

2025.01.19

## ***Wann muss ein Flugplan abgegeben werden und was ist dabei zu beachten?***

### **Bedeutung des Flugplans**

Der Flugplan ist sowohl für die Sicherheit als auch für die Effizienz von Flügen wichtig. Damit wird die Flugverkehrskontrolle insbesondere über die geplante Flugroute und die Flugzeit informiert. Dies ermöglicht eine Koordination der Flugbewegungen und im Notfall eine rasche und gezielte Rettung.<sup>1</sup> Der Flugplan ist deshalb nicht nur in der gewerbsmässigen Luftfahrt, sondern auch bei privaten Flügen von grosser Bedeutung.

Sowohl im ICAO Annex 1 Personnel Licensing Ziff. 1.1 als auch in der EU-Verordnung 923/2012 über die Luftverkehrsregeln (SERA Standardised European Rules of the Air) Art. 2 Ziff. 79 wird der Flugplan definiert als "*vorgeschriebene, für die Flugverkehrsdienststellen bestimmte Angaben über den beabsichtigten Flug oder Flugabschnitt eines Luftfahrzeugs*".

Unter "Flugplan" wird also nicht nur das entsprechende ATC-Formular verstanden, sondern auch der per Funk an die Flugverkehrsleitstelle übermittelte Flugplan (AFIL / air-filed flight plan). In den Easy Access Rules for Standardised European Rules of the Air (SERA) gibt es eine [Section 4 Flight Plans](#), wo die Flugplanpflicht detailliert erörtert wird; dort wird unter GM 1 SERA.4005 der im Flug aufgegebene Flugplan als "abbreviated flight plan" bezeichnet.

### **Pflicht zur Abgabe eines Flugplans**

Ein Flugplan ist vor der Durchführung folgender Flüge zwingend abzugeben:

1. ein Flug oder Flugabschnitt, welcher der Flugverkehrskontrolle unterliegt;
2. ein Flug nach Instrumentenflugregeln innerhalb des Flugverkehrsberatungsluft-raums (da in der Schweiz der Luftraum F nicht verwendet wird, gilt hier die Flug-planpflicht für alle IFR-Flüge);
3. ein Flug innerhalb von Gebieten oder in Gebiete oder entlang Strecken, die von der zuständigen Behörde festgelegt sind, um die Bereitstellung von Fluginformationen und die Durchführung des Flugarmdienstes sowie des Such- und Rettungsdienstes für Luftfahrzeuge zu erleichtern;
4. ein Flug innerhalb von Gebieten oder in Gebiete oder entlang Strecken, die von der zuständigen Behörde festgelegt sind, um die Koordinierung mit entsprechenden militärischen Stellen oder mit Flugverkehrsdienststellen in benachbarten Staaten zu erleichtern, um ein möglicherweise erforderliches Ansteuern zu Identifizierungszwecken zu vermeiden;
5. ein Flug über Staatsgrenzen, sofern die betreffenden Staaten keine andere Regelung getroffen haben;
6. ein Flug, der bei Nacht durchgeführt werden soll, soweit er über die Umgebung des Flugplatzes hinausführt;
7. in der Schweiz verlangen die Flugplätze Zürich und Genf die Abgabe eines Flugplanes.

---

<sup>1</sup> Dazu hat das BAZL ein spezielles Merkblatt SAR unter dem Titel "[Gros SAR tiger Flugplan!](#)" publiziert.

Für einen Flug von St.Gallen-Altenrhein nach Bern muss deshalb auch für Sichtflüge bei Tag ein Flugplan aufgegeben werden, da Flugverkehrsleitdienst in Anspruch genommen werden muss (für die Einflugbewilligung in die TMA und/oder CTR Bern), selbst wenn dies kein Flug über die Landesgrenze ist. Allerdings kann ein Flugplan für den Einflug in eine CTR, eine TMA oder einen AWY auch im Flug als AFIL (air-filed flight plan) per Funk vor dem Einflug in die CTR, die TMA oder den AWY aufgegeben werden.<sup>2</sup> In den übrigen Fällen, in denen ein Flugplan vorgeschrieben ist, ist dies grundsätzlich nicht zulässig. Vielmehr muss in diesen Fällen der Flugplan vor dem Flug aufgegeben werden.

