<sup>163</sup>

<sup>159</sup> Aufgehoben durch Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, mit Wirkung seit 1. April 1994 (AS 1994 733; BBl 1993 I 805).

<sup>160</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>161</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010; BBl 1992 I 607).

<sup>162</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>163</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

**Art. 58**<sup>164</sup>V. Prüfung von  
Luftfahrtgeräten

1 Die Lufttüchtigkeit der im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragenen Luftfahrzeuge sowie die Lärmentwicklung und Schadstoffemission der Luftfahrzeuge mit motorischem Antrieb sind zu prüfen.<sup>165</sup>

2 Das UVEK erlässt Bestimmungen über die Anforderungen an die Lufttüchtigkeit sowie über die Begrenzung der Lärm- und Schadstoffemissionen der Luftfahrzeuge mit motorischem Antrieb.<sup>166</sup>

3 Das BAZL erlässt eine Prüfordnung. Es bestimmt, welche Geräte, die nicht Luftfahrzeuge sind, einer entsprechenden Prüfung unterliegen.

4 Die Kosten der Prüfung trägt der Antragsteller.

**Art. 59**

VI. Kennzeichen

1 Jedes im schweizerischen Luftraum verkehrende Luftfahrzeug hat deutliche Kennzeichen zu tragen.

2 Das BAZL bestimmt die Art der Kennzeichen, soweit diese nicht durch zwischenstaatliche Vereinbarungen festgesetzt sind.

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

1 Folgende Personen bedürfen zur Ausübung ihrer Tätigkeit einer Erlaubnis des BAZL:

- a. die Führer von Luftfahrzeugen;
- b. das zur Führung eines Luftfahrzeuges erforderliche Hilfspersonal, insbesondere Navigatoren, Bordfunker und Bordmechaniker;
- c. Personen, die Luftfahrtpersonal ausbilden;
- d. das Flugsicherungspersonal.<sup>167</sup>

<sup>1bis</sup> Die Erlaubnis wird befristet.<sup>168</sup>

<sup>164</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 17. Dez. 1971, in Kraft seit 1. Jan. 1974 (AS 1973 1738; BBl 1971 I 266).

<sup>165</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010; BBl 1992 I 607).

<sup>166</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; BBl 2001 3845).

<sup>167</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>168</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<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.

#### Art. 61<sup>169</sup>

II. ...

#### Art. 62

III. Ausländische Ausweise

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

<sup>2</sup> Das BAZL 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 Arti-

<sup>169</sup> Aufgehoben durch Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, mit Wirkung seit 1. April 2011 (AS 2010 1119; BBl 2009 4915).

keln 70 und 71 verpflichtet ist, wenn diese Person nicht zur Besatzung gehört.

<sup>3</sup> Das Luftfahrzeug gilt als im Fluge befindlich vom Beginn der Abflugmanöver 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<sup>170</sup>

II. ...

### 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.

<sup>170</sup> Aufgehoben durch Anhang 1 Ziff. II 25 der Zivilprozessordnung vom 19. Dez. 2008, mit Wirkung seit 1. Jan. 2011 (AS 2010 1739; BBl 2006 7221).

**Art. 70**

V. Sicherstellung  
der Haftpflicht-  
ansprüche  
1. Versiche-  
rungspflicht

<sup>1</sup> Der Halter eines im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragenen Luftfahrzeugs muss gegen die Folgen seiner Haftpflicht als Luftfahrzeughalter versichert sein. Vorbehalten bleibt Artikel 71.<sup>171</sup>

<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 BAZL 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 BAZL die Benützung des schweizerischen Luftraumes von der vorherigen Leistung einer Sicherheit abhängig machen.

**Art. 74<sup>172</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>171</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>172</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010; BBl 1992 I 607).

<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.

