



3003 Bern, 22. April 2015

---

## **Flugfeld Luzern-Beromünster**

## **Genehmigung Änderung Betriebsreglement**

Helikopterbetrieb, Flugvolten

---

## A. Sachverhalt

### 1. Gesuch

#### 1.1 *Gesuchseinreichung*

Mit Schreiben vom 31. August 2012 reichte die Flubag Flugbetriebs AG (Gesuchstellerin) dem BAZL ein Gesuch um Plangenehmigung für die Befestigung der bestehenden Graspiste mit einem Hartbelag (Pistenbefestigung) und die Änderung des Betriebsreglements (BR) ein. Mit Schreiben vom 4. Oktober 2012 ersuchte die Gesuchstellerin das BAZL um eine Aufschiebung der Verfahrenseinleitung bis anfangs 2013, um vorgängig Informationsveranstaltungen über die geplanten Vorhaben durchzuführen.

Mit Verfügung vom 13. August 2013, publiziert im Luzerner Kantonsblatt und im Anzeiger Michelsamt, sistierte das BAZL auf Antrag der Gesuchstellerin vom 10. Juli 2013 das Plangenehmigungsverfahren zur Pistenbefestigung bis 30. November 2013, um im Rahmen ausserbehördlicher Parteiverhandlungen Lösungen in Bezug auf die umstrittene Pistenbefestigung zu finden. Die Gesuchstellerin wurde aufgefordert, dem BAZL bis spätestens 30. November 2013 die Ergebnisse der ausserbehördlichen Parteiverhandlungen sowie das weitere Vorgehen im behördlichen Verfahren (Fortführung des Plangenehmigungsverfahrens oder Gesuchrückzug) mitzuteilen.

Mit Schreiben vom 25. November 2013 teilte die Gesuchstellerin dem BAZL mit, dass sie das Gesuch um Plangenehmigung der Pistenbefestigung definitiv zurückziehe. Es kann somit als erledigt abgeschlossen werden. Das Bewilligungsverfahren für die Änderung des BR ist vom Rückzug nicht betroffen und bildet Gegenstand dieser Verfügung.

#### 1.2 *Beschrieb*

Beim eingereichten BR vom 10. August 2012 geht es hauptsächlich um die Regelung des Helikopterflugbetriebs auf dem Flugfeld Luzern-Beromünster (mit Festlegung der Helikopter-Volten), um das Verbot der gleichzeitigen Benutzung von Motorflug- und Segelflupiste sowie um eine geringfügige Anpassung der Motorflug-Volte. Gleichzeitig soll das BR formal überarbeitet werden. Damit entfallen zahlreiche Artikel, die bereits auf übergeordneter Ebene (Gesetze, Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt, SIL) geregelt sind. Schliesslich sollen im BR einige untergeordnete Präzisierungen vorgenommen werden, um Missverständnissen bei der Auslegung von Artikeln vorzubeugen.

### 1.3 *Begründung*

Die Anpassung des BR an die Gegebenheiten des aktuellen und künftigen Betriebs ist im SIL-Objektblatt für das Flugfeld Luzern-Beromünster vom 1. Juli 2009 als Festlegung enthalten. Gestützt darauf hat das BAZL die Gesuchstellerin mit Schreiben vom 13. Juli 2012 aufgefordert, bis 31. Dezember 2012 ein angepasstes BR einzureichen.

### 1.4 *Gesuchsunterlagen*

- Neues BR vom 10. August 2012;
- Brief vom 31. August 2012;
- Brief vom 4. Oktober 2012;
- Vergleich der BR 2000 und 2012, 10. August 2012;
- Umweltverträglichkeitsbericht (UVB): Pistensanierung mit Hartbelag (enthaltend die Fluglärmrechnung), August 2012;
- Entwurf des Hindernisbegrenzungsflächen-Katasters (HBK) vom 28. November 2013;
- Ergänzung vom 24. Februar 2014 zum Bericht vom 24. April 2008 über die Fluglärmrechnung (Fluglärmbelastung Betriebsjahr 2006 und Anpassungen im Helikopterverkehr auf der Basis Betriebsjahr 2012).

## **2. Instruktion**

### 2.1 *Anhörung, Publikation und öffentliche Auflage*

Im Februar 2013 leitete das BAZL ein ordentliches Genehmigungsverfahren mit Umweltverträglichkeitsprüfung ein. Am 15. Februar 2013 stellte das BAZL die Gesuchsunterlagen der Dienststelle Raumentwicklung, Wirtschaftsförderung und Geoinformation (rawi) des Kantons Luzern zur Stellungnahme zu. Das Gesuch wurde im Bundesblatt vom 4. April 2013 und im Luzerner Kantonsblatt vom 6. April 2013 publiziert. Es wurde vom 8. April bis 7. Mai 2013 bei der Gemeinde Beromünster und bei der oben erwähnten kantonalen Behörde öffentlich aufgelegt. Im Übrigen stellte das BAZL dem Bundesamt für Umwelt (BAFU) mit Brief vom 15. Februar 2013 die Gesuchsunterlagen zu.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 9. September 2013 forderte das BAZL die Gesuchstellerin auf, bis 1. November 2013 Stellung zu den in den Einsprachen vorgebrachten Einwänden zur Änderung des BR zu nehmen sowie einen überarbeiteten HBK nachzureichen. Bis 15. Dezember 2013 solle die Gesuchstellerin zudem eine Ergänzung zum UVB vom August 2012 einreichen, welche sich auf eine überarbeitete

te Lärmberechnung unter Berücksichtigung der neuen Helikopter-Flugrouten abstütze. Die Gesuchstellerin teilte dem BAZL mit E-Mail vom 20. Dezember 2013 mit, dass die Ergänzung zum UVB dem BAZL erst Ende Februar 2014 eingereicht werden könne.

Mit Schreiben vom 25. März 2014 stellte das BAZL dem BAFU in Ergänzung zu den bereits mit Schreiben vom 15. Februar 2013 zugestellten Gesuchsunterlagen die kantonale Stellungnahme vom 15. August 2013, die eingegangenen Einsprachen, die Stellungnahme der Gesuchstellerin zu den Einsprachen vom 27. November 2013 sowie die von der Gesuchstellerin eingereichte Ergänzung zum UVB vom 24. Februar 2014 zu und lud das BAFU zu einer Stellungnahme zur beantragten Änderung des BR bis 30. Mai 2014 ein.

Mit Schreiben vom 30. Juli 2014 forderte das BAZL die Gesuchstellerin auf, zum Ergebnis der luftfahrtspezifischen Prüfung des BAZL, zur Stellungnahme des BAFU vom 2. Juli 2014 sowie zur Stellungnahme des Kantons Luzern vom 15. August 2013 Stellung zu nehmen.

Mit Publikation vom 26. September 2014 im Anzeiger Michelsamt sowie vom 27. September 2014 im Luzerner Kantonsblatt machte das BAZL die Verfahrensparteien auf die Möglichkeit zur Akteneinsichtnahme sowie zur Einreichung von Schlussbemerkungen bis zum 31. Oktober 2014 aufmerksam. Nach Eingang der letzten Stellungnahme vom 15. Dezember 2014 (vgl. Ziffer 2.3) konnte das Instruktionsverfahren abgeschlossen werden.

