



Aussenlandeverordnung AuLaV

Ergebnis der Vernehmlassung

Juni 2011

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage	4
2. Teilnahme am Vernehmlassungsverfahren	5
2.1. Einladungen zur Stellungnahme	5
2.2. Eingegangene Stellungnahmen	5
3. Zusammenfassung der Ergebnisse	7
4. Ergebnisse zu den einzelnen Bestimmungen	9
4.1. Gegenstand, Geltungsbereich und Begriffe	9
Art. 1 Geltungsbereich	9
Art. 2 Begriffe	9
4.2. Zulässigkeit von Aussenlandungen	11
Art. 3 Grundsatz	11
Art. 4 Vorbehaltenes Privatrecht	11
Art. 5 Verbot von Aussenlandungen bei Unfallstellen	11
Art. 6 Rechtsmittel des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL)	11
4.3. Bewilligungen	11
Art. 7 Bewilligungspflicht für einzelne Luftfahrzeugkategorien	11
Art. 8 Voraussetzungen der Bewilligung für einzelne Luftfahrzeugkategorien	11
Art. 9 Aussenlandungen auf öffentlichen Gewässern	12
Art. 10 Zollrechtliche Bewilligung	13
Art. 11 Ausnahmbewilligungen	13
Art. 12 Gesuch	15
Art. 13 Zeitlicher und örtlicher Geltungsbereich der Bewilligung	15
Art. 14 Persönlicher und sachlicher Geltungsbereich der Bewilligung	15
Art. 15 Auflagen und Bedingungen	16
Art. 16 Mitteilungen	16
4.4. Verantwortlichkeit für die Aussenlandung	16
Art. 17 (Verantwortlichkeit)	16
4.5. Raumplanung und Schutz der Umwelt	16
Art. 18 Luftfahrtrechtliche Einschränkungen für Bauten und Anlagen auf Aussenlandestellen	16
Art. 19 Stationieren von Luftfahrzeugen ausserhalb von Flugplätzen und Gebirgslandeplätzen	17
Art. 20 Baubewilligungs- und Planungspflicht	18
Art. 21 Baubewilligungsverfahren	19
Art. 22 Rücksichtnahme	19
Art. 23 Einschränkungen in Schutzgebieten	19
4.6. Nichtmotorisierte Luftfahrzeuge	25
Art. 24 Anwendbare Bestimmungen	25
Art. 25 Aussenlandungen aus Sicherheitsgründen	25
Art. 26 Betriebsregeln für Hängegleiter	25
4.7. Öffentliche Flugveranstaltungen	25
Art. 27 (öffentliche Flugveranstaltungen)	25
4.8. Einschränkungen für einzelne Kategorien von Flügen	25
4.8.1. Kategorien	25
Art. 28 (Kategorisierung der Flugzwecke)	25
4.8.2. Personentransporte zu touristischen und sportlichen Zwecken	25

Art. 29 Einschränkungen	25
Art. 30 Ausnahmegewilligungen für Aussenlandungen oberhalb von 1100 m über Meer	27
4.8.3. Flüge zu Arbeitszwecken	28
Art. 31 Einschränkungen	28
Art. 32 Ausnahmegewilligungen für Aussenlandungen in Schutzgebieten nach Artikel 23 Absätze 1 und 3	29
Art. 33 Aussenlandungen in Wohngebieten	30
4.8.4. Nichtgewerbsmässige Flüge	31
Art. 34 (Einschränkungen für nichtgewerbsmässige Flüge)	31
4.8.5. Ausbildungsflüge	33
Art. 35 Begriff und Geltungsbereich	33
Art. 36 Einschränkungen	33
Art. 37 Ausnahmen und Ausnahmegewilligungen	34
4.9. Notfälle, Polizeiflüge und Dienstflüge des Bundes	34
Art. 38 (Ausschluss von gewissen Flügen von den Einschränkungen der Verordnung)	34
4.10. Strafbestimmungen	35
Art. 39 (Strafbestimmungen)	35
4.11. Schlussbestimmungen	35
Art. 40 Änderung bisherigen Rechts	35
Art. 41 Übergangsbestimmungen	35
Art. 42 Inkrafttreten	35
5. Weitere Anträge und Bemerkungen ohne direkten Bezug zu einzelnen Bestimmungen	36
6. Vernehmlassungsteilnehmer	38
6.1. Kantone, interkantonale Konferenzen	38
6.2. Politische Parteien	38
6.3. Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	38
6.4. Dachverbände der Wirtschaft	39
6.5. Luftfahrtverbände und Unternehmen	39
6.6. Umwelt- und Schutzverbände	39
6.7. Tourismus	40
6.8. Medien	40
6.9. Private	40
7. Liste der Vernehmlassungsadressaten	41
7.1. Kantone	41
7.2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	41
7.3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	42
7.4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	42
7.5. Luftfahrt	42
7.6. Umweltorganisationen	42
7.7. Tourismus, Bergsport	43
7.8. Wissenschaft	43
7.9. Weitere	43

1. Ausgangslage

In der Regel benützen Luftfahrzeuge für das Starten und Landen Flugplätze. Bei den sogenannten Aussenlandungen handelt es sich um Starts und Landungen ausserhalb von Flugplätzen. Solche erfolgen fast ausschliesslich durch Hubschrauber. Gemäss geltenden Rechtsgrundlagen und der darauf aufbauenden Praxis wird heute mit einer generellen vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) zu erteilenden Aussenlandebewilligung operiert, die in der Regel auf ein Jahr befristet ist und danach erneuert werden muss.

Die kostenpflichtige alljährliche Erneuerung der Bewilligungen erscheint aus Sicht sowohl der Bewilligungsnehmer als auch der Verwaltung als überholt, da praktisch ohne materielle Prüfung jährlich rund 480 Jahresbewilligungen erteilt werden. Die Bewilligungen berücksichtigen zudem die Anforderungen des Umwelt- und Raumplanungsrechts nur unzureichend. Insbesondere werden keinerlei Einschränkungen für nationale Schutzgebiete gemacht. Aus raumplanerischer Sicht fehlen weiter Vorgaben zur Nutzungsintensität und zur Zulässigkeit von Bauten auf Aussenlandestellen. Mit der besseren Integration der Umwelt- und Raumplanungsaspekte soll nun die Abkehr von der Bewilligungspraxis vollzogen und mit einer neuen Verordnung eine generell-abstrakte Regelung getroffen werden.

Am 8. September 2010 hat der Bundesrat das Vernehmlassungsverfahren zum Entwurf der Aussenlandeverordnung eröffnet. Diese dauerte bis zum 10. Dezember 2010. Für den vorliegenden Bericht sind sämtliche Stellungnahmen berücksichtigt worden, welche bis Ende 2010 eingegangen sind.

2. Teilnahme am Vernehmlassungsverfahren

2.1. Einladungen zur Stellungnahme

Mit Schreiben des Vorstehers des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) vom 13. September 2010 wurden die 90 folgenden Adressaten zur Vernehmlassung eingeladen:

- 26 Kantonsregierungen¹;
- die Konferenz der Kantonsregierungen;
- 15 in der Bundesversammlung vertretene Parteien²;
- 3 gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete³;
- 9 gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft⁴;
- 18 Luftfahrt-Verbände und Industrievertreter⁵;
- 6 Umweltorganisationen⁶;
- 5 Tourismus- und Bergsportverbände⁷;
- 2 wissenschaftliche Institute⁸;
- 5 diverse⁹.

2.2. Eingegangene Stellungnahmen

Bis Ende 2010 sind insgesamt 84 Stellungnahmen eingegangen. Von den 90 zur Stellungnahme eingeladenen Vernehmlassungsadressaten haben sich 55 schriftlich vernehmen lassen. 35 Eingeladene haben keine Stellungnahme eingereicht. Zusätzlich haben 39 weitere interessierte Organisationen, Unternehmen und Privatpersonen Stellungnahmen abgegeben. Geäussert haben sich im Einzelnen:

- 25 Kantone¹⁰;
- 3 Kantonskonferenzen¹¹;
- 4 Parteien¹²;
- 3 gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete¹³;
- 8 gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft, weitere Wirtschaftsverbände¹⁴;
- 16 Luftfahrtverbände und Industrievertreter¹⁵;
- 19 Umweltorganisationen und Schutzverbände¹⁶;

¹ ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU

² BDP, CVP, FDP, SPS, CSP, EDU, EVP, GPS, GB, GL, Lega, PdAS, SD, Alternative ZG

³ SGemV, SSV, SAB

⁴ Economiesuisse, SGV, SAGV, SBV, SBankV, SGB, HEV, KV, TS

⁵ Aerosuisse, Aero-Club der Schweiz mit 8 Spartenverbänden, AGRU ALV, Rega, SHA, SHV, SIAA, SPAS, VSF, AOPA

⁶ MW, SVS, SL, Pro Natura, Vogelwarte, WWF

⁷ Schweizer Tourismus Verband, Gastrosuisse, SAC, Schweizer Bergführerverband, Verband Bergsportschulen Schweiz

⁸ FIF, IDT-HSG

⁹ BFU, Alpine Rettung Schweiz, KWRO, Schweizerischer Baumeisterverband, Verband Schweizer Forstpersonal,

¹⁰ alle Kantone mit Ausnahme von Uri

¹¹ Konferenz der kantonalen Forstdirektoren, Jagd- und Fischereiverwalterkonferenz, Konferenz der Beauftragten für Natur und Landschaftsschutz

¹² FDP, GPS, SPS, SVP

¹³ Schweizerischer Gemeindeverband, Schweizerischer Städteverband, Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Berggebiete

¹⁴ Economiesuisse, Schweizer Arbeitgeberverband, Schweizerischer Bauernverband, Hauseigentümerverband, Bündner Landwirtschaftsverband SELVA, Centre Patronal, Waldwirtschafts Schweiz, Schweizer Baumeisterverband

¹⁵ Aero-Club der Schweiz, Aero Suisse, Air Glaciers, Arbeitsgruppe AuLaV (Zusammenschluss einiger Helikopterunternehmen), BOHAG, Büro für Flugunfalluntersuchung, Eagle Helicopter, Gruppe für Oldtimer- und Selbstbauflugzeuge GOST, Heliswiss, Karen SA, Rega, Swiss Helicopter Association, Schweizerischer Helikopterverband, Schweizerischer Hängegleiterverband, Seaplane Pilots Association Switzerland, Verband Schweizer Flugplätze

¹⁶ Aktion gegen Fluglärm Altenrhein, Aqua Nostra, Schweizer Vogelschutz, Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission, Helvetia Nostra, Mountain Wilderness, Pro Natura, Schweizerischer Schutzverband gegen Flugemissionen, Schweizerischer Nationalpark, Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Buochs, Societed Glista Libra Samedan, Stiftung Land-

- 3 Tourismus- und Bergsportverbände¹⁷;
- 1 Medienunternehmen¹⁸;
- 1 Nationalrat¹⁹;
- 1 Privatperson.

schaftsschutz Schweiz, Stiftung Reusstal, Verkehrs-Club der Schweiz, Verkehrs-Club der Schweiz Sektion Ob- und Nidwalden, Vereinigung für erträglichen Fluglärm Sektion Baden Wettingen, Verein gegen Fluglärm, Vogelwarte Sempach, WWF

¹⁷ SAC, Schweizerischer Bergführerverband, Gastrosuisse

¹⁸ Schweizerische Radio- und Fernsehgesellschaft SRG

¹⁹ NR Christophe Darbellay, VS

3. Zusammenfassung der Ergebnisse

Der Entwurf der Aussenlandeverordnung wurde von 71 Vernehmlassungsteilnehmern begrüsst, einzelne Artikel jedoch kritisch kommentiert oder abgelehnt. Insbesondere der Einbezug der Umwelt- und Planungsanliegen wird positiv gewertet. 13 Vernehmlassungsteilnehmer lehnen den Verordnungsentwurf grundsätzlich ab²⁰. Die Ablehnung erfolgt aus zwei unterschiedlichen Gründen. Einige Umweltorganisationen und Schutzverbände wie auch der Hauseigentümergebieterverband befürchten, dass die Anzahl Aussenlandungen durch die aus ihrer Sicht liberale Aussenlandeverordnung stark ansteigen würde. Teilweise werden auch die Schutzbestrebungen als viel zu gering beurteilt. Die SVP, die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Berggebiete und NR Darbellay erachten die Einschränkungen als derart einschränkend, wirtschaftsfeindlich und praxisfremd, dass der Entwurf als Gesamtes abgelehnt wird. Zudem kann festgestellt werden, dass Kantone mit Berggebieten eine klar liberalere Haltung gegenüber Aussenlandungen vertreten, als dies die Kantone ohne Berggebiete tun. Kritisiert werden insbesondere die Artikel zu Einschränkungen in Schutzgebieten, zu Einschränkungen der Aussenlandungen für die verschiedenen Flugzwecke und die Ausnahmemöglichkeiten. Die Kritik zu diesen Artikeln ist jedoch sehr unterschiedlich. Hauptsächlich die Aviatikverbände und Industrievertreter, aber auch Vertreter der Wirtschaft und der Politik erachten die Einschränkungen als unhaltbar. Vor allem die Einschränkungen in den eidgenössischen Jagdbanngebieten werden als unverhältnismässig empfunden. Teilweise wird aber auch die Streichung sämtlicher Aussenlandeverbote gefordert. Als möglicher Ansatz wird die Herausgabe von Empfehlungen genannt. Auf Unverständnis bei Aviatik und Industrie stösst ebenfalls die vorgesehene Mittagspause. Für Umwelt- und Schutzverbände, wie auch für verschiedene politische Parteien und einige Kantone gehen die Einschränkungen bedeutend zu wenig weit. Teilweise wird ein Aussenlandeverbot in sämtlichen eidgenössischen Inventargebieten gefordert, also auch in Moorlandschaften von besonderer Schönheit und nationaler Bedeutung, in BLN-Gebieten, in Amphibienlaichgebieten und in Gebieten nach der Trockenwiesenverordnung²¹. Zusätzlich werden auch Aussenlandeverbote in Ramsargebieten²² und Wildtierkorridoren sowie in kantonalen Schutzgebieten gefordert.

Die Delegation der raumplanerischen Regelungen an die Kantone wird kaum in Frage gestellt. Die eigentlichen Regelungen zu den Themen Raumplanung und Baubewilligung jedoch sind umstritten. Auch hier treffen Forderungen für liberalere Regelungen und Forderungen nach mehr Einschränkungen aufeinander. Insbesondere die Frage, ob überhaupt – und wenn ja, welche – Bauten und Anlagen möglich sein sollen, wurde sehr unterschiedlich beantwortet. Weitere, von allen Seiten umstrittene Artikel betreffen Aussenlandungen auf Gewässern und die Begriffsdefinitionen.