## Zweiter Titel: Das Lufttransportrecht

### Art. 75<sup>173</sup>

#### I. Allgemeines

<sup>1</sup> Der Bundesrat erlässt Vorschriften über die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Gütern und Tieren, über die Haftpflicht des Transportführers gegenüber den Fluggästen und den Verfrachtern sowie über die Versicherungspflicht. Er orientiert sich dabei an den für die Schweiz verbindlichen internationalen Vorschriften.<sup>174</sup>

<sup>2</sup> Für den Binnenverkehr kann der Bundesrat vereinfachte Abfertigungen zulassen.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> ...<sup>175</sup>

### Art. 76

#### II. Vorbehalt der Postgesetzgebung

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

<sup>173</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 24. Juni 1977, in Kraft seit 1. Jan. 1978 (AS 1977 2110; BBl 1976 III 1232).

<sup>174</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>175</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993 (AS 1994 3010; BBl 1992 I 607). Aufgehoben durch Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, mit Wirkung seit 1. April 2011 (AS 2010 1119; BBl 2009 4915).

**Art. 76a**<sup>176</sup>III. Sicher-  
stellung

<sup>1</sup> Schweizerische Unternehmen der gewerbmässigen Luftfahrt haben sich gegen die Folgen ihrer Haftpflicht als Lufttransportführer bis zu dem vom Bundesrat festzusetzenden Summen zu versichern.

<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 Unfall-  
versicherung

<sup>1</sup> Die Ansprüche aus diesem Gesetz bleiben Geschädigten, die nach dem Unfallversicherungsgesetz vom 20. März 1981<sup>177</sup> versichert sind, gewahrt. Den Versicherern steht der Rückgriff nach den Artikeln 72–75 des Bundesgesetzes vom 6. Oktober 2000<sup>178</sup> über den Allgemeinen Teil des Sozialversicherungsrechts zu.<sup>179</sup>

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

**Art. 78**II. Militär-  
versicherung

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. Obligatio-  
nenrecht

Soweit die Artikel 64–78 sowie die zu ihrer Ausführung vom Bundesrat erlassenen Vorschriften nichts anderes bestimmen, gelten die Bestimmungen des Obligationenrechtes<sup>180</sup>.

<sup>176</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010; BBl 1992 I 607).

<sup>177</sup> SR 832.20

<sup>178</sup> SR 830.1

<sup>179</sup> Fassung gemäss Anhang Ziff. 5 des BG vom 6. Okt. 2000 über den Allgemeinen Teil des Sozialversicherungsrechts, in Kraft seit 1. Jan. 2003 (AS 2002 3371; BBl 1991 II 185 910, 1994 V 921, 1999 4523).

<sup>180</sup> SR 220

## 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, 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. 82–84<sup>181</sup>

#### III.–V. ...

### Art. 85

#### VI. Vorbehalte

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

<sup>181</sup> Aufgehoben durch Anhang 1 Ziff. II 1 der Zivilprozessordnung vom 19. Dez. 2008, mit Wirkung seit 1. Jan. 2011 (AS 2010 1739; BBl 2006 7221).

**Art. 86**

VII. Aus-  
ländische  
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>182</sup>****Erster Abschnitt: Strafbare Handlungen****Art. 88**

I. Vergehen  
1. Verkehrs-  
sperrren

<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>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,

<sup>182</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; BBl 1999 1979) zu interpretieren beziehungsweise umzurechnen.

ohne dazu berechtigt zu sein. Artikel 4 Absatz 2 des Strafgesetzbuches<sup>183</sup> findet Anwendung.

#### Art. 89a<sup>184</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>185</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>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</sup> <sup>186</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.

<sup>183</sup> SR 311.0

<sup>184</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010; BBl 1992 I 607).

