

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

vom 21. Dezember 1948 (Stand am 1. Januar 2021)

---

*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. Bundesauf-  
sicht  
1. Eidgenös-  
sische 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 2011 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.<sup>12</sup> die technische Sicherheit in der Luftfahrt (Flugsicherheit);
- c. die Flugsicherung;
- c<sup>bis</sup>.<sup>13</sup> die Abwehr widerrechtlicher Handlungen gegen die Luftfahrt (Luftsicherheit);
- d. den Austausch von Luftfahrt Daten.

<sup>2</sup> Die Vereinbarungen über die Flugsicherheit, die Flugsicherung und die Luftsicherheit können insbesondere Bestimmungen enthalten über:<sup>14</sup>

- 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.<sup>15</sup> Bestimmungen enthalten über die Haftung für Schäden, die aufgrund der Erbringung von Flugsicherungsdienstleistungen entstehen; diese Bestimmungen können vom Verantwortlichkeitsgesetz vom 14. März 1958<sup>16</sup> abweichen;
- b. vorsehen, dass die Flugsicherung grenzüberschreitende Gebiete abdecken kann;
- c.<sup>17</sup> die Übertragung der Erbringung von Flugsicherungsdienstleistungen auf andere Flugsicherungsdienstleistungserbringer vorsehen; das Übertragungsverbot nach Artikel 40b Absatz 4 ist einzuhalten.

<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 Flug-

<sup>11</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>12</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 16. Juni 2017, in Kraft seit 1. Jan. 2018 (AS 2017 5607; BBl 2016 7133).

<sup>13</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 16. Juni 2017, in Kraft seit 1. Jan. 2018 (AS 2017 5607; BBl 2016 7133).

<sup>14</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 16. Juni 2017, in Kraft seit 1. Jan. 2018 (AS 2017 5607; BBl 2016 7133).

<sup>15</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 16. Juni 2017, in Kraft seit 1. Jan. 2018 (AS 2017 5607; BBl 2016 7133).

<sup>16</sup> SR 170.32

<sup>17</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 16. Juni 2017, in Kraft seit 1. Jan. 2019 (AS 2017 5607, 2018 3841; BBl 2016 7133).

sicherungsdiensten zurückzuführen sind, so kann er auf diesen Rückgriff nehmen.

### Art. 3b<sup>18 19</sup>

1b. Zusammen-  
arbeit mit aus-  
ländischen  
Behörden<sup>20</sup>

Das BAZL kann mit ausländischen Luftfahrtbehörden oder internationalen Einrichtungen Vereinbarungen über die administrative und die technische Zusammenarbeit treffen, insbesondere über:<sup>21</sup>

- a. die Aufsicht über Luftfahrtbetriebe;
- b. die Flugsicherung;
- c. das Such- und Rettungswesen;
- d.<sup>22</sup> die Aufsicht über die Herstellung, die Lufttüchtigkeit und die Instandhaltung von Luftfahrzeugen;
- e.<sup>23</sup> die Übertragung einzelner Aufsichtsbefugnisse;
- f.<sup>24</sup> Simulatoren und andere elektronische Trainingsgeräte;
- g.<sup>25</sup> die Ausbildung und die Zulassung des Luftfahrtpersonals und die Aufsicht über das Luftfahrtpersonal;
- h.<sup>26</sup> die Bearbeitung einschliesslich des Austausches von Luftfahrt-daten.

### Art. 4<sup>27</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>28</sup>

<sup>18</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>19</sup> Ursprünglich Art. 3<sup>bis</sup>.

<sup>20</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>21</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>22</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

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

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

<sup>25</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>26</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>27</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>28</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

2 Vor der Übertragung an Gemeindebehörden sind die zuständigen kantonalen Regierungen anzuhören.

### Art. 5<sup>29</sup>

3. ...

### Art. 6<sup>30</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>31</sup>

2 ...<sup>32</sup>

### Art. 6a<sup>33</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>34</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>35</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 schwei-

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

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

31 Fassung gemäss Anhang Ziff. 82 des Verwaltungsgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005, in Kraft seit 1. Jan. 2007 (AS 2006 2197 1069; BBl 2001 4202).

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

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

34 SR 0.748.0

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

zerischen Luftraumes oder das Überfliegen bestimmter Gebiete dauernd oder zeitweise verbieten oder einschränken.

**Art. 8**<sup>36</sup>

2. Flugplatzpflicht, Aussenlandungen<sup>37</sup>

<sup>1</sup> Luftfahrzeuge dürfen nur auf Flugplätzen abfliegen oder landen.<sup>38</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>39</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>40</sup>

<sup>4</sup> Die Zahl solcher Landeplätze ist zu beschränken; es sind Ruhezone 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>41</sup>

<sup>6</sup> Der Bundesrat erlässt besondere Vorschriften über Aussenlandungen im Gebirge zur Weiterbildung von Personen, die im Dienste schweizerischer Rettungsorganisationen stehen.<sup>42</sup>

<sup>7</sup> Das BAZL kann für Aussenlandungen im Gebirge Flugräume oder Flugwege vorschreiben. Es hört vorgängig die Regierungen der interessierten Kantone an.<sup>43</sup>

<sup>36</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>37</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>38</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>39</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>40</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>41</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>42</sup> Die Änd. gemäss BG vom 20. Juni 2014 über die Weiterbildung, in Kraft seit 1. Jan. 2017, betrifft nur den italienischen Text (AS 2016 689; BBl 2013 3729).

<sup>43</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>44</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. 10a<sup>45</sup>**
- IIIa. Sprache der Radiotelefonie
- 1 Die Radiotelefonie mit dem Flugsicherungsdienst findet im Luftraum über der Schweiz grundsätzlich auf Englisch statt.
- 2 Der Bundesrat kann Ausnahmen vorsehen, wenn es die Flugsicherheit erfordert.

- Art. 11<sup>46</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.

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

45 Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 16. Juni 2017, in Kraft seit 1. Jan. 2019 (AS 2017 5607, 2018 3841; BBl 2016 7133).

46 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>47</sup>

### Art. 11<sup>48</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>49</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>50</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>51</sup>

3. Verbote

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

<sup>47</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>48</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>49</sup> SR 0.748.0

<sup>50</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>51</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>52</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>53</sup>**

6. Notlandungen

<sup>1</sup> Muss ein Luftfahrzeug in einer Notlage ausserhalb eines Flugplatzes landen, so hat der Kommandant nach der 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>54</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>52</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>53</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>54</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>55</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>56</sup>**

V. Ausbildung  
von ausländischem  
Luftfahrt-  
personal und  
Wartung von  
ausländischen  
Fluggeräten

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

**Art. 20<sup>57</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>58</sup>

<sup>2</sup> Der Bundesrat orientiert sich bei der Einrichtung des Meldesystems am Recht der Europäischen Union.<sup>59</sup>

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

<sup>55</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>56</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>57</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>58</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>59</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 16. Juni 2017, in Kraft seit 1. Jan. 2018 (AS 2017 5607; BBl 2016 7133).

**Art. 21**

VII. Luftpolizei  
1. Zuständigkeiten und Befugnisse<sup>60</sup>

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

1bis ...<sup>61</sup>

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

**Art. 21a<sup>62</sup>**

2. Sicherheitsbeauftragte im Luftverkehr

<sup>1</sup> Zur Abwehr widerrechtlicher Handlungen, welche die Sicherheit an Bord schweizerischer Luftfahrzeuge im internationalen gewerbsmässigen Luftverkehr gefährden können, können an Bord und auf ausländischen Flugplätzen Sicherheitsbeauftragte eingesetzt werden.

<sup>2</sup> Zum Einsatz können die folgenden vom Bundesamt für Polizei (fedpol) für diese Aufgabe ausgebildeten Personen gelangen:

- a. Angehörige kantonaler oder kommunaler Polizeikörpers;
- b. Angehörige der Militärischen Sicherheit;
- c. Angehörige des Grenzwachtkorps;
- d. Angehörige von fedpol;
- e. Angehörige der Transportpolizei.

<sup>3</sup> Sicherheitsbeauftragte an Bord dürfen zur Erfüllung ihres Auftrags und soweit die zu schützenden Rechtsgüter es rechtfertigen, polizeilichen Zwang und polizeiliche Massnahmen anwenden. Das Zwangs-anwendungsgesetz vom 20. März 2008<sup>63</sup> ist anwendbar.

