



Hans Wüthrich
Lidostrasse 5
6006 Luzern
Tel: +41 79 730 44 44
E-Mail: info@heli-west.ch

Einschreiben
Bundesamt für Zivilluftfahrt
Sektion Sachplan und Anlagen
3003 Bern

Grenchen, den 09. Dezember 2010

Stellungnahme zur Verordnung

Verordnung über das Starten und Landen mit Luftfahrzeugen ausserhalb von Flugplätzen; Eingabe zum Vernehmlassungsverfahren

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 13. September 2010 hat uns Ihr Departementchef, Herr BR Moritz Leuenberger, um die wertvolle Zusammenarbeit in dieser Angelegenheit ersucht.

Offensichtlich hat auch er feststellen müssen, dass bei den vorausgehenden Stakeholder Stellungnahmen nur die Belange der Umweltverbände berücksichtigt worden sind. Wirtschaftliche und aviatische Interessen fanden kaum Gehör. Dies hat uns nun veranlasst, den Verordnungsentwurf genauer zu prüfen und Ihnen eine eigene Stellungnahme zum Verordnungsentwurf abzugeben.

Zusammenfassend

Störend am gesamten Verordnungsentwurf sind die Einschränkungen, die letztlich zu einer zeitlichen und örtlichen Lärmkonzentration führen und dies birgt früher oder später ein neues Konfliktpotential. Das muss klar aufgehoben werden. Eine breite Lärmverteilung von 06:00 – 22:00 sowie keine örtlichen Einschränkungen würden dem entgegenwirken. Über Lärmempfinden gibt es mehrere Studien, die das belegen. Aus der Verkehrspolitik weiss man, dass solche Eindämmungsversuche letztlich das Gegenteil bewirken. Die Praxis zeigt dieses Problem explizit auf den GLP's auf. Die hohe Konzentration an Bewegungen auf den GLP wird von einigen Alpinisten als Störung empfunden, weil viel zu wenige GLP's zur Verfügung stehen. Bei einer neuen AuLaV sollte nicht derselbe Fehler wieder gemacht werden. Aus diesem Grund muss die zeitliche und räumliche Einschränkung aufgehoben werden. Auch die Mittagszeit ist aufzuheben, da diese ein Risiko für die Flugsicherheit darstellt.

Die Einschränkungen in Schutzgebieten sind nicht praxisorientiert und führen zu unnötigem, administrativem Mehraufwand, der weder wirtschaftlich noch zweckmässig ist. Die Ortskompetenz wird dabei völlig ausgeblendet und stellt die Betroffenen als inkompetent dar.

In Wohngebieten, die nach der Entwurfsdefinition gesamte Siedlungsgebiete einschliesst, ist völlig inakzeptabel und entspricht nicht den Bedürfnissen in der Praxis. Die Definition ist nicht praxisorientiert. Dass keine Landungen innerhalb von Wohnquartieren ausgeführt werden sollen, ist heute bereits jedem Pilot klar. Die Meterzahl ist aufzuheben, da diese situationsbedingt ändern kann. Gleiches gilt für Abstände zu Gaststätten oder grossen Menschenansammlungen im Freien, wobei letzteres noch weiteren Interpretationsspielraum offen lässt.

Die neue Planungspflicht für Schulungsplätze wird den örtlichen Verhältnissen der Standortgemeinde nicht gerecht. Solche Verfahren sind kostspielig. Wenn nur noch wenige Plätze vorhanden sind, so wird es ebenfalls zu intensiver Lärmkonzentration kommen. Die Plätze sind dann raumplanerisch korrekt, aber die betroffenen Anwohner sind einer erheblichen Mehrbelastung ausgesetzt. Es wäre allenfalls prüfungswert, ob man den Schulungsplatzzwang nicht ganz aufheben will.

Eine zeitliche Einschränkung an Sonn- und Feiertagen ist nicht mehr zeitkonform. Rechtfertigungen für dringliche Flüge führen zur Legitimationsunsicherheit. Der Pilot wird zu ja oder nein gezwungen. Hier genügen einfache klare Empfehlungen. Dass der Pilot sich am Folgetag mit einer Meldung rechtfertigen muss, kann nicht sein.

Zum Schluss empfinden wir diesen Verordnungsentwurf als Angriff auf die private Fliegerei. Obschon diese Gruppierung einen sehr geringen Anteil hat, soll diese extrem beschnitten und eingeschränkt werden. Bei allen Freizeitaktivitäten sind in der Regel die private Nutzung mit weniger Einschränkungen verbunden als gegenüber der gewerbmässigen Ausübung. Warum hier das Gegenteil der Fall ist, bleibt unbeantwortet. Die Einschränkungen im privaten Luftverkehr sind bei dem geringen Anteil weder verhältnismässig noch sind diese von öffentlichem Interesse. Einschränkungen sind also nicht angebracht.

Wir danken Ihnen für Übernahme der Änderungen in die Verordnung gemäss der angefügten Stellungnahme. Die Änderungen können 1 zu 1 übernommen werden.