<sup>185</sup> SR 311.0

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

**Art. 91**<sup>187</sup>

II. Übertretungen <sup>1</sup> Mit Busse bis zu 20 000 Franken wird bestraft, wer vorsätzlich oder fahrlässig:

- a. Verkehrsregeln verletzt;
- b. Vorschriften über den Flugbetrieb verletzt, die der Sicherheit von Menschen oder Sachen dienen;
- c. ein Luftfahrzeug führt oder betreibt, ohne die vorgeschriebenen Papiere zu besitzen;
- d. ein Luftfahrzeug führt oder betreibt, welches die Anforderungen an die Lufttüchtigkeit nicht erfüllt;
- e. Vorschriften über die Instandhaltung verletzt und dadurch die Betriebssicherheit gefährdet;
- f. gegen folgende Vorschriften verstösst, die in einem Betriebsreglement nach Artikel 36c enthalten sind und dem Schutz der Umwelt sowie der Sicherheit von Menschen oder Sachen dienen:
  1. Vorschriften über das An- und Abflugverfahren,
  2. Vorschriften über die Benützung von Flugplatzanlagen durch Passagiere, Luft- und Bodenfahrzeuge sowie sonstige Benützer;
- g. als Passagier Weisungen der Flugbesatzung missachtet, die der Sicherheit von Menschen oder Sachen dienen;
- h. die öffentliche Ruhe stört, indem er ein Luftfahrzeug zu einem Zeitpunkt betreibt, in dem es die Gesetzgebung oder das anwendbare Betriebsreglement nach Artikel 36c nicht erlaubt;
- i. gegen Ausführungsvorschriften verstösst, deren Übertretung unter Hinweis auf die Strafdrohung dieser Bestimmung für strafbar erklärt ist.

<sup>2</sup> Mit Busse bis zu 20 000 Franken wird bestraft, wer vorsätzlich:

- a. gegen eine unter Hinweis auf die Strafdrohung dieser Bestimmung an ihn gerichtete Verfügung verstösst;
- b. eine Auflage nicht einhält, welche in einer Konzession oder einer Bewilligung enthalten ist.

<sup>3</sup> Bei groben Verstössen nach Absatz 1 Buchstaben a–e und i sowie Absatz 2 ist die Strafe Busse bis zu 40 000 Franken.

<sup>4</sup> Wer als Lufttransportführer gegenüber seinen Passagieren wiederholt oder schwerwiegend Pflichten verletzt, welche aufgrund internationaler Vereinbarungen bestehen und deren Verletzung aufgrund dieser

<sup>187</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

Vereinbarungen mit Sanktionen bedroht sein muss, wird mit Busse bis zu 20 000 Franken bestraft.

**Art. 91**<sup>bis 188</sup>

Ia. Weitere  
Straf-  
bestimmungen

Die besonderen Bestimmungen des Verwaltungsstrafrechtsgesetzes vom 22. März 1974<sup>189</sup> (Art. 14–18) sind anwendbar.

**Art. 92**

III. Administra-  
tive Mass-  
nahmen  
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 zwischenstaatlichen Vereinbarung über die Luftfahrt kann das BAZL, 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>190</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>191</sup>

IV. ...

**Art. 95**<sup>192</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>193</sup> angewendet.

<sup>188</sup> Eingefügt durch Ziff. 15 des Anhangs zum VStrR, in Kraft seit 1. Jan. 1975 (AS 1974 1857; BBl 1971 I 993).

<sup>189</sup> SR 313.0

<sup>190</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 26. Juni 1998, in Kraft seit 15. Nov. 1998 (AS 1998 2566; BBl 1997 III 1181).

<sup>191</sup> Aufgehoben durch Ziff. 15 des Anhangs zum VStrR (AS 1974 1857; BBl 1971 I 993).

<sup>192</sup> Fassung gemäss Ziff. 15 des Anhangs zum VStrR, in Kraft seit 1. Jan. 1975 (AS 1974 1857; BBl 1971 I 993).

<sup>193</sup> SR 313.0

<sup>2</sup> Für die übrigen Widerhandlungen gelten die allgemeinen Bestimmungen des Strafgesetzbuches<sup>194</sup>.

## Zweiter Abschnitt: Geltungsbereich und Strafverfolgung

### Art. 96<sup>195</sup>

I. Räumliche  
Geltung der  
Strafbestimmun-  
gen  
1. Grundsatz

Soweit die Artikel 89 Absatz 4, 97 und 97<sup>bis</sup> dieses Gesetzes oder die Artikel 4–6 des Strafgesetzbuches<sup>196</sup> nichts anderes vorsehen, ist den Strafbestimmungen nur unterworfen, wer im Inland eine strafbare Handlung verübt.