## 2.2 *Einsprachen*

Während der öffentlichen Auflage gingen beim BAZL folgende Einsprachen gegen die Änderung des BR ein:

- Einsprecher 1: Einwohnergemeinde Beromünster, vertreten durch Fellmann Tschümperlin Lötscher, Anwaltsbüro und Notariat, Gerliswilstrasse 4, 6021 Emmenbrücke, 6. Mai 2013;
- Einsprecher 2: Verein IG Fluglärm – Schutzverband Michelsamt, Staufferweg 5, 6215 Beromünster, vertreten durch ettlersuter Rechtsanwälte, Grüngasse 31, Postfach, 8026 Zürich, 7. Mai 2013, handelnd für 71 private Einsprecher, welche den Verein IG Fluglärm – Schutzverband Michelsamt als rechtsverbindlichen Vertreter ihrer Einsprache bestimmt haben (Zustelldomizil bei Einsprecher 2);
- Einsprecher 3: Gemeinderat Eich, Botenhofstrasse 4, Postfach, 6205 Eich, 6. Mai 2013;
- Einsprecher 4: Pro Natura Luzern, Mühlemattstrasse 28, 6004 Luzern, 30. April 2013;
- Einsprecher 5: Vernetzungsprojekt Michelsamt, c/o Pius Estermann, Gstell, 6222

- Gunzwil, 6. Mai 2013;
- Einsprecher 6: Strassen- und Kanalisationsgenossenschaft Panoramasiedlung, 6222 Gunzwil, 6. Mai 2013;
  - Einsprecher 7: A \_\_\_\_\_, 6. Mai 2013;
  - Einsprecher 8: B \_\_\_\_\_, 6. Mai 2013;
  - Einsprecher 9: C \_\_\_\_\_, 6. Mai 2013;
  - Einsprecher 10: D \_\_\_\_\_, 6. Mai 2013;
  - Einsprecher 11: E \_\_\_\_\_, 7. Mai 2013;
  - Einsprecher 12: F \_\_\_\_\_, 5. Mai 2013;
  - Einsprecher 13: G \_\_\_\_\_, 6. Mai 2013;
  - Einsprecher 14: Grüne Kulm, 4. Mai 2013;
  - Einsprecher 15: H \_\_\_\_\_, 6. Mai 2013;
  - Einsprecher 16: I \_\_\_\_\_, 6. Mai 2013;
  - Einsprecher 17: J \_\_\_\_\_, 6. Mai 2013;
  - Einsprecher 18: K \_\_\_\_\_, 3. Mai 2013;
  - Einsprecher 19: L \_\_\_\_\_, 6. Mai 2013;
  - Einsprecher 20: M \_\_\_\_\_, 6. Mai 2013.

### 2.3 *Stellungnahmen*

Es liegen die folgenden Stellungnahmen vor:

- BAZL, luftfahrtspezifische Prüfung vom 21. März 2013;
- BAZL, Sektion Umwelt, Stellungnahme vom 26. März 2013;
- BAZL, Sektion Flugbetrieb Helikopter, Stellungnahme vom 7. Februar 2014;
- BAZL, luftfahrtspezifische Prüfung vom 24. Februar 2014;
- rawi, Stellungnahme vom 15. August 2013;
- Gesuchstellerin, Stellungnahme zu den Einsprachen vom 27. November 2013;
- BAFU, Sektion UVP und Raumordnung, Stellungnahme vom 2. Juli 2014;
- Gesuchstellerin, Stellungnahme zur luftfahrtspezifischen Prüfung und zur Stellungnahme des BAFU vom 29. August 2014.

Zudem sind auf die öffentlich publizierte Möglichkeit zur Einreichung von Schlussbemerkungen folgende Stellungnahmen eingegangen:

- Gemeinderat Eich (Einsprecher 3), Stellungnahme vom 22. Oktober 2014;
- Gesuchstellerin, Stellungnahme vom 29. Oktober 2014;
- Einwohnergemeinde Beromünster, vertreten durch Fellmann Tschümperlin Löt-scher, Anwaltsbüro und Notariat (Einsprecher 1): Stellungnahme vom 30. Oktober 2014;
- Verein IG Fluglärm – Schutzverband Michelsamt, vertreten durch ettlersuter Rechtsanwälte, (Einsprecher 2): Stellungnahme vom 15. Dezember 2014.

## B. Erwägungen

### 1. Formelles

#### 1.1 *Zuständigkeit*

Nach Art. 36c Abs. 3 des Luftfahrtgesetzes (LFG; SR 748.0) ist das BAZL für die Genehmigung des BR sowie dessen Änderungen zuständig.

#### 1.2 *Verfahren*

Das Verfahren zur Änderung des BR richtet sich nach dem Art. 36d LFG sowie den Bestimmungen der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL; SR 748.131.1), insbesondere deren Art. 24.

Nach Art. 2 Abs. 1 lit. a der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV; SR 814.011) unterliegen Änderungen bestehender Anlagen, die im Anhang 4 zur UVPV aufgeführt sind, der Prüfung, wenn die Änderung wesentliche Betriebsänderungen betrifft. Das Flugfeld Luzern-Beromünster fällt unter den im Anhang aufgeführten Anlagentyp von Flugfeldern mit mehr als 15 000 Flugbewegungen pro Jahr. Zudem handelt es sich bei den Änderungen des BR um Änderungen mit wesentlichen Auswirkungen auf die Umwelt (insbesondere auf die Fluglärmbelastung).

Folglich unterliegt die beantragte Änderung des BR den Anforderungen von Art. 36d LFG sowie der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Gestützt auf Art. 36d Abs. 2 LFG und Art. 15 UVPV erfolgte die amtliche Publikation im Bundesblatt und im kantonalen Publikationsorgan sowie die öffentliche Auflage während 30 Tagen.

Auf die vereinzelt (vgl. Einsprecher 3, kantonale Stellungnahme vom 15. August 2013) beantragte Durchführung von Einspracheverhandlungen wurde verzichtet, da auch bei einer Einigung zahlreiche materielle Einwände bestehen geblieben wären.

#### 1.3 *Zulässigkeit der Einsprachen*

Gemäss Art. 36d Abs. 5 LFG wahren die betroffenen Gemeinden ihre Interessen mit Einsprache. Die Gemeinden Beromünster und Eich haben von diesem Recht Gebrauch gemacht und Einsprache erhoben. Zudem wurden gestützt auf Art. 36d Abs. 4 LFG von Organisationen und Privatpersonen zahlreiche Einsprachen erhoben.

Die Gesuchstellerin bestreitet die Legitimation der Einsprecher, da kein direkter Zusammenhang zwischen den beantragten Änderungen des BR und einer Erhöhung der Verkehrsleistung bestehe und die Einsprecher folglich auch keine erhöhte Be-

troffenheit geltend machen können.

