

Rechtsprobleme bei Motorfahrzeugen auf Flugplätzen



ROLAND MÜLLER
Prof. Dr. iur., Rechtsanwalt,
Staad/SG



YVES MAUCHLE
B.A. HSG in Law and
Economics, St. Gallen

Inhaltsübersicht

- I. Einleitung
- II. Theoretische Anwendbarkeit des Strassenverkehrsrechts
 1. Genereller Geltungsbereich der Strassenverkehrsordnung
 2. Geltung der Strassenverkehrsordnung für Flugplätze
- III. Theoretische Anwendbarkeit des Luftverkehrsrechts
 1. Genereller Geltungsbereich der luftverkehrsrechtlichen Bestimmungen
 2. Verkehrsordnung für Motorfahrzeuge auf Flugplätzen
- IV. Haftung und Versicherung
 1. Haftpflichtordnung des SVG
 2. Versicherungspflicht für Motorfahrzeuge
 3. Haftung nach Luftfahrtgesetz
- V. Die Rechtsanwendung in der Praxis
 1. Anwendung der Strassenverkehrsordnung
 2. Umsetzung der Regeln für Bodenfahrzeuge im ICAO Annex 14
 3. Beispiel einer Verfügung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt
 4. Die Haftpflicht in der Praxis
 5. Die Versicherung in der Praxis
- VI. Zusammenfassung und Empfehlungen

I. Einleitung

Auf sämtlichen Flugplätzen verkehren am Boden nicht nur Luftfahrzeuge, sondern auch Motorfahrzeuge, etwa zur Pistenkontrolle, zum Schleppen von Luftfahrzeugen oder als Passagierzubringer. Rechtlich operieren Motorfahrzeuge auf Flugplätzen im Schnittbereich von Strassenverkehrsrecht und Luftfahrtrecht. Dies wirft insbesondere bezüglich der anwendbaren Verkehrsregeln und Haftpflichtbestimmungen

zahlreiche Fragen auf. In der Lehre wurden diese bisher nur nebenbei behandelt und auch die Rechtsprechung hatte sich mit dieser Problematik nur vereinzelt zu befassen, obwohl entsprechende Rechtsstreitigkeiten durch das ansteigende Verkehrsvolumen laufend zunehmen.

Nachstehend soll auf jene Fragen eingegangen werden, die in der Praxis von besonderer Bedeutung sind, wie folgende: Muss ein Motorfahrzeug auf einem Flugplatz denselben Anforderungen wie auf der Strasse genügen? Braucht der Führer eines Motorfahrzeuges auf einem Flugplatz einen gültigen Führerausweis? Gelten für die Motorfahrzeuge auf einem Flugplatz die gleichen Haftungs- und Versicherungsbestimmungen wie beim Betrieb auf öffentlichen Strassen?

II. Theoretische Anwendbarkeit des Strassenverkehrsrechts

1. Genereller Geltungsbereich der Strassenverkehrsordnung

Der Geltungsbereich der Verkehrsregeln für Motorfahrzeugführer ist auf *öffentliche Strassen* beschränkt (Art. 1 Abs. 2 SVG), weil der Gesetzgeber mit dem SVG das Hauptziel der Verkehrssicherheit überall dort verwirklichen wollte, wo sich öffentlicher Verkehr abspielt.¹ Das Bundesgericht legt unter Berücksichtigung dieser Zielsetzung den Begriff des öffentlichen Bereichs im Strassenverkehr extensiv aus.²

Der Anknüpfungsbegriff der öffentlichen Strasse ist in Art. 1 VRV konkretisiert. Danach sind Strassen die «von Motorfahrzeugen, motorlosen Fahrzeugen oder Fussgängern benützten Verkehrsflächen» (Abs. 1). Es wird also nicht auf eine bautechnische, sondern eine funktionelle Definition der Strasse abgestellt: Eine Strasse können all jene *Flächen* sein, auf denen sich Verkehr im Sinn des SVG abspielt.³ Öffentlich ist eine Strasse, wenn sie «von jedermann benützt werden kann»,⁴ oder in der negativen Definition der VRV, wenn sie «nicht ausschliesslich privatem Gebrauch dient» (Art. 1 Abs. 2). Unbeachtlich ist, wie die Eigentumsverhältnisse ausgestaltet sind und ob eine Verkehrsfläche dem

¹ RENÉ SCHAFFHAUSER, Grundlagen, Verkehrszulassung und Verkehrsregeln, in: Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Bd. I/3, 2. A., Bern 2002, N 165; vgl. auch Botschaft des Bundesrates zum Entwurf eines Bundesgesetzes über den Strassenverkehr, BBl 1955, Bd. II/2, 1–101, 5 ff.

² Erstmals BGE 63 II 209 E. 2a (zum MFG); BGer 2A.194/2006, 3.11.2006.

³ Vgl. SCHAFFHAUSER (FN 1), N 166.

⁴ Botschaft SVG (FN 1), 8.

Gemeingebrauch gewidmet ist.⁵ Ausschlaggebend für den öffentlichen Charakter ist allein, dass eine Strasse «nicht ausschliesslich privatem Gebrauch dient, sondern tatsächlich einem unbestimmten, nicht durch persönliche und rechtliche Beziehungen untereinander oder zum berechtigten verbundenen Personenkreis, also praktisch jedermann, selbst in beschränktem Umfang offen steht.»⁶ Der öffentliche Charakter einer Strasse geht nicht verloren, wenn die Benützung gewissen Einschränkungen unterliegt oder für bestimmte Zwecke reserviert ist, wenn die Strasse zum vorgesehenen Gebrauch von jedermann benützt werden darf.⁷ Auch kommt es nicht auf das Ausmass der Benützung durch Dritte an.⁸

Unbeachtlich ist im Weiteren der Wille des Verfügungsberechtigten. Entscheidend sind nur die erkennbaren äusseren Umstände.⁹ So schlägt LEVI die folgende, treffende Definition vor: Eine öffentliche Strasse ist jede Verkehrsfläche, die nicht ausschliesslich und erkennbar der privaten Benützung vorbehalten ist.¹⁰ Eine private Verkehrsfläche kann also durch ein rechtmässig erlassenes signalisiertes Verbot oder eine Abschränkung dem öffentlichen Verkehr und somit dem Geltungsbereich des SVG entzogen werden.¹¹ Fehlt es an solchen Abgrenzungsmassnahmen, ist die Verkehrsfläche als öffentlich im Sinn von Art. 1 Abs. 2 VRV zu qualifizieren, ausser sie sei offensichtlich privater Benützung oder besonderen Zwecken vorbehalten (Art. 5 Abs. 2 SVG).

Eine umfassende Kasuistik zur Rechtsprechung und Verwaltungspraxis findet sich bei BUSSY/RUSCONI.¹² Auf einige der neueren oder besonders einschlägigen Entscheide sei im Folgenden hingewiesen.

Der öffentliche Charakter wurde *bejaht*:

- für das Areal des Güterbahnhofs in Zürich, obwohl es teils durch einen Zaun und teils durch die an der Hohlstrasse liegenden Gebäude abgeschlossen ist;¹³
- für das Gelände eines Betonwerks, das von Gästen des gegenüberliegenden Restaurants gelegentlich benutzt wird und nicht vom öffentlichen Verkehrsraum abgegrenzt ist;¹⁴

⁵ Botschaft SVG (FN 1), 8; SCHAFFHAUSER (FN 1), N 167 m.w.H.; BGE 92 IV 10 E. 1; BGE 86 IV 29 E. 2; OGer AG 22.2.1966, in: AGVE 1966 80; EJPD 1.6.1976, in: VPB 40.62, 50.

⁶ EJPD 1.6.1976 (FN 5); vgl. auch BGE 92 IV 10 E. 1; BGE 86 IV 3 E. 1.

