



# **EINFÜHRUNGSVERORDNUNG ZUR BUNDESGESETZGEBUNG ÜBER DIE LUFTFAHRT (KANTONALE LUFTFAHRTSVERORDNUNG, KLFV)**

## **TOTALREVISION**

**Bericht zu Handen der externen Vernehmlassung**

Titel:	Einführungsverordnung zur Bundesgesetzgebung über die Luftfahrt	Typ:	Bericht Direktion	Version:	
Thema:	Kantonale Luftfahrtsverordnung, kLFV	Klasse:		FreigabeDatum:	07.09.18
Autor:		Status:		DruckDatum:	26.09.18
Ablage/Name:	Bericht externe Vernehmlassung.docx			Registratur:	2017.NWBD.69

## **Inhalt**

<b>1</b>	<b>Zusammenfassung .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Verzicht auf kantonales materiell-rechtliches Ausführungsrecht .....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Inhalt des kantonalen Ausführungsrechts.....</b>	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>Erläuterungen zu einzelnen Bestimmungen.....</b>	<b>7</b>
<b>5</b>	<b>Terminplan .....</b>	<b>10</b>

## 1 Zusammenfassung

Die geltende kantonale landrätliche Einführungsverordnung vom 24. September 1997 zur Bundesgesetzgebung über die Luftfahrt (NG 655.1) basiert auf dem eidgenössischen Luftfahrtgesetz vom 21. Dezember 1948 (Luftfahrtgesetz, LFG; SR 748.0) und vor allem der eidgenössischen Luftfahrtverordnung vom 14. November 1973 (Luftfahrtverordnung, LFV; SR 748.01). Die kantonale Luftfahrtgesetzgebung wurde letztmals 1997 den bundesrechtlichen Vorschriften angepasst. Seither wurde das bundesrechtliche Luftfahrtgesetz insgesamt 17-mal, letztmals per 1. Januar 2018 revidiert. Diese Änderungen betreffen die Kantone allerdings nur teilweise.

Inzwischen haben sich nicht nur formelle Gegebenheiten geändert (Verkehrsdirektion und Oberforstamt bestehen nicht mehr). Das Bundesrecht sieht neu auch vor, dass die Kantone materiell-rechtliche Bestimmungen hinsichtlich unbemannter, ferngesteuerter Luftfahrzeuge (Drohnen) erlassen können. Der Kanton Nidwalden sieht jedoch davon ab, solche Vorschriften zu erlassen (vgl. Ziffer 3). Entfällt die Aufnahme materiell-rechtlicher Vorschriften, können die erforderlichen kantonale Ausführungsvorschriften mittels regierungsrätlicher Einführungsverordnung zur Bundesgesetzgebung über die Luftfahrt erlassen werden.

## 2 Verzicht auf kantonales materiell-rechtliches Ausführungsrecht

Kein Bereich der Luftfahrt hat in den vergangenen Jahren eine so starke technologische Entwicklung erfahren, wie jener der unbemannten Luftfahrzeuge (umgangssprachlich «Drohnen»). Oftmals sind diese Fluggeräte mit Kameras für Foto- und Filmaufnahmen ausgestattet. Da sie heute verhältnismässig günstig erhältlich sind, hat der Gebrauch von Drohnen in den letzten Jahren massiv zugenommen. Schätzungen zufolge verfügten Schweizer Haushalte bereits Mitte des Jahres 2017 über mehr als 100'000 Drohnen.

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) erfasst seit dem Jahre 2013 in einem Reporting-System die Vorfälle von Drohnen/Modellflugzeugen. Aufgrund dieser Ergebnisse waren in der Schweiz bislang nur wenige Vorfälle mit Freizeitdrohnen zu verzeichnen. Auch haben diese Geräte den Flugbetrieb an Flughäfen nicht beeinträchtigt. Allerdings wird der Einsatz von Drohnen durch weite Teile der Bevölkerung als störend wahrgenommen.