Die Einsprecher stammen mit wenigen Ausnahmen aus dem Einzugsgebiet des Flugfelds Luzern-Beromünster, so dass die für Einsprachen erforderliche unmittelbare Betroffenheit erfüllt ist. Der Wohnort des Einsprechers 11 und der Wirkungskreis des Einsprechers 14 liegen ausserhalb der An- und Abflugwege des Flugplatzes Luzern-Beromünster. Somit sind diese beiden Einsprecher von der Änderung des Betriebsreglements nicht unmittelbar betroffen. Weil deren Vorbringen im Rahmen der materiellen Prüfung der übrigen Einsprachen ohnehin abgehandelt werden, erübrigt sich ein Ausschluss.

Da die Einsprachen in schriftlicher Form, mit einer Begründung und mit der Unterschrift der jeweiligen Vertreter sowie innerhalb der Auflagefrist eingegangen sind, sind die Einsprecher zur Einsprache legitimiert. Auf den Einsprachegegenstand wird weiter unten im materiellen Teil der Verfügung eingegangen.

## **2. Materielles**

### *2.1 Umfang der Prüfung*

Nach Art. 25 Abs. 1 VIL wird das BR sowie Änderungen desselben genehmigt, wenn:

- der Inhalt den Zielen und Vorgaben des SIL entspricht;
- die Vorgaben der Betriebsbewilligung und der Plangenehmigung umgesetzt sind;
- die luftfahrtspezifischen Anforderungen sowie diejenigen der Raumplanung und des Umwelt-, Natur- und Heimatschutzes erfüllt sind;
- der Lärmbelastungskataster festgesetzt werden kann;
- bei Flughäfen die Sicherheitszonenpläne öffentlich aufliegen bzw. bei Flugfeldern der Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster festgesetzt werden kann;
- die Voraussetzungen für die Gewährleistung der Sicherheit gemäss Art. 23a VIL erfüllt sind.

### *2.2 Begründung*

Eine Begründung für die Änderung des BR liegt vor (vgl. A.1.3). Sie ist nachvollziehbar.

## 2.3 Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)

### 2.3.1 Überprüfung des SIL-Objektblatts Luzern-Beromünster vom 1. Juli 2009

Der Einsprecher 2 macht geltend, das SIL-Objektblatt für den Flugplatz Luzern-Beromünster vom 1. Juli 2009 sei aufzuheben und die Festsetzungen seien in drei Punkten (Pistenbefestigung, Verkehrsleistung, Zulassung von Helikopterflügen) zu revidieren. Als Begründung führt der Einsprecher an, dass die Gemeinde Beromünster im Prozess zur Erarbeitung des SIL-Objektblatts mit ihrer Haltung zum Flugfeld nicht durchgedrungen sei, obschon sie – im Gegensatz zur damaligen Standortgemeinde Neudorf – die Hauptlast des Lärms zu tragen habe. Im Weiteren sei die Fusion der beiden Gemeinden Beromünster und Neudorf eine wesentliche Änderung der Verhältnisse gemäss Art. 17 der Raumplanungsverordnung (RPV; SR 700.1), die insbesondere angesichts der unterschiedlichen Haltungen der beiden Gemeinden bei der Erarbeitung des SIL-Objektblatts zu einer Neu Beurteilung des SIL-Objektblattes führen müsse. Schliesslich zeigten neue Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung, dass die heutigen Lärmgrenzwerte zu hoch angesetzt seien.

Aus Sicht der Raumplanung bestehen zwischen Betrieb, Perimeter und Infrastruktur des Flugfeldes und den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzziele gemäss dem SIL-Objektblatt Luzern-Beromünster keine Konflikte. Bestehen darüber hinaus unterschiedliche Haltungen zur Entwicklung des Flugfeldes unter den an der Planung Beteiligten und lassen sich diese nicht ausräumen, so sind sie auszuweisen. Die Haltung der Gemeinde Beromünster im Prozess zur Erarbeitung des SIL-Objektblatts Luzern-Beromünster ist sowohl im Koordinationsprotokoll als auch im Objektblatt deutlich ausgewiesen. Anschliessend muss die Planungsbehörde eine Interessenabwägung vornehmen, einen Entscheid fällen und diesen begründen (Art. 3 RPV). Der Bundesrat hat dies im vorliegenden Fall in Kenntnis der unterschiedlichen Interessen getan. Näheres dazu findet sich im Erläuterungsbericht zur 6. SIL-Objektblattserie. Der Entscheid des Bundesrates ist abschliessend und für alle Behörden verbindlich.

Was die Fusion der beiden Gemeinden Neudorf und Beromünster zur Gemeinde Beromünster betrifft, so ist diese nicht als wesentliche Änderung der Verhältnisse im Sinne von Art. 17 Abs. 4 RPV zu betrachten. Die Haltung der Gemeinde Beromünster war bereits zum Zeitpunkt der Erarbeitung des SIL-Objektblatts Luzern-Beromünster bekannt und wurde im Koordinations- und Sachplanungsprozess ausgewiesen.

Betreffend die Höhe der heutigen Lärmgrenzwerte im Lichte neuer Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung liegen derzeit (wie der Rechtsvertreter des Einsprechers 2 aus ähnlichen Verfahren weiss) noch keine gesicherten Erkenntnisse für eine Anpassung der Lärmgrenzwerte vor. Solange dies nicht der Fall ist, sind bei der Beur-



teilung lärmwirksamer Vorhaben die geltenden Lärmgrenzwerte heranzuziehen. Aus diesen Gründen besteht kein Anlass für eine Aufhebung des SIL-Objektblatts und eine Revision der darin enthaltenen Festsetzungen.

### 2.3.2 Nicht-Einhaltung der Vorgaben des SIL-Objektblatts

Der Einsprecher 1 sowie zahlreiche weitere Einsprecher machen geltend, die von der Gesuchstellerin beantragten Änderungen des BR widersprüchen der Festsetzung im SIL-Objektblatt, wonach die *«Verkehrsleistung und Betriebszeiten grundsätzlich im bisherigen Rahmen weitergeführt»* werden sollen. Der bisherige Rahmen leite sich hierbei aus dem Betrieb der letzten Jahre (vor Verabschiedung des SIL-Objektblatts) ab. Im Weiteren rügt der Einsprecher 1, dass die Gesuchstellerin etliche Artikel des bestehenden BR (Lärmbelastungskataster als «Lärmkorsett», Rahmenbedingungen des Lärmkorsetts, jährliche Gesamtbewegungszahl, Flottenzusammensetzung) mit Verweis *«Ist im SIL geregelt»* ersatzlos streichen wolle (siehe hierzu Vergleich der BR 2000 und 2012, 10. August 2012). Da der SIL aber nur den maximalen Rahmen vorgebe und zudem das Planungsinstrument der Behörden sei, wolle die Gesuchstellerin damit die bisher geltenden Betriebsvorschriften sowie den bisherigen Rahmen ausser Kraft setzen.

Die Gesuchstellerin stimmt in ihrer Stellungnahme vom 27. November 2013 der Interpretation des SIL durch die Einsprechenden nicht zu, da diese die dem SIL zugrunde liegende Betriebsleistung übersteuern würde. Auch müsste bei einer derartigen Auslegung eine präzise Definition im SIL enthalten sein. Im Weiteren sei die Streichung der erwähnten Ziffern des bestehenden BR auf Anweisung – oder zumindest Empfehlung – des BAZL erfolgt. Dieses stelle sich auf den Standpunkt, dass übergeordnete gesetzliche Regelungen im BR nicht nochmals erwähnt werden müssen.