Diese strikte Flugplanpflicht ergibt sich sowohl international aus ICAO Annex 2 Ziff. 3.3.1.1 als auch europäisch aus SERA.4001. In der Schweiz wird die Flugplanpflicht zusätzlich in Ar. 16 der [Verordnung des UVEK über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge \(VRV-L\)](#) vorgegeben.

Die Verletzung der Flugplanpflicht kann je nach nationaler Vorschrift mit einer Busse geahndet werden. Fehlt der erforderliche Flugplan, so kann der Flug entweder überhaupt nicht angetreten werden (z.B. bei einem Nachtflug) oder eine Landung auf dem Zielflughafen wird verweigert (z.B. bei einer Landung auf einem Flugplatz im Ausland ohne ständigen Zoll). In der Flugplanung ist deshalb zu berücksichtigen, dass die erste Landung im Ausland auf einem offiziellen Zollflugplatz zu erfolgen hat. Nur bei Flügen innerhalb des EU-Gebietes sind keine Zollflugplätze nötig (vgl. dazu die [FFAC-Antwort 054 Zollflugplatz](#)).

Bei Flügen mit Segelflugzeugen und Fahrten mit Ballonen über die Landesgrenze ist gemäss Art. 16 Abs. 2 VRV-L kein Flugplan erforderlich, sofern die betreffenden ausländischen Staaten auf einen solchen verzichten (SERA.4001 Bst. b Ziff. 5). Im Luftfahrthandbuch wird publiziert, welche Staaten darauf verzichten.

Zur Erleichterung des Such- und Rettungsdienstes können Flugpläne auch für Sichtflüge, für die keine Flugplanpflicht gilt, eingereicht werden. In der Schweiz wird im VFR Manual empfohlen, für VFR-Flüge über unwegsames Gebiet der Alpen, Voralpen und des Juras einen Flugplan zu hinterlegen.

### **Frist zur Aufgabe eines Flugplans**

Flugpläne können nicht mehr als 120 Stunden, also 5 Tage, vor der voraussichtlichen Abflugzeit abgegeben werden (ICAO DOC 4444 Ziff. 4.4.2.1).

Ein Flugplan muss mindestens 60 Minuten vor dem Abflug beim Flugkontrolldienst oder bei der Fluginformationsstelle aufgegeben werden, sofern nicht durch die zuständige Leitstelle anders vorgeschrieben (ICAO Annex 2 Ziff. 3.3.1.4).

Wird der Flugplan im Flug aufgegeben (AFIL), so muss der entsprechende Zeitpunkt sicherstellen, dass die zuständige Leitstelle diesen mindestens 10 Minuten erhält, bevor das Luftfahrzeug:

- a) den vorgesehenen Einflugspunkt in eine Kontrollzone oder eine Informationszone erreicht, oder
- b) den Punkt, an welchem eine Luftstrasse oder Informationsroute gekreuzt wird, erreicht.

Der Halter eines Flugplatzes mit Flugverkehrskontrolldienst kann gemäss Art. 16 Abs. 4 VRV-L bei der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle in Anwendung von SERA.4001 lit. d

---

<sup>2</sup> Die Aufgabe des Flugplans erfolgt per Funk durch Aufrufen der zuständigen Bodenfunkstelle (z.B. Bern Tower), der Angabe von Call Sign, Art des Flugs (VFR from St.Gallen-Altenrhein), Nennung der ATIS Kennung, Position und Flugabsicht (z.B for landing).

kürzere Fristen für die Abgabe der Flugpläne beantragen. Die kürzeren Fristen dürfen nur bewilligt werden, wenn die Abwicklung des Verkehrsflusses gewährleistet ist.

### **Abgabearten für Flugpläne**

Der Flugplan kann auf verschiedene Arten abgegeben werden:

- a) In der Schweiz in Notfällen telefonisch an die AIM Dienste:
  - Deutsch / Englisch TEL: +41 43 931 61 61
  - Französisch / Englisch TEL: +41 43 931 62 03
- b) Online über ein entsprechendes Portal der Flugsicherung; in der Schweiz über ein persönliches [Benutzerkonto bei Skybriefing](#):
- c) Per App bzw. Flugsoftware, mit denen Flugpläne bequem von unterwegs aufgegeben werden können
- d) Im Flug per Funk (nur AFIL)

Ein Flugplan, welcher im Flug aufgegeben wird, sollte normalerweise an die zuständige Flugverkehrsdienststelle der Fluginformationsregion, des Kontrollgebiets, des Flugberatungsgebiets oder der Flugberatungsrouten in oder auf welcher das Luftfahrzeug fliegt oder fliegen möchte, oder an die aviatische Telekommunikationsstation, welche die betroffenen Flugverkehrsdienststellen bedient, übermittelt werden. Wenn dies nicht praktikabel ist, sollte der Flugplan bei einer anderen Flugverkehrsdienststelle oder aviatischen Telekommunikationsstation zur Weiterleitung an die zuständige Flugverkehrsdienststelle aufgegeben werden.