Für weitere Auskünfte und Mitwirkung in dieser Verordnung stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundliche Grüsse und frohe Feststage

Schweizer Helikopterverband SHeV

Präsident Hans Wüthrich

Anhang:
Stellungnahme, Änderungsanträge

Änderungsanträge / Ergänzungen / Korrektur = **rot**

Art.	Lit	Vorlageentwurf und Korrektur	Bemerkung
2	b	<i>Gewerbmässiger Flug:</i> Flug nach Artikel 100 Absätze 1 und 2 der Verordnung vom 14. November 19734 über die Luftfahrt; sowie Firmenflüge "corporate flight's"	Firmen, welche eigene Helikopter besitzen und nicht für Dritte Flüge gegen Bezahlung ausführen, müssen gleich wie Arbeits- und Gewerbmässige Flüge behandelt werden.
2	d	<i>Flüge zu Arbeitszwecken:</i> alle gewerbmässigen Flüge ohne Personentransporte zu touristischen oder sportlichen Zwecken, insbesondere Materialtransporte sowie nicht gewerbmässige Firmenflüge zum Zweck von Materialtransporten und der Personenbeförderung.	Der erläuternde Bericht zum Vernehmlassungsentwurf sieht die Personentransporte Seite 7/28, Buchstabe d., explizit vor.
2	g	<i>Wohngebiet:</i> Siedlungsgebiet oder Gruppe von mindestens zehn bewohnten Gebäuden Wohnhäusern , einschliesslich des Gebiets im Umkreis von 100 25 m zu den Häusern respektive zu den Wohnquartieren.	Die gesamte Schweiz im Mittelland ist ein Siedlungsgebiet. Der raumplanerische Begriff Siedlungsgebiet gibt den Piloten keine Anhaltspunkte. Die Definition "10 bewohnte Wohnhäuser" geben klarere Anhaltspunkte. Der Abstand von 100 Meter ist unbegründet. Bei kleinen Helikoptern kann dieser reduziert werden. Der Pilot soll entscheiden können, wo er eine sichere Landung macht. Störend an sich für Anwohner ist nur der Anflug. Dieser wird er nicht über Wohnhäuser vornehmen. <u>Gewerbe- und andere Zonen, die nicht ausschliesslich dem Wohnzweck dienen, dürfen nicht zum Wohngebiet zählen.</u> Ebenso Sportstätten und öffentliche Anlagen. Auch etliche Gemeinden und Sportclubs chartern Helikopter für Rundflugveranstaltungen, wenn sie ein Festanlass haben. Sportplätze bieten sich dabei als ideale und sichere Landestelle an.
3		Grundsatz Aussenlandungen sind zulässig, sofern diese Verordnung keine Einschränkungen vorsieht. Landungen aus Sicherheitsgründen sind von dieser Verordnung gänz-	Die Sicherheit der Personen und des Luftfahrzeuges gehen vor. <u>Daher muss eine Landung immer straffrei möglich sein.</u> (Das Parkieren auf Autobahnen ist verboten. Ein Pannestreifen steht trotzdem zur Verfügung)

Grenchen , 10. Dezember 2010

Schweizerischer Helikopterverband SHeV, c/o Aero-Club der Schweiz, Lidostrasse 5, 6006 Luzern

<http://www.swisssheli.ch> / mail send to : info@heli-west.ch

		lich ausgeschlossen und jederzeit zulässig.	
5		Verbot von Aussenlandungen bei Unfallstellen Aussenlandungen im Umkreis von 500 m zu einer Unfallstelle sind untersagt, solange die Rettungs- und Untersuchungsarbeiten vor Ort nicht abgeschlossen sind. Ausgenommen davon sind Flüge der Berichterstattung von öffentlichem Interesse.	Untersuchungen können Monate bis Jahre dauern. <u>Der Zeitraum muss definiert werden.</u> Bei Grossereignissen hat die Öffentlichkeit ein Interesse an der Berichterstattung. <u>Flüge im Auftrag der öffentlich rechtlichen Berichterstatter (SF) müssen weiterhin möglich bleiben.</u>
9	2a	a. die Aussenlandung im Rahmen einer Veranstaltung erfolgt;	Streichen; Die Volksinitiative wurde sistiert. Die Mehrheit des Parlaments hat sich für Wasserflugzeuge ausgesprochen. Somit sollen die <u>Wasserlandungen uneingeschränkt möglich bleiben,</u> wenn der Kanton dazu einen Einwand hat.
11	2	2 In begründeten Einzelfällen kann das BAZL Abweichungen von den zeitlichen und räumlichen Einschränkungen der Artikel 9, 19, 23, 29, 31, 34 und 36 bewilligen.	<u>Temporäre Stationierungen müssen möglich sein. Dazu muss das BAZL auf ein Gesuch hin eine Bewilligung erteilen können.</u> Dies ist nötig bei Messen oder Veranstaltungen oder bei anderen Gründen. Im Winter haben die Schutzgebiete, wie Flachmoore, bei einer Schneedecke keinen Einfluss auf die Vegetation. <u>Auch in Schutzgebieten muss das möglich sein.</u>
11	5	5 Das BAZL kann öffentliche Flugveranstaltungen mit Aussenlandungen über 1100 m über Meer bewilligen, wenn diese ein bedeutendes Jubiläum im Gebirgsflug zum Anlass haben.	Eine solche Bewilligung von einem bedeutenden Jubiläum abhängig zu machen? Eine Regelung, welche erst in 100 Jahren wieder kommt, gehört nicht in diese Verordnung. <u>Es muss weiterhin sichergestellt sein, dass wenn eine Veranstaltung über 1100 Meter geplant ist, auch eine Bewilligung erteilt wird.</u> Es diskriminiert alle Personen und Veranstalter von Anlässen, die oberhalb dieser Höhenlage beheimatet sind. Wenn beispielsweise Engadin Tourismus ein Gletscherpilotevent auf dem St. Moritzersee machen will, so kann das nicht von einem Jubiläum im Gebirgsflug abhängig gemacht werden.
12	2	2 Es entscheidet so rasch als möglich, in der Regel aber spätestens innerhalb von zehn Arbeitstagen. Wird diese Ordnungsfrist über-	Dass ein Gesuch länger als 10 Arbeitstage dauern soll, ist Willkür.