<sup>4</sup> Soweit auf Personal der Kantone oder Gemeinden zurückgegriffen wird, gilt der Bund diesen die Kosten ab.

<sup>60</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 16. Juni 2017, in Kraft seit 1. Jan. 2018 (AS 2017 5607; BBl 2016 7133).

<sup>61</sup> Eingefügt durch Anhang Ziff. 6 des Zwangs-anwendungsgesetzes vom 20. März 2008 (AS 2008 5463; BBl 2006 2489). Aufgehoben durch Ziff. I des BG vom 16. Juni 2017, mit Wirkung seit 1. Jan. 2018 (AS 2017 5607; BBl 2016 7133).

<sup>62</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 16. Juni 2017, in Kraft seit 1. Jan. 2018 (AS 2017 5607; BBl 2016 7133).

<sup>63</sup> SR 364

**Art. 21b<sup>64</sup>**

3. Informationssystem für den Einsatz von Sicherheitsbeauftragten im Luftverkehr  
a. Zweck

Fedpol bearbeitet in einem Informationssystem Daten, die zur Erstellung von Risiko- und Bedrohungsanalysen und zur Planung von Einsätzen von Sicherheitsbeauftragten notwendig sind.

**Art. 21c<sup>65</sup>**

b. Datenkategorien

<sup>1</sup> Im Informationssystem werden folgende Daten über sicherheitsrelevante Ereignisse und damit in Verbindung stehende mögliche Gefährder bearbeitet:

- a. Personendaten betreffend die Identität und die öffentlich zugänglichen Kontaktdaten, insbesondere aus sozialen Netzwerken;
- b. Personendaten, die für die Beurteilung der Gefährdung des internationalen gewerbsmässigen Luftverkehrs notwendig sind, einschliesslich besonders schützenswerter Personendaten und Persönlichkeitsprofile, wie Informationen über den Gesundheitszustand, über Verurteilungen oder hängige Straf- oder Verwaltungsverfahren und über die Zugehörigkeit zu kriminellen oder terroristischen Gruppierungen;
- c. Ton- und Bildaufzeichnungen.

<sup>2</sup> Zudem werden im Informationssystem Personendaten betreffend die Identität der einsetzbaren Sicherheitsbeauftragten bearbeitet.

**Art. 21d<sup>66</sup>**

c. Zugriffsrechte und Datenweitergabe

<sup>1</sup> Zugriff auf das Informationssystem mittels Abrufverfahren haben ausschliesslich diejenigen Stellen von fedpol, die:

- a. die Gefährdung der Luftsicherheit beurteilen und entsprechende Risiko- und Bedrohungsanalysen erstellen;
- b. den Entscheid über Einsätze der Sicherheitsbeauftragten treffen, diese Einsätze planen und statistisch auswerten.

<sup>2</sup> Die Daten dürfen nur zur Erfüllung dieser Aufgaben verwendet werden.

<sup>64</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 16. Juni 2017, in Kraft seit 1. Jan. 2018 (AS 2017 5607; BBl 2016 7133).

<sup>65</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 16. Juni 2017, in Kraft seit 1. Jan. 2018 (AS 2017 5607; BBl 2016 7133).

<sup>66</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 16. Juni 2017, in Kraft seit 1. Jan. 2018 (AS 2017 5607; BBl 2016 7133).

<sup>3</sup> Die im Informationssystem enthaltenen Daten dürfen folgenden Stellen für die nachstehenden Zwecke bekannt gegeben werden:

- a. den Sicherheits- und Strafverfolgungsbehörden von Bund, Kantonen und Gemeinden: zur Erfüllung ihrer gesetzlichen Aufgaben bezüglich Luftsicherheit;
- b. den Luftverkehrsunternehmen, die schweizerische Luftfahrzeuge im internationalen gewerbmässigen Luftverkehr einsetzen: zur Erfüllung ihrer öffentlich-rechtlichen Pflichten bezüglich Luftsicherheit, insbesondere zum Einsatz von Sicherheitsbeauftragten.

#### **Art. 21<sup>e67</sup>**

d. Vernichtung der Daten

<sup>1</sup> Fedpol vernichtet die Daten von möglichen Gefährdern spätestens fünf Jahre, nachdem die von der betreffenden Person ausgehende Bedrohung der Luftsicherheit nicht mehr besteht.

<sup>2</sup> Es vernichtet die Daten der Sicherheitsbeauftragten spätestens zwei Jahre nach deren letztem Einsatz.

<sup>3</sup> Vor der Vernichtung werden die Daten dem Bundesarchiv nach Artikel 6 des Archivierungsgesetzes vom 26. Juni 1998<sup>68</sup> angeboten.

#### **Art. 21<sup>f69</sup>**

4. Passagierlisten

<sup>1</sup> Zur Verhinderung oder Verfolgung von Verbrechen und Vergehen sind die Luftverkehrsunternehmen verpflichtet, den zuständigen Strafverfolgungsbehörden auf deren Verlangen folgende Daten über die Passagiere (Passagierlisten) zur Verfügung zu stellen, soweit sie diese im Rahmen ihrer normalen Geschäftstätigkeit bereits erhoben haben:

- a. Name, Vorname, Adresse, Geburtsdatum, Staatsangehörigkeit und Nummer des Reisedokuments;
- b. Datum, Zeit und Nummer des Fluges;
- c. Abgangs-, Transit- und Enddestination der Beförderung;
- d. allfällige Mitreisende;
- e. Informationen zur Zahlung, namentlich Zahlungsmethode und verwendetes Zahlungsmittel;
- f. Angabe der Stelle, über welche die Beförderung gebucht worden ist.

<sup>67</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 16. Juni 2017, in Kraft seit 1. Jan. 2018 (AS 2017 5607; BBl 2016 7133).

<sup>68</sup> SR 152.1

<sup>69</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 16. Juni 2017, in Kraft seit 1. Jan. 2018 (AS 2017 5607; BBl 2016 7133).

<sup>2</sup> Die Passagierlisten werden frühestens unmittelbar nach Abschluss des Check-in und bis spätestens sechs Monate nach Durchführung der Beförderung zur Verfügung gestellt.

<sup>3</sup> Die Strafverfolgungsbehörde vernichtet die zur Verfügung gestellten Daten 72 Stunden nach Erhalt, sofern sie nicht unmittelbar für die Zwecke nach Absatz 1 benötigt werden.

### Art. 22

VIII. Flugunfälle und schwere Vorfälle

1. Rettungs- und Bergungsdienst<sup>70</sup>

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

### Art. 23<sup>71</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>72</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>73</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.

### Art. 25<sup>74</sup>

b. Untersuchungskommission

<sup>1</sup> Zur Durchführung der Untersuchungen setzt der Bundesrat eine ausserparlamentarische Kommission nach den Artikeln 57a–57g des

<sup>70</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>71</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>72</sup> Fassung gemäss 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. Nov. 2011 (AS 2011 1119 4573; BBl 2009 4915).

<sup>74</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 16. Juni 2017, in Kraft seit 1. Jan. 2018 (AS 2017 5607; BBl 2016 7133).

Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetzes vom 21. März 1997<sup>75</sup> ein.

<sup>2</sup> Die Kommission besteht aus drei bis fünf unabhängigen Sachverständigen.

<sup>3</sup> Sie ist von den Verwaltungsbehörden unabhängig und verfügt über ein eigenes Sekretariat. Sie ist dem UVEK administrativ zugeordnet.

<sup>4</sup> Der Bundesrat regelt die Organisation der Kommission. Er kann sie mit der Kommission nach Artikel 15a des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957<sup>76</sup> zusammenlegen.

#### **Art. 26<sup>77</sup>**

c. Verfahren

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

<sup>2</sup> Das Sekretariat kann zur Aufklärung des Sachverhalts anordnen:

- a. die Vorladung von Personen, die sachdienliche Auskünfte geben können;
- b. Hausdurchsuchungen sowie die Durchsuchung von Dokumenten, Aufzeichnungen, Personen und Gegenständen;
- c. Beschlagnahmungen;
- d. medizinische Untersuchungen wie Blut- und Urinproben;
- e. Autopsien;
- f. die Auswertung der Daten von Aufzeichnungsgeräten;
- g. das Einholen von Gutachten.

<sup>3</sup> Greift das Sekretariat in Rechte oder Pflichten ein, so erlässt es Verfügungen. Soweit dieses Gesetz keine abweichenden Bestimmungen enthält, ist das Verwaltungsverfahrensgesetz vom 20. Dezember 1968<sup>78</sup> anwendbar.