⁷ BGE 86 IV 29 E. 2; ferner BGE 104 IV 105 E. 3; BGE 101 IV 173, 175; BGE 92 IV 10 E. 1 *in fine* m.w.H.

⁸ KGer GR 31.8.1992, in: PKG 1992 Nr. 36; EJPD 1. Juni 1976 (FN 5), 50.

⁹ Z.B. KGer GR 31.8.1992 (FN 8), 149; ANDRÉ BUSSY/BAPTISTE RUSCONI, Code Suisse de la Circulation Routière: Commentaire, Lausanne 1996, N 2.5 zu LCR 1 m.w.H.

¹⁰ ZStrR 1974 159.

¹¹ BGer 6B.258/2008, 4.9.2008, E. 4; BGE 104 IV 105 E. 3; BGE 101 IV 173.

¹² BUSSY/RUSCONI (FN 9), N 2.8 zu LCR 1.

¹³ BGE 86 IV 29.

¹⁴ BGer 6B.673/2008, 8.10.2008.

- für Skipisten, Schlittel- und Wanderwege, auf welchen Motorfahrzeuge benutzt werden.¹⁵

Hingegen wurde der öffentliche Charakter eines Verkehrsraums in folgenden Fällen *verneint*:

- eine Grossbaustelle mit einer Fläche von ca. 60'000 Quadratmetern, auch wenn sie von einem recht grossen Personenkreis befahren werden kann;¹⁶
- eine Ein- und Ausfahrtsrampe einer Tiefgarage, die nur von Anwohnern benutzt werden kann;¹⁷
- ein mit signalisiertem Betretungs- und Fahrverbot abgegrenzter privater Vorplatz, auch wenn er unbefugt von anderen Personen als dem Berechtigten benutzt wird.¹⁸

Fällt eine Verkehrsfläche nicht in den Geltungsbereich des SVG, so heisst das zunächst, dass sämtliche vom SVG und seinen Ausführungserlassen aufgestellten Verkehrs- und Verhaltensregeln nicht gelten. So darf auf privaten Verkehrsflächen etwa ohne Fahrzeug- und Führerausweis, ohne Nummernschild und auch mit Fahrzeugen, die nicht verkehrssicher sind, verkehrt werden.¹⁹ Jedoch heisst der Ausschluss der direkten Anwendung nicht, dass die Bestimmungen der Verkehrsordnung ohne Bedeutung sind. Das Bundesgericht zieht die Verkehrsregeln *analog* heran, namentlich wenn es darum geht, strafrechtliche Sorgfaltspflichten zu präzisieren. So hat es beispielsweise die Sorgfaltspflichten von Art. 125 StGB (fahrlässige Körperverletzung) anhand von Art. 32 SVG konkretisiert, obwohl das SVG nicht direkt anwendbar war.²⁰

Aufgrund des Analogieverbots im Strafrecht dürfen die Strafbestimmungen²¹ der Strassenverkehrsordnung nicht auf private Verkehrsflächen angewandt werden. Dies gilt aufgrund des Legalitätsprinzips *mutatis mutandis* für die Administrativmassnahmen.

2. Geltung der Strassenverkehrsordnung für Flugplätze

Bewegungsflächen auf einem Flugplatzareal, die von Motorfahrzeugen befahren werden, gelten gemäss der weiten Definition in Art. 1 Abs. 1 VRV als Strassen. Darunter fallen auch Flugbetriebsflächen, die von Dienstfahrzeugen befahren werden.

Bei der Feststellung des öffentlichen Charakters von Flugplatzgeländen und der damit verbundenen Anwendbar-

¹⁵ BGE 101 Ia 565 E. 4a.

¹⁶ BGer 6B.87/2008, 31.6.2008, E. 2.2.

¹⁷ BGer 6B.126/2008, 14.4.2008.

¹⁸ BGE 101 IV 173.

¹⁹ In diesem Sinne der GerPr BE 24.8.1967, in: ZBJV 104 1968 268.

²⁰ BGer 6B.126/2008 (FN 17); die gleiche Methode wandte das Bundesgericht bereits in BGE 115 IV 45 an; vgl. auch SCHAFFHAUSER (FN 1), N 173.

²¹ Art. 90 bis 103 SVG sowie Ordnungsbussen in den Verordnungen des Bundesrates.

keit des SVG müssen zwei Bereiche unterschieden werden. Zufahrtsstrassen, Parkflächen, Parkhäuser und Haltestellen gehören zum öffentlichen Bereich, da sie von einem unbegrenzten Personenkreis benützt werden. Das SVG ist in diesem Fall unmittelbar anwendbar. Hingegen sind Bewegungsflächen auf einem Flugplatz (Start- und Landebahnen, Rollflächen, Vorfeld) naturgemäss nicht für beliebige Dritte zugänglich. Dasselbe gilt für Flächen, auf denen ausschliesslich spezielle, vom Flugplatzhalter zugelassene Bodenfahrzeuge und Fahrzeugführer verkehren dürfen (z.B. designierte Strassen ausserhalb der Bewegungsflächen).

Eine Abschränkung oder Signalisierung erhöht die Klarheit der Abtrennung vom öffentlichen Verkehr, jedoch ist eine solche besondere Kennzeichnung nicht zwingend, wenn ein Gebiet offensichtlich besonderen Zwecken vorbehalten und somit dem öffentlichen Verkehr entzogen ist (Art. 5 Abs. 2 SVG). Liegt ein Feld, ein Graben oder ein Gewässer zwischen einer öffentlichen Verkehrsfläche und dem Flugplatzareal, so stellt dies eine hinreichende Abgrenzung dar. Eine durchgehende Umzäunung ist nicht erforderlich, um den nicht-öffentlichen Charakter zu wahren.

Führt eine Strasse, die dem öffentlichen Verkehr dient, über ein Flugplatzgelände, entstehen Spezialprobleme.²² Fraglich ist insbesondere, ob das SVG auf sämtliche Bodenfahrzeuge, die auf dem Flugplatz verkehren und dabei auch den Bereich der öffentlichen Strasse queren müssen, anwendbar ist. Hier muss zeitlich differenziert werden. STREBEL hält fest: «Eine Strasse, die nur vorübergehend geöffnet ist, bleibt eine öffentliche, solange dieser Zustand dauert.»²³ Dies gilt nach der hier vertretenen Ansicht auch für relativ kurze Zeitspannen. So kann eine Strasse durch Massnahmen wie Schranken, Lichtsignale und Lautsprecher auch für eine kurze Zeit, etwa während einer Flugbewegung, vom öffentlichen Verkehr ausgenommen werden. In der Phase, in welcher sich ein unbestimmter Personenkreis auf der Strasse bewegt, ist also das SVG anwendbar. Solange die Strasse hingegen dem öffentlichen Verkehr entzogen ist, kann sie von Bodenfahrzeugen des Flugplatzes benutzt werden, ohne dass die Normen des SVG erfüllt werden müssen.

III. Theoretische Anwendbarkeit des Luftverkehrsrechts

1. Genereller Geltungsbereich der luftverkehrsrechtlichen Bestimmungen

Luftverkehrsrecht ist die Gesamtheit von speziellen Normen für den Luftverkehr. Es besteht also aus *leges speciales*, was

bedeutet, dass die Anwendung einer Norm des Luftverkehrsrechts die kollidierende, allgemeinere Norm eines anderen Rechtsgebiets ausschliesst. Bei Grenzfällen, in denen die Zuordnung zum Luftverkehrsrecht fraglich erscheinen kann, können sich Schwierigkeiten ergeben.