Grenchen , 10. Dezember 2010

Schweizerischer Helikopterverband SHeV, c/o Aero-Club der Schweiz, Lidostrasse 5, 6006 Luzern
<http://www.swisssheli.ch> / mail send to : info@heli-west.ch

		<p>schritten, so kann der Gesuchsteller vom BAZL verlangen, dass dieses die Überschreitung der Frist schriftlich begründet und ihm mitteilt, bis wann der Entscheid voraussichtlich zu erwarten ist. Bleibt das Gesuch unbeantwortet, so kann der Gesuchsteller davon ausgehen, dass die Bewilligung stillschweigend erteilt wurde und das Vorhaben geduldet wird.</p>	
14	1	<p>1 Die Bewilligungen werden der Kommandantin oder dem Kommandanten für ein bestimmtes Luftfahrzeug erteilt oder dem Gesuch entsprechend einem Flugbetrieb oder Veranstalter.</p>	<p>Bei Veranstaltungen müssen die Veranstalter die Bewilligung einholen und auf die einzelnen Piloten und Luftfahrzeuge übertragen können. Es kann und darf nicht sein, dass jeder sep. eine Bewilligung einfordern muss. Das ist unverhältnismässig und führt zu übertriebenem bürokratischem Aufwand. (Die EASA trägt dem schon genügend Rechnung.) <u>Die Bewilligung muss sachbezogen ausgestellt werden können.</u></p>
17		<p>Für die Sicherheit ist bei der Benützung einer Aussenlandestelle ausschliesslich primär die Kommandantin oder der Kommandant des Luftfahrzeugs verantwortlich. Weitere beteiligte Dritte, welche die Sorgfaltspflicht verletzen, könne mit in die Verantwortung gezogen werden.</p>	<p>Wenn der Kommandant nichts dafür kann, weil andere Personen die Sorgfaltspflicht verletzen, so kann es nicht sein, dass ausschliesslich der Pilot die Verantwortung trägt. <u>Der Verursacher muss die Verantwortung tragen.</u></p>
19	1	<p>1 Das Stationieren von Luftfahrzeugen länger als 48 Stunden ist untersagt.</p>	<p>Bei 4 Bewegungen pro Monat an selber Stelle ist die Einschränkung völlig übertrieben. Witterungseinflüsse sind nicht berücksichtigt. Selbst wenn ein Luftfahrzeug über Monate in einem gemieteten Unterstand eingestellt ist, so stört das niemanden. (siehe SR 101 BV Art. 5 Abs. 2) <u>Der Artikel ist nicht praxisnah, gefährlich und schränkt unnötig ein.</u> Zudem ist er aus Sicht der Luftfahrtsicherheit nicht akzeptabel. Streichen, da nicht nötig.</p>
19	2	<p>2 1 Das Stationieren von Luftfahrzeugen für Flüge zu Arbeitszwecken ist erlaubt,</p>	<p>Abs 2 wird ersetzt durch Abs. 1. Somit ist Einhalt geboten, dass es nicht illegale Flugplätze gibt.</p>

Grenchen , 10. Dezember 2010

Schweizerischer Helikopterverband SHeV, c/o Aero-Club der Schweiz, Lidostrasse 5, 6006 Luzern

<http://www.swissheli.ch> / mail send to : info@heli-west.ch

		solange die Flüge im Rahmen desselben Auftrags in der gleichen Region durchgeführt werden.	
20	1-3	<p>1-Das Erfordernis einer Baubewilligung richtet sich nach Artikel 22 Absatz 1 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 (RPG) und dessen kantonalen Ausführungsbestimmungen.</p> <p>2-Der Planungspflicht nach Artikel 2 des Raumplanungsgesetzes unterstehen Aussenlandestellen, die erhebliche Auswirkungen auf Raum und Umwelt haben, insbesondere solche:</p> <p>a. die über mehr als ein Jahr wiederholt und intensiv für die Schulung genutzt werden sollen;</p> <p>b. die intensiv und wiederkehrend für das Aufnehmen und Absetzen von Lasten genutzt werden.</p> <p>3-Die Baubewilligung bedarf der Zustimmung des Grundeigentümers und der Standortgemeinde.</p>	<p>Jede Flugschule braucht ein Schulungsplatz. Die Flugschulen mussten jeweils die Zustimmung der Gemeinde und des Grundeigentümers einholen. Die Praxis hat sich bewährt. Die Schulen sind bemüht, dass es zu keinen Anständen und Reklamationen kommt.</p> <p>Warum etwas an dieser Praxis geändert werden soll, ist völlig unbegründet und nicht sachgerecht. <u>Die Hoheit soll hier weiterhin bei den Standortgemeinden bleiben.</u> Sie haben Kompetenz vor Ort.</p> <p>Falls es dabei darum geht, dass man ein Raumplanungsverfahren durchziehen kann, damit wiederum alle Umweltverbände mit Einsprachen sich hier in Aktion setzen können, bringt weder der Umwelt noch den Betroffenen etwas. Zudem ist es nicht zumutbar, dass die Betreiber die Kosten eines solchen aufwändigen Verfahrens bezahlen. Da bereits ein Schwebeflug unterhalb 15 m als Aussenlandung gilt, würde praktisch jedes heute akzeptierte Schulungsgelände (mehrjährig genutzt) planungspflichtig. Mit dem Artikel würden die Flugschulen gezwungen, jährlich die Geländekammern zu wechseln.</p> <p>Der Status wie Heute muss beibehalten bleiben. Der Artikel ist zu streichen.</p>
23	1	<p>1 Aussenlandungen sind in folgenden Gebieten untersagt Die folgenden Gebiete werden als Schutzgebiet benannt:</p> <p>a. Kernzonen von Nationalparks nach Artikel 23e Buchstabe a des Bundesgesetzes vom 1. Juli 1968 über den Natur- und Heimatschutz;</p> <p>b. Hoch- und Übergangs-</p>	<p>Landungen in diesen Gebieten sind heute schon Ausnahmen.</p> <p>Der Text muss zuerst die Gebiete benennen und dann für einzelne Flüge einschränken. <u>Die Gebiete sind als Schutzgebiete zu benennen und nicht schon im Art. 23 explizit einzuschränken.</u></p> <p>Somit ist die Textpassage zu streichen und anders zu benennen.</p>

