

Subsidiarität: Konkretisierung von Rechtsnorm in ermitteltem Sachverhalt
Dispositives Recht: Falls keine Regeln abgemacht
Privatrecht: Zivilrecht/Handelsrecht. Öff. Recht: formelles R, nat. öff. R
Gesetze im nat. Sinn: Erlassformen sämtlicher Stufen
Gesetze im form. Sinn: in form. Gesetzgebungsverfahren beschlossen
Sachplan Infrastruktur Luftfahrt: Zweck, Arten, Rahmenbed. für
Verkehr von Flugplatzanlage. Grundlage für Planung, Bauen,
Betrieb, Konzession, Betriebsreglement für Flugplatz.

Verkehrsverfassung: Bis 1980 nur Zureisung von Kompetenzen
und Aufgaben. Inhaltlich nur wenige konkrete Vorgaben.
Art 81 BV: Öffentl. Verkehr kann Bund errichten

Art. 81a BV: (Finanzierungs-)Grundzüge des öff. Verkehrs, unter anderem Teil

Art 82 BV: Bund kompetent Vorschüssen Strassenverkehr Oberaufsicht über
Strassen gesamt-CH Bedeutung, Gebührenfreie Strassen

Art 83 BV: Strasseninfrastruktur in allen Landesteilen, kann diese Aufgabe
outsourcen an private/gemischte Trägerschaften

Art 84 BV: Alpenquerender Transitverkehr, Kapazitätsgrenze, Alpen schützen
Grenze-Grenze auf Schiene

Art 85 BV: Leistungsabhängige Schwereverkehrsabgabe (LSVA) → wichtiges Element
des CH-Verkehrspolitik

Art 85a BV: Grundlage für Autokenn. Vignette. Ausnahme zu Art. 82 BV

Art 86 BV: Motor und Motor Geld für Strassenverkehr. Nationalstrassen und
Agglomerationsfond (NAF)

Art 87 BV: Eisenbahnverkehr, Seilbahnen, Schifffahrt, Luftseilbahnfahrt Sache des Bundes

Art 87a BV: Finanzierung Eisenbahninfrastr. Sache d. Bundes. Bahninfrastr.fond (BIF). BIF regelt Herkunft &
Verwendung der Mittel. Projekte = Ergebnisse aus Planungsprozessen. Kantone beteiligen an
Finanzierung Bahninfrastr. Teil BIF stammt aus LSVA

Art 87b BV: Steuern auf Flugkraftstoffen für Umweltschutz, Security, safety

Art 88 BV: Bund legt Grundsätze für Fuss/Wander/Velo wegenetze
Verkehrsregeln mit funktionaler Bedeutung im Verkehr:

Art 73 BV: Nachhaltigkeitsprinzip

Art 74 BV: Umweltschutz. Keine Verfassungsmässigen Aussagen
zu Grenzen tolerierbarer Umweltauswirkungen durch Verkehr
und ökol. Verhältnis zw. Verkehrssträngen

Art 75 BV: Raumplanung. Verantwortung für Kantone. Bund legt nur
Grundsätze fest. Ziele der Raumplanung: zureichende Siedlungsfläche
Nutzung d. Bodens & geordnete Besiedlung d. Landes

Verkehrsverfassung enthält kein ganzheitliches Konzept
für Verkehr. Viel historisch gewachsen. Es kann nicht von
ganzheitlicher Verkehrsverfassung gesprochen werden.

Zentrale Verträge:

Land- & Luftverkehrsabkommen = Staatsverträge, wie Verträge zw.

Primärpersonen verhandelt. Einheit = Gültigkeitsklausel.

Inhaltliche Bestimmungen aber auch europ. Gemeinschaftsrecht.

Basieren auf Prinzip der Gleichwertigkeit der Gesetzgebung der
Vertragspartner.

