



Änderung der Verordnung über das Abfliegen und Landen mit Luftfahrzeugen ausserhalb von Flugplätzen (Aussenlandeverordnung)

Erläuterungen

Bern,



1. Ausgangslage

Die Aussenlandeverordnung (AuLaV; SR 748.132.3) trat am 1. September 2014 in Kraft. Nach drei Jahren Erfahrung im Vollzug kann insgesamt von einer relativ problemlosen Einführung gesprochen werden. Die Befürchtungen im Vorfeld des Inkrafttretens der AuLaV seitens der Industrie, es würde eine praxisfremde und letztlich untaugliche Verordnung erlassen, haben sich nicht bewahrheitet. Im Vollzug hat sich jedoch gezeigt, dass die AuLaV gewisse Sachverhalte in der Praxis nicht berücksichtigt und in gewissen Punkten ein Optimierungsbedarf besteht.

Bei der Erarbeitung der AuLaV wurde auf eine Regelung der Spitallandeplätze und der Landestellen zur Hilfeleistung verzichtet (Art. 1 Abs. 4 Bst. a AuLaV). Die Regelung in Art. 56 der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL; SR 748.131.1) wurde belassen. Geplant war damals, die Spitallandeplätze und die Landestellen zur Hilfeleistung als Infrastrukturanlagen zu bezeichnen und ins Luftfahrtgesetz (LFG; SR 748.0) aufzunehmen. Im Rahmen der Revision LFG 1+ wurde ein entsprechender Entwurf ausgearbeitet und den Stakeholdern zur Vernehmlassung unterbreitet. Aufgrund der überwiegend negativen Rückmeldungen der Stakeholder wurde dieses Vorhaben jedoch nicht weiterverfolgt. Vorgebracht wurden insbesondere der grosse administrative Aufwand und die hohen Kosten, welche bei den Spitalbetreiberinnen und Spitalbetreibern anfallen würden.

Aufgrund dessen hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) entschieden, das Abfliegen und Landen bei Spitallandeplätzen und Landestellen zur Hilfeleistung als Aussenlandungen zu belassen und eine Regelung für die Spitallandeplätze und Landestellen zur Hilfeleistung in einem neuen Titel der AuLaV festzuhalten.

Am bisherigen System der kantonalen Zuständigkeit im Bereich des Raumplanungs- und Baurechts soll festgehalten werden. Die Praxis hat gezeigt, dass die kantonal zuständigen Behörden teilweise unterschiedliche Verfahren und Massstäbe angewandt haben. Dies u. a. im Bereich der Luftfahrtsicherheit und des Umweltrechts (Lärm). Mit der neuen Regelung in der AuLaV sollen einerseits gewisse Standards definiert und einheitlich angewandt und andererseits die Luftfahrtsicherheit erhöht werden. Vorgesehen ist deshalb der Einbezug des BAZL, wo es aus Sicht der Luftfahrtsicherheit angezeigt ist. Ziel ist eine Regelung zu schaffen, die unter diversen Aspekten dem Verhältnismässigkeitsprinzip entspricht.

Bei der Erarbeitung der AuLaV war keine Regelung für ausländische Staatsluftfahrzeuge getroffen worden. Die Praxis hat gezeigt, dass dafür ein Bedarf besteht, weshalb eine solche Regelung jetzt aufgenommen wird.

In der Anwendung der AuLaV hat sich gezeigt, dass gewisse Regelungen zu eng gefasst wurden und einen unverhältnismässig hohen Aufwand verursachen. Dies trifft z. B. für die Abstandsvorschrift von 100 m von Gaststätten zu, die zu äusserst zahlreichen, im Einzelfall jeweils berechtigten Ausnahmegewilligungen führt.

Das BAZL hat, wie seinerzeit bei der Erarbeitung der AuLaV, das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) und das Bundesamt für Umwelt (BAFU) von Beginn an in den Prozess zur Erarbeitung der Änderung der AuLaV einbezogen und die entsprechenden Anliegen der Bundesämter berücksichtigt.

Im Mai 2017 wurde mit den wichtigsten Stakeholdern (Air Glacier, Air Zermatt, Rega) ein Stakeholder-Involvement durchgeführt. Ebenfalls teilgenommen haben Vertreter der Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK) und der Gesundheitsdirektorenkonferenz (GDK). Die Vorlage wurde dabei grundsätzlich positiv aufgenommen. Die Rückmeldungen

der Stakeholder sowie der BPUK und der GDK wurden geprüft und wo angezeigt in der Revision der AuLaV berücksichtigt.

Die Änderung der AuLaV mit der Aufnahme der Spitallandeplätze und der Landstellen zur Hilfeleistung wird zum Anlass genommen, die erwähnten Lücken zu schliessen und gewisse Bestimmungen anzupassen.

2. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

Artikel 1 Gegenstand und Geltungsbereich

Absatz 3 (Anpassung):

Bisher war der Geltungsbereich für die bemannten in- und ausländischen Staatsluftfahrzeuge in der AuLaV nicht genau umschrieben. Mit der Änderung von Art. 1 Abs. 3 wird neu der Geltungsbereich präzisiert. Die AuLaV gilt grundsätzlich für die in- und ausländischen bemannten Luftfahrzeuge. Vom Geltungsbereich der AuLaV ausgenommen sind die militärisch immatrikulierten Luftfahrzeuge sowie diejenigen, die für einen militärischen Zweck eingesetzt werden. Die Zuständigkeit liegt je nach der Zweckbestimmung bei der Luftwaffe, der Polizei oder dem Zoll. Zu denken ist u. a. an militärische Übungen im Alpenraum unter Einbezug von ausländischen Militärhelikoptern oder an grenzüberschreitende Flüge von ausländischen Polizeihelikoptern oder solchen im Dienste des Zolls.