Der «bisherige Rahmen» in Bezug auf die Verkehrsleistung leitet sich nicht von der effektiven Verkehrsleistung der vergangenen Jahre (zirka 10 000 Flugbewegungen pro Jahr) ab. Der bisherige Rahmen wird vielmehr durch die vor Genehmigung des SIL-Objektblatts (1. Juli 2009) rechtlich zulässige Verkehrsleistung definiert. Diese wird durch das im geltenden BR erwähnte «Lärmkorsett» (beruhend auf dem Lärmbelastungskataster vom Juli 1993) vorgegeben, welchem 20 000 Motorflugbewegungen zugrunde liegen. Andernfalls hätte das geltende BR, welches für den Flugplatzhalter verbindlich ist und 20 000 Motorflugbewegungen zulässt, nach Genehmigung des SIL-Objektblatts umgehend geändert werden müssen, da dieses den im Objektblatt gesetzten Rahmen für den Flugbetrieb gesprengt hätte. Von einem derartigen Konflikt, der im SIL-Objektblatt zwingend hätte erwähnt werden müssen, ist im SIL-Objektblatt aber nirgends die Rede. Auch hätte in diesem Fall für die Änderung des BR und die Pistenbefestigung keine UVP-Pflicht bestanden, weil das Flugfeld Luzern-Beromünster die relevante Schwelle von 15 000 Flugbewegungen pro

Jahr nicht erreichen könnte. Schliesslich stünde eine derartige Auslegung des «bisherigen Rahmens» im Widerspruch zum (im SIL-Objektblatt festgelegten) «Gebiet mit Lärmbelastung» auf Basis eines SIL-Potenzials von 19 500 Flugbewegungen.

Was die ersatzlose Streichung von Artikeln aus dem BR mit Verweis auf den SIL betrifft, so ist die dem «Lärmkorsett» im geltenden BR zugrunde liegende Fluglärmbe-  
rechnung (bezüglich der Berechnungsmethode sowie des Flottenmix) veraltet. Auch bestand zum Zeitpunkt der Genehmigung des geltenden BR kein SIL-Objektblatt, welches den Rahmen für den Flugbetrieb verbindlich absteckt. Da bei der Erarbeitung des SIL-Objektblatts für den Flugplatz Luzern-Beromünster eine komplett neue Lärmberechnung vorgenommen wurde, die auf leicht tieferen Bewegungszahlen (19 500 statt 20 000 Flugbewegungen) basiert, ist die Streichung der Ausführungen zum Lärmkorsett im geltenden BR nachvollziehbar. Im Unterschied zum geltenden BR ist das im SIL-Objektblatt festgesetzte «Gebiet mit Lärmbelastung» für die Gesuchstellerin allerdings nicht verbindlich und es limitiert die Anzahl der Flugbewegungen nicht. Aus diesem Grund ist die zulässige Lärmbelastung nach LSV mit der Genehmigung des neuen BR verbindlich festzulegen (vgl. Vorgabe des SIL-Objektblatts).

Somit stehen die Änderungen des BR mit den Zielen und Vorgaben des SIL in Einklang. Im SIL-Objektblatt zum Flugfeld Luzern-Beromünster vom 1. Juli 2009 wird in den Festlegungen ausgeführt, dass die Helikopter im BR erwähnt, die Helikopterflugrouten im BR neu festgelegt und der Flugbetrieb bezüglich der Verkehrsleistung und der Betriebszeiten grundsätzlich im bisherigen Rahmen weitergeführt werden sollen. Zudem dürfen die Motor- und die Segelfluggpiste aus Sicherheitsgründen nicht gleichzeitig betrieben werden. Diese Aufträge und Vorgaben aus dem SIL werden durch die beantragten Änderungen erfüllt resp. eingehalten. Die Einsprachen werden, mit Ausnahme der Streichung der jährlichen Gesamtbewegungszahl, die den Vorgaben des SIL-Objektblatts widerspricht, abgewiesen.

#### 2.4 *Vorgaben der Betriebsbewilligung und der Plangenehmigung*

Die Vorgaben der Betriebsbewilligung für den Flugplatz Luzern-Beromünster vom 1. Dezember 1971 sind erfüllt. Vorgaben aus einer Plangenehmigung liegen nicht vor.

#### 2.5 *Luftfahrtspezifische Anforderungen*

Gemäss Art. 3 Abs. 1bis VIL sind die Normen und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) in den Anhängen 3, 4, 10, 11, 14 und 15 zum Übereinkommen vom 7. Dezember 1944 (SR 0.748.0) über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO-Anhänge) für Flugplätze unmittelbar anwendbar. Art. 9 VIL bestimmt, dass das BAZL eine luftfahrtspezifische Projektprüfung vornimmt. Diese Prüfung ergab, dass die verlangten Anforderungen eingehalten werden, unter Vorbehalt folgender

Aspekte:

1. Die im Anhang 4 des neuen BR dargestellten Helikopter-Volten sind in den HBK zu integrieren. Dabei sind die Vorgaben des Kapitels 4 des *ICAO Annex 14, Vol. II* zu berücksichtigen, insbesondere bezüglich gerader Strecke vor einer Kurve, Minimalradien und maximal zulässige Richtungswechsel.
2. Punkt 3.8 der besonderen Benützungsbestimmung des Anhangs 3 zum eingereichten BR ist so anzupassen, dass gleichzeitige Operationen auf der Motor- und der Segelfluggpiste generell (und nicht lediglich gleichzeitige Starts von Motorflugzeugen) untersagt sind. Die Pistenachsen der Motor- und Segelfluggpisten liegen weniger als der gemäss Art. 3.1.11 des *ICAO Annex 14, Vol. I* minimal erforderliche Abstand von 120 m auseinander, welche gleichzeitige Operationen zulassen würde. Dass keine gleichzeitigen An- und Abflüge zulässig sind, ist bereits heute in den Luftfahrtpublikationen (VFR Manual) festgelegt.
3. Die im Anhang 4 des neuen BR dargestellten Helikopter-Volten sind zusammen mit den Flugwegen der Flächenflugzeuge auf einer Karte (beispielsweise Landeskarte im Massstab 1:25 000) darzustellen. Die VAC-Karte ist nicht zu verwenden, da diese ständigen Änderungen unterworfen ist, welche für das BR nicht relevant sind. Die Helikopter-Routen sind zur besseren Unterscheidung von den Flugrouten der Flächenflugzeuge auf der Karte separat (beispielsweise in rot) zu markieren. Zudem ist die definierte Überflughöhe von 3300 ft (Fuss) für Helikopter bei den Meldepunkten HE und HW auf die Karte zu übernehmen.

Was die 1. Auflage angeht, so erfüllt der von der Gesuchstellerin eingereichte Entwurf des HBK vom 28. November 2013 die oben erwähnten spezifischen Anforderungen. Diese luftfahrtspezifische Auflage kann somit als erfüllt betrachtet werden. Den Auflagen 2 und 3 stimmt die Gesuchstellerin in ihrer Stellungnahme vom 29. August 2014 zu. Diese werden in die Verfügung aufgenommen.