Grenchen , 10. Dezember 2010

Schweizerischer Helikopterverband SHeV, c/o Aero-Club der Schweiz, Lidostrasse 5, 6006 Luzern

<http://www.swissheli.ch> / [mail send to : info@heli-west.ch](mailto:info@heli-west.ch)

		<p>moore von nationaler Bedeutung nach Artikel 1 der Hochmoorverordnung vom 21. Januar 19919;</p> <p>c. Wasser- und Zugvogelreservate von internationaler und nationaler Bedeutung nach Artikel 2 der Verordnung vom 21. Januar 199110 über die Wasser und Zugvogelreservate von internationaler und nationaler Bedeutung;</p> <p>d. Flachmoore von nationaler Bedeutung nach Artikel 1 der Flachmoorverordnung vom 7. Dezember 199411;</p> <p>e. Auengebiete von nationaler Bedeutung nach Artikel 1 der Auenverordnung vom 28. Oktober 199212;</p> <p>f. Eidgenössische Jagdbanngebiete nach Artikel 2 der Verordnung vom 30. September 199113 über die eidgenössischen Jagdbanngebiete.</p>	
23	2	<p>2 Für Aussenlandungen bei Flügen zu Arbeitszwecken in eidgenössischen Jagdbanngebieten gilt das Verbot nur vom 1. November bis am 31. Juli.</p>	<p>Streichen und in Artikel 31 regeln.</p>
23	3-4	<p>3 Das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) kann, um weitere, besonders empfindliche Gebiete zu schützen, Start- und Landebeschränkungen erlassen. Es hört vorgängig die interessierten Kreise an.</p> <p>4 Das UVEK kann zum Schutz der Natur in genau</p>	<p>Streichen: Wenn dann ist es Sache des Bundesrates und gehört nicht in diese Verordnung.</p> <p>Die Delegation der Kompetenz an den Bundesrat stellt sicher, dass eine politisch breiter abgestützte Haltung bei der Güterabwägung stattfindet.</p>

		bezeichneten Schutzgebieten nach den Absätzen 1 oder 3 für bestimmte Kategorien von Luftfahrzeugen Einschränkungen des Überflugs im Zusammenhang mit Aussenlandungen erlassen.	
23	5	5 Die Schutzgebiete mit den dazugehörigen Einschränkungen werden auf der Luftfahrthinderniskarte und im AIP publiziert. Diese werden auch kostenlos in elektronischer Form abgegeben.	Der Pilot soll Kenntnisse über die Standorte der sensiblen Gebiete haben. Eine verordnete Einschränkung ist nicht nötig. <u>Die Schutzgebiete werden auch ohne Verbot und Einschränkung respektiert.</u> Auch die Piloten haben Respekt und Achtung vor der Umwelt. In diesem Verordnungsentwurf ist suggeriert, dass Piloten kein Verständnis für Umweltbelange haben. Es braucht keine Einschränkungen. Hinweise genügen.
29	1b	b. in Wohngebieten;	Siehe Art. 2 g.
29	1d	d. von 12:15 Uhr bis 13:15 Uhr;	Streichen; ist nicht mehr zeitgemäß. Auch für den Schwerverkehr gelten keine solchen Regelungen. Piloten wollen in der Regel auch eine Mittagspause und machen nach Möglichkeit meist in während dieser Zeit Pause. Wegen den wenigen Ausnahmen braucht es keine Einschränkung. <u>Das kann mit einer Empfehlung gelöst werden.</u>
29	1f	f. im Umkreis von 100 m um Gaststätten und um grosse Menschenansammlungen im Freien;	Streichen: das ist Sache des Piloten, damit er die Gäste nicht stört. Braut und Bräutigam bei Hochzeitsflügen 100 Meter von der Gesellschaft entfernt abzuladen? Der Pilot würde sich mit diesem Artikel rechtfertigen. Das ist nicht praxistauglich, wenn ein Hochzeitspaar 100 Meter entfernt durch Wiesen laufen müsste. Dieser Artikel grenzt an Amtsschimmel und entbehrt jeglicher Grundlage. <u>Das kann mit einer Empfehlung besser gelöst werden und trägt der Praxis Rechnung.</u>
29	1g	g. in den Schutzgebieten nach Artikel 23.	Streichen; die Schutzgebiete werden in der Regel gemieden. <u>Mit der Publikation und Empfehlungen ist ein Verbot nicht nötig.</u> Zudem ist die Landung in einem Flachmoor im Winter unbedeutend und hat keinen Einfluss auf die Umwelt.
29	2	2-Das BAZL kann in touristisch bedeutenden Regionen höchstens 20 Aussenlande-	Streichen; Da in Artikel 29 1d bereits gestrichen. <u>Die Gemeindeordnung regelt das.</u>