Im Luftverkehrsrecht finden sich auch Normen zum Bodenverkehr mit Motorfahrzeugen. Kollidieren diese mit denjenigen des allgemeinen Strassenverkehrsrechts, so gehen die speziellen luftverkehrsrechtlichen Bestimmungen vor. Im schweizerischen Recht kommt es grundsätzlich nicht zu dieser Kollision, da das Flugplatzgelände vom sachlichen Geltungsbereich der Strassenverkehrsordnung²⁴ ausgenommen ist.

2. Verkehrsordnung für Motorfahrzeuge auf Flugplätzen

Die International Civil Aviation Organisation (ICAO) hat im Annex 14 (Aerodromes) zum Abkommen von Chicago unter anderem auch Vorschriften über den Betrieb von Motorfahrzeugen erlassen. Diese sind aufgrund von Art. 3 Abs. 1^{bis} VIL unmittelbar anwendbar.

Zur Vortrittsordnung besagt Ziff. 9.5.6, dass ein auf dem Vorfeld operierendes Bodenfahrzeug einem rollenden, sich zum Rollen bereitmachenden, gestossenen oder gezogenen Flugzeug sowie Notfallfahrzeugen den Vortritt gewähren muss (lit. a). Ferner können auch andere Fahrzeuge gemäss örtlicher Regulierung Vortritt haben (lit. b). Im Weiteren dürfen sich Motorfahrzeuge auf der Flugbetriebsfläche nur gemäss den Weisungen der Platzverkehrsleitstelle und auf dem Vorfeld nur nach den Weisungen der zuständigen Dienststelle bewegen (Ziff. 9.7.1). Der Motorfahrzeugführer muss sich dabei an sämtliche Markierungen und Signale auf dem Flugplatz halten, ausser er habe von der zuständigen Stelle eine gegenteilige Anweisung erhalten (Ziff. 9.7.2. und 9.7.3.). Er muss entsprechend ausgebildet sein, so dass er den Pflichten im Rahmen seiner Aufgaben nachkommen kann (Ziff. 9.7.4.). Ausserdem muss vor dem Befahren der Flugbetriebsflächen und des Vorfeldes Funkkontakt mit der zuständigen Verkehrsleitstelle hergestellt und die entsprechende Frequenz anschliessend abgehört werden (Ziff. 9.7.5).

Im Weiteren wird unter Ziff. 9.7 auf das *Attachment A, Section 18* verwiesen. Ob sich der auf Art. 3 Abs. 1^{bis} VIL basierende self-executing-Charakter des ICAO Annex 14 auch auf die Attachments bezieht, muss durch Auslegung ermittelt werden.²⁵ Massgebend dafür ist das Vorwort, welches jedem Annex eigen ist und in der Regel Rechtsnatur und Systematik des Textes erörtert. Es werden zwei Kategorien unterschieden: Normen, die unmittelbar Teil des Erlasses («*Annex proper*») sind und solche, die vom Rat der ICAO zur Publikation als Beilage zum Erlass genehmigt wurden, aber nicht

²² Auf kleineren Flugfeldern ist diese Situation nicht selten anzutreffen: z.B. in Ambri, Amlikon oder Mollis.

²³ JOSEPH STREBEL, Kommentar zum Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr, Bd. I/2, Zürich 1933–1938, N 16 zu Art. 1.

²⁴ Nicht jedoch der Haftungsordnung des SVG.

²⁵ Vgl. ULRICH HÄFELIN/WALTER HALLER/HELEN KELLER, Schweizerisches Bundesstaatsrecht, 7. A., Zürich 2008, N 1894 *in fine*.

unmittelbarer Bestandteil des Annexes sind. Die Attachments sind der zweiten Kategorie zugeordnet. Auch beinhalten die Wortlaute der Attachments in den meisten Fällen die Wendung «*should be*» oder «*it is desirable*», was ebenso auf einen unverbindlichen Charakter schliessen lässt. Die *Attachments* betreffen im Gegensatz zu den *Appendices* auch mehrheitlich operationelle *Richtlinien* und nicht technische Belange; ihr Sinn ist es, eine Richtschnur zur Umsetzung der Normen und Empfehlungen zu geben. Sie sind also nicht als Normen, Empfehlungen oder technische Vorschriften zu qualifizieren und somit nicht nach Art. 3 Abs. 1^{bis} VIL direkt anwendbar. Sie sind *nur – aber immerhin – eine Wegleitung zur Umsetzung* der unmittelbar anwendbaren Normen und Empfehlungen.

Attachment A des ICAO Annex 14 beinhaltet Leitlinien zur Ausbildung von Fahrzeugführern. Es sollte sichergestellt werden, dass die Motorfahrzeugführer entsprechend ihrer Aufgabe ausgebildet sind und mit der Flugplatz-Geografie, den Markierungen und Signalen, den Radiotelefonie- und Bodenoperationsverfahren, den Flugsicherungsverfahren und den Flugplatzreglementen und -verfahren vertraut sind (Ziff. 18.1). Der Fahrzeugführer sollte in der Lage sein, die gelernten Fähigkeiten zu demonstrieren und über einen gültigen staatlichen Fahrausweis verfügen (Ziff. 18.2). Dabei können unterschiedliche Ausbildungsstandards je nach Funktion und Aufgabenbereich des Fahrzeugführers vorgesehen werden (Ziff. 18.3). Wenn spezielle Verfahren bei geringer Bodensicht angewandt werden, sei es erstrebenswert, die Fahrzeugführer hinsichtlich der Kenntnis der Verfahren periodisch einer Prüfung zu unterziehen (Ziff. 18.4).

IV. Haftung und Versicherung

1. Haftpflichtordnung des SVG

Nach dem klaren Wortlaut von Art. 1 Abs. 1 SVG gilt die Motorfahrzeughaftpflicht sowohl auf öffentlichen Strassen als auch auf Privatgrund. Strittig war vor allem in der älteren Doktrin, ob sich der Geltungsbereich auch auf Fahrzeuge erstreckt, die ausschliesslich auf nicht-öffentlichem Grund verkehren. In der neueren Lehre wird dies mehrheitlich bejaht.²⁶ In dogmatischer Hinsicht überzeugt die jüngere Auffassung: Die *ratio legis* der Gefährdungshaftung nach SVG besteht im Schutz vor den Betriebsgefahren eines Motorfahrzeuges, und diese sind genauso vorhanden, wenn ein Fahrzeug ausschliesslich in nicht-öffentlichen Bereichen eingesetzt wird. Für diese Auffassung spricht auch der Wortlaut von Art. 1

Abs. 1 SVG. Ebenso herrschte in der Expertenkommission die Meinung, dass «alle Motorfahrzeuge», also auch solche, die nur zum Betrieb auf nicht-öffentlichen Verkehrsflächen benutzt werden, dem Haftpflichtregime des SVG unterstehen sollen.²⁷ Folglich fallen auch Motorfahrzeuge, welche ausschliesslich auf Flugplätzen eingesetzt werden, unter die Haftpflicht nach SVG.