### Art. 97<sup>197</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>198</sup> gilt ungeachtet der Staatsangehörigkeit des Täters.

### Art. 98

II. Gerichts-  
barkeit

<sup>1</sup> Die an Bord eines Luftfahrzeuges begangenen strafbaren Handlungen unterstehen unter Vorbehalt von Absatz 2 der Bundesstrafgerichtsbarkeit.<sup>199</sup>

<sup>2</sup> Übertretungen im Sinne von Artikel 91 werden nach den Verfahrensvorschriften des Verwaltungsstrafrechtsgesetzes vom 22. März 1974<sup>200</sup> durch das BAZL verfolgt und beurteilt.<sup>201</sup>

<sup>194</sup> SR 311.0

<sup>195</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 24. Juni 1977, in Kraft seit 1. Jan. 1978 (AS 1977 2110; BBl 1976 III 1232).

<sup>196</sup> SR 311.0. Heute: Art. 4–7.

<sup>197</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 24. Juni 1977, in Kraft seit 1. Jan. 1978 (AS 1977 2110; BBl 1976 III 1232).

<sup>198</sup> SR 311.0. Heute: Art. 6 Abs. 3.

<sup>199</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 17. Dez. 1971, in Kraft seit 1. Jan. 1974 (AS 1973 1738; BBl 1971 I 266).

<sup>200</sup> SR 313.0

<sup>201</sup> Fassung gemäss Ziff. 15 des Anhangs zum VStrR, in Kraft seit 1. Jan. 1975 (AS 1974 1857; BBl 1971 I 993).

<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>202</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>203</sup>

<sup>2</sup> Er nimmt bis zum Eingreifen der zuständigen Behörde die Untersuchungshandlungen vor, die keinen Aufschub ertragen.<sup>204</sup>

<sup>3</sup> Er ist berechtigt, Fluggäste und Besatzungsmitglieder zu durchsuchen und Gegenstände, die als Beweismittel dienen können, zu beschlagnahmen.<sup>205</sup>

<sup>4</sup> Ist Gefahr im Verzug, so steht dem Kommandanten das Recht zu, Verdächtige vorläufig festzunehmen.<sup>206</sup>

<sup>5</sup> Die Artikel 39, 40 und 45–52 des Verwaltungsstrafrechtsgesetzes vom 22. März 1974<sup>207</sup> über die Vernehmung des Beschuldigten, die Einholung mündlicher Auskünfte, die Durchführung von Zwangsmassnahmen, die Beschlagnahme, Durchsuchung und vorläufige Festnahme gelten sinngemäss.<sup>208</sup>

### Art. 100

IV. Meldepflicht

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

<sup>202</sup> Fassung gemäss Ziff. 15 des Anhangs zum VStrR, in Kraft seit 1. Jan. 1975 (AS 1974 1857; BBl 1971 I 993).

<sup>203</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 17. Dez. 1971, in Kraft seit 1. Jan. 1974 (AS 1973 1738; BBl 1971 I 266).

<sup>204</sup> Fassung gemäss Ziff. 15 des Anhangs zum VStrR, in Kraft seit 1. Jan. 1975 (AS 1974 1857; BBl 1971 I 993).

<sup>205</sup> Fassung gemäss Ziff. 15 des Anhangs zum VStrR, in Kraft seit 1. Jan. 1975 (AS 1974 1857; BBl 1971 I 993).

<sup>206</sup> Fassung gemäss Ziff. 15 des Anhangs zum VStrR, in Kraft seit 1. Jan. 1975 (AS 1974 1857; BBl 1971 I 993).

<sup>207</sup> SR 313.0

<sup>208</sup> Eingefügt durch Ziff. 15 des Anhangs zum VStrR, in Kraft seit 1. Jan. 1975 (AS 1974 1857; BBl 1971 I 993).

