

**AEROSUISSE**

Dachverband der  
schweizerischen  
Luft- und Raumfahrt

Fédération faîtière de  
l'aéronautique et de  
l'aérospatiale suisses

Associazione mantello  
dell'aeronautica e  
dello spazio svizzeri

Umbrella Organization  
of Swiss Aviation and  
Space Related Companies

Bundesamt für Zivilluftfahrt  
Sektion Sachplan und Anlagen  
3003 Bern

Bern, 9. Dezember 2010-KH/pa

Sekretariat:  
Monbijoustrasse 14  
Postfach 5236  
CH-3001 Bern

T +41 (0)31 390 98 90  
F +41 (0)31 390 99 03

aerosuisse@centrepatronal.ch  
www.aerosuisse.ch

**Vernehmlassung zur Verordnung über das Starten und Landen mit  
Luftfahrzeugen ausserhalb von Flugplätzen (Aussenlandeverordnung,  
AuLaV)**

---

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir beziehen uns auf die am 13. September 2010 vom UVEK eröffnete Vernehmlassung und nehmen zum Entwurf für eine Aussenlandeverordnung (AuLaV) wie folgt Stellung.

**1. Allgemeine Bemerkungen**

Grundsätzlich begrüssen wir die Schaffung der AuLaV, mit welcher die Aussenlandungen nun generell in einer Verordnung geregelt werden und nicht mehr wie bisher auf spezifischen Bewilligungen beruhen. Diese wurden in der Regel für zwölf Monate erteilt und mussten somit von den betroffenen Unternehmen und Piloten alljährlich erneuert werden, was mit einem beträchtlichen Aufwand verbunden war.

Positiv erachten wir zudem, dass unsere direkt betroffenen Mitglieder im „Stakeholder Involvement“ bereits in einem frühzeitigem Stadium einbezogen worden sind, was bei einer ausgesprochen „technisch“ orientierten Vernehmlassungsvorlage, wie dies die AuLaV ist, im Interesse aller Beteiligten liegt.

Allerdings müssen wir feststellen, dass unseres Erachtens **zu viele Einschränkungen und nicht sachgerechte Verbotsregelungen** den Weg in die AuLaV gefunden haben. Ganz allgemein wurden zu viele Bereiche oder Fälle festgelegt, wo Aussenlandungen eingeschränkt oder gar verboten sind und nur per Ausnahmegewilligungen überhaupt ermöglicht werden können. Dies gilt insbesondere für die **viel zu weit ausgelegten Schutzgebiete**, in welchen grundsätzlich Aussenlandungen nicht erlaubt sind.

Dadurch entstehen namentlich für die gewerbsmässig operierten Flüge (vor allem Helikopterunternehmen) **beträchtliche Umtriebe und Kosten**. Andere Vorschriften wiederum behindern die Arbeitseffizienz der in der Arbeitsluftfahrt tätigen Unternehmen.

Wie wir von der Swiss Helicopter Association vernehmen, wurden in der Vergangenheit keine oder kaum Klagen wegen Helikoptertransporten in Schutzgebieten geäussert und es waren nur einige wenige Verstösse gegen Auflagen zu verzeichnen. Wir sehen deshalb nicht ein, warum nun im vorliegenden Entwurf für die AuLaV teilweise derart einschränkende Vorschriften erlassen werden.

Die gewerbliche Helikopterfliegerei und damit die sogenannte **Arbeitsluftfahrt** sind unseres Erachtens am stärksten von der AuLaV betroffen. Wir möchten deshalb auf die wichtige Funktion dieser Sparte der Luftfahrt hinweisen, welche nicht nur im Gebirge, sondern generell in unserem Land eine **wichtige wirtschaftliche Funktion** ausübt; Arbeitsluftfahrt wird nicht zum Vergnügen gemacht!

So hat denn auch der Bundesrat in seinem Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2004 (LUPO, 05.011, Seite 1832) die Bedeutung der Arbeitsluftfahrt ausdrücklich erkannt: *„Der Bundesrat erachtet Flüge zur Hilfeleistung sowie Transportflüge in schwierigen Gelände als wichtig, weshalb genügend Kapazitäten vorhanden sein müssen. Auch dient die Arbeitsluftfahrt der wirtschaftlichen Stärkung der Gebirgsregionen sowie der Entwicklung des Tourismus.“*

Eine **liberale Regelung der Aussenlandungen** ist deshalb nicht nur eine „Wohltat“ für eine bestimmte Luftfahrtsparte, sondern ein wichtiges wirtschaftliches Element in einem Land, von welchem grosse Gebiete im voralpinen und alpinen Bereich gelegen sind.