### **Inhalt eines Flugplans**

Gemäss ICAO Annex 2 Ziff. 3.3.2 muss ein Flugplan insbesondere Informationen zu folgenden Punkten enthalten:

- Identifizierung des Luftfahrzeugs
- Art des Fluges und Flugregeln
- Anzahl und Typenbezeichnung der Luftfahrzeuge und Wirbelschleppen Kategorie
- Ausrüstung<sup>3</sup>
- Startflugplatz
- Erwarteter Zeitpunkt des Losrollens
- Reisefluggeschwindigkeit
- Reiseflugflächen<sup>4</sup>
- Geplante Flugroute
- Bestimmungsflugplatz und erwartete Flugzeit
- Ausweichflughafen
- Maximale Flugzeit mit verfügbarem Treibstoff
- Totale Anzahl Personen an Bord
- Notfall und Überlebens Ausrüstung

---

<sup>3</sup> Die Codes für die Ausrüstung finden sich in der [ICAO Liste COM and NAV Equipment](#).

<sup>4</sup> Bei Nachtflügen darf für die Reiseflugfläche nicht "VFR" angegeben werden; im Feld 18 muss "NVFR" eingefügt werden.

Um die Flugplanangaben zu vereinheitlichen, wurde ein international standardisiertes Flugplanformular eingeführt. Dabei ist jedem auszufüllenden Feld eine Nummer zugeordnet, zu der es eine genaue Beschreibung mit Beispielen zur Eingabe gibt. Für Sichtflüge findet sich dieses Formular und die Vorgaben bzw. Beispiele zur Eingabe im [VFR Manual unter VFR RAC 4-2-6](#).

### **Änderung des Flugplans**

Änderungen eines aufgegebenen Flugplans für einen IFR-Flug oder einen kontrollierten VFR-Flug müssen so bald als möglich der zuständigen Leitstelle gemeldet werden. Für andere VFR-Flüge müssen signifikante Änderungen so bald als möglich der zuständigen Leitstelle gemeldet werden.

Wenn sich der erwartete Zeitpunkt der Rollbereitschaft um mehr als 30 Minuten für einen kontrollierten Flug oder um eine Stunde für einen unkontrollierten Flug, für welchen ein Flugplan aufgegeben wurde, verzögert, muss der Flugplan angepasst werden oder es muss ein neuer Flugplan aufgegeben und der alte annulliert werden, was immer anwendbar ist.

### **Schiessen des Flugplans**

Bei Flügen, für die ein Flugplan für den gesamten Flug oder den restlichen Teil eines Flugs bis zum Zielflugplatz abgegeben wurde, ist gemäss SERA.4020 der zuständigen Flugverkehrsdienststelle am Zielflugplatz unverzüglich nach der Landung eine Landemeldung persönlich, über Funk, über eine Datenverbindung oder auf andere Weise gemäss den Vorschriften der zuständigen Behörde zu übermitteln.

Die Abgabe einer Landemeldung ist nicht erforderlich nach der Landung auf einem Flugplatz, auf dem Flugverkehrsdienste erbracht werden, sofern aus dem Funkverkehr oder anhand von optischen Zeichen hervorgeht, dass die Landung wahrgenommen wurde.

Wurde ein Flugplan für einen anderen Abschnitt eines Flugs als dem restlichen Flug bis zum Zielflugplatz abgegeben, ist dieser, falls erforderlich, durch eine entsprechende Meldung an die zuständige Flugverkehrsdienststelle zu schliessen.

Befindet sich an dem Zielflugplatz oder -einsatzort keine Flugverkehrsdienststelle, ist die Landemeldung, falls erforderlich, unverzüglich nach der Landung und auf dem schnellsten Wege der nächstgelegenen Flugverkehrsdienststelle zu übermitteln.