Heute ist der Betrieb von Drohnen auf Bundesebene im LFG, der LFV und vor allem der Verordnung des UVEK über Luftfahrzeuge besonderer Kategorien (VLK, SR 748.941) geregelt. Der Bundesrat kann die Kantone ermächtigen, für bestimmte Kategorien unbemannter Luftfahrzeuge (wie auch für Drohnen) Massnahmen zur Verminderung der Umweltbelastung und der Gefährdung von Personen und Sachen auf der Erde zu treffen (Art. 51 Abs. 3 LFG und Art. 19 VLK). Unbemannte Luftfahrzeuge mit einem Gewicht von mehr als 30 kg (vgl. Art. 14 ff. VLK) dürfen nur mit Bewilligung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) eingesetzt werden (Art. 2a Abs. 1 LPV). Für diese Drohnenkategorie ist ausschliesslich der Bund zuständig.

Die Kantone sind allerdings ermächtigt, für unbemannte Luftfahrzeuge mit einem Gewicht von weniger als 30 kg Massnahmen (vgl. Art. 14b ff. VLK) zur Verminderung der Umweltbelastung und der Gefährdung von Personen und Sachen auf der Erde zu treffen (Art. 2a Abs. 2 LPV). Art. 17 VLK bestimmt die Einschränkungen für Modellluftfahrzeuge. So muss beispielweise stets ein direkter Augenkontakt zum Luftfahrzeug gehalten werden oder jederzeit die Steuerung gewährleistet sein (Abs. 1).

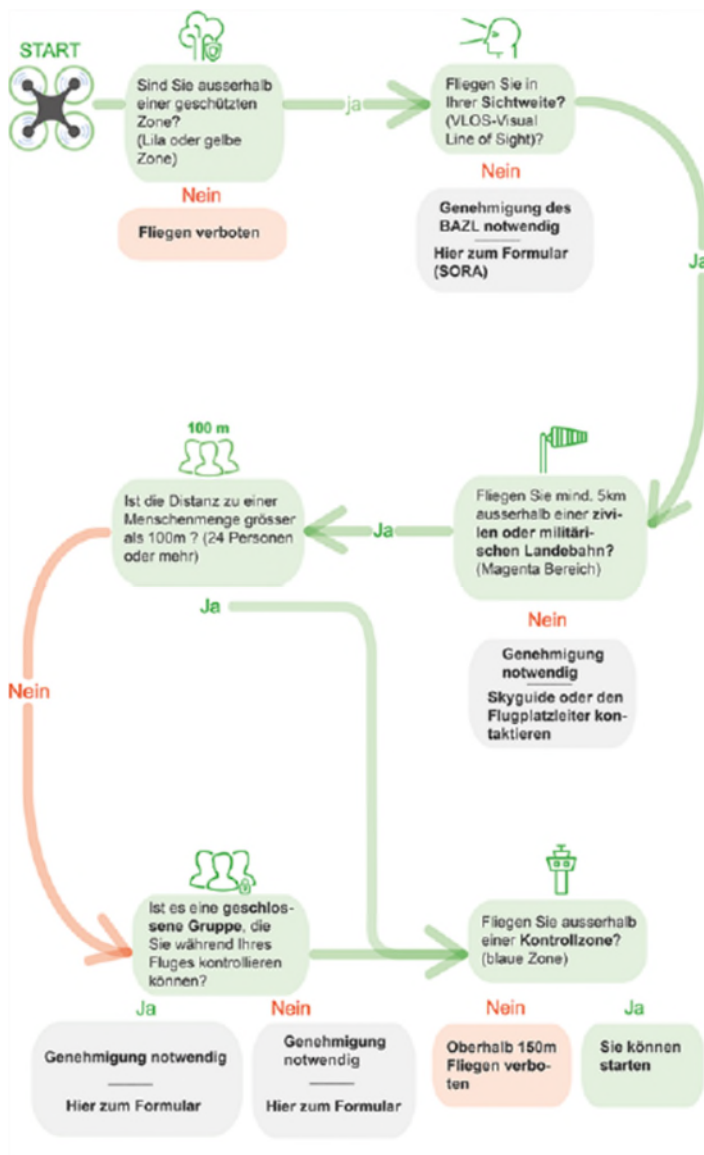
Der Betrieb von Modellluftfahrzeugen mit einem Gewicht von 0.5 - 30 kg ist gemäss Abs. 2 untersagt:

- in einem Abstand von weniger als 5 km von den Pisten eines zivilen oder militärischen Flugplatzes;
- in aktiven CTR<sup>1</sup>, sofern dabei eine Höhe von 150 m über Grund überstiegen wird;
- im Umkreis von weniger als 100 Metern um Menschenansammlungen im Freien, es sei denn, es handle sich um öffentliche Flugveranstaltungen nach Art. 4 i.V.m. Art. 1 VLK.

