

4 Anlagentypen und Gebirgslandeplätze

4.1 Landesflughäfen

Festlegungen

1. Die Landesflughäfen sind Verkehrsinfrastrukturen von nationaler Bedeutung. Sie dienen in erster Priorität dem öffentlichen Verkehr (Linienflüge), soweit es die verbleibende Kapazität erlaubt auch dem weiteren Luftverkehr im öffentlichen Interesse. Sie schaffen die Voraussetzungen für die Anbindung der Schweiz an den internationalen Luftverkehr durch Direkt- oder Umsteigeverbindungen.
2. Die bauliche und betriebliche Weiterentwicklung der Landesflughäfen richtet sich nach der Luftverkehrsnachfrage, soweit diese Entwicklung mit den Grundsätzen der Nachhaltigkeit in Einklang steht. Zur Deckung der Nachfrage ist die vorhandene Infrastruktur möglichst effizient zu nutzen. Die Objektblätter können verbindliche Leistungs- und Kapazitätsziele sowie Infrastrukturmassnahmen enthalten, mit denen sichergestellt werden soll, dass der jeweilige Landesflughafen seinen Zweck erreicht.
3. Die Ausstattung der Landesflughäfen entspricht den Anforderungen des Linienverkehrs und ermöglicht interkontinentale Direktverbindungen. Die Landesflughäfen
 - verfügen über mindestens eine befestigte Piste inkl. Roll- und Vorfeldbereich;
 - sind für den Instrumentenflugverkehr (IFR) und den Allwetterbetrieb ausgerüstet;
 - verfügen über einen Nahverkehrsbereich (TMA) mit einem An- und Abflugverkehrsleitdienst sowie eine Kontrollzone (CTR) mit einer Platzverkehrsleitung;
 - weisen permanente Zolleinrichtungen für die Abfertigung von Personen und Waren aus der ganzen Welt auf;
 - weisen eine leistungsfähige Infrastruktur für den Transport von Luftfracht auf;
 - können eine Helikopterbasis aufweisen.
4. Die bestehenden Betriebszeiten der Landesflughäfen sollen aufrecht erhalten werden. Sie sollen nur reduziert werden, wenn sich im vergleichbaren europäischen Umfeld verlängerte Nachtruhezeiten durchsetzen, die über die in der Schweiz geltende Nachtflugsperrre hinausgehen.
5. Die Anzahl und die Verteilung der Landesflughäfen entsprechen der Metropolitanstruktur der Schweiz gemäss Raumkonzept Schweiz. Zu den Landesflughäfen gehören die Flugplätze (Standorte gemäss Abb. 18):
 - Basel-Mulhouse
 - Genève
 - Zürich

Aus den vorangegangenen Festlegungen zu den Landesflughäfen ergibt sich kein Anpassungsbedarf an den bestehenden SIL-Objektblättern der Landesflughäfen.

Erläuterungen

1. Die Landesflughäfen sind konzessionierte Flugplätze. Sie können die Funktion eines Luftfahrtrehkreuzes («Hub») übernehmen, indem sie günstige Rahmenbedingungen schaffen, so dass die Fluggesellschaften die Anbindung an das Luftverkehrsnetz über Direktverbindungen (statt über Umsteigebeziehungen) gewährleisten.
2. Als Kapazitätsziel kann bspw. eine bestimmte Stundenkapazität (Anzahl der Starts und Landungen pro Stunde) vorgegeben werden. Damit kann sichergestellt werden, dass der Verkehr zu den Tageszeiten mit grosser Nachfrage («Verkehrswellen» mit vielen Umsteigebeziehungen) reibungslos und ohne Verspätungen abgewickelt werden kann. Dies trägt zur Qualität und Zuverlässigkeit des Luftverkehrs bei (vgl. Kap. 3.1, Erläuterungen, Festlegung 4).
Die Landesflughäfen Zürich und Genève sind aufgrund ihrer nationalen Bedeutung sowie ihrer Standortgebundenheit als Gesamtanlagen in ihrem Bestand geschützt (vgl. Art. 36e LFG).
3. Allwetterbetrieb bedeutet, dass die Pisten die Anforderungen der Cat. II/III (Low Visibility Procedure) zu erfüllen haben. Die Zolleinrichtungen der Landesflughäfen müssen für die Abfertigung von Personen und Waren auch aus dem Non-Schengen-Raum ausgerüstet sein. Die Betriebszeiten der beiden Landesflughäfen Zürich und Genève richten sich nach den Bestimmungen der Nachtflugordnung (Art. 39ff VIL) sowie der jeweiligen SIL-Objektblätter resp. Betriebsreglemente.
4. Die bestehenden Betriebszeiten der Landesflughäfen gemäss Betriebsreglement halten die Vorgaben der Nachtflugordnung (Art. 39-39d VIL) ein. Sie sollen laut LUPO nur dann eingeschränkt werden, wenn sich im europäischen Umfeld verlängerte Nachtruhezeiten durchsetzen, die über die in der Schweiz geltende Nachtflugsperrre hinausgehen.
5. Die Festlegungen 1-4 in Kap. 4.1 entsprechen der Stossrichtung für die Landesflughäfen gemäss den verabschiedeten SIL-Objektblättern Zürich (23.8.2017), Genf (14.11.2018) und Basel-Mulhouse (15.5.2013). Die Festlegungen in diesen Objektblättern stellen das Ergebnis langjähriger politischer Prozesse dar.