Wir unterstützen deshalb die Forderungen unserer Mitglieder, welche sich an der Vernehmlassung beteiligt haben und deren Stellungnahme uns vorliegt, namentlich die Swiss Helicopter Association, die Rega und der Aero-Club der Schweiz. Sie haben in ihren Stellungnahmen zum Ausdruck gegeben, dass die **AuLaV nicht nur Schutzinteressen wahrnehmen darf, sondern auch jene der Arbeitsfliegerei und der davon betroffenen Wirtschaftsbranchen (u.a. Tourismus und Bauwirtschaft!) zu berücksichtigen hat**. Wir unterstützen namentlich verschiedene Anträge unserer Mitglieder zu einzelnen Artikeln, auf die wir in Punkt 2 „Bemerkungen zu einzelnen Artikeln“ hienach eingehen. Hierbei geht es nicht zuletzt auch um eine **Entschlackung verschiedener viel zu einschränkend gewählter Formulierungen**.

Schliesslich verweisen wir auch auf die **Problematik des grenzüberschreitenden Flugverkehrs** hin: Artikel 10 AuLaV verweist hierzu auf die Vorschriften von Artikel 142 der Zollverordnung. Im Hinblick auf verschiedene Vorstösse unseres Mitgliedes Verband Schweizer Flugplätze, die auf eine neue, sachgerechtere Regelung der grenzüberschreitenden Flüge in Artikel 9 des Luftfahrtgesetzes (LFG) gerichtet sind, schlagen wir vor, für Artikel 19 AuLaV eine offenere Formulierung zu wählen und schliessen uns dem Vorschlag des Verbandes Schweizer Flugplätze an.

## **2. Bemerkungen zu einzelnen Artikeln**

### **Artikel 2, Buchstabe d**

#### **Antrag:**

Der Text ist wie folgt zu ändern:

***Flüge zu Arbeitszwecken: alle gewerbsmässigen Flüge ohne Personen-transporte zu touristischen oder sportlichen Zwecken, insbesondere Materialtransporte sowie nicht gewerbsmässige Firmenflüge zum Zweck von Material- und Personentransporten;***

#### **Begründung:**

Insbesondere **international tätige Grossfirmen** verfügen über eigene Helikopter, die zu geschäftlichen Zwecken benützt werden. Die Zeitersparnis und die damit gewonnene Produktivität sind die Hauptgründe für solche Flüge. Diese Firmen stehen nicht in direkter Konkurrenz zu den gewerbsmässigen Flugbetrieben. Bleibt dieser Artikel unverändert, können diese Firmen, die für den **Wirtschaftsstandort Schweiz** und die Arbeitsplätze von sehr grosser Bedeutung sind, ihre Tätigkeit nur noch eingeschränkt wahrnehmen.

### **Artikel 11, Absatz 1**

#### **Antrag:**

Der Text ist wie folgt zu ändern:

***Für Grossanlässe mit nationaler oder internationaler Bedeutung kann das BAZL für eine bestimmte Aussenlandestelle befristet Abweichungen von den Artikeln 18 und 31 bewilligen. Während dieser Zeit ...***

Begründung:

Es sollen nicht nur international bedeutende politische Grossanlässe von Ausnahmegewilligungen profitieren können, sondern auch Anlässe, die von nationaler Bedeutung sind.

**Artikel 11, Absatz 5**

Antrag:

Der Text ist wie folgt zu ändern:

***Das BAZL kann öffentliche Flugveranstaltungen mit Aussenlandungen über 1'500 m über Meer bewilligen.***

Begründung:

Die Formulierung im Vernehmlassungsentwurf ist zu einschränkend.

**Artikel 12, Absatz 2**

Antrag:

**Der Text dieses Absatzes ist so zu ändern, dass die gesetzlichen vorgesehenen Fristen von der Verwaltung eingehalten werden müssen, und wenn sich unvermeidbare Verzögerungen ergeben, diese dem Gesuchsteller unverzüglich mitgeteilt werden.**

Begründung:

Der vorgeschlagene Text ist mit den Vorstellungen eines modernen Service public nur schwer zu vereinbaren. Die betroffenen Luftfahrtunternehmen sind darauf angewiesen, dass die gesetzlichen Fristen durch die Verwaltung eingehalten werden, oder andernfalls die Gesuchsteller so rasch als möglich über die Verzögerungen informiert werden.