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

<sup>5</sup> Die Kommission betreibt ein System zur Qualitätssicherung. Insbesondere sorgt sie 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.

<sup>75</sup> SR 172.010

<sup>76</sup> SR 742.101

<sup>77</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 16. Juni 2017, in Kraft seit 1. Jan. 2018 (AS 2017 5607; BBl 2016 7133).

<sup>78</sup> SR 172.021

**Art. 26a**<sup>79</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 Kommission ihm einen Teil der Untersuchungskosten auferlegen. Der Bundesrat regelt die Bemessung der auferlegten Kosten. Er berücksichtigt dabei die Schwere des Verschuldens.<sup>80</sup>

<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>81</sup>**Art. 27**<sup>82</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>83</sup> über die notwendigen, im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragenen Luftfahrzeuge und über die erforderlichen Benützungsrechte auf dem als Standort des Flugbetriebs vorgesehenen Flugplatz verfügt;
- b. über die fachliche Eignung und Organisation verfügt, um den sicheren, im Rahmen des Möglichen ökologischen Betrieb von Luftfahrzeugen zu gewährleisten;
- c. wirtschaftlich leistungsfähig ist und über ein zuverlässiges Finanz- und Rechnungswesen verfügt;

<sup>79</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. Nov. 2011 (AS 2011 1119 4573; BBl 2009 4915).

<sup>80</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 16. Juni 2017, in Kraft seit 1. Jan. 2018 (AS 2017 5607; BBl 2016 7133).

<sup>81</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. Nov. 2011 (AS 2011 1119 4573; BBl 2009 4915).

<sup>82</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>83</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).



- 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>84</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>85</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>86</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>6</sup> Vor dem Entscheid über ein Konzessionsgesuch sind die Regierungen der betroffenen Kantone und die interessierten öffentlichen Transportanstalten anzuhören.

<sup>84</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS **2011** 1119; BBl **2009** 4915).

<sup>85</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>86</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).

**Art. 29**<sup>87</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>88</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>89</sup>

**Art. 30**<sup>90</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 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.

<sup>87</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>88</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>89</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>90</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 26. Juni 1998, in Kraft seit 15. Nov. 1998 (AS 1998 2566; BBl 1997 III 1181).

**Art. 31**<sup>91</sup>

3. Gemeinsame Bestimmungen  
a. Abgrenzung des Linienverkehrs

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

**Art. 32**<sup>92</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>93</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 Benützungrechte besitzt.

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

**Art. 34**<sup>94</sup>**Art. 35**<sup>95</sup>**Dritter Abschnitt: Die Infrastruktur**<sup>96</sup>**Art. 36**<sup>97</sup>

I. Flugplätze  
1. Zuständigkeit, Wasserflugplätze

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

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

<sup>91</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>92</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>93</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>94</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>95</sup> Aufgehoben durch Ziff. I des BG vom 26. Juni 1998, mit Wirkung seit 15. Nov. 1998 (AS **1998** 2566; BBl **1997** III 1181).

<sup>96</sup> Fassung gemäss Ziff. I 13 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidungsverfahren, in Kraft seit 1. Jan. 2000 (AS **1999** 3071; BBl **1998** 2591).

<sup>97</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 8. Okt. 1999, in Kraft seit 1. Aug. 2001 (AS **2001** 1678; BBl **1998** 5596).

**Art. 36a<sup>98</sup>**

2. Betrieb  
a. Betriebs-  
konzession

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

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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.

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

**Art. 36b<sup>99</sup>**

b. Betriebs-  
bewilligung

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

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

**Art. 36c<sup>100</sup>**

c. Betriebs-  
reglement

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

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

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

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

<sup>98</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>99</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>100</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).

4 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>101</sup>

d. Wesentliche Änderungen des Betriebsreglements

1 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>102</sup>

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

3 Das Bereinigungsverfahren in der Bundesverwaltung richtet sich nach Artikel 62b des Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetzes vom 21. März 1997<sup>103</sup>.

4 Wer nach den Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes vom 20. Dezember 1968<sup>104</sup> Partei ist, kann während der Auflagefrist beim BAZL Einsprache erheben. Wer keine Einsprache erhebt, ist vom weiteren Verfahren ausgeschlossen.

5 Die betroffenen Gemeinden wahren ihre Interessen mit Einsprache.

#### Art. 36e<sup>105</sup>

2a. Entschädigung wegen übermässiger Lärmbelastung durch den Betrieb von Flughäfen

1 Entschädigungsforderungen gegen den Flughafenhalter wegen übermässiger Lärmimmissionen, die aufgrund eines genehmigten Betriebsreglements geduldet werden müssen, werden nach dem Bundesgesetz vom 20. Juni 1930<sup>106</sup> über die Enteignung (EntG) beurteilt. Die Artikel 27–44 EntG sind nicht anwendbar.

2 Die Entschädigungsforderungen sind an den Präsidenten der zuständigen Schätzungskommission zu richten. Die vorgängige Teilnahme am Verfahren zur Genehmigung des Betriebsreglements ist nicht erforderlich.

<sup>101</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>102</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>103</sup> SR 172.010

<sup>104</sup> SR 172.021

<sup>105</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 16. Juni 2017 (AS 2017 5607; BBl 2016 7133). Fassung gemäss Anhang Ziff. 16 des BG vom 19. Juni 2020, in Kraft seit 1. Jan. 2021 (AS 2020 4085; BBl 2018 4713).

<sup>106</sup> SR 711

<sup>3</sup> Die Verjährungsfrist für Entschädigungsforderungen beträgt 5 Jahre und beginnt mit der Entstehung des Entschädigungsanspruchs.

**Art. 37**<sup>107</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>108</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>109</sup> über die Raumplanung voraus.

**Art. 37a**<sup>110</sup>

b. Anwendbares Recht

<sup>1</sup> Das Plangenehmigungsverfahren richtet sich nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz vom 20. Dezember 1968<sup>111</sup>, soweit dieses Gesetz nicht davon abweicht.

<sup>2</sup> Sind für Flughäfen Enteignungen notwendig, finden zudem die Vorschriften des EntG<sup>112</sup> Anwendung.

<sup>107</sup> Fassung gemäss Ziff. I 13 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidungsverfahren, in Kraft seit 1. Jan. 2000 (AS **1999** 3071; BBl **1998** 2591).

<sup>108</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS **2011** 1119; BBl **2009** 4915).

<sup>109</sup> SR **700**

<sup>110</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993 (AS **1994** 3010; BBl **1992** I 607). Fassung gemäss Anhang Ziff. 16 des BG vom 19. Juni 2020, in Kraft seit 1. Jan. 2021 (AS **2020** 4085; BBl **2018** 4713).

<sup>111</sup> SR **172.021**

<sup>112</sup> SR **711**

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

c. Ordentliches  
Plangenehmigungs-  
verfahren;  
Einleitung

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

**Art. 37c**<sup>114</sup>

d. Aussteckung

1 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.

2 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.

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

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

e. Einladung zur  
Stellungnahme,  
Publikation und  
Auflage<sup>116</sup>

1 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>117</sup>

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

3 ...<sup>118</sup>

- <sup>113</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>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>116</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS **2011** 1119; BBl **2009** 4915).
- <sup>117</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS **2011** 1119; BBl **2009** 4915).
- <sup>118</sup> Aufgehoben durch Anhang Ziff. 16 des BG vom 19. Juni 2020, mit Wirkung seit 1. Jan. 2021 (AS **2020** 4085; BBl **2018** 4713).

**Art. 37e**<sup>119</sup>

f. ...

**Art. 37f**<sup>120</sup>

g. Einsprache

<sup>1</sup> Wer nach den Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes vom 20. Dezember 1968<sup>121</sup> Partei ist, kann während der Auflagefrist bei der Genehmigungsbehörde Einsprache erheben.<sup>122</sup> Wer keine Einsprache erhebt, ist vom weiteren Verfahren ausgeschlossen.

<sup>2</sup> Wer bei Flughafenanlagen nach den Vorschriften des EntG<sup>123</sup> Partei ist, kann während der Auflagefrist sämtliche Begehren nach Artikel 33 EntG geltend machen.<sup>124</sup>

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

**Art. 37g**<sup>125</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>126</sup>.

**Art. 37h**<sup>127</sup>4. Plangenehmi-  
gung; Geltungs-  
dauer

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

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

<sup>3</sup> Die Genehmigungsbehörde kann die Geltungsdauer der Plangenehmigung aus wichtigen Gründen um höchstens drei Jahre verlängern. Die Verlängerung ist ausgeschlossen, wenn sich die massgebenden tat-

<sup>119</sup> Eingefügt durch Ziff. I 13 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidverfahren (AS **1999** 3071; BBl **1998** 2591). Aufgehoben durch Anhang Ziff. 16 des BG vom 19. Juni 2020, mit Wirkung seit 1. Jan. 2021 (AS **2020** 4085; BBl **2018** 4713).