Bil. Abkommen durch gemischte Ausschüsse vermittelt. Jedes Gesetz
ein Ausschuss aus Vertretern beider Vertragsparteien

Landverkehrsabkommen: LVA

sichert von Volk beschlossene Verkehrspolitik europ. mit.
sichert ausserpolitische Vereinbarung & Anerkennung der öff. Verkehrsgründe
durch europ. Partner. Ziele: Transparenz, Koordination, nicht alleine sichtbar.

- Liberalisierung im Strassenverkehr

- Harmonisierung Normen & Zulassungsbedingungen (z.B. 286 neu 106)

- Marktöffnung im Schienenverkehr (sozial liberalisiert &
Grundsätze freier Netznutzung wird grenzüberschreitend gewährleistet.

- Erhöhung Strassenkapazität (Beibehaltung LSVA)

↳ LVA seit 2002 „LVA Schweiz-EG“: Nach Anpassungen CH-Recht an EU-Recht,
muss Ausbau Verkehrsinfrastruktur in allen EU-Ländern fest.
in LVA nur LSVA mit Elementen festgelegt.

Luftverkehrsabkommen
Sichert seit 2002 CH-Fluggesellschaften Zugang zu lib. EU-Markt.
Gleiche Beteiligung für CH & EU Bürger/Unternehmen möglich.

Engerer bilateral Vertrag OHNE Gleichwertigkeit. Erlasse direkt
auf CH ausgedehnt. CH-Recht nur national anwendbar

Verkehrsträger: Strasse, See, Luftraum, Flughäfen, Gleise, Häfen... NKHT: Auto etc.

Eisenbahngesetz (EBG)

regelt Bau & Betrieb. Kriterien für Netznutzungsbewilligung.
Eisenbahnbetriebliches Planungsverfahren. Interoperabilität
der Eisenbahn in EU. Haftung, Finanzierung

SBB-Gesetz (SBBG)

SBB = spezialrechtliche AG. Bund Alleinbetr. Leistungsvereinbarung
um Investitionen zu finanzieren. CH wählt Verwaltungsrat

Nationalstrassengesetz (NSG)

geht nur um Verkehrsstrassen Klasse NKHT im Verkehr.
Unterscheidung Nationalstrassen 1-3 Klasse. Bund zuständig für NS.
Führt Bund und Kantone zuständig für NS. NSG regelt Pflanzregeln Verkehr.

Strassenverkehrs-gesetz (StVG)

Vorschriften Verkehr, Haftung, Versicherung, Bestimmt
kann Strassenhoheit. Verkehrsregeln.

Auch Strassenbestimmungen, aber die stehen in Ordnungsgesetz

Binnenschifffahrtsgesetz (BSG)

Schifffahrt Gemeingebrauch, steht allen offen. Gewässhoheit →
bei Kantone. Vorschriften Hafen/Schiffe/Schiffwer.

kleinschifffahrt durch internat. Vereinbarungen geregelt, →
„Mannheimer Abk.“. Verkehrsregeln/Strassenbestimmungen.

Vorschriften über Steuern und Gebühren der kantone
Seeschifffahrtsgesetz

Regeln CH-Schifffahrt auf hoher See. 20 Schiffe.

Strassenbestimmungen. Vorschriften für Registrierung
privatrechtl. Verträge im Zusammenhang mit Verwendung von Strassen.

Luftfahrtgesetz (LFA)

Bestimmungen Benutzung Luftraum. Anforderungen Flugplatz.
Vorschriften über Flugsicherheitspersonal. Strassenbestimmungen.

Auch haftpflicht/transportrechtliche Fragen, aber das
vorallen international geregelt.

konventioneller Güterverkehr: Recht steht auf Fz

kombinierter Güterverkehr: Fracht in Container

↳ Synonym für multimodaler Güterverkehr

Personenbeförderungsregel: Planopol Bund für Pers. Beför.

Personenverkehr bewilligungs/konzessionspflichtig

Güterverkehr nur bewilligungspflichtig auf Strasse.