Grenchen , 10. Dezember 2010

Schweizerischer Helikopterverband SHeV, c/o Aero-Club der Schweiz, Lidostrasse 5, 6006 Luzern
<http://www.swisssheli.ch> / [mail send to : info@heli-west.ch](mailto:info@heli-west.ch)

		stellen bezeichnen, auf denen Aus- senlandungen zwischen 12.15 Uhr und 13.15 Uhr erlaubt sind.	
30	2	2 Die Ausnahmen werden in der Regel auf höchstens drei Tage befristet.	Warum eine solche Ausnahme nur auf drei Tage befristet werden soll? <u>Das Amt soll situationsbedingt handeln können</u> und sich nicht unnötige Fesseln anlegen. (Vergleich Vergangenheit Löschflüge im VS bis 22:00 Uhr. Das Feuer hatte keine Pause nach 22:00 eingelegt, der Brand loderte weiter ohne Löscheinsätze)
30	3b	b. für traditionelle, kulturelle oder religiöse Feierlichkeiten Anlässe mit regionaler Bedeutung, sofern sie ortsgebunden sind;	Die Auflistung ist dehnbar. Anlässe ist der besse- re Ausdruck. Es können auch politische Anlässe sein.
31	1b	b. an Sonn- und Feiertagen;	Ersatzlos streichen; Wetterbedingungen machen Flüge zum Teil an Sonntagen dringlich. Versorgung von Hütten beispielsweise. <u>Heute schon werden Flüge nur an Sonn- und Feiertagen ausgeführt, wenn sie nötig sind.</u> Lawinensprengarbeiten, Übertragung von Sport- ereignissen, Tierarztflüge etc. Das kann auf Stufe Empfehlung gelöst werden und wird allen gerecht. Dass der Pilot am nächsten Arbeitstag einen Rap- port nach Bern schicken soll, ist völlig übertrie- ben. Womöglich trifft dies noch an seinem ar- beitsfreien Tag zu. Das Amt klagt über Personalmangel und dann soll noch mehr Bürokratie aufgezo- gen werden? Dieser Artikel ist völlig inakzeptabel. Jeder Fuhrhalter bekommt eine Jahresbewilligung für Sonn- und Feiertagsfahrten für Milch, Vieh, Gemüsetransport usw., ohne dies nach jeder Fahrt begründen zu müssen. Bauarbeiten an Sonn- und Feiertagen sind bereits kantonal bewilligungspflichtig und kommen nur in Notfällen vor. Dieser Artikel ist nicht praxis- orientiert und grenzt an Willkür.
31	1e	e. in den Schutzgebieten nach Artikel 23.	Streichen; die Schutzgebiete werden respektiert und in der Regel gemieden. Ein Verbot ist da nicht zweckmässig und entbehrt jeglicher Grundlage. In den Schutzgebieten hat es Betroffene, die auf Flüge ganzjährig angewiesen sind, weil sie keine andere Erschliessung haben.

Grenchen , 10. Dezember 2010

Schweizerischer Helikopterverband SHeV, c/o Aero-Club der Schweiz, Lidostrasse 5, 6006 Luzern

<http://www.swissheli.ch> / mail send to : info@heli-west.ch

			<p>Es hat Hütten, Alpbetriebe, Lawinenverbauungen, Wildbachbaustellen, Kraftwerke etc.</p> <p>Bauarbeiten sind sowieso Kantonssache (Bauen ausserhalb Bauzone). Warum hier ein Verbot eingeführt werden soll?</p> <p>Wenn Flüge keinen Bezug zum Schutzgebiet haben, dann werden dort auch keine ausgeführt. Auf Basis der Publikation für sensible Gebiete genügt ein Hinweis und es finden dort nur notwendige Flüge statt.</p> <p>Die Vergangenheit hat gezeigt, dass es beim Nationalpark, sowie bei den restlichen im AIP AGA aufgeführten Schutzgebieten, funktioniert. Diese restlichen Gebiete aus dem AIP im Engadin werden gemieden, obschon hier in diesem Verordnungsentwurf nicht mal eine Einschränkung dafür vorgesehen ist. Es zeigt klar, dass auch ohne Verbot die Akzeptanz von Schutzgebieten bei Piloten vorhanden ist. Also <u>besteht keine Notwendigkeit für ein Verbot oder eine Einschränkung.</u></p>
31	3	<p>3 Von Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung bis 06:00 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen sind Aussenlandungen bei Flügen zu Arbeitszwecken nur erlaubt, sofern sie dringlich sind. Die Kommandantin oder der Kommandant muss sie dem BAZL innerhalb des folgenden Arbeitstages unter Angabe der Gründe melden.</p>	<p>Siehe Art. 31 Abs. 1 b.</p> <p><u>Der Sonn- und Feiertag kann im Art. 22 als Empfehlung aufgenommen werden.</u></p> <p>„Arbeitsflüge an Sonn- und Feiertagen sollen nur ausgeführt werden, wenn sie dringlich sind.“</p>
32	1-3	<p>Ausnahmebewilligung für Aussenlandungen in Schutzgebieten nach Artikel 23 Absätze 1 und 3</p> <p>1-Das BAZL kann unter Einbezug des BAFU und des ARE Aussenlandungen bei Flügen zu Arbeitszwecken auf Gesuch hin ausnahmsweise bewilligen, wenn das Arbeitsziel nicht mit anderen Mitteln schonender und mit zumutbarem Aufwand erfüllt werden kann.</p> <p>2-Dem Gesuch ist die Stel-</p>	<p>Streichen; Arbeitsflüge in Schutzgebieten werden fast ausschliesslich für die Direktbetroffenen oder für die örtliche, öffentliche Hand, allenfalls auch Kanton, ausgeführt. Hier einen bürokratischen Umweg nach Bern zum BAZL einzuschlagen, ist weder von öffentlichem Interesse noch verhältnismässig.</p> <p>Die Kantone werden in der Souveränität beschnitten.</p> <p>Örtliche Sach- und Fachkompetenz wird den Betroffenen entzogen und anderweitig entschieden. Flüge in diesen Gebieten werden kurzfristig in-tern Stunden nötig. Die Bundesämter brauchen gemäss eigener Aussage (Siehe Text) bis zu 10 Arbeitstagen.</p> <p><u>Das wird weder den Schutzgebieten noch den</u></p>