<sup>120</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>121</sup> SR **172.021**

<sup>122</sup> Fassung gemäss Anhang Ziff. 16 des BG vom 19. Juni 2020, in Kraft seit 1. Jan. 2021 (AS **2020** 4085; BBl **2018** 4713).

<sup>123</sup> SR **711**

<sup>124</sup> Fassung gemäss Anhang Ziff. 16 des BG vom 19. Juni 2020, in Kraft seit 1. Jan. 2021 (AS **2020** 4085; BBl **2018** 4713).

<sup>125</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>126</sup> SR **172.010**

<sup>127</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).



sächlichen oder rechtlichen Verhältnisse seit der rechtskräftigen Erteilung der Plangenehmigung wesentlich verändert haben.

#### Art. 37i<sup>128</sup>

5. Vereinfachtes Plangenehmigungsverfahren

- 1 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.

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

3 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.

4 Im Übrigen gelten die Bestimmungen für das ordentliche Verfahren.  
Im Zweifelsfall wird dieses durchgeführt.

#### Art. 37k<sup>129</sup>

6. Einigungs-  
und Schätzungs-  
verfahren,  
vorzeitige  
Besitzeinwei-  
sung<sup>130</sup>

- 1 Nach Abschluss des Plangenehmigungsverfahrens für Flughafen-  
anlagen wird, soweit erforderlich, das Einigungs- und Schätzungsverfah-  
ren vor der Eidgenössischen Schätzungskommission (Schätzungs-  
kommission) nach den Bestimmungen des EntG<sup>131</sup> durchgeführt.<sup>132</sup>

2 ...<sup>133</sup>

<sup>128</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>129</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>130</sup> Fassung gemäss Anhang Ziff. 16 des BG vom 19. Juni 2020, in Kraft seit 1. Jan. 2021 (AS 2020 4085; BBl 2018 4713).

<sup>131</sup> SR 711

<sup>132</sup> Fassung gemäss Anhang Ziff. 16 des BG vom 19. Juni 2020, in Kraft seit 1. Jan. 2021 (AS 2020 4085; BBl 2018 4713).

<sup>133</sup> Aufgehoben durch Anhang Ziff. 16 des BG vom 19. Juni 2020, mit Wirkung seit 1. Jan. 2021 (AS 2020 4085; BBl 2018 4713).

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

**Art. 37/1<sup>34</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 Umlegungsgebiet 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.

<sup>134</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. 37m**<sup>135</sup>

8. Nebenanlagen
- 1 Die Errichtung und Änderung von Bauten und Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem Flugplatzbetrieb dienen (Nebenanlagen), unterstehen dem kantonalen Recht.
  - 2 Vor dem Entscheid über die Baubewilligung hört die kantonale Behörde das BAZL an.
  - 3 Das Bauvorhaben darf die Flugsicherheit nicht gefährden und den Flugplatzbetrieb nicht beeinträchtigen.
  - 4 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>136</sup>

9. Freihaltung von Grundstücken für künftige Flughafenanlagen.  
A. Projektierungszonen  
a. Festlegung
- 1 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.
  - 2 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>137</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.

<sup>135</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>136</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>137</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).

**Art. 37p**<sup>138</sup>

c. Aufhebung

<sup>1</sup> Projektierungszone 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>3</sup> Verfügungen über die Aufhebung von Projektierungszone sind unter Angabe der Beschwerdefrist in den betroffenen Gemeinden zu veröffentlichen.

**Art. 37q**<sup>139</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>140</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.

<sup>138</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>139</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>140</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. 37s**<sup>141</sup>

c. Aufhebung 1 Das BAZL hebt gegenstandslos gewordene Baulinien von Amtes wegen oder auf Antrag des Flugplatzhalters, des Kantons oder der Gemeinde auf.

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

3 Ist eine Entschädigung geleistet worden, so gelten die Grundsätze über die ungerechtfertigte Bereicherung sinngemäss. Bei Handänderungen wird der neue Eigentümer rückerstattungspflichtig. Bei Streitigkeiten entscheidet die Schätzungskommission. ...<sup>142</sup>

**Art. 37t**<sup>143</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>144</sup> gilt sinngemäss.

**Art. 37u**<sup>145</sup>

9a. Bestandeschutz für Landesflughäfen<sup>146</sup> 1 An der Nutzung der Landesflughäfen als Drehscheiben des internationalen Luftverkehrs und Teil des Gesamtverkehrssystems besteht ein nationales Interesse.

2 Die Landesflughäfen Zürich und Genf sind bezüglich der ihnen gemäss der Sachplanung des Bundes zugeschriebenen Funktion als Gesamtanlagen in ihrem Bestand geschützt. Rechtsetzende wie rechtsanwendende Organe schenken dieser Besitzstandsgarantie die notwendige Beachtung; insbesondere auch im Zusammenhang mit Vorschriften des Moorschutzes und Moorlandschaftsschutzes sowie deren Vollzug.

<sup>141</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>142</sup> Satz aufgehoben durch Anhang Ziff. 82 des Verwaltungsgesetzes vom 17. Juni 2005, mit Wirkung seit 1. Jan. 2007 (AS **2006** 2197 1069; BBl **2001** 4202).

<sup>143</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>144</sup> SR **711**

<sup>145</sup> Ursprünglich: Art. 36e. Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 16. Juni 2017, in Kraft seit 1. Jan. 2018 (AS **2017** 5607; BBl **2016** 7133).

<sup>146</sup> Fassung gemäss Anhang Ziff. 16 des BG vom 19. Juni 2020, in Kraft seit 1. Jan. 2021 (AS **2020** 4085; BBl **2018** 4713).

10.147 Be-  
nützungsrrecht**Art. 38**

<sup>1</sup> Soweit es die militärischen Interessen erlauben, sind die bundeseigenen Flugplätze auch für die Benützung durch die Zivilluftfahrt freizugeben. Der Bundesrat regelt:

- a. die weiteren Voraussetzungen der Mitbenutzung;
- b. welche Bestimmungen für die zivile Luftfahrt aus Gründen der Flugsicherheit ab welcher Nutzungsintensität auch für diese Flugplätze anwendbar sind;
- c. die Zuständigkeiten.<sup>148</sup>

<sup>2</sup> Die Luftfahrzeuge im Dienste der Armee, der Zollverwaltung und der Polizei können die vom Bunde subventionierten Zivilflugplätze unentgeltlich benutzen, 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>149</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. Landengebühren;
- d. Abstellgebühren;
- e. Lärm- und Emissions-Zuschläge;
- 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;

<sup>147</sup> Ursprünglich Ziff. 3.

<sup>148</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 16. Juni 2017, in Kraft seit 1. Jan. 2019 (AS 2017 5607, 2018 3841; BBl 2016 7133).

<sup>149</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).

- 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>150</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.

#### Art. 40<sup>151</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.

<sup>150</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>151</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

**Art. 40a**<sup>152</sup>1a. Luftfahrt-  
daten

<sup>1</sup> Der Bundesrat regelt die Generierung, Bereitstellung, Verwaltung, Übertragung und Verbreitung von Luftfahrt- und für die Bereitstellung von Luftfahrtinformationen und für die Erbringung von Flugsicherungsdienstleistungen benötigt werden.

<sup>2</sup> Er sorgt für die Errichtung und den Betrieb einer nationalen Datenerfassungsschnittstelle für alle Luftfahrt- und für die Erbringung von Flugsicherungsdienstleistungen benötigt werden. Er kann diese Aufgabe einer juristischen Person des Privatrechts übertragen. Diese untersteht der Aufsicht durch das BAZL.

<sup>3</sup> und <sup>4</sup> ...<sup>153</sup>

**Art. 40a**<sup>bis154</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>155</sup>3. Zusammenar-  
beit mit anderen  
Unternehmen

<sup>1</sup> Die Gesellschaft kann mit Bewilligung des BAZL:

- a. die Erbringung von Flugsicherungsdienstleistungen in ihrer Zuständigkeit auf ausländische Flugsicherungsdienstleistungserbringer übertragen;
- b. im Auftrag ausländischer Flugsicherungsdienstleistungserbringer Flugsicherungsdienstleistungen erbringen;

<sup>152</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 16. Juni 2017, in Kraft seit 1. Jan. 2019 (AS 2017 5607, 2018 3841; BBl 2016 7133).