Absatz 4 Buchstabe a (Aufhebung):

Die Spitallandeplätze und Landstellen zur Hilfeleistung werden neu im 4a. Titel dieser Verordnung geregelt. Art. 1 Abs. 4, welcher die Spitallandeplätze und Landstellen zur Hilfeleistung bisher vom Geltungsbereich der AuLaV ausgenommen hat, wird deshalb aufgehoben.

Absatz 4 Buchstabe b (Anpassung):

Die Anpassung ist redaktionell. Abs. 4 Bst. b wird neu zum Abs. 4. Aufgrund des Wegfalls von Abs. 4 Bst. a wird die VIL erstmals im neuen Abs. 4 erwähnt und somit ausgeschrieben.

Absatz 5 (Anpassung):

Bis anhin waren Aussenlandungen im Rahmen von öffentlichen Flugveranstaltungen vom Geltungsbereich der AuLaV ausgenommen. Es galten lediglich die Art. 85–91 der Luftfahrtverordnung (LFV; SR 748.01). Neu sollen die Umweltvorschriften von Art. 18 und 19 Abs. 1 AuLaV auch für öffentliche Flugveranstaltungen gelten. Die Aussenlandungen im Rahmen von öffentlichen Flugveranstaltungen sollen umweltrechtlich nicht bessergestellt sein als übrige Aussenlandungen. Das BAZL konnte bis anhin nur auf die öffentlichen Flugveranstaltungen Einfluss nehmen, die gemäss Art. 86 Abs. 1 LFV einer Bewilligung des BAZL bedürfen. Hier wurden Aussenlandungen in Schutzgebieten nach Art. 19 Abs. 1 AuLaV untersagt. Auf die öffentlichen Flugveranstaltungen, die gemäss Art. 86 Abs. 2 Bst. c LFV keiner Bewilligung des BAZL bedürfen, konnte hingegen kein Einfluss genommen werden. Einerseits war für sie bisher die AuLaV nicht anwendbar und andererseits waren diese Veranstaltungen auch gestützt auf die LFV nicht bewilligungspflichtig. Mit der neuen Regelung in der AuLaV wird eine Gleichstellung von bewilligungs- und nicht bewilligungspflichtigen Flugveranstaltungen herbeigeführt und dem Umweltschutz Rechnung getragen.

Artikel 2 Begriffe

Buchstabe g (neu):

In Buchstabe g wird der Begriff «Spitallandeplatz» definiert. Damit eine Landestelle bei einem Spital als «Spitallandeplatz» im Sinn der AuLaV gilt, ist Voraussetzung, dass das Spital über einen Notfalldienst verfügt. Diese Einschränkung ist notwendig, da die Regelungen im 4a. Titel dieser Verordnung zu den Spitallandeplätzen sehr liberal sind und davon nur die Spitäler mit Notfalldienst, d. h. solche, die in einem hohen öffentlichen Interesse stehen, profitieren sollen. So sind z. B. An- und Abflüge zu Spitallandeplätzen zu jeder Tages- und Nachtzeit zulässig (Art. 38 Abs. 2 AuLaV). Mit dieser einschränkenden Definition des Begriffs «Spitallandeplatz» wird insbesondere verhindert, dass Schönheitskliniken und ähnliche Institutionen, die über keinen Notfalldienst verfügen, von den liberalen Regelungen profitieren. Für solche Landestellen gelten die übrigen Bestimmungen zu den Aussenlandungen gemäss AuLaV. Geprüft wurde auch, ob eine Zuordnung gemäss kantonalen Spitallisten sinnvoll ist. Nach eingehender Prüfung wurde dieses Kriterium jedoch für untauglich befunden und verworfen, insbesondere da die kantonalen Listen nicht nach einheitlichen Kriterien erstellt werden.

Vorbehalten bleibt die Bestimmung von Art. 38 Bst. a AuLaV. Im Gegensatz zu den Bestimmungen zu den Spitallandeplätzen wird bei Art. 38 Bst. a AuLaV ein genau definierter Zweck des Fluges vorausgesetzt (Notfälle). Die Bestimmung erlaubt, Patientinnen und Patienten, die sich in einem Spital ohne Notfalldienst befinden, jederzeit in ein anderes Spital (mit Notfalldienst) zu verlegen. Solche Ambulanzflüge sind rund um die Uhr zulässig.

Buchstabe h (neu):

Bst. h definiert die Landestellen zur Hilfeleistung. Sie entsprechen den heute bestehenden Landestellen für Rettungen und Bergungen bei Verkehrsinfrastrukturen (z. B. bei Eisenbahn- oder Strassentunnels) oder Industriearealen, welche bisher in Art. 56 VIL erwähnt wurden. Materiell ergeben sich keine Änderungen.

Artikel 7 Bewilligungen für einzelne Luftfahrzeugkategorien

Absatz 4 (neu):

Die Voraussetzungen von Art. 7 Abs. 2 der bestehenden AuLaV müssen erfüllt sein. Diesbezüglich erfolgt eine Gleichstellung mit den ausländischen Hubschraubern. Aus Sicht der Luftfahrtsicherheit ist die Einhaltung dieser Voraussetzungen sinnvoll. Bei staatlichen ausländischen Hubschraubern entscheidet das BAZL über die Erteilung einer Bewilligung zudem erst nach Anhörung der Standortgemeinde und der Eidgenössischen Zollverwaltung (EZV). Die Interessen der beiden Behörden sind beim Entscheid zu berücksichtigen, das BAZL kann im Rahmen einer Interessenabwägung jedoch einen abweichenden Entscheid fällen.

Artikel 18 Rücksichtnahme in Schutzgebieten (französischer Text ist anzupassen)

Im französischen Text fehlen die Worte «im Zusammenhang mit Aussenlandungen». Dies ist zu korrigieren.

