



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

# **Verordnung über das Abfliegen und Landen mit Luftfahrzeugen ausserhalb von Flugplätzen (Aussenlandeverordnung, AuLaV)**

## **Erläuternder Bericht**

Bern, 30. April 2014

# 1 Grundzüge der Vorlage

## Ausgangslage

### Heutige Regelung

In der Regel benützen Luftfahrzeuge für das Abfliegen und Landen Flugplätze. Bei den sogenannten Aussenlandungen handelt es sich um Abflüge und Landungen ausserhalb von Flugplätzen. Diese erfolgen nebst den Hängegleitern und Segelflugzeugen fast ausschliesslich durch Hubschrauber. Aussenlandungen werden durch Artikel 8 des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1948 über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG; SR 748.0), Artikel 85–91 der Verordnung vom 14. November 1973 über die Luftfahrt (Luftfahrtverordnung, LFV; SR 748.01) und insbesondere Artikel 50–58 der Verordnung vom 23. November 1994 über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL; SR 748.131.1) geregelt. Die darauf bauende Praxis operiert mit einer generellen vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) zu erteilenden Aussenlandebewilligung, die in der Regel auf ein Jahr befristet ist und danach erneuert werden muss. Zu über 90 % betreffen diese Bewilligungen Hubschrauber.

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

### Neue Regelung

In der Schweiz gilt mit der bisherigen Bewilligungspraxis eine – verglichen mit dem benachbarten Ausland – liberale Regelung. Diese soll im Grundsatz aufrechterhalten werden. Die Aufnahme der Umwelt- und Raumplanungsaspekte führt zwar zu neuen Einschränkungen, aber auch nach Inkrafttreten der Aussenlandeverordnung (AuLaV) wird die Schweiz, im Vergleich zu den Nachbarländern, über eine liberale Regelung verfügen. Das Ziel ist eine Verordnung, welche die Anliegen der Luftfahrt, der Umwelt und der Raumplanung sachgerecht aufnimmt, aufeinander abstimmt und angemessen regelt. Die Verordnung will den Nachhaltigkeitszielen des Bundes gerecht werden und sieht sich gleichermassen der Wirtschaft, der Umwelt und der Gesellschaft verpflichtet. Entsprechend nimmt sie auch berechtigte Anliegen der Industrie auf und führt nicht in allen Belangen zu einer Verschärfung gegenüber der heutigen Praxis. Der vergleichsweise hohen Bedeutung der gewerbsmässigen Hubschrauberindustrie in der Schweiz wurde bei der Erarbeitung der Verordnung Rechnung getragen. Die gewerbsmässige wird gegenüber der nichtgewerbsmässigen Luftfahrt stärker gewichtet. Die Verordnung soll ausserdem für deren Anwender – damit sind neben der betroffenen Industrie auch Schutzverbände oder das Gemeinwesen gemeint – verständlich und praxistauglich sein.

### Gegenstand und Aufbau der Verordnung

Die Verordnung basiert auf Artikel 8 LFG. Die Absätze 1, 2 und 7 wurden im Zuge der LFG-1-Revision (siehe Bundesblatt Nr. 27 vom 7. Juli 2009; Seite 4985) angepasst und bilden die Grundlage für die AuLaV.

Die bisherigen Regelungen in der VIL zu den Aussenlandungen (4. Titel: Aussenlandungen) werden gestrichen. Nicht gestrichen werden einzig die Artikel 54 (Gebirgslandeplätze) und 56 (Spitallandestellen). Die Regelungen zu den Gebirgslandeplätzen sollen nicht in die Au-

LaV aufgenommen werden. Gebirgslandeplätze sind zwar nicht als Flugplatzanlagen im eigentlichen Sinne zu verstehen. Durch die örtliche Bezeichnung dieser Plätze erhalten sie aber einen anlageähnlichen Charakter. Zudem werden die Gebirgslandeplätze aktuell in einem eigenen Verfahren einer eingehenden Prüfung unterzogen (Koordinationsverfahren gestützt auf den Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt, SIL). Die Regelung der Aussenlandungen zu Hilfeleistungen bleibt vorerst unverändert in der VIL. In Zukunft werden u. a. in Folge europäischer Vorschriften und aufgrund technischer Innovationen Anpassungen nötig sein. Die neuen Vorschriften sowie IFR-Aussenlandungen stellen umfangreiche Anforderungen an die Infrastruktur und die Verfahren (z. B. Spitallandeplätze), welche bspw. auf die Dimension der Landefläche als auch hinsichtlich der Freihaltung von Hindernissen Auswirkungen haben. In dieser Thematik bestehen jedoch noch offene Fragen, deren Klärung Zeit in Anspruch nehmen wird. Erst anschliessend soll entschieden werden, in welchem Erlass diese Thematik geregelt wird.

Die wichtigsten Neuerungen gegenüber den heutigen Regelungen sind folgende:

- Die Bewilligungspflicht entfällt im Grundsatz, für gewisse Flüge sind jedoch weiterhin Bewilligungen notwendig. Die vormals an die Bewilligung geknüpften Auflagen werden durch die generellen Regelungen der AuLaV abgedeckt.
- Auf Aussenlandestellen dürfen neu untergeordnete Bauten und Anlagen errichtet werden, dies unter der Voraussetzung, dass eine kantonale Baubewilligung vorliegt. Intensiv und regelmässig genutzte Landestellen unterstehen ausserdem der Planungspflicht nach Artikel 2 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz; RPG; SR 700).
- Dem Schutz des Menschen und der Umwelt wird durch zeitliche oder örtliche Einschränkungen in sensiblen Gebieten Rechnung getragen. Insbesondere werden für Schutzgebiete, welche in nationalen Inventaren eingetragen sind, Einschränkungen eingeführt.

## **Gliederung der Verordnung**

### *1. Titel: Gegenstand, Geltungsbereich und Begriffe*

Unter dem 1. Titel werden Gegenstand und Geltungsbereich festgelegt und eine Definition der Fachbegriffe vorgenommen.

### *2. Titel: Gemeinsame Bestimmungen für Aussenlandungen bei allen Kategorien von Flügen*

#### *1. Kapitel: Zulässigkeit*

Im Kapitel Zulässigkeit werden die grundsätzliche Zulässigkeit von Aussenlandungen, das vorbehaltene Privatrecht und ein Verbot für Aussenlandungen bei Unfallstellen festgehalten.

#### *2. Kapitel: Bewilligungen*

##### *1. Abschnitt: Allgemeines Bewilligungsregime*

Der 1. Abschnitt widmet sich den Bewilligungen für einzelne Luftfahrzeugkategorien, den Bewilligungen für Aussenlandungen auf öffentlichen Gewässern und dem Verhältnis der einzelnen Luftfahrzeugkategorien zu den generellen Bestimmungen des 3.–6. Titels.

##### *2. Abschnitt: Ausnahmbewilligungen*

Das BAZL kann in begründeten Einzelfällen Abweichungen von den zeitlichen und räumlichen Einschränkungen der verschiedenen Flugarten bewilligen.

##### *3. Abschnitt: Geltungsbereich von Bewilligungen*

Dieser Abschnitt widmet sich dem zeitlichen, räumlichen, persönlichen und sachlichen Geltungsbereich der Bewilligungen.

#### *4. Abschnitt: Verfahren*

In diesem Abschnitt wird das Verfahren und die Veröffentlichung der Bewilligung festgelegt.

#### *3. Kapitel: Stationieren von Luftfahrzeugen ausserhalb von Flugplätzen*

In diesem Kapitel wird die Dauer der zulässigen Stationierung festgehalten.

#### *4. Kapitel: Verantwortlichkeit für die Aussenlandung*

In diesem Kapitel wird die Verantwortung der Kommandantin resp. des Kommandanten festgehalten. Weiter wird geregelt, wann ein Sicherheits- und Betriebskonzept zu erstellen und für eine Landestelle eine verantwortliche Betreiberin oder ein verantwortlicher Betreiber zu bestimmen ist.

#### *5. Kapitel: Umweltvorschriften*

Die Vorschriften in diesem Kapitel sind neu, vergleichbare Bestimmungen kannte die bisherige Bewilligungspraxis in dieser Form nicht. Die Bestimmungen bilden ein zentrales Element der Verordnung und integrieren die Umweltbelange in die Aussenlandevorschriften. Das Kapitel enthält Vorschriften zur Vermeidung von übermässigen Störungen, zur Lärmbekämpfung und zur Berücksichtigung des Naturschutzes. Ein Hauptaugenmerk liegt auf dem Schutz der nationalen Schutzgebiete nach dem Bundesgesetz vom 1. Juli 1966 über den Natur- und Heimatschutz (Natur- und Heimatschutzgesetz, NHG, SR 451) und dem Bundesgesetz vom 20. Juni 1986 über die Jagd und den Schutz wildlebender Säugetiere und Vögel (Jagdgesetz, JSG, SR 922.0), in denen Aussenlandungen praktisch ausgeschlossen oder zumindest eingeschränkt werden.

#### *6. Kapitel: Nichtmotorisierte Luftfahrzeuge*

In diesem Kapitel werden die für Ballone, Fallschirme, Hängegleiter und Segelflugzeuge anwendbaren Vorschriften definiert, Ausnahmen für Aussenlandungen aus Sicherheitsgründen geregelt und Vorgaben zu Betriebsregeln für Hängegleiter gemacht.

#### *3. Titel: Aussenlandungen bei einzelnen Kategorien von Flügen*

##### *1. Kapitel: Kategorien*

Das Kapitel Kategorien dient der besseren Verständlichkeit. Es listet die unterschiedlichen Flugkategorien auf, für welche im Anschluss Einschränkungen erlassen werden.

##### *2. Kapitel: Gewerbsmässige Flüge*

###### *1. Abschnitt: Personentransporte zu touristischen oder sportlichen Zwecken*

Im 1. Abschnitt werden die Grundsätze sowie zeitliche und örtliche Einschränkungen für die Personentransporte zu touristischen oder sportlichen Zwecken definiert. Zudem sind die Aussenlandungen oberhalb von 1100 m über Meer sowie das Verfahren geregelt.

###### *2. Abschnitt: Flüge zu Arbeitszwecken*

Unter Flüge zu Arbeitszwecken fallen alle Flüge, die in Zusammenhang mit Arbeit stehen, also keinen touristischen oder sportlichen Zweck erfüllen. Dabei kann es sich um Lasten- wie auch Personentransporte handeln. Die von den Unternehmen zu eigenen Zwecken durchgeführten Flüge (*Corporate Flights*) sind den Arbeitsflügen gleichgestellt. Im 2. Abschnitt werden die Grundsätze sowie zeitliche und örtliche Einschränkungen für die Flüge zu Arbeitszwecken sowie die Bewilligungspflicht und das Verfahren für Aussenlandungen in Schutzgebieten, bei mehrtägigen Grossanlässen mit internationaler Bedeutung, in der Nähe von Flugplätzen sowie in Wohngebieten definiert.

###### *3. Kapitel: Nichtgewerbsmässige Flüge*

Im 3. Kapitel sind die zeitlichen und örtlichen Einschränkungen bei nichtgewerbsmässigen Flügen festgehalten.

#### *4. Kapitel: Besondere Kategorien*

##### *1. Abschnitt: Ausbildungsflüge*

In diesem Abschnitt sind die Ausbildungsflüge definiert und die zeitlichen und örtlichen Einschränkungen sowie die Ausnahmen von der Bewilligungspflicht festgehalten. Im Weiteren sind die abweichende Zuständigkeit für die Bewilligungserteilung und die Aussenlandungen in der Nähe von Flugplätzen geregelt.

##### *2. Abschnitt: Notfallhilfe, Polizeiflüge und Dienstflüge des Bundes*

In diesem Abschnitt sind die Notfallhilfe, Polizeiflüge und Dienstflüge des Bundes geregelt.

##### *4. Titel: Raumplanung und Baubewilligung*

Diese Vorschriften sind vollständig neu, vergleichbare Bestimmungen kannte die bisherige Bewilligungspraxis nicht. Die Bestimmungen in diesem Kapitel bilden ein zentrales Element der Verordnung und integrieren die Raumplanungs- und Baubelange in die Aussenlandevorschriften. Die Aufnahme dieser Bestimmungen ist nötig: Einerseits wird so den Vorgaben des Raumplanungsrechts Rechnung getragen, andererseits werden in geringem Masse untergeordnete Bauten und Anlagen auf Aussenlandestellen ermöglicht. Zudem wird auf das Erfordernis von Baubewilligungen und auf die Planungspflicht sowie auf die Zuständigkeit für Baubewilligungen eingegangen.

##### *5. Titel: Strafbestimmungen*

In den Strafbestimmungen sind alle Bestimmungen der AuLaV aufgeführt, deren Missachtung gestützt auf Artikel 91 Absatz 1 Buchstabe h LFG bestraft werden kann.

##### *6. Titel: Schlussbestimmungen*

In den Schlussbestimmungen wird auf die Richtlinie für den Vollzug dieser Verordnung und auf den Anhang der AuLaV verwiesen, in dem die Änderungen bisherigen Rechts aufgeführt sind. Zudem sind die erforderlichen Übergangsbestimmungen enthalten.

#### *Anhang*

##### *Änderung bisherigen Rechts:*

Die Verordnung vom 7. November 2007 über die Pärke von nationaler Bedeutung (Pärkeverordnung, PÄV; SR 451.36) und die Verordnung vom 21. Januar 1991 über die Wasser- und Zugvogelreservate von internationaler und nationaler Bedeutung (WZVV; SR 922.32) werden angepasst. Die für die Luftfahrt relevanten Bestimmungen werden aus diesen Verordnungen in die AuLaV übernommen.