<sup>1</sup> Control Zone

Bei Modellluftfahrzeugen mit einem Gewicht von mehr als 0.5 kg ist bei deren Betrieb stets eine Haftpflichtversicherung mitzuführen (Art. 20 VLK).

Für Drohen ist gemäss der Entscheidungshilfe des BAZL vom 13. November 2017 das folgende Schema für deren Betrieb einzuhalten:



Der Betrieb von Drohen mit einem Gewicht von 0.5 – 30 kg ist bereits von Bundesrechts wegen in einem erheblichen Teil des Nidwaldner Kantonsgebietes eingeschränkt, dies wegen des Flugplatzes Buochs. In diesem Bereich dürfen solcherlei Geräte nicht

(Art. 17 Abs. 2 lit. a VLK) oder nur eingeschränkt (Art. 17 Abs. 2 lit. b VLK) eingesetzt werden. Beim Einsatz von Drohnen sind weiter – ohne dass dies allerdings für den vorliegenden Themenbereich von Relevanz ist – datenschutzrechtliche, zivilrechtliche und strafrechtliche Normen (vor allem zum Schutz der Privatsphäre) einzuhalten.

Gemäss Art. 19 VLK können die Kantone für unbemannte Luftfahrzeuge (Drohnen) mit einem Gewicht von weniger als 30 kg Vorschriften zur Verminderung der Umweltbelastung und der Gefährdung von Personen und Sachen auf der Erde erlassen. Bisher hat jedoch noch kein Kanton solche Vorgaben erlassen.

Die Airport Buochs AG als Betreiberin des Zivilflugplatzes Buochs – und gegenwärtige sleeping base der Schweizer Armee – wurde im Hinblick auf diese Revisionsbestrebungen zum Mitbericht eingeladen. Sie hielt in ihrem Antwortschreiben vom 31. Januar 2018 fest, dass sich aufgrund der gegenwärtigen Regelungen – und dabei insbesondere Art. 17 Abs. 2 VLK – eine Änderung beziehungsweise Anpassung der Luftfahrtgesetzgebung auf kantonaler Ebene erübrige.

Nachdem sich bis anhin im Kanton Nidwalden keine nicht zu unterdrückenden Probleme mit Drohnen ergeben haben, erweist sich für ihn eine Regelung als nicht zweckmässig. Der Erlass materiell-rechtlicher Vorschriften im Sinne der Luftfahrtgesetzgebung, damit der Betrieb von Drohnen weiter einzuschränken ist, erweist sich auf kantonaler Ebene als nicht zielführend. Die Schaffung einer zusätzlichen Rechtsgrundlage müsste angesichts des örtlich freien Einsatzes und des grossen Bewegungsradius von Drohnen auf nationaler oder gar internationaler und nicht auf kantonaler Ebene erfolgen. Das BAZL begleitet die Bestrebungen zur Schaffung solch übergeordneter Rechtsgrundlagen, und es ist damit zu rechnen, dass eine Regelung auf nationaler Ebene erfolgen wird (vgl. auch den Beschluss Nr. 874 des Regierungsrates des Kantons Zürich vom 27. September 2017 betreffend Registrierungspflicht von Drohnen).

Im Ergebnis ist daher festzuhalten, dass der Kanton Nidwalden von der bundesrechtlichen Kompetenzdelegation keinen Gebrauch macht und demzufolge in seinem Zuständigkeitsbereich auf materiell-rechtliche Vorschriften im Zusammenhang mit Drohnen verzichtet.

### **3 Inhalt des kantonalen Ausführungsrechts**

Nachdem auf den Einbezug von kantonalen, materiell-rechtlichen Ausführungsvorschriften verzichtet werden kann (vgl. Ziffer 2), sind allein Zuständigkeitsvorschriften Inhalt der Einführungsverordnung. Zwar bezeichnet bereits das Bundesluftfahrtrecht kantonale Instanzen wie die Regierung, die Kantonspolizei oder deren Kommando als zuständige kantonale Instanzen, so dass sich insofern kantonales Ausführungsrecht erübrigt. Letztlich verbleiben dennoch diverse Hinweise auf die zuständigen kantonalen Behörden, die im Rahmen dieser Ausführungsbestimmungen zu benennen sind.