In sachlicher Hinsicht erfasst die Kausalhaftung des SVG nur Schäden, die durch Motorfahrzeuge verursacht werden (Art. 58 Abs. 1 und 2). Der Begriff des Motorfahrzeugs ist in Art. 7 SVG definiert: Jedes Fahrzeug mit *eigenem Antrieb*, durch den es *auf dem Erdboden* unabhängig von Schienen fortbewegt wird. Es ist nicht relevant, ob ein Fahrzeug versichert ist oder über eine polizeiliche Zulassungsbewilligung und Kontrollschilder verfügt.²⁸ Sämtliche Motorfahrzeuge auf Flugplätzen fallen somit unter die Haftpflicht nach SVG. Durch das Merkmal der Fortbewegung auf dem Erdboden wird das Motorfahrzeug *vom Flugzeug abgegrenzt*: Ein rollendes Flugzeug gilt *nicht* als Motorfahrzeug und untersteht somit nicht der Haftung nach SVG.²⁹

Ein Spezialproblem entsteht, wenn Flugzeuge von Flugzeugschleppern gestossen oder gezogen werden. Gemäss den Bestimmungen des SVG greift die Gefährdungshaftung im Strassenverkehr auch «für den durch einen Anhänger oder ein geschlepptes Motorfahrzeug verursachten Schaden» (Art. 69). Die Legaldefinition des Anhängers findet sich in Art. 19 Abs. 1 VTS. Danach sind Anhänger «Fahrzeuge ohne eigenen Antrieb, die gebaut sind, um von anderen Fahrzeugen gezogen zu werden und mit diesen durch eine geeignete Verbindungseinrichtung schwenkbar verbunden sind.» Anhänger, in denen Segelflugzeuge (mit oder ohne Hilfsmotor) transportiert werden, entsprechen dieser Legaldefinition ohne Zweifel immer. Nach der hier vertretenen Ansicht lassen sich geschleppte Luftfahrzeuge *nicht* unter diesen Tatbestand subsumieren, wenn sie über einen eigenen Antrieb verfügen und zwar unabhängig davon, ob dieser in Betrieb ist oder nicht. Auch die Art der Verbindung zwischen Motorfahrzeug und Luftfahrzeug ist unerheblich. Das Kriterium der «Verbundenheit» ist auch dann noch erfüllt, wenn zur Bewegung des Flugzeuges ein Flugzeugschlepper ohne Schleppstange verwendet wird.³⁰ Haftungsrechtlich ist letztlich aber ausschlag-

²⁶ KARL OFTINGER/EMIL W. STARK, Gefährdungshaftungen: Motorfahrzeughaftpflicht und Motorfahrzeughaftpflichtversicherung, in: Schweizerisches Haftpflichtrecht, Bd. II/2, 5. A., Zürich 1989, § 25 N 55 ff.; VITO ROBERTO, Schweizerisches Haftpflichtrecht, Zürich 2002, N 516; HEINRICH HONSELL, Schweizerisches Haftpflichtrecht, 3. A., Zürich 2000, § 20 N 8.

²⁷ OFTINGER/STARK (FN 26), § 25 N 55, m.w.H.

²⁸ RENÉ SCHAFFHAUSER, Haftpflicht und Versicherung, in: Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Bd. II/3, Bern 1988, N 846.

²⁹ OFTINGER/STARK (FN 26), § 25 N 52; ALFRED KELLER, Haftpflicht im Privatrecht, Bd. I/2, 4. A., Bern 1979, 261; HENRI DESCHENAUX/PIERRE TERCIER, La responsabilité civile, 2. A., Bern 1982, § 15 N 35; wohl auch HEINZ REY, Ausservertragliches Haftpflichtrecht, 4. A., Zürich 2008, N 1280, der nur vom «Ausrollen auf der Landebahn» spricht.

³⁰ In diesem Fall wird das Bugfahrwerk des Flugzeuges umfasst und auf den Flugzeugschlepper aufgeladen; bei älteren Flugzeugschleppern wird die Kraft noch über eine Schleppstange übertragen.

gebend, dass das geschleppte Flugzeug und der Flugzeugschlepper eine «*Bewegungseinheit*» bilden.³¹ Somit werden Schäden, die von geschleppten Flugzeugen verursacht werden, von der Gefährdungshaftung nach SVG erfasst. Art. 69 SVG verdeutlicht bloss den allgemeinen Haftungstatbestand, ohne ihn zu erweitern.

Um zu beurteilen, wann ein Schaden durch ein Motorfahrzeug *im Betrieb* verursacht wurde, stellen Bundesgericht und herrschende Lehre auf den *maschinentechnischen Betriebsbegriff* ab. Danach ist ein Fahrzeug im Betrieb, «wenn seine maschinellen Einrichtungen im Zusammenhang mit der Fortbewegung in Gebrauch sind.»³² Der Schaden muss in seiner Gesamtheit betrachtet die *Folge der Gefahr sein, die durch den Gebrauch der maschinellen Einrichtungen des Fahrzeuges geschaffen wird.*³³ Der maschinentechnische Betriebsbegriff erfordert – im Gegensatz zum verkehrstechnischen – auch nicht, dass das Motorfahrzeug in den Verkehr eingefügt wird.³⁴ Ferner ergibt sich daraus, dass sich ein parkiertes oder abgestelltes Fahrzeug rechtlich nicht von einem nicht-motorisierten Hindernis unterscheidet, selbst wenn der Motor läuft.³⁵

Zwischen dem Schaden und dem Betrieb des Motorfahrzeuges muss ein *adäquater*³⁶ *Kausalzusammenhang* bestehen.³⁷ Die Haftung nach SVG setzt jedoch keinen *unmittelbaren* Zusammenhang zwischen der Betriebsgefahr und dem Schaden voraus, und ebenso ist ein Kontakt zwischen dem Motorfahrzeug und dem beschädigten Objekt nicht erforderlich.³⁸ Die *mittelbare* Kausalität ist ausreichend. OFTINGER führt dazu die Beispiele der Schäden an, die durch ein von einem Motorfahrzeug aufgeworfenen Brett oder durch ein aufgeschrecktes Pferd entstehen.³⁹

Beim Spezialproblem der geschleppten Flugzeuge ist nach der adäquaten Kausalität zu fragen: Ist der Schaden, welcher durch das geschleppte Flugzeug verursacht wird, adäquat kausal auf eine Manifestation der Betriebsgefahr des Flugzeugschleppers zurückzuführen? Wird ein Schaden durch das geschleppte Flugzeug verursacht, kommt nach der hier vertretenen Auffassung die Gefährdungshaftung des Flugzeugschleppers zum Zug. Die Gefahren, die aus dem Verschieben von Flugzeugen von teils beachtlichen Di-

mensionen hervorgehen, sind der Betriebsgefahr des Flugzeugschleppers zuzurechnen. Dieser ist ja gerade zu diesem Zweck bestimmt; die begrenzte Übersichtlichkeit und das erhebliche Schädigungspotential sind Risiken, die sich klar aus dem Betrieb des Motorfahrzeuges ergeben. Dass ein Schaden nicht unmittelbar durch den Flugzeugschlepper, sondern durch das geschleppte Flugzeug verursacht wird, bricht den Kausalzusammenhang zwischen der Betriebsgefahr des Flugzeugschleppers und dem Schaden nicht. Somit greift die Gefährdungshaftung, obwohl das Flugzeug nicht als Anhänger im Sinn von Art. 69 Abs. 1 SVG gilt.

Wird ein Schaden durch einen Anhänger bzw. ein geschlepptes Fahrzeug oder Flugzeug verursacht, so wirkt sich die Betriebsgefahr des Motorfahrzeuges über das gezogene oder gestossene Objekt *zwar nur mittelbar durch die «Bewegungseinheit» zwischen Motorfahrzeug und geschlepptem Gerät, aber in der Regel doch adäquat kausal aus.* Letzteres wäre nur dann zu verneinen, wenn der Schaden nicht in Folge einer von der «Bewegungseinheit» als solcher verkörperten Gefahr eintritt. Dies ist beispielsweise dann der Fall, wenn ein Schaden während dem Zurückstossen des Flugzeugs durch gestartete Flugzeugtriebwerke verursacht wird. Dann ist der Schaden gerade nicht auf das vom Flugzeugschlepper geschaffene Risiko, sondern auf eine sekundäre Gefahrenquelle zurückzuführen.⁴⁰

2. Versicherungspflicht für Motorfahrzeuge

Für jedes Fahrzeug, das der Haftung nach Art. 58 ff. SVG untersteht und in den *öffentlichen Verkehr* gebracht wird, muss eine Haftpflichtversicherung gemäss den gesetzlichen Vorgaben abgeschlossen werden (Art. 63 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 1 Abs. 1 VVV).⁴¹ Der örtliche Anwendungsbereich des Versicherungsobligatoriums deckt sich damit nicht mit demjenigen des Haftpflichtregimes. Während die Haftpflichtregeln auch für Fahrzeuge gelten, die ausschliesslich auf nicht-öffentlichen Verkehrsflächen bewegt werden, besteht eine Versicherungspflicht nur, wenn das Fahrzeug auch ausserhalb von Privatgrund verkehrt.⁴² Dies bedeutet, dass für Bodenfahrzeuge auf Flugplätzen *keine* Haftpflichtversicherung abgeschlossen werden muss.