Regionaler Pers.verkehr: Bund bezahlt Abgeltung

Güterverkehr: Durch Finanzhilfen gefördert

Strassengüterverk.: Mittelland

Schiengüterverk.: Transit N-S

Personenbeförderungsgesetz (PBG)

konzession/Bewilligungspflicht. Fahrplanpflicht Tarifpflicht,
Transportpflicht, Pflicht zum direkten Verkehr.

Gütertransport-gesetz (GüTG)

Regelt Transport auf Schiene, Seilbahn, Wasser.

finanzielle Förderung von Investitionen und Betrieb

↳ auch Erneuerungen = „verschlechte“ Betriebswert.

Verweise auf int. Recht. Strassenbestimmungen

Güterverlagerungsgesetz (GUVG)

Eut auch befristete Erhöhung Transitabgabe

Garantie für Verlagerungszöl: Alpentransitböse

LFA (1998) gilt gemeinsam mit Luftverk. Abkommen

Warschauer Abkommen: Vereinfachung Reisen
über Beförderung im int. Luftverkehr (1979)

↳ weitgehend aber nicht vollständig - von Montrealer
Übereinkommen abgelöst (1993)

Chicago-Übereinkommen: bedeutendstes int.
Abkommen, löste Paris Convention ab.

→ Klärung, dass jeder Staat Lufthoheit hat.
1933 Kant. Zürich Flughafen-gesetz
keine int. Regeln bis welche Höhe Luftraum

Luftfahrtspolitik CH (Lupo 2016)

kein Zutritt zu lib. europ. Binnenmarkt für Nicht-EU-Gesell.

Via Schweizer Gesellschaft.

Schlussfolgerungen aus Lagenanalyse:
Sicherheitsniveau halten, Security, Schwerpunkt Flugsicherheit,
int. Regeln Verhältnis Regulation & lib. Markt, Lärmemissionen reduzieren,
Beitrag an Klimaschutz, Luftfahrtinfrastruktur sicherstellen

Luftverkehrsverbindungen sicherstellen durch Flugsicherheits in ZH,
Unterstützung für Betriebung für „Fair-Competition“-Klausel in LVA,
keine Priorität für Linien CH → CH Not & Katastrophenhilfe aus Luft

Geschäftsreiserverkehr via Fltz Dübendorf (Projekt bereits beendet),
Günstige RB für Arbeitsluftverkehr Bund steuert Optimierung Landes-
flughäfen, Militärfltz auch für Zivilluftfahrt Regional-
flughäfen mit Flugschulen erhalten, Flugfelder erhalten,

Flugsicherung eigenständig aber SES vorantreiben,
dadurch enger mit europ. Partner zusammenarbeiten,
Luftraum für alle offen grundsätzlich Neue techn.

Entwicklungen frühzeitig identifizieren, Luftfahrtindustrie stärken,
konkurrenzfähige RB für Luftfahrt, Luftfahrtforschung/
entwicklung durch Swiss Aviation Research center,
Sicherheitsaufsicht des Zivilluftfahrt durch BAZL.

CH folgt Nonismus → Staatsverträge auf: CH-Recht

In int. Verträgen Unterscheidung:

↳ self-executing: direkt anwendbare Normen

↳ nicht anwendbare Vorschriften: Konkretisierung in CH-Recht

Rechtsquellen für Fluginfrastruktur

Flughäfen: dienen öff. Verkehr, Betriebskonzession OVEK

Flugfeld: Betriebsbewilligung BAZL

Für Betrieb Flugplatz → Flugplatzhalter verantwortlich,
er erlässt Betriebsreglement → Genehmigung BAZL

Flugplatzhalter ernannt Flugplatzleiter → für
Betriebsaufsicht zuständig (BAZL muss Leiter zulassen)

Aufsicht Flugplätze abfragt BAZL (kann Aufg. delegieren)

CH-Landesflughäfen

Zürich (1998): Bis Ende 90er Betrieb durch Kantone,
jetzt von Gesetz mehr als 1/3 des stimmberechtigten
Kapitals an Kantone, Regierungsrat ist Aktionär

5% gehört Stadt Zürich. Handlungsspielraum eingeschränkt

Greif: Flugplatzhalter heute noch Ansicht des kant. Recht.

kant. Flugverkehrs-gesetz regelt Details.