Artikel 142 der Zollverordnung wird in dem Sinne ergänzt, dass Flüge in ein oder aus einem Zollausschlussgebiet als grenzüberschreitende Flüge gelten. Diese Regelung ist nicht neu, wird aber im besagten Artikel als Lesehilfe aufgenommen.

In Art. 89 Abs. 1bis LFV wird festgehalten, dass das BAZL Veranstaltungen, in deren Rahmen Aussenlandungen oberhalb von 1100 m über Meer durchgeführt werden, nur dann bewilligt, wenn sie ein bedeutendes Jubiläum im Gebirgsflug zum Anlass haben.

In der Verordnung über die Gebühren des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (GebV-BAZL, SR 748.112.11) sind Ergänzungen notwendig, da neue Kategorien von Ausnahmbewilligungen und Bewilligungen für besondere Luftfahrzeuge entstehen.

In der VIL werden mit Ausnahme von Artikel 54 und Artikel 56 die Vorgaben zu Aussenlandungen gestrichen.

In der Verordnung über die eidgenössischen Jagdbanngebiete wird Artikel 5 Absatz 1 Bst. f dahingehend angepasst, dass die kantonale Kompetenz, um das Betreten mit Hängegleitern

zu verbieten, entfällt. Ausser nach den Bestimmungen von Art. 19 und 28 Absatz 1 ist das Starten und Landen grundsätzlich verboten.

## 2 Erläuterungen zu den Verordnungsbestimmungen

### 1. Titel: Gegenstand, Geltungsbereich und Begriffe

#### Artikel 1 Gegenstand und Geltungsbereich

*Absätze 1 und 2:*

In den Geltungsbereich der AuLaV fallen alle Abflüge und Landungen von Luftfahrzeugen in der Schweiz ausserhalb von Flugplätzen.

Bei den angesprochenen Luftfahrzeugen handelt es sich in den meisten Fällen um Hubschrauber, die aufgrund ihrer Flugeigenschaften für Aussenlandungen bestens geeignet sind. Den Hubschraubern gleichgestellt sind auch Powerlift-Luftfahrzeuge, die für Abflüge und Landungen die Eigenschaften von Hubschraubern aufweisen, während der Flugphase jedoch wie Flächenflugzeuge operieren. In beschränkter Zahl werden sodann auch Aussenlandungen mit Luftfahrzeugen ohne motorischen Antrieb, mit Flächenflugzeugen mit motorischem Antrieb, mit Tragschraubern sowie mit Luftschiffen durchgeführt. Auch diese fallen unter die Verordnung.

Als Flugplätze gelten alle im Flugplatz-Netz des SIL bezeichneten Anlagen, die dem Zweck des Abflugs resp. der Landung von Luftfahrzeugen dienen. Darunter fallen insbesondere Zivil- und Militärflugplätze (SIL-Konzept vom 18.10.2000, Teile III B1–B5), aber auch Flugplätze mit temporärem Charakter. Als Flugplatz gilt das Gelände, das sich im Kompetenzbereich des Flugplatzleiters befindet.

Die Bestimmungen über die Bauten und Anlagen auf Landstellen befinden sich im 4. Titel «Raumplanung und Baubewilligung».

Einer Aussenlandung gleichgesetzt wird das Aufnehmen und Absetzen von Personen oder Sachen, wenn das Luftfahrzeug keinen Bodenkontakt hat (bodennaher Schwebeflug). Dies geschieht mit der Absicht, dass die Regelungen betreffend Aussenlandungen nicht mit Schwebeflügen unterlaufen werden können.

*Absatz 3:*

Diese Verordnung gilt nur für zivile bemannte Luftfahrzeuge. Militärische Luftfahrzeuge sind von der AuLaV nicht betroffen. Für die Ballone, Fallschirme, Hängegleiter und Segelflugzeuge gilt nur ein kleiner Teil dieser Verordnung (siehe 2. Titel, 6. Kapitel).

*Absatz 4:*

Die Bestimmungen zu Landstellen, die ausschliesslich der Hilfeleistung dienen (Spitallandeplätze und weitere fest eingerichtete Rettungsstellen) verbleiben in Artikel 56 der VIL. Ebenso werden Aussenlandungen auf Gebirgslandeplätzen, wie bereits unter «Gegenstand und Aufbau der Verordnung» beschrieben, weiterhin in Artikel 54 VIL geregelt, obschon Landungen auf Gebirgslandeplätzen einer Aussenlandung entsprechen.

*Absatz 5:*

Diese Verordnung gilt nicht für Aussenlandungen im Rahmen von öffentlichen Flugveranstaltungen; es gelten die Artikel 85–91 der LFV. Zusätzlich wird die LFV mit Art. 89 Abs. 1<sup>bis</sup> ergänzt, da eine Regelung für die Durchführung solcher Veranstaltungen oberhalb von 1100 m über Meer bisher fehlte.

#### Artikel 2 Begriffe

*a. Gewerbsmässiger Flug:*

Die Gewerbsmässigkeit ist in Artikel 100 LFV definiert: «Flüge gelten als gewerbsmässig, wenn: a) für sie in irgendeiner Form ein Entgelt entrichtet wird, das mehr als die Kosten für

Luftfahrzeugmiete, Treibstoff sowie Flugplatz- und Flugsicherungsgebühren decken soll; *und* b) sie einem nicht bestimmten Kreis von Personen zugänglich sind.»

*b. Personentransporte zu touristischen oder sportlichen Zwecken:*

Um Personentransporte zu touristischen oder sportlichen Zwecken handelt es sich dann, wenn ein überwiegender Vergnügungscharakter vorliegt. Als Personentransporte zu touristischen oder sportlichen Zwecken gelten insbesondere:

- Flüge, die ausschliesslich dem Zweck des Vergnügens oder dem Besuch eines Anlasses dienen, wie Hochzeitsflüge, Flüge zu Restaurants, Berghütten oder Rundflüge mit Zwischenlandungen.
- Flüge zu sportlichen Zwecken wie Heliski, Helibike (Transport von Personen und Mountainbikes mit dem Helikopter mit anschliessender Abfahrt) oder Zubringerflüge für Bergtouren (Alpinisten werden an einen bereits hochgelegenen Einstiegsort geflogen).

Ebenfalls als Personentransporte zu touristischen oder sportlichen Zwecken gelten jegliche Personentransporte mit einer Aussenlandung oberhalb von 1100 m über Meer, sofern dabei keine Standortgebundenheit vorliegt. Das heisst, dass die im Zusammenhang mit der Aussenlandung ausgeführten Tätigkeiten nicht zwingend am Ort der Landung ausgeführt werden müssen. Dabei kann es sich beispielsweise um folgende Flugzwecke handeln:

- Transport zur Verwaltungsratssitzung in einer Berghütte;
- Transport zum Geburtstagsfest in einer Berghütte;
- Transport von Sportfischern zu einem Bergsee.

*c. Flüge zu Arbeitszwecken:*

Bei den Flügen zu Arbeitszwecken handelt es sich um alle gewerbsmässigen Flüge mit Ausnahme der Personentransporte zu touristischen oder sportlichen Zwecken. Zusätzlich als Flüge zu Arbeitszwecken gelten Flüge, die von Unternehmen mit privat immatrikulierten Luftfahrzeugen zu eigenen Zwecken durchgeführt werden, sogenannte *Corporate Flights*, wenn der Flugzweck dem eines Fluges zu Arbeitszwecken entspricht. Dank dieser Regelung werden Firmen mit einem eigenen Hubschrauber gegenüber Firmen, die einen Hubschrauber bei einem gewerbsmässigen Hubschrauberbetrieb chartern, nicht benachteiligt. Sonst wären *Corporate Flights* von den restriktiven Einschränkungen der nichtgewerbsmässigen Flüge betroffen, was sachlich nicht gerechtfertigt ist.

Als Flüge zu Arbeitszwecken gelten insbesondere:

- Materialtransporte;
- Transport von Personen, die für die Verrichtung ihrer beruflichen Tätigkeit einen Helikopter benötigen (z. B. von Dienstpersonal von und zu einer Berghütte, Personentransporte von deren Aufenthaltsort zum Arbeitsort und zurück).

Die Vorgaben von Artikel 27 und Artikel 31 der AuLaV bleiben in jedem Fall vorbehalten.

*d. Nacht:*

Die Nacht beginnt mit dem Ende der bürgerlichen Abenddämmerung und endet mit dem Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung (wenn die Sonne 6,5 Grad unter dem Horizont liegt). Für die Bestimmung dieser Zeiten massgebend ist die im AIP veröffentlichte Tabelle. Diese Definition ist in der Aviatik gebräuchlich und unterscheidet sich vom Begriff «Nacht», wie sie etwa in der Lärmschutz-Verordnung (LSV; SR 814.41) definiert ist.

*e. Feiertage:*

Wegen der sehr unterschiedlichen Feiertagsregelungen in den Kantonen beschränkt sich die Verordnung auf die vier in der ganzen Schweiz geltenden Feiertage (Neujahr, Auffahrt, 1. August und Weihnachtstag). Für die übrigen Feiertage sind die kantonalen Gesetzgebungen massgebend.

#### *f. Wohngebiet:*

Als «Wohngebiet» zählt eine Gruppe von mindestens zehn bewohnten Gebäuden, einschliesslich des Gebiets im Umkreis von 100 m zu den Häusern oder ein Siedlungsgebiet.

Im Detail werden unter dem Begriff «Wohngebiet» Siedlungsgebiete und bewohnte Häusergruppen sowie deren Umland verstanden. Als Siedlungsgebiete sind überbaute Gebiete in kompakten, grösseren Siedlungen wie Dörfern und Städten zu verstehen, inklusive Grünzonen, Erholungszonen und Baulücken. Bewohnte Häusergruppen sind als geschlossene Einheit in Erscheinung tretende Baugruppen von mindestens zehn bewohnten Gebäuden, die nicht zu weit auseinander liegen und unter denen der Abstand nicht mehr als 30 m beträgt (in Anlehnung an die Abgrenzungskriterien für Weilerzonen gemäss Artikel 33 RPV).

## **2. Titel: Gemeinsame Bestimmungen für Aussenlandungen bei allen Kategorien von Flügen**

### **1. Kapitel: Zulässigkeit**

#### **Artikel 3: Grundsatz**

Aussenlandungen sind grundsätzlich erlaubt. Die AuLaV sieht aber in gewissen Fällen Einschränkungen und eine Bewilligungspflicht vor.

#### **Artikel 4: Vorbehaltenes Privatrecht**

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

#### **Artikel 5: Verbot von Aussenlandungen bei Unfallstellen**

Um die Bewegungsfreiheit für Retter und Helfer und die Sicherheit im Luftraum nicht zu beeinträchtigen, werden Schaulustige und Medienleute mit dieser Regelung von Unfallstellen ferngehalten. Dieser Artikel gilt nicht für Flüge zur Hilfeleistung im Sinne von Artikel 38.

## **2. Kapitel: Bewilligungen**

### **1. Abschnitt: Allgemeines Bewilligungsregime**

#### **Artikel 6: Bewilligungspflicht**

Aussenlandungen mit motorisierten Flugzeugen, Tragschraubern, Luftschiffen und ausländisch immatrikulierten Hubschraubern (es sei denn, letztere würden von einem Luftfahrtunternehmen mit Sitz oder Niederlassung in der Schweiz betrieben) sind bewilligungspflichtig.

Der Vorbehalt von Notlandeübungen für Flugzeuge und Tragschrauber ermöglicht Notlandeübungen bei Ausbildungsflügen. Voraussetzung ist die Begleitung eines Fluglehrers bzw. einer Fluglehrerin.

*Absatz 1:*

*Buchstaben a und b:*

Gemäss Artikel 8 Absatz 1 LFG besteht für Luftfahrzeuge ein Flugplatzzwang. Das Abfliegen und Landen mit Luftfahrzeugen ist, mit einigen Ausnahmen, nur auf Flugplätzen erlaubt. Dieser Grundsatz wird nicht angetastet. Die AuLaV regelt die in Artikel 7 Absatz 1 genannten Ausnahmen. Ein Hauptteil dieser Ausnahmen betrifft die Hubschrauber, da mit diesen Aussenlandungen operationell gut möglich und für die Einsatzzwecke oft nötig sind. Flächenflugzeuge mit motorischem Antrieb, Tragschrauber und Luftschiffe erfordern aufgrund ihrer Flugeigenschaften erhöhte Anforderungen an die Beschaffenheit von Aussenlandestellen. Eine Zunahme solcher Aussenlandungen ist politisch wie auch im Interesse der Sicherheit weder wünschbar, noch besteht ein grosses öffentliches Interesse an solchen. Sie unterstehen deshalb weiterhin der Bewilligungspflicht.

*Buchstabe c:*

Mietet ein ausländischer Pilot für Aussenlandungen ein in der Schweiz immatrikulierten Hubschrauber, so wird davon ausgegangen, dass der Vermieter alles unternimmt, damit der Pilot mit den schweizerischen Gegebenheiten vertraut gemacht wird. Wird mit Hubschraubern operiert, die in keinem direkten Bezug zu einem schweizerischen Luftfahrtunternehmen stehen, muss das BAZL prüfen können, ob die Grundanforderungen durch den Piloten erfüllt werden und ob gestützt auf diese Prüfung die Aussenlandebewilligung erteilt werden kann. Durch die Bewilligungspflicht für ausländische Hubschrauber wird der Ausweichtourismus aus den Nachbarstaaten zur Umgehung der restriktiveren ausländischen Vorschriften unterbunden oder zumindest stark eingeschränkt. Zusätzlich erlangt das BAZL eine Kontrolle über die Aussenlandungen mit ausländischen Hubschraubern.