Eine generelle Kritik gilt der Struktur des Entwurfs. Mehrfach wurde moniert, dass der Entwurf unübersichtlich ausgefallen sei. Insbesondere durch die vielen Ausnahmemöglichkeiten und die sehr differenzierten Regelungen sei es Aussenstehenden nicht möglich, eine Übersicht über erlaubte und verbotene Aussenlandungen zu erhalten. Unter anderem wird eine Auflistung mit allen Ausnahmemöglichkeiten und Bewilligungspflichten verlangt.

²⁰ Societed Glista Libra Samedan, Schutzverband Aktion gegen Fluglärm Altenrhein, Helvetia Nostra, Verein gegen Fluglärm im Surental, Vereinigung für erträglichen Fluglärm Sektion Baden-Wettingen, Schweizerischer Schutzverband gegen Flugemissionen, Verkehrs-Club der Schweiz Sektion Ob- und Nidwalden, Mountain Wilderness, Schweizerische Volkspartei, Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, Schweizer Hauseigentümergebieterverband, Bauernverband, NR Darbellay

²¹ Verordnung vom 13. Januar 2010 über den Schutz der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung (Trockenwiesenverordnung, TwwV, SR 451.37)

²² Feuchtgebiete von internationaler Bedeutung gemäss Ramsar-Konvention von 1971

Zur Erhöhung der Transparenz verlangen einige den Aussenlandungen gegenüber kritisch eingestellte Vernehmlassungsteilnehmer die Publikation von Ausnahmegewilligungen. Ebenso wird eine klarere Regelung des Vollzugs verlangt.

4. Ergebnisse zu den einzelnen Bestimmungen

Die Tabelle im Anhang gibt detailliert Aufschluss über die gestellten Anträge. Im vorliegenden Kapitel werden die Anträge pro Bestimmung zusammengefasst dargestellt.

4.1. Gegenstand, Geltungsbereich und Begriffe

Art. 1 Geltungsbereich

Der Kanton Tessin stellt die Frage, ob nicht auch die Modellfliegerei im vorliegenden Entwurf erfasst werden sollte, da diese durch das Luftfahrtrecht geregelt werde (Verordnung über Luftfahrzeuge besonderer Kategorien, VLK, SR 748.941). Zudem regt er an festzuhalten, dass die Verordnung auch den räumlichen und umweltbezogenen Rahmen vorgibt.

Art. 1 Abs. 3 (Definition der Aussenlandung)

Vier Industrievertreter weisen darauf hin, dass für technische Aufzeichnungen weiterhin die effektiven Landungen mit Bodenkontakt massgebend sein müssen. Andernfalls würden die Wartungszyklen grundlos verkürzt.

Art. 1 Abs. 3 Bst b (Schwebeflug)

Neun Vertreter aus dem Bereich Umwelt und Politik fordern für die Definition Schwebeflug eine deutlich grössere Höhe als 15 m über Grund. Die Jagd- und Fischereiverwalterkonferenz fordert zumindest in eidgenössischen Jagdbanangeboten, in Wasser- und Zugvogelreservaten sowie in rechtskräftigen Wildruhezonen die minimale Höhe von 150 m über Grund. Zwei Industrievertreter und Nationalrat Darbellay erachten die Höhe zufällig und als nicht praktikabel. Sie schlagen deshalb die Streichung vor, da sich diese auf die Anzahl Landungen beziehen.

Art. 1 Abs. 4 (Landstellen zur Hilfeleistung)

Der Aero-Club der Schweiz bemängelt, dass unklar ist, was alles unter Hilfeleistung subsummiert wird.

Art. 1 Abs. 5 (Gebirgslandeplätze)

Die Grüne Partei bemängelt, dass der Verweis auf Art. 54 der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt²³ zwar korrekt sei. Dieser regle aber nur die Bezeichnung der Gebirgslandeplätze, nicht aber den An- und Abflug zu bzw. von diesen.

Art. 2 Begriffe

Art. 2 Bst. a (Aussenlandestelle)

Der Kanton Schwyz fordert neben der Nennung der Infrastrukturtypen wie Flugplatz und Gebirgslandeplatz auch die Nennung des Wasserflugplatzes (Lachen), da dieser nicht unter

²³ Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL, SR 748.131.1)

den Flugplätzen enthalten sei. Eine Ergänzung wäre demnach auch in Art. 8 Abs. 1 Bst a notwendig.

Art. 2 Bst b (Gewerbsmässiger Flug)

Der Schweizerische Helikopterverband fordert, dass die Definition dahingehend ergänzt wird, dass auch Firmenflüge, sogenannte *Corporate Flights*, als gewerbsmässige Flüge gelten. Bei *Corporate Flights* werde in der Regel ein firmeneigener Helikopter zum Zwecke von Geschäftsflügen verwendet.

Art. 2 Bst. c (Personentransporte zu touristischen oder sportlichen Zwecken)

Eagle Helicopter fordert die Streichung des zweiten Satzteils (Regelung 1 100 m über Meer), da diese Regelung höher gelegene Gemeinden benachteilige. Die Konferenz der Beauftragten für Natur- und Landschaftsschutz fordert ebenfalls diese Streichung oder zumindest die Aufnahme des Begriffs «andere Personentransporte» in die Titelzeile.

Art. 2 Bst. d (Flüge zu Arbeitszwecken)

Der Kanton Graubünden fordert die Präzisierung, dass Hüttenversorgungsflüge zu den Flügen zu Arbeitszwecken gezählt werden. Die Gewährleistung dieser Flüge soll in der Verordnung klar zum Ausdruck kommen.

Die Kantone Basel-Stadt und Zug, Economiesuisse und vier Industrievertreter erachten es als wichtig, dass *Corporate Flights* ebenfalls als Flüge zu Arbeitszwecken gelten. Der Kanton Zürich fordert das Gegenteil, also dass *Corporate Flights* nicht als Flüge zu Arbeitszwecken gelten. Dies, um Aussenlandungen im Siedlungsgebiet möglichst gering zu halten. Die Grüne Partei und die SPS, fünf Umweltverbände und der SAC gehen sogar soweit, dass nur Flüge, ohne die eine notwendige Tätigkeit nicht sinnvoll ausgeführt werden kann, als Arbeitsflüge gelten sollen.

Art. 2 Bst f (Feiertage)

Die Grüne Partei, die SPS und fünf Umweltverbände fordern, dass auch Feiertage, die in den meisten Kantonen als solche gelten, aufgeführt werden sollten (Karfreitag, Ostermontag, Pfingstmontag, Stephanstag). Dies ermöglicht der Mehrheit der vom Feiertag begünstigten Bevölkerung auch in denjenigen Kantonen Ruhe zu finden, in denen keine Feiertagsregelung besteht.

Art. 2 Bst. g (Wohngebiete)

Verschiedentlich wird eine Präzisierung der Definition verlangt. Der Kanton Tessin verlangt, dass anstelle von Wohnhäusern der Begriff «Wohnungen» verwendet wird. Der Aero-Club der Schweiz möchte die Anzahl Wohnhäuser von zehn auf 30 erhöhen.

Art. 2 neue Bst h und i

Der Aero-Club der Schweiz fordert zwei neue Definitionen. Unter h sollen aviatische Veranstaltungen definiert werden. Die Definition soll auch Segelfluglager oder Gedenkfeiern umfassen. Unter Buchstabe i sollen «grosse Menschenansammlungen» definiert werden. Vorgeschlagen wird dabei eine Anzahl von 5 000 Menschen oder mehr.

4.2. Zulässigkeit von Aussenlandungen

Art. 3 Grundsatz

Der Kanton Bern fordert, dass Aussenlandungen in Wohngebieten nur sekundär erlaubt werden sollen, nämlich nur dann, wenn Alternativen nicht zumutbar sind. Eine Partei und der Gemeindeverband lehnen den Grundsatz ab. Aussenlandungen sollen prinzipiell verboten sein, es sei denn, sie sind in der Aussenlandeverordnung geregelt. Ein Industrievertreter fordert, dass Landungen aus Sicherheitsgründen explizit von der Verordnung ausgeschlossen werden sollen.

Art. 4 Vorbehaltenes Privatrecht

Keine Anträge.

Art. 5 Verbot von Aussenlandungen bei Unfallstellen

Der Schweizerische Helikopterverband fordert dahingehend eine Präzisierung, dass das Verbot bis zur Beendigung der Aufräumarbeiten dauert. Zudem wird gefordert, dass Aussenlandungen im Zusammenhang mit Berichterstattungen im öffentlichen Interesse erlaubt sein sollen.

Art. 6 Rechtsmittel des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL)

Keine Anträge.

4.3. Bewilligungen

Art. 7 Bewilligungspflicht für einzelne Luftfahrzeugkategorien

Der Aero-Club der Schweiz fordert, dass für alle Luftfahrzeuge (mit Ausnahme von Ballonen und Segelflugzeugen) eine generelle, unbefristete Aussenlandebewilligung ausgestellt werden soll. Dies verringere den Aufwand erheblich gegenüber den vorgesehenen Regelungen in Art. 7ff.

Art. 7 Bst. a und b

Der Aero-Club der Schweiz und die Gruppe für Oldtimer- und Selbstbauflugzeuge Thun fordern, dass Flugzeuge mit einem maximalen Abfluggewicht von weniger als 1 200 kg gleich wie Hubschrauber behandelt werden sollen. Kleine Flugzeuge verfügten über Kurzstart- und Landeeigenschaften und benötigten ebenso wenig Fläche. Ebenso wird gefordert, dass Buchstabe b wegen der Ungleichbehandlung von Hub- und Tragschraubern gestrichen oder höchstens auf Tragschrauber mit einem max. Startgewicht von 1 000 kg angewendet wird.

Art. 8 Voraussetzungen der Bewilligung für einzelne Luftfahrzeugkategorien

Art. 8 Abs. 1 (Bewilligung für Flugzeuge, Tragschrauber und Luftschiffe)

Der Kanton Tessin schlägt vor, im ersten Satz Abs. 1 statt «werden erteilt» die Formulierung «können erteilt werden» zu wählen. So verbleibe der Behörde ein grösserer Handlungsspiel-

raum.

Art. 8 Abs. 1 Bst. a, b, c (Bewilligung für Flugzeuge, Tragschrauber und Luftschiffe)

Der Aero-Club der Schweiz fordert die Streichung von Bst. a und b, da keine Gewissensprüfung nötig sei und kein Pilot Landungen auf ungeeigneten Aussenlandestellen durchführen würde. Die Gruppe für Oldtimer- und Selbstbauflugzeuge Thun fordert die Streichung der Bst. b und c, da diese redundant mit den Bestimmungen in Art. 17 seien.

Art. 8 Abs. 1 neuer Buchstabe d

Die Kantone Neuenburg, Bern, St. Gallen, Wallis und Tessin, die Konferenz der Beauftragten für Natur- und Landschaftsschutz und Helvetia Nostra fordern die Einführung eines neuen Buchstabens d, welcher sicherstellt, dass keine umweltrechtlichen Anliegen – insb. nach Art. 22 und 23 der vorliegenden Verordnung – tangiert werden.

Art. 9 Aussenlandungen auf öffentlichen Gewässern

Der Schutzverband gegen Fluglärm Altenrhein fordert die Streichung von Art. 9 und somit ein Verbot von jeglichen Aussenlandungen auf Gewässern. Dies wird damit begründet, dass alle Aussenlandungen auf Gewässern ausschliesslich dem Vergnügen dienen würden.

Art. 9 Abs. 1 (Bewilligungspflicht für Aussenlandungen auf öffentlichen Gewässern)

Der Kanton Schwyz, die Seaplane Pilots Association Switzerland und die Arbeitsgruppe Aussenlandeverordnung fordern, dass Bst. a gestrichen wird, da auch Flüge ausserhalb einer Veranstaltung möglich sein sollen. Dies z. B. für Erkundungen von Untiefen, Treibholz oder Deltabildung. Die kumulative Anwendung von Bst. a bis d komme einem faktischen Verbot gleich, was nicht akzeptabel sei.

Art. 9 Abs. 2 (Anforderungen für eine Bewilligung für Aussenlandungen auf öffentlichen Gewässern)

Der Kanton Neuenburg, die Grüne Partei, die SPS und fünf Umweltorganisationen fordern mit einem zusätzlichen Bst. e, dass die Aussenlandungen auf Gewässern in einem genügend grossen Abstand zu Schutzgebieten zu erfolgen haben.

Der Kanton Tessin fordert, dass auch allfällig in der Nähe liegende Flugplätze ihre Zustimmungen zur Bewilligung geben sollten.

Die Kantone Tessin und Zürich fordern einen Hinweis auf das Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt²⁴, welches Wasserlandungen als nautische Veranstaltungen betitelt und für bewilligungspflichtig erklärt.

Art. 9 Abs. 2 Bst. a (Anforderung an Veranstaltungen)

Der Aero-Club der Schweiz und der Schweizerische Helikopterverband fordern, dass Aus-

²⁴ Bundesgesetz vom 3. Oktober 1975 über die Binnenschifffahrt (BSG, SR 747.201)

senlandungen auf Gewässern immer möglich sein sollen, sofern vom Kanton kein Einwand besteht resp. eine sichere Aussenlandung möglich ist.

Art. 9 Abs. 2 Bst. b (Anforderungen der kantonalen Behörden)

Die Kantone Appenzell Innerrhoden, Glarus, St. Gallen, Wallis, die Konferenz der Beauftragten für Natur- und Landschaftsschutz und die Eidg. Natur- und Heimatschutzkommission fordern, dass bei der Bewilligungserteilung neben gewässerschutz- und fischereirechtlichen Bestimmungen auch umweltschutzrechtliche Bestimmungen berücksichtigt werden. Die Vogelwarte verlangt den Einbezug der Naturschutz- und der Jagdbehörde. Der Kanton Genf fordert, dass der Gesuchsteller bei der Gesuchseinreichung das schriftliche Einverständnis der kantonalen Behörde beilegen muss. Für fünf Umweltverbände und die Grüne Partei muss geklärt werden, welche Behörde des Kantons in welcher Frist das Gesuch beurteilen muss. Der Aero-Club der Schweiz fordert die Streichung der «weiteren öffentlichen Interessen» in Bst. b.

Art. 9 Abs. 3 (Bewilligung für Aussenlandungen auf öffentlichen Gewässern zu Ausbildungs- oder Weiterbildungszwecken für Rettungs- und Löscheinsätze)

Der Kanton Schwyz und die Seaplane Pilots Association Switzerland fordern, dass unter Abs. 3 auch Landungen zu Aus- und Weiterbildungszwecken aufgenommen werden, weil Wasserlandungen zum Erhalt der entsprechenden Lizenz (*Type Rating Seaplane*) notwendig seien. Der Kanton Graubünden fordert die Streichung von Abs. 3, da nur Unternehmen mit entsprechender Betriebsbewilligung solche Flüge und Aussenlandungen durchführen würden. Dies würde ebenfalls die Streichung von Art. 14 Abs. 2 bedingen. Die Kantone Bern und Zürich fordern eine Bewilligung durch das BAZL statt durch den Kanton, damit eine einheitliche Praxis sichergestellt werden kann. Entsprechend müsste auch Art. 14 Abs. 2 angepasst werden.