Artikel 19 Aussenlandungen in Schutzgebieten

Absatz 1 (Ergänzung):

Art. 26 AuLaV soll neu als Vorbehalt in Art. 19 Abs. 1 AuLaV erwähnt werden. Mit der bestehenden Regelung sind Aussenlandungen zu touristischen oder sportlichen Zwecken oberhalb 1100 m über Meer in den Schutzgebieten nach Art. 19 AuLaV nicht zulässig. Die ehemaligen UVEK-Bestimmungen wurden in die AuLaV aufgenommen (Art. 26). Durch den

Erlass der neuen Umweltschutzbestimmungen in Art. 19 AuLaV wurden die ehemaligen UVEK-Bestimmungen jedoch eingeschränkt, da laut diesen keine Ausnahmen in Schutzgebieten zulässig sind. Dies war nicht die Absicht und soll nun korrigiert werden, damit der ehemalige Zustand wiederhergestellt werden kann. Die Einschränkung in der AuLaV führte in der Praxis verschiedentlich zu Problemen. Dies unter anderem bei der Bergankunft der Tour des Suisse oder der Ski Weltmeisterschaft in St. Moritz, wenn die Landestelle in einem Schutzgebiet und oberhalb 1100 m über Meer liegt und es sich nicht um einen Arbeitsflug handelt.

Eine neue Ausnahmemöglichkeit wird mit dem neuen Art. 38a für ausländische Staatsluftfahrzeuge geschaffen, worauf in Art. 19 Abs. 1 hingewiesen wird.

Artikel 25 Einschränkungen

Buchstabe d (Anpassung):

Mit der bestehenden Regelung sind Aussenlandungen bei Personentransporten zu touristischen oder sportlichen Zwecken im Umkreis von 100 m um Gaststätten und um Menschenansammlungen im Freien nicht zulässig. Der administrative Aufwand für das BAZL für die Bearbeitung von weit über 100 Gesuchen um Ausnahmegewilligungen nach Art. 10 AuLaV für Abweichungen von der 100 m Regelung bei Gaststätten ist in der Praxis sehr gross, ohne dass ein Sicherheitsgewinn für die Helikopterbetreiber oder die Besucher der Gaststätte ersichtlich ist.

Die Regelung für die Gaststätten hat sich in der Praxis nicht bewährt und soll deshalb angepasst werden. Neu ist für die Aussenlandung bei Gaststätten keine Bewilligung mehr notwendig, sofern sich keine Menschenansammlung im Freien vorfindet. Die Sicherheit war vor Erlass dieser Bestimmung bei einer Landung im Umkreis von 100 m um Gaststätten höher, da viele Gaststätten in diesem Umkreis eine ausgeschiedene Landestelle installiert haben, die gemäss geltender Regelung nur noch mit einer Ausnahmegewilligung des BAZL benutzt werden konnte. Sehr oft ist das Terrain von Gaststätten in mehr als 100 m Entfernung für eine Aussenlandung weniger geeignet. Dies aufgrund von steilem Terrain, Bäumen, Hochspannungsleitungen, Wohnhäusern etc. Ob eine sichere Aussenlandung bei Gaststätten durchgeführt werden kann, muss letztlich die Kommandantin bzw. der Kommandant – unabhängig der bestehenden Regelung zu den Gaststätten – entscheiden, da sie oder er für die Sicherheit einer Aussenlandung verantwortlich ist (Art. 17 Abs. 1 AuLaV). Zudem findet die Aussenlandung bei einer Gaststätte in der Praxis nur im Einverständnis mit der Betreiberin oder dem Betreiber der Gaststätte statt.

Artikel 26 Bewilligungen für Aussenlandungen oberhalb von 1100 m über Meer und in Schutzgebieten

Absatz 1 Bst. d (neu):

Bis anhin gab es keine Regelung für sogenannte Luftbrücken, wenn die öffentlichen Verkehrswege wie Strasse und Schiene nicht mehr passierbar waren. Im Gegensatz zu den Arbeitsflügen sind Personentransporte zu touristischen oder sportlichen Zwecken oberhalb von 1100 m über Meer nicht zulässig (Art. 25 AuLaV). Zudem wurden die sogenannten Luftbrücken von den Kantonen und Gemeinden zum Teil sehr unterschiedlich gehandhabt, wie der Winter 2017/2018 in Adelboden und Zermatt zeigte. Mit der neuen Bestimmung soll schweizweit eine einheitliche Regelung geschaffen werden. Nach Anhörung der zuständigen kantonalen Behörde und der Standortgemeinde kann das BAZL sogenannte Luftbrücken bewilligen, wenn die wichtigsten öffentlichen Verkehrswege nicht mehr passierbar sind.

Absatz 2^{bis} (neu):

Zum materiellen Inhalt kann auf die Ausführungen weiter oben zu Art. 19 Abs. 1 verwiesen werden. Neu kann das BAZL eine Bewilligung nach Art. 26 Abs. 1 erteilen. Da Schutzgebiete nach Art. 19 Abs. 1 betroffen sind, hört das BAZL vor seinem Entscheid zusätzlich zu den in Abs. 2 genannten Behörden das BAFU und das ARE an. Da solche Aussenlandungen oft nicht weit im Voraus planbar sind und kurzfristig erfolgen, muss eine Anhörung der genannten Behörden auch per E-Mail oder telefonisch möglich sein.

Artikel 32 Einschränkungen

Buchstabe f (Anpassung):

Auch bei den nichtgewerbsmässigen Flügen soll die bisherige Regelung zu den Gaststätten angepasst werden. Zur Begründung kann auf die vorangehenden Ausführungen zu Art. 25 Bst. d verwiesen werden.

Artikel 33 Begriff und Geltungsbereich

Absatz 1 Buchstabe b Ziffer 1 (Anpassung aufgrund Aufteilung in Ziffern 1 und 2):

Art. 33 Abs. 1 Bst. b Ziffer 1 entspricht im Wortlaut dem bisherigen Art. 33 Abs. 1 Bst b.