3. Haftung nach Luftfahrtgesetz

Ähnlich wie die Haftung nach SVG ist die Haftung des Luftfahrzeughalters eine Gefährdungshaftung (scharfe Kausalhaf-

³¹ Vgl. KELLER (FN 29), 287.

³² REY (FN 29), m.w.H.

³³ BGE 114 II 376 E. 1b; REY (FN 29), N 1289 m.w.H.; OFTINGER/STARK (FN 26), § 25 N 344 f.

³⁴ Vgl. REY (FN 29), N 1290 m.w.H.

³⁵ ROBERTO (FN 26), N 517; REY (FN 29), N 1290 m.w.H.

³⁶ OFTINGER/STARK (FN 26), § 25 N 332; zum Teil wird dies bestritten: s. OFTINGER/STARK (FN 26), § 25 N 516 m.w.H.

³⁷ Z.B. Adäquanz verneint: Von einem Lastwagen tropft Wasser auf die Strasse und gefriert, was zu einem Unfall führt (BGE 82 II 43); Personenverletzung durch eine nach unten fallende Ladewand eines Lastwagens (BGE 107 II 273).

³⁸ BUSSY/RUSCONI (FN 9), N 7.4 zu LCR 58; KELLER (FN 29), 234.

³⁹ OFTINGER/STARK (FN 26), § 25 N 333.

⁴⁰ Sehr ähnlich BGE 114 II 376: Der Schaden, der von einem durch einen Landwirtschaftstraktor angetriebenen Kreiselmäher verursacht wurde, konnte nicht der Betriebsgefahr des Fahrzeuges zugerechnet werden, weshalb der Motorfahrzeughalter nicht der Kausalhaftung des SVG unterstand (E. 1d und e).

⁴¹ REY (FN 29), N 1334.

⁴² Vgl. OFTINGER/STARK (FN 26), § 25 N 54 ff. und § 26 N 7.

tung), welche an die Betriebsgefahren eines Luftfahrzeuges anknüpft und den Sorgfaltsbeweis nicht zulässt. Sie kommt zum Zug, wenn ein *Schaden am Boden* durch ein sich *im Flug* befindliches *Luftfahrzeug* verursacht wird (Art. 64 LFG⁴³). Im Flug bedeutet von «von Beginn des Abflugmanövers bis zur Beendigung des Anflugmanövers» (Art. 64 Abs. 3 LFG), also innerhalb der Blockzeit. Diese ist die «Gesamtzeit zwischen der erstmaligen Fortbewegung des Luftfahrzeuges zum Zweck des Abfluges und dem Stillstand nach Beendigung des Fluges» (Art. 35 RFP; ebenso JAR-FCL1 1.001). Wird also beim *Pushback* vor dem Flug ein Schaden durch ein System des Luftfahrzeugs verursacht, greift die Haftung nach Art. 64 LFG.

V. Die Rechtsanwendung in der Praxis

1. Anwendung der Strassenverkehrsordnung

In der Praxis wird ohne Weiteres davon ausgegangen, dass für die nicht-öffentlichen Bereiche von Flugplätzen die Bestimmungen des SVG nicht gelten. Weder Vertreter der Flugplatzleitungen noch das BAZL gehen von der direkten Anwendbarkeit der Strassenverkehrsordnung aus. Dies bedeutet, dass Fahrzeuge, die sich ausschliesslich in nicht-öffentlichen Bereichen von Flugplätzen bewegen, keine Nummernschilder tragen müssen. Ebenso müssen sie weder betriebssicher noch im Sinn des SVG überhaupt zugelassen sein. Dies entspricht dem echten Bedürfnis von kleineren Flugplätzen mit Segelflugbetrieb, wo oftmals mit älteren, nicht mehr strassenverkehrstauglichen Bodenfahrzeugen operiert wird. Würde man verlangen, dass die Fahrzeuge betriebssicher im Sinn des SVG sind, hätte dies gravierende finanzielle Folgen.

Auf kleineren Flugplätzen, in der Regel Flugfeldern⁴⁴, wird in den meisten Fällen ohne Flugsicherungsdienst operiert. Entsprechend fügen sich die Motorfahrzeugführer selbst in den Bodenverkehr ein. Dabei werden gelegentlich zur Erhöhung der Übersichtlichkeit die Türen und Dächer der eingesetzten Motorfahrzeuge entfernt, was aber im Widerspruch zu den Vorschriften des SVG steht. In diesem Fall würde die strikte Anwendung der SVG-Vorschriften den Hauptzweck des Gesetzes, nämlich die Verkehrssicherheit, letztlich vereiteln.⁴⁵

⁴³ Ausführlich zu dieser Bestimmung WALTER J. MÜLLER, Ansprüche aus Fluglärmimmissionen in der Umgebung von Flughäfen nach schweizerischem Recht, Diss. Basel, Bern 1987, 84 ff.

⁴⁴ Gemäss Art. 2 VIL Flugplatz ohne Zulassungszwang; zur Unterscheidung ROLAND MÜLLER, Recht der Luftfahrt, 8. A., Alpnach 2007, 3–7, 2.

⁴⁵ Im in der Schweiz einzigartigen Fall einer Kollision zwischen einem fliegenden Flugzeug und einem PKW am 24. April 1988

Die Nichtanwendung des SVG bedeutet auch, dass zum Führen von Motorfahrzeugen keine Polizeierlaubnis erforderlich ist. So wird auf den kleineren und mittelgrossen Flugplätzen mehrheitlich nicht verlangt, dass ein Motorfahrzeugführer einen staatlichen Führerausweis besitzt. Bei einigen Regionalflughäfen wird der Führerausweis von den Flugplatzleitungen ausdrücklich empfohlen. Auf Flugfeldern mit Segelflugbetrieb ist es hingegen ein Bedürfnis der Segelfluggruppen, die Fahrzeuge ohne Führerausweis betreiben zu dürfen, so dass sämtliche am Segelflugbetrieb teilnehmenden Piloten auch die Motorfahrzeuge operieren können.

Die Landesflughäfen Zürich-Kloten und Genf haben in generell-abstrakten Erlassen das SVG als sinngemäss anwendbar erklärt. Davon ausgenommen sind ausdrücklich die Strafbestimmungen und Administrativmassnahmen. Stellen die Erlasse der Flugplatzhalter vom SVG abweichende Regeln auf, so gehen diese als *leges speciales* vor. Explizit gefordert sind in beiden Erlassen die Betriebssicherheit der Fahrzeuge im Sinn von Art. 29 SVG. Ebenso müssen Fahrzeugführer über einen gültigen staatlichen Führerausweis für die entsprechende Fahrzeugkategorie verfügen.

2. Umsetzung der Regeln für Bodenfahrzeuge im ICAO Annex 14

Unter dem Titel 9 des ICAO Annex 14 finden sich grundlegende Regeln zum Betrieb von Bodenfahrzeugen auf Flugplätzen. Speziell statuiert wird insbesondere ein generelles Vortrittsrecht der Luftfahrzeuge gegenüber Motorfahrzeugen. Die Umsetzung dieser Vortrittsregel wird von den Flugplatzleitern auf Anfrage bestätigt.⁴⁶ Tatsächlich wäre eine andere Vortrittsregel – etwa Rechtsvortritt zwischen Luftfahrzeugen und Motorfahrzeugen – nicht praktikabel.