Art. 10 Zollrechtliche Bewilligung

Der Aero-Club der Schweiz erachtet die Bestimmung als überflüssig und fordert die Streichung. Zwei Industrievertreter und ein Wirtschaftsverband fordern eine offene Formulierung, dies im Zusammenhang mit Vorstössen bezüglich einer Anpassung von Art. 12 LFG, welche auf eine sachgerechtere Regelung grenzüberschreitender Flüge abzielt.

Art. 11 Ausnahmbewilligungen

Art. 11 Abs. 1 (politische Grossanlässe)

Die VCS-Sektion Ob- und Nidwalden, der Schweizerische Vogelschutz, die Vereinigung für erträglichen Fluglärm Sektion Baden-Wettingen und der Schutzverband Aktion gegen Fluglärm Altenrhein fordern die Streichung von Abs. 1. Die Erschliessung solcher Anlässe sei durch das leistungsfähige Verkehrsnetz gewährleistet. Helvetia Nostra fordert eine Verschärfung für Ausnahmbewilligungen in der Richtung, dass eine Interessenabwägung zwischen den Umweltinteressen und den Interessen für die Ausnahmbewilligung durchgeführt werden muss. Die Grüne Partei, die SPS und sechs Umweltverbände fordern eine Präzisierung, dass keine Abweichungen von Art. 18 Abs. 3 (nicht zulässige Bauten und Anlagen) und Art. 23 (Einschränkungen in Schutzgebieten) möglich seien. Der Kanton Zug verlangt, dass die Ausnahmen nach Abs. 1 dem Standortkanton und der Standortgemeinde mitgeteilt werden. Die SRG fordert, dass Abs. 1 dahingehend ergänzt wird, dass konzessionierte Sendeunter-

nehmen für betriebsnotwendige Flüge (Live-Berichterstattung, Ein- und Ausfliegen von Sendungsgästen, tages- und ereignisaktuelle Beiträge etc.) von den Beschränkungen in Art. 18 und Art. 31 befreit werden. Falls eine solche Regelung nicht möglich sei, soll eine nachträgliche Ausnahmegewilligung für solche Flüge vorgesehen werden. Nur so könne der in der Konzession stipulierte Programmauftrag vollständig erfüllt werden. Die Kantone Wallis und Graubünden möchten die Ausnahmemöglichkeit für jegliche Grossanlässe internationaler Bedeutung ermöglichen und das Adjektiv «politisch» darum streichen. Der Kanton Wallis beantragt zudem, dass Ausnahmen nicht nur für internationale, sondern auch für nationale und kantonale Anlässe möglich sein sollen. Acht Industrievertreter fordern, dass die Ausnahme für öffentliche wie auch private Anlässe von internationaler oder nationaler Bedeutung möglich sein sollte. Zudem soll während der Zeit der Ausnahme ein verantwortlicher Betreiber benannt werden.

Art. 11 Abs. 2 (begründete Einzelfälle)

Helvetia Nostra fordert eine Verschärfung für die Ausnahmegewilligung und verlangt, dass eine Interessenabwägung zwischen den Umweltinteressen und den Interessen für die Ausnahmegewilligung durchgeführt werden muss. Der Kanton Bern verlangt, dass keine Ausnahmen von Art. 34 (nichtgewerbsmässige Flüge) zu gewähren seien, da hier in keinem Fall ein öffentliches Interesse bestehe. Ein Industrievertreter fordert, dass Ausnahmen von Art. 19 (Stationierung von Luftfahrzeugen) und Art. 23 (Einschränkungen in Schutzgebieten) ebenfalls möglich sein müssten.

Art. 11 Abs. 3 (Grundsätze für Ausnahmegewilligungen)

Der Kanton Tessin fordert, dass die Kantone bei der Ausarbeitung der Richtlinie anzuhören seien.

Art. 11 Abs. 4 (Anforderungen für Ausnahmen bei Personentransporten zu touristischen oder sportlichen Zwecken)

Helvetia Nostra fordert die Streichung von Abs. 4, da dies aus den Bestimmungen zu den einzelnen Flugzwecken (Art. 30) ausreichend hervorgehe.

Art. 11 Abs. 5 (Flugveranstaltungen)

Der Schutzverband Aktion gegen Fluglärm Altenrhein fordert die Streichung von Abs. 5, da diese Bestimmung zu einseitig und «geradezu lächerlich» sei. Die Eidg. Natur- und Heimatschutzorganisation fordert, dass zumindest in Schutzgebieten insbesondere auch in BLN-Gebieten keine solchen Veranstaltungen stattfinden dürfen und auch keine Konflikte mit solchen entstehen dürfen. Drei Industrievertreter fordern, dass Flugveranstaltungen auch stattfinden können, die nicht im Zusammenhang mit einem Jubiläum stehen. Andernfalls würden z. B. fachtechnische Vorführungen der Rega auf der Kleinen Scheidegg im Rahmen von internationalen Rettungskongressen verunmöglicht. Fünf Industrievertreter wünschen die Streichung des Begriffs «Gebirgsflug» aus der Regelung. Der Kanton Wallis beantragt, dass Flugveranstaltungen auch dann bewilligt werden sollen, wenn diese im Rahmen von Anlässen mit kantonaler, nationaler oder internationaler Bedeutung stattfinden.

Neuer Abs. 6

Der Aero-Club der Schweiz verlangt einen neuen Absatz, der es dem BAZL erlaubt, Flugver-

anstaltungen überall dort zu bewilligen, wo ein eindeutig definierter Kreis von Teilnehmern vorliegt und die Grundstückeigentümer oder die Standortgemeinde ihr Einverständnis gegeben haben.

Art. 12 Gesuch

Art. 12 Abs. 1 (Form des Gesuches)

Der Aero-Club der Schweiz fordert, dass Gesuche auch auf mündliche Anfrage hin bewilligt werden sollen. Es bestünden keine Vorschriften, welche die Einreichung von schriftlichen Gesuchen festhalten.

Art. 12 Abs. 2 (Frist)

Die Aerosuisse und die Rega verlangen dahingehend eine textliche Anpassung, dass die Frist durch die Behörde eingehalten werden muss. Bei Nichteinhalten muss die Behörde den Gesuchsteller informieren. Zwei Industrievertreter verlangen eine maximale Frist von drei Tagen, da die Frist von zehn Tagen die Praxis von Helikopterbetrieben nicht berücksichtige (kurze Zeit zwischen Auftrag und Ausführung). Der Schweizerische Helikopterverband möchte die Regelung erweitern, so dass nach zehn Arbeitstagen ohne Antwort auf ein Gesuch von einer stillschweigenden Bewilligung ausgegangen werden könne. Die Vogelwarte möchte die Frist aus der Regelung streichen, damit nicht wegen Zeitmangel die nötigen Abklärungen umgangen werden.

Art. 13 Zeitlicher und örtlicher Geltungsbereich der Bewilligung

Art. 13 Abs. 1 (örtlicher und zeitlicher Geltungsbereich)

Der Aero-Club der Schweiz verlangt einen Verzicht auf die Beschränkung der Anzahl Aus- senlandungen und möchte lediglich die Festlegung von Zeitraum und Ort. Der SAC beantragt, dass unbefristete Bewilligungen für gleichbleibende Operationen ausgestellt werden können, beispielsweise für die regelmässige Hüttenversorgung in Schutzgebieten.

Art. 13 Abs. 2 (Bewilligung für ausländische Hubschrauber)

Vier Industrievertreter verlangen, dass Bewilligungen nur dann für ausländische Hubschrauber erteilt werden, wenn das entsprechende Land Gegenrecht gewährt. Zudem sei sicherzustellen, dass ausländische Besatzungen die örtlichen Gepflogenheiten berücksichtigen. Der Aero-Club der Schweiz fordert, dass die Einhaltung der lokalen und regionalen Rahmenbedingungen gewährleistet sein müsse.

Art. 13 Abs. 3 (maximale Bewilligungsdauer)

Der Schweizerische Helikopterverband verlangt eine Bewilligungsdauer von fünf Jahren, um Ressourcen zu sparen.

Art. 14 Persönlicher und sachlicher Geltungsbereich der Bewilligung

Art. 14 Abs. 1 (Bewilligungsadressat)

Drei Industrievertreter beantragen, dass die Bewilligung bei gewerbsmässigen Flügen dem

Flugbetrieb oder Veranstalter und bei nichtgewerbsmässigen Flügen dem Kommandanten erteilt wird.

Art. 14 neuer Abs. 4

Der Aero-Club der Schweiz beantragt die Einführung eines neuen Abs. 4. Aussenlandungen sollen in Ausnahmefällen auch einer bestimmten Aufsichtsperson erteilt werden können. Dadurch werde der Handlungsspielraum erhöht.

Art. 15 Auflagen und Bedingungen

Keine Anträge.

Art. 16 Mitteilungen

Keine Anträge.

4.4. *Verantwortlichkeit für die Aussenlandung*

Art. 17 (Verantwortlichkeit)

Der Schweizerische Helikopterverband verlangt, dass beteiligte Drittpersonen, welche die Sorgfaltspflicht verletzen, als Verursacher in die Verantwortung miteinbezogen werden können.

4.5. *Raumplanung und Schutz der Umwelt*

Art. 18 Luftfahrtrechtliche Einschränkungen für Bauten und Anlagen auf Aussenlandestellen

Der Aero-Club der Schweiz beantragt die Ergänzung des Titels: «Luftfahrtrechtliche Einschränkungen für die Errichtung von Bauten und Anlagen auf Aussenlandestellen». Die Regelungen sollen demnach nur auf neu zu erstellende Bauten angewendet werden, nicht aber auf bestehende Bauten z. B. auf ehemaligen Militärflugplätzen.

Art. 18 Abs. 1 (Abgrenzung Flugplatz)

Der Aero-Club der Schweiz beantragt die Ergänzung von Abs. 1, so dass eine Aussenlandestelle nicht als Flugplatz gelten dürfe, ausser es handle sich dabei um einen ehemaligen Flugplatz. Die Eidg. Natur und Heimatschutzkommission fordert die Streichung von Abs. 1, da sonst das RPG unterlaufen würde.

Art. 18 Abs. 2 Bst. c (Aufsetzflächen)

Die Konferenz der Beauftragten für Natur- und Landschaftsschutz fordert die Streichung von Bst. c oder zumindest die Beschränkung auf Ausnahmetatbestände nach Art. 11. Zudem wird ein absolutes Verbot von Bauten oder Geländeverschiebungen in Schutzgebieten ver-

langt. Insbesondere dürfe keine Aushebelung von Art. 24 des Raumplanungsgesetzes²⁵ erfolgen. Fünf Umweltverbände verlangen die Streichung von Abs. 2, da die Möglichkeit für kleinere Aufsetzflächen nicht unterstützt werden könne. Ausserdem fehle eine Definition solcher Flächen. Die SP, die Jagd- und Fischereiverwalterkonferenz und die Vogelwarte verlangen ebenfalls eine solche Definition. Die Eidg. Natur- und Heimatschutzkommission fordert ebenfalls die Streichung von Bst. c oder zumindest ein Verbot insb. von Treibstofftanks. Grundsätzlich soll keine Infrastruktur möglich sein, um das Entstehen von flugplatzähnlichen Zuständen zu vermeiden. Der Kanton Tessin fordert, dass bei der Bewilligung solcher Aufsetzflächen auch der landschaftliche Aspekt zu berücksichtigen sei. Der Kanton Graubünden fordert, dass auch Plattformern im steilen Gelände als befestigte Aufsetzflächen gelten, dies sei entsprechend zu normieren.

Art. 18 Abs. 3 (nicht zulässige Bauten und Anlagen)

Ein Kanton fordert die Ergänzung der Liste der nicht zulässigen Anlagen mit Verpflegungsständen, Parkplätzen, Erschliessungsanlagen und Infrastruktur (sanitäre Anlagen).

Art. 18 Abs. 3 Bst. c (Verbot von Plattformen für Personentransporte zu touristischen oder sportlichen Zwecken)

Zwei Industrievertreter fordern eine genaue Definition des Begriffs «Plattform» in Art. 2. Zwei Industrievertreter und ein Umweltverband beantragen eine Ergänzung von Bst. c, dass nur «permanente» Plattformen nicht erlaubt sein sollen. Wieder entfernbare Plattformen würden der Sicherheit dienen und sollen darum erlaubt sein.

Art. 19 Stationieren von Luftfahrzeugen ausserhalb von Flugplätzen und Gebirgslandeplätzen

Art. 19 Abs. 1 (Beschränkung der Stationierung)

Zwei Industrievertreter verlangen, dass das Stationieren aus Witterungsgründen oder im Rahmen von bewilligten Veranstaltungen nicht zeitlich begrenzt werden soll. Für andere Zwecke soll eine längere Stationierung als 48 Stunden mit einer Bewilligung möglich sein. Ein Kanton und sechs Industrievertreter fordern die Streichung von Abs. 1, da das Verbot zu unnötigen Verschiebungsflügen führe und gerade bei privaten Flügen mit den definierten maximalen vier Bewegungen pro Aussenlandestelle und Monat kaum eine Stationierung vorkommen würde resp. die voraussichtlich sehr geringe Anzahl von Stationierungen nicht ins Gewicht falle.

Art. 19 Abs. 2 (Ausnahmen für Stationierung)

Die Eidg. Natur- und Heimatschutzkommission fordert die Ergänzung von Abs. 2 mit klaren und restriktiven Bedingungen. Die Karen SA fordert, dass die Stationierung auch dann möglich sein soll, wenn in der gleichen Region unterschiedliche Aufträge ausgeführt werden. Ansonsten sei dies unwirtschaftlich und unökologisch. Der Schweizerische Helikopterverband beantragt, dass die Regelung in Abs. 2 nicht nur für Flüge zu Arbeitszwecken, sondern für alle anderen Flüge auch gelte.

²⁵ Bundesgesetz vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG, SR 700)

Art. 19 neuer Abs. 3

Der Kanton Tessin fordert einen neuen Abs. 3. Demnach soll der Kommandant der zuständigen lokalen Behörde den Ort und die Dauer der Stationierung melden müssen.