Grenchen , 10. Dezember 2010

Schweizerischer Helikopterverband SHeV, c/o Aero-Club der Schweiz, Lidostrasse 5, 6006 Luzern
<http://www.swisssheli.ch> / [mail send to : info@heli-west.ch](mailto:info@heli-west.ch)

		<p>lungnahme der zuständigen kantonalen Behörde beizulegen. Die Stellungnahme hat darüber Aufschluss zu geben, ob das jeweilige Schutzziel verletzt wird und überwiegende Interessen entgegenstehen.</p> <p>3 Das BAZL erteilt die Bewilligung an das Flugbetriebsunternehmen für den Einzelfall oder befristet. Es kann die Bewilligung mit Auflagen oder Bedingungen versehen. Das Verfahren richtet sich nach Artikel 12. Die Bewilligungsentscheide werden dem ARE und dem BAFU zur Kenntnis zugestellt.</p>	<p><u>darin Betroffenen gerecht.</u></p>
33	1	<p>1 Die Kommandantin oder der Kommandant Der Flugbetrieb oder Besteller hat muss Aussenlandungen bei Flügen zu Arbeitszwecken in Wohngebieten der nach kantonalem Recht zuständigen Behörde nach Möglichkeit zu anhand eines Flugprogrammes frühzeitig melden. Unter 2 Bewegungen an selber Stelle und Tag kann davon abgesehen werden.</p>	<p>Auch diese Flüge können kurzfristig sein. Bei Flugbetrieben kann nicht alles der Kommandant machen. <u>Der Flugbetrieb oder der Besteller muss für die Bewilligung zuständig sein und nicht der Pilot.</u> Eine einzelne Landung ist nicht von Interesse der Ortsbehörden und stört auch wenig. <u>Eine Einzelbewegung muss auch ohne vorherige Meldung möglich bleiben.</u></p>
33	2	<p>2 Diese Aussenlandungen bedürfen keiner Bewilligung des Kantons oder der Gemeinde. Die nach kantonalem Recht zuständige Behörde kann aber saisonale, zeitliche und örtliche Vorschriften erlassen, welche den Aspekten der Flugsicherheit und der Umwelt Rechnung tragen.</p>	<p><u>Dies ist in der Lärmvorschrift der Gemeinden bereits geregelt.</u> Auch Flugbetriebe müssen sich an diese Regel halten. Unterer Text kann gestrichen werden. Die Gemeinden müssen nicht zu zusätzlichen Vorschriften nur für die Luftfahrt gedrängt werden. Alle haben sich an die Lärmvorschriften zu halten. Auch Helikopter.</p>
34	a	<p>a. oberhalb von 1 100 m über Meer; für touristische und sportliche Zwecke. Flüge</p>	<p><u>Auch private Versorgungsflüge müssen weiterhin oberhalb 1100 Meter möglich bleiben.</u> Firmenflüge und Werksflüge können sonst nicht</p>

Grenchen , 10. Dezember 2010

Schweizerischer Helikopterverband SHeV, c/o Aero-Club der Schweiz, Lidostrasse 5, 6006 Luzern
<http://www.swisssheli.ch> / mail send to : info@heli-west.ch

		zu Trainingszwecken sind bis 2000 m über Meer zulässig, sofern eine Erweiterung für Landungen im Gebirge vorhanden ist.	mehr ausgeführt werden. (Beispiel Firma Hoppe in Münster GR) Firmen, welche Werkplätze in diesen Höhenlagen anbieten, haben es bereits von der geographischen Lage her schwierig. Da es um Arbeitsplätze in Randregionen geht, sollen auch dort Firmenflüge weiterhin ohne Spezialbewilligung zugelassen sein. <u>Piloten, welche über eine Erweiterung für Landungen im Gebirge verfügen, sollten Flüge bis 2000 m über Meer zu Trainingszwecken ausführen dürfen,</u> um die erforderlichen 50 Landungen auch ausserhalb der Gebirgslandeplätze zu erreichen.
34	b	b. in Wohngebieten;	Der Art. 2 g ist auch hier entsprechend anzupassen. <u>Helikopter von Industriekonzernen sollen in den Arealen landen können.</u> <u>Der Pilot soll über den Ort entscheiden können, wo eine sichere Landung angebracht ist.</u> Stören tut es dort niemanden.
34	c	e. an Sonn- und Feiertagen;	Streichen: dieser Artikel ist nicht mehr zeitgemäss. Alle Motorboote dürfen auch am Sonntag auf den Seen fahren. Warum Helikopter keine Aussenlandungen machen dürfen, ist völlig überholt. Zudem ist der Anteil der Privatpiloten gering. <u>Das Sonn- und Feiertagsverbot ist für private Flüge aufzuheben.</u> Überhaupt widerspricht dieses Verbot der persönlichen Freiheit. Wie alle andern Freizeitbeschäftigungen soll auch der Privatpilot seine Aktivität ungehindert ausführen dürfen.
34	d	d. von 12:15 Uhr bis 13:15 Uhr;	Streichen: eine Zeiteinschränkung ist völlig inakzeptabel. Es ist zudem ein <u>Risiko für die Flugsicherheit.</u> Eine Zeiteinschränkung entbehrt jeglicher Grundlage und jeglichem Sachverstand. Zudem sind nicht mal Toleranzen vorgesehen, obschon jeder Flugplatz bei Flügen 30 Minuten länger geöffnet haben muss, wenn ein Luftfahrzeug angemeldet ist. Was ist bei Zeitverzug? Was ist, wenn der Pilot feststellt, dass er das Ziel nicht pünktlich erreicht? Soll er irgendwo früher landen und die Zeit absitzen? Soll er 1 Stunde in der Luft bleiben und über dem Dorf kreisen? Selbst die Initiative gegen Kampfflugzeuge im Tourismusgebiet wurde vom Volk klar verworfen.
34	e	e. nachts, mindestens jedoch von 20:00 Uhr bis 06:00 Uhr;	<u>Das Gesetz regelt die Nacht. Die Zeiten sind im AIP Guide publiziert.</u> Keine private Freizeitak-