4.2 Regionalflughäfen

Festlegungen

1. Die Regionalflughäfen sind Verkehrsinfrastrukturen von regionaler Bedeutung. Sie dienen primär dem Luftverkehr im öffentlichen Interesse. Der Zugang der Flugschulen ist zu gewährleisten.
Die Regionalflughäfen können – sofern dafür ausgerüstet – Linienflüge zu den Landesflughäfen und zu ausländischen Destinationen anbieten.
2. Die Anzahl und die Verteilung der Regionalflughäfen sowie deren bauliche und betriebliche Weiterentwicklung orientieren sich
 - an der Nachfrage nach dem Luftverkehr im öffentlichen Interesse;
 - am Bedarf nach öffentlich zugänglichen Flugplätzen sowie nach regionaler Anbindung an den internationalen öffentlichen Luftverkehr;
 - am regionalwirtschaftlichen Bedarf, der von Standortkanton und -region geltend gemacht wird;
 - am Ziel der räumlichen Ausgewogenheit.

3. Die Ausstattung der Regionalflughäfen erfüllt die Mindestanforderungen des Luftverkehrs, der darauf operiert. Sie

- verfügen über mindestens eine befestigte Piste inkl. Roll- und Vorfeldbereich;
- können für den Instrumentenflugverkehr (IFR) ausgerüstet sein, wobei sie diesfalls über eine Luftraumstruktur sowie Flugsicherungsdienste verfügen, welche den lokalen Gegebenheiten und dem Flugbetrieb gerecht werden;
- können für den Allwetterbetrieb sowie den Betrieb bei Dunkelheit ausgerüstet sein;
- können eine Helikopterbasis aufweisen.

Sofern Regionalflughäfen für Linienverkehr genutzt werden

- sind sie für den Instrumentenflugverkehr (IFR) und für den Allwetterbetrieb ausgerüstet;
- weisen sie Zolleinrichtungen für die Abfertigung von Personen und Waren aus der ganzen Welt auf.

4. Zu den Regionalflughäfen gehören die Flugplätze (Standorte gemäss Abb. 18):

- Bern-Belp (BE)
- Birrfeld (AG)
- Bressaucourt (JU)
- Ecuwillens (FR)
- La Chaux-de-Fonds–Les-Eplatures (NE)
- Grenchen (SO)
- Lausanne–La Blécherette (VD)
- Lugano-Agno (TI)
- St. Gallen-Altenrhein (SG)
- Samedan (GR)
- Sion (VS)

Erläuterungen

1. Die Regionalflughäfen sind konzessionierte Flugplätze, die grundsätzlich allen Nutzerinnen und Nutzern offenstehen. Linienflüge zu den Landesflughäfen dienen der regionalen Anbindung an das internationale Luftverkehrsnetz (Umsteigeverkehr). Für den schweizerischen Binnenverkehr (Lokalpassagiere) sind diese Linienflüge angesichts der guten Landverbindungen (Schiene, Strasse) von untergeordneter Bedeutung.
2. Ziel der ausgewogenen räumlichen Verteilung ist, dass alle Landesteile und Handlungsräume – unter Berücksichtigung der Bevölkerungsverteilung und der Luftverkehrsbedürfnisse – angemessen an das Flugplatznetz angebunden sind.
3. Es ist davon auszugehen, dass die Luftfahrtunternehmungen, sofern die Infrastruktur der Flugplätze die Anforderungen erfüllt und eine ausreichende Nachfrage besteht, Linienflüge anbieten. Sofern dies im öffentlichen Interesse liegt, kann der Bund den Betrieb regelmässig beflogener Linien mit Beiträgen oder Darlehen fördern (vgl. Art. 101 LFG) oder sich an Luftverkehrsunternehmungen beteiligen (vgl. Art. 102 LFG).

Gemäss Art. 20 Abs. 3 VRV-L kann das BAZL einem Flugplatzhalter die Anwendung eines Instrumentenflugverfahrens ohne Flugverkehrskontrolldienst bewilligen, wenn der Flugplatzhalter nachweist, dass die Flugsicherheit gewährleistet ist.

4. Der Regionalflughafen St. Gallen-Altenrhein ist bis anhin nicht konzessioniert, sondern hat lediglich den Status eines Flugfelds.

4.3 Flugfelder

Festlegungen

1. Die Flugfelder dienen allen Luftverkehrsarten mit Ausnahme des Linienverkehrs (öffentlicher Luftverkehr).
2. Die Anzahl und Verteilung der Flugfelder sowie deren bauliche und betriebliche Weiterentwicklung orientieren sich
 - an der Nachfrage nach dem Luftverkehr im öffentlichen Interesse;
 - am regionalwirtschaftlichen Bedarf, der von Standortkanton und -region geltend gemacht wird;
 - dem Ziel der räumlichen Ausgewogenheit.
3. Die Ausstattung der Flugfelder erfüllt die Mindestanforderungen des Luftverkehrs, der darauf operiert. Die Flugfelder können für den Instrumentenflugverkehr (IFR), den Allwetterbetrieb sowie den Betrieb bei Dunkelheit ausgerüstet sein, Flugsicherungsdienste anbieten sowie eine Helikopterbasis aufweisen.
4. Zu den Flugfeldern gehören die Flugplätze (Standorte gemäss Abb. 18):
 - Ambri (TI)
 - Amlikon (TG)
 - Bad Ragaz (SG)
 - Bellechasse (FR)
 - Bex (VD)
 - Biel-Kappelen (BE)
 - Buochs (NW)
 - Buttwil (AG)
 - Courtelary (BE)
 - Dittingen (BL)
 - Dübendorf (ZH)
 - Fricktal-Schupfart (AG)
 - Gruyères (FR)
 - Hasenstrick (ZH)
 - Hausen am Albis (ZH)
 - Kägswil (OW)
 - La Côte (VD)
 - Langenthal (BE)
 - Locarno (TI)
 - Lodrino (TI)
 - Lommis (TG)
 - Luzern-Beromünster (LU)
 - Mollis (GL)
 - Montricher (VD)
 - Môtiers (NE)
 - Münster (VS)

- Neuchâtel (NE)
- Olten (SO)
- Raron (VS)
- Reichenbach (BE)
- Saanen (BE)
- Schaffhausen (SH)
- Schänis (SG)
- Sitterdorf (TG)
- Speck-Fehraltorf (ZH)
- St. Stephan (BE)
- Thun (BE)
- Triengen (LU)
- Wangen-Lachen (SZ)
- Winterthur (ZH)
- Yverdon (VD)
- Zweisimmen (BE)

5. Flugfelder mit saisonalem Flugbetrieb im Winter (Winterflugfelder) dienen primär Flügen der Leicht- und Sportaviatik und weisen keine permanente Infrastruktur auf. Zu den Winterflugfeldern gehören die Flugplätze (Standorte gemäss Abb. 18):

- Blumental (BE)
- Lauberhorn (BE)
- Männlichen (BE)
- Schwarzsee (FR)

6. Das Flugfeld Wangen (SZ) ist ein Wasserflugplatz (Standort gemäss Abb. 18). Neue Wasserflugplätze dürfen nicht bewilligt werden.