Basel: bilateral Staatsvertrag 1999. Betrieb durch
öffentl. - recht. Unternehmen (nach franz. Recht)

Bund an allen Landesflughäfen finanziell beteiligt,
seit LVA nun strengere Schenkungsgrundsätze.

Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL)

Bund legt im SIL Zweck, beanspruchtes Areal,
Grundzüge Nutzung, Erschließung, RB Betrieb fest

Sachplan ist behördenverbindlich

Verkehrsrechtliches Baubewilligungsverfahren
= Planengenehmigungsverfahren

Planengenehmigung umfasst sämtliche Bewilligungen,
keine Bundesrecht oder kantonale Beut. nötig.

Technische Normen für Luftfahrtinfrastruktur
↳ Verweise auf ICAO Annexen

Leitbehörde: Flughafen-OVEK, Flugfeld = BAZL

Betriebskonzession UVEK gibt Recht auf Betreiben von Flughafen und Gebühren erheben verpflichtet Betrieb zu gewährleisten. Erteilung abhängig von SLK-Kompatibilität, genehmigungsfähiges Betriebsregl. Betriebskonzession befristet

Betriebsbewilligung BAZL unbefristet

keine Gebührenerhebung, kein Zwang Flughafen jemanden zur Verfügung zu stellen

Für bestimmte Flugplätze Zertifizierung nach EU-Recht oder KTO erforderlich.

Betrieb von Flughafen: Zulassungszwang → offen für alle nat. & int. (ausser schwarze Liste), Betriebszeiten im Betriebsregl. festgelegt, An & Abflugregime. Verein Slot Coordination Switzerland für Slots zuständig.

Sicherheit (Safety & Security), Zolldienst, Bodenabfertigung (Darf auf Dritte übertragen werden) Gebühren nach Kostendeckungsprinzip & Äquivalenzprinzip, Lenkungsfunktion für öko-Flz Fluglärm: Immissionen grundsätzlich berechnet nicht gemessen. Emissionen nach Vorsorgeprinzip an Quelle zu begrenzen.

Vorsorgeprinzip → Emissionsbeschränkungsmaßnahmen → Umweltschützende Massnahmen → Entschädigungen

Flugsicherung: SKYGUIDE: AG, nicht kommerzialisiert Eurocontrol: Europ. Org. für Sicherung der Luftfahrt, CH Mitglied. Ziel: Harmonisierung europ. Flugsich. Serv., gemeinsame Politik Flugsicherungsgebühren.

Functional Airspace Block European Center (FABEC): Ziel: Einziger Luftraum für 6 Länder. Ist Teil des SES als 1 von 3 FAB's. FABEC durch SKYGUIDE verwalten.

SKYGUIDE Mitglied bei „Civil Air Navigation Services Organization“ (CANSO). CANSO verteidigt Interessen Flugsicherungsdienste weltweit

SESAR: Teil von SES. Gestaltet von Europ. Kommission & EUROCONTROL. „Single European Sky ATM Research Programme“. Alle Stakeholder der Luftfahrt beteiligt. Ziel: Harmonisierung, Senkung Kosten, Sicherheit, etc.

Chicagoer Übereinkommen: Benützung Luftraum, Def. Luftfahrzeug, Anforderungen Faktoren von Lfz & Infrastruktur, Grundlage Fluguntersuchung. Durch Übereinkommen ICAO geändert.

ICAO (International Civil Aviation Organization) Freiheit 1 & 2 im Transit-Abkommen, keine weltweite Regelung für übrige Rechte → Bi/Multilaterale LVA nötig.