Absatz 1 Buchstabe b Ziffer 2 (neu):

An die Trainingsflüge, die zur Aufrechterhaltung von Berechtigungen stattfinden, wie z. B. Flüge während der Nacht, mit Winden, Nachtsichtgeräten etc. wurde bei der Erarbeitung der AuLaV unter dem Begriff «Ausbildungsflüge» nicht gedacht. Diese Lücke soll nun mit der neuen Bestimmung von Ziffer 2 geschlossen werden. Die Bestimmung ist einschränkend formuliert. Es muss sich um eine Anforderung des BAZL und um die Aufrechterhaltung einer Berechtigung handeln. Als Beispiel sei ein Pilot erwähnt, der mit dem Helikopter in Zermatt stationiert ist. Nach geltendem Recht muss er für das «Windentraining» bis ins Tal fliegen, da es nur unterhalb von 1100 m über Meer zulässig ist. Mit der neuen Bestimmung ist das Windentraining im Umkreis von Zermatt zulässig, da es gemäss Art. 34 Abs. 1 Bst. a AuLaV erst oberhalb von 2000 m über Meer verboten ist. Es können dadurch unnötige Flüge vermieden werden, da das Training auch im Umkreis bestehender, höhergelegener Helikopterflugfelder stattfinden kann.

Artikel 34 Einschränkungen

Absatz 1 Buchstabe e (Anpassung):

Bei den Ausbildungsflügen soll die bisherige Regelung zu den Gaststätten ebenfalls angepasst werden. Zur Begründung kann auf die vorangehenden Ausführungen zu Art. 25 Bst. d verwiesen werden.

Artikel 35 Zulässige Aussenlandungen

Absatz 1 (Ergänzung):

Die Rettungsunternehmen führen mit ihren Partnerbetrieben sporadisch Übungen im besiedelten Gebiet durch. Es handelt sich hier z. B. um Evakuationen mit der Feuerwehr oder um die Aufnahme von Rettungsspezialisten auf definierten Plätzen. Diese Übungen sind notwendig, um den Ernstfall im besiedelten Gebiet eins zu eins proben zu können. Bei der Erarbeitung der AuLaV wurde dieser Sachverhalt nicht berücksichtigt. Mit der Ergänzung von «Wohngebieten» in Art. 35 Abs. 1 AuLaV sollen solche Übungen zukünftig möglich sein.

Artikel 38

Absatz 1 (neu):

Die frühere Bestimmung von Art. 38 wird zum Abs. 1, da es neu einen Absatz 2 gibt.

Absatz 1 Buchstabe a (Korrektur):

In der deutschen Fassung fehlt nach dem Wort «Ambulanz-» ein Komma. Dies gilt es zu korrigieren.

Absatz 2 (neu):

Aussenlandungen auf Spitallandeplätzen und Landestellen zur Hilfeleistung, die zu medizinischen Zwecken notwendig sind, bedürfen keiner Bewilligung des BAZL. Sofern sie zusätzlich medizinisch dringend sind, sind sie auch ohne zeitliche Einschränkungen zulässig. Anderweitige Flüge (z. B. nicht medizinisch erforderliche Verlegungsflüge) werden damit nicht untersagt, sie profitieren jedoch nicht von der neuen, liberalen Regelung von Abs. 2. Im Gegensatz zu den Flugplätzen ist kein Betriebsreglement nötig, das vom BAZL genehmigt wird. Die betrieblichen Abläufe auf der Landeplattform selbst sind von der Spitalbetreiberin bzw. dem Spitalbetreiber zu regeln.

Artikel 38a Bewilligungen für ausländische Staatsluftfahrzeuge

Aussenlandungen von ausländischen Luftfahrzeugen, welche zu staatlichen Zwecken eingesetzt werden und militärisch oder zivil immatrikuliert sind, waren bis anhin in der AuLaV nicht geregelt. Dies führte verschiedentlich zu Konflikten bei Aussenlandungen in dicht besiedelten oder anderweitig sensiblen Gebieten. Mit der Bestimmung von Art 38a AuLaV soll diese Lücke nun geschlossen werden. Das BAZL wird wie bis anhin für den Einflug eines ausländischen Staatsluftfahrzeuges in die Schweiz eine sogenannte Diplomatic Clearance ausstellen. Die bis anhin vom BAZL gestützt auf Art. 8 LFG zusätzlich erteilte Einzelfallbewilligung wird neu durch die generelle Bestimmung von Art. 38a AuLaV abgelöst.

Artikel 39 Luftfahrtrechtliche Einschränkungen für Bauten und Anlagen auf Landestellen

Absatz 2 Buchstabe c (Anpassung):

Im Vollzug gab es immer wieder verschiedene Auffassungen darüber, welche Arten von Aufsetzflächen zulässig sind und was alles unter dem Begriff «befestigte Pisten» verstanden wird. Die neue Regelung in Bst. c soll Klarheit bringen. Mit dem Zusatz «nicht versiegelte Aufsetzflächen» und dem genannten Beispiel der «Rasengittersteine» wird Bst. c genauer umschrieben. Zulässig wären sogenannte Perfoplaten, sofern das Wasser hindurch versickern kann. Nicht zulässig sind jedoch vollständig versiegelte Aufsetzflächen, die z. B. aus Beton oder Asphalt bestehen.

Absatz 2 Buchstabe d (neu):

Aufgrund der Präzisierung von Bst. c werden die bisher in Bst. c genannten «kleineren Geländeanpassungen» neu in Bst. d separat genannt. Materiell ergeben sich dadurch keine Änderungen.