Art. 20 Baubewilligungs- und Planungspflicht

Der Kanton Tessin erachtet die im Erläuterungsbericht genannten 1 200 Bewegungen pro Jahr als Grenze für Aussenlandestellen, bei denen mit erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt zu rechnen ist, als sehr hoch gegriffen. Dies insbesondere auch im Vergleich mit bestehenden Flugplätzen. Eine naheliegende Grössenordnung schein eher bei 500 bis 600 Bewegungen zu sein. Zudem wünscht er die Ausarbeitung einer Richtlinie durch das BAZL bezüglich der Fragen zu Umweltschutz und Sicherheit. Weiter wird angeregt, im Art. 20 ausschliesslich die Regelungen zur Planungspflicht festzuhalten. Die übrigen, die Baubewilligung betreffenden Inhalte sollen in Art. 21 verschoben werden. Der Kanton Neuenburg fordert, dass in Art. 20 genauer definiert werde, welche Anlagen tatsächlich der Planungspflicht unterlägen. Nur so könne eine homogene Praxis in den Kantonen sichergestellt werden. Drei Industrievertreter fordern die ersatzlose Streichung des Art. 20, da die bestehenden kantonalen und kommunalen Vorschriften ausreichen würden. Zudem könne es nicht sein, dass mehrmals genutzte Plätze ohne Infrastruktur eine Genehmigung benötigen würden. Die Arbeitsgruppe Aussenlandeverordnung beantragt eine Regelung, nach der für intensiv und wiederkehrend genutzte Landplätze lediglich eine Bewilligung der Gemeinde und des Grundeigentümers nötig wäre. Bauten und Anlagen sollen keine resp. nur zonenkonforme erstellt werden dürfen.

Art. 20 Abs. 1 (Erfordernis Baubewilligung)

Die Eidg. Natur- und Heimatschutzkommission fordert, dass jegliche feste Einrichtung bewilligungspflichtig sein müsse. Auf die Erwägung nach Art. 22 RPG sei zu verzichten, wenn überhaupt, käme Art. 24 zum Tragen. Um zahllose Fragen und Umsetzungsprobleme zu vermeiden, sollten alle Einrichtungen als bewilligungspflichtig definiert werden. Der Kanton Bern beantragt die Streichung von Abs. 1, da die Baubewilligungspflicht auf Bundesebene ausschliesslich im RPG geregelt würde.

Art. 20 Abs. 2 (Planungspflicht)

Der Kanton Zürich regt an zu prüfen, ob für grössere Anlagen nicht ein Genehmigungsverfahren gemäss Art. 27 VIL durchgeführt werden soll.

Art. 20 Abs. 2 Bst. a und b (Kriterium für Planungspflicht)

Das Centre Patronal, Aqua Nostra und vier Industrievertreter fordern die Streichung von Abs. 2 Bst. a. Mit dieser Regelung wäre beinahe jedes heutige Schulungsgelände planungspflichtig. So würden Flugschulen gezwungen, jährlich die Geländekammer zu wechseln. Der Kanton Schwyz und drei Industrievertreter beantragen eine genaue Definition der unbestimmten Rechtsbegriffe «intensiv» und «wiederholt». Der Kanton Bern verlangt unter Bst. b eine Ergänzung, dass auch das Absetzen und Aufnehmen von Personen und nicht nur von Lasten intensiv und wiederkehrend sein könne und so eine Planungspflicht hervorrufe. Zwei Industrievertreter beantragen die Streichung von Bst. b.

Art. 20 Abs. 3 (Zustimmung Grundeigentümer und Standortgemeinde)

Der Kanton Bern verlangt eine Anpassung, nach welcher der Grundeigentümer seine Zustimmung erteilen müsste und die Standortgemeinde lediglich angehört werden soll. Der Kanton Tessin beantragt die Streichung des Abs. 3, da diese Vorgaben durch die Baubewilligung in jedem Fall abgedeckt würden. Einzig bei tatsächlich raumrelevanten Vorhaben soll ein kantonales Verfahren durchgeführt werden.

Art. 21 Baubewilligungsverfahren

Der Kanton Neuenburg erachtet die Delegation der Baubewilligung an die Kantone als nicht adäquat. Dies insbesondere auch darum, weil drei Bundesstellen über die Entscheide informiert werden müssen. Der Kanton Schwyz erachtet die Regelungen in Art. 21 als Verstoß gegen das raumplanungsrechtliche Koordinationsgebot im Sinne Art. 25a RPG. Von der koordinierenden Behörde sind gem. RPG Stellungnahmen der eidgenössischen Behörden einzuholen, wonach das BAZL eine Beurteilung bezüglich dem Begriff «untergeordnete Einrichtungen» abgeben müsste. Dies ist aber gemäss Entwurf nicht vorgesehen. Weiter sei es stossend, dem BAZL ein Beschwerderecht einzuräumen, obwohl dieses vorgängig nicht zur Beurteilung eingeladen werden könne.

Art. 22 Rücksichtnahme

Die Grüne Partei, der Waldwirtschaftsverband des Kantons Graubünden und sechs Umweltverbände bemängeln die fehlende Definition, was unter «übermässiger Störung» verstanden wird. Die Grüne Partei und fünf Umweltverbände beantragen die Aufteilung des Art. 22. In einem Bst. a soll festgehalten werden, dass Wohngebiete, Spitäler und Schulen nicht übermässig gestört werden. In einem Buchstabe b soll zudem festgehalten werden, dass Schutzgebiete nach Art. 23 nicht gestört werden dürfen. Sie verlangen also einen absoluteren Schutz der Schutzgebiete. Die SPS verlangt, dass die aufgezählten Gebiete vor «jeder Störung» geschützt werden sollen. Die Grüne Partei verlangt, dass die benannten Gebiete und zusätzlich eine Umgebungszone von 500 m nicht gestört werden. Entsprechend wären diese 500 m auch in weiteren Bestimmungen des Entwurfs aufzunehmen (Art. 29 Abs. 1 Bst. g, Art. 31 Abs. 1 Bst. e und Art. 34 Bst. i). Der Kanton Solothurn beantragt eine Regelung, wonach die Verkehrssicherheit auf öffentlichen Verkehrsanlagen durch Aussenlandungen nicht gefährdet werden darf. Der Kanton Schwyz wünscht sich minimale Überflughöhen für die in Art. 22 genannten Gebiete. Er schlägt dafür 300 m vor. Der Kanton Tessin regt an, dass Überflüge der genannten Gebiete vermieden werden sollten. Zudem wünscht er sich konkrete Verfahrensanweisungen, beispielsweise auch über den Einsatz von leisem Fluggerät.

Art. 23 Einschränkungen in Schutzgebieten

Das Centre Patronal, Economiesuisse und fünf Industrievertreter beantragen die Streichung des gesamten Art. 23, da dieser die Arbeitsfliegerei viel zu stark einschränke und die Tourismus- und die Baubranche stark treffe. Der Luftverkehr werde gegenüber anderen Verkehrsträgern diskriminiert. Zudem sei der Lufttransport auch aus Umweltgründen oft das schonendste Transportmittel. Der inflationären Schutzgebietsbezeichnung sei Einhalt zu gebieten. Der Kanton Schwyz verlangt, dass Aussenlandungen im Zusammenhang mit land-, alp- und forstwirtschaftlichen Nutzungen sowie für Biotop-Pflege in Schutzgebieten immer erlaubt sein sollen. Dies sei notwendig, da die Gebiete häufig von dringlichen Flügen betroffen seien, insbesondere für Unterhalt, Versorgung und Waldpflege. Die vorgesehene Regelung mit Ausnahmegewilligungen sei mit zu grossem administrativen Aufwand verbunden. Zudem

greife die Kompetenzerteilung an den Bund in Abs. 3 und 4 in die Souveränität der Kantone ein.

Die Konferenz der kantonalen Forstdirektoren verlangt, dass die Verbote auf ein absolutes Minimum reduziert werden – insbesondere in Jagdbanngebieten, damit die Schutzwaldpflege garantiert werden könne. Die im Entwurf vorgeschlagenen Regelungen gingen weit über die Vorgaben der entsprechenden Gesetze (Natur und Heimatschutzgesetz²⁶ sowie Jagdgesetz²⁷) hinaus.

Der Kanton Aargau fordert die Festlegung einer minimalen Überflughöhe für die Schutzgebiete, zusätzlich wünscht er ein Verbot für Landesimulationen. Der Kanton Waadt wünscht sich eine minimale Überflughöhe von 450 m sowie eine Pufferzone um die Schutzgebiete von 500 m. Die Grüne Partei, die SPS, sechs Umweltverbände und der SAC verlangen eine minimale Überflughöhe von 500 m und eine Pufferzone von 500 m. Der Kanton Tessin bemängelt, dass Lärmemission in Wohn- und Tourismusgebieten ausser Acht gelassen würden. Gerade durch Aussenlandungen generierte Überflüge könnten grosse Belastungen entstehen. In Anlehnung an das Vorsorgeprinzip seien Massnahmen an der Quelle wünschenswert.

Art. 23 Abs. 1 (Gebiete mit Aussenlandeverbot)

Der Kanton Graubünden beantragt, dass Aussenlandungen bei Arbeitsflügen, insbesondere bei Versorgungsflügen in Kernzonen von Nationalparks, auch künftig ohne Ausnahmegewilligung möglich sein sollen. Zudem sei das Verbot für Aussenlandungen bei Arbeitsflügen in Jagdbanngebieten zu streichen. Das Verbot wird unter anderem als ein weiteres unnötiges Hindernis bei der Bildung neuer Nationalparks betrachtet. Für Bergkantone werde zudem die Arbeitsfliegerei wegen der Schutzbestimmungen sehr umständlich und erschwere die Schutzwaldpflege unverhältnismässig.

Die Jagd- und Fischereiaufseherkonferenz, die Grüne Partei, die SPS und fünf Umweltverbände fordern ein Aussenlandeverbot in rechtsverbindlichen Wildruhezonen. Die Schutzziele solcher kantonalen Gebiete (Schutz des Wildes vor Erholungssuchenden, Vermeiden energiezehrender Fluchten, Vermeidung von Schäden in Schutzwäldern) würden durch Aussenlandungen unterlaufen.

Der Kanton Basel-Stadt gibt zu bedenken, dass durch den Wegfall der Aussenlandebewilligung auch das spezifische Einverständnis des Grundeigentümers entfalle. Aussenlandungen in Grundwasserschutzzonen könnten so nicht mehr ausdrücklich untersagt werden. Darum sei in Art. 23 Abs. 1 ein ausdrückliches Aussenlandeverbot in Grundwasserschutzzonen S2 aufzunehmen.

Die Konferenz der Beauftragten für Natur- und Landschaftsschutz, der Kanton Luzern, die Grüne Partei, die SPS sowie sechs Umweltverbände fordern die Aufnahme der Trockenwiesen (Trockenwiesenverordnung²⁸) von nationaler Bedeutung im Abs. 1.

²⁶ Bundesgesetz vom 1. Juli 1966 über den Natur- und Heimatschutz (NHG, SR 451)

²⁷ Bundesgesetz vom 20. Juni 1986 über die Jagd und den Schutz wildlebender Säugetiere und Vögel (Jagdgesetz, JSG, SR 922.0)

²⁸ Verordnung vom 13. Januar 2010 über den Schutz der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung (Trockenwiesenverordnung, TwwV, SR 451.37)

Die Konferenz der Beauftragten für Natur- und Landschaftsschutz, die Grüne Partei, die Eidg. Natur- und Heimatschutzkommission und sechs Umweltverbände fordern die Aufnahme der Moorlandschaften von besonderer Schönheit und nationaler Bedeutung²⁹, da Aussenlandungen nicht mit deren Schutzziele vereinbar seien.

Der SAC wünscht, dass er bei der Ausscheidung von Moorlandschaften von besonderer Schönheit und von nationaler Bedeutung (im Rahmen von Abs. 3) mit einbezogen werde oder dass die Moorlandschaften bereits durch die Aufnahme in Abs. 1 grundsätzlich geschützt werden.

Die Konferenz der Beauftragten für Natur- und Landschaftsschutz, die Kantone Neuenburg, Bern, Solothurn, St. Gallen, Zug und die SPS beantragen die Aufnahme der kantonalen Schutzgebiete (unter Schutz gestellt von kantonalen Behörden) in die Schutzgebiete unter Abs. 1. Dadurch könne sichergestellt werden, dass die Schutzbemühungen nicht unterlaufen werden.

Die Kantone Neuenburg und Bern, die SPS und die Eidg. Natur- und Heimatschutzkommission fordern die Aufnahme der BLN-Gebiete³⁰ in die Schutzgebiete unter Abs. 1. In vielen Fällen handle es sich dabei um empfindliche Lebensräume und um Erholungsgebiete.

Der Kanton Bern, die Grüne Partei, die SPS und sechs Umweltverbände beantragen, dass die Landschaftsruhezonen, welche durch das BAZL ausgeschieden wurden, in die Schutzgebiete unter Abs. 1 aufgenommen werden. Die gleichen Parteien und Umweltverbände fordern auch die Aufnahme der Amphibienlaichgebiete in die Schutzgebiete nach Abs. 1. Dies wird mit den Vorgaben von Art. 18 Abs. 1 NHG begründet, wonach dem Aussterben einheimischer Tier- und Pflanzenarten durch die Erhaltung genügend grosser Lebensräume (Biotop) und andere geeignete Massnahmen entgegenzuwirken sei. Bei diesen Massnahmen sei schutzwürdigen land- und forstwirtschaftlichen Interessen Rechnung zu tragen. Besonders zu schützen sind Uferbereiche, Riedgebiete und Moore, seltene Waldgesellschaften, Hecken, Feldgehölze, Trockenrasen und weitere Standorte, die eine ausgleichende Funktion im Naturhaushalt erfüllen oder besonders günstige Voraussetzungen für Lebensgemeinschaften aufweisen.

Die Grüne Partei, fünf Umweltverbände und der SAC fordern die Aufnahme der Biosphärenreservate in die Schutzgebiete nach Abs. 1, eine Partei fordert die Aufnahme der Kernzonen der Biosphärenreservate. Dies wird ebenfalls mit den Vorgaben von Art. 18 Abs. 1 NHG begründet.

Die Grüne Partei, die SPS und fünf Umweltverbände fordern die Aufnahme der Kernzonen von Naturerlebnispärken in die Schutzgebiete nach Abs. 1. Auch dies wird mit den Vorgaben von Art. 18 Abs. 1 NHG begründet.

Die Grüne Partei möchte die Ramsargebiete in die Schutzgebiete nach Abs. 1 aufnehmen.

Helvetia Nostra fordert die Aufnahme der REN-Korridore (Wildtierkorridore) in die Schutzgebiete nach Abs. 1.

²⁹ Verordnung über den Schutz der Moorlandschaften von besonderer Schönheit und von nationaler Bedeutung (Moorlandschaftsverordnung, SR 451.35)

³⁰ Verordnung vom 10. August 1977 über das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (VBLN, SR 451.11)

Helvetia Nostra fordert einen neuen Buchstaben mit folgendem Wortlaut: «Les sites sur lesquels résident des espèces menacées ou sensibles aux dérangements causés par les activités humaines, visés aux articles 18 et 20 de la loi fédérale du 1er juillet 1966 sur la protection de la nature et du paysage, ainsi qu'aux art. 14 et 16 de l'ordonnance fédérale du 16 janvier 1991 sur la protection de la nature et du paysage.»

