

2025.04.25

Wann braucht es eine Bewilligung des Grundeigentümers für Aussenlandungen und welche Konsequenzen hat eine fehlende Bewilligung?

Nationale Regulierung von Aussenlandungen

Als Aussenlandung gilt das Abfliegen oder Landen ausserhalb von Flugplätzen sowie das Aufnehmen oder Absetzen von Personen oder Sachen ausserhalb von Flugplätzen, wenn das Luftfahrzeug keinen Bodenkontakt hat. Diese Definition findet sich in Art. 1 Abs. 2 der [Aussenlandeverordnung \(AuLaV\)](#) des Schweizerischen Bundesrats.

International finden sich keine konkreten Regelungen zu den Aussenlandungen, da diese stark von lokalen Gegebenheiten und nationalen Besonderheiten abhängig sind. Die Regulierung von Aussenlandungen erfordert eine detaillierte Berücksichtigung von Faktoren wie Geländebeschaffenheit, Umweltauflagen, Lärmschutzbestimmungen und Eigentumsrechten. Daher ist es effizienter, diese Aspekte auf nationaler Ebene zu regeln. Die EU-Verordnungen legen jedoch allgemeine Sicherheitsstandards fest, die auch für Flüge relevant sind, die zu Aussenlandungen führen können. Die EASA-Vorschriften für Flugbetrieb und Pilotenlizenzen gelten unabhängig davon, ob ein Flug auf einem zugelassenen Flugplatz oder ausserhalb davon endet.

Bewilligungspflicht nur für spezielle Luftfahrzeuge

Gemäss Art. 6 AuLaV bedürfen nur folgende Luftfahrzeuge einer besonderen Bewilligung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, um eine Aussenlandung durchzuführen:

- a) Flugzeuge und Tragschrauber, es sei denn, sie werden bei Notlandeübungen in Begleitung einer Fluglehrerin oder eines Fluglehrers eingesetzt;
- b) Luftschiffe;
- c) Hubschrauber, die nicht im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen sind (ausländische Hubschrauber), es sei denn, sie werden von einem Unternehmen mit Sitz oder Niederlassung in der Schweiz eingesetzt;
- d) Hängegleiter mit elektrischem Antrieb.

Andere Luftfahrzeuge, also insbesondere Hubschrauber mit schweizerischer Immatrikulation, Gyrocopter und Segelflugzeuge benötigen für eine Aussenlandung keine spezielle Bewilligung des BAZL. Für Aussenlandungen mit Ballonen, Fallschirmen, Hängegleitern und Segelflugzeugen gelten gemäss Art. 21 AuLaV ohnehin nur einzelne Artikel der Verordnung, insbesondere der Vorbehalt des Privatrechts und das Verbot von Aussenlandungen bei Unfallstellen.

Grundsätzlich kein Einverständnis des Grundeigentümers notwendig

In Art. 3 AuLaV wird der Grundsatz verankert, dass Aussenlandungen zulässig sind, sofern diese Verordnung keine Einschränkungen vorsieht. Sie bedürfen nur dann einer Bewilligung der jeweils zuständigen Stelle, sofern diese Verordnung dies allgemein oder für einzelne Kategorien von Flügen vorsieht. Gemäss Art. 4 AuLaV bleiben allerdings die Rechte der an einem Grundstück Berechtigten, insbesondere auf Abwehr von Besitzesstörungen

und Ersatz ihres Schadens, vorbehalten. Damit ist unklar, ob für Aussenlandungen das Einverständnis des betroffenen Grundeigentümers notwendig ist oder nicht.