Grenchen , 10. Dezember 2010

Schweizerischer Helikopterverband SHeV, c/o Aero-Club der Schweiz, Lidostrasse 5, 6006 Luzern
<http://www.swisssheli.ch> / mail send to : info@heli-west.ch

			<p>tivität kennt eine solche Einschränkung. Die allgemeine Nachtruhe ist um 22:00 Uhr und nicht um 20:00 in der Schweiz. Schwerverkehr ist auf den Strassen bis um diese Zeit unterwegs.</p> <p><u>Der Artikel ist ersatzlos zu streichen</u>, da er völlig unverhältnismässig ist und in keiner Weise von öffentlichem Interesse sein kann, denn dann wäre die Nachtruhe auf 20:00 Uhr festgelegt. Somit müssten alle Freizeitaktivitäten um 20:00 eingestellt werden. <u>Helikopterpiloten mit einer solchen Einschränkung zu belegen, entspricht nicht der Gleichbehandlung gegenüber allen andern Freizeitaktivitäten.</u> Auch Feuerwerk darf bis 22:00 gezündet werden.</p>
34	g	g. im Umkreis von 100 m um Gaststätten und um grosse Menschenansammlungen im Freien;	<p>Die betroffenen Gastwirte haben wirtschaftliche Interessen an den Flugbewegungen. Die Gäste werden sich kaum gestört fühlen. Im Gegenteil: Sie werden interessiert zuschauen! Oftmals werden die Piloten kostenlos versorgt, da Gäste Freude an der Abwechslung haben.</p> <p>Es gibt aber immer einzelne, die gegen jeden und alles sind. Die Mehrheit ist jedoch nicht von dieser Sorte von Leuten.</p> <p>Den Flugbetrieben werden Prospekte mitgegeben oder zugestellt, damit diese Gäste zuführen. Auf wessen Grundlage ein solcher Abstand beruht, bleibt offen.</p> <p><u>Der Pilot soll dort in Gaststättennähe landen, wo er niemanden stört und keinen Schaden anrichtet. Ein vorgeschriebener Abstand ist nicht erforderlich.</u></p> <p>Wenn eine Gaststätte keine bestuhlte Terrasse hat, so kann auch in unmittelbarer Nähe gelandet werden.</p> <p>Falls es überhaupt Wirte gib, die das nicht wollen, so werden solche Gaststätten bestimmt von Piloten gemieden.</p> <p><u>Der Abstand von 100 m um Gaststätten ist zu streichen</u>, da er weder den Wirten noch den Bedürfnissen der Flugsicherheit gerecht wird. Internationale ICAO Richtlinien haben keine derartigen Abstände.</p> <p><u>Einen solchen Abstand ist nicht im öffentlichen Interesse und schon gar nicht verhältnismässig.</u></p>
34	h	h. für mehr als vier Bewegungen innert 30 Tagen am gleichen Landeplatz in	<p><u>Der Pilot muss die Möglichkeit haben, mehrere Trainingsflüge an selber Stelle zu machen.</u> Damit können Überflüge eingespart werden. Er</p>

Grenchen , 10. Dezember 2010

Schweizerischer Helikopterverband SHeV, c/o Aero-Club der Schweiz, Lidostrasse 5, 6006 Luzern
<http://www.swissheli.ch> / mail send to : info@heli-west.ch