Die Kantone Glarus, Schaffhausen und Tessin regen an zu prüfen, ob kommunale Schutzgebiete ebenfalls mit einem Verbot für Aussenlandungen belegt werden sollen.

Die Arbeitsgruppe Aussenlandeverordnung wünscht eine Umformulierung, nach welcher Aussenlandungen in den Schutzgebieten nach Bst. a bis f nur zulässig wären, wenn diese örtliche gebunden wären oder im direkten Zusammenhang mit dem Schutzgebiet stünden. Eine Ausnahmegewilligung wäre in diesem Falle also nicht nötig. Das vorgesehene Bewilligungsverfahren sei unflexibel, führe zu einer Lärmkonzentration, verletze die Souveränität der Kantone und bedeute für Betriebe unter Umständen die Geschäftsaufgabe.

Der Schweizerische Helikopterverband fordert, dass in Abs. 1 die Gebiete zwar benannt aber nicht mit Einschränkungen belegt werden sollen.

Eagle Helicopter und Nationalrat Darbellay verlangen, dass alle Arbeitsflüge von den Regelungen im Art. 23 ausgenommen werden, da sonst die Bautätigkeit erschwert und wirtschaftliche Interessen missachtet würden. Helikopter würden bereits heute nur dort eingesetzt, wo dies wegen der Kosten nicht anders möglich sei.

Der Aero-Club der Schweiz beantragt, den Begriff «untersagt» durch «eingeschränkt» zu ersetzen.

Art. 23 Abs. 1 Bst. a (Kernzonen von Nationalpärken)

Ein Industrievertreter verlangt, dass Flüge im Zusammenhang mit dem Betrieb des Nationalparks und der dazugehörigen Infrastruktur zugelassen werden sollen. Die Bewilligung dieser Flüge solle an die Parkleitung delegiert werden. Oft stelle der Einsatz eines Helikopters den schonendsten Transport dar. Drei Industrievertreter verlangen die ersatzlose Streichung von Bst. a, da sonst Forschungsstationen nicht mehr versorgt und Brücken bei Hochwassersituationen nicht mehr eingeflogen werden könnten (Evakuierung von Parkgästen).

Art. 23 Abs. 1 Bst. b und d (Hoch- und Übergangsmoore, Flachmoore)

Der Aero-Club der Schweiz beantragt, bei Hoch- und Übergangsmooren mit Empfehlungen statt einem Verbot zu arbeiten. Oft sei der Helikopter das umweltschonendste Arbeitsmittel in diesen Gebieten. Vier Industrievertreter beantragen die Streichung von Bst. b, da dadurch die Bautätigkeit erschwert, wirtschaftliche Interessen missachtet würden. Helikopter würden bereits heute nur dort eingesetzt, wo dies wegen der Kosten nicht anders möglich sei. Der Bündner Waldwirtschaftsverband fordert die Streichung der Buchstaben b und d, da in diesen Gebieten viele Schutzwaldbestände liegen, welche adäquat gepflegt werden müssten. Vier Industrievertreter fordern, dass lediglich während der Vegetationszeit ein Aussenlandeverbot gelten solle.

Art. 23 Abs. 1 Bst. c (Wasser- und Zugvogelreservate)

Fünf Industrievertreter beantragen die Streichung von Bst. c. Mit dem Verbot würden wirt-

schaftliche Interessen missachtet; Helikopter würden nur dann eingesetzt, wenn dies als absolut nötig erscheine. Zudem würden sich die Zugvögel nicht ganzjährig in diesen Gebieten aufhalten. Belegte Reservate in Flugplatznähe könnten via ATIS³¹ gemeldet werden.

Art. 23, Abs. 1 Bst. e (Auengebiete)

Vier Industrievertreter fordern die Streichung von Bst. e. Mit dem Verbot würden wirtschaftliche Interessen missachtet. Helikopter würden nur wenn absolut nötig eingesetzt. Zudem sei der Transport mit Helikoptern in solchen Gebieten oft die umweltschonendste Variante. Der Bündner Waldwirtschaftsverband fordert ebenso die Streichung von Bst. e, da diese Gebiete z. B. im Kanton Graubünden auf allen Höhenstufen vorkämen und durch das Verbot resp. die Bewilligungspflicht die Waldbewirtschaftung zu stark eingeschränkt würde.

Art. 23 Abs. 1 Bst. f (Jagdbanngebiete)

Fünf Industrievertreter und zwei Wirtschaftsverbände beantragen die Streichung von Bst. f. Der flexible Unterhalt in Walgebieten würde beeinträchtigt, Bauarbeiten erschwert und wirtschaftliche Interessen missachtet. Das geöffnete Zeitfenster für Flüge sei zu klein, um die nötigen Flüge und Arbeiten (Holztransport, Schutzwaldpflege, Kontrolle von Hochspannungsleitungen) durchführen zu können. Zudem würden Hüttenversorgungen verunmöglicht. Gemäss Wildhütern fühle sich das Wild von Helikoptern nicht gestört.

Art. 23, Abs. 2 (Arbeitsflüge in Jagdbanngebieten)

Die Grüne Partei, fünf Umweltverbände und der SAC beantragen eine Verlängerung des Verbotes für Aussenlandungen in Jagdbanngebieten. Das Verbot soll vom 1. September bis zum 31. Juli dauern, da in einigen Gebieten die Jagd schon vor November beginne. So bleibe das Wild ungestört in den Banngebieten.

Der Schweizerische Nationalpark fordert in Abs. 2 eine Regelung, wonach das Aussenlandeverbot für Arbeitsflüge in den Schutzgebieten nicht gelte, für Flüge aber immer eine Bewilligung durch die für das Schutzgebiet verantwortliche Stelle vorliegen müsse, also z. B. durch die Nationalparkdirektion.

Gastrosuisse fordert, dass Arbeitsflüge von den Verboten in Art. 23 Abs. 1 ausgenommen werden, da sonst Berggaststätten und Alpwirtschaften die Existenz entzogen würde (Versorgungsflüge).

Der Kanton Waadt beantragt, dass für die Wasser- und Zugvogelreservate die gleiche Regelung wie für die Jagdbanngebiete übernommen werde (Verbot 1. November bis 31. Juli). Zudem sollen Aussenlandungen zum Zwecke der Schutzwaldpflege und zur Abwehr von Naturgefahren von den Verboten ausgenommen werden. Der Kanton Wallis verlangt, dass Hüttenversorgungen, Flüge für die Alpwirtschaft, für Bauarbeiten, für Kontrollen von Übertragungsleitungen und Flüge im Zusammenhang mit dem Betrieb von Skigebieten von den Verboten ausgenommen werden. Der Kanton Bern wünscht, dass Flüge zur Schutzwaldpflege und zur Abwehr von Naturgefahren nicht den Verboten unterstellt werden.

³¹ *Automatic Terminal Information Service* (automatisierte Ausstrahlung von Lande- und Startinformationen über Flugfunk)

Art. 23 Abs. 3 (Start- und Landebeschränkungen)

Die Vogelwarte und der Kanton Freiburg beantragen eine Erweiterung von Abs. 3, so dass Kantone dem UVEK zu schützende Gebiete vorschlagen können. Für diese Gebiete soll die gleiche saisonale Regelung wie für die Jagdbanngebiete gelten. Der Kanton Zürich fordert, dass die Inventarisierung umgehend an die Hand genommen werde. Die Grüne Partei und fünf Umweltverbände fordern, dass im Rahmen von Abs. 3 Start- und Landebeschränkungen in BLN-Gebieten und in kantonalen Schutzgebieten erlassen werden. Dies soll in Abs. 3 explizit festgehalten werden. Die Eidg. Natur- und Heimatschutzkommission, welche für Art. 23 Abs. 1 die Aufnahme von BLN-Gebieten und Moorlandschaften gefordert hat, beantragt für Abs. 3 eine Regelung für Ausnahmen in diesen beiden Schutzgebietstypen. Drei Industrievertreter fordern, dass nicht das UVEK, sondern der Bundesrat den Schutz weiterer Gebiete erlässt. Dies garantiere eine breitere Abstützung des Entscheides. Vier weitere Industrievertreter beantragen die Streichung von Abs. 3, da dessen Anwendung nicht kalkulierbare Risiken mit sich bringe.

Art. 23 Abs. 4 (Überflugbeschränkungen)

Der Kanton Genf wünscht sich, dass nicht nur in Schutzgebieten, sondern auch in stark besiedelten Gebieten Überflugbeschränkungen erlassen werden können. Damit soll das Siedlungsgebiet vor übermässigem Lärm geschützt werden. Die Eidg. Natur- und Heimatschutzkommission beantragt die Definition minimaler Überflughöhen für diese Gebiete. Die Vogelwarte wünscht sich zusätzliche Regelungen für den An- und Abflug in solchen Gebieten. Vier Industrievertreter beantragen, dass die Ausscheidung der Gebiete nach Abs. 4 durch den Bundesrat statt durch das UVEK erlassen werden, da so eine breitere Abstützung garantiert werden könne. Der Bündner Waldwirtschaftsverband beantragt, dass in Abs. 4 analog zu Abs. 3 die Anhörung interessierter Kreise aufgenommen wird. Drei Industrievertreter beantragen die Streichung des Abs. 3.

Art. 23 Abs. 5 (Publikation der Schutzgebiete)

Der Schweizerische Helikopterverband fordert eine Anpassung von Abs. 5: Schutzgebiete sollen auf den Luftfahrthinderniskarten publiziert werden, dies jedoch ohne dazu Einschränkungen zu erlassen. Zudem sollen diese Daten auch in elektronischer Form kostenlos abgegeben werden. Ein Kanton erachtet die Aufnahme der Schutzgebiete in die Luftfahrthinderniskarte als ungeeignet, da diese Karten bereits sehr stark belastet seien und unlesbar würden.

Art. 23, neuer Abs. 6

Der Kanton Aargau fordert, dass die Entscheide des UVEK gemäss Abs. 3 und 4 als Verfügung gelten und die Kantone diesbezüglich zur Beschwerde legitimiert sein sollen. Dies sei in einem neuen Absatz festzuhalten. Der Schweizerische Bauernverband und Waldwirtschaft Schweiz fordern einen neuen Abs. 6, in dem die Regelungen nach Art. 23 Bst. b, d und f für landwirtschaftliche oder forstwirtschaftliche Zwecke ausgeschlossen werden. Die Konferenz der Beauftragten für Natur- und Landschaftsschutz fordert einen neuen Abs. 6, wonach die Gebiete nach Abs. 1 Bst. b, c und d in den Luftfahrthinderniskarten mit ausreichenden Pufferungsgürteln eingetragen würden.

4.6. *Nichtmotorisierte Luftfahrzeuge*

Art. 24 Anwendbare Bestimmungen

Der Kanton Neuenburg fordert, dass Art. 18 bis 21 auch für Segelflugzeuge anwendbar erklärt werden müssten.

Art. 25 Aussenlandungen aus Sicherheitsgründen

Acht Industrievertreter beantragen, dass Art. 25 gestrichen wird. Diese Regelung gehöre nicht in die AuLaV, Schutz von Leib und Leben gehe in jedem Fall vor. Entscheidend seien hier der ICAO Annex 2, Kapitel 2.3.1 sowie Art. 6 Abs. 1 und 2 der Verordnung über die Rechte und Pflichten des Kommandanten von Luftfahrzeugen³².

Art. 26 Betriebsregeln für Hängegleiter

Aqua Nostra, der Aero-Club der Schweiz und der Schweizerische Hängegleiterverband erachten die zwingende Norm als zu strikt. Der Hängegleiterverband beantragt eine Formulierung, gemäss der sich der Verband an der Erarbeitung von Betriebsregeln unter Beizug des BAFU und des BAZL beteiligt. Die zwei weiteren Vernehmlassungsteilnehmer fordern die Streichung von Art. 26. Die Natur- und Heimatschutzkommission sowie die Vogelwarte beantragen, dass auch Ballone in die Regelungen nach Art. 26 einbezogen werden. Ein Kanton wünscht sich den Einbezug jeglicher nichtmotorisierter Luftfahrzeuge.

4.7. *Öffentliche Flugveranstaltungen*

Art. 27 (öffentliche Flugveranstaltungen)

Die Stiftung Landschaftsschutz Schweiz, der Schweizerische Vogelschutz und die Vogelwarte verlangen, dass in Schutzgebieten nach Art. 23 keine Flugveranstaltungen durchgeführt werden dürfen. Die Vogelwarte fordert zudem, dass die Flugveranstaltungen generell nicht von den Vorgaben der vorliegenden Verordnung ausgenommen werden dürfen.

4.8. *Einschränkungen für einzelne Kategorien von Flügen*

4.8.1. Kategorien

Art. 28 (Kategorisierung der Flugzwecke)

Keine Anträge.

4.8.2. Personentransporte zu touristischen und sportlichen Zwecken

Art. 29 Einschränkungen

Die Arbeitsgruppe Aussenlandeverordnung fordert, dass ab vier Bewegungen pro Tag an

³² Verordnung vom 22. Januar 1960 über die Rechte und Pflichten des Kommandanten eines Luftfahrzeuges (SR 748.225.1)

derselben Stelle für Flüge zu touristischen oder sportlichen Zwecken die Zustimmung der Standortgemeinde eingefordert werden müsse. Die Heliswiss fordert die Ergänzung des Art. 29 mit Art. 31 Abs. 2 (Landungen in Flugplatznähe). Es könne nicht angehen, dass bei Landungen in der Nähe von Flugplätzen die Flugzwecke unterschieden würden. Die Grüne Partei beantragt, dass Aussenlandungen bei Flügen zu touristischen und sportlichen Zwecken an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen nicht erlaubt sind. Dies sei mit einem neuen Bst. h festzuhalten. Der Kanton Zürich fordert zumindest die Prüfung eines solchen Verbotes. Er beantragt zudem, dass für touristische und sportliche Zwecke höchstens vier Bewegungen pro Monat an der gleichen Aussenlandestelle stattfinden dürfen.

Art. 29 Abs. 1 Bst. b (Einschränkungen in Wohngebieten)

Die Heliswiss und der Schweizerische Helikopterverband beantragen, dass die Mittagspause lediglich in den Siedlungsgebieten zur Anwendung kommen soll. In den unbewohnten Gebieten würde sich niemand vom Lärm gestört fühlen.

Art. 29 Abs. 1 Bst. c (Einschränkungen nachts)

Die Kantone Appenzell Innerrhoden und Solothurn beantragen die Verlängerung der Sperrzeit für Aussenlandungen auf 20.00 bis 07.00 statt 22.00 bis 06.00. Dadurch werde der Schutz der Bevölkerung vor Lärm in den Randzeiten gewährleistet.