7. Militärflugplätze, die von der Luftwaffe nicht mehr genutzt werden, sollen als zivile Flugplätze weiterbetrieben werden, wenn

- die Anlage dem Luftverkehr im öffentlichen Interesse dient oder zur Entlastung im Gesamtsystem der Flugplätze beiträgt;
- eine Trägerschaft Gewähr für eine geordnete Benützung bietet;
- keine überwiegenden Interessen der Raumplanung oder der Umwelt entgegenstehen.

8. Für die Umwandlung eines ehemaligen Militärflugplatzes in einen zivilen Flugplatz ist ein Umnutzungsverfahren erforderlich. Dieses Verfahren richtet sich nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes (LFG). Bis zum Abschluss des Umnutzungsverfahrens können ehemalige Militärflugplätze im bisherigen Umfang zivilaviatisch weiter benützt werden.

9. Teile des Militärflugplatzes Dübendorf werden in ein ziviles Flugfeld umgenutzt. Dieses dient in erster Linie dem Geschäftsreiseverkehr. Weiter soll es Werkflügen sowie Sport- und Freizeitflügen offen stehen. Aviatische Grundschulung sowie Linienverkehr sind ausgeschlossen.

Das zivile Flugfeld Dübendorf beherbergt eine Helikopterbasis für Rettungsflüge und Flüge der Kantonspolizei. Weitere gewerbemässige und private Helikopterflüge sind möglich.

Das zivile Flugfeld Dübendorf lässt eine Mitbenützung durch die Luftwaffe für Flüge mit militärischen Helikoptern und Flächenflugzeugen zu.

Erläuterungen

1. Es gibt Flugfelder ohne und mit beschränktem Zugang. Flugfelder ohne beschränkten Zugang sind einem weiteren Benutzerkreis zugänglich. Flugfelder mit beschränktem Zugang (im Luftfahrthandbuch AIP mit «Restricted» resp. «R» bezeichnet) stehen ausschliesslich einem beschränkten Benutzerkreis (bspw. Club-Mitglieder) offen, der im Betriebsreglement festgehalten ist. Eine Bewilligung für andere Benutzerinnen und Benutzer des Flugfeldes kann nur im Einzelfall, gestützt auf eine Ausnahmeregelung in der Verantwortung des Flugplatzes, erteilt werden. Die Entscheidung, ob ein Flugfeld einen beschränkten Zugang aufweist oder nicht, liegt beim jeweiligen Flugplatzhalter.

Einige Flugfelder sind vorwiegend auf den Segelflugverkehr ausgerichtet. In der Fassung des SIL-Konzeptteils vom 18. Oktober 2000 wurden sie als «Segelflugfelder» separat ausgewiesen.

Seit 2015 sind in der Schweiz Hängegleiter mit Elektroantrieb zugelassen. Gemäss Art. 10a Abs. 2 der Verordnung des UVEK über Luftfahrzeuge besonderer Kategorien (VLK) müssen diese auf Flugfeldern starten und landen (Flugplatzzwang). Vor diesem Hintergrund wäre unter Umständen auch die Schaffung von Flugfeldern ausschliesslich für Hängegleiter mit Elektroantrieb möglich.

2. Kriterien für die räumliche Ausgewogenheit von Flugfeldern sind:
 - Entfernung zu Flugplätzen mit Kapazitätsreserven für das relevante Luftverkehrssegment,
 - Handlungsräume gemäss Raumkonzept Schweiz.
3. Flugfelder können nach den Bestimmungen resp. in Absprache mit den Zollbehörden grenzüberschreitende Flüge abfertigen.
4. Das Flugfeld Hasenstrick wird seit 2010 nicht mehr aviatisch genutzt. Der Flugplatz bleibt bis zu einem allfälligen Entzug der Betriebsbewilligung planerisch im SIL gesichert (vgl. Kap. 3.1 Festlegung 10).
5. Die Winterflugfelder können Ihren Betrieb für Flächenflugzeuge nur bei genügender Schneedecke (auf dem Schwarzsee bei ausreichender Eisdicke) aufnehmen. Die Nutzung dieser Plätze variiert von Jahr zu Jahr. Die saisonal beschränkte Nutzung ist in den Betriebsbewilligungen und -reglementen verankert.
6. Der einzige, seit Jahrzehnten bestehende Wasserflugplatz Wangen (SZ) (früher Wasserflugplatz Lachen genannt) befindet sich auf dem Zürichsee in unmittelbarer Nachbarschaft zum Flugplatz Wangen-Lachen (SZ). Im Zusammenhang mit der Behandlung der Eidgenössischen Volksinitiative «Keine Wasserflugzeuge auf Schweizer Seen!» von 1996 wurde das Luftfahrtgesetz dahingehend ergänzt, dass der Bundesrat die Anzahl der Wasserflugplätze beschränken kann (vgl. Art. 36 Abs. 2 LFG). Gestützt darauf legte der Bundesrat bereits im bisherigen SIL (Fassung vom 18. Oktober 2000) fest, dass neben dem bestehenden Wasserflugplatz Wangen keine weiteren Wasserflugplätze mehr bewilligt werden dürfen.
7. Militärische Anlagen, die (auf Grundlage des Sachplans Militär resp. des Stationierungskonzepts der Armee) künftig nicht mehr benötigt werden, zählen zum Dispositionsbestand und werden durch das VBS (armasuisse Immobilien) verkauft, im Baurecht abgegeben, vermietet, stillgelegt oder zurückgebaut. Das VBS veräussert Immobilien aus dem Dispositionsbestand erst, wenn die für die Umnutzung erforderliche raumplanungs- bzw. spezialrechtliche Bewilligung vorliegt.
8. Das Umnutzungsverfahren richtet sich nach Art. 31 VIL und beinhaltet die Erteilung einer Betriebsbewilligung, die Genehmigung eines Betriebsreglements sowie eine Plangenehmigung für die bestehenden, die geänderten oder neue Bauten und Anlagen. Das Betriebsreglement sowie die Plangenehmigung haben den Zielen und Vorgaben des Objektblatts zu entsprechen. Nähere Informationen sind dem