**Art. 100**<sup>bis 209</sup>

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 Anbieterinnen von Postdiensten und deren Beauftragte sind verpflichtet, der Kantonspolizei die fraglichen Postsendungen auszuliefern.<sup>210 211</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 Handgepäcks 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>212</sup>.

**Art. 100**<sup>ter 213</sup>

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>209</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 17. Dez. 1971, in Kraft seit 1. Jan. 1974 (AS **1973** 1738; BBl **1971** I 266).

<sup>210</sup> Fassung des zweiten Satzes gemäss Anhang Ziff. II 4 des Postgesetzes 17. Dez. 2010, in Kraft seit 1. Okt. 2012 (AS **2012** 4993; BBl **2009** 5181).

<sup>211</sup> Fassung gemäss Anhang Ziff. 18 des Postorganisationsgesetzes vom 30. April 1997, in Kraft seit 1. Jan. 1998 (AS **1997** 2465; BBl **1996** III 1306).

<sup>212</sup> SR **170.32**

<sup>213</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 17. Dez. 1971, in Kraft seit 1. Jan. 1974 (AS **1973** 1738; BBl **1971** I 266).

<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 sinngemäss anwendbar.

### Dritter Teil: Förderung der Luftfahrt

#### Art. 101<sup>214</sup>

I. Leistungen des Bundes  
1. An Linienbetriebe<sup>215</sup>

<sup>1</sup> Der Bund kann der schweizerischen Luftfahrt an den Betrieb regelmässig beflogener Linien Beiträge oder Darlehen gewähren.<sup>216</sup>

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

#### Art. 101a<sup>217</sup>

2. ...

#### Art. 101b<sup>218</sup>

3. An Erbringer von Flugsicherungsleistungen

<sup>1</sup> Der Bund kann Ertragsausfälle eines Erbringers von Flugsicherungsleistungen für Leistungen im benachbarten Ausland vorübergehend übernehmen, bis die Entschädigung mit diesem Staat vereinbart ist.

<sup>2</sup> Der Bundesrat überprüft alle drei Jahre, ob und zu welchem Anteil der Bund diese Ertragsausfälle weiterhin übernehmen soll. Der Bund übernimmt sie während längstens neun Jahren ab Inkrafttreten der Änderung vom 1. Oktober 2010 dieses Gesetzes.

<sup>214</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>215</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010; BBl 1992 I 607).

<sup>216</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010; BBl 1992 I 607).

<sup>217</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; BBl 2005 6029).

<sup>218</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

**Art. 102**<sup>219</sup>

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

**Art. 103**<sup>220</sup>

III. Überprüfung von Beihilfen <sup>1</sup> Die Wettbewerbskommission prüft, ob mit Artikel 13 des Abkommens vom 21. Juni 1999<sup>221</sup> zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Luftverkehr vereinbar sind:

- a.<sup>222</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.

**Art. 103a**<sup>223</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 Auf-

<sup>219</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 17. Dez. 1971, in Kraft seit 1. Jan. 1974 (AS 1973 1738; BBl 1971 I 266).

<sup>220</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; BBl 2003 6241).

<sup>221</sup> SR 0.748.127.192.68

<sup>222</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; BBl 2005 6029).

<sup>223</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010; BBl 1992 I 607).

wendungen zu den Selbstkosten. Die Einzelheiten werden vertraglich geregelt.

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

#### **Art. 103b**<sup>224</sup>

V. Aus- und Weiterbildung, Forschung und Entwicklung

Der Bund fördert die Aus- und Weiterbildung sowie Forschung und Entwicklung neuer Technologien im Bereich der verschiedenen Sparten der Luftfahrt.

#### **Art. 103c** und **103d**<sup>225</sup>

### **Vierter Teil: Anwendungs- und Schlussbestimmungen**

#### **Art. 104**<sup>226</sup>

I. Vorbehalt der Fernmeldegesetzgebung

Die Bestimmungen der Fernmeldegesetzgebung bleiben vorbehalten.