## 2.6 *Raumplanung*

Die Änderungen des BR sind mit der kantonalen und kommunalen Raumplanung abgestimmt. Es werden keine Grenzwerte für Lärmimmissionen durch den Flugverkehr überschritten. Andere relevante raumplanerische Themen sind nicht betroffen. Die Änderungen des BR stehen daher mit den Anforderungen der Raumplanung im Einklang.

## 2.7 *Umwelt-, Natur- und Heimatschutz*

### 2.7.1 UVB

Der UVB vom August 2012 kommt zum Schluss, dass die Änderung des BR, soweit diese überhaupt Auswirkungen auf die Umwelt hat, als umweltverträglich einzustufen ist. Dies betrifft insbesondere die Luftschadstoffemissionen sowie die Fluglärmim-

missionen des Luftverkehrs im Ausgangs- und Prognosezustand, die deutlich unter den Grenzwerten der Luftreinhalteverordnung (LRV; SR 814.318.142.1) resp. der LSV liegen. Beim Störfall ist gemäss UVB nicht von einem erhöhten Risiko auszugehen.

Der Einsprecher 1 bringt vor, der UVB sei unvollständig, da er sich nur mit der Pistenbefestigung und nicht mit dem Helikopterflugbetrieb sowie dessen spezifischer Problematik befasst. Folglich stelle der UVB keine taugliche Grundlage für die Beurteilung des Helikopterflugbetriebs dar. Die Gesuchstellerin äussert in ihrer Stellungnahme vom 27. November 2013, dass der Helikopterbetrieb im UVB erfasst sei. Dieser zeige, dass die Grenzwerte zum Fluglärm und den Luftschadstoffen eingehalten werden.

Gemäss dem SIL-Objektblatt Luzern-Beromünster sind sowohl die Pistenbefestigung als auch die Stationierung eines zweiten Helikopters und die Zunahme des Helikopter-Flugbetriebs UVP-pflichtig. Da sich der UVB vom August 2012 praktisch ausschliesslich mit der Pistenbefestigung befasst, forderte das BAZL die Gesuchstellerin mit verfahrenleitender Verfügung vom 9. September 2013 auf, bis 15. Dezember 2013 eine Ergänzung zum UVB einzureichen, welche sich auf eine überarbeitete Lärmberechnung (mit Berücksichtigung der neuen Helikopter-Volten) abstützt und die Auswirkungen des Helikopter-Flugbetriebs auf die Umwelt aufzeigt. Mit der «Ergänzung vom 24. Februar 2014 zum Bericht vom 24. April 2008 über die Fluglärm-berechnung» kam die Gesuchstellerin dieser Aufforderung nach.

Weder die Umweltfachstelle des Kantons noch diejenige des Bundes (BAFU) haben im Rahmen ihrer Beurteilung des UVB Mängel oder Lücken festgestellt. Somit genügt dieser mit der nachgereichten Ergänzung.

### 2.7.2 Natur und Landschaft

Gemäss dem SIL-Objektblatt prüft die Gesuchstellerin mit den umliegenden Gemeinden und der Fachstelle des Kantons Möglichkeiten von Ersatz- und Kompensationsmöglichkeiten zur ökologischen Aufwertung. Der UVB vom August 2012 enthält zur ökologischen Aufwertung einerseits Massnahmen zum ökologischen Ausgleich, andererseits ökologische Ersatzmassnahmen. Erstere sind projektunabhängig und sollen in erster Linie auf freiwilliger Basis realisiert werden, können im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens aber auch verbindlich verlangt werden. Als Richtwert für den ökologischen Ausgleich ist von einer Fläche von 12 % des Flugplatzperimeters auszugehen. Auf die projektbezogenen Ersatzmassnahmen, die mit der Pistenbefestigung verknüpft sind, wird aufgrund des Rückzugs dieses Projekts nachfolgend nicht weiter eingegangen.

Für den ökologischen Ausgleich ist vorgesehen, zwei Wiesenstreifen von rund 540

m x 20 m bzw. 510 m x 20 m beidseits der Wyna (insgesamt 21 000 m<sup>2</sup>) mit einer artenreichen einheimischen Saatmischung neu einzusäen und anschliessend extensiv (reduzierte und angepasste Schnittzeitpunkte) zu bewirtschaften. Das konkrete Vorgehen nach der Neuansaat wird von der Gesuchstellerin gemeinsam mit dem kantonalen Amt für Landwirtschaft und Wald und den für die Bewirtschaftung engagierten Landwirten bestimmt. Der Gewässerraum der Wyna (entsprechend der revidierten Gewässerschutzverordnung) kann innerhalb der ökologischen Ausgleichsfläche ausgeschieden werden.

Der Einsprecher 1 hält die ökologischen Kompensationsmöglichkeiten für unzureichend. Mit Ausnahme der Ausdolung des Chammerhölzlibachs seien im Gesuch nur Massnahmen genannt, die aufgrund geltender Vorschriften ohnehin zu treffen wären. Ob mit den umliegenden Gemeinden ökologische Kompensationsmassnahmen ausserhalb des Flugplatzperimeters geprüft wurden, sei dem Gesuch nicht zu entnehmen.

Gemäss der Stellungnahme des BAZL, Sektion Umwelt, vom 26. März 2013 umfassen die Ausgleichsflächen rund 21 000 m<sup>2</sup>. Dies entspricht rund 15 % des Flugplatzperimeters und ist ein guter Wert. Die Umweltfachstelle des Kantons Luzern sowie das BAFU äussern sich nicht zur Ausgleichsmassnahme. Der Auftrag aus dem SIL-Objektblatt an den Flugplatzhalter zur ökologischen Aufwertung kann mit der vorgesehenen Massnahme als erfüllt betrachtet werden. Die Umsetzung der Massnahme wird als Auflage in den Entscheid aufgenommen.

### 2.7.3 Fluglärm

Das BAZL hat die Gesuchstellerin mit verfahrensleitender Verfügung vom 9. September 2013 aufgefordert, als Ergänzung zum UVB eine überarbeitete Lärmberechnung unter Berücksichtigung der neuen Helikopter-Flugrouten einzureichen. Die Gesuchstellerin hat daraufhin die Lärmauswirkungen des Helikopterverkehrs auf der Basis der Bewegungszahlen und des Flottenmix 2012 sowie der neuen An- und Abflugrouten komplett neu berechnen lassen. Auf eine Neuberechnung der Lärmbelastung durch die Flächenflugzeuge wurde nach Rücksprache mit dem BAZL verzichtet, da die Flugbewegungszahlen und der Flottenmix 2012 mit den Zahlen von 2006 vergleichbar sind. Allerdings liegt der Lärmpegel des Fallschirmabsetzflugzeugs 2012 deutlich tiefer als 2006, dies als Folge eines Propellerwechsels. Diese Anpassung floss nicht in die neue Berechnung der Lärmkurven ein.