BAZL-Merkblatt «Verfahren für den Weiterbetrieb ehemaliger Militärflugplätze als Zivilflugplatz (Umnutzungsverfahren)» aus dem Jahre 2004 zu entnehmen.

Bereits abgeschlossen ist die Umnutzung folgender ehemaliger Militärflugplätze:

- Münster (VS)
- Reichenbach (BE)
- Saanen (BE)
- Zweisimmen (BE)

Bei folgenden ehemaligen Militärflugplätzen steht das Umnutzungsverfahren derzeit noch bevor:

- Ambri (TI)
- Kägiswil (OW)
- Lodrino (TI)
- Mollis (GL)
- Raron (VS)
- St. Stephan (BE)

Bisher wurden alle ehemaligen, zivilaviatisch weiterbetriebenen Militärflugplätze in ein Flugfeld umgenutzt. Die Umnutzung eines ehemaligen Militärflugplatzes in einen Regionalflughafen ist jedoch nicht abgeschlossen.

9. Die Festlegung beruht auf dem Beschluss des Bundesrates vom 31. August 2016. Die Eckwerte zum Flugbetrieb auf dem zivilen Flugfeld Dübendorf werden in der Zweckbestimmung im Objektblatt zu konkretisieren und im Betriebsreglement zu berücksichtigen sein.

Beim Flächenflugbetrieb soll den Geschäftsreiseflügen (Business Aviation) erste Priorität eingeräumt werden. Ausgeschlossen sind einerseits der Voltenbetrieb für die Grundschulung zum erstmaligen Erwerb einer Fluglizenz, andererseits der flugplanmässige Linienverkehr sowie der Charterketten-Verkehr (gewerbsmässige öffentliche Flüge, die Teil einer systematischen Abfolge von mindestens vier Flügen sind). Einzelne Charterflüge (Taxiflüge) sollen hingegen erlaubt werden.

Der definitive Standort der zivilen Helikopterbasis wird im SIL-Objektblatt Dübendorf festzulegen sein. Die zivile Helikopterbasis dient vorrangig Rettungs- und Polizeieinsätzen. Daneben soll die Basis auch für weitere gewerbsmässige sowie für private Helikopterflüge offen stehen; die Stationierung von Helikoptern auf der zivilen Basis zu diesem Zweck ist im Rahmen der Erarbeitung des SIL-Objektblattes zu prüfen und zu klären.

Das zivile Flugfeld soll von der Luftwaffe mitbenützt werden können, insbesondere für Helikopterflüge und Flüge des Lufttransportdienstes des Bundes. Die Stationierung von Kampffjets auf dem zivilen Flugfeld Dübendorf ist ausgeschlossen.

Mit Genehmigung des SIL-Objektblattes Dübendorf werden die Inhalte von Festlegung 9 angepasst.

4.4 Heliports

Festlegungen

1. Heliports dienen primär Rettungs- und Einsatzflügen sowie Arbeitsflügen, sekundär dem weiteren Luftverkehr. Den Heliports kommt im Gesamtsystem der Luftfahrtinfrastruktur eine komplementäre Rolle zu.
2. Die Anzahl und Verteilung der Heliports sowie deren bauliche und betriebliche Weiterentwicklung orientieren sich
 - an der Nachfrage nach dem Helikopter-Luftverkehr im öffentlichen Interesse;
 - am regionalwirtschaftlichen Bedarf, der von Standortkanton und -region geltend gemacht wird;
 - am Ziel der räumlichen Ausgewogenheit.

Neue Heliports können bewilligt werden, falls die vorgesehene Verkehrsleistung nachweislich nicht von einer bestehenden Anlage aus erbracht werden kann.
3. Die Ausstattung der Heliports entspricht den Mindestanforderungen des vorrangig darauf operierenden Flugverkehrs.

Heliports können für den Instrumentenflugverkehr (IFR), den Allwetterbetrieb und den Betrieb bei Dunkelheit ausgerüstet sein sowie Flugsicherungsdienste anbieten.
4. Heliports sollen, im Sinne der optimalen Nutzung der Infrastruktur, soweit möglich verschiedenen Nutzerinnen und Nutzern zur Verfügung stehen. Beim Neubau oder bei grösseren baulichen oder betrieblichen Änderungen von Heliports sollen die Möglichkeiten dazu geprüft werden.
5. Für bestehende und neue Heliports, die einen wesentlichen Anteil an Rettungs- und Einsatzflügen am Gesamtverkehr der Anlage aufweisen, können Erleichterungen gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) gewährt werden.
6. Zu den Heliports gehören die Flugplätze (Standorte gemäss Abb. 18):
 - Balzers (Fürstentum Liechtenstein)
 - Collombey-Muraz (VS)
 - Davos (GR), Zwischenergebnis
 - Erstfeld (UR)
 - Gampel (VS)
 - Gossau (SG)
 - Gsteigwiler (BE)
 - Haltikon (SZ)
 - Holziken (AG)
 - Interlaken (BE)
 - Lauterbrunnen (BE)
 - Leysin (VD)
 - Pfaffnau (LU)
 - Raron (VS)
 - San Vittore (GR)
 - Schattenhalb (BE)
 - Schindellegi (SZ)
 - Sembrancher (VS)