Die Ausbildungsstandards der Fahrzeugführer variieren stark. Dies entspricht aber durchaus der Regel von Annex 14 Ziff. 9.7.4, welche eine den Aufgaben des Fahrers entsprechende Ausbildung vorsieht. Während die grösseren Flugplätze wie Genf, Zürich und Sion zur Überprüfung des

trug gerade die «Abgekapseltheit» und «Ausblendung» der Umwelt in einem PKW zum Unfall bei: RENÉ SCHAFFHAUSER, Rechtsgutachten zur Haftungslage des Motorfahrzeughalters bei der Kollision zwischen einem Segelflugzeug und einem Motorfahrzeug vom 24. April 1988 beim Flugplatz Birrfeld, in: SG 1999 Nr. 1329.

⁴⁶ Im Weiteren haben die Flugplatzleitungen der grösseren Flugplätze eine Vortrittsrangordnung für Bodenfahrzeuge erlassen. An erster Stelle finden sich stets Notfallfahrzeuge mit eingeschalteten Blaulichtern und Zweiklanghörnern. Diese Regel ist dem ICAO Annex 14 unmittelbar zu entnehmen (Ziff. 9.5.6 lit. a). Bei der Ausgestaltung der übrigen Vortrittsränge hat der Flugplatzhalter weitgehende Freiheiten (vgl. ICAO Annex 14 Ziff. 9.5.6 lit. b). An zweiter Stelle folgen in der Regel Motorfahrzeuge mit eingeschalteten gelben Gefahrenlichtern bzw. Follow-me-Fahrzeuge im Einsatz, darauf Schneeräumungsfahrzeuge im Einsatz.

Trainingsstandes praktische Führerprüfungen durchführen, beschränken sich kleinere Flugplätze in der Regel auf einmalige oder wiederholte mündliche Instruktionen. Bei Flugplätzen mit Segelflugbetrieb werden oftmals sämtliche Vereinsmitglieder als Fahrzeugführer eingesetzt. Die Flughäfen Zürich und Genf teilen den Fahrzeugführern ein *Ramp Safety Manual* bzw. ein *Faltblatt* aus.

3. Beispiel einer Verfügung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt

Beim sachlichen Anwendungsbereich der Regeln unter ICAO Annex 14 Ziffer 9.7 geht es um Bereiche, in denen sowohl Luftfahrzeuge als auch Motorfahrzeuge am Boden verkehren. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) hat gestützt auf diese Bestimmungen diverse Verfügungen zur «operationellen Entflechtung von Luft- und Landseite» erlassen.

Davon betroffen war u.a. der *Flugplatz St. Gallen-Altenthein*. Dieser musste auf Grund einer Verfügung des BAZL vom 11. Juni 2008 eine sehr restriktive Weisung zum Verkehr mit Bodenfahrzeugen im Bereich vor dem Fliegermuseum Altenrhein erlassen. Dort kreuzten sich seit Jahrzehnten Motorfahrzeuge mit rollenden Luftfahrzeugen, ohne dass es jemals zu irgendwelchen Problemen gekommen wäre.⁴⁷ Das BAZL verfügte ohne nachvollziehbare Begründung, dass dieser Mischverkehr einer zusätzlichen und sehr restriktiven Regelung bedürfe. Das Amt stützte sich dabei auf die Unterteilung von Land- und Luftseite in der VSL, wobei die Luftseite «hauptsächlich die Bewegungsflächen» beinhalte, welche für den Betrieb von Luftfahrzeugen vorgesehen seien. Die Bewegungsflächen seien für den Betrieb der Luftfahrzeuge vorgesehen, und das Zirkulieren von Fahrzeugen sei in diesen Bereichen gemäss Annex 14 Ziff. 9.7 nur unter den entsprechenden Sicherheitsvorkehrungen zulässig. Das BAZL scheint ferner der Auffassung zu sein, dass das Rollen von Flugzeugen auf der Landseite nicht möglich ist. Es hat in der Folge eine Reihe von zusätzlichen Safety- und Security-Massnahmen verfügt.

Die vom BAZL getroffene Unterscheidung zwischen *Luftseite* und *Landseite* hinsichtlich des Anwendungsbereichs der Massnahmen nach ICAO Annex 14 Ziff. 9.7 ist zu hinterfragen. Die in der Begründung der Verfügung vom 11. Juni 2008 verwendeten Legaldefinitionen von Land- und Luftseite finden sich in Art. 2 VSL: Zur Luftseite gehören «Bewegungsflächen eines Flughafens, angrenzendes Gelände und angrenzende Gebäude oder Teile davon» (lit. e), während die Landseite definiert ist als «Bereich eines Flughafens, bei dem es sich nicht um die Luftseite handelt und der alle öffentlich zugänglichen Bereiche umfasst» (lit. b). Dies ist eine Unterscheidung, die hauptsächlich für Massnahmen der *Security* («Angriffssicherheit») relevant ist. Bei den Regeln unter ICAO Annex 14 Ziff. 9.7 geht es jedoch ausschliesslich um Belange der *Safety* («Betriebssicherheit»).

Sodann findet sich im ICAO Annex 14 auch keine vergleichbare Unterscheidung zwischen *Airside* und *Landside*. Für die Anwendung der *Safety*-Regeln ist vielmehr entscheidend, ob der fragliche Bereich zu den *Bewegungsflächen*, also Flugbetriebsflächen und Vorfeld, gehört.⁴⁸ Es sind somit *drei Kategorien von Verkehrsflächen* zu unterscheiden.

Tabelle 1: Anwendungsbereich der Verkehrsordnungen

| Bereich | Anwendbare Verkehrsordnung |
|---|--|
| <i>Landseite</i> : öffentlich zugängliche Bereiche | Strassenverkehrsordnung |
| <i>Luftseite ausserhalb von Bewegungsflächen</i> : nicht-öffentliche Bereiche ausserhalb von Vorfeld und Flugbetriebsflächen | Keine unmittelbar anwendbare Verkehrsordnung |
| <i>Luftseite innerhalb von Bewegungsflächen</i> : nicht-öffentliche Bereiche, welche den definierten Bereich des Vorfeldes und die Flugbetriebsflächen umfassen | Bodenverkehrsregeln nach ICAO Annex 14 |

Da es sich beim Vorfeld um einen *definierten*⁴⁹ Bereich handelt, ist nicht ausgeschlossen, dass Luftfahrzeuge auch ausserhalb der Bewegungsflächen im Sinn von ICAO Annex 14 verkehren, so etwa, wenn sie vom Vorfeld zu einem Hangar rollen. Ein Beispiel dafür ist der Bereich nördlich des definierten Vorfeldes auf dem Flugplatz Grenchen⁵⁰, wo Flugzeuge und Fahrzeuge ohne Kontakt zur Platzverkehrsleitstelle relativ frei verkehren können.⁵¹ Dieser Bereich gehört zur Luftseite, liegt aber ausserhalb der Bewegungsfläche im Sinn von ICAO Annex 14, weshalb die Regeln von ICAO Annex 14 Ziff. 9.7 nicht anwendbar sind. Dies bedeutet nicht, dass dieser Bereich zum rechtsleeren Raum wird, denn der Flugplatzhalter muss Weisungen erlassen, welche den sicheren Betrieb gewährleisten (Art. 3 Abs. 1 VIL).