Absatz 3 Buchstabe d (Aufhebung):

Die Bestimmung der «befestigten Pisten» wird aufgehoben. Dies steht im Zusammenhang mit den Ausführungen zum angepassten Art. 39 Abs. 2 Bst. c. Befestigte Pisten im Sinne von vollständig versiegelten Flächen aus Beton oder Asphalt sind nicht zulässig.

4a. Titel Spitallandeplätze und Landestellen zur Hilfeleistung

Die Bestimmungen zu den Spitallandeplätzen und den Landestellen zur Hilfeleistung erfolgen aufgrund ihrer Spezialität in einem neuen 4a. Titel. Die nachfolgenden Artikel 41a–41g sind neu.

Artikel 41a Kategorisierung der Spitallandeplätze

Absatz 1 Buchstabe a:

Die Spitallandeplätze werden in Art. 41a AuLaV in eine Sonder- und eine Normalkategorie aufgeteilt. In die Sonderkategorie gehören zum einen die Polytraumazentren gemäss der Liste der Gesundheitsdirektorenkonferenz (GDK), welche im Internet abrufbar ist. Es handelt sich dabei um hochspezialisierte Spitäler. Zurzeit befinden sich auf der Liste der GDK die folgenden 12 Polytraumazentren: Kantonsspital Aarau, Inselspital Bern, Universitätsspital Basel, Universitätsspital Genf, Kantonsspital Graubünden, Luzerner Kantonsspital, Kantonsspital St. Gallen, Regionalspital Lugano-Civico, Universitätsspital-Zentrum des Kantons Waadt, Spital Sitten, Kantonsspital Winterthur und Universitätsspital Zürich. Es ist keine starre Liste, da sich die Zusammensetzung ändern kann. Zum anderen gehören in die Sonderkategorie auch die Spitallandeplätze mit mehr als 200 Flugbewegungen (eine Flugbewegung ist ein Start oder eine Landung) pro Jahr im Durchschnitt der letzten fünf Jahre. Es sind somit Spitallandeplätze, die mit einer gewissen Regelmässigkeit und Häufigkeit angeflogen werden. Zurzeit sind es 13 Spitäler, die aufgrund der Bewegungszahlen der Sonderkategorie zugeteilt werden. In die Sonderkategorie fallen derzeit damit insgesamt 25 Spitäler. Die Aufnahme der Polytraumazentren und der anderen oft angeflogenen Spitäler in die Sonderkategorie ist sinnvoll. An sie werden höhere Anforderungen bezüglich Sicherheit und Umwelt gestellt und es werden verbindliche Vorgaben gemacht.

Absatz 1 Buchstabe b:

Die übrigen zurzeit ca. 220 Spitallandeplätze gehören, sofern sie die Voraussetzung von Art. 2 Bst. g erfüllen, zur Normalkategorie. Das BAZL geht davon aus, dass praktisch alle der 220 Spitäler über einen Notfalldienst verfügen. Einzelne davon werden nur sehr sporadisch angeflogen und verzeichnen jährlich nur wenige Bewegungen.

Absatz 2:

Die Spitallandeplätze der Normalkategorie mit Instrumentenflugverfahren werden bezüglich der Bestimmungen im 4a. Titel den Spitallandeplätzen der Sonderkategorie gleichgestellt. Aufgrund der zahlenmässig geringeren Flugbewegungen und ihrer untergeordneten Bedeutung gehören sie jedoch zur Normalkategorie. Diesem Umstand wird in der Praxis insbesondere in der Richtlinie und der infrastrukturellen Ausgestaltung Rechnung getragen.

Artikel 41b Baubewilligungs- und Planungspflicht

Absatz 1:

Das Erfordernis einer Baubewilligung für Spitallandeplätze und Landestellen zur Hilfeleistung richtet sich nach Art. 22 Abs. 1 des Raumplanungsgesetzes (RPG; SR 700) und dessen kantonalen Ausführungsbestimmungen. Der Wortlaut von Abs. 1 ist identisch mit demjenigen von Art. 40 Abs. 1 AuLaV zur Baubewilligungspflicht. Es kann somit auf die bereits bestehenden Erläuterungen verwiesen werden.

Absatz 2:

In Abs. 2 wird die Planungspflicht, welche sich nach Art. 2 RPG und dem kantonalen Recht richtet, erwähnt. Art. 41b Abs. 2 entspricht somit der bestehenden Bestimmung von Art. 40

Abs. 2 AuLaV zur Planungspflicht, und es kann auf die bereits bestehenden Erläuterungen dazu verwiesen werden.

Absatz 3:

Im Rahmen der Baubewilligungs- und Planungsverfahren sind insbesondere den Belangen der Raumplanung, des Umweltschutzes und des Natur- und Heimatschutzes Rechnung zu tragen. Hierbei handelt es sich materiell um keine neue Bestimmung, da es sich bei Spitallandeplätzen und Landestellen zur Hilfeleistung um Bauten und Anlagen handelt. Die Baubewilligungsbehörde hat im Verfahren zur Erstellung, Änderung oder Sanierung solcher Bauten und Anlagen diesen Belangen Rechnung zu tragen.

Zum Umweltschutz gehört auch der Lärmschutz. Die lärmrechtliche Einordnung und Beurteilung führte in der Vergangenheit immer wieder zu Unsicherheiten und Diskussionen. In der Lärmschutzverordnung (LSV; SR 814.41) sind in Anhang 5 die Belastungsgrenzwerte für den Lärm ziviler Flugplätze (Flugplätze gemäss LFG) festgehalten. Spitallandeplätze und Landestellen zur Hilfeleistung sind keine Flugplätze im Sinne des LFG. Sie wurden bis anhin in Art. 56 VIL unter dem 4. Titel als «Aussenlandungen» aufgeführt. Unbesehen dessen handelt es sich um Anlagen nach dem Umweltschutzgesetz (USG; SR 814.01). Da die LSV für Anlagen gemäss USG, die mit Aussenlandungen angefliegen werden, keine spezifischen Vorgaben macht, kam es in der Vergangenheit zu unterschiedlichen Lärmbeurteilungen.