Aus dem UVB vom August 2012 resp. seiner Ergänzung vom 24. Februar 2014 geht hervor, dass die Lärmbelastung des aktuellen Flugbetriebs nicht über das im SIL-Objektblatt festgelegte «Gebiet mit Lärmbelastung» mit Reserven hinausgeht. Dies gilt ebenso bei Ausschöpfung der in der privatrechtlichen Vereinbarung zwischen der Gesuchstellerin und den Gemeinden Beromünster und Neudorf von 2010 (PRV

2010) enthaltenen Begrenzung auf 1800 Helikopterflugbewegungen pro Jahr. Hingegen wird das «Gebiet mit Lärmbelastung» bei Extrapolation auf das SIL-Potenzial mit den neuen Helikopter-Routen teilweise überschritten.

Das BAFU beurteilt in seiner Stellungnahme vom 2. Juli 2014 die Änderung des BR als wesentliche Änderung einer Anlage im Sinne der Lärmschutzverordnung (LSV, SR 814.41). Dementsprechend seien die Immissionsgrenzwerte (IGW) einzuhalten (Art. 8 Abs. 2 LSV) und die Lärmimmissionen soweit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar sei (Art. 8 Abs. 1 LSV, Vorsorgeprinzip). Das BAFU hält fest, dass die IGW in Luzern-Beromünster gemäss UVB eingehalten seien und das neue BR im Sinne des Vorsorgeprinzips einzelne Verbesserungen zum Lärmschutz vorsehe. Das BAFU beantragt dem BAZL, in seiner Entscheidung die zulässigen Lärmimmissionen (gemäss Art. 37a LSV) festzuhalten. Dabei sei zu prüfen, ob die zulässigen Lärmimmissionen im Sinne der Vorsorge auf deutlich weniger Flugbewegungen als die geplanten 19 500 Flugbewegungen basieren könne. Im Weiteren empfiehlt das BAFU darzulegen, wie viele Flugbewegungen nach heutigem Betrieb (neue Helikopter-Routen) im «Gebiet mit Lärmbelastung» des SIL-Objektblatts Platz haben.

Die Gesuchstellerin bestreitet in ihrer Stellungnahme vom 29. August 2014 die vom BAFU vorgeschlagene Festlegung der zulässigen Lärmimmissionen auf Grundlage von weniger als 19 500 Flugbewegungen mit dem Hinweis, dass die Ausgangslage seit der Erarbeitung der SIL-Objektblatts unverändert sei. Bereits damals habe die Gesuchstellerin die maximale Betriebsleistung nicht ausgeschöpft; trotzdem habe das BAFU dannzumal dem SIL-Potenzial von 19 500 Flugbewegungen zugestimmt. Zudem erfülle die Lärmbelastung gemäss SIL-Potenzial die gesetzlichen Vorgaben, namentlich diejenigen der LSV, vollumfänglich. Im Weiteren bestreitet die Gesuchstellerin die Feststellung des BAFU, dass die Hochrechnung des aktuellen Betriebs im Lärmkorsett des SIL-Objektblatts nicht Platz habe.

Die Einsprecher 1, 2 und 10 machen geltend, dass die spezielle Lärmausbreitung der Helikopter in der Lärmberechnung nicht berücksichtigt sei. Zudem sei die Lärmberechnung mit Angaben zur Lärmbelastung durch Helikopter im  $\bar{L}_{\max}$  (mittlerer maximaler Schallpegel) zu ergänzen. Der Einsprecher 1 bringt zudem vor, die Lärmberechnung sei veraltet. Der Einsprecher 2 beantragt, die Lärmberechnung sei an die speziellen Verhältnisse auf dem Flugplatz Luzern-Beromünster mit überwiegendem Wochenendbetrieb anzupassen.

Die Einsprecher machen ferner geltend, die Änderung des BR führe zu deutlich mehr Flugbewegungen und zu massiv mehr Fluglärm gegenüber dem heutigen Zustand (ca. 10 000 Flugbewegungen pro Jahr), ohne dass das Gesuch konkrete und verbindliche Massnahmen zur Lärmreduktion (Anpassung der An- und Abflugvolten, Beschaffungsplan für lärmärmere Flugzeuge, lärmabhängige Start- und Landetaxen,

zusätzliche zeitliche Einschränkungen) beinhalte. Die Gesuchstellerin stellt in ihrer Stellungnahme vom 27. November 2013 den Zusammenhang zwischen Änderung des BR und zusätzlichem Fluglärm in Abrede. Selbst mit einem einzigen (stationierten) Helikopter könnten bei optimiertem Einsatz problemlos 2400 Flugbewegungen ausgeführt werden. Zudem habe sie mit dem Abschluss der PRV 2010 mehr als genügend zur Reduktion der Lärmbelastung unternommen.

Die Gesuchstellerin ist mit dem Abschluss der PRV 2010 dem Vorsorgeprinzip nachgekommen. In der PRV 2010 wird die Verkehrsleistung auf maximal 16 000 Flugbewegungen, davon maximal 1800 Bewegungen mit dem Helikopter, begrenzt. Nicht mitgezählt werden Landungen der Segelflugzeuge (Segelflugzeuge sowie Touring Motor Glider und eigenstartfähige Motorsegler mit abgestelltem Motor) und Windenstarts. Solange die PRV 2010 gilt, darf die Gesuchstellerin somit nicht mehr als 16 000 Flugbewegungen ausführen. Mit dem Abschluss der privatrechtlichen Vereinbarung legt die Gesuchstellerin dar, dass eine Begrenzung der Lärmimmissionen auf Basis von 16 000 Flugbewegungen für sie betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist. Auch stellen die 16 000 Bewegungen, bezogen auf die effektive Verkehrsleistung der vergangenen Jahre, immer noch ein erhebliches Steigerungspotenzial dar. Aus diesen Gründen folgt das BAZL dem Antrag des BAFU und legt die zulässigen Lärmimmissionen gemäss LSV im Sinne des Vorsorgeprinzips auf Basis von 16 000 Flugbewegungen, davon maximal 1800 mit dem Helikopter, fest. Hierzu hat die Gesuchstellerin dem BAZL eine angepasste Fluglärmrechnung einzureichen, die sich auf die in der PRV 2010 festgelegten Parameter (Bewegungszahl, Summenschallpegel) abstützt. Dies wird in den Entscheid aufgenommen.

Gemäss der behördenverbindlichen Festlegung im SIL-Objektblatt «[begrenzt] das Gebiet mit Lärmbelastung den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb.» Mit der von der Gesuchstellerin einzureichenden angepassten Fluglärmrechnung wird (entsprechend der Empfehlung des BAFU) gleichzeitig der Nachweis erbracht, dass nicht nur der aktuelle Flugbetrieb, sondern auch 16 000 Flugbewegungen (davon maximal 1800 mit dem Helikopter) im «Gebiet mit Lärmbelastung» Platz haben.

Was die Einwände der Einsprecher betrifft, so wurde das im vorliegenden Fall angewandte Verfahren zur Berechnung des Fluglärms vom BAFU validiert; es entspricht dem anerkannten Stand der Technik. Gemäss Anhang 5 der LSV ist der  $\bar{L}_{\max}$  nur bei Heliports zu berechnen. Auch liegen aktuelle Grundlagen zur Fluglärmbelastung vor. Für eine Abweichung von den in der LSV enthaltenen Vorgaben zur Berechnung des Fluglärms für das Flugfeld Luzern-Beromünster besteht keine Rechtsgrundlage. Die Einsprachen werden in diesem Punkt abgewiesen.