Für Aussenlandungen braucht es grundsätzlich kein Einverständnis des Grundeigentümers. Dies ergibt sich aus dem "[Erläuternden Bericht des UVEK](#)" aus dem Jahr 2014 zur AuLaV. Dort wird zu Art. 4 AuLaV explizit festgehalten:

"Für eine Aussenlandung braucht es kein Einverständnis des Grundeigentümers. Das Privatrecht bleibt trotzdem vollständig vorbehalten. In Bezug auf eine Aussenlandung können z. B. die Rechtsbehelfe des Besitzers wegen Besitzesstörung (Artikel 928 ZGB) einschlägig sein oder es besteht die Möglichkeit eines gerichtlichen Verbots (Artikel 258 ZPO). In der Praxis wird aber eine Aussenlandung in der Regel erfolgen, bevor ein Pilot vom Verbot Kenntnis nehmen kann; künftig wird er das Gelände meiden. Die bisher bereits in der VIL enthaltene gleichlautende Bestimmung bot keine praktischen Probleme."

Möglichkeit des Verbots von Aussenlandungen durch Grundeigentümer

Ein Grundeigentümer kann Aussenlandungen auf seinem Grundstück generell verbieten lassen. Dazu hat er ein gerichtliches Verbot gemäss Art. 258 ff. ZPO zu beantragen. Zum Erhalt eines solchen gerichtlichen Verbots hat der Grundeigentümer beim nach kantonalem Recht dafür zuständigen Gericht einen Antrag zu stellen. Das Bestehen eines gerichtlichen Verbotes muss auf dem Grundstück mittels eines gut sichtbaren Verbotsschildes signalisiert werden. Verletzungen gerichtlicher Verbote können auf Antrag mit Busse bis zu CHF 2'000 bestraft werden. Gerichtliche Verbote können, wie der Name sagt, nur durch Gericht erlassen werden. Privat angebrachte Verbotstafeln sind ohne Wirkung.

Problematisch ist, dass ein Pilot aus der Luft das Verbotsschild in aller Regel nicht erkennen kann. Landet also ein Pilot mit einem Helikopter, einem Segelflugzeug, einem Ballon auf einer Wiese, für die ein gerichtliches Verbot die Landung verbietet, so wird er das Verbotsschild regelmässig erst nach der Landung erkennen. Zu diesem Zeitpunkt hat der Pilot bereits gegen das gerichtliche Verbot verstossen. Da der Pilot allerdings zum Zeitpunkt der Landung nicht wusste und nicht wissen konnte, dass er sich rechtswidrig verhält, befindet er sich im Verbotsirrtum gemäss Art. 21 StGB. Damit macht sich der Pilot nicht der Verletzung des gerichtlichen Verbots schuldig und kann nicht bestraft werden.

Der Eigentümer, der Pächter oder der Mieter eines Grundstücks kann allenfalls statt eines generellen Verbots von Aussenlandungen gestützt auf sein Hausrecht nur ein individuelles Verbot für einzelne Piloten aussprechen. Dazu kann er den betroffenen Piloten mit eingeschriebenem Brief ein Hausverbot erteilen. Mit dieser Anordnung wird den Piloten verboten, das Haus und das dazu gehörende Grundstück zu betreten oder sich darauf aufzuhalten. Allerdings muss das entsprechende Grundstück durch eine erkennbare Abschränkung vor öffentlichem Zutritt geschützt sein. Damit wird eine Aussenlandung verunmöglicht. Bei einem Verstoss gegen das Hausverbot kommen die Strafbestimmungen gemäss Art. 186 StGB zum Ausfriedensbruch mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe zur Anwendung.

Abwehr von Besitzesstörungen

Gemäss Art. 4 AuLaV hat der an einem Grundstück Berechtigte im Falle einer Aussenlandung unverändert das Recht auf Abwehr von Besitzesstörungen und Ersatz eines allfälligen Schadens. Was darunter zu verstehen ist, wird nachstehend erörtert.

Ein Grundeigentümer kann einen Piloten jederzeit auffordern, wieder abzufliegen oder das Luftfahrzeug vom Grundstück zu entfernen. Kommt ein Pilot dieser Bitte nicht nach oder ist der Pilot abwesend, kann sich der Grundeigentümer, wie es in Art. 4 AuLaV erwähnt wird, den Mitteln des Besitzschutzes gemäss Art. 926 bis 929 ZGB bedienen. Diese Mittel des Besitzschutzes sind allerdings in ihrer Wirkung sehr eingeschränkt. Strafbar macht sich ein Pilot, der auf Wunsch des Grundeigentümers nicht sofort abfliegt oder das Luftfahrzeug abtransportiert, jedenfalls nicht.