*Absatz 2:*

Die Voraussetzungen sind in Artikel 8 AuLaV erwähnt.

*Absatz 3:*

Für grenzüberschreitende Flüge mit Aussenlandungen kommt Artikel 142 der Zollverordnung zur Anwendung. Dieser besagt, dass Abflug und Landung im grenzüberschreitenden Luftverkehr nur auf Zollflugplätzen erfolgen dürfen. Die Zollverwaltung kann aber Abflüge und Landungen auch andernorts bewilligen. In diesem Zusammenhang ist wichtig, dass Flüge in ein oder aus einem Zollausschlussgebiet als grenzüberschreitende Flüge gelten. Einzige schweizerische Zollausschlussgebiete sind die Talschaften Samnaun und Sampuoir. Falls ein Luftfahrzeug bei einem grenzüberschreitenden Flug bei dringender Gefahr oder höherer Gewalt ausserhalb eines Flugplatzes landen muss, so hat die Kommandantin oder der Kommandant die nächste Zollstelle zu benachrichtigen und deren Weisungen zu befolgen.

## **Artikel 7 Bewilligungen für einzelne Luftfahrzeugkategorien**

Auf die Bewilligung besteht ein Anrecht, wenn die entsprechenden Voraussetzungen der Verordnung erfüllt werden (Polizeibewilligung). Auch bei einer nicht vorbehaltlosen Zustimmung (Bewilligung mit Auflagen) besteht ein Anspruch auf Erteilung der Bewilligung.

*Absatz 1:*

Es müssen sachliche Gründe vorliegen, weshalb die Aussenlandung für ein Flugzeug, einen Tragschrauber oder für ein Luftschiff nur an einer bestimmten Stelle – ausserhalb eines Flugplatzes oder Gebirgslandeplatzes – erfolgen kann. Es ist eine Interessenabwägung vorzunehmen.

*Absatz 2:*

Aus Gründen der Luftfahrtsicherheit muss gewährleistet werden, dass Piloten so ausgebildet sind, dass sie die Grundanforderungen für Aussenlandungen in topografisch anspruchsvollem Gelände erfüllen und die entsprechende Gesetzgebung und die relevanten Publikationsmittel kennen. Die Vorgaben nach den Buchstaben a und b müssen kumulativ erfüllt sein, damit eine Aussenlandebewilligung für einen ausländisch immatrikulierten Hubschrauber erteilt werden kann. Dies gilt sowohl für gewerbsmässige wie auch für private Flüge.

*Absatz 3:*

Für Aussenlandungen mit einem ausländisch immatrikulierten Flugzeug, Tragschrauber oder Luftschiff müssen sowohl die Voraussetzungen nach Absatz 1 und Absatz 2 Buchstaben a und b erfüllt sein.

## **Artikel 8 Bewilligungen für Aussenlandungen auf öffentlichen Gewässern**

*Absatz 1:*

Aussenlandungen auf öffentlichen Gewässern sollen wie bisher grundsätzlich restriktiv erteilt werden. Die kumulativ zu erfüllenden Vorgaben der Buchstaben a und b unterstreichen diese Absicht. Unter weiteren öffentlichen Interessen sind beispielsweise der Schutz vor Lärmimmissionen oder auch die Aufrechterhaltung der Linienschiffahrt zu verstehen.

Unter Aufrechterhaltung einer fliegerischen Berechtigung versteht man primär das *Seaplane Rating*.

*Absatz 2:*

Aussenlandungen auf öffentlichen Gewässern, welche dem Training oder der Weiterbildung für Rettungs- und Löscheinsätze dienen, stossen in der Öffentlichkeit auf Verständnis und werden kaum in Frage gestellt. Hier genügt das Einverständnis des Kantons, welcher eine Güterabwägung vorzunehmen hat. Vorgesehen ist eine explizite Abweichungsvorschrift von öffentlich-rechtlichen Normen.

Artikel 19 (Aussenlandungen in Schutzgebieten) bleibt auch bei Aussenlandungen nach Artikel 8 in jedem Fall anwendbar. Bei Umsetzungsproblemen im Zusammenhang mit Artikel 8 ist zwischen BAZL, BAFU und ARE nach Lösungen zu suchen und eine Praxis festzulegen.

Aufgrund des Übereinkommens vom 27. Oktober 1960 über den Schutz des Bodensees gegen Verunreinigungen ist vor der Erteilung einer Wasserstart- oder Wasserlandebewilligung neben dem Kanton St. Gallen bzw. Thurgau auch die Internationale Gewässerschutzkommission für den Bodensee (IGKB) zu informieren bzw. gegebenenfalls anzuhören. Die Information bzw. Anhörung kann über den Vertreter des BAFU in der IGKB erfolgen.

## **Artikel 9 Verhältnis zu den generellen Bestimmungen**

Artikel 9 stellt sicher, dass der 3.–6. Titel dieser Verordnung auch für Flugzeuge, Tragschrauber, Luftschiffe und Hubschrauber, die nicht im schweizerischen Luftfahrtregister eingetragen sind, gilt.

## **2. Abschnitt: Ausnahmbewilligungen**

### **Artikel 10**

Artikel 10 regelt Ausnahmefälle, welche durch die Regelungen der Verordnung nicht abgedeckt resp. verunmöglicht werden. Um die nötige Flexibilität bezüglich der Aussenlandungen sicherzustellen, sind gewisse Ausnahmbewilligungen nötig. Hierbei handelt es sich um die rechtstechnisch «echten» Ausnahmen.

*Absatz 1:*

Absatz 1 stellt sicher, dass in begründeten Einzelfällen, welche nach den Einschränkungen in den Artikeln 8, 25, 27, 32 und 34 nicht möglich wären, flexible Lösungen gefunden werden können. Diese Einzelfälle werden aber äusserst restriktiv behandelt und können nur im Einklang der gemäss Artikel 43 zu erarbeitenden Richtlinie bewilligt werden.

*Absatz 2:*

Absatz 2 will sicherstellen, dass nur die in Artikel 26 Absatz 1 explizit erwähnten Ausnahmen zulässig sind. Die Ausnahmeregelung von Artikel 10 Abs. 1 soll gerade nicht zur Anwendung gelangen.

### **3. Abschnitt: Geltungsbereich von Bewilligungen**

#### **Artikel 11      Zeitlicher und räumlicher Geltungsbereich der Bewilligungen**

*Absatz 1:*

Die Bewilligungen werden, wo nicht bereits im Artikel anders vermerkt, für eine bestimmte Anzahl von Aussenlandungen in einem bestimmten Zeitraum an einem bestimmten Ort erteilt.

Eine engere zeitliche Festlegung ist nicht sinnvoll, da insbesondere meteorologische Bedingungen den Zeitpunkt einer Aussenlandung beeinflussen.

*Absatz 2:*

Für ausländisch immatrikulierte Hubschrauber können für eine unbestimmte Anzahl Aussenlandungen Bewilligungen erteilt werden. Dadurch werden diese, abgesehen von der Bewilligungspflicht, gleich wie in der Schweiz immatrikulierte Hubschrauber behandelt. Die Bewilligungen werden in keinem Fall für länger als ein Jahr ausgestellt.

#### **Artikel 12      Persönlicher und sachlicher Geltungsbereich der Bewilligungen**

*Absatz 1 und 2:*

Bewilligungen werden der Kommandantin, dem Kommandanten oder dem Flugbetriebsunternehmen für ein bestimmtes Luftfahrzeug erteilt. Bei ausländischen Luftfahrzeugen werden die Bewilligungen immer der Kommandantin bzw. dem Kommandanten erteilt. Der direkte Bezug zum Luftfahrzeug ist wichtig, da gewisse Nachweise insbesondere der Sicherheit und des Standortes der Aussenlandestelle direkt im Zusammenhang mit dem verwendeten Luftfahrzeug stehen.

*Absatz 3:*

Bewilligungen im Zusammenhang mit Aussenlandungen auf Gewässern (Art. 8) werden dem jeweiligen Luftfahrtunternehmen erteilt, welches die Berechtigung hat, diese Art von Operationen durchzuführen.

*Absatz 4:*

Die Voraussetzungen «mehrtägig» und «von internationaler Bedeutung» müssen kumulativ erfüllt sein, wie z. B. beim WEF in Davos. Es ist ein verantwortlicher Betreiber der Aussenlandestelle zu benennen. Die Bewilligung wird diesem Betreiber ausgestellt. Ob der Betreiber die Voraussetzungen erfüllt, ist analog der Kriterien bei einem Flugplatz zu prüfen.

### **4. Abschnitt: Verfahren**

#### **Artikel 13      Gesuch**

Bewilligungen nach Kapitel 2 können nur auf schriftliches Gesuch hin erteilt werden. Das BAZL entscheidet so rasch als möglich, jedoch spätestens nach zehn Arbeitstagen ab Erhalt des vollständigen Gesuchs. Dort wo gefordert, ist die kantonale Stellungnahme dem Gesuch beizulegen. Fehlt diese, kann das BAZL das Gesuch nicht prüfen und das Gesuch wird zur Vervollständigung an den Gesuchsteller retourniert. Für das ARE und das BAFU resultieren daraus kurze Anhörungsfristen. Wird die Frist von zehn Tagen überschritten, hat der Gesuchsteller auf Nachfrage hin ein Anrecht auf eine Begründung für die Verzögerung und auf die Bekanntgabe eines voraussichtlichen Entscheidtermins.

## **Artikel 14 Veröfentlichung der Bewilligungen**

Die Anzahl und Art der Bewilligungen werden vom BAZL periodisch im Sinne einer Zusammenfassung im Internet publiziert ([www.bazl.admin.ch](http://www.bazl.admin.ch)). Damit soll die Bewilligungspraxis der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

## **Artikel 15 Mitteilung an die Oberzolldirektion**

Zur Information stellt das BAZL der Oberzolldirektion Kopien aller Bewilligungen für ausländische Luftfahrzeuge zur Kenntnis zu.

# **3. Kapitel: Stationieren von Luftfahrzeugen ausserhalb von Flugplätzen**

## **Artikel 16**

### *Absatz 1:*

Um flugplatzähnlichen Zuständen entgegen zu wirken, ist die Stationierung von Luftfahrzeugen ausserhalb von Flugplätzen am Ort des Abflugs oder der Landung nicht länger als 48 Stunden erlaubt. Das Einstellen bzw. Hangarieren wird dadurch nicht erfasst, solange nicht von dort aus Abflüge gemacht werden.

### *Absatz 2:*

Ein Luftfahrzeug darf länger als 48 Stunden auf einer Aussenlandestelle stationiert werden, wenn dies im Rahmen eines bestimmten Auftrags in der gleichen Region geschieht. Dank den dadurch entfallenden Verschiebungsflügen zur Basis können Lärm- und Schadstoffemissionen vermindert werden.

### *Absatz 3:*

Nach Artikel 39 Absatz 4 kann das BAZL für mehrtägige Grossanlässe von internationaler Bedeutung weitergehende Bauten und Anlagen vorübergehend bewilligen. Auf dieser geschaffenen Infrastruktur soll eine längere Stationierung zulässig sein.

# **4. Kapitel: Verantwortlichkeit für die Aussenlandung**

## **Artikel 17**

### *Absatz 1:*

Die Verantwortung für die Benutzbarkeit einer Stelle für Aussenlandungen liegt gemäss Kommandantenverordnung (SR 748.225.1) beim Kommandanten resp. bei der Kommandantin des Luftfahrzeugs. Daran ändert sich auch nichts, wenn die Stelle für Aussenlandungen Bauten und Anlagen enthält.

Das gilt auch, wenn die Landestelle speziell für Aussenlandungen vorgesehen oder zusätzlich mit Bauten und Anlagen ausgerüstet ist (Art. 39 AuLaV).

### *Absatz 2:*

Sofern mehr als zwei Luftfahrzeuge im gleichen Zeitraum an derselben Stelle Aussenlandungen durchführen, müssen die Nutzer gemeinsam ein Sicherheits- und Betriebskonzept erstellen. Das Konzept soll den Ablauf auf der Aussenlandestelle aufzeigen und dient der Sicherheit.

### *Absatz 3:*

Mit der Bewilligung werden die Landestelle, die Zeitspanne und die für die Landestelle verantwortliche Betreiberin oder der verantwortliche Betreiber bestimmt. In der Bewilligung legt

das BAZL die Rechte und Pflichten des verantwortlichen Betreibers fest. Das BAZL orientiert sich dabei am vorangehenden Absatz 2.

## 5. Kapitel: Umweltvorschriften

In diesem Kapitel wird geregelt, wie Mensch und Natur – insbesondere die Fauna – vor Störungen durch Aussenlandungen geschützt werden sollen. Die bisherigen Bestimmungen zum Schutz der Umwelt waren unvollständig und genügen den Anforderungen der Umweltschutzgesetzgebung nicht mehr.

Zweck von Artikel 19 ist es, insbesondere die Schutzgebiete von nationaler Bedeutung vor Störung sowie Beeinträchtigung durch Aussenlandungen zu schützen.

Die nachfolgenden Bestimmungen zu den Umweltvorschriften haben generelle Geltung und sind zudem in Kombination mit den Bestimmungen von Artikel 24 ff zu sehen. Die Bestimmungen gelten jedoch nicht für den reinen Überflug, dafür gelten die Vorschriften der Verordnung über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge (VVR).