<sup>153</sup> Noch nicht in Kraft.

<sup>154</sup> Ursprünglich: Art. 40a. 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>155</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 16. Juni 2017, in Kraft seit 1. Jan. 2019 (AS 2017 5607, 2018 3841; BBl 2016 7133).



- c. die Erbringung technischer Unterstützungsleistungen, die der Erbringung von Flugsicherungsdienstleistungen dienen, auf Dritte übertragen.

<sup>2</sup> Sie kann zu diesem Zweck Verträge schliessen oder Beteiligungen eingehen.

<sup>3</sup> Aus einer solchen Zusammenarbeit dürfen für die Flugsicherung in der Schweiz keine untragbaren Einschränkungen resultieren.

<sup>4</sup> Die Erbringung von Flugsicherungsdienstleistungen von nationaler Bedeutung sowie die dazu benötigten technischen und baulichen Einrichtungen und das dazu benötigte Personal dürfen nicht übertragen werden.

<sup>5</sup> Der Bundesrat legt fest, welche Einschränkungen nach Absatz 3 als untragbar gelten und welche Dienstleistungen unter das Verbot von Absatz 4 fallen.

#### **Art. 40b**<sup>bis156</sup>

3a. Übertragung der Erbringung von lokalen Flugsicherungsdienstleistungen

<sup>1</sup> Der Bundesrat kann die Erbringung lokaler Flugsicherungsdienstleistungen auf den Flugplatzhalter übertragen.

<sup>2</sup> Für die Übertragung ist eine Bewilligung des BAZL erforderlich.

<sup>3</sup> Das BAZL erteilt die Bewilligung, wenn die Flugsicherheit gewährleistet ist.

#### **Art. 40c**<sup>157</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>158</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>156</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 16. Juni 2017, in Kraft seit 1. Jan. 2019 (AS **2017** 5607, **2018** 3841; BBl **2016** 7133).

<sup>157</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS **2011** 1119; BBl **2009** 4915).

<sup>158</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 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. 40<sup>e</sup>**<sup>159</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.

#### **Art. 40<sup>f</sup>**<sup>160</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. 40<sup>g</sup>**<sup>161</sup>

8. Inanspruchnahme von fremdem Eigentum

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

<sup>159</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

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

<sup>161</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

**Art. 41**<sup>162</sup>

III. Luftfahrt-  
hindernisse und  
die Flugsicher-  
heit gefährdende  
Aktivitäten  
1. Grundsätze

<sup>1</sup> Für die Erstellung und für die Änderung von Luftfahrthindernissen ist eine Bewilligung des BAZL erforderlich. Das BAZL erteilt die Bewilligung, wenn die erforderlichen Sicherheitsmassnahmen getroffen werden.

<sup>2</sup> Als Luftfahrthindernisse gelten Bauten, Anlagen und Pflanzen, die den Betrieb von Luftfahrzeugen oder von Flugsicherungsanlagen erschweren, gefährden oder verunmöglichen können.

<sup>3</sup> Der Bundesrat legt fest, welche Luftfahrthindernisse lediglich dem BAZL gemeldet oder direkt über die nationale Datenerfassungsschnittstelle registriert werden müssen. Er richtet sich dabei nach dem Gefährdungspotenzial der Luftfahrthindernisse.

<sup>4</sup> Er kann Vorschriften erlassen, um die Entstehung von Luftfahrthindernissen zu verhindern und um bereits bestehende zu beseitigen oder an die Bedürfnisse der Flugsicherheit anzupassen.

**Art. 41a**<sup>163</sup>

2. Vermessung

Der Eigentümer eines Luftfahrthindernisses muss für dessen Vermessung und für die Übermittlung der Vermessungsdaten an die nationale Datenerfassungsschnittstelle sorgen. Der Bundesrat kann für Fälle, in denen die Anforderungen an die Datenqualität auch ohne Vermessung erfüllt werden können, Ausnahmen vorsehen.

**Art. 41b**<sup>164</sup>

3. Enteignung

Für die völlige oder teilweise Beseitigung von Luftfahrthindernissen gilt die Bundesgesetzgebung über die Enteignung.

**Art. 42**<sup>165</sup>

IV. Beschrän-  
kung des Grund-  
eigentums  
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>1bis</sup> Er kann in den Sicherheitszonen:

- a. die Benützung des Luftraums mit Flugkörpern einschränken;

<sup>162</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 16. Juni 2017, in Kraft seit 1. Jan. 2019 (AS 2017 5607, 2018 3841; BBl 2016 7133).

<sup>163</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 16. Juni 2017, in Kraft seit 1. Jan. 2019 (AS 2017 5607, 2018 3841; BBl 2016 7133).

<sup>164</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 16. Juni 2017, in Kraft seit 1. Jan. 2019 (AS 2017 5607, 2018 3841; BBl 2016 7133).

<sup>165</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

- b. Aktivitäten einschränken, die eine Sichtbehinderung oder Blendwirkung hervorrufen können.<sup>166</sup>

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

<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>167</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>168</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>169</sup>

<sup>4</sup> Der genehmigte Sicherheitszonenplan wird mit der Veröffentlichung im kantonalen Amtsblatt verbindlich.<sup>170</sup>

<sup>166</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 16. Juni 2017, in Kraft seit 1. Jan. 2019 (AS 2017 5607; 2018 3841; BBl 2016 7133).

<sup>167</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>168</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>169</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>170</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

**Art. 44**<sup>171</sup>

c. Entschädigungen

1 Die Beschränkung des Grundeigentums durch den Sicherheitszonenplan begründet einen Anspruch auf Entschädigung, wenn sie in ihrer Wirkung einer Enteignung gleichkommt.<sup>172</sup>

2 Für die Entstehung des Anspruchs und die Bemessung der Entschädigung sind die Verhältnisse bei der Veröffentlichung des Sicherheitszonenplans im kantonalen Amtsblatt massgebend.<sup>173</sup>

3 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>174</sup>

4 Werden die Ansprüche in Bestand oder Umfang bestritten, so richtet sich das Verfahren nach dem EntG<sup>175,176</sup>

**Art. 44a**<sup>177</sup>

d. ...

**Art. 44b**<sup>178 179</sup>

e. Private Flugplätze

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

2 Die nötigen Massnahmen zur Gewährleistung des Betriebes sind auf privatrechtlichem Wege zu treffen.

3 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.

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

<sup>173</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<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> SR 711

<sup>176</sup> Fassung gemäss Anhang Ziff. 16 des BG vom 19. Juni 2020, in Kraft seit 1. Jan. 2021 (AS 2020 4085; BBl 2018 4713).

<sup>177</sup> Ursprünglich Art. 44<sup>bis</sup>.

<sup>178</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>179</sup> Ursprünglich Art. 44<sup>ter</sup>.

**Art. 45**<sup>180</sup>

V. Kostenträger  
1. Flugplatz-  
halter

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

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

- a. die Kosten der Beseitigung oder Anpassung bestehender Luftfahrthindernisse, welche die Benützung eines Flugplatzes im Inland beeinträchtigen;
- b. die Entschädigungen nach Artikel 44 Absatz 1, wenn der Flugplatz im Inland liegt.<sup>181</sup>

<sup>3</sup> ...<sup>182</sup>

**Art. 46**<sup>183</sup>

2. ...

**Art. 47**<sup>184</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>185</sup>

4. Bund

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

- a. für die Beseitigung oder Anpassung bestehender Luftfahrthindernisse im Inland ausserhalb des Flughafensbereichs oder zugunsten eines Flughafens im Ausland;

<sup>180</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>181</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>182</sup> Aufgehoben durch Ziff. I 62 des BG vom 14. Dez. 1984 über die Sparmassnahmen 1984 (AS **1985** 660; BBl **1984** I 1253).

<sup>183</sup> Aufgehoben durch Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, mit Wirkung seit 1. April 2011 (AS **2011** 1119; BBl **2009** 4915).

<sup>184</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>185</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS **2011** 1119; BBl **2009** 4915).

- 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.