Mit der Aufnahme der Spitallandeplätze und Landestellen zur Hilfeleistung in die AuLaV ändert sich bezüglich der lärmrechtlichen Beurteilung grundsätzlich nichts. In der Vergangenheit wurden bezüglich der Lärmbeurteilung sowohl der mittlere maximale Lärmpegel L_{max} als auch der Beurteilungspegel L_r herangezogen, was zu sehr unterschiedlichen Ergebnissen führt. Beim L_{max} findet keine Mittelung über die Zeit statt, und eine einzelne Flugbewegung ergibt dieselbe Belastung wie mehrere hundert solcher Bewegungen. Dies im Unterschied zum L_r , wo eine energetische Summierung der Schallereignisse und eine Mitteilung über die Zeit stattfinden. Zukünftig soll die Beurteilung weiterhin einzelfallweise, indes einheitlich unter Anwendung des Beurteilungspegels L_r als Orientierungshilfe erfolgen. Für die Einzelheiten zur Umsetzung dieses Grundsatzes wird das BAFU – als für die Umweltschutzgesetzgebung des Bundes verantwortliche Fachbehörde – gemeinsam mit dem BAZL eine Wegleitung bzw. Richtlinie publizieren.

Können bei solchen Landestellen die entsprechenden Grenzwerte der LSV (Anhang 5, Ziffer 21) nicht eingehalten werden, ist die Landestelle lärmtechnisch zu sanieren. Führt die Sanierung zu unverhältnismässigen Betriebseinschränkungen oder Kosten, kann die Vollzugsbehörde Erleichterungen gemäss den Ausführungen der LSV gewähren.

Artikel 41c Verfahren und Anhörung des BAZL

Absatz 1:

Die zuständige kantonale Behörde (Baubewilligungsbehörde) hat das BAZL anzuhören, bevor sie über die Erstellung, Änderung oder Sanierung eines Spitallandeplatzes der Sonderkategorie und der Normalkategorie mit Instrumentenflugverfahren entscheidet. Im Gegensatz dazu besteht bei den Spitallandeplätzen der Normalkategorie, die über kein Instrumentenflugverfahren verfügen, und bei den Landestellen zur Hilfeleistung keine Anhörungspflicht. Der Baubewilligungsbehörde ist es jedoch freigestellt, auch in solchen Fällen das BAZL anzuhören. Aus Gründen der luftfahrtspezifischen Sicherheit empfiehlt das BAZL ein solches Vorgehen. Es gibt in einem solchen Fall eine luftfahrtspezifische Rückmeldung an die Baubewilligungsbehörde.

Absatz 2:

Das BAZL führt im Rahmen der Anhörung eine luftfahrtspezifische Prüfung durch und hält das Ergebnis und die allfälligen Auflagen in einer Stellungnahme zuhanden der Baubewilligungsbehörde fest. Mit dieser Bestimmung wird sichergestellt, dass die Spitallandeplätze der Sonderkategorie und der Normalkategorie mit Instrumentenflugverfahren im Baubewilligungsverfahren (Erstellung, Änderung oder Sanierung) einer luftfahrtspezifischen Projektprüfung unterzogen werden. Das BAZL geht davon aus, dass die Baubewilligungsbehörde sich grundsätzlich an die luftfahrtspezifische Prüfung hält oder andernfalls mit dem BAZL Rücksprache nimmt.

Absatz 3:

Mit dieser Bestimmung wird sichergestellt, dass das BAZL einerseits von der Baubewilligung Kenntnis erhält und andererseits prüfen kann, ob die Auflagen aus der luftfahrtspezifischen Prüfung von der Baubewilligungsbehörde im Entscheid berücksichtigt wurden. Falls keine oder eine unzureichende Berücksichtigung erfolgte, steht dem BAZL gestützt auf Art. 44 AuLaV die Ergreifung des Rechtsmittels offen.

Artikel 41d Luftfahrtspezifische Anforderungen

Absatz 1:

Für die Spitallandeplätze der Sonderkategorie und der Normalkategorie mit Instrumentenflugverfahren gelten bezüglich der infrastrukturellen Ausgestaltung die allgemeinen Anforderungen nach den Normen der ICAO (International Civil Aviation Organisation), analog zu den Luftfahrtanlagen. Die von der Schweiz gemeldeten Abweichungen nach Artikel 38 des Übereinkommens bleiben vorbehalten.

Absatz 2:

Das BAZL hat per 1. Januar 2017 eine Richtlinie in Kraft gesetzt, welche die ICAO-Vorschriften gemäss Abs. 1 spezifisch für Spitallandeplätze konkretisiert. Diese Richtlinie muss auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens der revidierten AuLaV entsprechend angepasst werden. Sie harmonisiert die Gestaltungs- und Betriebsgrundsätze sowie die Kriterien für die Flugverfahren und ist als Hilfe für die Planer sowie die zuständigen Behörden gedacht. Ausserdem strebt sie die Erfüllung eines hohen Sicherheitsstandards an und sorgt dafür, dass die luftfahrtspezifische Gestaltung schweizweit harmonisiert wird, was die Sicherheit zusätzlich erhöht.

Absatz 3:

Sofern diese Richtlinie eingehalten wird, wird vermutet, dass die Anforderungen gemäss den Vorschriften nach Abs. 1 erfüllt sind.

Absatz 4:

Wird von der Richtlinie abgewichen, so muss dem BAZL nachgewiesen werden, dass die Anforderungen auf andere Weise erfüllt werden.