CH-EU: 8 & 3. Freiheit noch nicht getätigt, Rest libel.

Europ. Luftrecht unterscheidet: (Nicht) gewerbsmässiger Verkehr.

Seit 2005 arbeitet CH auf Liberalisierung LVA Chicagoer Übereinkommen hat in Anhängen Standards → Grundsätzlich verbindlich Abweichungen von ICAO-Verfahren nicht meldungspflichtig → Spielraum für einzelne Staaten.

Procedures for Air Navigation Services (PANS): Vorschriften über Flugverfahren von ICAO definiert. → Nur Empfehlungen an Vertragsstaaten

Europ. Luftrecht: Aus CH-Sicht: Hauptsächlich abgedeckt durch LVA CH-EU & übernommenes Gemeinschaftsrecht.

LVA CH-EU: Europ. Gemeinschaft: Harmonisierung, CH übernimmt stetig europ. Neuerungen (BR ohne Zustimmung, Pachtm), Einzelkündige Rechtsanwendung, CH nicht im EU-Binnenmarkt, Nichtdiskriminierung, Eigentum/Kontrollklausel (Flugesell. muss Eigentum von Staatsangehörigen sein), Wettbewerbsrecht, Verkehrsrechte (Bis 7. Freiheit) Kern des LVA. 8./9. Freiheit fehlt noch (wäre bes. wichtig für Business Aviation). Verhandlungen diesbezügl. abhängig von Rahmenabkommen. Gemischer Ausschuss: Zuständig für Umsetzung/weiterentwicklung des LVA. Bis jetzt alle Streitpunkte dort getätigt.

Anhang des LVA enthält Gemeinschaftsrecht, dass in CH gilt.

EASA („European Union Aviation Safety Agency“) JAA (Joint Aviation Authorities) → trieb gemeinsames Regelwerk an. JAR (Requirements) mussten zur Geltung in nat. Gesetz. In 2002 JAA Anforderungen der Luftfahrt nicht mehr erfüllt. → EASA übernimmt Aufgaben der JAA. CH nimmt an EASA Teil. Sitz im VR (ohne Stimmrecht). Verpflichtung CH Übernahme Regeln EASA

EASA Aufgaben in: Zulassung, Unterhalt, Besatzung, Lizenzen, Flugbetrieb, Flugsicherung, Airspace, Usage, Luftverkehrsregeln. Basiert „Hard-Law“ für Europ. Kommission vor. Auch zuständig für soft-law. Brexit: ohne Abkommen OK als Drittstaat von EU behandelt. Bilaterales Abkommen ersetzt LVA zw. CH-OK.

CH Lfz: Grundsatz Luftfahrt, Rechtsbeziehungen aus Betrieb der Luftfahrt, Förderung Luftfahrt.

UVEK/BAZL Aufsicht über Luftfahrt in CH

BAZL legt Luftraumstruktur fest, An Board CH-Flz gilt CH-Recht etc.

ECAC (Europ. Civil Aviation Conference) Unterorganisation ICAO. 40 Mitglied. Vorrang vor EU, keine Diskussionsplattform. EASA für hohe Sicherheits & Umweltstandards.

JARUS („Joint Authorities for Rulemaking on Unmanned Systems“) 4 Länder, EASA, EUROCONTROL wirken mit. Für Regeln von unbemannten Flz. IATA (Int. Air Transport Association) → Branchenverband Fluggesellschaften (inkl. Swiss).