#### **Art. 105**

II. Vorbehalt der Zollgesetzgebung

1 Die Bestimmungen der Zollgesetzgebung bleiben vorbehalten.

2 Die Flugplatzhalter sind zur Bereitstellung der für die Zollabfertigung notwendigen Räume verpflichtet.

#### **Art. 106**

III. Anwendung des Gesetzes auf Militärluftfahrzeuge  
1. Im allgemeinen

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

2 Im Übrigen gelten die Bestimmungen dieses Gesetzes für Militärluftfahrzeuge nur, soweit sie vom Bundesrat ausdrücklich als anwendbar erklärt werden.

<sup>224</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993 (AS **1994** 3010; BBl **1992** I 607). Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS **2011** 1119; BBl **2009** 4915).

<sup>225</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993 (AS **1994** 3010; BBl **1992** I 607). Aufgehoben durch Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, mit Wirkung seit 1. April 2011 (AS **2010** 1119; BBl **2009** 4915).

<sup>226</sup> Fassung gemäss Anhang Ziff. 18 des Postorganisationsgesetzes vom 30. April 1997, in Kraft seit 1. Jan. 1998 (AS **1997** 2465; BBl **1996** III 1306).

**Art. 107**

2. Verkehrsregeln und Signalordnung

Über die Beachtung der im Interesse der Verkehrssicherheit aufgestellten Verkehrsregeln und der Signalordnung im Militärflugbetrieb trifft die zuständige Abteilung des VBS im Einvernehmen mit dem BAZL 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>227</sup>**

IIIa. Datenschutz  
1. Bearbeitung von Personendaten

<sup>1</sup> Das BAZL, die Beschwerdebehörden sowie die mit Aufgaben nach diesem Gesetz beauftragten übrigen Behörden und privaten Organisationen bearbeiten die zur Erfüllung ihrer gesetzlichen Aufgaben erforderlichen Personendaten.

<sup>2</sup> Bearbeitet werden Personendaten, einschliesslich besonders schützenswerter Daten und Persönlichkeitsprofile, betreffend:

- a. das in der Zivilluftfahrt tätige Personal, über:
  1. Charakter (Leumund, Strafregisterauszug und Ergebnisse allfälliger weiterer Abklärungen),
  2. Befähigung (schulische und fachliche Ausbildung, beruflicher Werdegang, Qualifikationen, Vorfälle und Unfälle),
  3. Gesundheit (Untersuchungen betreffend körperliche und intellektuelle Eignung);
- b. administrative und strafrechtliche Verfolgungen und Sanktionen nach der Gesetzgebung über die Zivilluftfahrt.

<sup>3</sup> Bearbeitet werden im Weiteren Personendaten betreffend:

- a. schweizerische Luftverkehrsunternehmen;
- b. ausländische Luftverkehrsunternehmen mit Flugbetrieb innerhalb der Schweiz;
- c. Herstellerbetriebe;
- d. Instandhaltungsbetriebe;
- e. Betreiber von Infrastrukturanlagen;
- f. Erbringer von Flugsicherungsdiensten.

<sup>227</sup> Eingefügt durch Ziff. I 13 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidungsverfahren (AS 1999 3071; BBl 1998 2591). Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>4</sup> Die Erbringer der zivilen und der militärischen Flugsicherungsdienste können für die Zwecke der Untersuchung von Flugunfällen und schweren Vorfällen bei Flugverkehrsstellen Hintergrundgespräche und -geräusche aufzeichnen. Der Bundesrat regelt die Verantwortung für die Datensammlung, das Auswertungsverfahren, die Dateneempfänger, die Aufbewahrungsdauer und die technischen und organisatorischen Schutzmassnahmen.

<sup>5</sup> Die datenbearbeitenden Stellen können zum Vollzug ihrer gesetzlichen Aufgaben den mit entsprechenden Aufgaben betrauten in- und ausländischen Behörden sowie internationalen Organisationen Personendaten, einschliesslich besonders schützenswerter Daten und Persönlichkeitsprofile, bekannt geben, wenn diese Behörden und Organisationen einen angemessenen Schutz der übermittelten Daten gewährleisten.