**Artikel 13, Absatz 2**

Antrag:

**Wir unterstützen hier das Anliegen der Swiss Helicopter Association, welche fordert, dass Artikel 13, Absatz 2, nur zur Anwendung gelangen darf, wenn das entsprechende Land schweizerischen Helikopterbetrieben dasselbe Recht einräumt.**

### **Artikel 14, Absatz 3**

#### **Antrag:**

Der Text ist analog von Artikel 11, Absatz 1, wie folgt zu ändern:

***Die Ausnahmewilligungen für Grossanlässe mit nationaler oder internationaler Bedeutung (Artikel 11, Absatz 1) werden dem für die Aussenlandestelle verantwortlichen Betreiber erteilt.***

#### **Begründung:**

Siehe Begründung zu unserem Antrag betreffend Artikel 11, Absatz 1, hievor.

### **Artikel 18, Absatz 3, Buchstabe c**

#### **Antrag:**

Der Text ist wie folgt zu ändern:

***Permanente Plattformen für Personentransporte zu touristischen oder sportlichen Zwecken;***

#### **Begründung:**

Nur permanente Plattformen sollen als nicht zulässig bezeichnet werden. Gegen behelfsmässige Plattformen, die nach dem Einsatz wieder entfernt werden, kann vernünftigerweise nichts eingewendet werden; sie dienen der Sicherheit der Operationen am Boden.

### **Artikel 19, Absatz 1**

#### **Antrag:**

Der Text ist wie folgt zu ändern:

***Das Stationieren von Luftfahrzeugen länger als 48 Stunden bedarf, ausser bei wetterbedingten Situationen und bewilligten Veranstaltungen, einer Ausnahmewilligung.***

#### **Begründung:**

Diese Formulierung ist lagegerechter und erlaubt mehr Flexibilität.

## Artikel 20, Absatz 2, Buchstabe a

Antrag:

**Ersatzlos streichen.**

Begründung:

Da bereits ein Schwebeflug unterhalb 15 m als Aussenlandung gilt, würde praktisch jedes heute akzeptierte Schulungsgelände (mehrjährig genutzt) planungspflichtig. Mit der Fassung des Vernehmlassungsentwurfs würden die Flugschulen gezwungen, jährlich die Geländekammern zu wechseln.

## Artikel 23

Antrag:

Der ganze Artikel 23 ist **ersatzlos zu streichen**.

Begründung:

Wie selbst das BAZL der Helikopterbranche bestätigte, ergaben sich in der Vergangenheit in solchen Gebieten keine Konflikte. Würden nun Helikoptertransporte in Schutzgebieten verboten, Bodentransporte aber weiterhin zugelassen, entspräche dies einer inakzeptablen Diskriminierung des Luftverkehrs und insbesondere der Arbeitsluftfahrt.

Helikoptertransporte in sensiblen Gebieten erfolgen in der Praxis nach Absprache mit den verantwortlichen lokalen oder regionalen Behördenvertretern (z.B. Wildhüter, Förster, usw.). Diese kennen die Situation vor Ort und können bestens abschätzen, wann Helikoptertransporte stattfinden sollen. Wir sehen deshalb keinen Grund, hier eine starre, zentralistische Regelung zu formulieren.

Die in Artikel 23 aufgezählten Gebiete entsprechen zurzeit **über 50% der Fläche der Schweiz**. In gewissen Gegenden käme Artikel 23 einem generellen Verbot von Aussenlandungen gleich. Zudem werden laufend neue Schutzgebiete bezeichnet. Deren Entwicklung in der Schweiz ist geradezu inflationär, zählt doch die Schweiz mittlerweile alleine 14 Objekte des UNESCO-Weltnatur- und Kulturerbes.

**Gerade in Schutzgebieten wird oft der Helikopter eingesetzt, weil er das schonendste Transportmittel ist.** Die Einsätze erfolgen für Bachverbauungen, Holztransporte, Lawinverbauungen, Versorgung von Alpen sowie zum Unterhalt von Wasserkraftwerken oder von Skigebieten. Die Schutzziele widersprechen somit dem Gebot der Schonung der Natur. So werden in den Kernzonen der Nationalpärke diverse Forschungsstationen und andere Objekte heute durch Helikopter versorgt. Solche Transportflüge könnten nicht mehr erfolgen, da das Absetzen oder Aufnehmen von Lasten als Aussenlandung gilt. Auch in den Hochmooren und Übergangsmooren werden im Winter Holzarbeiten durchgeführt. Zum Abtransport der Bäume werden Helikopter eingesetzt, da dies die schonendste Transportart ist.