Art. 29 Abs. 1 Bst. d (Einschränkungen über Mittag)

Der Kanton Appenzell Innerrhoden beantragt die Verlängerung der Mittagspause um 15 Minuten (neu 12.00 bis 13.15), da dies den Bedürfnissen und Gepflogenheiten der Bevölkerung besser Rechnung trage. Dem gegenüber stehen der Kanton Wallis, das Centre Patronal, zehn Industrievertreter, Aqua Nostra und das Büro für Flugunfalluntersuchung. Diese fordern alle die Streichung der Mittagspause. Die Mittagspause sei nicht zeitgemäss, verzögere nötige Flüge, beeinträchtige die Flugsicherheit wegen unnötigem Zeitdruck, sei mit keiner Regel in anderen Verkehrssektoren vergleichbar und habe im ländlichen Raum keine Wirkung. Im besiedelten Gebiet würden sich die Unternehmen bereits heute an die Usanz halten und Flüge über Mittag vermeiden.

Art. 29 Abs. 1 Bst. e (Einschränkungen in Flugplatznähe)

Drei Industrievertreter schlagen vor, dass für Aussenlandungen in Flugplatznähe die Flugsicherungs-Vorgaben gültig sein sollen.

Art. 29 Abs. 1 Bst. f (Einschränkungen in der Nähe von Gaststätten/ Menschenansammlungen)

Vier Industrievertreter und der Kanton Wallis fordern die Streichung von Bst. f, da viele Gaststätten Gäste die per Helikopter anreisen begrüßen würden. Es gebe keinen Grund, auch nicht aus Sicherheitsüberlegungen, dass z. B. ein Brautpaar im Grünen aussteigen müsse. Zudem sei der Begriff «grosse Menschenansammlungen» nicht klar. Ebenfalls wird angeführt, dass gerade bei SAC-Hütten die Plattformen für Helikopterlandungen sehr nahe liegen würden. Vier weitere Industrievertreter beantragen, dass – sofern keine Gefährdung bestehe – näher als 100 m von Gaststätten gelandet werden dürfe. Zwei Industrievertreter möchten zumindest den Begriff «Gaststätten» aus Bst. f streichen und statt «Distanz» den Begriff «Umkreis» verwenden. Aus ihrer Warte werden sich Gäste durch Aussenlandungen nicht

gestört fühlen, sondern fasziniert zuschauen. Die Karen SA begrüsst die Regelung aus Sicherheitsgründen, gibt aber auch zu bedenken, dass so verschiedene Gaststätten nicht mehr angefliegen werden könnten. Die Grüne Partei beantragt die Erhöhung der minimalen Distanz zu Gasstätten und grossen Menschenansammlungen auf 500 m. Der Kanton Zug erachtete die Prüfung einer Ausdehnung der Regelung auf weitere lärmempfindliche Einrichtungen wie Schulen, Altersheime oder Hotels als wünschenswert.

Art. 29 Abs. 1 Bst. g (Einschränkungen in Schutzgebieten)

Die Kantone Aargau und Wallis beantragen ein Aussenlandeverbot für touristische und sportliche Flüge in Moorlandschaften von besonderer Schönheit und nationaler Bedeutung. Zudem sollen Bauten in diesen Gebieten für jeglichen Flugzweck verboten sein.

Art. 29 Abs. 2

Die Grüne Partei, fünf Umweltverbände und der SAC beantragen die Streichung von Abs. 2, da dieser die Einschränkungen aus Abs. 1 aufweiche. Gerade touristische Regionen sollten ein Interesse an einer solchen Pause haben. Ein Kanton fordert, dass zumindest der Standortkanton sein Einverständnis zu den Aussenlandestellen nach Abs. 2 gibt.

Art. 30 Ausnahmewilligungen für Aussenlandungen oberhalb von 1100 m über Meer

Art. 30 Abs. 2 (Befristung der Ausnahmen)

Der Aero-Club der Schweiz und Aerosuisse beantragen eine Verlängerung der Frist auf 10 Tage, da diese gerade im Hinblick auf verlängerte Wochenenden zu kurz sei. Der Schweizerische Helikopterverband und die Arbeitsgruppe Aussenlandeverordnung sind zwar damit einverstanden, dass die Ausnahmen befristet werden, möchten aber keine höchstmögliche Frist in der Bestimmung haben.

Art. 30 Abs. 3 (mögliche Flugzwecke)

Der Schweizerische Helikopterverband beantragt die Streichung von Abs. 3, da Ausnahmen grundsätzlich möglich sein sollten. Für die Auswahl bestehe keine gerechtfertigte Begründung.

Art. 30 Abs. 3 Bst. a (Sportanlässe)

Die Societed Glista Libra Samedan fordert die Streichung von Bst. a, da Grossveranstaltungen am Boden erschlossen werden sollen. Helvetia Nostra fordert, dass Ausnahmen nach Bst. a nur dann möglich sein sollen, wenn sie der Sicherheit der Veranstaltungsteilnehmer diene. Der Kanton Wallis möchte die Ausnahmen auf kantonale Anlässe ausweiten.

Art. 30 Abs. 3 Bst. b (Feierlichkeiten)

Der Schweizerische Helikopterverband beantragt, dass für Ausnahmen nach Bst. b die Tatsache ausreicht, dass es sich um Anlässe von regionaler Bedeutung handelt. Die Adjektive «traditionell», «kulturell» und «religiös» sollen gestrichen werden. Ebenso sei der Begriff «Feierlichkeit» unklar, der Begriff «Anlass» stiftet weniger Verwirrung.

Art. 30 Abs. 3 Bst. c (Ausfall von Transportanlagen)

Der Aero-Club der Schweiz und Aerosuisse beantragen die Streichung des Begriffs «unvorhergesehen», da solche Ausfälle in der Regel immer unvorhergesehen seien. Zudem soll statt «touristische Bedeutung» durch den Begriff «wirtschaftliche Bedeutung» ersetzt werden.

Art. 30 neuer Abs. 4

Die Grüne Partei, fünf Umweltverbände und der SAC beantragen die Schaffung eines Abs. 4, wonach alle Ausnahmegewilligungen nach Art. 30 auf der Internetseite des BAZL publiziert werden müssten – dies zum Zwecke der Transparenz und zur Sicherstellung der restriktiven Anwendung.

4.8.3. Flüge zu Arbeitszwecken

Art. 31 Einschränkungen

Der Schweizerische Bauernverband, Waldwirtschaft Schweiz und der Aero-Club der Schweiz fordern einen neuen Abs. 4, welcher Flüge, die einem Landwirtschaftsbetrieb oder einen landwirt- oder forstwirtschaftlichen Zweck dienen, von den Bestimmungen in Art. 23 ausnimmt. Dies, weil die Einsätze teilweise am Rand oder innerhalb solcher Gebiete stattfinden müssten, schlecht planbar seien und Flexibilität notwendig sei. Der Kanton Zug fordert eine Einschränkung der Materialtransporte mit Helikoptern in Siedlungsgebieten auf das notwendige Mass. Dies soll im Sinne des Vorsorgeprinzips nach Art. 11 Abs. 2 Umweltschutzgesetz³³ umgesetzt werden.

Art. 31 Abs. 1

Der Kanton Zürich fordert die Einführung einer Mittagspause für Aussenlandungen bei Flügen zu Arbeitszwecken.

Art. 31 Abs. 1 Bst. a (Höhenlimite bei Flügen zu touristischen und sportlichen Zwecken)

Gastrosuisse beantragt die Streichung von Bst. a, da bereits per Definition der Transport von Personen zu touristischen oder sportlichen Zwecken bei Arbeitsflügen ausgeschlossen wird. Karen SA beantragt, dass auch auf Arbeitsflügen der Transport von Passagieren möglich sein soll, da die Flüge ja so oder so stattfinden würden. Missbrauch, also als Arbeitsflüge getarnte Flüge, die eigentlich touristische oder sportliche Zwecke verfolgen würden, müssten aber ausgeschlossen werden. Der Aero-Club der Schweiz beantragt eine weniger einschränkende Formulierung. Insbesondere soll in Bst. a angefügt werden, dass Arbeitsflüge, auf denen gleichzeitig Personen zu sportlichen oder touristischen Zwecken mitgeführt werden, im Rahmen einer Veranstaltung oder beim Vorliegen einer Einzellandegewilligung zulässig sein sollen.

Art. 31 Abs. 1 Bst. b (Einschränkungen an Sonn- und Feiertage)

Die Grüne Partei und fünf Umweltverbände fordern ein Verbot der Aussenlandungen bei Arbeitsflügen an Samstagen. Im Gegensatz dazu fordern das Centre Patronal, Economiesuisse, acht Industrievertreter und ein Umweltverband die Aufhebung des Aussenlandeverbots

³³ Bundesgesetz vom 7. Oktober 1983 über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz, USG, SR 814.01)

an Sonn- und Feiertagen (Bst. b streichen). Viele Flüge von öffentlichem Interesse (Film- und Fotoflüge, Hüttenversorgung, Lawinensprengung, Verkehrskontrollen, Löscheinsätze) wären von dieser Regelung betroffen. Direktbetroffene würden sich an solchen Flügen nicht stören, nicht Direktbetroffene möglicherweise schon, dies sei aber nicht relevant. Wenn überhaupt, sollte eine Empfehlung statt ein Verbot formuliert werden. Gastrosuisse möchte am Aussenlande- und Verbot für Flüge zu Arbeitszwecken an Sonn- und Feiertagen festhalten, ausser der Arbeitszweck erfordere solche Aussenlandungen oder die Aussenlandung sei wegen unvorhersehbarer Ereignisse notwendig.

Art. 31 Abs. 1 Bst. c (Einschränkungen nachts)

Die Grüne Partei und fünf Umweltverbände bemängeln, dass der Begriff «Nacht» nicht klar sei. Darum sei eine konkrete Zeitangabe 20.00 Uhr bis 08.00 Uhr zu verwenden.

Art. 31 Abs. 1 Bst. d (Einschränkungen in Flugplatznähe)

Der Kanton Tessin fordert eine Erhöhung der Distanz um Flugplätze auf 5 km, da auf der Anflugachse ein Flugzeug 500 m vor der Piste nur noch rund 30 m über Grund sei. Dadurch würde eine erhebliche Gefahr entstehen.

Art. 31 Abs. 1 Bst. e (Einschränkungen in Schutzgebieten)

Vier Wirtschaftsverbände und sieben Industrievertreter verlangen die Streichung von Bst. e. Davon wären zu viele Gebiete betroffen, der administrative und finanzielle Aufwand für Ausnahmebewilligungen wäre unverhältnismässig hoch und die Flexibilität ginge verloren. Wenn schon seien höchstens Empfehlungen aufzunehmen. Zudem werden die Aufnahme der Schutzgebiete in das AIP³⁴ und in für die Luftfahrt geeignete Karten verlangt.

Art. 31 Abs. 3 (Ausnahmen für Arbeitsflüge)

Der Kanton Aargau fordert, dass dringliche Aussenlandungen zu Arbeitszwecken an Sonn- und Feiertagen auch der zuständigen kantonalen Behörde gemeldet werden müssen. Die Heliswiss beantragt eine Anpassung von Abs. 3, wonach einzelne Aussenlandungen zu Arbeitszwecken an Sonn- und Feiertagen erlaubt wären. So stelle sich die Frage nach der Definition von «dringlich» nicht und gleichzeitig werde die Anzahl Bewegungen sehr tief gehalten. Der Kanton Tessin fordert, dass als dringliche Aussenlandungen auch solche im Zusammenhang mit der Jagd gelten. Eagle Helicopter und Nationalrat Darbellay fordern, dass die Meldung des Kommandanten an das BAZL gestrichen wird. Zudem sei der Begriff «dringlich» zu definieren.

Art. 32 Ausnahmebewilligungen für Aussenlandungen in Schutzgebieten nach Artikel 23 Absätze 1 und 3

Fünf Umweltverbände, die Vogelwarte, die Grüne Partei und der SAC beantragen, dass Ausnahmebewilligungen nach Art. 32 auf der Internetseite des BAZL publiziert werden, was der Transparenz diene. Der SAC fordert, dass nicht nur Ausnahmen von Art. 23 Abs. 1 und 3 sondern auch von Abs. 2 möglich sind. Dies, damit die Hüttenversorgung sichergestellt werden könne. Der Bündner Waldwirtschaftsverband fordert die Möglichkeit für Ausnahmen von

³⁴ *Aeronautical Information Publication*, Publikationsmittel der Skyguide für Piloten

Art. 23 Abs. 4. Dies wird damit begründet, dass dort, wo Einschränkungen gemacht würden, auch Ausnahmemöglichkeiten nötig seien. Der Schweizerische Bauernverband, Waldwirtschaft Schweiz und der Aero-Club der Schweiz fordern, dass Aussenlandungen bei Arbeitsflügen in Schutzgebieten nach Art. 23 erlaubt sind, sofern sie einem Landwirtschaftsbetrieb oder einem land- oder forstwirtschaftlichen Zweck dienen. Ausnahmegewilligungen werden als umständlich und heikel betrachtet, da diese die Landwirte in eine Abhängigkeit zu einer örtlichen Helikopterfirma bringen könnte. Der Schweizer Baumeisterverband und der Aero-Club der Schweiz verlangen einen Abs. 4, der regelt, dass Flüge im Zusammenhang mit Bauarbeiten von den Einschränkungen nach Art. 23 ausgenommen würden. Die Flüge seien oft dringlich, die Bewilligung zu umständlich und die Entstehung einer Monopolstellung eines örtlichen Helikopterunternehmens möglich. Drei Industrieverbände fordern die ersatzlose Streichung von Art. 32, da dieser die Souveränität der Kantone und Gemeinden einschränke und der Wirtschaft schade. Folglich wäre auch Art. 23 zu streichen.

Art. 32 Abs. 1 (Voraussetzung für die Ausnahmegewilligung)

Der Aero-Club der Schweiz fordert eine Umformulierung von Abs. 1. Ausnahmegewilligungen sollen dann möglich sein, wenn das Arbeitsziel «durch Einsatz von Luftfahrzeugen am wirkungsvollsten erreicht» werden kann. Die Formulierung sei so weniger einschränkend. Der Kanton Wallis, Aqua Nostra und fünf Industrievertreter fordern die Streichung des Einbezugs von BAFU und ARE in die Beurteilung der Ausnahmegewilligungsgesuche. Ein Wirtschaftsverband beantragt für Abs. 1 die Sicherstellung der Überflüge von Schutzgebieten.

Art. 32 Abs. 2 (Unterlagen für das Gesuch)

Der Kanton Zürich fordert eine Ergänzung dazu, was unter «überwiegenden Interessen» verstanden wird.