### Artikel 18      Rücksichtnahme

Um dem Prinzip der Vorsorge gemäss USG Artikel 1 und 11 nachzukommen, ist das Mass der Störungen auf das notwendige Minimum zu beschränken. Ein gewisses Mass an Störung bleibt jedoch bestehen, da neben dem Interesse der Vermeidung von übermässiger Störung auch ein Interesse an Aussenlandungen besteht.

Dieser Artikel wiederholt grundsätzlich den heutigen Art. 52 VIL.

### Artikel 19      Aussenlandungen in Schutzgebieten

Bei diesem Artikel handelt es sich um ein zentrales Element der AuLaV. Hier werden erhebliche Einschränkungen festgelegt, die so bislang nicht existierten. Um den Anforderungen der Praxis gerecht zu werden, werden insbesondere für Flüge zu Arbeitszwecken gewisse Ausnahmen von den aufgeführten Verboten vorgesehen.

#### *Absatz 1:*

Absatz 1 enthält Schutzgebiete von nationaler Bedeutung, in denen zwecks Vermeidung von Beeinträchtigungen ein generelles Abflug- und Landeverbot gilt. Diese nationalen Schutzgebiete verdienen einen besonderen Schutz. Die Schutzgebiete bedecken insgesamt flächenmässig ca. 5 % der Schweiz. Gebiete des BLN-Inventars sind aufgrund ihrer unterschiedlichen Schutzziele nicht Teil dieser Auflistung.

#### *Absatz 2:*

Absatz 2 sieht vor, dass das UVEK nach Anhörung der interessierten Kreise (also insbesondere der Industrie, Kantone und Umweltschutzorganisationen) für weitere, besonders empfindliche Schutzgebiete Start- und Landebeschränkungen erlassen kann. Dabei kann es sich z. B. um Trockenwiesen und -weiden und Amphibienbiotope von nationaler Bedeutung oder um Moore von regionaler Bedeutung oder um kantonale Wildruhezonen handeln.

Für Moorlandschaften von besonderer Schönheit und nationaler Bedeutung sieht die AuLaV kein Totalverbot vor. Der Bund wird aber in Zusammenarbeit mit den Kantonen alle im Bundesinventar der Moorlandschaften von besonderer Schönheit und von nationaler Bedeutung verzeichneten Moorlandschaften und deren Schutzziele überprüfen, da in Moorlandschaften gemäss ihrem strengen Schutz nur schutzzielverträgliche Nutzungen zulässig sind. Viele Moorlandschaften haben u. a. die Erhaltung der in diesen Gebieten oftmals sehr sensiblen Fauna – insbesondere der Avifauna – als Schutzziel (siehe Anhang 2 der Moorlandschaftsverordnung [SR 451.35]). Aufgrund dieser objektspezifischen Überprüfung soll das UVEK

dort wo sinnvoll entweder für ganze Moorlandschaften oder für Teilgebiete davon Start- und Landebeschränkungen erlassen und in die Luftfahrthinderniskarte (LFHK) eintragen. Sollte sich dabei zeigen, dass mehr als die Hälfte der Moorlandschaften einen spezifischen Schutz erfordern, wird der Bundesrat sie im Rahmen einer späteren Verordnungsrevision als weitere Schutzgebietskategorie in die Liste nach Absatz 1 aufnehmen.

Aussenlandungen zu nichtgewerbsmässigen Zwecken sind gemäss Artikel 32 Buchstabe h in allen Moorlandschaften ausnahmslos untersagt. Ebenfalls nicht zulässig in Moorlandschaften sind baubewilligungspflichtige Aussenlandestellen. Dies ergibt sich bereits auf Verfassungsstufe, sieht doch Artikel 78 Absatz 5 BV vor, dass in Moorlandschaften weder Anlagen noch Bodenveränderungen bewilligt werden dürfen.

#### *Absatz 3:*

In den Buchstaben a–c sind die Ausnahmen vom Verbot für Flüge zu Arbeitszwecken in den jeweiligen Schutzgebieten festgehalten.

**Buchstabe a:** In den Schutzgebieten nach Absatz 1 sind einerseits die Flüge im Auftrag der zuständigen kantonalen Behörden sowie andererseits die Flüge für den Bau oder Unterhalt von Bauten und Anlagen, die vom Kanton bewilligt worden sind, ohne Bewilligung zulässig. Bei der ersten Kategorie ist Voraussetzung, dass die Zuständigkeit beim Kanton liegt und er den Auftrag entweder direkt erteilt oder an eine andere Behörde delegiert (z. B. Gemeinde). Bei der zweiten Kategorie ist entscheidend, dass der Kanton Bewilligungsbehörde ist und eine entsprechende Bewilligung erteilt hat (z. B. Baubewilligung). Bewilligungsfrei zulässig sind demnach z. B. auch zeitlich später durchzuführende Flüge zum Unterhalt der bewilligten Baute.

**Buchstabe b:** In den Jagdbanngebieten sind zusätzlich zu den Ausnahmen in Buchstabe a die nachfolgend genannten Flüge bewilligungsfrei zulässig.

Als Ausnahme vom generellen Verbot nach Absatz 1 darf in eidgenössischen Jagdbanngebieten in der Zeit vom 1. August bis am 31. Oktober im Rahmen von Flügen zu Arbeitszwecken ohne Bewilligung gestartet und gelandet werden. Für Flüge zum Zweck der Wald- und Landwirtschaft, der Abwehr von Naturgefahren, der Versorgung öffentlich zugänglicher Hütten und des Baus und Unterhalts von Bauten und Anlagen im öffentlichen Interesse sind Aussenlandungen ganzjährig zulässig. Eidgenössische Jagdbanngebiete sind i. d. R. grossflächig und liegen allesamt im Berggebiet, weshalb ein gewisser Bedarf nach solchen Flügen automatisch gegeben ist (Holz ausfliegen, Lawinenverbauungen, Versorgung von SAC-Hütten oder solchen ähnlich gestellten, Unterhaltsflüge für bestehende Infrastrukturanlagen oder für den Bau von neuer Infrastruktur, die im öffentlichen Interesse liegen muss). Es kann davon ausgegangen werden, dass zwischen dem 1. August und dem 31. Oktober das Gros der zu tätigen Arbeiten ausgeführt werden kann, wobei die Störwirkung auf Wildtiere als geringer eingestuft werden kann als während des Winters oder zur Zeit der Jungenaufzucht im Frühjahr und Sommer.

Insbesondere die Einschränkungen in den Jagdbanngebieten, welche immerhin 3,5 Prozent der Fläche der Schweiz ausmachen (mehrheitlich in Berggebieten), beeinträchtigt die Hub-schrauberindustrie stark. Am stärksten davon betroffen sind Aussenlandungen für Ausbildungsflüge in Berggebieten. Als Kompensation soll, gestützt auf Artikel 35 Absatz 3 dieser Verordnung, die Bezeichnung von Gebieten für die Ausbildung rasch an die Hand genommen werden. Bis zur Bezeichnung dieser Gebiete sind gemäss der Übergangsbestimmung von Artikel 46 Absatz 4 Aussenlandungen und Schwebeflüge bei Ausbildungsflügen in Jagdbanngebieten weiterhin zulässig.

**Buchstabe c:** Zusätzlich zu den Ausnahmen von Buchstabe a sind in den Auengebieten auch Flüge zur Abwehr von Naturgefahren und den Bau oder den Unterhalt von Bauten und Anlagen im öffentlichen Interesse bewilligungsfrei. Die diesbezüglichen Ausführungen unter Buchstabe b gelten sinngemäss.

#### *Absatz 4:*

Die Schutzgebiete und deren Einschränkungen gemäss Art. 19 Absatz 1 werden mit den öffentlichen Luftfahrtpublikationen der Schweiz publiziert (nicht auf der ICAO-Karte).

### **Artikel 20 Überflüge über Schutzgebiete**

Artikel 20 übernimmt die Regelung, die im aufzuhebenden Artikel 53 Absatz 2 VIL enthalten ist. Danach kann das UVEK für die Schutzgebiete gemäss Artikel 19 Absatz 1 und 2 für bestimmte Kategorien von Luftfahrzeugen Überflugbeschränkungen erlassen. Diese Überflugbeschränkungen gelten aber nur für im Zusammenhang mit Aussenlandungen stehende Flüge. Für übrige Flüge (Reiseflüge, Transitflüge, Rundflüge) ist die AuLaV nicht anwendbar.

## **6. Kapitel: Nichtmotorisierte Luftfahrzeuge**

### **Artikel 21 Anwendbare Bestimmungen**

Für Luftfahrzeuge ohne motorischen Antrieb, also Ballone, Fallschirme, Hängegleiter und Segelflugzeuge ist eine Vielzahl der Artikel nicht anwendbar. Dies insbesondere darum, weil diese Luftfahrzeuge teilweise nicht eigenstartfähig, in ihrem Aktionsradius eingeschränkt oder erschwert navigierbar sind.

### **Artikel 22 Aussenlandungen aus Sicherheitsgründen**

Luftfahrzeuge ohne motorischen Antrieb müssen aus Sicherheitsgründen Landungen an beliebiger Stelle ausführen können. Dabei handelt es sich nicht um Notlandungen. Eine Landung aus Sicherheitsgründen dient dazu, eine rechtzeitig erkannte drohende Notlage durch eine kontrollierte Landung zu verhindern. Dies betrifft beispielsweise Aussenlandungen mit Segelflugzeugen, die wegen zu grossem Höhenverlust einen Flugplatz nicht mehr oder nur unter sehr grossem Risiko erreichen können. Im Moment der Landung aus Sicherheitsgründen ist der Pilot bereits einer stark erhöhten Arbeitsbelastung ausgesetzt. Die Berücksichtigung beispielsweise von allfälligen Schutzgebieten darf in diesem Moment darum nur sekundär sein.

Für Segelflugzeuge mit Hilfsmotor ist Artikel 22 ebenfalls anwendbar.

### **Artikel 23 Betriebsregeln für Hängegleiter**

Die Praxis der freiwilligen Betriebsregeln für bestimmte Kategorien von Luftfahrzeugen gemäss dem aufzuhebenden Artikel 53 Absatz 1 VIL wird leicht modifiziert. Auslöser für die Erstellung des ehemaligen Artikel 53 VIL war die Problematik um das Hängegleiterwesen in den frühen 90er Jahren, weshalb hier nicht mehr «bestimmte Kategorien von Luftfahrzeugen», sondern konkret nur noch Hängegleiter genannt werden.

Hauptziel bleibt, dass auch künftig im Sinne des Biotopschutzes optimale Standorte für Start- und Landeplätze festgelegt werden.

## **3. Titel: Aussenlandungen bei einzelnen Kategorien von Flügen**

### **1. Kapitel: Kategorien**

#### **Artikel 24**

Artikel 24 listet die verschiedenen Kategorien von Aussenlandungen auf und dient so dem besseren Verständnis der Struktur.

## 2. Kapitel: Gewerbsmässige Flüge

### 1. Abschnitt: Personentransporte zu touristischen oder sportlichen Zwecken

#### Artikel 25 Einschränkungen

Aussenlandungen für Personentransporte zu touristischen oder sportlichen Zwecken sind mit stärkeren Einschränkungen belegt. Die nachfolgend genannten Einschränkungen sind als Zusatz zu den Verboten in den Schutzgebieten zu verstehen:

- Buchstabe a: Die Begrenzung der Aussenlandungen auf Gebiete unterhalb von 1100 m über Meer leitet sich aus dem Artikel 54 VIL ab. Gebiete oberhalb 1100 m über Meer sind sensibler und sollen darum einen stärkeren Schutz geniessen.
- Buchstabe b: zum Schutz der Bewohner vor Lärm und aus Sicherheitsgründen;
- Buchstabe c: zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm während der Nachtruhe;
- Buchstabe d: zum Schutz der Anwesenden vor Lärm und aus Sicherheitsgründen. Unter einer Menschenansammlung ist eine Gruppe von mehreren Dutzend Personen zu verstehen, die aus der Luft als solche erkennbar ist.
- Buchstabe e: aus Sicherheitsgründen und zur Verhinderung von Umgehungsmöglichkeiten bei Landungen auf Flugplätzen (Einsparung von Landegebühren).

#### Artikel 26 Bewilligungen für Aussenlandungen oberhalb von 1100 m über Meer

Die Ausnahmen für Personentransporte zu touristischen und sportlichen Zwecken werden sehr eng eingegrenzt. Die Abgrenzung stützt sich weitgehend auf die langjährige Praxis des UVEK.

*Absatz 1:*

*Buchstabe a:*

Massgebend ist nicht die Anzahl oder Herkunft der Teilnehmer, sondern die Grösse des Sportanlasses und insbesondere dessen Bedeutung. Gemeint sind Sportanlässe in einem öffentlichen Interesse mit nationaler (beispielsweise Jungfrau-Marathon) oder mit internationaler Ausstrahlung (beispielsweise Lauberhorn-Rennen). Die bisher äusserst restriktive Praxis wird leicht angepasst, damit eine Gleichbehandlung von nationalen und internationalen Anlässen ermöglicht wird. Grundsätzlich soll die Praxis restriktiv bleiben.

*Buchstabe b:*

In den überwiegenden Fällen handelt es sich hierbei um traditionelle Alpsegnungen an abgelegenen Orten. Bei den transportierten Personen handelt es sich um Geistliche oder um gebrechliche Personen. Buchstabe b entspricht der bisherigen Praxis des UVEK.