Es ist nicht ersichtlich, weshalb das BAZL zum Schluss kommt, dass ein Flugzeug nur auf *Movement Areas* im Sinn von ICAO Annex 14 rollen darf. Jedenfalls ergibt sich daraus kein Anhaltspunkt, wonach das Rollen auf Flächen, auf denen sich kein Flugbetrieb abspielt, nur unter den Sicherheitsmassnahmen gemäss Ziff. 9.7 zulässig wäre. Im Weiteren ist die Unterscheidung von Land- und Luftseite in Verbindung mit dem Anwendungsbereich der Regeln von ICAO Annex 14 unangebracht, ja sogar irreführend.

⁴⁸ Vgl. den Wortlaut der einzelnen Regeln unter ICAO Annex 14 Ziff. 9.7: Es wird entweder zwischen Regeln auf dem *Apron* (Vorfeld) und den *Manoeuvring Areas* (Flugbetriebsflächen) unterschieden oder eine Regel für die *Movement Areas* (Bewegungsflächen) aufgestellt.

⁴⁹ Vgl. ICAO Annex 14 Ziff. 1.1.

⁵⁰ Vgl. AIP AD INFO GRENCHEN Ziff. 1 und 2 (Übersichtskarten): *Apron Boundary*.

⁵¹ Flugbesatzungen müssen nur die Frequenz des Kontrollturmes überwachen: AIP AD INFO GRENCHEN (FN 51) Ziff. 10.1 *in fine*. Die Informationsblätter zu den *Visual Approach Charts* im AIP stellen einen vom BAZL genehmigten Teil des Betriebsreglements dar.

⁴⁷ Probleme werden schon durch das klare Vortrittsrecht der Luftfahrzeuge gemäss ICAO Annex 14 Ziff. 9.5 verhindert.

Dieses Beispiel zeigt eindrücklich, dass dem anwendbaren Recht bei Motorfahrzeugen auf Flugplätzen bis anhin zu wenig Bedeutung in der Rechtswissenschaft geschenkt wurde.

4. Die Haftpflicht in der Praxis

In der Praxis können verschiedene Schadensereignisse auftreten. Diese haben jeweils unterschiedliche Haftungsfolgen. Die Tabelle auf der nächsten Seite stellt eine Übersicht von möglichen Kollisionen zwischen Motorfahrzeugen (MFZ), Luftfahrzeugen während der Blockzeit (LFZ) und stehenden Hindernissen sowie das anwendbare Haftpflichtrecht dar.

5. Die Versicherung in der Praxis

Die Anwendbarkeit des Haftungsregimes, nicht aber des Versicherungsregimes des SVG hat zur Folge, dass der Fahrzeughalter auf Flugplätzen zwar grundsätzlich der *Haftpflicht untersteht, diese aber nicht durch eine Versicherung decken muss*.

Der Hauptzweck des bundesrechtlichen Versicherungsobligatoriums besteht nicht darin, den Fahrzeughalter gegen einen Verlust zu schützen, sondern dessen *Zahlungsfähigkeit gegenüber den geschädigten Parteien sicherzustellen*.⁵² Aus dem gleichen Grund kann es sich anbieten, eine vom Flugplatzhalter verordnete Versicherungspflicht für Motorfahrzeuge auf Flugplätzen einzuführen, wenn mehr als eine Partei mit solchen verkehrt.

Der Flughafen Zürich verlangt, dass sämtliche Fahrzeuge, die in nicht-öffentlichen Bereichen verkehren, von einer Haftpflichtversicherung gedeckt sind. Es dürfen nur Fahrzeuge mit einer versicherten Schadenssumme von mindestens CHF 100 Mio. («weisse» Kontrollschilder oder nicht eingelöst) bzw. CHF 30 Mio. («blaue» und «grüne» Kontrollschilder) pro Ereignis verkehren.⁵³ Gemäss der Airport Authority Zürich wurden die im Strassenverkehr üblichen Versicherungssummen als Referenz für die Festsetzung der Minimaldeckung herbeigezogen. Die gesetzliche Mindestdeckung von CHF 5 Mio. für den Strassenverkehr⁵⁴ werde als nicht hinreichend betrachtet, um dem ungleich grösseren Schadenspotential auf dem Flughafen gerecht zu werden.

Auf Regionalflughäfen haben die Flugplatzhalter in der Regel keine Weisungen zur Versicherungspflicht erlassen. Für Motorfahrzeuge, welche auf solchen Flugplätzen verkehren, wird die Strassenverkehrsversicherung als genügend angesehen. Fahrzeuge des Flugplatzhalters sind in der Regel von der

Betriebshaftpflichtversicherung gedeckt. Dies hat zur Folge, dass sich oftmals Pflichten zur Ausbildung der Fahrzeugführer und Instandhaltung der Fahrzeuge aus dem Versicherungsvertrag ergeben. Diese Feststellung gilt auch für Flugfelder.

VI. Zusammenfassung und Empfehlungen

Die Strassenverkehrsordnung ist auf nicht-öffentliche Bereiche von Flugplätzen nicht direkt anwendbar. Dies bedeutet, dass in diesem Bereich Motorfahrzeuge weder betriebssicher noch zugelassen im Sinn des SVG sein müssen. Gleichermassen brauchen die Fahrer von solchen Fahrzeugen keinen Führerausweis zu besitzen. In der Praxis ist dies unbestritten. Auf den Flughäfen Zürich und Genf, wo relativ viele Bodenfahrzeuge von verschiedenen Parteien verkehren, ist die Strassenverkehrsgesetzgebung sinngemäss anwendbar. Davon ausgenommen sind Administrativmassnahmen und Strafbestimmungen.

Die Flugplatzleitungen sollten – auch bei kleinen Flugplätzen – die rechtlichen und operationellen Probleme im Zusammenhang mit Bodenfahrzeugen bewusst wahrnehmen und verarbeiten. Durch den Erlass einer allgemein gültigen Weisung kann die Strassenverkehrsordnung als sinngemäss anwendbar erklärt werden (ohne die Administrativbestimmungen und Strafnormen). Dadurch gelten die Regeln des SVG und seiner Ausführungserlasse auch auf dem Flugplatz, was dem instinktiven Verhalten strassenerfahrener Fahrzeugführer Rechnung trägt und den rechtsleeren Raum auffüllt. Jedoch ist auf kleineren Flugplätzen die Anwendung des SVG in der Regel wenig sinnvoll, da die Bodenfahrzeuge nur in geringer Anzahl verkehren und eventuell Erfordernisse erfüllen müssen, deren Realisation gerade durch die Anwendung des SVG vereitelt würde.

Im ICAO Annex 14 finden sich grundlegende Regeln zum Betrieb von Bodenfahrzeugen auf Flugplätzen. Im Wesentlichen sind darin Normen zum Befahren von Bewegungsflächen sowie Ausbildungsstandards enthalten. Diese weisen aber einen geringen Detaillierungsgrad auf und lassen dadurch einen relativ grossen Spielraum in der Umsetzung.

Flugplatzleitungen sollten entsprechende Ausbildungsstandards definieren. Bei kleinen Flugplätzen mit Segelflugbetrieb wird eine mündliche Instruktion der Motorfahrzeugführer genügen. Auf grösseren Plätzen sollten jedoch strukturierte und formalisierte Ausbildungsprogramme durchgeführt werden, die der Aufgabe der Fahrer Rechnung tragen. Bei komplexeren Aufgabenbereichen, insbesondere wenn Flugbetriebsflächen befahren werden, ist eine periodische Überprüfung der Fähigkeiten der Fahrzeugführer angebracht. Es ist streng darauf zu achten, dass Flugbetriebsflächen nur unter entsprechenden Vorsichtsmassnahmen respektive Bewilligung der Platzverkehrsleitstelle befahren werden. Bei grösseren Flugplätzen mit komplexeren Verkehrsvorgängen sollte den Fahrzeugführern ein Merkblatt oder ein Manual abgegeben werden, in welchem auf die wichtigsten Verhaltensregeln hingewiesen wird.