Art. 37m Abs. 1 LFG bestimmt, dass Errichtung und Änderung von Bauten und Anlagen, die weder ganz noch überwiegend dem Flugplatzbetrieb dienen (Nebenanlagen), dem kantonalen Recht unterstehen. Vor einer Entscheidung über die Baubewilligung hören die kantonalen Behörden das BAZL an (Abs. 2). Inhalt dieser Vorschrift ist ein ordentliches Baubewilligungsverfahren, in dem das Baugesuch für eine Nebenanlage bei der Gemeinde einzureichen und letztlich auch durch diese zu bewilligen ist. Das Baugesuch ist daher wie üblich der Baukoordinationsstelle einzureichen. Sie hat praxisgemäss bereits gestützt auf Art. 150 Abs. 2 des Gesetzes über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht (Planungs- und Baugesetz, PBG; NG 611.1) auch bei den eidgenössischen Instanzen die erforderlichen Bewilligungen und Vernehmlassungen einzuholen, die letztlich unverändert in den Anhang der kantonalen Gesamtbewilligung oder der kantonalen Gesamtstellungnahme aufzunehmen sind (vgl. Art. 151 Abs. 4 PBG). Insofern ist für diesen Teil des Bundesrechts kein neues kantonales Ausführungsrecht zu begründen.

## 4 Erläuterungen zu einzelnen Bestimmungen

### § 1 Geltungsbereich

Die Bundesgesetzgebung über die Luftfahrt enthält mit Ausnahme der Regelungen über Drohnen als unbemannte Luftfahrzeuge gemäss Art. 51 Abs. 3 LFG sowie den massgebenden Verordnungsvorschriften (vgl. Ziffer 3) keine Vorschriften, wonach die Kantone die erforderlichen Vorschriften zur Ausführung des Bundesrechts erlassen. Sie bestimmt insofern allein, in welchen Bereichen kantonale Behörden für die im Bundesrecht den Kantonen übertragenen Aufgaben zu bezeichnen sind. Die Bezeichnung dieser Instanzen obliegt grundsätzlich den Kantonen. Sie legen somit allein die für den Vollzug des eidgenössischen Luftfahrtrechts notwendigen Zuständigkeitsbestimmungen fest.

Die Bundesgesetzgebung weist nun aber gewisse Aufgaben nicht – wie sonst üblich – einer "zuständigen kantonalen Behörde" zu, welche die Kantone in ihren Erlassen zu bestimmen haben. Diverse Zuständigkeitsbestimmungen sind bereits von Bundesrechts wegen den Kantonsregierungen (vgl. Art. 4 Abs. 2, Art. 8 Abs. 7, Art. 12 Abs. 3, Art. 28 Abs. 6 und Art. 42 Abs. 3 LFG sowie Art. 114 Abs. 4 LFV) oder der Kantonspolizei beziehungsweise ihrem Kommando (Art. 100<sup>bis</sup> LFG) vorbehalten.

### § 2 Regierungsrat

Das Bundesrecht über die Luftfahrt bezeichnet bereits in einigen seiner Vorschriften konkret eine kantonale Behörde als zuständige Instanz (vgl. Ausführungen zu § 1). Dies ist der Inhalt von Abs. 1, soweit der Regierungsrat von dieser Kompetenzzuweisung bereits von Bundesrechts wegen betroffen ist.

Das Luftfahrtrecht ist materiell-rechtlich bereits weitgehend Sache des Bundes. Die Kantone sind vor allem in bundesrechtlich normierten Verfahren anzuhören. Es handelt sich dabei vor allem um politische Einschätzungen und Stellungnahmen. Dabei handelt es sich grossmehrheitlich um politische Entscheide mit einem nicht unerheblichen Ermessen. Insofern ist es angezeigt, in solchen Fragen den Regierungsrat als zuständige Instanz zu bestimmen.