*Buchstabe c:*

Insbesondere beim Ausfall von wichtigen Zubringerbahnen mit touristischer Bedeutung ist eine Überbrückung mit dem Hubschrauber sinnvoll. Als Beispiel dient der Ausfall der Luftseilbahn Mürren–Birg (Schilthornbahn) aus technischen Gründen im Jahre 2004. Skifahrer wurden mit Hubschraubern in das sonst nicht erreichbare Skigebiet transportiert. Buchstabe c entspricht der bisherigen Praxis des UVEK.

*Absatz 2:*

Das BAZL erteilt die Bewilligungen sowohl nach Anhörung der zuständigen kantonalen Behörde als auch der Standortgemeinde.

*Absatz 3:*

Es ist denkbar, dass in seltenen Fällen (insb. nach Absatz 1 Buchstabe c) eine Ausnahme für eine Dauer von mehr als drei Tagen gewährt werden muss.

## **2. Abschnitt: Flüge zu Arbeitszwecken**

Flüge zu Arbeitszwecken, hauptsächlich Transportflüge, finden oft in erschwert zugänglichen Gebieten (Gebirge) statt. Eine Höhenbegrenzung für Aussenlandungen ist darum nicht angebracht, was der bisherigen Praxis entspricht. Das Mitführen von aufgrund Auftrags direkt eingebundenen Personen auf eine Bau- oder Arbeitsstelle ist gestattet.

### **Artikel 27    Einschränkungen**

#### *Absatz 1:*

Aus Gründen der Lärmbekämpfung werden Aussenlandungen bei Flügen zu Arbeitszwecken örtlich und zeitlich eingeschränkt:

- Buchstabe a: Gebiete oberhalb von 1100 m über Meer sind sensibler und sollen einen stärkeren Schutz geniessen. Arbeitsflüge unter Mitführen von Fluggästen zu touristischen oder sportlichen Zwecken (auch unentgeltlich) sind darum nicht zulässig. Damit wird das Umgehen der Höhenbegrenzung für touristische und sportliche Flüge vermieden;
- Buchstabe b: zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (vergleichbar mit dem Fahrverbot für Lastwagen an Sonn- und Feiertagen), vgl. aber Absatz 2;
- Buchstabe c: zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm während der Nachtruhe.

#### *Absatz 2:*

Die Einschränkungen am Morgen bis 06.00 Uhr (also von Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung bis 06.00 Uhr) und an Sonn- und Feiertagen dienen dem Schutz der Bevölkerung vor Lärm. Unter «dringliche Flüge», fallen z. B. Heutransporte im Sommer bei aufziehendem Gewitter oder Bauarbeiten in den Bergen, die nur in einer kurzen Zeitspanne im Sommer durchgeführt werden können. In diesem Zusammenhang soll es aufgrund der Dringlichkeit auch gestattet sein, z. B. die Skinationalmannschaft an einem Weltcuprennen (z. B. Adelboden oder Wengen) am Sonntag ausserhalb eines GLP abzusetzen. Zwecks Monitoring ist aber eine Meldepflicht an das BAZL vorgesehen.

#### *Absatz 3:*

Aussenlandungen sollen an Sonn- und Feiertagen sowie nachts zulässig sein, sofern sie im Auftrag von konzessionierten Radio- und Fernsehveranstaltern durchgeführt werden und für die Erfüllung des Programmauftrages nötig sind. Davon erfasst sind z. B. Berichterstattungen über Sportveranstaltungen am Sonntag (Tour de Suisse) oder über Naturkatastrophen.

### **Artikel 28    Bewilligungen für Aussenlandungen in Schutzgebieten**

#### *Absatz 1:*

In allen Schutzgebieten nach Artikel 19 Absatz 1 und 2 sind gewisse Arbeiten (z. B. forst- oder landwirtschaftlicher Art) oder Materialtransporte unumgänglich und deshalb ausnahmsweise zulässig. Dies namentlich dann, wenn das Arbeitsziel nicht mit anderen Mitteln (z. B. Transport mit Lastwagen) schonender und unter vernünftigen Aufwand (zeitlich und finanziell) ausgeführt werden kann. In einigen Fällen wird der Helikopter aufgrund seiner geringen Beeinträchtigung der Oberflächen gegenüber anderen Transportmitteln (z. B. Lastwagen) bevorzugt. Das Absetzen von Material in einem Hochmoor von nationaler Bedeutung wird im Normalfall schutzzielwidrig und deshalb aufgrund des absoluten Schutzes dieses Biotoptyps nicht bewilligungsfähig sein. Es gilt, den Einzelfall zu prüfen und nach dem Eingriff abzuwägen. Für die Gewährleistung des Schutzes der Wildtiere vor Störung wird die kantonale Fachstelle üblicherweise beantragen, dass die auszuführenden Arbeiten in einem bestimmten Zeitraum, bspw. nicht während der Paarungszeit, durchzuführen sind oder die Anflugroute anzupassen ist. Solche vom Kanton beantragten Bedingungen fliessen in die vom BAZL nach Artikel 28 erteilte Bewilligung ein.

#### *Absatz 2:*

Grundsätzlich ist Voraussetzung einer Bewilligung durch das BAZL, dass das jeweilige Schutzziel nicht verletzt wird. Dies haben die entsprechenden Fachstellen des Kantons auf

Antrag des Gesuchstellers zu prüfen. Falls Schutzziele betroffen sind, muss am Flug ein überwiegendes nationales Interesse bestehen, sonst kann keine Bewilligung erteilt werden.

Im Zusammenhang mit Pärken von nationaler Bedeutung ist anzumerken, dass die Parkträgerschaft nach Artikel 25 Pärkeverordnung (PäV; SR 451.36) in geeigneter Form miteinbezogen werden muss.

*Absatz 3:*

Erteilt wird die Bewilligung vom BAZL an das Flugbetriebsunternehmen. In dem in der Verordnung genannten Spezialfall kann die Bewilligung auch dem Besitzer der Anlage erteilt werden. Entweder ist die Anzahl der Aussenlandungen bestimmt oder der Zeitraum. Sofern es sich rechtfertigt, können auch Mehrjahresbewilligungen mit einer Gültigkeitsdauer von bis zu 10 Jahren erteilt werden.

*Absatz 4:*

Im Grundsatz entscheidet das BAZL nach der Anhörung von ARE und BAFU. In der Richtlinie nach Art. 43 ist der Vollzug zu regeln. Die Gesamtbeurteilung hat rasch zu erfolgen und das ARE und das BAFU sind gehalten, ihre Stellungnahmen kurzfristig abzugeben.

*Absatz 5:*

Die Erteilung einer solchen Bewilligung stellt eine Bundesaufgabe im Sinne von Artikel 2 des NHG dar. Eine Publikation im Bundesblatt vor Erlass der Verfügung erfolgt nur, wenn der Kanton in seiner Stellungnahme zum Schluss kommt, dass ein Schutzziel verletzt sei. Eine bloss mögliche Beeinträchtigung löst noch keine Publikation aus. Im Hinblick auf die ideelle Verbandsbeschwerde ist eine Vorabpublikation nicht zwingend. Sofern es jedoch individuell betroffene potenzielle Beschwerdeführer gibt, z. B. Grundeigentümer oder Nachbarn, ist eine vorgängige Anhörung durchzuführen. Ausnahmen nach Art. 30 Abs. 2 VwVG bleiben vorbehalten.

## **Artikel 29 Bewilligungen für Aussenlandungen bei mehrtägigen Grossanlässen von internationaler Bedeutung**

Bei den Bewilligungen für mehrtägige Grossanlässe mit internationaler Bedeutung kann von den Einschränkungen in Artikel 27 Absatz 1 abgewichen werden. Bei dieser Bestimmung handelt es sich um eine Sonderregelung. Voraussetzung ist, dass die Elemente «mehrtägiger Grossanlass» und «von internationaler Bedeutung» kumulativ erfüllt sind.

## **Art. 30 Aussenlandungen in der Nähe von Flugplätzen**

Aussenlandungen, die der Erfüllung eines Arbeitszwecks dienen, sind in einem Abstand von weniger als 1000 m von den Pisten eines Flughafens oder von weniger als 500 m von den Pisten eines zivilen Flugfeldes oder eines militärischen Flugplatzes zulässig. Voraussetzung dazu ist, dass die Sicherheit nicht beeinträchtigt wird und die Flugplatzleiterin resp. der Flugplatzleiter das Einverständnis gibt.

## **Artikel 31 Aussenlandungen in Wohngebieten**

*Absatz 1:*

Dieser Artikel stellt die Information der zuständigen kantonalen Behörde (in den allermeisten Fällen die Gemeindebehörde) über Flugaktivitäten auf ihrem Gebiet sicher und gibt ihr die Möglichkeit, die Flugaktivitäten in einer angemessenen Art zu steuern. Dies ist vor allem deshalb sinnvoll, weil Anfragen oder Beschwerden betreffend Aussenlandungen oft zuerst bei der jeweiligen Gemeinde eingehen. Intensive Flugaktivitäten, die in aller Regel frühzeitig geplant werden, sind möglichst früh zu melden. Als Massstab gilt die Einreichung des Flugprogramms mindestens eine Woche im Voraus, falls möglich jedoch früher. Für kleinere Einsätze mit einzelnen oder einigen wenigen Aussenlandungen ist die zuständige Stelle in der Regel mindestens zwei Arbeitstage im Voraus zu informieren.

#### *Absatz 2:*

Die generelle Verweigerung von Aussenlandungen gestützt auf diesen Artikel ist nicht möglich. Die Kompetenz der Gemeinden wird gegenüber der bisherigen Praxis eingeschränkt. Die Praxis hat gezeigt, dass Gemeinden teilweise Regelungen getroffen haben, die mit dem LFG nicht vereinbar waren. Dies führte bis zum Ausschluss von Flugunternehmen, zu unsinnigen Flugrouten und dadurch auch zu sicherheitsmässig fragwürdigen Operationen. Der Handlungsspielraum der Gemeinden wird darum eingeschränkt.

In erster Linie wird das BAZL bei seiner Entscheid die Flugsicherheit berücksichtigen und in zweiter Linie das öffentliche gegenüber dem privaten Interesse abwägen.

### **3. Kapitel: Nichtgewerbsmässige Flüge**

Nichtgewerbsmässige Flüge (umgangssprachlich oft als private Flüge bezeichnet) stehen im Vergleich zu den anderen Flugkategorien in einem deutlich geringeren öffentlichen Interesse. Die Einschränkungen sind darum in dieser Kategorie auch am grössten.

#### **Artikel 32    Einschränkungen**

- Buchstabe a: die Begrenzung der Aussenlandungen auf Gebiete unterhalb von 1100 m über Meer leitet sich aus dem Artikel 54 VIL ab. Gebiete oberhalb von 1100 m über Meer sind sensibler und sollen einen stärkeren Schutz geniessen. Nichtgewerbsmässige Flüge sind darum nicht zulässig;
- Buchstabe b: zum Schutz der Bewohner vor Lärm und aus Sicherheitsgründen;
- Buchstabe c: zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (vergleichbar mit dem Fahrverbot für Lastwagen an Sonn- und Feiertagen);
- Buchstabe d: zum Schutz der Bevölkerung bzw. von Erholungssuchenden auch ausserhalb des Wohngebiets vor Lärm in einem sensiblen Zeitfenster im Sinne einer Vorsorge. Landungen aus Sicherheitsgründen bleiben jedoch zulässig;
- Buchstabe e: zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm während der Nachtruhe;
- Buchstabe f: zum Schutz der Anwesenden vor Lärm und aus Sicherheitsgründen. Unter einer Menschenansammlung ist eine Gruppe von mehreren Dutzend Personen zu verstehen, die aus der Luft als solche erkennbar ist.
- Buchstabe g: zur Vermeidung von regelmässigen Landungen an gleicher Stelle (mit entsprechenden Lärmauswirkungen), die keinem öffentlichen Interesse entsprechen;
- Buchstabe h: zum Schutz der sensiblen Landschaft. Das Totalverbot von Aussenlandungen in Moorlandschaften von besonderer Schönheit und nationaler Bedeutung wird, gestützt auf die Abwägung der Interessen, nur bei nichtgewerbsmässigen Flügen aufgenommen. Die Verbote von Artikel 19 gelten kumulativ, d. h. für die nichtgewerbsmässigen Flüge gelten die restriktivsten Vorschriften in Schutzgebieten;
- Buchstabe i: aus Sicherheitsgründen und zur Verhinderung von Umgehungsmöglichkeiten von Landungen auf Flugplätzen (Einsparung von Landegebühen).

### **4. Kapitel: Besondere Kategorien**

#### **1. Abschnitt: Ausbildungsflüge**

#### **Artikel 33    Begriff und Geltungsbereich**

#### *Absatz 1:*

Artikel 33 definiert den Begriff Ausbildungsflug. Dabei sind folgende Präzisierungen zu beachten:

- Nicht als Ausbildungsflüge im Sinne dieser Verordnung gelten Übungs- und Trainingsflüge, die der Verlängerung einer Pilotenlizenz, dem Kennenlernen eines neuen Fluggeräts

oder Bordinstruments dienen oder andere Flüge, welche ohne Begleitung einer zur Ausbildung berechtigten Person erfolgen.

- Unter «zur Ausbildung berechnigte Person» werden sowohl Fluglehrer als auch Instrukto- ren für das Aufnehmen und Absetzen von Aussenlasten verstanden.
- Flüge unter Aufsicht einer zur Ausbildung berechtigten Person beinhalten Soloflüge eines Flugschülers gemäss mündlicher oder schriftlicher Anweisung der zur Ausbildung berechtigten Person.
- «Unter Begleitung einer zur Ausbildung berechtigten Person» bedeutet, dass sich diese Person im Luftfahrzeug befindet oder den Flugschüler unmittelbar vom Boden aus über- wacht.