Bezüglich der Mittel des Besitzschutzes kommt in erster Linie die sog. Besitzeswehr nach Art. 926 Abs. 1 ZGB in Frage. Gemäss dieser Norm darf ein Grundeigentümer bei Störungen seines Besitzes sich selbst helfen. Bezüglich Aussenlandungen bedeutet dies, dass der Grundeigentümer berechtigt ist, das Luftfahrzeug von seinem Grundstück zu schaffen. Dabei muss er allerdings behutsam vorgehen (vgl. Art. 926 Abs. 3 ZGB). Allfällige Schäden, die er dem Luftfahrzeug zufügt, hat er zu ersetzen. In der Praxis bedeutet dies, dass sich ein Grundeigentümer nur bei Landungen ganz leichter Luftfahrzeuge wie von Fallschirmen und Hängegleitern selbst helfen kann. Bereits bei Ballonen und Segelflugzeugen und insbesondere bei Hubschraubern ist der Grundeigentümer auf Hilfe angewiesen. Dem Grundeigentümer steht das Recht zu, ein geeignetes Unternehmen mit dem Abtransport des Luftfahrzeuges zu beauftragen.

Des Weiteren kann ein Grundeigentümer gegen den Piloten Klage aus Besitzesstörung gemäss Art. 928 ZGB erheben. In einer solchen Klage kann der Grundeigentümer verlangen, dass das Luftfahrzeug durch den Halter vom Grundstück entfernt wird und zukünftig keine Störungen durch Aussenlandungen mehr erfolgen, sofern denn solche zu erwarten sind. Da es allerdings mehrere Tage dauern wird, bis eine solche Klage verfasst und ein Gericht superprovisorisch die Entfernung des Luftfahrzeuges befohlen hat, ist diese Klagemöglichkeit in der Praxis von untergeordneter Bedeutung.

Fazit betreffend Bewilligungen für Aussenlandungen:

- Für Aussenlandungen von Hubschraubern mit schweizerischer Immatrikulation, Segelflugzeugen, Ballonen, Gleitschirmen und Fallschirmen braucht es grundsätzlich keine Bewilligung des Grundeigentümers.
- Für Aussenlandungen von Flugzeugen, Hubschraubern mit ausländischer Immatrikulation, Luftschiffen und Hängegleitern braucht es eine spezielle Bewilligung des BAZL; nur bei Notlandeübungen von Flugzeugen mit einem Fluglehrer oder einer Fluglehrerin an Bord ist eine solche Bewilligung nicht notwendig.
- Der Grundeigentümer kann Aussenlandungen auf seinem Grundstück mit einem gerichtlichen Verbot generell verbieten lassen; dazu muss er aber ein auch aus der Luft gut sichtbares Verbotsschild aufstellen oder die möglichen Piloten direkt informieren.
- Der Grundeigentümer kann einzelnen Piloten individuell ein Hausverbot erteilen und damit indirekt auch Aussenlandungen verbieten, sofern das entsprechende Grundstück durch eine erkennbare Abschränkung vor öffentlichem Zutritt geschützt ist.
- Der Grundeigentümer kann sich mit den Mitteln des Besitzschutzes gegen die Folgen einer Aussenlandung wehren und die betroffenen Piloten auffordern, das Luftfahrzeug zu entfernen sowie einen allfällig verursachten Schaden zu decken.

Dies ist eine sorgfältige Zusammenfassung der FFAC, welche auf den aktuell verfügbaren Informationen beruht; die Piloten sind aber selber verantwortlich, die gesetzlichen Anforderungen einer Aussenlandung zu prüfen.