Artikel 41e Bewilligung für Instrumentenflugverfahren

Seit einigen Jahren besteht das Bedürfnis einzelner Helikopterflugbetriebe, Rettungs- und Ambulanzflüge sowie Organtransporte auf Spitallandeplätze auch mittels Instrumentenflugverfahren durchzuführen. Aufgrund der Satellitennavigation sind die technischen Möglichkeiten für bestimmte Anflugverfahren bereits heute vorhanden. Eine probeweise Anwendung auf das Inselspital Bern hat zu positiven Ergebnissen geführt. Im Rahmen dieses Pilotverfahrens war noch die REGA Bewilligungsnehmerin. Es soll aber möglich sein, dass die Verfahren künftig auch von anderen Unternehmen geflogen werden, daher ist eine Anknüpfung der

Verfahren für die einem Spital zugewiesenen Instrumentenflugverfahren an die Spitäler als Betreiber der Landstellen sinnvoll und zweckmässig.

Absatz 1:

Eine Bewilligung des BAZL ist Voraussetzung für die Einrichtung eines entsprechenden Verfahrens nach Instrumentenflugregeln (IFR). Die Möglichkeit von PinS (Point in Space, Navigationspunkt in der Luft in der Nähe einer Landestelle) «proceed visually» IFR-An- und Abflugverfahren wird in der AuLaV nicht vorgesehen und vorläufig nicht an die Hand genommen. Vorgängig sind Verantwortlichkeiten, die Normenkonformität, der Luftfahrthindernisschutz, die Durchführung von Flugsicherungsdiensten sowie flugoperationelle Fragen zu klären. Entsprechend wird in Abs. 1 ausgeführt, dass nur Instrumentenflugverfahren bewilligt werden, die zwischen dem PinS und der Landestelle über ein Segment nach Sichtflugregeln (VFR) verfügen («PinS proceed VFR»). Sofern künftig auch IFR «proceed visually» möglich sein soll, wird das eine Anpassung der AuLaV bedingen.

Absatz 2:

Das BAZL erteilt einer Spitalbetreiberin oder einem Spitalbetreiber die Bewilligung für ein Instrumentenflugverfahren auf entsprechendes Gesuch hin, wenn diese oder dieser nachweist, dass die Flugsicherheit gewährleistet ist. Das Instrumentenflugverfahren ist sozusagen mit dem Spitallandeplatz verknüpft und soll grundsätzlich allen Helikopterflugbetrieben offenstehen. Aufgrund des vorhandenen Fachwissens werden die Helikopterflugbetriebe jedoch eine wichtige Unterstützerrolle bei der Ausarbeitung der Gesuche einnehmen. Die Formulierung von Abs. 2 lehnt sich an jene aus Art. 20 Abs. 3 der Verordnung des UVEK über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge (VRV-L, SR 748.121.11) an, wonach das BAZL einem Flugplatzhalter die Anwendung eines Instrumentenflugverfahrens ohne Flugverkehrskontrolldienst bewilligen kann, wenn der Flugplatzhalter nachweist, dass die Flugsicherheit gewährleistet ist. Dieses System, das sich bewährt, soll hier übernommen werden.

Artikel 41f Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster

Bezüglich der rechtlichen Auswirkungen eines Hindernisbegrenzungsflächen-Katasters (HBK) kann auf Art. 62 ff. VIL verwiesen werden (Behördenverbindlichkeit, jedoch keine Grundeigentümergebundenheit).

Dieser Schritt soll dazu dienen, dass zusätzlich zu den bewilligungspflichtigen Luftfahrthindernissen nach Art. 63 Bst. a und b VIL diejenigen Objekte erkannt werden, welche den Flugbetrieb rund um einen Spitallandeplatz beeinträchtigen können. Die im HBK definierten Hindernisbegrenzungsflächen werden in regelmässigen Abständen und in Bezug auf mögliche Luftfahrthindernisse untersucht; ggf. sind Massnahmen zur Verringerung der Risiken einer Kollision mit Hindernissen und/oder dem Gelände umzusetzen (Beseitigung, Verkleinerung, optische Hilfen, Einweisung auf der Landestelle etc.). Der HBK wird zudem erstellt, damit die Betreiberin oder der Betreiber des Spitals über ein Mittel für die Hinderniskontrolle verfügt (Hinderniskontrollplan). Damit ein Instrumentenflugverfahren sicher geflogen werden kann, gehört eine sorgfältige Hinderniskontrolle zwingend dazu. Die Bestimmung gilt somit auch für die Normalkategorie mit Instrumentenflugverfahren (Art. 41a Abs. 2 AuLaV).

Artikel 41g Luftfahrtpublikationen

Absatz 1:

Die Spitalbetreiberin oder der Spitalbetreiber ist in der Verantwortung, einen sicheren Zugang zum Spitallandeplatz zu gewährleisten und damit die wesentlichen Vorschriften über die Benutzung der Landestelle und der zugewiesenen An- und Abflugverfahren im Luftfahrt-

handbuch zu publizieren. Der Umfang der Luftfahrtpublikation ist angelehnt an die Kategorisierung der Spitallandeplätze. Spitallandeplätze der Sonderkategorie und der Normalkategorie mit Instrumentenflugverfahren sind zwingend im vollen Ausmass im Luftfahrthandbuch zu publizieren. Die übrigen Spitallandestellen der Normalkategorie werden im Luftfahrthandbuch listenartig aufgeführt (analog der Helikopterflugfelder und der Gebirgslandeplätze).

Absatz 2:

Die Luftfahrtpublikationen stellen eine einheitliche Informationsverteilung an alle Betroffenen sicher. Erst mit den Luftfahrtpublikationen ist der Spitallandeplatz komplett im luftfahrtspezifischen System verankert, und es können unvorhergesehene und/oder dringende Mitteilungen, wie Ausfallmeldungen der Satellitennavigation oder temporäre Hindernisse, über NOTAM¹ den Pilotinnen und Piloten zeitgerecht zur Verfügung gestellt werden.