Art. 32 Abs. 3 (Bewilligungsadressat, Inhalte der Ausnahmegewilligung)

Der Kanton Tessin fordert, dass für Ausnahmegewilligungen für Aussenlandungen in Schutzgebieten die im Rahmen von Unterhaltsarbeiten an Schutzobjekten dienen, die kleinstmögliche Gebühr von Fr. 100.– verlangt wird. Der Kanton Wallis wünscht, dass die Bewilligungen auch der kantonalen Behörde mitzuteilen sei.

Art. 33 Aussenlandungen in Wohngebieten

Der Kanton Aargau fordert für Wohngebiete die Beschränkung der Aussenlandungen auf reine Materialtransporte. Der Kanton Tessin fordert die Aufnahme konkreter Eingriffsmöglichkeiten für Gemeinden in den Art. 33. Grundsätzlich wünscht sich der Kanton Tessin, dass die Eingriffsmöglichkeiten der Gemeinden nicht zu gross werde, um die Bevorzugung und den Ausschluss bestimmter Helikopterunternehmen zu verhindern.

Art. 33 Abs. 1 (Meldung des Flugprogramms an die zuständige Behörde)

Der Kanton Genf fordert eine Frist für die Einreichung des Flugprogramms an die zuständige Behörde. Für einfache Operationen soll die Frist eine Woche, für umfangreichere Operationen 30 Tage betragen. Der Kanton Zürich fordert Mindestinhalte für das Flugprogramm (Flugplan, Flugrouten, Anzahl Flüge). Der Kanton Bern fordert die Zustellung des Flugprogramms an die Gemeinde statt an die zuständige Stelle des Kantons. Sieben Industrievertreter fordern, dass nicht der Kommandant sondern das jeweilige Flugbetriebsunternehmen das

Flugprogramm einreichen muss. Der Kanton Schwyz und drei Industrievertreter erachten das Einreichen des Flugprogramms für einzelne Landungen als nicht gerechtfertigt. Bei einzelnen Aussenlandungen handle es sich oft um nicht planbare Aussenlandungen. Aus diesem Grund sollten einzelne Aussenlandungen ohne entsprechende Einreichung eines Flugprogrammes möglich sein. Der Schweizerische Baumeisterverband, der Aero-Club der Schweiz und die Arbeitsgruppe Aussenlandeverordnung erachten eine einfache Meldung an die Behörde statt der Einreichung eines Flugprogrammes als pragmatischer.

Art. 33 Abs. 2 (Vorschriften der zuständigen kantonalen Behörde)

Der Kanton Genf möchte die Kompetenz der Gemeinden auf jegliche Flugzwecke und auch auf Überflüge ausdehnen. Kantone und Gemeinden Kompetenzen sollen somit die Möglichkeit für Einschränkungen von Aussenlandungen und Überflügen erhalten. Der Kanton Zürich beantragt, dass die Möglichkeiten der Einschränkung, so wie sie im Erläuterungsbericht enthalten sind, in den Abs. 2 aufgenommen werden. Der Städteverband wie auch der Gemeindeverband beantragen für die Städte und Gemeinde mehr Kompetenzen. Diese sollen auch künftig selbständig entscheiden können, wie viele Aussenlandungen auf ihrem Gebiet stattfinden sollen. Helvetia Nostra verlangt, dass für alle Aussenlandungen im Siedlungsgebiet eine Bewilligung der kantonalen oder kommunalen Behörde vorliegen muss. Diese soll saisonale, zeitliche und örtliche Bestimmungen enthalten, so dass der Flugsicherheit und dem Umweltschutz Rechnung getragen werde. Die Arbeitsgruppe Aussenlandeverordnung und der Schweizerische Helikopterverband beantragen die Streichung des Abs. 2, da in dieser Sache bereits die Lärmvorschriften der Gemeinde greifen würden. Die Gemeinden sollten nicht zu zusätzlichen Vorschriften gedrängt werden.

Art. 33 neuer Abs. 3

Helvetia Nostra beantragt einen neuen Abs. 3, nachdem die kantonalen oder kommunalen Behörden die betroffene Bevölkerung auf geeignete Weise über bevorstehende Aussenlandungen informieren müssen.

4.8.4. Nichtgewerbsmässige Flüge

Art. 34 (Einschränkungen für nichtgewerbsmässige Flüge)

Heliswiss beantragt die Ergänzung von Art. 34 um die Ausnahmeregelung aus Art. 31 Abs. 2 (Ausnahmen für Aussenlandungen in Flugplatznähe). Die Unterscheidung nach Flugzweck sei nicht angebracht.

Art. 34 Bst. a (Höhenlimite)

Der Aero-Club der Schweiz und Aerosuisse beantragen eine weniger einschränkende Regelung. So soll das Verbot beim Vorliegen einer Einzellandebewilligung im Rahmen einer Flugveranstaltung und für private Versorgungsflüge nicht gelten. Die Arbeitsgruppe Aussenlandeverordnung und der Schweizerische Helikopterverband fordern, dass nichtgewerbsmässige Flüge zu Trainingszwecken zumindest bis 2000 m über Meer erlaubt sein sollen.

Art. 34 Bst. b (Einschränkungen in Wohngebieten)

Der Schweizerische Helikopterverband fordert, dass private Helikopter von Industriekonzer-
nen (*Corporate Flights*) in Industriearealen landen dürfen.

Art. 34 Bst. c und d (Einschränkungen an Sonn- und Feiertagen)

Die Grüne Partei, die SPS und fünf Umweltverbände fordern für nichtgewerbmässige Flüge ein Aussenlandeverbot an Samstagen. Dagegen verlangen das Centre Patronal, Economiesuisse, Aqua Nostra und sechs Industrievertreter die Streichung von Bst. c (Aussenlandeverbot an Sonn- und Feiertagen), da diese Regelung nicht zeitgemäss sei und gerade die Privatpiloten die Wochenenden für ihre Flüge nutzen müssten. Die gleichen Vernehmlassungsteilnehmer verlangen auch die Streichung von Bst. d: Die Mittagspause sei ebenfalls nicht zeitgemäss, verzögere Flüge, generiere Leerflüge, und durch den Zeitdruck werde die Sicherheit gefährdet. In anderen Verkehrssektoren gäbe es keine vergleichbaren Regelungen. In abgelegenen Gebieten werde niemand gestört und in dicht besiedeltem Gebiet schon heute Rücksicht genommen.

Art. 34 Bst. e (Einschränkungen nachts)

Der Kanton Tessin möchte die Nachtruhe auf mindestens 18.00 bis 06.00 Uhr (statt 20.00 bis 06.00 Uhr) ausdehnen, die Kantone Appenzell Innerrhoden und Solothurn möchten eine Ausdehnung auf 20.00 bis 07.00 Uhr. Drei Industrievertreter beantragen eine Verkürzung der Nachtruhe auf 22.00 bis 06.00 Uhr mit dem Argument, dass Strassenverkehr auch länger unterwegs sei und für Eisenbahnen gar keine Einschränkungen vorlägen. Die Karen SA fordert, dass lediglich von «nachts» gesprochen werde. Relevant dabei sei, dass die Nacht gesetzlich geregelt ist und im AIP genaue Angaben zur Nacht gemacht würden.

Art. 34 Bst. g (Einschränkungen in der Nähe von Gaststätten und Menschenansammlungen)

Die Arbeitsgruppe Aussenlandeverordnung beantragt eine Umformulierung, wonach «in sicherem Umkreis» um Gaststätten (ausser es seien zweckdienliche Schutzbauten errichtet worden) gelandet werden müsse. So würden getätigte Investitionen von Gaststätten für Aussenlandungen besser berücksichtigt. Drei Industrievertreter verlangen die Streichung der Gaststätten aus Bst. g. Es soll dort gelandet werden können, wo andere Gäste nicht gestört würden. Die Karen SA fordert, dass bis 500 m von der Gaststätte entfernt gelandet werden dürfe. Sofern kein geeigneter Landeplatz in dieser Distanz bestehe, müsse ein Mindestabstand von 100 m eingehalten werden.

Art. 34 Bst. h (Einschränkungen der Bewegungszahl)

Der Aero-Club der Schweiz verlangt, dass die vier Bewegungen pro Monat pro Aussenlandestelle auf den Piloten bezogen werden. Zusätzlich soll eine Regelung aufgenommen werden, wonach das BAZL die Anzahl Flugbewegungen von Flugzeugen und Helikoptern auf einer Aussenlandestelle innerhalb einer festgelegten Dauer beschränken kann. Diese Regelung sei präziser und umfassender. Die Karen SA beantragt die Erhöhung des monatlichen Bewegungsmaximums auf 20, damit Ausweichflüge vermieden werden. Der Schweizerische Helikopterverband verlangt die Aufhebung des monatlichen Bewegungsmaximums für Ausbildungsflüge.

Art. 34 Bst. i

Der Aero-Club der Schweiz beantragt, dass sich die Verbote auf die Schutzgebiete nach Art. 23 beschränken sollen. Das Verbot in den Moorlandschaften sei zu streichen, da es sich dabei um eine Diskriminierung dieser Gebiete handle. Zudem werde der Begriff Moorlandschaften inflationär verwendet. Das Centre Patronal, Economiesuisse und sieben Industrievertre-

ter verlangen ebenfalls die Streichung von Bst. i, weil dadurch eine Lärmkonzentration statt eine Verteilung entstehe und die Bewohner in diesen Gebieten ungleich behandelt würden. Der Kanton Neuenburg fordert die Aufnahme der BLN-Gebiete und der Trockenwiesengebiete in Bst. i, sofern diese nicht bereits im Art. 23 aufgenommen würden.

4.8.5. Ausbildungsflüge

Art. 35 Begriff und Geltungsbereich

Art. 35 Abs. 1 Bst. b (Voraussetzungen für Trainingsflüge)

Der Schweizerische Helikopterverband beantragt, dass alle Trainingsflüge, also auch solche ohne Begleitung einer zur Ausbildung berechtigten Person, als Ausbildungsflüge gelten sollen. Dies sei ein Beitrag an die Flugsicherheit.

Art. 36 Einschränkungen

Art. 36 Bst. a (Höhenlimite)

Der Kanton Graubünden und Aerosuisse verlangen die Erhöhung der Höhenlimite für Ausbildungsflüge auf 2 500 m über Meer, da oft bis 2 000 m über Meer Wald liege und darum höher gelandet werden sollte. Vier Industrievertreter beantragen, den Bst. a ganz zu streichen, da sonst gewisse Ausbildungen gar nicht mehr ausgeführt werden könnten (*HCSO, Human Cargo Sling Operations; HHO, Helicopter Hoist Operations*).

Art 36 Bst. c und d (zeitliche Einschränkungen, Einschränkungen an Sonn- und Feiertagen)

Das Centre Patronal, Economiesuisse, Aqua Nostra und neun Industrievertreter verlangen die Streichung der Bst. c und d. Die Regelungen seien nicht zeitgemäss, verlängerten und verteuerten die Ausbildung unnötig, zudem gebe es dafür keine sachliche Begründung. Flugschüler stünden oft nur die Wochenenden und die Mittagszeit für die Ausbildung zur Verfügung, diese Zeit müsse effizient genutzt werden können. Dadurch würden die schweizerischen Flugschulen gegenüber den Flugschulen im Ausland benachteiligt. Heliswiss beantragt zumindest eine Bewegung in der Mittagszeit.

Art. 36 Bst. e (Einschränkungen in Flugplatznähe)

Drei Industrievertreter verlangen, dass für Aussenlandungen in Flugplatznähe die Anweisungen der Flugsicherung zur Anwendung kommen.

Art. 36 Bst. g (Einschränkungen für das Mitführen von Fluggästen)

Die Arbeitsgruppe Aussenlandeverordnung beantragt, dass das Verbot für das Mitführen von Fluggästen nur dann gelte, wenn es sich beim Transport um einen touristischen oder sportlichen Zweck handle. Transporte im Zusammenhang mit Arbeit (z. B. von Seilbahnpersonal) sollte aber möglich sein. Vier Industrievertreter beantragen die Streichung von Bst. g, da dies durch das Reglement für Flugpersonal bereits geregelt werde.

Art. 36 Bst. h (Einschränkungen in Schutzgebieten)

Der Aero-Club der Schweiz und der Schweizerische Helikopterverband beantragen die Streichung von Bst. h, da die Schutzgebiete in die Ausbildung einbezogen werden sollten. Darum sollten lediglich Empfehlungen aufgenommen werden.

Art. 37 Ausnahmen und Ausnahmegewilligungen

Art. 37 Abs. 1 (Ausnahmen für die Ausbildung von Rettungsorganisationen und Polizei)

Sechs Industrievertreter und Aqua Nostra fordern, dass von Art. 36 abgewichen werden kann, sofern die Ausbildung unnötig erschwert wird. Die Zeiten seien zu einschränkend und das Training im Siedlungsgebiet nötig.

Art. 37 Abs. 2 (Aussenlandungen oberhalb von 2 000 m über Meer)

Der Aero-Club der Schweiz fordert eine Umformulierung, so dass Flüge zur Ausbildung oberhalb von 2 000 m über Meer ohne Einschränkungen erlaubt sind. Die Verantwortung sollte an den Fluglehrer delegiert werden, der die aktuelle Sachlage vor Ort beurteilt und auch dafür ausgebildet worden sei. Sechs Industrievertreter und Aqua Nostra fordern, dass die in Abs. 2 genannten Gebiete durch das BAZL und nicht durch das UVEK bezeichnet werden, da das BAZL über die nötigen Kenntnisse verfüge.

Art. 37 Abs. 4 (Abweichung von Vorgaben bei Prüfungsflügen)

Der Schweizerische Helikopterverband verlangt, dass Gebirgslande-Prüfungen ausschliesslich auf Gebirgslandeplätzen abgenommen werden müssten, sofern die Piloten ihr Training nur auf solchen absolviert hatten.

Art. 37 Abs. 5 (Aussenlandungen zu Ausbildungszwecken im Einzelfall)

Der Kanton Aargau fordert eine Präzisierung zum Verweis auf Art. 7, dass nur mit Luftfahrzeugen nach Art. 7 Bst. a und b Abweichungen möglich sind. Die Vogelwarte beantragt die Streichung von Abs. 5, da dieser zu unnötigen Störungen führe. Der Kanton Tessin bemängelt, dass der Handlungsspielraum in den Abs. 4 und 5 ungerechtfertigt sei. Solche Aktivitäten seien mit genügendem Vorlauf planbar, die Einholung einer Bewilligung also möglich.

Art. 37 neuer Abs. 6

Der Kanton Schwyz, fünf Umweltverbände, die Vogelwarte und der SAC beantragen einen neuen Abs. 6, nachdem die Ausnahmegewilligungen nach Art. 37 auf der BAZL-Website publiziert werden müssen. Dies diene der Transparenz.