		einem Abstand von weniger als 500 m; ausgenommen davon sind Landungen zu Trainingszwecken ausserhalb von Wohnzonen.	muss sich nicht nach zwei Anflügen wieder eine neue Landestelle aussuchen, welche seine festgelegten Kriterien erfüllt. Dies würde der Lärmbelastung entgegenkommen.
34	i	i. in den Schutzgebieten nach Artikel 23 und zusätzlich in Moorlandschaften von besonderer Schönheit und nationaler Bedeutung nach Artikel 2 der Moorlandschaftsverordnung vom 1. Mai 1996. Landungen in Schutzgebieten nach Artikel 23 sind wenn möglich zu vermeiden.	Siehe Begründung Art. 31 Abs. 1 e. Zusatzpassus; zusätzlich in Moorlandschaften von besonderer Schönheit und nationaler Bedeutung nach Artikel 2 der Moorlandschaftsverordnung vom 1. Mai 1996 Moorlandschaften sind Schutzgebiete in den Bauten eingeschränkt sind, damit das Landschaftsbild erhalten bleibt. <u>Eine Helikopterlandung beeinträchtigt das Landschaftsbild</u> nicht, da er sich nur temporär dort aufhält. Was dieses Schutzgebiet, in welchem intensive Land- und Forstwirtschaft betrieben wird, in Bezug auf Helikopterlandungen auf sich hat, ist nicht nachvollziehbar. <u>Im Artikel 2 der Moorlandschaftsverordnung steht nichts von Helikopterlandungen. Das gehört nicht in diese Verordnung. Eine Einschränkung ist nicht angebracht.</u> Nicht einmal eine Publikation auf der Karte ist da angebracht.
35	1b	b. jeder Trainingsflug unter Begleitung einer zur Ausbildung berechtigten Person;	<u>Auch selbständige Trainings, ohne dass eine Ausbildungsperson dabei sein muss, sollen in diese Kategorie fallen.</u> Ein solider Trainingsstand ist im Sinne der Flugsicherheit.
36	b	b. in Wohngebieten;	Siehe Art. 2 g.
36	c	e. an Sonn- und Feiertagen;	Streichen; <u>Dies soll auf Basis einer Empfehlung gelöst werden.</u> Es macht aber Sinn, dass auch solche Flüge stattfinden können. Es ist ja auch nicht verboten, an Sonn- und Feiertagen jemandem Fahrschulunterricht zu erteilen.
36	d	d. von 12:15 Uhr bis 13:15 Uhr;	Streichen; <u>Auf Empfehlungsbasis lösen.</u> Mittagsruhe ist nicht mehr zeitgemäss.
36	g	g. sofern Fluggäste gegen Entgelt mitgeführt werden;	Streichen; <u>Es macht Sinn, wenn ein angehender Pilot zur Minimierung der Kosten Fluggäste mitführt.</u> Piloten mit geringeren finanziellen Möglichkeiten wird mit diesem Artikel die Ausbildung unnötig erschwert. Wenn Flüge so kombiniert werden können, dann muss die Möglichkeit beibehalten werden. Oberhalb 1100 m über Meer sind touristische Flüge verboten. Ein Missbrauch ist da nicht abzuleiten.
36	h	h. in den Schutzgebieten nach Artikel 23.	Streichen; Auf Empfehlungsbasis die Schutzgebiete publizieren. Siehe auch Art. 29 Abs. 1 g /

Grenchen , 10. Dezember 2010

Schweizerischer Helikopterverband SHeV, c/o Aero-Club der Schweiz, Lidostrasse 5, 6006 Luzern

<http://www.swisssheli.ch> / [mail send to : info@heli-west.ch](mailto:info@heli-west.ch)

			Art. 31 Abs. 1 e / Art. 34 i
37	1	1 Für Aussenlandungen für die Ausbildung von Personen, die im Dienste von Rettungsorganisationen oder der Polizei stehen, kann von den Ruhezeiten nach Artikel 36 Buchstabe e und d abgewichen werden, wenn die Ausbildung sonst unverhältnismässig erschwert würde.	Streichen; Siehe Art. 29 Abs. 1 d / Art. 34 d / Art. 36 d /
37	2	2 Aussenlandungen zur Ausbildung von Hubschrauberpilotinnen und Hubschrauberpiloten über 2000 m über Meer sind in den vom UVEK bezeichneten Gebieten erlaubt. Vor deren Bezeichnung hört das UVEK die interessierten Kreise an.	<u>Falls es zu den 48 gesetzlichen Gebirgslandeplätzen zusätzliche Ausbildungsplätze gibt, so wird das begrüsst.</u> Damit werden Überflüge gespart und allenfalls die bestehenden 42 GLP vom Schulungsbetrieb etwas entlastet, was wiederum den Gegnern dieser Plätze etwas entgegenkommt, obschon diese über 9000 Gipfel in der Schweiz haben, wo keine Gebirgslandeplätze sind. Es lässt sich überhaupt Fragen, ob man für Schulungsflüge nicht die Einschränkung der 2000 m über Meer aufheben will und die Landungen zu Schulungs- und Trainingszwecken uneingeschränkt zulässt. Es würde die Ausbildungszeit wegen den nötigen Überflügen massiv reduzieren. Eine Lärmverteilung würde der örtlichen Konzentration der Gebirgslandeplätze entgegenkommen. Prinzipiell sollten GLP's erweitert werden, damit würde das Konfliktpotential wegen der Konzentration massiv zurückgehen. Dieser Denkansatz gilt es zu prüfen. Allenfalls kann die Maximalzahl an Landungen an selber Stelle und Tag empfohlen werden, damit Einhaltung geboten ist.
37	4	4 Auf Flügen im Rahmen einer Prüfung, die von einem durch das BAZL anerkannten Experten abgenommen wird, darf von den Höhenbeschränkungen nach Artikel 36 Buchstabe a abgewichen werden.	Streichen; solange die Flugschüler sich für die Erweiterung für Landungen im Gebirge auf die 42 Plätze beschränken müssen, <u>so sollen sie dort zu Prüfung landen, wo sie die Gegebenheiten kennen.</u> Zudem hat der Artikel keine Bedeutung mehr, wenn die im Art. 37 Abs. 2 aufgeführte Begründung von keiner Einschränkung bei Schulungs- und Trainingsflügen im Gebirge umgesetzt wird.