Sind die Kommunikationseinrichtungen am Zielflugplatz oder -einsatzort bekanntermassen unzureichend und sind keine alternativen Vorkehrungen für die Bearbeitung von Landemeldungen am Boden getroffen, sind folgende Massnahmen zu treffen: Unmittelbar vor der Landung hat das Luftfahrzeug, sofern möglich, der zuständigen Flugverkehrsdienststelle eine Meldung zu übermitteln, die einer Landemeldung vergleichbar ist, sofern eine solche erforderlich ist. In der Regel hat diese Übermittlung an die Bodenfunkstelle zu erfolgen, die der Flugverkehrsdienststelle zugeordnet ist, welche für das Fluginformationsgebiet zuständig ist, in der das Luftfahrzeug betrieben wird. Die Landemeldungen von Luftfahrzeugen müssen dabei die folgenden Informationen enthalten:

1. Luftfahrzeugkennung;
2. Startflugplatz oder -einsatzort;
3. Zielflugplatz oder -einsatzort (nur bei Ausweichlandung);
4. Landeflugplatz oder -einsatzort;
5. Landezeit.

Flugpläne müssen demnach immer geschlossen werden, dies gilt auch dann, wenn sie zwar aufgegeben, aber nicht aktiviert wurden und somit kein Start erfolgte. Wird dies unterlassen, so wird nach einer festgelegten Zeit eine Suchaktion ausgelöst; dies kann für den fehlbaren Piloten beträchtliche Kosten verursachen! Befindet sich auf dem Zielflugplatz keine Stelle der Flugverkehrsleitung, welche den Flugplan schliessen kann, so muss der Pilot selbst dafür besorgt sein, dass der Flugplan geschlossen wird. Am einfachsten erfolgt dies per Telefon an die Flugsicherung Skyguide in Dübendorf unter der Nummer:

**0041 439 31 61 61** oder die Gratisnummer **0800 437 837**

**Fazit betreffend Flugplanpflicht:**

- Flugpläne sind wichtig für die Effizienz und die Sicherheit im privaten und gewerbsmässigen Luftverkehr.
- Flugpläne müssen insbesondere abgegeben werden bei Flügen über die Landesgrenze, bei Flügen nach Instrumentenflugregeln, bei Nachtflügen, bei Flügen ab Zürich und Genf sowie bei Flugabschnitten, welche der Flugverkehrskontrolle unterliegen (Einflug in CTR, TMA oder AWY), wobei bei Einflug in CTR, TMA oder AWY die Abgabe des Flugplanes per Funk möglich ist.
- Flugpläne können zur Erleichterung des Such- und Rettungsdienstes auch für Sichtflüge abgegeben werden, für die keine Flugplanpflicht gilt, insbesondere bei Flügen über die Alpen.
- Eine Verletzung der Flugplanpflicht kann mit einer Busse geahndet werden; fehlt der erforderliche Flugplan, so kann der Flug entweder überhaupt nicht angetreten werden (z.B. bei einem Nachtflug) oder eine Landung auf dem Zielflughafen wird verweigert (z.B. bei einer Landung auf einem Flugplatz im Ausland ohne ständigen Zoll).
- Flugpläne müssen 60 Minuten vor dem Abflug abgegeben, jedoch nicht mehr als 5 Tage vor der voraussichtlichen Abflugzeit; wird der Flugplan im Flug aufgegeben, so muss dies mindestens 10 Minuten vor dem Einflug in die bewilligungspflichtige Zone geschehen.
- Flugpläne können telefonisch, online oder mittels spezieller App entsprechend dem standardisierten Flugplanformular aufgegeben werden; Änderungen sind so bald als möglich der zuständigen Leitstelle zu melden.
- Eine Anleitung zum Ausfüllen des standardisierten Flugplanformulars findet sich im VFR-Manual im Teil RAC.
- Flugpläne sind unverzüglich nach der Landung persönlich, über Funk, über eine Datenverbindung oder telefonisch zu schliessen, sonst wird i.d.R. 30 Minuten nach Ablauf der angegebenen erwarteten Flugzeit eine Suchaktion gestartet; die Pflicht zur Schliessung des Flugplans gilt auch dann, wenn kein Start erfolgte, aber der Flugplan nicht gelöscht wurde.

*Dies ist eine sorgfältige Zusammenfassung der FFAC, welche auf den aktuell verfügbaren Informationen beruht; die Piloten sind aber selber verantwortlich, die gesetzlichen Anforderungen eines Fluges zu prüfen und die FFAC haftet nicht für die Richtigkeit der Angaben.*