#### **Art. 107<sup>b</sup>**<sup>228</sup>

2. Zugriffsrechte <sup>1</sup> Die im schweizerischen Luftfahrzeugregister (Art. 52 ff.) enthaltenen Personendaten sind öffentlich. Sie können mittels Abrufverfahren zugänglich gemacht werden.

<sup>2</sup> Die Untersuchungsstelle hat Zugang zu den vom BAZL bearbeiteten Personendaten des in der zivilen Luftfahrt tätigen Personals.

#### **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>229</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.

<sup>228</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS **2011** 1119; BBl **2009** 4915).

<sup>229</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS **1994** 3010; BBl **1992** I 607).

**Art. 108a**<sup>230</sup>

IVa. Grundlegende Anforderungen an die Sicherheit im Luftverkehr

<sup>1</sup> Der Bundesrat legt die grundlegenden Anforderungen an die Sicherheit im Luftverkehr fest. Er orientiert sich dabei an den für die Schweiz verbindlichen internationalen Vorschriften und berücksichtigt den Stand der Technik sowie die wirtschaftliche Tragbarkeit.

<sup>2</sup> Er kann technische Normen bezeichnen, bei deren Einhaltung vermutet wird, dass die grundlegenden Sicherheitsanforderungen erfüllt sind.

<sup>3</sup> Er kann den Erlass administrativer und technischer Vorschriften, insbesondere das Bezeichnen der technischen Normen nach Absatz 2, dem BAZL übertragen.

**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:

- a. der Bundesratsbeschluss vom 27. Januar 1920<sup>231</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>232</sup> betreffend den Verkehr von Luftfahrzeugen auf und über Gewässern.

<sup>230</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>231</sup> [AS 36 171]

<sup>232</sup> [AS 37 77]

**Art. 111**VII. Inkraft-  
treten; Vollzug

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

Datum des Inkrafttretens: 15. Juni 1950<sup>233</sup>

**Schlussbestimmungen der Änderung  
vom 17. Dezember 1971<sup>234</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>235</sup> zur Durchsetzung von Lärmzonen unter kantonalem Recht eingeleitet sind, werden nach kantonalem Recht zu Ende geführt.

IV–V<sup>236</sup>**Schlussbestimmungen der Änderung vom 26. Juni 1998<sup>237</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.

<sup>233</sup> BRB vom 5. Juni 1950.

<sup>234</sup> AS **1973** 1738; BBl **1971** I 266

<sup>235</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>236</sup> Aufgehoben durch Ziff. II des BG vom 18. Juni 1993, mit Wirkung seit 1. Jan. 1995 (AS **1994** 3010; BBl **1992** I 607).

<sup>237</sup> AS **1998** 2566; BBl **1997** III 1181

### **Schlussbestimmungen der Änderung vom 18. Juni 1999<sup>238</sup>**

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

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

### **Übergangsbestimmungen zur Änderung vom 1. Oktober 2010<sup>239</sup>**

<sup>1</sup> Verfahren, die im Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderung vom 1. Oktober 2010 dieses Gesetzes bei der Eidgenössischen Flugunfallkommission (EFUK; bisheriger Art. 26 Abs. 1<sup>240</sup>) hängig sind, werden nach bisherigem Recht zu Ende geführt. Die EFUK bleibt bis zum Abschluss des letzten Verfahrens bestehen.

<sup>2</sup> Der Bundesrat kann für die Dauer von höchstens fünf Jahren ab dem Inkrafttreten der vorliegenden Änderung vorsehen, dass Gebührenerträge einzelner Flugplatzkategorien, abweichend von Artikel 49 Absatz 4 und soweit die gemäss bilateralen Abkommen anwendbaren europäischen Vorschriften keine gegenteiligen Bestimmungen enthalten, zur Finanzierung der Kosten anderer Flugplatzkategorien verwendet werden dürfen.

<sup>3</sup> Er legt fest, welche Beträge zwischen welchen Kategorien verschoben werden dürfen.

<sup>238</sup> AS 1999 3071; BBl 1998 2591

<sup>239</sup> AS 2011 1119; BBl 2009 4915

<sup>240</sup> AS 1994 3010