Dem Regierungsrat sind daher unter anderem folgende Aufgaben zugewiesen:

- gestützt auf Art. 8 Abs. 2 lit. a LFG regelt der Bundesrat, unter welchen Voraussetzungen Luftfahrzeuge ausserhalb von Flugplätzen abfliegen oder landen dürfen (Aussenlandung). Aussenlandungen im Gebirge – das heisst über 1'100 m.ü.M. (Art. 54 Abs. 1 VIL) – 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 (Art. 8 Abs. 3 LFG). Das BAZL kann im Einvernehmen mit den zuständigen Behörden des Kantons (Regierungsrat) und der Gemeinde bei wichtigen Gründen für kurze Zeit Ausnahmen von den im Abs. 3 enthaltenen Vorschriften bewilligen (Art. 8 Abs. 5 LFG).
- Bewilligungen für Aussenlandungen auf öffentlichen Gewässern mit motorisierten Luftfahrzeugen werden durch das BAZL erteilt, wenn die Gesuchstellerin oder der Gesuchsteller nachweist, dass der Regierungsrat nicht nur die Einhaltung der gewässerschutz-, fischerei-, umwelt- und naturschutzrechtlichen Vorgaben geprüft und bejaht hat und zudem keine Einwände aufgrund weiterer öffentlicher Interessen erhebt (Art. 8 Abs. 1 lit. b AuLaV).

- Aussenlandungen, die zur Aus- oder Weiterbildung für Rettungs- und Löscheinsätze notwendig sind, erfordern keine Bundes-, sondern eine kantonale Bewilligung. Diese erteilt der Regierungsrat, wobei er von den gewässerschutz-, fischerei-, umwelt- und naturschutzrechtlichen Vorgaben abweichen kann, wenn das Interesse der Aus- oder Weiterbildung überwiegt. Die kantonale Behörde informiert das BAZL über erteilte Bewilligungen (Art. 8 Abs. 2 AuLaV).
- Das BAZL kann Aussenlandungen bei Personentransporten zu touristischen oder sportlichen Zwecken oberhalb von 1'100 m.ü.M. für die Zwecke nach Art. 26 Abs. 1 AuLaV bewilligen, dies nach Anhörung durch den Regierungsrat und das zuständige Gremium der Standortgemeinde (Art. 26 Abs. 2 AuLaV).
- das BAZL bewilligt gestützt auf Art. 28 Abs. 1 AuLaV Aussenlandungen zu Arbeitszwecken in Schutzgebieten nach Art. 19 Abs. 1 und 2, wenn das Arbeitsziel nicht mit anderen Mitteln schonender und mit zumutbarem Aufwand erfüllt werden kann und das Interesse am Arbeitsziel gegenüber dem Schutzinteresse überwiegt. Dem Gesuch ist die Stellungnahme des Regierungsraters beizulegen. Dieser nimmt darin Stellung zur Frage, ob das jeweilige Schutzziel verletzt wird und ob der Aussenlandung überwiegende Interessen entgegenstehen (Art. 28 Abs. 2 AuLaV).
- gestützt auf Art. 39 Abs. 4 kann das BAZL für mehrtägige Grossanlässe von internationaler Bedeutung vorübergehend Abweichungen von den Abs. 1 und 3 (Einrichtungsanlagen für Aussenlandungen) bewilligen. Anhörungsorgan ist der Regierungsrat.

### § 3 Direktion

Die (Bau-)Direktion beziehungsweise das Amt für Mobilität sind beim Vollzug des Luftfahrtrechts primär zuständig, für den Regierungsrat für dessen Stellungnahmen an den Bund die nötigen Grundlagen und Dossiers zusammenzustellen. Für eigene Kompetenzbereiche bleibt wenig Raum.

Der Direktion kommt hinsichtlich der Aufgabenerfüllung in der Luftfahrtgesetzgebung der sogenannte Auffangtatbestand zu. Sie ist für alle kantonalen Aufgaben zuständig, die nicht bereits einer anderen Instanz zugewiesen sind (Abs. 1).

Sie wird ausdrücklich als zuständig bezeichnet, allfällige Einsprachen im Rahmen eines Sicherheitszonenplanverfahrens an das BAZL weiterzuleiten, wenn eine Einigung nicht erzielt werden konnte (vgl. Art. 43 Abs. 2 LFG). Zudem hat sie sich auch ausdrücklich mit den Flugbetriebsunternehmen betreffend Aussenlandungen zu Arbeitszwecken in Wohngebieten gemäss Art. 8 Abs. 2 LFG i.V.m. Art. 31 Abs. 1 der eidgenössischen Aussenlandeverordnung (AuLaV; SR 748.132.3) zu befassen.