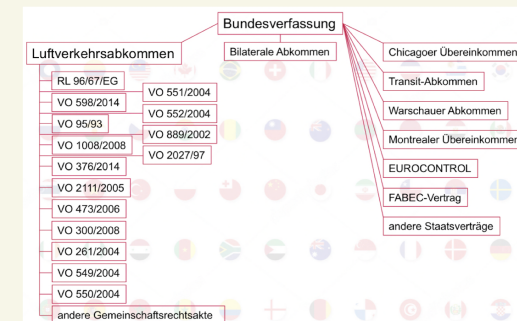
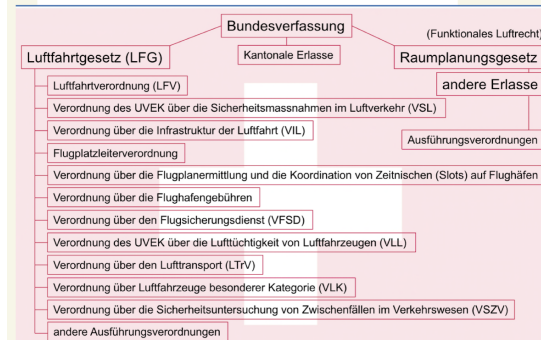
Montrealer Übereinkommen (MÜ) gilt in CH, regelt Haftung des Luftfrachtführers für Personen/Gepäckschäden, Frachtschäden, Verspätung. Schreibt Versicherungspflicht an. Europäisches Gemeinschaftsrecht: ersetzt nat. Haftungsregeln. MÜ anwendbar wenn Staat-Ziel in Vertrag selbst, sonst Warschauer Übereinkommen massgebend. Wenn privat/unentgeltlich → OR massgebend. Haftungsregeln in MÜ/Europ. GR/27er gleich geregelt. Personen-/Gepäckschaden/Verspätung > 3h. Stornieren-Reisepass → Entschädigung. Versch. nicht vollständig entspricht Annulation Fluges. Dies nicht vollständig in CH übernommen. Haftung für Gepäck, Fracht.

Form Shipping: Ausnutzen vom Vorhandensein versch. Zuständigkeiten.

Enteignung nachbarrechtlicher Abwehransprüche	Überflugsentschädigung	Materielle Enteignung
- Unvorhersehbarkeit (1961) - Spezilität - Schwere	- Überflug - Bereich des schutzwürdigen Interesses des Grundeigentümers	- Starke Einschränkung oder Verbot des Gebrauchs

Lupo 2016 – Schwerpunkte

- Internationale Anbindung der Schweiz als primäres Ziel
- Günstige Rahmenbedingungen für die Luftfahrt (kein Einschreiten des Staates)
- Liberalisierter Luftverkehr ("Gefahr" für Wettbewerb durch Fluggesellschaften aus mittlerem Osten)
- Begrenzte Infrastruktur (Akzeptanz der Bevölkerung, Verlagerung General Aviation)
- Flugsicherung (SYGUIDE, SES)
- Ausbildung, Forschung und Entwicklung (Finanzielle Beiträge des Bundes, Bündelung des Wissens)
- Technologische Entwicklungen (z.B. zivile Drohnen)



Die Freiheiten im Luftverkehr

	Drittstaat	Schweiz	Partnerstaat	Drittstaat
1. Freiheit	Überflugsrecht	→	→	→
2. Freiheit	Techn. Rechte	→	→	→
3. Freiheit	Direktverkehr	→	→	→
4. Freiheit	Direktverkehr	→	→	→
5. Freiheit	Unbegrenzter Verkehr	↔	↔	↔
6. Freiheit	↔	↔	↔	↔
7. Freiheit	↔	↔	↔	↔
8. Freiheit	Exterritorialverkehr	→	→	→
9. Freiheit	Kabotage	→	→	→

Lufttransportrecht

- Rechtsbeziehungen zwischen den Parteien, die an einem Lufttransport beteiligt sind (Luftfrachtführer – Passagier/Absender)
- International vereinheitlichtes Privatrecht
- Transport von Personen und Gütern (Beförderungs- bzw. Luftfrachtvertrag)
- ≠ Private Flüge
- ≠ Andere als Beförderungs- bzw. Frachtflüge (z.B. Ausbildungs- oder Werkflüge)