#### *Absatz 2:*

Diese Bestimmung will sicherstellen, dass bei Ausbildungsflügen für Personen, die im Dienst von Rettungsorganisationen oder der Polizei stehen die zeitlichen und räumlichen Ein- schränkungen dieses Abschnitts gelten. Die Befreiung von diesen Bestimmungen nach dem 2. Abschnitt dieses Kapitels kommt nicht zur Anwendung.

### **Artikel 34    Einschränkungen**

#### *Absatz 1:*

Aus Gründen der Lärmbekämpfung und aus Sicherheitsaspekten werden Aussenlandungen zu Ausbildungszwecken örtlich und zeitlich eingeschränkt:

- Buchstabe a: die Begrenzung der Aussenlandungen zu Ausbildungszwecken auf Gebie- te unterhalb von 2000 m über Meer leitet sich aus dem ehemaligen Artikel 55 Absatz 1 VIL ab. Sie bringt die für die Ausbildung nötige Flexibilität bezüglich Höhenlage (Ober- grenze 2000 m über Meer statt 1100 m über Meer) und unterschiedliche Landebedin- gungen. Dies ist insbesondere deshalb von Bedeutung, weil sich die überwiegende Mehrzahl der gewerbsmässigen Helikoptereinsätze auf das Höhenband bis 2000 m über Meer beschränken. Bei einer auf die GLP beschränkten Ausbildung wäre die nötige Viel- falt für ein effektives Training nicht gegeben;
- Buchstabe b: zum Schutz der Bewohner vor Lärm und aus Sicherheitsgründen;
- Buchstabe c: zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (vergleichbar mit dem Fahrverbot für Lastwagen an Sonn- und Feiertagen);
- Buchstabe d: zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm während der Nachtruhe; ;
- Buchstabe e: zum Schutz der Anwesenden vor Lärm und aus Sicherheitsgründen. Unter einer Menschenansammlung ist eine Gruppe von mehreren Dutzend Personen zu ver- stehen, die aus der Luft als solche erkennbar ist.
- Buchstabe f: zur Vermeidung von Aussenlandungen zu touristischen und sportlichen Zwecken unter dem Vorwand eines Ausbildungsfluges.

#### *Absatz 2:*

In den Schutzgebieten werden keine Schwebeflüge zu Ausbildungszwecken zugelassen. Dies gilt nicht im Sinne einer lex specialis sondern kumulativ zu den Einschränkungen von Art. 19. Der Grund für das Verbot ist, dass in der Praxis immer wieder Schwebeflüge in Schutzgebieten durchgeführt wurden.

### **Artikel 35    Zulässige Aussenlandungen**

#### *Absatz 1:*

Rettungsübungen mit freiwilligen Organisationen finden teilweise über das Wochenende statt. Darum muss auch am Sonntag die Möglichkeit zur Durchführung von Übungen beste- hen, damit etwa aus Witterungsgründen Übungen um einen Tag verschoben werden kön- nen. Auf die Einhaltung der Nachtruhe darf verzichtet werden, sofern dies der Zweck der Übung erfordert. Während des Sommers ist es nicht vor 22.00 Uhr dunkel, insofern könnten bei Einhaltung der Nachtruhe grössere Übungen bei Dunkelheit nicht durchgeführt werden.

#### *Absatz 2:*

Wie bereits in Absatz 1 erwähnt, darf auch hier für die Aufrechterhaltung der fliegerischen Berechtigung auf die Einhaltung der Nachtruhe (22.00 bis 06.00 Uhr) verzichtet werden. An Sonn- und Feiertagen sind Aussenlandungen jedoch im Gegensatz zu Absatz 1 verboten.

#### *Absatz 3:*

Diese Regelung wurde aus Artikel 55 VIL übernommen. Durch die Bezeichnung der Gebiete durch das UVEK ist bei der Auswahl von Gebieten die Koordination zwischen BAFU, ARE und BAZL sichergestellt. Bis heute hat das UVEK einzig das Gebiet «Blüemlisalp» bezeichnet. Wie bereits bei Artikel 19 Absatz 3 erwähnt, wird mit dem Inkrafttreten dieser Verordnung – die Übergangsbestimmung in Artikel 46 Absatz 4 vorbehalten – eine grosse Fläche für Ausbildungsflüge oberhalb von 2000 m über Meer in den Jagdbann- und Auengebieten wegfallen, die zu kompensieren sind.

#### *Absatz 4:*

Prüfungsflüge unter Begleitung eines vom BAZL anerkannten Experten sind an keine Höhenlimite gebunden. Dadurch entsteht die nötige Flexibilität, um auch Aussenlandungen in grossen Höhen und unbekanntem Gelände prüfen zu können.

### **Artikel 36 Bewilligungen für Aussenlandungen**

In gewissen Fällen sind Aussenlandungen oberhalb von 2000 m über Meer auch ausserhalb von GLP oder in Schutzgebieten möglich, nämlich dann, wenn diese im Rahmen der Ausbildung von Personen, die im Dienste von Rettungsorganisationen stehen, stattfinden. Dabei handelt es sich in erster Linie um Bergungsübungen bei Bergbahnen oder um Übungen im Zusammenhang mit Lawinenniedergängen. Möglich sind auch Aussenlandungen oberhalb von 2000 m über Meer im Rahmen der Ausbildung der Polizei. Für beide Fälle ist eine Bewilligung des BAZL erforderlich.

### **Artikel 37 Aussenlandungen in der Nähe von Flugplätzen**

Aussenlandungen, die der Erfüllung der Ausbildung dienen, sind in einem Abstand von weniger als 1000 m von den Pisten eines Flughafens oder von weniger als 500 m von den Pisten eines zivilen Flugfeldes oder eines militärischen Flugplatzes zulässig. Voraussetzung dazu ist, dass die Sicherheit nicht beeinträchtigt wird und die Flugplatzleiterin resp. der Flugplatzleiter das Einverständnis gibt.

## **2. Abschnitt: Notfallhilfe, Polizeiflüge und Dienstflüge des Bundes**

### **Artikel 38**

Artikel 38 geht den übrigen Artikeln immer vor. Die aufgeführten Flüge würden in ihrem Zweck und ihrer Zielerfüllung stark eingeschränkt, sofern die Vorgaben der AuLaV anwendbar würden. Flüge für Hilfeleistungen finden dort statt, wo Menschen oder Tiere in Not geraten sind, solche Flüge sind somit örtlich und zeitlich gebunden. Gleiches gilt für Feuerlöschflüge. Ähnliches gilt auch für Flüge der Polizei und der Grenzwaache, sei dies nun für die Suche nach Vermissten, die Suche nach Straftätern oder die Überwachung der Verkehrssituation. Auf Dienstflügen des BAZL werden häufig luftpolizeiliche Aufgaben wahrgenommen, welche eine grösstmögliche Flexibilität erfordern. Bei Dienstflügen der Schweizerischen Unfalluntersuchungsstelle (SUST), beispielsweise an abgelegene Unfallstellen, kann ebenfalls nicht auf die räumlichen und zeitlichen Einschränkungen Rücksicht genommen werden.

#### *Buchstabe a*

Hilfs-, Ambulanz-, Rettungs- sowie Suchflüge werden durch gewerbsmässig zugelassene Unternehmen sowie teilweise durch die Luftwaffe und in seltenen Fällen durch die SUST oder das BAZL (Suchflüge nach vermissten Luftfahrzeugen) durchgeführt. Als Hilfs- und Rettungsflüge gelten namentlich:

- Notfall- und Rettungstransporte von Patienten, Verletzten, Fachkräften, Rettungshunden, medizinischen Geräten, Blut, Organen und Medikamenten;
- dringende Verlegungsflüge;
- Hilfs-, Evakuierungs- und Rettungsflüge für Menschen und Tiere aus terrestrisch abgeschnittenen Orten und Gebieten oder aus blockierten Transportanlagen;
- Versorgungsflüge für Menschen und Tiere in solche Gebiete;
- Flüge, die dem vorsorglichen oder nachträglichen Schutz der Natur oder dem Schutz vor Naturgefahren dienen (Lawinensprengungen, Bekämpfung von Bränden, Räumen von verschütteten Verkehrswegen, Entfernen von Schwemmholz etc.);
- Materialtransporte zur Bewahrung vor grossem Schaden oder zur unmittelbaren Behebung von schwerwiegenden technischen Defekten und Pannen;
- Suchflüge nach vermissten Personen und Luftfahrzeugen.

Nicht als Hilfs- und Rettungsflüge gelten Transportflüge von medizinischen Fachpersonen an ihren täglichen Arbeitsplatz, z. B. Pendlerverkehr zu Spitälern.

#### *Buchstabe b und c*

Als Polizeiflüge und Flüge der Grenzwaache werden alle Flüge verstanden, die der Wahrnehmung der Aufgaben dieser Organe dienen.

#### *Buchstabe d und e*

Dienstflüge des BAZL und der SUST werden in der Flugdienstverordnung (FDO, SR 172.217.2) wie folgt definiert: Als Dienstflüge gelten: a. Arbeitsflüge zur unmittelbaren Erfüllung eines dienstlichen Auftrages; b. Flüge zur Abnahme von amtlichen Prüfungen von Flugpersonal; c. Flüge zur amtlichen Prüfung von Flugmaterial; d. Dienstreiseflüge sowie Trainings- und Ausbildungsflüge zur Erhaltung oder Verbesserung des Ausbildungsstandes im Interesse der beruflichen Tätigkeit.

## **4. Titel: Raumplanung und Baubewilligung**

Die Bestimmungen zum Titel Raumplanung und Baubewilligung sind vollständig neu. In der VIL gab es dazu bislang überhaupt keine Bestimmungen. Obwohl es zu den Aussenlandungen keine raumplanerischen Bestimmungen gab, entwickelte sich eine Praxis, die als uneinheitlich und unübersichtlich bezeichnet werden muss. Tatsache ist, dass gewisse untergeordnete Infrastrukturen auf Aussenlandstellen errichtet wurden (z. B. Landeplattformen bei Berghütten). Einzelne Kantone stellten dafür trotz fehlender rechtlicher Kompetenz Baubewilligungen aus, andere nicht. Die vorgeschlagenen Regelungen zur Raumplanung und zu den Baubewilligungen haben unter anderem zum Ziel, mittels einer Bundesregelung eine grundsätzlich einheitliche und legale Praxis in den Kantonen zu erreichen.

Durch die Bestimmungen in der AuLaV wird die Erstellung von gewissen Bauten und Anlagen auf Aussenlandstellen zugelassen. Die raumplanerischen Entscheide und Baubewilligungsverfahren sollen von den Kantonen vorgenommen werden. Eine Bundeszuständigkeit für diese Verfahren wurde eingehend geprüft, aber aus verschiedenen Gründen verworfen: Die vom Bund durchzuführenden Plangenehmigungsverfahren mit einem Einbezug aller relevanten Fachstellen sind komplex und setzen in der Regel ein Sachplanungsverfahren voraus. Solche Verfahren sind für die Flugplatzanlagen, zu welchen auch die Heliports zählen, nach LFG vorgesehen. Aussenlandstellen sind aber ausdrücklich keine solchen Infrastrukturen und sollen auch keine solchen werden. Weder verfahrensmässig noch in der praktischen Ausgestaltung dürfen Aussenlandstellen zu Heliports mutieren, sonst erfüllt das im Sachplan Infrastruktur festgelegte Netz der Heliports seinen Zweck nicht mehr. Die einem Bedürfnis entsprechenden untergeordneten Bauten und Anlagen sollen ein kantonales Verfahren durchlaufen und dabei bewusst keiner luftfahrtspezifischen Prüfung unterzogen werden. Auch wenn solche Bauten und Anlagen baubewilligt sind, obliegt es einzig und allein der Verantwortung der Kommandantin resp. des Kommandanten, ob diese sicher befliegen werden können – dies im ausdrücklichen Gegensatz zu Flugplatz-Infrastrukturen, die auch einer luftfahrtspezifischen Prüfung unterliegen.

## **Artikel 39      Luftfahrtrechtliche Einschränkungen für Bauten und Anlagen auf Landestellen**

In Artikel 39 wird bestimmt, welche baulichen Einrichtungen aus Sicht der Luftfahrt bei vorgesehenen Stellen für Aussenlandungen zulässig sind und welche nicht. Vorbehalten bleibt stets, dass die Einrichtungen sich auch aus bau-, planungs- und umweltrechtlicher Sicht als zulässig erweisen. Die Aufzählungen stellen Beispiele dar und sind nicht abschliessend.

### *Absatz 1:*

Absatz 1 hält einleitend fest, dass durch die Zulassung gewisser Bauten und Anlagen (untergeordnete Einrichtungen) auf einer vorgesehenen Stelle für Aussenlandungen kein Flugplatz entstehen darf.

### *Absatz 2:*

Keiner luftfahrtrechtlichen Beschränkung unterliegen untergeordnete Einrichtungen im Sinne von Absatz 2. Zulässig können auch einzelne nicht fest installierte Treibstoffässer sein, wobei hier den gewässerschutzrechtlichen Vorschriften eine besondere Bedeutung zukommt. Kleinere befestigte Aufsetzflächen oder Geländeanpassungen können ebenfalls zulässig sein, etwa um ungünstige Geländebedingungen auszugleichen, der Art des Einsatzes gerecht zu werden oder den Einsatz eines bestimmten Hubschraubertyps zu ermöglichen.