Vorbereitende Vollzugsbehörde in Sachen Luftfahrt für die Direktion wie auch für den Regierungsrat ist das Amt für Mobilität, dies insbesondere im Zuge der Vorbereitung von Stellungnahmen, Beschlüssen und Entscheiden durch diese Gremien.

### § 4 Amt

Gestützt auf Art. 63 Abs. 1 VIL hat der Eigentümer die Erstellung oder Änderung von Bauten, Anlagen und Bepflanzungen zu melden, wenn das Objekt:

- a) in einer überbauten Zone eine Höhe oder einen lotrecht gemessenen Bodenabstand von 60 m und mehr erreicht;



- b) in einem anderen Gebiet eine Höhe oder einen lotrecht gemessenen Bodenabstand von 25 m und mehr erreicht;
- c) eine massgebliche Fläche eines Hindernisbegrenzungsflächen-Katasters durchstösst; oder
- d) eine massgebliche Fläche des Vermessungsflächen-Katasters durchstösst.

Das heisst, dass Gebäude, Antennen, Türme, Kräne, Seilbahnen, Windkraftanlagen, Hochspannungsleitungen oder weitere hohe Anlagen sowie auch Bepflanzungen Hindernisse für die Luftfahrt darstellen und Auswirkungen auf die Sicherheit von Flugzeugen und Helikoptern haben können. Deshalb sind solche Anlagen und Bepflanzungen bewilligungspflichtig und müssen bereits bei der Projektierung einer luftfahrttechnischen Prüfung unterzogen werden.

Der Eigentümer richtet seine Meldung an die kantonale Meldestelle zuhanden des BAZL (Abs. 2). Mit der Meldung muss er die Projektunterlagen mit Plänen einreichen (Abs. 3). Das Formular zur Meldung eines Luftfahrthindernisses (vgl. Art. 2 lit. k und Art. 58a ff. VIL) und detaillierte Angaben sind unter dem Internetlink [www.bazl.admin.ch/luftfahrthindernisse](http://www.bazl.admin.ch/luftfahrthindernisse) einsehbar.

Gemäss Art. 59 VIL bezeichnen die Kantone kantonale Stellen zur Entgegennahme, formellen Prüfung und Weiterleitung von Meldungen über Luftfahrthindernisse an das BAZL. Bis anhin wurde das Oberforstamt (heute: Amt für Wald und Energie [AWE]) insbesondere wegen seiner Aufsichtsfunktion über die Belange der Waldpflege und -entwicklung sowie über die Seilbahnen (vgl. die Vorschriften des Interkantonalen Konkordats für Seilbahnen und Skilifte [IKKS]) als kantonale Meldestelle im Sinne von Art. 59 VIL bezeichnet. Es war somit bisher für die Entgegennahme von Meldungen über Luftfahrthindernisse an das BAZL zuständig. 2016 erfolgten 9, 2017 18 Meldungen für temporäre Anlagen vom AWE ans BAZL. Im Sinne eines einheitlichen Gesetzesvollzugs durch die Instanzen des Luftfahrtrechts soll inskünftig das Amt (für Mobilität) die Aufgabe der kantonalen Meldestelle übernehmen. Die Luftfahrthindernisse ergeben sich aus der Luftfahrtgesetzgebung. Insofern ist es naheliegend, Aufgaben aus diesem Sachbereich der Baudirektion beziehungsweise dem Amt für Mobilität zuzuweisen.

Dies lässt sich insbesondere auch damit begründen, dass die Kantone gestützt auf die Luftfahrtgesetzgebung keine umfassende und abschliessende Liste der Luftfahrthindernisse zu führen haben. Dies ist allein Sache des Bundes. Das BAZL führt ein Verzeichnis der gemeldeten oder festgestellten Luftfahrthindernisse (Art. 58b Abs. 1 VIL). Um die Sicherheit der Objekte der Luftfahrt zu garantieren kann es nur ein einziges (eidgenössisches) Verzeichnis der Luftfahrthindernisse geben, um es den Interessierten möglichst aktuell und umfassend zugänglich zu machen.