- Tavanasa (GR)
- Trogen (AR)
- Untervaz (GR)
- Würenlingen (AG)
- Zermatt (VS)

7. Heliports mit saisonalem Flugbetrieb im Winter (Winterheliports) dienen primär Flügen der Leicht- und Sportaviatik und weisen keine permanente Infrastruktur auf. Zu den Winterheliports zählen die Flugplätze (Standorte gemäss Abb. 18):

- Gstaad-Inn Grund (BE)
- St. Moritz (GR)

Erläuterungen

1. Für Helibasen auf Flugplätzen gelten die Festlegungen von Kap. 4.1 bis 4.3. Den Helikoptern kommt insbesondere im Voralpen- und Alpenraum, die mit anderen Verkehrsmitteln nicht oder nur mit hohem Aufwand erreicht werden können, eine grosse Bedeutung zu. Wie bei den Flugfeldern gibt es bei den Heliports Anlagen mit beschränktem Zugang, die ausschliesslich einem reglementarisch festgelegten Benutzerkreis zugänglich sind.
2. Kriterium für die räumliche Ausgewogenheit von Heliports ist die Entfernung zu Heliports (resp. Helibasen auf Flugplätzen) mit Kapazitätsreserven für das relevante Verkehrssegment.

Neubau eines Heliports: Der Initiant hat seine ernsthaften Bemühungen, die vorgesehene Flugverkehrsleistung ab bestehenden Heliports (oder Helibasen auf Flugplätzen) zu erbringen, schriftlich nachzuweisen resp. stichhaltig zu begründen, weshalb bestehende Heliports (oder Helibasen auf Flugplätzen) nicht in Frage kommen. Die Vorgabe zum Neubau von Heliports steht in Zusammenhang mit Festlegung 9 in Kap. 3.1 (Ausrichtung der Luftfahrtinfrastruktur), wonach die Ausschöpfung bestehender Kapazitäten Vorrang vor dem Neubau von Anlagen hat.
3. Heliports können für Personen nach den Bestimmungen resp. in Absprache mit den Zollbehörden auch grenzüberschreitende Flüge (Schengen-Raum) durchführen; eine Warenabfertigung ist dagegen nicht möglich.
4. «Verschiedenen Nutzerinnen und Nutzern zur Verfügung stehen» heisst, dass Heliports grundsätzlich auch für Dritte zugänglich sind und diese die Infrastruktur (FATO, Betankungsanlage etc.) zumindest vorübergehend (gegen Entschädigung) in Anspruch nehmen können. Mit der Zulassung weiterer Nutzerinnen und Nutzer auf bestehende Anlagen können einerseits lange Transferflüge vermieden, andererseits der Druck für den Bau neuer Heliports reduziert werden. Für die Helikopterunternehmen problematisch ist allenfalls die verschärfte Konkurrenz bei der Markt- und Gebietsaufteilung. Der Bund hat bis anhin vom rechtlichen Mittel des beschränkten Zulassungszwangs (vgl. Art. 20 VIL) keinen Gebrauch gemacht. Die Anwendung von Art. 20 VIL ist beispielsweise dann zu prüfen, wenn in der Nähe eines Heliports mit beschränktem Zugang und tiefer Auslastung der Bedarf nach einem neuen Heliport geltend gemacht wird.

5. Erleichterungen bei der Lärmbelastung von Heliports nach Art. 7 Abs. 2 LSV können bei neuen Heliports wesentlich zur Wahl eines geeigneten Standorts beitragen, weil die räumlich weit ausgreifenden Lärmkurven des mittleren maximalen Lärmpegels (L_{max} gemäss Anhang 5 LSV) diese Standortwahl unter Umständen entscheidend einschränken.
7. Winterheliports dürfen nur in den Wintermonaten betrieben werden. Die saisonal beschränkte Nutzung ist in den Betriebsbewilligungen und -reglementen verankert.

4.5 Militärflugplätze

Festlegungen

1. Die Militärflugplätze sollen – soweit es die militärischen Interessen zulassen – dem zivilen Luftverkehr zur Verfügung gestellt werden. Die zivil mitbenützten Militärflugplätze nehmen eine Ergänzungsfunktion im Gesamtsystem der zivilen Luftfahrtinfrastruktur wahr (Standorte gemäss Abb. 18).
2. Die zivil mitbenützten Militärflugplätze können allen Luftverkehrsarten dienen. Die Art und das Ausmass der zivilen Mitbenützung richten sich nach
 - den vorrangigen militärischen Nutzungsbedürfnissen resp. dem Betrieb der Luftwaffe,
 - den regionalen zivilen Luftverkehrsbedürfnissen,
 - der Ausstattung und den betrieblichen Rahmenbedingungen des Militärflugplatzes.
3. Die häufige zivile Mitbenützung eines Militärflugplatzes setzt ein SIL-Objektblatt für den zivilen Flugbetrieb voraus.
Für den Militärflugplatz Emmen ist eine häufige zivile Mitbenützung zu prüfen (Vororientierung).
4. Die von der zivilen Mitbenützung ausgehende Lärmbelastung darf zu keinen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte (IGW) gemäss Anhang 5 und 8 Lärmschutzverordnung (LSV) führen. Wo die IGW gemäss Anhang 8 LSV bereits durch den militärischen Flugbetrieb überschritten werden, darf die von der zivilen Mitbenützung ausgehende Lärmbelastung nicht zu einer wahrnehmbaren Erhöhung der Gesamtlärmbelastung (militärisch und zivil) führen.