Die beantragten Änderungen des BR bilden für sich keine Grundlage für eine Ausweitung des Flugbetriebs (und damit für mehr Fluglärm). Die Gesuchstellerin könnte unter Beibehalt und Einhaltung des geltenden BR den Flugbetrieb (gegenüber dem-

jenigen der vergangenen Jahre) auf bis zu 20 000 Flugbewegungen steigern. Im Weiteren beinhaltet die Änderung des BR eine angepasste Motorflugvolte (vgl. Anhang 4), mit der die Fluglärmbelastung gegenüber heute verbessert werden soll. Auch müssen Flugzeuge, die Fallschirmspringer befördern, neu neben Neudorf auch Beromünster grosszügig umfliegen (vgl. Ziffer 3.2). Aus diesen Gründen werden die Einsprachen in diesem Punkt abgewiesen.

#### 2.7.4 Vorsorgeprinzip

Das SIL-Objektblatt des Flugfelds Luzern-Beromünster hält fest, dass die Gesuchstellerin zur Reduktion der Umweltbelastung die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips zu treffen und über die Einhaltung der Vorschriften zu wachen habe. Der Einsprecher 1 bringt vor, das neue BR komme diesem Auftrag aus dem SIL nicht nach und sehe keine Verbesserungen vor. Blosser Kontrollmassnahmen im Sinne einer Überwachung der Lärmbelastung (wie es die Ziffer 3.9 im Anhang 3 zum neuen BR vorsieht) genügen nicht. Der Einsprecher 2 beantragt in seinen Schlussbemerkungen vom 15. Dezember 2014, zusätzlich zur ordentlichen Landetaxe sei eine lärmabhängige Start- und Landetaxe im Betriebsreglement festzulegen.

Die Gesuchstellerin hält in ihrer Stellungnahme vom 27. November 2013 fest, dass mit der PRV 2010 zahlreiche und gewichtige Einschränkungen des Flugbetriebs im Sinne des Vorsorgeprinzips realisiert worden seien. Zudem sei gemäss der Stellungnahme vom 29. August 2014 das Fallschirmabsetzflugzeug PAC 750 durch ein baugleiches Flugzeug mit einem erheblich leiseren Propeller ersetzt worden. Das BAFU hält in seiner Stellungnahme vom 2. Juli 2014 fest, dass das neue BR einzelne Verbesserungen zum Lärmschutz im Sinne des Vorsorgeprinzips vorsehe.

Mit dem erfolgten Abschluss der PRV 2010 hat die Gesuchstellerin dem Vorsorgeprinzip entsprochen. So wird darin die Verkehrsleistung auf maximal 16 000 Flugbewegungen begrenzt. Zusätzlich werden die Betriebszeiten eingeschränkt. Auch kann die Gesuchstellerin, entgegen der Aussage von Einsprecher 1, die PRV 2010 nicht einfach kündigen. Gemäss Punkt 3.1.6 der Vereinbarung droht der Gesuchstellerin bei einseitiger, ersatzloser Kündigung die Auflösung des Mietvertrags, was ihr einen Flugbetrieb verunmöglichen würde. Auch wenn die PRV 2010 zum Privatrecht zählt, kommt dieser somit für die Gesuchstellerin eine hohe Verbindlichkeit zu. Somit ist dem Vorsorgeprinzip, auch ohne die Einführung lärmabhängiger Start- und Landetaxen, Genüge getan. Die Einsprache wird daher in diesem Punkt abgewiesen.

#### 2.7.5 Störfallvorsorge

Der UVB hält fest, auch im Prognosezustand sei nicht von einem erhöhten Störfallrisiko auszugehen. Der Einsprecher 2 macht in seiner Einsprache geltend, der UVB



enthalte keine Angaben zur Störfallvorsorge im Zusammenhang mit der Bugano AG. Diese Firma befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Flugfeld und stellt Feuerwerkskörper und andere feuer- und explosionsgefährliche Produkte her. Obschon das Absturzrisiko durch die vorgesehene massive Erhöhung der Flugbewegungen ansteigt, gehe der UVB nicht darauf ein. Dieser sei aus diesem Grund unvollständig und zurückzuweisen.

Das internationale und nationale Luftfahrtrecht kennt keine Vorschriften zum Störfall. Für den Vollzug der Störfallverordnung (StFV; SR 814.012) sind – in Übereinstimmung mit dem Umweltschutzgesetz vom 7. Oktober 1983 (USG; SR 814.01) – grundsätzlich die Kantone zuständig (Art. 23 Abs. 1 StFV). Weder die Stellungnahme des Kantons Luzern vom 15. August 2013 noch diejenige des BAFU vom 2. Juli 2014 äussert sich zur Störfallvorsorge. Zudem lassen die Änderungen des BR nicht auf ein erhöhtes Störfallrisiko schliessen. Das BAZL beurteilt die Aussagen im UVB zur Störfallvorsorge folglich als ausreichend und die beantragte Änderung des BR kann aus Sicht der Störfallvorsorge genehmigt werden. Das BAZL weist die Einsprache in diesem Punkt ab.

## 2.8 Weitere Punkte aus den Einsprachen

### 2.8.1 Aufhebung der Stationierungsbeschränkung von Helikoptern

Die Einsprecher machen geltend, die Aufhebung der geltenden Beschränkung auf einen dauernd stationierten Helikopter (gemäss Ziffer 53 des geltenden BR) widerspreche den Festlegungen des SIL-Objektblatts für den Flugplatz Luzern-Beromünster vom 1. Juli 2009, insbesondere der Festlegung, wonach «*der Flugbetrieb [...] grundsätzlich im bisherigen Rahmen durchgeführt*» werde. Auch sei im Richtplan des Kantons Luzern weder eine Ausweitung des Helikopterflugverkehrs noch eine Nutzung des Flugfelds als Heliport vorgesehen. Zudem sei das Flugfeld Luzern-Beromünster im SIL Teil III B5-Heliports nicht als Heliport ausgewiesen. Die Einsprecher 5, 7 und 9 bringen zudem vor, die Aufhebung der Stationierungsbeschränkung komme faktisch der Errichtung eines Heliports gleich, was massive Wertverluste der Liegenschaften im Einzugsbereich des Flugfeldes mit sich bringe. Die davon betroffenen Grundeigentümer seien durch die Gesuchstellerin vollständig zu entschädigen.

Die Gesuchstellerin hält in ihrer Stellungnahme vom 27. November 2013 fest, dass für die Lärmbelastung nicht die Anzahl stationierter Helikopter, sondern die Anzahl der Flugbewegungen und der Helikoptertyp massgebend seien und selbst mit einem einzigen Helikopter, insbesondere mit kurzen Schulungsflügen, eine grosse Anzahl Bewegungen erzielt werden könne. Im Weiteren sei der Helikopterbetrieb im SIL-Objektblatt im Text (Festlegungen zur Zweckbestimmung) und im «Gebiet mit Lärmbelastung» (resp. der dieser zugrunde liegenden Lärmbelastungskurve) enthalten.