#### **Art. 49**<sup>186</sup>

VI. Kosten der Flugsicherung

<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>187</sup>

<sup>186</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>187</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>188</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 unbemannter Luftfahrzeuge Massnahmen zur Verminderung der Umweltbelastung und der Gefährdung von Personen und Sachen auf der Erde zu treffen.

#### Art. 52<sup>189</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>190</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>188</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>189</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>190</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>191</sup>

2.–3. ...

### **Art. 55**

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

### **Art. 56**<sup>192</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>193</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>194</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>195</sup>

<sup>191</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>192</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>193</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>194</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>195</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>196</sup>V. Prüfung von  
Luftfahrtgeräten

<sup>1</sup> Die Lufttüchtigkeit der im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragenen Luftfahrzeuge sowie die Lärmentwicklung und Schadstoffemission der Luftfahrzeuge mit motorischem Antrieb sind zu prüfen.<sup>197</sup>

<sup>2</sup> Das UVEK erlässt Bestimmungen über die Anforderungen an die Lufttüchtigkeit sowie über die Begrenzung der Lärm- und Schadstoffemissionen der Luftfahrzeuge mit motorischem Antrieb.<sup>198</sup>

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

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

**Art. 59**

VI. Kennzeichen

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

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

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

<sup>1</sup> 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>199</sup>

<sup>1bis</sup> Die Erlaubnis wird befristet.<sup>200</sup>

<sup>196</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>197</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>198</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>199</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>200</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>201</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>201</sup> Aufgehoben durch Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, mit Wirkung seit 1. April 2011 (AS 2011 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>202</sup>

II. ...

### Art. 68<sup>203</sup>

III. Verjährung

Die Ersatzansprüche verjähren nach den Bestimmungen des Obligationenrechts<sup>204</sup> über die unerlaubten Handlungen.

### Art. 69

IV. Vorbehalt des Vertragsrechtes

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

### Art. 70

V. Sicherstellung der Haftpflichtansprüche  
1. Versicherungspflicht

<sup>1</sup> Der Halter eines im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragenen Luftfahrzeugs muss gegen die Folgen seiner Haftpflicht als Luftfahrzeughalter versichert sein. Vorbehalten bleibt Artikel 71.<sup>205</sup>

<sup>202</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).

<sup>203</sup> Fassung gemäss Anhang Ziff. 16 des BG vom 15. Juni 2018 (Revision des Verjährungsrechts), in Kraft seit 1. Jan. 2020 (AS **2018** 5343; BBl **2014** 235).

<sup>204</sup> SR **220**

<sup>205</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> 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>206</sup>

5. Weitere Vorschriften

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

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

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

<sup>206</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010; BBl 1992 I 607).

## Zweiter Titel: Das Lufttransportrecht

### Art. 75<sup>207</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>208</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>209</sup>

### Art. 76

#### II. Vorbehalt der Postgesetzgebung

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

### Art. 76a<sup>210</sup>

#### III. Sicherstellung

<sup>1</sup> Schweizerische Unternehmen der gewerbsmässigen Luftfahrt haben sich gegen die Folgen ihrer Haftpflicht als Lufttransportführer bis zu den 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 gewerbs-

<sup>207</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>208</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>209</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 2011 1119; BBl 2009 4915).

<sup>210</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS 1994 3010; BBl 1992 I 607).

mässigen Luftfahrt vom Bestand einer genügenden Versicherung ihrer Haftpflicht als Transportführer abhängig machen.

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

#### **Art. 77**

I. Eidgenössische Unfallversicherung

<sup>1</sup> Die Ansprüche aus diesem Gesetz bleiben Geschädigten, die nach dem Unfallversicherungsgesetz vom 20. März 1981<sup>211</sup> versichert sind, gewahrt. Den Versicherern steht der Rückgriff nach den Artikeln 72–75 des Bundesgesetzes vom 6. Oktober 2000<sup>212</sup> über den Allgemeinen Teil des Sozialversicherungsrechts zu.<sup>213</sup>

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

#### **Art. 78**

II. Militärversicherung

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

#### **Art. 79**

III. Obligationenrecht

Soweit die Artikel 64–78 sowie die zu ihrer Ausführung vom Bundesrat erlassenen Vorschriften nichts anderes bestimmen, gelten die Bestimmungen des Obligationenrechtes<sup>214</sup>.

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

#### **Art. 80**

I. Begriff

Unter Sicherungsbeschlagnahme im Sinne der nachfolgenden Artikel ist jede wie auch immer benannte Massnahme zu verstehen, durch die ein Luftfahrzeug wegen privater Interessen zugunsten eines Gläubigers, des Eigentümers oder des Inhabers eines auf dem Luftfahrzeug lastenden dinglichen Rechtes festgehalten wird, ohne dass derjenige,

<sup>211</sup> SR 832.20

<sup>212</sup> SR 830.1

<sup>213</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>214</sup> SR 220

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 regelmässigen 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>215</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.

### Art. 86

VII. Ausländische Luftfahrzeuge

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

### Art. 87

VIII. Schutz des gewerblichen Eigentums

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

<sup>215</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).



## Fünfter Titel: Strafbestimmungen

### Erster Abschnitt: Strafbare Handlungen

#### Art. 88<sup>216</sup>

I. Vergehen  
1. Verletzung  
von Verkehrs-  
sperrern

1 Wer in Verletzung einer aufgrund von Artikel 7 verfügten Verkehrsperre vorsätzlich in den schweizerischen Luftraum einfliegt oder in der Schweiz abfliegt oder ein gesperrtes Gebiet der Schweiz überfliegt, wird mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder Geldstrafe bestraft.

2 Verletzt der Täter überdies die in Artikel 18 aufgestellten Vorschriften über den Landungszwang, so ist die Strafe Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe.

3 Wer fahrlässig handelt, wird mit Geldstrafe bis zu 180 Tagessätzen bestraft.

#### Art. 89<sup>217</sup>

2. Führung von  
Luftfahrzeugen  
mit falschen  
Kennzeichen

1 Wer vorsätzlich ein Luftfahrzeug mit falschen oder verfälschten Kennzeichen oder ohne die in Artikel 59 vorgeschriebenen Kennzeichen führt oder führen lässt, wird mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder Geldstrafe bestraft.

2 Wer fahrlässig handelt, wird mit Geldstrafe bis zu 180 Tagessätzen bestraft.

3 Der Täter ist auch strafbar, wenn er ausserhalb der Schweiz ein Luftfahrzeug mit schweizerischen Kennzeichen führt oder führen lässt, ohne dazu berechtigt zu sein. Artikel 4 Absatz 2 des Strafgesetzbuchs<sup>218</sup> findet Anwendung.

#### Art. 89a<sup>219</sup>

2a. Missachtung  
von Weisungen  
eines Abfang-  
Luftfahrzeuges

1 Wer als Kommandant eines Luftfahrzeugs den nach den Verkehrsregeln erteilten Weisungen eines Abfang-Luftfahrzeugs vorsätzlich nicht Folge leistet, wird mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe bestraft.<sup>220</sup>

2 Die Tat ist auch strafbar, wenn sie im Ausland begangen wird:

a. an Bord eines schweizerischen Luftfahrzeuges;

<sup>216</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 16. Juni 2017, in Kraft seit 1. Jan. 2018 (AS 2017 5607; BBl 2016 7133).

<sup>217</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 16. Juni 2017, in Kraft seit 1. Jan. 2018 (AS 2017 5607; BBl 2016 7133).

<sup>218</sup> SR 311.0

<sup>219</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>220</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 16. Juni 2017, in Kraft seit 1. Jan. 2018 (AS 2017 5607; BBl 2016 7133).

- 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>221</sup> ist anwendbar.

#### Art. 90<sup>222</sup>

3. Gefährdung durch die Luftfahrt

<sup>1</sup> Wer während eines Flugs als Kommandant des Luftfahrzeugs, als Mitglied der Besatzung oder als Passagier die gesetzlichen Vorschriften oder Verkehrsregeln vorsätzlich missachtet und dadurch wesentlich Leib und Leben von Menschen oder fremdes Eigentum von erheblichem Wert auf der Erdoberfläche in Gefahr bringt, wird mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe bestraft.

<sup>2</sup> Wer fahrlässig handelt, wird mit Geldstrafe bis zu 180 Tagessätzen bestraft.