Für der Luftfahrt dienende Bauten und Anlagen, die in Schutzgebieten nach Artikel 19 Absatz 1 zu liegen kommen, macht die AuLaV keine Angaben. Die Möglichkeit zur Erstellung solcher Bauten wäre allenfalls durch die zuständige Baubewilligungsbehörde zu prüfen. Die Erstellung von Bauten wird jedoch in den meisten Fällen aufgrund der restriktiven Bestimmungen in solchen Gebieten kaum möglich sein.

### *Absatz 3:*

In Absatz 3 werden die luftfahrtrechtlich nicht zulässigen baulichen Einrichtungen beispielhaft aufgeführt.

Unter den nicht zulässigen Plattformen für Personentransporte sind insbesondere solche zu verstehen, die touristischen oder sportlichen Zwecken dienen wie z. B. Plattformen auf Hotels und bei Schönheitskliniken (heliportähnliche Vorrichtungen). Nicht unter das Verbot fallen Plattformen wie z. B. Gitterkonstruktionen, die primär Arbeitsflügen dienen, eine Parallelnutzung jedoch nicht ganz ausgeschlossen werden kann.

Unter «befestigten Pisten» sind neben geteerten auch anderweitig (z. B. mit Kies) befestigte Pisten zu verstehen. Bauliche Massnahmen zur Durchführung von IFR-Flügen sind nicht erlaubt.

### *Absatz 4:*

Für mehrtägige Grossanlässe mit internationaler Bedeutung soll das BAZL in Abweichung der Absätze 1 und 3 Bewilligungen erteilen können. Das BAZL hört hierzu den Standortkanton an. Eine allfällige Baubewilligungspflicht bleibt vorbehalten. Die luftfahrtspezifische Prüfung ist nicht zwingende Voraussetzung, sondern wird im Einzelfall auf ihre Notwendigkeit hin geprüft.

## **Artikel 40      Baubewilligungs- und Planungspflicht**

### *Absatz 1:*

Die Baubewilligungspflicht für Bauten und Anlagen bei für Aussenlandungen vorgesehenen Stellen richtet sich nach Artikel 22 Absatz 1 RPG und dessen kantonalen Ausführungsbestimmungen. Nach Artikel 22 Absatz 1 RPG dürfen Bauten und Anlagen nur mit behördlicher Bewilligung errichtet oder geändert werden.

Zur Frage der Baubewilligungspflicht gibt es eine umfangreiche Rechtsprechung des Bundesgerichts: Als «Bauten und Anlagen» gelten jedenfalls jene künstlich geschaffenen und auf Dauer angelegten Einrichtungen, die in bestimmter fester Beziehung zum Erdboden stehen und die Nutzungsordnung zu beeinflussen vermögen, weil sie entweder den Raum äusserlich erheblich verändern, die Erschliessung belasten oder die Umwelt beeinträchtigen. Massstab dafür, ob eine bauliche Massnahme erheblich genug ist, um sie dem Baubewilligungsverfahren zu unterwerfen, ist daher die Frage, ob mit der Realisierung der Baute oder Anlage im allgemeinen, nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge, so wichtige räumliche Folgen verbunden sind, dass ein Interesse der Öffentlichkeit oder der Nachbarn an einer vorgängigen Kontrolle besteht<sup>1</sup>.

Ausschlaggebend ist nicht allein die Veränderung des Terrains durch bauliche Vorrichtungen oder Geländeänderungen; es kommt vielmehr auf die räumliche Bedeutung des Vorhabens insgesamt an. Dabei ist es möglich, dass gewisse Vorhaben weniger wegen ihrer konstruktiven Anlage als vielmehr aufgrund ihres Betriebes baubewilligungspflichtig sind. Der Umfang der Baubewilligungspflicht bestimmt sich damit nicht allein nach dem RPG, sondern nach dem gesamten Bundesrecht zum Schutze von Raum und Umwelt. In diesem Sinne hat das Bundesgericht den Umfang der Baubewilligungspflicht nach Artikel 22 Absatz 1 RPG auf solche Vorhaben ausgedehnt, die kaum mit baulichen Einrichtungen ausgestattet sind, also weder künstlich geschaffen, noch auf Dauer angelegt worden sind, noch mit dem Erdboden in fester Verbindung stehen, sofern erhebliche Auswirkungen auf das umgebende, unter Schutz stehende Gebiet zu erwarten sind<sup>2</sup>. Der Baubewilligungspflicht unterstehen auch blosse Nutzungsänderungen, die ohne jegliche bauliche Vorkehrungen auskommen, wenn diese erhebliche Auswirkungen auf Umwelt und Planung haben<sup>3</sup>. Ob eine Baute oder Anlage der Baubewilligungspflicht untersteht, ist in jedem einzelnen Fall im Lichte der oben erwähnten, vom Bundesgericht aufgestellten Grundsätze zu prüfen. Der Entscheid darüber steht ausschliesslich der für die entsprechende Bewilligung zuständigen Behörde zu.

#### *Absatz 2:*

Aussenlandstellen mit erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt unterstehen der Planungspflicht nach Artikel 2 RPG. Dies gilt ohnehin gestützt auf das Raumplanungsrecht: Für Bauten und Anlagen, die ihrer Natur nach nur in einem Planungsverfahren angemessen erfasst werden können, dürfen keine Ausnahmegewilligungen nach Artikel 24 RPG erteilt werden. Zieht ein nicht zonenkonformes Vorhaben durch seine Ausmasse oder seine Natur bedeutende Auswirkungen auf die bestehende Nutzungsordnung nach sich, so darf es erst nach einer entsprechenden Änderung des Zonenplanes bewilligt werden. Wann ein nicht zonenkonformes Vorhaben so gewichtig ist, dass es der Planungspflicht nach Artikel 2 RPG untersteht, ergibt sich grundsätzlich aus den Planungsgrundsätzen und -zielen des RPG (Artikel 1 und 3 RPG), dem kantonalen Richtplan und der Bedeutung des Projekts im Lichte der in den Artikel 4 und 33 RPG festgelegten Verfahrensordnung<sup>4</sup>. Für zwei Fallkategorien legt allerdings Artikel 40 Absatz 2 verbindlich fest, dass die Planungspflicht in jedem Fall gegeben ist, nämlich in Buchstabe a: für vorgesehene Stellen für Aussenlandungen, die während mehr als einem Jahr wiederholt und intensiv für die Schulung genutzt werden, und in Buchstabe b: für vorgesehene Stellen für Aussenlandungen, die während mehr als einem Jahr wiederholt und intensiv für das Aufnehmen und Absetzen von Lasten genutzt werden. Die Planungspflicht kommt aber nur dann zum Tragen, wenn die vorgesehene Stelle für Aussenlandungen erhebliche Auswirkungen auf Raum und Umwelt hat. Dies trifft in vielen Fällen auf Hubschrauberschulungsgelände zu, aber beispielsweise nicht unbedingt auf vorgesehene Stellen für Aussenlandungen, die für Hängegleiter zur Schulung genutzt werden. Ob ein Vorhaben der Planungspflicht nach Artikel 2 RPG untersteht, muss somit im Einzelfall geprüft werden.

---

<sup>1</sup> BGE 120 Ib 383; 118 Ib 9; 113 Ib 315 f.

<sup>2</sup> BGE 119 Ib 227, Ingenbohl; Hängegleiterlandeplatz; BGE 114 Ib 314. E. 2c

<sup>3</sup> BGE 113 Ib 223

<sup>4</sup> BGE 120 Ib 207 ff, Erw. 5

Unter «wiederholt und intensiv» wird eine Nutzung verstanden, die wiederholt, intensiv und am gleichen Ort stattfindet. Als Richtgrösse für die intensive Nutzung gelten durchschnittlich 100 Bewegungen monatlich über das ganze Jahr hinweg (1200 Bewegungen jährlich). Dazu gilt es festzuhalten, dass Heliports mit mehr als 1000 Bewegungen pro Jahr der Pflicht einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen (UVPV; SR 814.011, Anhang Ziffer 14.3). Entsprechend ist für eine ähnliche Bewegungszahl auch eine Planungspflicht vorzusehen. Saisonale sehr intensive Einzelereignisse wie Holzflüge oder die Aufnahme von Passagieren für Heliski an einem prächtigen Wintertag gelten nicht als regelmässige Nutzung.

Die Bezeichnung eines Schulungsgeländes (gemäss Absatz 2 Buchstabe a) ist Voraussetzung für den Betrieb einer Hubschrauberflugschule (Artikel 33 Absatz 2, LFG; Ziffer 2.055 JAR-FCL-2-Vorschriften für die Lizenzierung von Piloten von Hubschraubern). Einem Gesuch für den Betrieb einer Hubschrauberflugschule kann heute nur stattgegeben werden, wenn vom Gesuchsteller zumindest ein Schulungsgelände für die Ausbildung von Aussenlandungen bezeichnet worden ist. Das BAZL führt vor der Erteilung einer Schulungsbewilligung oder bei der Nennung eines neuen Schulungsgeländes die entsprechenden formellen und materiellen Überprüfungen durch.

## **Artikel 41 Baubewilligungsverfahren**

### *Absatz 1:*

In Satz 2 von Absatz 1 wird festgehalten, dass keine luftfahrtspezifische Prüfung erfolgt. Die Verantwortlichkeit für die Benutzung liegt einzig und ausschliesslich bei der Kommandantin resp. beim Kommandanten (Artikel 17). Dies bedeutet insbesondere, dass im Baubewilligungsverfahren für eine Aussenlandestelle das BAZL nicht konsultiert wird. Die Einhaltung der Voraussetzungen der AuLaV, insbesondere diejenigen von Artikel 40 und 41, ist daher durch die Baubewilligungsbehörde zu prüfen. Damit wird auch die Aufgabe der Baupolizei in diesem Bereich der kantonalen Behörde übertragen: Es ist demnach Sache der – kantonalen oder kommunalen – Baupolizeibehörde, bei Verletzungen von Artikel 40 die Wiederherstellung des rechtmässigen Zustandes anzuordnen und durchzusetzen. Eine Stellungnahme des BAZL ist jedoch einzuholen, wenn für das Bauprojekt auch eine Bewilligung des BAZL nach Art. 39 Absatz 4 erforderlich ist.

Selbstverständlich sind im Baubewilligungsverfahren auch die übrigen für das Bauvorhaben relevanten Vorschriften des eidgenössischen und kantonalen Rechts, z. B. diejenigen der Umweltschutzgesetzgebung, zu prüfen. Ausserhalb der Bauzonen ist von Bundesrechts wegen eine kantonale Stelle dafür zuständig (vgl. Artikel 25 Absatz 2 RPG).

### *Absatz 2:*

Es gibt keinen Anspruch darauf, eine Aussenlandestelle gegen den Willen des Grundeigentümers zu nutzen. Sowohl aus Gründen der Verfahrensökonomie (aus diesem Grund sehen auch die kantonalen Bestimmungen zum Baubewilligungsverfahren regelmässig eine entsprechende Einschränkung vor) als auch zur Vermeidung von Missverständnissen sollen Baubewilligungen für Aussenlandestellen daher nur erteilt werden können, wenn der Grundeigentümer zustimmt. Damit wird klargestellt, dass der Grundeigentümer – falls er nicht identisch ist mit dem Gesuchsteller – mit dem Einreichen des Baugesuches und demnach auch mit der (teilweisen) Nutzung des Grundstücks als Aussenlandestelle einverstanden ist. Die Zustimmung der Standortgemeinde soll gewährleisten, dass diese die öffentlichen Interessen der Gemeinde im Baubewilligungsverfahren wahren kann. Stimmt die Standortgemeinde nicht zu, darf die Baubewilligung nicht erteilt werden. Diese bewilligungsrechtliche Besonderheit rechtfertigt sich, da die Benutzung solcher Bauten zwangsläufig mit gewissen Immissionen verbunden sein wird.

### *Absatz 3:*

Das Bundesgerichtsgesetz stipuliert ein Beschwerderecht in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten, unter anderem für die Departemente des Bundes oder, soweit das Bundesrecht es vorsieht, für die ihnen unterstellten Dienststellen, wenn der angefochtene Akt die Bundesgesetzgebung in ihrem Aufgabenbereich verletzen kann (Artikel 89 Absatz 2 Buchstabe a

BGG). Im Bundesrecht ist das Beschwerderecht für das ARE in Artikel 34 Absatz 1 RPG in Verbindung mit Artikel 48 Absatz 4 RPV und für das BAFU in Artikel 12 g Absatz 2 NHG vorgesehen. Für das BAZL wird die entsprechende Delegation des Beschwerderechts in Artikel 44 dieser Verordnung vorgenommen. Es kann jedoch lediglich im Zusammenhang mit der Verletzung von Vorgaben der vorliegenden Verordnung von seinem Beschwerderecht Gebrauch machen, beispielsweise dann, wenn ein bestehendes Gebäude für die Stationierung eines Luftfahrzeugs benutzt oder ein neues für eine solche Nutzung erstellt wird. Werden die Vorgaben der kantonalen Planungs- und Baugesetzgebung verletzt, fällt dies aber nicht unter das Beschwerderecht des BAZL.