## Artikel 25

Antrag:

**Ersatzlos streichen.**

Begründung:

Eine Aussenlandung aus Sicherheitsgründen muss für alle Luftfahrzeuge möglich sein. Diese nur auf Luftfahrzeuge ohne motorischen Antrieb zu beschränken, ist praxisfremd. **Der Schutz von Leib und Leben hat vor dem Naturschutz Priorität.** Auch ein Notfall mit einem motorgetriebenen Luftfahrzeug kann eine sofortige Aussenlandung erfordern.

## Artikel 26

Antrag:

**Ersatzlos streichen.**

Begründung:

Artikel 26 verlangt, dass private Organisationen unter Beizug des BAZL und des BAFU (zwingende) Betriebsregeln für Hängegleiter zum Schutz der Natur zu erarbeiten haben. Eine solche Norm geht eindeutig zu weit und wird von der AEROSUISSE konsequent abgelehnt. Auch ist sie völlig unnötig, da sich die Praxis der Vergangenheit bestens bewährt hat: Der Schweizerische Hängegleiterverband sowie die ihm angehörenden Klubs und Flugschulen haben, wo dies notwendig ist, **freiwillige Betriebsregeln zum Schutze der Natur** entwickelt.

## Artikel 29, Absatz 1, Buchstabe d

Antrag:

**Ersatzlos streichen.**

Begründung:

Diese Einschränkung ist nicht mehr zeitgemäss und kann nötige Flüge verhindern oder verzögern. Zeitdruck kann zudem die Flugsicherheit massiv beeinträchtigen, was nicht im Sinne des Gesetzgebers sein kann. In abgelegenen Gebieten wird niemand gestört, wenn eine Aussenlandung in diesem Zeitfenster stattfindet. In der Nähe von dicht besiedelten Gebieten halten sich Piloten schon heute an die lokale Usanz.

**Artikel 29, Absatz 1, Buchstabe f**

Antrag:

**Wir unterstützen hier den Vorschlag der Swiss Helicopter Association.**

**Artikel 30, Absatz 2**

Antrag:

Der Text ist wie folgt zu ändern:

***Die Ausnahmen werden in der Regel auf 10 Tage befristet.***

Begründung:

Die vorgeschlagene Frist von höchstens 3 Tagen ist zu kurz, insbesondere wenn an die besonderen „Brücken-Wochenenden“ im Bereich von Feiertagen gedacht wird.

**Artikel 30, Absatz 3, Buchstabe c**

Antrag:

Der Text ist wie folgt zu ändern:

***bei unvorgesehenen Ausfällen von Transportanlagen mit wirtschaftlicher Bedeutung.***

Begründung:

Eine offenere Formulierung als jene des Vernehmlassungsentwurfs scheint uns sachgerechter zu sein.

**Artikel 31, Absatz 1, Buchstabe b**

Antrag:

**Ersatzlos streichen.**

Begründung:

Zahlreiche Arbeitsflüge, welche im öffentlichen Interesse sind, werden heutzutage an Sonn- und Feiertagen durchgeführt. Wir denken dabei an Film- und Fotoflüge, Hüttenversorgungen, Lawinensprengungen, Verkehrskontrollen, Feuerlösch-einsätze, etc. Ausnahmegewilligungen für all diese Tätigkeiten würden zu einem unannehmbaren administrativen und finanziellen Aufwand führen.

**Artikel 31, Absatz 1, Buchstabe e**

Antrag:

**Ersatzlos streichen.**

Begründung:

Siehe unsere Ausführungen zu Artikel 23.

**Artikel 32, Absatz 1**

Antrag:

Der Text ist wie folgt zu ändern:

***Das BAZL kann Aussenlandungen bei Flügen zu Arbeitszwecken auf Gesuch hin ausnahmsweise bewilligen, wenn ...***

Begründung:

Die Kompetenz für solche Ausnahmbewilligungen soll einzig beim BAZL liegen, um so eine zeitgerechte Abwicklung zu ermöglichen. Die zunehmende Hektik des Wirtschaftslebens bedingt, dass auch Anfragen und Aufträge für solche Aussenlandungen immer kurzfristig erfolgen.

**Artikel 34, Buchstabe a**

Antrag:

Der Text ist wie folgt zu ändern:

***oberhalb von 1'100 m über Meer, ausser beim Vorliegen einer Einzellandebewilligung oder im Rahmen einer Flugveranstaltung und für private Versorgungsflüge;***

Begründung:

Die vorgeschlagene Formulierung ist weniger einschränkend und ermöglicht das Ausstellen von Ausnahmbewilligungen.