#### Art. 90<sup>bis</sup> 223

4. Tätigkeit an Bord mit beeinträchtigtem Bewusstsein

Mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe wird bestraft, wer:

- a. in angetrunkenem Zustand oder unter dem Einfluss von Betäubungsmitteln oder psychotropen Substanzen als Flugbesatzungsmitglied tätig ist;
- b. sich vorsätzlich einer amtlich angeordneten Blutprobe oder einer zusätzlichen ärztlichen Untersuchung widersetzt oder entzieht oder den Zweck dieser Massnahmen vereitelt.

#### Art. 91<sup>224</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;

<sup>221</sup> SR 311.0

<sup>222</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 16. Juni 2017, in Kraft seit 1. Jan. 2018 (AS 2017 5607; BBl 2016 7133).

<sup>223</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 17. Dez. 1971 (AS 1973 1738; BBl 1971 I 266). Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 16. Juni 2017, in Kraft seit 1. Jan. 2018 (AS 2017 5607; BBl 2016 7133).

<sup>224</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915).

- 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.
- 2 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;
  - c.<sup>225</sup> unberechtigterweise den Sicherheitsbereich eines Flugplatzes betritt oder bei dessen Betreten die Sicherheitskontrolle umgeht oder vereitelt; der Versuch ist strafbar;
  - d.<sup>226</sup> ohne Bewilligung eine Waffe oder einen gefährlichen Gegenstand im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 beziehungsweise Absatz 6 des Waffengesetzes vom 20. Juni 1997<sup>227</sup> in den Sicherheitsbereich eines Flugplatzes bringt; der Versuch ist strafbar.
- 3 Bei groben Verstössen nach Absatz 1 Buchstaben a–e und i sowie Absatz 2 ist die Strafe Busse bis zu 40 000 Franken.
- 4 Wer als Lufttransportführer gegenüber seinen Passagieren wiederholt oder schwerwiegend Pflichten verletzt, welche aufgrund internationaler Vereinbarungen bestehen und deren Verletzung aufgrund dieser

<sup>225</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 16. Juni 2017, in Kraft seit 1. Jan. 2018 (AS 2017 5607; BBl 2016 7133).

<sup>226</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 16. Juni 2017, in Kraft seit 1. Jan. 2018 (AS 2017 5607; BBl 2016 7133).

<sup>227</sup> SR 514.54

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

**Art. 91**<sup>bis 228</sup>

IIa. Weitere  
Straf-  
bestimmungen

Die besonderen Bestimmungen des Verwaltungsstrafrechtsgesetzes vom 22. März 1974<sup>229</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>230</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>231</sup>

**Art. 95**<sup>232</sup>

<sup>228</sup> Eingefügt durch Ziff. 15 des Anhangs zum VStrR, in Kraft seit 1. Jan. 1975 (AS **1974** 1857; BBl **1971** I 993).

<sup>229</sup> SR **313.0**

<sup>230</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>231</sup> Aufgehoben durch Ziff. 15 des Anhangs zum VStrR (AS **1974** 1857; BBl **1971** I 993).

<sup>232</sup> Aufgehoben durch Ziff. I des BG vom 16. Juni 2017, mit Wirkung seit 1. Jan. 2018 (AS **2017** 5607; BBl **2016** 7133).

## Zweiter Abschnitt: Geltungsbereich und Strafverfolgung

### Art. 96<sup>233</sup>

I. Räumliche  
Geltung der  
Strafbestim-  
mungen  
1. Grundsatz

Soweit die Artikel 89 Absatz 3, 89a Absatz 3 und 97 dieses Gesetzes oder die Artikel 4–7 des Strafgesetzbuchs<sup>234</sup> nichts anderes vorsehen, ist den Strafbestimmungen nur unterworfen, wer im Inland eine strafbare Handlung verübt.

### Art. 97<sup>235</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 Absätze 3 und 4 des Strafgesetzbuchs<sup>236</sup> ist anwendbar.<sup>237</sup>

### 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>238</sup>

<sup>2</sup> Übertretungen im Sinne von Artikel 91 werden nach den Verfahrensvorschriften des Verwaltungsstrafrechtsgesetzes vom 22. März 1974<sup>239</sup> durch das BAZL verfolgt und beurteilt.<sup>240</sup>

<sup>3</sup> Sind die strafbaren Handlungen an Bord ausländischer Luftfahrzeuge über der Schweiz oder an Bord schweizerischer Luftfahrzeuge ausserhalb der Schweiz verübt worden, so kann die für die Strafverfolgung

233 Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 16. Juni 2017, in Kraft seit 1. Jan. 2018 (AS 2017 5607; BBl 2016 7133).

234 SR 311.0

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

236 SR 311.0

237 Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 16. Juni 2017, in Kraft seit 1. Jan. 2018 (AS 2017 5607; BBl 2016 7133).

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

239 SR 313.0

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

zuständige schweizerische Behörde von der Durchführung des Strafverfahrens absehen.<sup>241</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>242</sup>

<sup>2</sup> Er nimmt bis zum Eingreifen der zuständigen Behörde die Untersuchungshandlungen vor, die keinen Aufschub ertragen.<sup>243</sup>

<sup>3</sup> Er ist berechtigt, Fluggäste und Besatzungsmitglieder zu durchsuchen und Gegenstände, die als Beweismittel dienen können, zu beschlagnahmen.<sup>244</sup>

<sup>4</sup> Ist Gefahr im Verzug, so steht dem Kommandanten das Recht zu, Verdächtige vorläufig festzunehmen.<sup>245</sup>

<sup>5</sup> Die Artikel 39, 40 und 45–52 des Verwaltungsstrafrechtsgesetzes vom 22. März 1974<sup>246</sup> über die Vernehmung des Beschuldigten, die Einholung mündlicher Auskünfte, die Durchführung von Zwangsmassnahmen, die Beschlagnahme, Durchsuchung und vorläufige Festnahme gelten sinngemäss.<sup>247</sup>

### Art. 100<sup>248</sup>

IV. Meldepflichten und Einholen von Stellungnahmen

<sup>1</sup> Die Staatsanwaltschaften und die Gerichte melden dem BAZL jede strafbare Handlung, die zum Entzug von Bewilligungen, Erlaubnissen und Ausweisen im Sinne von Artikel 92 Buchstabe a Anlass geben könnte.

<sup>2</sup> Sie melden dem BAZL, sofern durch die Meldung das Strafverfahren nicht beeinträchtigt wird, Verurteilungen und hängige Strafverfahren gegen im Sicherheitsbereich eines Flughafens tätige Personen betreffend:

- <sup>241</sup> Fassung gemäss Ziff. 15 des Anhangs zum VStrR, in Kraft seit 1. Jan. 1975 (AS 1974 1857; BBl 1971 I 993).
- <sup>242</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>243</sup> Fassung gemäss Ziff. 15 des Anhangs zum VStrR, in Kraft seit 1. Jan. 1975 (AS 1974 1857; BBl 1971 I 993).
- <sup>244</sup> Fassung gemäss Ziff. 15 des Anhangs zum VStrR, in Kraft seit 1. Jan. 1975 (AS 1974 1857; BBl 1971 I 993).
- <sup>245</sup> Fassung gemäss Ziff. 15 des Anhangs zum VStrR, in Kraft seit 1. Jan. 1975 (AS 1974 1857; BBl 1971 I 993).
- <sup>246</sup> SR 313.0
- <sup>247</sup> Eingefügt durch Ziff. 15 des Anhangs zum VStrR, in Kraft seit 1. Jan. 1975 (AS 1974 1857; BBl 1971 I 993).
- <sup>248</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 16. Juni 2017, in Kraft seit 1. Jan. 2018 (AS 2017 5607; BBl 2016 7133).

- a. terroristische Tätigkeiten im Sinne von Artikel 13a Absatz 1 Buchstabe b Ziffer 1 des Bundesgesetzes vom 21. März 1997<sup>249</sup> über Massnahmen zur Wahrung der inneren Sicherheit;
- b. strafbare Handlungen nach den Artikeln 111–113, 122, 134, 139, 140, 156, 183, 185, 221 und 223–226<sup>ter</sup> des Strafgesetzbuchs<sup>250</sup>;
- c. strafbare Handlungen nach Artikel 19 Absatz 2 des Betäubungsmittelgesetzes vom 3. Oktober 1951<sup>251</sup>;
- d. strafbare Handlungen nach Artikel 37 des Sprengstoffgesetzes vom 25. März 1977<sup>252</sup>;
- e. strafbare Handlungen nach Artikel 33 des Waffengesetzes vom 20. Juni 1997<sup>253</sup>.