Erläuterungen

1. Das Netz der Militärflugplätze wird im Sachplan Militär (SPM) festgesetzt. Gestützt auf Art. 38 LFG legt der SIL nur die Regeln zur zivilen Mitbenützung dieser Militärflugplätze fest.

Gemäss SPM (2017) wird die Luftwaffe längerfristig nur noch die Flugplätze in Emmen, Meiringen und Payerne für den Kampffjetbetrieb sowie die Flugplätze Locarno und Alpnach (Helikopterbasis) betreiben. Von den Flugplätzen Buochs und Sion soll sie sich zurückziehen (wobei der Flugplatz Sion weiterhin als Ausweichflugplatz benutzt werden wird). Der Betrieb in Dübendorf soll auf eine militärische Helikopterbasis mit der Möglichkeit zur Mitbenützung einer zivil betriebenen Piste reduziert werden. Mit Ausnahme von Meiringen werden die Militärflugplätze heute zivil mitbenützt. Die Flugplätze Sion und Locarno weisen eine zivil-militärische Mischnutzung auf. Im Gegensatz zu den zivil mitbenützten Militärflugplätzen wurden sie ursprünglich als Zivilflugplätze erbaut. Sie verfügen für den zivilen Betrieb über eine eigenständige Konzession resp. Betriebsbewilligung und sind den entsprechenden Anlagetypen zugeordnet (vgl. Kap. 4.2 bzw. 4.3).

2. Um die Sicherheit bei der zivilen Mitbenützung eines Militärflugplatzes zu gewährleisten, ermittelt das BAZL gemäss Art. 30b Abs. 4 VIL in Zusammenarbeit mit der Luftwaffe, inwiefern die militärische Infrastruktur nicht in Einklang mit den zivilen Anforderungen steht («Gap-Analyse»). Gestützt darauf werden die Risiken, welche durch die Abweichungen entstehen, abgeschätzt und allenfalls Massnahmen zur Minderung sowie zum Umgang mit diesen Risiken vorgeschlagen. Der zivile Flugplatzhalter hat nachzuweisen, dass die Sicherheit des zivilen Betriebs gewährleistet ist. Für die Übernahme allfälliger Kosten kommt in der Regel das Verursacherprinzip zur Anwendung. Schliesslich werden die Abweichungen publiziert, damit die zivilen Pilotinnen und Piloten bei der Flugvorbereitung davon Kenntnis nehmen können.
3. Eine häufige zivile Mitbenützung liegt gemäss Art. 30 VIL dann vor, wenn der zivile Flugbetrieb mehr als 10 Prozent der militärischen Flugbewegungen oder mehr als 1000 Motorflugbewegungen pro Jahr ausmacht. Massgebend für die Berechnung ist der Durchschnitt der Bewegungszahlen der letzten drei Kalenderjahre.

Im Weiteren ist für die häufige zivile Mitbenützung eines Militärflugplatzes gemäss Art. 30 VIL eine Benützungsvereinbarung zwischen der Luftwaffe und dem zivilen Flugplatzhalter oder der Flugplatzhalterin abzuschliessen. Zudem ist die zivile Flugplatzhalterin oder der zivile Flugplatzhalter verpflichtet, für die zivile Mitbenützung ein Betriebsreglement zu erstellen, das vom BAZL mit Zustimmung der zuständigen Stelle im VBS genehmigt werden muss. Militärflugplätze mit ziviler Mitbenützung, die nicht als häufig gilt, verfügen über keinen zivilen Flugplatzhalter.

Für Bauten auf zivil mitbenützten Militärflugplätzen, die ganz oder überwiegend dem zivilen Luftverkehr dienen, kommt das Plangenehmigungsverfahren gemäss LFG zur Anwendung. Zusätzlich ist die Zustimmung des VBS erforderlich.

In den Festlegungen des SIL-Konzeptteils (vgl. Abbildung 18 mit der Karte zum geplanten Gesamtsystem der Luftfahrtinfrastruktur) werden Militärflugplätze mit häufiger ziviler Mitbenützung aufgeführt, bei welchen die Rahmenbedingungen für einen zivilen Flugbetrieb in einem SIL-Objektblatt festzulegen sind und anschliessend ein ziviles Betriebsreglement zu erlassen ist. Dies ist derzeit einzig beim Militärflugplatz Payerne der Fall. Die Militärflugplätze Alpnach und Emmen werden dagegen nur gelegentlich zivil mitbenützt. Beim Militärflugplatz Emmen soll die Option einer häufigen zivilen Mitbenützung jedoch offen gehalten werden (vgl. Koordinationsprotokoll vom Februar 2007). Diese Flugplätze sind in der Ausgangslage (vgl. Tabelle 10 in Kap. 2.2) aufgeführt.

4. Eine Erhöhung der Gesamtlärmbelastung gilt in der Regel ab 1 dB als wahrnehmbar. Die Wahrnehmbarkeit muss aber immer im Einzelfall geprüft werden, da auch andere Faktoren (zeitliches Auftreten der Mehrbelastung etc.) eine Rolle spielen.