Luftfahrthindernisse wie Kabel, Transportseile und dergleichen sind vor allem für Helikopter-Crews wie diejenigen der Schweizerischen Rettungsflugwacht (REGA) aber auch dann eine erhebliche Gefahr, wenn sie in Bodennähe, also mit weniger als 25 m Abstand zum Boden, erstellt werden. Auch sie können nicht nur zu erheblichen Beschädigungen an den Fluggeräten, sondern zu schwersten Verletzungen oder gar zum Tod der Besatzung führen, wenn der Absturz eines Fluggerätes droht. Für diese Kabel und Transportseile in Bodennähe (> 25 m) besteht jedoch von Bundesrechts wegen keine Meldepflicht ans BAZL. Folglich erscheinen diese auch nicht in flächendeckenden, nach einheitlichen Gesichtspunkten geführten Datenbanken. Die REGA als speziell interessiertes Unternehmen möchte dies ändern und erfasst deshalb "freiwillig" auch alle tiefliegenden, nicht meldepflichtigen Luftfahrthindernisse. Eine solche (inoffizielle) Liste über Luftfahrthindernisse unter 25 m Abstand zum Boden hat das AWE bislang für das Gebiet des Kantons Nidwalden geführt, dies zum einen aufgrund des Einsatzgebietes seiner Mitarbeiter im Waldgebiet, aber auch aufgrund des geringen Aufwandes. Die Sicherheit der Luftfahrt

war es dies wert und soll auch weiterhin erhöht werden. Interessierte Kreise wie die REGA konnten mit den entsprechenden Daten bedient werden. Im Ergebnis soll sich daran inhaltlich inskünftig nichts ändern. Allein die Zuständigkeit wechselt. Neu ist dafür nicht mehr das AWE, sondern das der Baudirektion als kantonale Luftfahrtbehörde unterstellte Amt für Mobilität zuständig.

## § 5 Änderung der Regierungsratsverordnung

In kantonalen Erlassen wird grundsätzlich darauf verzichtet, Direktionen / Ämter direkt zu bezeichnen. Darin wird jeweils neutral «Direktion» oder «Amt» als zuständige Verwaltungseinheit bezeichnet. Dies hat zur Folge, dass die Zuordnung von Aufgabenbereichen zu Direktionen / Ämtern über die Regierungsratsverordnung erfolgt. Der Bereich Luftfahrt wird dem Amt für Mobilität zugewiesen, welches der Baudirektion zugewiesen ist.

## § 6 Aufhebung bisherigen Rechts

Mit dem neuen Recht werden altrechtliche kantonale Luftfahrtvorschriften aufgehoben, die zuständige kantonalen Instanzen bestimmt haben (vgl. §§ 1 – 4 im Kapitel I.). Auch regelte das kantonale Luftfahrtrecht die Meldepflicht für Luftfahrthindernisse (vgl. §§ 5 ff. im Kapitel II.). Deren Regelung ist inzwischen fast ausschliesslich bundesrechtlich geregelt. Nach Art. 59 VIL haben die Kantone nur noch kantonale Stellen zur Entgegennahme, formellen Prüfung und Weiterleitung von Meldungen über Luftfahrthindernisse an das BAZL zu bezeichnen (vgl. § 4).

Mit den revidierten kantonalen Vorschriften werden somit keine materiell-rechtlichen Bestimmungen aufgehoben. Unter diesen Umständen kann mit der vorliegenden, neuen regierungsrätlichen Einführungsverordnung die bisherige, landrätliche Einführungsverordnung vom 24. September 1997 zur Bundesgesetzgebung über die Luftfahrt aufgehoben werden.

## § 7 Inkrafttreten

Es ist vorgesehen, die revidierte kantonale Luftfahrtsverordnung auf den 1. April 2019 in Kraft treten zu lassen.

## 5 Terminplan

Ausarbeitung Gesetzesentwurf	bis Ende März 2018
Gesetzgebungsausschuss	19. April 2018
Interne Vernehmlassung (BD)	Mai 2018 – Juni 2018
Redaktionskommission	6. September 2018
Verabschiedung durch RR zu Händen externe Vernehmlassung	24. September 2018
externe Vernehmlassung	bis 31. Dezember 2018
Verabschiedung durch RR	Januar 2019
Inkrafttreten	1. April 2019

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN

Landammann

*Res Schmid*

Landschreiber

*Hugo Murer*