Bei Baubewilligungen im Rahmen dieser Verordnung sind BAZL, BAFU und ARE in ihrem Aufgabenbereich berührt und damit zur Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten an das Bundesgericht berechtigt. Sie können sich auf Antrag bereits bei unteren Instanzen am Verfahren beteiligen (vgl. Artikel 111 Absatz 2 BGG). Damit BAZL, BAFU und ARE ihre Befugnisse wahrnehmen können, sind sie indessen darauf angewiesen, dass ihnen die kantonalen Entscheide eröffnet werden, weshalb hier von den Möglichkeiten von Artikel 112 Absatz 4 BGG Gebrauch gemacht wird und eine entsprechende Verpflichtung verankert werden soll.

## **5. Titel: Strafbestimmungen**

### **Artikel 42**

In den Strafbestimmungen sind alle Bestimmungen der AuLaV aufgeführt, deren Missachtung gestützt auf Artikel 91 Absatz 1 Buchstabe h LFG bestraft werden kann. Verstösse gegen die unter Buchstabe a aufgeführten Bestimmungen betreffen die Kommandantin resp. den Kommandanten. Verstösse gegen die unter Buchstabe b aufgeführten Bestimmungen sind auch durch andere Personen als die Kommandantin resp. den Kommandanten möglich. Zuwiderhandlungen gegen rechtskräftig erteilte Bewilligungen fallen zudem unter den Tatbestand von Artikel 91 Absatz 2 Buchstabe a und b LFG.

## **6. Titel: Schlussbestimmungen**

### **Artikel 43     Richtlinie**

Die Richtlinie wird in Zusammenarbeit mit dem ARE und dem BAFU erarbeitet und soll in der Praxis für eine einheitliche Anwendung der Verordnung sorgen. Dies gilt insbesondere für die in Artikel 43 erwähnten Artikel.

### **Artikel 44     Rechtsmittel des Bundesamtes für Zivilluffahrt**

Das BAZL ist, im Gegensatz zum Bundesamt für Umwelt BAFU (gestützt auf das NHG) und zum Bundesamt für Raumentwicklung ARE (gestützt auf das RPG) nicht befugt, die Rechtsmittel nach eidgenössischem oder kantonalem Recht zu ergreifen. Im Zusammenhang mit der AuLaV soll dem BAZL diese Befugnis gegeben werden, damit gegen umstrittene Entscheide von kantonalen Behörden ein Rechtsmittel besteht. Diese Befugnis bezieht sich allein auf die Vorgaben dieser Verordnung und stützt sich auf das im Ingress erwähnte Bundesgerichtsgesetz (BGG; SR 173.110).

### **Artikel 45     Änderung bisherigen Rechts**

Die Änderung bisherigen Rechts wird im Anhang geregelt.

### **Artikel 46     Übergangsbestimmungen**

#### *Absatz 1:*

Nach bisherigem Recht erteilte Bewilligungen müssen nur weitergelten, sofern sie nach neuem Recht noch notwendig sind. Sie gelten bis zu ihrem Ablaufdatum, längstens aber bis drei Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung. Von dieser Regelung dürften in aller Regel Dauerbewilligungen erfasst sein.

#### *Absatz 2:*

Es handelt sich um eine vorsorgliche Massnahme im Verfahren nach neuem Recht. Das neue Gesuch muss einen Monat vor dem nach Absatz 1 bestimmten Zeitpunkt eingereicht sein. Reicht die Zeit für das BAZL nicht aus, um eine neue Bewilligung auszustellen, kann die alte Bewilligung auch für die Dauer des Verfahrens verlängert werden.

#### *Absatz 3:*

Falls für bestehende Bauten und Anlagen auf Aussenlandstellen keine Baubewilligung vorliegt oder die bestehende Baubewilligung die Vorgaben der Artikel 39 und 40 nicht erfüllt, muss eine solche nachträglich eingeholt werden. Dazu ist ein Verfahren nach Artikel 40 und 41 einzuleiten. Ein Wiederherstellungsverfahren kann nur dann zum Tragen kommen, wenn ein nachträgliches Baubewilligungsverfahren zu einem negativen Entscheid kommt. Es soll nicht jede bestehende Aussenlandstelle auf ihre Rechtmässigkeit überprüft werden. Diese Abklärung soll erst dann erfolgen, wenn es zu einer Anzeige kommt, bei allfälligen Ausbauplänen oder von Amtes wegen. Kompetenzen und Pflichten der kantonalrechtlichen Baupolizeibehörden bleiben vorbehalten.

#### *Absatz 4:*

Die Ausbildungsflüge – insbesondere im Gebirge – sind wichtig und sollen in den flächenmässig relativ grossen Gebieten des Jagdbanns weiterhin gewährleistet bleiben. Aus diesem Grund sind Aussenlandungen und Schwebeflüge in den Jagdbanngebieten abweichend von den Bestimmungen der Artikel 19 und 34 Absatz 2 weiterhin erlaubt, bis das UVEK nach Artikel 35 Absatz 3 Schulungsgebiete bezeichnet hat.

## **Anhang: Änderung bisherigen Rechts**

Die Erarbeitung der AuLaV führte zur Grundsatzentscheid, dass alle Regelungen, welche die Aviatik betreffen, in der AuLaV direkt enthalten sein sollen. Also auch solche Regelungen, die in Zusammenhang mit Schutzgebieten nach dem JSG und dem NHG stehen. Dies führt dazu, dass in den entsprechenden Verordnungen nur noch Verweise auf die AuLaV enthalten sind. Entsprechend führt dies zu Änderungen bisherigen Rechts in der PÄV und in der WZVV.

Artikel 142 Absatz 1 der Zollverordnung wird dahingehend angepasst, dass Flüge in ein oder aus einem Zollausschlussgebiet als grenzüberschreitende Flüge gelten. Dieser Umstand ist nicht neu, aber für den Anwender der Verordnung bisher nicht offensichtlich.

Die LFV wird mit Art. 89 Abs. 1<sup>bis</sup> ergänzt. Das BAZL bewilligt Veranstaltungen, in deren Rahmen Aussenlandungen oberhalb von 1100 m über Meer durchgeführt werden, wenn sie ein bedeutendes Jubiläum im Gebirgsflug zum Anlass haben. Je nach Interpretation waren solche Flugveranstaltungen, insbesondere ausserhalb von Gebirgslandeplätzen, nicht möglich. Die Regelung ermöglicht in einem sehr engen Rahmen öffentliche Flugveranstaltungen oberhalb von 1100 m über Meer ausserhalb von Flugplätzen und Gebirgslandeplätzen. Als bedeutendes Jubiläum im Gebirgsflug gilt beispielsweise die erste Landung auf einem Gletscher oder der erste Postflug nach Arosa. Artikel 85 bis 89 der LFV sind dabei ebenfalls zu berücksichtigen. Bei der Bewilligung sind gestützt auf Artikel 89 Absatz 2 LFV die aus Lärmgründen nötigen Bedingungen und Auflagen festzulegen.

Die LFV wird zudem mit Art. 89 Abs. 1<sup>ter</sup> ergänzt. Das BAZL bewilligt Veranstaltungen, in deren Rahmen mit Luftfahrzeugen mit motorischem Antrieb Aussenlandungen auf öffentli-

chen Gewässern durchgeführt werden nur, wenn die zuständige kantonale Behörde die Einhaltung der gewässerschutz-, fischerei-, umwelt- und naturschutzrechtlichen Vorgaben geprüft und bejaht hat und keine Einwände aufgrund weiterer öffentlicher Interessen erhebt.

Die AuLaV sieht wegen den neu aufgenommenen Einschränkungen neue Ausnahmegewilligungen wie auch Bewilligungen für besondere Luftfahrzeugkategorien vor. Diese sind im 2. Kapitel geregelt.

Für Bewilligungen sind wie bis anhin Gebühren zu entrichten. Die Gebührenverordnung wird entsprechend angepasst. Die Gebühren richten sich nach dem zu erwartenden Arbeitsaufwand.

In der VIL werden alle Bestimmungen bezüglich Aussenlandungen mit Ausnahme von Artikel 54 (Gebirgslandeplätze) und Artikel 56 (Spitallandstellen) gestrichen, da die Regelung der Aussenlandethematik neu durch die AuLaV erfolgt.

## **3 Auswirkungen**

### **Finanzielle Auswirkungen**

Durch den Wegfall der jährlichen Aussenlandbewilligung entfallen für die Industrie wie auch für private Piloten die entsprechenden Gebühren.

Die Gebühren, welche für Ausnahmegewilligungen erhoben werden, sind nicht neu. Ausnahmegewilligungen, welche nach alter Regelung durch das Departement ausgestellt wurden, hatten ebenfalls eine Gebühr zur Folge.

Neue finanzielle Belastungen der Industrie werden insbesondere durch Ausnahmegewilligungen im Zusammenhang mit Artikel 19 und 28 (Einschränkungen in Schutzgebieten) entstehen. Erst die Praxis wird hier jedoch klare Resultate aufzeigen.

### **Personelle Auswirkungen**

Durch den Wegfall der bisherigen Aussenlandbewilligungen (ca. 480 pro Jahr) wird das BAZL entlastet. Hingegen entsteht durch die Delegation der Ausnahmegewilligungen nach Artikel 10 an das BAZL ein zusätzlicher Arbeitsaufwand. Bereits bei der alten Praxis hat das BAZL in aller Regel die Bewilligung für das UVEK vorbereitet. Ein zusätzlicher Aufwand entsteht im BAZL auch im Zusammenhang mit Artikel 19 und 28 (Einschränkungen in Schutzgebieten). Dieser Mehraufwand wird sich insbesondere zu Beginn, d. h. nach Inkrafttreten der AuLaV bemerkbar machen. Der Aufwand kann jedoch dort minimiert werden, wo Ausnahmegewilligungen nach Art. 28 in genereller Art ausgestellt werden können.

Gesamthaft betrachtet ist in der Anfangsphase und bis sich die Praxis etabliert hat von einer grösseren Belastung auszugehen (Auskünfte erteilen, Einspielen der Verfahren usw.) Insbesondere die Erarbeitung der Grundsätze für Ausnahmegewilligungen im Einvernehmen mit dem BAFU und dem ARE (Artikel 10, Artikel 28) wird einen erheblichen Arbeitsaufwand mit sich bringen. Nachdem sich die Verfahren und die Arbeitsabläufe eingespielt haben, ist davon auszugehen, dass sich der Arbeitsaufwand in etwa auf dem heutigen Niveau einpendeln wird. Mit personellen Auswirkungen ist somit nicht zu rechnen.

Eine zusätzliche Belastung entsteht für die Kantone. Durch die Möglichkeit der Errichtung von Bauten und Anlagen auf Aussenlandstellen werden die Kantone mit entsprechenden Baugesuchen konfrontiert. Dies betrifft insbesondere die Kantone, die bisher diesbezüglich keine Bewilligungspraxis kannten.

### **Auswirkungen auf die Luftfahrtindustrie**

Die Verordnung ist ein Kompromiss zwischen den Interessen der Luftfahrtindustrie und den Interessen der Schutzverbände. Für die Luftfahrtindustrie bedeutet dies, dass sie gewisse Einschränkungen hinnehmen muss. Dies betrifft insbesondere Einschränkungen in Schutzgebieten sowie zeitliche und örtliche Restriktionen. Insbesondere durch die Möglichkeit von Ausnahmegewilligungen nach Artikel 10 und 28 wird der Handlungsspielraum für die Industrie bei Flügen zu Arbeitszwecken aber soweit möglich aufrechterhalten. Ein Verbot der Aussenlandungen in der Mittagszeit besteht zudem nur bei den nichtgewerbsmässigen Flügen und auch dort sind ausserplanmässige Landungen vom Verbot ausgenommen. Ausbildungsflüge werden nach wie vor liberal behandelt und werden, mit Ausnahme von Aussenlandungen in Schutzgebieten, kaum stärker beschränkt, als die Flüge zu Arbeitszwecken. Am stärksten von neuen Einschränkungen betroffen sind nichtgewerbsmässige Flüge. Diese stehen in einem geringen öffentlichen Interesse. Liberale Regelungen sind hier darum nicht begründbar. Des Weiteren werden gewisse bauliche Massnahmen auf Aussenlandstellen möglich, was bisher nicht der Fall war. Zusätzlich entfällt die Bewegungslimitierung auf 20 Bewegungen pro Monat bei Übungsflügen und bei Flügen zu touristischen und sportlichen

Zwecken, wie sie bisher in den Aussenlandebewilligungen enthalten war. In diesen beiden Fällen kommt die Verordnung der Luftfahrtindustrie entgegen.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die AuLaV für die Industrie in erster Linie eine Änderung der rechtlichen Praxis mit sich bringt. Dies kann insbesondere in der Anfangsphase (aber nicht dauerhaft) einen erhöhten administrativen Aufwand mit sich bringen. In zweiter Linie bringt die AuLaV gewisse Einschränkungen mit sich, die im Kontext zum heutigen Umweltbewusstsein der Gesellschaft unausweichlich geworden sind.

### **Auswirkungen auf die Umwelt**

Durch die Einschränkungen in verschiedenen nationalen Schutzgebieten wird die Umwelt besser vor möglichen negativen Auswirkungen von Aussenlandungen geschützt. Der Schutz der Gebiete ist sehr hoch, da er nur in ganz bestimmten Fällen umgangen werden darf. Zusätzlich erlaubt die Verordnung den Schutz von weiteren besonders empfindlichen Schutzgebieten und ermöglicht unter gewissen Umständen Überflugbeschränkungen. Durch zeitliche und örtliche Einschränkungen wird dem Schutz der Bevölkerung vor Lärm Rechnung getragen. Geschützt werden insbesondere Wohngebiete. Die Verordnung bringt eine transparente Regelung, auf die sich Schutzverbände, die Bevölkerung, die Industrie und die Verwaltung stützen können.