4.9. Notfälle, Polizeiflüge und Dienstflüge des Bundes

Art. 38 (Ausschluss von gewissen Flügen von den Einschränkungen der Verordnung)

Der Schweizerische Bauernverband fordert, dass in einem neuen Bst. f Versorgungs- und Rettungsflüge für Menschen und Tiere aufgenommen werden. Damit wären diese Flüge von den Vorgaben der Aussenlandeverordnung ausgenommen. Die Kantone Glarus, Wallis und Tessin fordern eine Ausweitung der Flüge, welche von den Vorgaben der Aussenlandeverordnung ausgeschlossen werden. Dies soll mit einem neuen Bst. f geregelt werden, welcher Dienstflüge der kantonalen und kommunalen Verwaltung in schwer zugänglichem Gelände zulasse. Damit sollen Flüge der Jagd- und Fischereiverwaltung, der Lawinen- und Naturgefahrenkommission und Landwirtschafts- und Forstverwaltung vereinfacht werden. Der Schweizer Baumeisterverband wünscht ebenfalls einen neuen Bst. f, welcher alle Flüge im Zusammenhang mit Bauarbeiten von den Bestimmungen der Aussenlandeverordnung aus-

schliesst. Dies darum, weil Baubewilligungen die zeitlichen, umweltschutz- und sicherheitsrelevanten Vorgaben bereits mit einschliessen würden. Der Schweizerische Bauernverband und Waldwirtschaft Schweiz fordern einen neuen Bst. f, um Flüge, die einem Landwirtschaftsbetrieb oder einem land- oder forstwirtschaftlichen Zweck dienen, von den Bestimmungen auszunehmen. Dadurch könne die Versorgung von Mensch und Tier jederzeit erfolgen. Diese Flexibilität diene der Sicherheit.

Art. 38 Bst. d (Dienstflüge des BAZL)

Der Kanton Aargau fordert eine Präzisierung, damit die Befreiung der Dienstflüge des BAZL von den Vorgaben der Aussenlandeverordnung nur für Dienstflüge nach Bst. a und b der Flugdienstverordnung³⁵ gelte. Für die anderen Flüge seien keine Abweichungen von den örtlichen und zeitlichen Vorgaben notwendig.

4.10. Strafbestimmungen

Art. 39 (Strafbestimmungen)

Der Kanton Tessin fordert, dass Art. 23 Abs. 2 ebenfalls in die Strafbestimmungen aufgenommen werden soll.

4.11. Schlussbestimmungen

Art. 40 Änderung bisherigen Rechts

Keine Anträge.

Art. 41 Übergangsbestimmungen

Art. 41 Abs. 2 (Rechtsgültigkeit bestehender Baubewilligungen)

Sechs Industrievertreter, Aqua Nostra und das Centre Patronal fordern die Streichung von Abs. 2. Für bereits bestehende Bauten soll eine Bestandesgarantie gelten.

Art. 42 Inkrafttreten

Keine Anträge.

³⁵ Verordnung über den Flugdienst beim Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (FDO, SR 172.217.2)

5. Weitere Anträge und Bemerkungen ohne direkten Bezug zu einzelnen Bestimmungen

Umwelt

Fünf Umweltverbände und der SAC beantragen, dass bestehendes Recht zum Schutz von Biotopen von kantonaler, nationaler oder internationaler Bedeutung respektiert und nicht unterlaufen werde. Zudem weisen sie darauf hin, dass für die Umsetzung dieser Vorschriften das BAFU resp. die Kantone und nicht das BAZL zuständig seien. Im Weiteren sollen Landungen in jeglichen Schutzgebieten generell untersagt werden. Ferner wird angefügt, dass die Verordnung sehr unübersichtlich ausgefallen sei. Darum seien Ausnahmemöglichkeiten und Bewilligungspflichten systematisch aufzulisten. Um Transparenz und Übersicht zu erhalten, seien alle Bewilligungen durch das BAZL zu publizieren und eine entsprechende Statistik zu führen.

Mountain Wilderness erachtet die jetzige Regelung als verständlicher. In der neuen Verordnung würden zudem zu viele liberale Zugeständnisse gemacht. Schutzgebiete würden teilweise nicht aufgenommen, das NHG missachtet, das CO₂-Gesetz werde verletzt und die Abänderung der Regelungen bezüglich der Gebirgslandeplätze sei willkürlich. Viele Begriffe seien unklar, die rechtliche Ausarbeitung mangelhaft und die Forderungen aus dem Einbezug der Interessierten und Betroffenen (Stakeholder Involvement vom November 2008) nicht berücksichtigt. Die nachträgliche Handschrift der Flugverbände sei offensichtlich. Die Verordnung wird darum abgelehnt.

Lärm, Flugbewegungen

Sechs Schutzverbände gegen Fluglärm, die VCS-Sektion Ob- und Nidwalden sowie Mountain Wilderness lehnen die Verordnung ab, da diese zu einem massiven Mehr an Flugbewegungen führe und das bereits dichte Netz an Heliports noch verdichtet würde. Es gebe keinen Grund, von der bisherigen Praxis abzuweichen. Aus Sicht Lärm, Raumplanung, Klima und Tourismus sei die neue Verordnung nicht zu verantworten.

Der Hauseigentümergeverband lehnt die Verordnung ebenfalls ab, da bereits die heutige Praxis sehr liberal sei. Es wird befürchtet, dass die neue Verordnung zu einer Zunahme an Aussenlandungen führe. Insbesondere müsse an der Limitierung der Aussenlandungen für private Zwecke, zu Übungszwecken und Zwecken der Personenbeförderung zu geschäftlichen, touristischen oder sportlichen Zwecken festgehalten werden.

Nationalrat Ch. Darbellay lehnt die Verordnung ab, da diese für das Helikoptergewerbe diskriminierend sei. Kein anderes Transportmittel kenne derartige Einschränkungen. Die Verordnung gefährde die für Bergregionen wichtige Transportfliegerei und sei ein technokratisches, praxisfremdes Produkt. Da wenige Probleme bestünden, solle an der heutigen Regelung festgehalten werden.

Aufsicht

Fünf Umweltverbände fordern eine klare Vollzugskontrolle. So solle das BAZL beispielsweise mit GPS-Blackboxes in Helikoptern eine effiziente Vollzugskontrolle sicherstellen. Der Kanton Zürich fordert eine klare Zuständigkeit für die Aufsichtspflicht und den Vollzug. Die Bestimmungen im LFG (Art. 3, 4, 16, 21 und 91) würden dazu nicht ausreichen.

Weiteres

Die SVP ist der Überzeugung, dass sich eine derart restriktive Regelung im Vergleich zur marginalen Anzahl Verzeigungen pro Jahr nicht aufdränge. Das einzige sinnvolle Element, die administrative Erleichterung, werde missbraucht, um mit neuen Auflagen die Luftfahrt massiv zu schwächen. Dies mit entsprechend negativen Auswirkungen für Wirtschaft, Tourismus und Randregionen. Zudem werde die Raumplanungskompetenz der Gemeinden und Kantone unterwandert. Die Vorlage, ein Generalangriff auf die Luftfahrt und ein Misstrauensvotum gegen die föderalistischen Strukturen, wird darum abgelehnt.

Der Kanton Tessin fordert eine Ergänzung zu Art. 7 bis 16, wonach weitere Fälle bestehen, die kantonale Bewilligungen (nicht nach AuLaV) benötigen, beispielsweise für Landungen auf Kantonsstrassen.

Die SPS fordert, dass die Piloten nach der Ausbildung die Grundanforderungen für Aussenlandungen in topographisch anspruchsvollem Gelände beherrschen und die entsprechende Gesetzgebung und die Publikationsmittel kennen müssen.

6. Vernehmlassungsteilnehmer

6.1. Kantone, interkantonale Konferenzen

Kanton Aargau
Kanton Appenzell Innerhoden
Kanton Appenzell Ausserhoden
Kanton Basel-Landschaft
Kanton Basel-Stadt
Kanton Bern
Kanton Freiburg
Kanton Genf
Kanton Glarus
Kanton Graubünden
Kanton Jura
Kanton Luzern
Kanton Neuenburg
Kanton Nidwalden
Kanton Obwalden
Kanton Schaffhausen
Kanton Solothurn
Kanton St. Gallen
Kanton Schwyz
Kanton Thurgau
Kanton Tessin
Kanton Waadt
Kanton Wallis
Kanton Zug
Kanton Zürich
Konferenz der Beauftragten für Natur- und Landschaftsschutz KBNL
Konferenz der kantonalen Forstdirektoren
Jagd- und Fischereiverwalterkonferenz

6.2. Politische Parteien

FDP.Die Liberalen Schweiz
Grüne/Les Verts/Verdi
Sozialdemokratische Partei der Schweiz SPS
Schweizerische Volkspartei SVP

6.3. Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
Schweizerischer Gemeindeverband
Schweizerischer Städteverband

6.4. Dachverbände der Wirtschaft

Bündner Waldwirtschaftsverband SELVA
Centre Patronal
Hauseigentümerverband Schweiz HEV
Schweizerischer Arbeitgeberverband
Schweizerischer Bauernverband
Schweizerischer Baumeisterverband
Verband der Schweizer Unternehmen (Economiesuisse)
Waldwirtschaft Schweiz

6.5. Luftfahrtverbände und Unternehmen

Aero-Club der Schweiz
Aerosuisse
Air-Glacières
Arbeitsgruppe Aussenlandeverordnung
Berner Oberländer Helikopter AG Bohag
Büro für Flugunfalluntersuchungen
Eagle Helicopter
Gruppe für Oldtimer- und Selbstbauflugzeuge Thun GOST
Heliswiss
Karen SA
Schweizerische Rettungsflugwacht Rega
Swiss Helicopter Association SHA
Schweizerischer Helikopterverband SHeV
Schweizerischer Hängegleiterverband SHV
Seaplane Pilots Association Switzerland SPAS
Verband Schweizer Flugplätze

6.6. Umwelt- und Schutzverbände

Aktion gegen Fluglärm Altenrhein
Aqua Nostra
Birdlife / Schweizer Vogelschutz SVS
Eidg. Natur- und Heimatschutzkommission
Helvetia Nostra
Mountain Wilderness
Pro Natura
Schweizerische Schutzverband gegen Flugemissionen SSF
Schweizerischer Nationalpark
Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Buochs
Societed Glista Libra Samedan
Stiftung Landschaftsschutz Schweiz
Stiftung Reusstal
Verkehrs-Club der Schweiz
Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion Ob- und Nidwalden
Vereinigung für erträglichen Fluglärm VEFEF Sektion Baden-Wettingen
Verein gegen Fluglärm VFS

Vogelwarte Sempach
WWF

6.7. *Tourismus*

Gastrosuisse
Schweizer Alpen-Club SAC
Schweizer Bergführerverband

6.8. *Medien*

Schweizerische Radio- und Fernsehgesellschaft SRG

6.9. *Private*

A. Moser, Wachseldorn
NR Chr. Darbellay, Martigny-Croix

7. Liste der Vernehmlassungsadressaten

7.1. Kantone

Staatskanzlei des Kantons Zürich
Staatskanzlei des Kantons Bern
Staatskanzlei des Kantons Luzern
Standeskanzlei des Kantons Uri
Staatskanzlei des Kantons Schwyz
Staatskanzlei des Kantons Obwalden
Staatskanzlei des Kantons Nidwalden
Regierungskanzlei des Kantons Glarus
Staatskanzlei des Kantons Zug
Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg
Staatskanzlei des Kantons Solothurn
Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt
Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft
Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen
Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden
Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden
Staatskanzlei des Kantons St. Gallen
Regierungsrat des Kantons Graubünden
Staatskanzlei des Kantons Aargau
Staatskanzlei des Kantons Thurgau
Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino
Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud
Chancellerie d'Etat du Canton du Valais
Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel
Chancellerie d'Etat du Canton de Genève
Chancellerie d'Etat du Canton du Jura
Konferenz der Kantonsregierungen

7.2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien

BDP Bürgerlich-Demokratische Partei Schweiz
CVP Christlichdemokratische Volkspartei der Schweiz
FDP Die Liberalen
SPS Schweiz Sozialdemokratische Partei der Schweiz
SVP Schweizerische Volkspartei
CSP Christlich-soziale Partei
EDU Eidgenössisch-Demokratische Union
EVP Evangelische Volkspartei der Schweiz
Grüne Partei der Schweiz
GB Grünes Bündnis
Grünliberale Partei Schweiz
Lega dei Ticinesi
PdAS Partei der Arbeit der Schweiz
SD Schweizer Demokraten
Alternative Kanton Zug

7.3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete

Schweizerischer Gemeindeverband
Schweizerischer Städteverband
Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete

7.4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft

Economiesuisse
Schweizerischer Gewerbeverband (SGV)
Schweizerischer Arbeitgeberverband
Schweizerischer Bauernverband (SBV)
Schweizerische Bankiervereinigung (SBV)
Schweizerischer Gewerkschaftsbund (SGB)
Hauseigentümerverband Schweiz (HEV)
Kaufmännischer Verband Schweiz (KV Schweiz)
Travail Suisse

7.5. Luftfahrt

Aerosuisse
AeCS Aero-Club der Schweiz
Spartenverbände des AeCS:

- Segelflugverband der Schweiz SFVS
- Motorflugverband der Schweiz MFVS
- Swiss Microlight Federation SMF
- Schweizerischer Ballonverband SBAV
- Experimental Aviation of Switzerland EAS
- Schweizerischer Helikopterverband
- Schweizerischer Modellflugverband
- Swiss Skydive

Arbeitsgruppe Aussenlandeverordnung
Schweizerische Rettungsflugwacht Rega
Swiss Helicopter Association SHA
Schweizerischer Hängegleiterverband SHV
Swiss International Airports Association SIAA
Seaplane Pilots Association Switzerland SPAS
Verband Schweizer Flugplätze
AOPA Switzerland

7.6. Umweltorganisationen

Mountain Wilderness Schweiz
Schweizer Vogelschutz SVS / Birdlife Schweiz
Stiftung Landschaftsschutz Schweiz SLS
Pro Natura
Schweizerische Vogelwarte

WWF Schweiz

7.7. *Tourismus, Bergsport*

Schweizer Tourismus-Verband
Gastrosuisse
Schweizer Alpen-Club SAC
Schweizer Bergführerverband
Verband Bergsportschulen Schweiz

7.8. *Wissenschaft*

Institut für öffentliche Dienstleistungen und Tourismus der Universität St. Gallen
Forschungsinstitut für Freizeit und Tourismus (FIF) der Universität Bern

7.9. *Weitere*

Büro für Flugunfalluntersuchungen
Alpine Rettung Schweiz
Kantonale Walliser Rettungsorganisation KWRO
Schweizerischer Baumeisterverband
Verband Schweizer Forstpersonal (VSF)