**Artikel 34, Buchstabe c**

Antrag:

**Ersatzlos streichen.**

Begründung:

Helikopterbetriebe verchartern auch Maschinen an Privatpiloten, welche nur in ihrer Freizeit, also samstags oder sonntags, fliegen können. Bisher waren keine Klagen aufgrund missbräuchlicher Landungen bekannt. Es gibt somit keinen Grund, korrekte Aussenlandungen einzuschränken.

**Artikel 34, Buchstabe d**Antrag:

**Ersatzlos streichen.**

Begründung:

Siehe unsere Ausführungen zu Artikel 29, Buchstabe d.

**Artikel 34, Buchstabe i**Antrag:

**Ersatzlos streichen.**

Begründung:

Die von uns geforderte ersatzlose Streichung von Artikel 23 bedingt, dass auch Artikel 34, Buchstabe i, ersatzlos gestrichen wird.

**Artikel 36, Buchstabe a**Antrag:

Hier verweisen wir auf den **Antrag und die Begründung der Swiss Helicopter Association**, welche wir unterstützen.

**Artikel 36, Buchstabe c**Antrag:

**Ersatzlos streichen.**

Begründung:

Flugschüler können oft nur in ihrer Freizeit, d.h. an Wochenenden oder über die Mittagszeit, geschult werden. Da Schwebeflüge als Aussenlandungen gelten, würde diese Einschränkung faktisch dazu führen, dass Flugschulen einen grossen Teil der Ausbildungskapazität verlieren.

**Artikel 36, Buchstabe d**Antrag:**Ersatzlos streichen.**Begründung:

Diese Einschränkung ist nicht mehr zeitgemäss und kann nötige Flüge verhindern oder verzögern und so die Ausbildung unnötig verlängern und verteuern. Im Übrigen verweisen wir auf unsere Ausführungen in der Begründung zu unserem Antrag betreffend Buchstabe c.

**Artikel 36, Buchstabe g**Antrag:Der Text ist wie folgt zu **ändern**:**sofern Fluggäste nach Artikel 2 Buchstabe c mitgeführt werden.**Begründung:

Die Ausbildung zum Helikopterpiloten ist teuer. Deshalb sollte es nicht verunmöglicht werden, dass über das Mitführen von Fluggästen gegen Entgelt eine Verringerung der Kosten angestrebt wird.

**Artikel 37, Absatz 1**Antrag:Der Text ist wie folgt zu **ändern**:

***Für Aussenlandungen für die Ausbildung von Personen, die im Dienste von Rettungsorganisationen oder der Polizei stehen, kann von Artikel 36, Buchstabe a bis f, abgewichen werden.***

Begründung:

Die Ausnahmen von Aussenlandungen für die Ausbildung von Rettungsorganisationen soll nicht nur auf die Ruhezeiten (Artikel 36, Buchstaben d und e) beschränkt werden. Dies wäre für die Rega und ihre Rettungspartner (Polizei, Feuerwehr, Ambulanz sowie die kantonalen und kommunalen Führungsstäbe) zu einschränkend. Namentlich müssen Übungen mit Rettungskräften auch in Wohngebieten möglich sein. Die von uns vorgeschlagene offenere Regelung entspricht den bisherigen Vorgaben, welche sich bewährt und nie Anlass zu Reklamationen gegeben haben.

**Artikel 37, Absatz 2**

Antrag:

Der Text ist wie folgt zu ändern:

***Aussenlandungen zur Ausbildung von Hubschrauberpilotinnen und Hubschrauberpiloten über 2'000 m über Meer sind in den vom BAZL bezeichneten Gebieten erlaubt. Vor deren Bezeichnung hört das BAZL die interessierten Kreise an.***

Begründung:

Das BAZL besitzt das notwendige Fachwissen und kennt die Zusammenhänge, um die entsprechenden Gebiete zu bezeichnen. Es ist deshalb sinnvoll, die Kompetenz von Ausnahmegewilligungen gemäss Artikel 37, Absatz 2, dem BAZL zu erteilen.

**Artikel 41, Absatz 2**

Antrag:

**Ersatzlos streichen.**

Begründung:

Für bestehende Bauten und Anlagen hat die **Bestandesgarantie** zu gelten. Zahlreiche Aussenlandestellen, wie sie z.B. bei SAC-Hütten eingerichtet wurden, müssten sonst mit beträchtlichem administrativen Aufwand nachträglich bewilligt werden.

Wir danken Ihnen für die uns gebotene Gelegenheit zur Stellungnahme sowie die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen

**AEROSUISSE**  
**Dachverband der schweizerischen**  
**Luft- und Raumfahrt**  
Der Geschäftsführer:

  
K. Howald