Artikel 43 Richtlinie

Anpassung:

Zu den Bestimmungen des 4a. Titels dieser Verordnung (Spitallandeplätze und Landestellen zur Hilfeleistung) erlässt das BAZL eine Richtlinie. Art. 43 wird entsprechend mit dem 4a. Titel ergänzt.

Artikel 46a Übergangsbestimmung

Absatz 1 (neu)

Mit der Übergangsbestimmung wird erreicht, dass die in Art. 41d AuLaV genannten Bestimmungen zu den luftfahrtspezifischen Anforderungen innert fünf Jahren umgesetzt werden. Für die Spitallandeplätze der Sonderkategorie, welche zumeist stark frequentiert sind, ist dies ein Sicherheitsgewinn. Falls die Umsetzung von Art. 41d eine Sanierung oder bauliche Anpassung bedingt, welche baubewilligungspflichtig ist, sind auch die weiteren Bestimmungen der Art. 41b und 41c AuLaV zu beachten. Den Belangen der Raumplanung, des Umweltschutzes und des Natur- und Heimatschutzes ist in solchen Fällen Rechnung zu tragen (lärmrechtliche Sanierung).

Absatz 2 (neu):

Sofern ein bestehender Spitallandeplatz der Sonderkategorie die luftfahrtspezifischen Anforderungen nicht erfüllt und nach der Übergangsbestimmung von Art. 46a AuLaV saniert werden müsste, jedoch bereits ein konkretes Neubauprojekt besteht, das in absehbarer Zeit realisiert werden soll, kommt die Übergangsbestimmung von Abs. 1 nicht zur Anwendung. Im Sinne der Verhältnismässigkeit sollen keine unnötigen Härten geschaffen werden, und das BAZL kann die Frist auf begründetes Gesuch hin um drei Jahre verlängern.

Änderung anderer Erlasse

Aufgrund der Erweiterung von Art. 19 Abs. 1 AuLaV, wonach vom Verbot der Aussenlandungen in Schutzgebieten neu auch unter Vorbehalt von Art. 26 und Art. 38a AuLaV abgewichen werden kann, ist diese Regelung auch in der Verordnung über die Pärke von nationaler Bedeutung, der Verordnung über die eidgenössischen Jagdbanngebiete und der Verordnung über die Wasser- und Zugvogelreservate von internationaler und nationaler Bedeutung (WZVV) zu übernehmen.

¹ Notice(s) to Airmen, Anordnungen und Informationen über temporäre oder auch permanente Änderungen der Aeronautical Information Publication (AIP, Luftfahrthandbuch)

Art. 86 LFV wird mit einem neuen Abs. 3 ergänzt. Es ist ein sogenannter Rückverweis auf Art. 1 Abs. 5 AuLaV, der dem besseren Verständnis dient. Bezüglich dem materiellen Inhalt kann auf die Erläuterungen zu Art. 1 Abs. 5 AuLaV verwiesen werden.

Mit der neuen Regelung der Spitallandeplätze und Landestellen zur Hilfeleistung im 4a. Titel der AuLaV wird Art. 56 VIL aufgehoben.

3. Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen

Die Spitallandeplätze der Sonderkategorie müssen gemäss der Übergangsbestimmung in Art. 46a AuLaV spätestens 5 Jahre nach Inkrafttreten der geänderten AuLaV den luftfahrt-spezifischen Anforderungen gemäss Art. 41e AuLaV entsprechen. Falls die Umsetzung von Art. 41e AuLaV eine Sanierung oder bauliche Anpassung bedingt, ist gleichzeitig auch den Belangen der Raumplanung und des Umweltschutzes Rechnung zu tragen (lärmsrechtliche Sanierung). Für die Spitalbetreiber oder die Kantone ist dies mit Kosten verbunden. Diesbezüglich gilt es jedoch anzufügen, dass in den letzten Jahren einige Spitallandeplätze der Sonder- und Normalkategorie nach den heute geltenden Standards neu erstellt oder bereits saniert wurden. Eine durchgeführte Kostenschätzung für den noch verbleibenden Investitionsbedarf belief sich auf ca. 20 Mio CHF.

Personelle Auswirkungen

Bei den Spitalbetreibern und den Baubewilligungsbehörden können die baulichen Anpassungen und Sanierungen in der Übergangsfrist (5 Jahre) zu einem gewissen Mehraufwand führen. Dieser ist jedoch auf die einzelnen Spitäler und Kantone verteilt und wird keine personellen Auswirkungen haben. Beim BAZL werden die luftfahrtspezifischen Prüfungen und anderweitige Bestimmungen (u. a. HBK und Instrumentenflugverfahren) auch zu einem gewissen Mehraufwand führen. Dieser Mehraufwand wird jedoch auch keine personellen Auswirkungen haben.

Auswirkungen auf die Luftfahrtindustrie

Die Luftfahrtindustrie und insbesondere die Helikopterbetreiber profitieren von den neuen Bestimmungen im 4a. Titel der AuLaV. Für sie resultiert daraus ein zusätzlicher Sicherheitsgewinn. Sie profitieren zudem von der Möglichkeit, Spitallandeplätze künftig mittels Instrumentenflugverfahren anfliegen zu können.

Auswirkungen auf die Umwelt

Neu sollen für alle öffentlichen Flugveranstaltungen die Umweltvorschriften der Art. 18 und 19 AuLaV gelten. Der Umweltschutz wird in diesem Bereich somit gestärkt.

Wie unter dem Titel «finanzielle Auswirkungen» ausgeführt kann die Übergangsbestimmung in Art. 46a AuLaV zu Sanierungen oder baulichen Anpassungen führen, die gleichzeitig auch zur Einhaltung der Umweltvorschriften führt. Insgesamt wird somit auch bei den Spitallandeplätzen dem Umweltschutz Rechnung getragen.