4.6 Flugsicherungsanlagen

Festlegungen

1. Flugsicherungsanlagen dienen der sicheren, effizienten und pünktlichen Abwicklung des Luftverkehrs in der Luft und am Boden. Der lückenlose, sichere und wirtschaftliche Betrieb der Flugsicherungsanlagen liegt im öffentlichen Interesse.
2. Die Anzahl und die räumliche Verteilung der Flugsicherungsanlagen richten sich nach dem sicherheits- und navigationstechnischen Bedarf der nationalen und internationalen Luftfahrt. Flugsicherungsanlagen sollen nach Möglichkeit genügend Abstand zu bewohnten Gebieten einhalten, Schutzgebiete meiden und sich in die Landschaft einordnen. Sie haben ferner die Bestimmungen der Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV) einzuhalten. Treten bei der Standortwahl Konflikte auf, hat die Flugsicherheit in der Interessenabwägung eine hohe Priorität.
3. Die bauliche und betriebliche Weiterentwicklung der Flugsicherungsanlagen richtet sich nach dem sicherheits- und navigationstechnischen Bedarf der nationalen und internationalen Luftfahrt.
4. Die radioelektrischen Signale von Flugsicherungsanlagen sind vor negativen Einflüssen zu schützen.
5. Zu den Flugsicherungsanlagen gehören die Anlagen (Standorte gemäss Abb. 19):
 - Albis (ZH)
 - Albis-Felsenegg (ZH)
 - Belpberg (BE)
 - Bern-Belp (BE)
 - Bürgenberg (NW)
 - Corvatsch (GR)
 - Fribourg (FR)
 - Gland (VD)
 - Hochwald (SO)
 - Holberg 1 (ZH)
 - Holberg 2 (ZH)
 - Hörnli (ZH)
 - La Dôle 1 (VD)
 - La Dôle 2 (VD)
 - La Dôle 3 (VD)
 - La Praz (VD)
 - Lägern 1 (ZH)
 - Lägern 2 (ZH)
 - Lägern 3 (ZH)
 - Le Cunay 1 (VD)
 - Le Cunay 2 (VD)
 - Lenk (BE)
 - Lukmanier (GR)
 - Märchligen (BE)
 - Monte Lema 1 (TI)
 - Monte Lema 2 (TI)
 - Muzzano (TI)
 - Niesen (BE)
 - Passeiry (GE)

- Pointe de la Plaine Morte (VS)
- San Salvatore (TI)
- St. Prex 1 (VD)
- St. Prex 2 (VD)
- Sion 1 (VS)
- Sion 2 (VS)
- Trasadingen (SH)
- Trütlikon (TG)
- Waltikon (ZH)
- Wangen-Brüttisellen (ZH)
- Weissfluhgipfel (GR)
- Willisau (LU)
- Wislistein (ZH)

Erläuterungen

1. Zu den Flugsicherungsanlagen gehören die für die Flugsicherung notwendigen Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsanlagen (CNS) sowie die Navigationszentren in Genf und Dübendorf. Die fünf von MeteoSchweiz betriebenen Wetterradare erfüllen unterschiedliche Zwecke. Sie sind für die Zivilluftfahrt aber unabdingbar, so dass sie ebenfalls zu den Flugsicherungsanlagen zählen und folglich nach den Bestimmungen des LFG zu bewilligen sind.

Es gilt räumlich zu unterscheiden zwischen

- Flugsicherungsanlagen, die dem Betrieb einzelner Flugplätze dienen. Diese liegen teils innerhalb, teils ausserhalb des Flugplatzperimeters.
 - Flugsicherungsanlagen, die dem übergeordneten Luftverkehr dienen und sich funktional nicht einem Flugplatz zuordnen lassen. Diese liegen in der Regel ausserhalb des Flugplatzperimeters.
 - administrativen Bauten im Zusammenhang mit der Flugsicherung (Bürogebäude der Flugsicherung Skyguide). Diese werden nicht zur Luftfahrtinfrastruktur gezählt.
2. Es ist davon auszugehen, dass ein Teil der klassischen bodengestützten Flugsicherung mit den bestehenden Anlagen langfristig durch die satellitengestützte Navigation abgelöst wird. Bei der Satellitennavigation werden verschiedene Verfahren angewandt. Für den An- und Abflugverkehr auf Flughäfen kommen Verfahren zum Einsatz, die neben den bodenunabhängigen Systemen (z. B. EGNOS [European Geostationary Navigation Overlay Service]) auf Referenzstationen auf Flugplätzen basieren (z. B. GBAS [Ground based augmentation system]).
 4. Die Errichtung von Bauten oder die Präsenz von grösseren Objekten (z. B. Kräne, Fahrzeuge, Pflanzen) im Umkreis von Flugsicherungsanlagen kann deren radioelektrischen Signale stören. Diese Störungen können dazu führen, dass die Signalqualität den Anforderungen der ICAO nicht mehr genügt und die entsprechenden Flugsicherungsanlagen sowie die damit verbundenen Flugverfahren nicht oder nur noch eingeschränkt genutzt werden könnten. Gemäss Art. 42 Abs. 2 LFG können zum Schutz von Flugsicherungsanlagen Sicherheitszonen ausgeschieden werden.
 5. Die Liste umfasst nur Flugsicherungsanlagen, die sich ausserhalb der Flugplatzperimeter befinden und deren Bau und Betrieb der Plangenehmigungspflicht unterliegt (Art. 40f LFG). Flugsicherungsanlagen innerhalb der Flugplatzperimeter werden analog den Flugplatzanlagen behandelt. Aufgrund des geringen raumplanerischen Abstimmungsbedarfs der Flugsicherungsanlagen wird vorderhand auf die Erstellung eines Objektblatts verzichtet. Ein solches wird fällig, sofern beispielsweise im Bereich der Flugsicherungsanlagen Sicherheitszonen ausgeschieden werden sollen (vgl. Art. 71 VIL).