<sup>3</sup> Das BAZL kann zur Überprüfung von Bewilligungen, Erlaubnissen und Ausweisen für im Sicherheitsbereich eines Flughafens tätige Personen Stellungnahmen des Nachrichtendienstes des Bundes einholen.

#### Art. 100<sup>bis</sup> 254

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>255 256</sup>

249 SR 120

250 SR 311.0

251 SR 812.121

252 SR 941.41

253 SR 514.54

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

255 Fassung des zweiten Satzes gemäss Anhang Ziff. II 4 des Postgesetzes vom 17. Dez. 2010, in Kraft seit 1. Okt. 2012 (AS 2012 4993; BBl 2009 5181).

256 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>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 Handgepäckes 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>257</sup>.

#### Art. 100<sup>ter</sup> 258

VI. Feststellung der Angetrunkenheit u. dgl.

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

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

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

### Dritter Teil: Förderung der Luftfahrt

#### Art. 101<sup>259</sup>

I. Leistungen des Bundes  
1. An Linienbetriebe<sup>260</sup>

<sup>1</sup> Der Bund kann der schweizerischen Luftfahrt an den Betrieb regelmässig beflogener Linien Beiträge oder Darlehen gewähren.<sup>261</sup>

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

257 SR 170.32

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

259 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).

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

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



**Art. 101a**<sup>262</sup>

2. ...

**Art. 101b**<sup>263</sup>

3. An Erbringer von Flugsicherungsdienstleistungen

<sup>1</sup> Der Bund kann Ertragsausfälle eines Erbringers von Flugsicherungsdiensten 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.<sup>264</sup>

**Art. 102**<sup>265</sup>

II. Beteiligungen

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

**Art. 102a**<sup>266</sup>

IIa. Finanzhilfen des Bundes infolge der COVID-19-Pandemie

<sup>1</sup> Lässt sich ein unterbruchfreier und geordneter Betrieb der Landesflughäfen infolge der COVID-19-Pandemie nicht anders gewährleisten, so kann der Bund:

- a. sich zusammen mit den Flugplatzunternehmen vorübergehend an Gesellschaften zur Sicherstellung der Erbringung von Dienstleistungen in den Bereichen Bodenabfertigung und Luftfahrzeuginstandhaltung beteiligen oder solchen Gesellschaften Darlehen, Bürgschaften oder Garantien gewähren;
- b. den Unternehmen, die Dienstleistungen in den Bereichen Bodenabfertigung und Luftfahrzeuginstandhaltung erbringen, Darlehen, Bürgschaften oder Garantien gewähren;
- c. den Landesflughäfen Darlehen, Bürgschaften oder Garantien gewähren.

<sup>2</sup> Der Bundesrat regelt unter Berücksichtigung angemessener Sicherheiten die Voraussetzungen für eine Beteiligung des Bundes und die Ausrichtung weiterer Finanzhilfen sowie die Bedingungen und Auflagen für Darlehen, Bürgschaften und Garantien. Er sorgt dafür, dass die

<sup>262</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>263</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS **2011** 1119; BBl **2009** 4915).

<sup>264</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 16. Juni 2017, in Kraft seit 1. Jan. 2019 (AS **2017** 5607, **2018** 3841; BBl **2016** 7133).

<sup>265</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>266</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 6. Mai 2020, in Kraft vom 7. Mai 2020 bis zum 31. Dez. 2025 (AS **2020** 1493; BBl **2020** 3667).

Finanzhilfen ausschliesslich zur Sicherstellung der Dienstleistungen in der Schweiz verwendet werden.

<sup>3</sup> Voraussetzung für die Gewährung von Finanzhilfen an ausländische oder ausländisch dominierte Unternehmen ist die Absicherung durch Beteiligungsrechte im gleichem Umfang oder gleichwertige Sicherheitsmassnahmen. Der Bundesrat regelt die Einzelheiten.

#### Art. 103<sup>267</sup>

III. Überprüfung  
von Beihilfen

<sup>1</sup> Die Wettbewerbskommission prüft, ob mit Artikel 13 des Abkommens vom 21. Juni 1999<sup>268</sup> zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Luftverkehr vereinbar sind:

- a.<sup>269</sup> die Entwürfe zu Beschlüssen des Bundesrates, welche bestimmte Unternehmen oder Produktionszweige im Anwendungsbereich des Abkommens begünstigen, insbesondere Leistungen, Beteiligungen und Finanzhilfen nach den Artikeln 101, 102 und 102a 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>270</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>267</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>268</sup> SR **0.748.127.192.68**

<sup>269</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 6. Mai 2020, in Kraft vom 7. Mai 2020 bis zum 31. Dez. 2025 (AS **2020** 1493; BBl **2020** 3667).

<sup>270</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>271</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>272</sup>

### Vierter Teil: Anwendungs- und Schlussbestimmungen

#### Art. 104<sup>273</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 der Bestimmungen für die zivile Luftfahrt auf die militärische Luftfahrt<sup>274</sup>

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 Der Bundesrat legt fest, welche Bestimmungen für die zivile Luftfahrt aus Gründen der Flugsicherheit auch auf die militärische Luftfahrt anwendbar sind.<sup>275</sup>

271 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).

272 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 2011 1119; BBl 2009 4915).

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

274 Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 16. Juni 2017, in Kraft seit 1. Jan. 2019 (AS 2017 5607, 2018 3841; BBl 2016 7133).

275 Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 16. Juni 2017, in Kraft seit 1. Jan. 2019 (AS 2017 5607, 2018 3841; BBl 2016 7133).

**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>276</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>4</sup> Die Erbringer der zivilen Flugsicherungsdienstleistungen betreiben für die Zwecke der Untersuchung von Flugunfällen und schweren Vorfällen bei Flugverkehrsstellen ein System zur Aufzeichnung von Hintergrundgesprächen und -geräuschen. Der Bundesrat regelt die

<sup>276</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).

Verantwortung für die Datensammlung, das Auswertungsverfahren, die Datenempfänger, die Aufbewahrungsdauer und die Vernichtung der Daten sowie die technischen und organisatorischen Schutzmassnahmen.<sup>277</sup>

<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.

<sup>6</sup> Das BAZL informiert die betroffenen Flughafenhalter über Meldungen und Stellungnahmen, die ihm gestützt auf Artikel 100 Absätze 2 und 3 zugegangen sind, sofern deren Inhalt zum Entzug von Bewilligungen, Erlaubnissen und Ausweisen von im Sicherheitsbereich des Flughafens tätigen Personen Anlass geben könnte.<sup>278</sup>

#### **Art. 107b**<sup>279</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>280</sup>

<sup>2</sup> Er kann gegebenenfalls für diese Arten von Luftfahrzeugen Sonderregeln aufstellen. Dabei dürfen jedoch die Vorschriften dieses Geset-

<sup>277</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 16. Juni 2017, in Kraft seit 1. Jan. 2019 (AS **2017** 5607, **2018** 3841; BBl **2016** 7133).

<sup>278</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 16. Juni 2017, in Kraft seit 1. Jan. 2018 (AS **2017** 5607; BBl **2016** 7133).

<sup>279</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS **2011** 1119; BBl **2009** 4915).

<sup>280</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (AS **1994** 3010; BBl **1992** I 607).

zes über die Haftpflicht und die Strafbestimmungen nicht geändert werden.

#### Art. 108a<sup>281</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>282</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>283</sup> betreffend den Verkehr von Luftfahrzeugen auf und über Gewässern.

<sup>281</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. April 2011 (AS **2011** 1119; BBl **2009** 4915).

<sup>282</sup> [AS **36** 171]

<sup>283</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>284</sup>

**Schlussbestimmungen der Änderung  
vom 17. Dezember 1971<sup>285</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>286</sup> zur Durchsetzung von Lärmzonen unter kantonalem Recht eingeleitet sind, werden nach kantonalem Recht zu Ende geführt.

IV–V<sup>287</sup>**Schlussbestimmungen der Änderung vom 26. Juni 1998<sup>288</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>284</sup> BRB vom 5. Juni 1950.

<sup>285</sup> AS **1973** 1738; BBl **1971** I 266

<sup>286</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>287</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>288</sup> AS **1998** 2566; BBl **1997** III 1181

### **Schlussbestimmungen der Änderung vom 18. Juni 1999<sup>289</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>290</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>291</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>289</sup> AS 1999 3071; BBI 1998 2591

<sup>290</sup> AS 2011 1119; BBI 2009 4915

<sup>291</sup> AS 1994 3010