⁵² DESCHENAUX/TERCIER (FN 29), § 37 N 8; OFTINGER/STARK (FN 26), § 25 N 22 f.; SCHAFFHAUSER (FN 28), N 1599.

⁵³ Die Farbkodierung bezieht sich auf die unterschiedlichen Fahrzeugkategorien nach Art. 81 Abs. 1 VZV: weiss für Motorwagen, Motorräder, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge, Motoreinachser und Anhänger (lit. a), blau für Arbeitsfahrzeuge (lit. b) und grün für landwirtschaftliche Fahrzeuge (lit. d).

⁵⁴ Art. 64 SVG i.V.m Art. 3 Abs. 1 VVV.

Tabelle 2: Anwendbares Haftpflichtrecht

| Schadensereignis | Rechtsgrundlagen | Haftungsfolgen | |
|---------------------------------------|---|-------------------------------------|--|
| <i>Kollision MFZ/MFZ</i> | <i>Beide MFZ fahrend</i> | Art. 58 ff. SVG | Beide MFZ-Halter unterstehen der SVG-Kausalhaftung (Aufteilung nach Regeln der Haftungskollision) |
| | <i>Ein MFZ ausser Betrieb, ein MFZ fahrend</i> | Art. 58 ff. SVG | Halter des fahrenden MFZ untersteht der SVG-Kausalhaftung, MFZ ausser Betrieb gilt als stehendes Hindernis |
| <i>Kollision MFZ/LFZ</i> | <i>MFZ fahrend, LFZ ausser Betrieb</i> | Art. 58 ff. SVG | MFZ-Halter untersteht der SVG-Kausalhaftung, LFZ gilt als stehendes Hindernis |
| | <i>MFZ fahrend, LFZ rollend oder fliegend</i> | Art. 58 ff. SVG, Art. 64 ff. LFG | MFZ-Halter untersteht der SVG-Kausalhaftung, LFZ untersteht der LFG-Kausalhaftung (Aufteilung nach Regeln der Haftungskollision) |
| | <i>MFZ ausser Betrieb, LFZ rollend oder fliegend</i> | Art. 64 ff. LFG | LFZ-Halter untersteht der LFG-Kausalhaftung, MFZ gilt als stehendes Hindernis |
| <i>Schaden durch geschlepptes LFZ</i> | <i>Kollision des LFZ mit stehendem Hindernis (z.B. auch MFZ ausser Betrieb)</i> | Art. 58 ff. SVG | Halter des Flugzeugschleppers unterliegt der SVG-Kausalhaftung |
| | <i>Kollision zwischen fahrendem MFZ und geschlepptem LFZ</i> | Art. 58 ff. SVG | Sowohl der Halter des Drittfahrzeugs als auch der Halter des Flugzeugschleppers unterstehen der SVG-Kausalhaftung (Aufteilung nach Regeln der Haftungskollision) |
| | <i>Schaden an Drittobjekt durch System des LFZ, z.B. laufendes Triebwerk</i> | Art. 64 ff. LFG | LFZ-Halter untersteht der LFG-Kausalhaftung |

Das BAZL verwendet die Definitionen der Luft- und Landseite, um den Anwendungsbereich der Regeln im ICAO Annex 14 zu konkretisieren. Dies ist nicht angebracht und irreführend. Vielmehr sollte zwischen Bewegungsflächen im Sinn von ICAO Annex 14 und anderen Verkehrsflächen unterschieden werden, wobei nach korrekter Ansicht Flugzeuge auch ausserhalb der Bewegungsflächen und sogar auf der Landseite rollen dürfen. Kommt es in diesen Bereichen zum Mischverkehr mit Fahrzeugen, so sind die Safety-Regeln von Annex 14 Ziff. 9.7 nicht anwendbar. Der Flugplatzhalter muss jedoch dafür sorgen, dass der Verkehr sicher abläuft. Dafür sind das Anbringen von Bodenmarkierungen und die Einführung einer angemessenen Höchstgeschwindigkeit geeignete Massnahmen.

Motorfahrzeuge auf Flugplätzen sind der Gefährdungshaftung gemäss den Art. 58 ff. SVG unterstellt. Der Fahrzeughalter ist haftbar, wenn sich eine Manifestation der Betriebsgefahr seines Motorfahrzeuges adäquat kausal auf die Entstehung eines Personen- oder Sachschadens auswirkt. Rollende Luftfahrzeuge unterstehen während der Blockzeit der Kausalhaftung nach den Art. 64 ff. LFG. Ein Spezialproblem tritt auf, wenn ein Schaden von einem geschleppten Flugzeug verursacht wird. In diesem Fall sind die Haftungsregeln der Art. 58 ff. SVG anwendbar, was bedeutet, dass der Halter des Flugzeugschleppers der Kausalhaftung untersteht. Eine bundesrechtliche Versicherungspflicht besteht für Motorfahrzeuge auf Flugplätzen nicht, sofern die Fahrzeuge nicht in den öffentlichen Verkehr eingefügt werden.

Verkehren mehrere Parteien – wie etwa Cateringunternehmen, Unterhaltsbetriebe oder lokale Bauern – mit Motorfahrzeugen auf einem Flugplatz, kann eine vom Flugplatzhalter angeordnete Versicherungspflicht sinnvoll sein. Erstens werden so Geschädigte gegen den Zahlungsausfall des Schuldners geschützt. Zweitens hat auch der Flugplatzhalter selbst ein Interesse, dass für den Flugbetrieb wich-

tige Unternehmen nicht wegen hoher Schadenersatzforderungen in finanzielle Schwierigkeiten oder gar Konkurs geraten. Die im Strassenverkehr übliche Deckungssumme von CHF 100 Mio. pro Ereignis stellt einen Referenzwert für die empfehlbare Deckungssumme auf Flugplätzen dar. Zwar sind schwere Unfälle mit Bodenfahrzeugen selten, doch können sie sehr hohe Schadenssummen verursachen. Bei kleineren Flugplätzen kann es sich anbieten, die Fahrzeuge unter die allgemeine Betriebsversicherung zu stellen. Dabei ist zu beachten, dass im Versicherungsvertrag in der Regel operationelle Restriktionen statuiert werden.

L'activité des véhicules automobiles sur les aérodromes se situe à l'interface du droit de la circulation routière et du droit aérien. Cela soulève de nombreuses questions qui n'ont reçu aucune réponse jusqu'à présent. Sur les zones de circulation des aérodromes qui ne sont pas publiques, les règles de circulation de la LCR ne sont en principe pas valables, mais les exploitants des aérodromes peuvent les déclarer applicables. L'Annexe 14 de l'OACI, qui est directement applicable, établit une série de normes de droit aérien relatives aux opérations avec les véhicules à moteur sur les surfaces d'exploitation des aérodromes. Celles-ci prévalent en tant que lex specialis. La responsabilité à raison du risque instaurée par la LCR vaut également sur les aérodromes, alors que l'obligation d'assurance n'existe que si les véhicules automobiles sont mis en circulation sur la voie publique. Le remorquage d'avions donne lieu à des problèmes spécifiques. Le détenteur du véhicule est soumis à la responsabilité à raison du risque de la LCR en cas de dommages de collision causés par des avions remorqués. En pratique, l'OFAC a adopté quelques directives, trop restrictives, destinées à décharger le trafic aérien et le transport au sol; il serait intéressant de les examiner sous l'angle juridique. Pour les aérodromes de moyenne et grande importance, il est recommandé d'assurer les véhicules pour la somme usuelle en circulation routière, à savoir CHF 100 millions par événement.

(trad. LT LAW-TANK, Berne)