Abbildung 19: Gesamtsystem der Luftfahrtinfrastruktur, Flugsicherungsanlagen – Festlegungen

⊙ Flugsicherungsanlage bestehend



Quellen: INFOPLAN-BAZL, skyguide, MeteoSchweiz / © BAZL

4.7 Gebirgslandeplätze

Festlegungen

1. Zum Netz der Gebirgslandeplätze gehören die 40 Landstellen gemäss Abb. 20).
2. Bei Anpassungen des Netzes ist wie folgt vorzugehen:
 - Die Nutzung darf nicht zu einer übermässigen Belastung von Raum und Umwelt führen.
 - Liegen Konflikte mit Schutzziele in (Schutz-)Objekten gemäss Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG) und dem Jagdgesetz (JSG) vor, so werden Nutzungsbeschränkungen (beispielsweise Nutzungsart, zugelassene Fluggeräte, zeitliche und örtliche Beschränkungen) bestimmt.
 - Bei der Festlegung von Massnahmen sind die spezifischen Anforderungen an die Aus- und Weiterbildung sowie die Erhaltung der fliegerischen Fähigkeiten zu berücksichtigen (Vielfalt der Trainingssituationen). Dabei geniessen die Anforderungen der Aus- und Weiterbildung Priorität gegenüber anderen fliegerischen Aktivitäten.
3. Zum Schutz der wildlebenden Säugetiere und Vögel können Kantone Wildruhezonen nach Art. 4^{ter} der Jagdverordnung (JSV) bezeichnen. Liegen diese kantonalen Wildruhezonen im direkten Umfeld eines GLP und führt dessen Nutzung zu Konflikten mit den Schutzziele, kann der Kanton beim BAZL beantragen, dass für die Wildruhezonen Empfehlungen für die zivile Luftfahrt veröffentlicht werden. Die Perimeter der Wildruhezonen und die dazugehörigen Empfehlungen werden zusammen mit den Gebirgslandeplätzen in den öffentlichen Luftfahrtpublikationen der Schweiz publiziert.
4. Gesamttouristische Interessen sind im Rahmen der Nutzung der Gebirgslandeplätze zu berücksichtigen. Für die Heliskiingnutzung ist ein gesamttouristisches, qualifiziertes Interesse, wie z. B. mittels eines regionalen oder kantonalen Tourismuskonzepts, nachzuweisen und die Abstimmung mit dem kantonalen Richtplan ist sicherzustellen. Die Gebirgslandeplätze mit ihren Nutzungsarten werden in den öffentlichen Luftfahrtpublikationen der Schweiz publiziert.

Erläuterungen

1. Die Zahl der GLP ist auf 40 festgelegt (vgl. Art. 54 Abs. 3 VIL). Die bisherigen GLP wurden mit entsprechenden Koordinaten (ausser dem GLP Blüemlisalp, der nur der Ausbildung dient) und den zulässigen Nutzungsarten zwischen 1964 und 1988 durch das damalige Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement verfügt. Landungen und Starts von Helikoptern erfolgen innerhalb eines 400-Meter-Radius um die verfügte Koordinate.
2. Unter Anpassung des Netzes sind grundsätzlich Änderungen einzelner GLP zu verstehen, welche eine Verfügung bedingen (wie beispielsweise Nutzungsänderungen, saisonale Beschränkungen, Ersatz oder Verschiebung eines Platzes). Bei der Verschiebung einer Landestelle sind Konflikte mit Schutzziele von Gebieten, in denen die Stille und Ruhe wichtige qualitative Werte darstellen, von Naturschutzgebieten oder nationalen und kantonalen Wildschutzgebieten zu vermeiden. Dabei können einzelne oder mehrere in den Festlegungen erwähnte Nutzungseinschränkungen angewendet werden.
3. Die Kantone können nach Art. 4^{ter} JSV (SR 922.01) Wildruhezonen für den Schutz der wildlebenden Säugetiere und Vögel vor Störung durch Freizeitaktivitäten und Tourismus am Boden ausscheiden. Der

Kanton sorgt dafür, dass die Wildruhezonen ihre Wirkung am Boden entfalten und schränkt Nutzungen entsprechend ein.

Wenn in Wildruhezonen Konflikte mit der zivilen Luftfahrt entstehen, soll diese auch besonderen Einschränkungen unterworfen werden können. Der Kanton stellt dazu einen Antrag ans BAZL. Sofern keine Sicherheitsgründe dagegen sprechen, ist für Wildruhezonen eine minimale Überflughöhe von 1500 Fuss über Grund einzuhalten. Daraus folgende Empfehlungen für die zivile Luftfahrt werden in den öffentlichen Luftfahrtpublikationen der Schweiz publiziert.

4. Damit eine Landestelle für Heliskiing genutzt werden kann, zeigt der Kanton das gesamttouristische Interesse in Form eines regionalen oder kantonalen touristischen Interessensnachweises auf.

Gesamttouristisches Interesse bedeutet, dass die touristische Nutzung eines Gebirgslandeplatzes sich in ein kantonales oder regionales touristisches Konzept integriert. Dabei kann es sich auch um ein touristisches Gesamtkonzept handeln. Die touristische Nutzung des Gebirgslandeplatzes soll den kantonalen räumlichen Strategien zur Förderung von intensiveren und/oder extensiveren Nutzungen entsprechen. Heliskiing stellt eine Form der touristischen Nutzung dar. Heliskiing als Ersatz von Transportanlagen (intensiver Dauerbetrieb) existiert zurzeit in der Schweiz nicht und soll auch in Zukunft grundsätzlich nicht zugelassen werden. Es gilt eine Übergangsfrist von fünf Jahren.

Das BAZL führt eine Liste, in der diejenigen GLP gekennzeichnet sind, für welche ein regionaler oder kantonaler touristischer Interessensnachweis vorliegt.

Die Mehrheit der gewerbsmässigen Bewegungen auf den Gebirgslandeplätzen und damit jährlich insgesamt ca. 8000 bis 11000 Bewegungen dienen dem Heliskiing, welches üblicherweise im ersten Quartal des Jahres stattfindet. Diese Aktivität ist für einzelne Regionen Teil eines wichtigen touristischen Angebots und für einige Firmen ein wichtiges finanzielles Standbein, jedoch stark von Wetter, Wochentag und Jahreszeit abhängig. Dank Heliskiing erfährt die Flugaktivität im Winter keinen wesentlichen Einbruch. Dies ermöglicht den Piloten, ganzjährig den notwendigen Trainingsstand zu erhalten.

Abbildung 20: Gebirgslandeplätze – Festlegungen