Schliesslich hätten sich die Parteien bei der Erarbeitung der PRV 2010 darauf geeinigt, die Stationierungsbeschränkung der Helikopter zugunsten einer maximal Anzahl Flugbewegungen (1800 pro Jahr) und eines maximalen Lärm-Summenschallpegels aufzuheben.

Der Bund setzt im SIL-Objektblatt (unter anderem) die Rahmenbedingungen für den Flugbetrieb der Flugplätze verbindlich fest. Das Objektblatt für das Flugfeld Luzern-Beromünster vom 1. Juli 2009 hält diesbezüglich fest, dass *«der Flugbetrieb [...] bezüglich der Verkehrsleistung und der Betriebszeiten grundsätzlich im bisherigen Rahmen weitergeführt [werde].»* Die Verkehrsleistung ist, wie auch das BAFU in seiner Stellungnahme vom 2. Juli 2014 festhält, weitgehend unabhängig von einer Stationierungsbeschränkung.

Die Aufhebung der Stationierungsbeschränkung steht nicht im Widerspruch zum SIL-Objektblatt. Sie entspricht weder einer Zweckänderung des Flugfelds noch sprengt sie den «bisherigen Rahmen», da sich dieser ausschliesslich auf die Verkehrsleistung (und die Betriebszeiten) bezieht. Die maximale Anzahl der Helikopter-Flugbewegungen ist nach dem Wegfall der Ziffer 41 des geltenden BR indirekt über das im SIL-Objektblatt festgelegte «Gebiet mit Lärmbelastung» sowie direkt in der PRV 2010 begrenzt. Zudem leitet sich der «bisherige Rahmen» in Bezug auf die Verkehrsleistung, wie in obigem Punkt 2.3.2 ausgeführt, nicht von der effektiven Verkehrsleistung der vergangenen Jahre (zirka 10 000 Flugbewegungen pro Jahr), sondern von der (vor Genehmigung des SIL-Objektblatts) rechtlich zulässigen Verkehrsleistung ab. Diese wird durch das im geltenden BR erwähnte «Lärmkorsett» vorgegeben, welchem 20 000 Motorflugbewegungen zugrunde liegen.

Eine Festsetzung des Flugfelds Luzern-Beromünster im SIL Teil III B5-Heliports ist für den Helikopterbetrieb auf dem Flugfeld Luzern-Beromünster nicht erforderlich. Der Teil III B5-Heliports des SIL umfasst nur reine Heliports (ohne Betrieb von Flächenflugzeugen). Der Betrieb von Helikoptern ist im SIL-Objektblatt des Flugfelds Luzern-Beromünster ausdrücklich vorgesehen. Die kantonale Stellungnahme vom 15. August 2013 weist zudem auf keinen Konflikt mit dem kantonalen Richtplan hin, weder in Bezug auf die Aufhebung der Stationierungsbeschränkung für Helikopter noch sonstwie.

Was den angeführten Wertverlust von Liegenschaften angeht, so kommt bei privaten Flugfeldern wie Luzern-Beromünster das öffentliche Enteignungsrecht nicht zur Anwendung. Die Einsprecher können betreffend Entschädigung allenfalls auf dem privatrechtlichen Weg (Abwehranspruch gegen übermässige nachbarliche Immissionen gemäss Art. 684 Zivilgesetzbuch; SR 210) gegen die Gesuchstellerin vorgehen. Die Einsprachen werden in diesem Punkt abgewiesen.

### 2.8.2 Neue Helikoptervolten, Überprüfung der Motorflugvolten

Der Einsprecher 2 weist daraufhin, dass die neue Helikopterroute Ost, nördlicher Ast (gemäss Anhang zum BR) am Siedlungsrand von Beromünster vorbeiführt und einen nach Süden gerichteten Knick aufweist, den die Piloten nicht befolgen werden. Aus diesem Grund seien die An- und Abflugvolten für Helikopter im Hinblick auf eine mögliche Verbesserung der Lärmsituation zu überprüfen.

Im Weiteren verlangt der Einsprecher 2 mit Verweis auf das Vorsorgeprinzip (vgl. UGS Art. 11. Abs. 2) und auf die Begradigung der Motorflugvolte (gemäss Anhang zum BR) die Überprüfung der An- und Abflugvolten für die Flächenflugzeuge inkl. Segelschlepper. Dies im Hinblick auf eine mögliche Verbesserung der Lärmsituation sowie die Bestimmung der tatsächlichen Spitzenwerte an den Wochenenden.

Es ist die Aufgabe des Flugplatzhalters, dafür zu sorgen, dass die Piloten die im BR festgelegten Routen möglichst gut einhalten. Unter Zuhilfenahme von Geländepunkten und mit entsprechender Schulung ist es den Piloten zuzumuten, auch leichte Knicke in den Routen zu befolgen. Zudem berücksichtigt die Lärmberechnung eine gewisse Streuung der Flugrouten.

Die neuen Helikopter-Volten wurden von der Gesuchstellerin in Absprache mit dem BAZL und dem BAFU festgelegt und berücksichtigen einerseits sicherheitstechnische Anforderungen und andererseits die Anliegen der Lärmbekämpfung. Eine generelle Überprüfung der Motorflugvolten ist nur zweckmässig, wenn Hinweise für eine Verbesserung der bestehenden Volten vorliegen; dies ist hier nicht der Fall. Die Bestimmung der Spitzenwerte richtet sich nach den Vorgaben der LSV und berücksichtigt den gehäuften Betrieb an Wochenenden in genügendem Mass. Die Einsprache wird in diesem Punkt abgewiesen.

### 2.8.3 Nichtgewährung des Mitwirkungsrechts gemäss Art. 6 des geltenden BR

Die Einsprecher bringen vor, das Mitwirkungsrecht der Gemeinde gemäss Art. 6 des geltenden BR sei nicht gewährt worden und es liege somit eine Verletzung desselben vor. In Art. 6 *«sichert [die Flughalterin] zu, dass vor jeder Änderung dieses Reglements die Einwohnergemeinden Neudorf und Beromünster [...] konsultiert werden, mit dem Ziel, das Betriebsreglement im Einvernehmen mit dem Gemeinderat [...] dem BAZL zur Genehmigung zu unterbreiten.»* Aufgrund der Nichtgewährung des Mitwirkungsrechts sei auf das Gesuch um Änderung des BR nicht einzutreten resp. dieses abzulehnen.

Die Gesuchstellerin hält in ihrer Stellungnahme vom 27. November 2013 fest, der Art. 6 sei bei der Erarbeitung des neuen BR vollumfänglich eingehalten worden, indem der Bearbeitungsstand des BR in dem vom Regierungsrat des Kantons Luzern

moderierten Verfahren bei jeder Steuerungsgruppen-Sitzung aufgezeigt wurde. Zudem sei das erwähnte Mitspracherecht nicht mit einem Vetorecht der Gemeinde zu verwechseln. Gemäss Bundesrecht sei die Ausgestaltung des BR letztlich Sache des Flugplatzhalters (als für den Flugbetrieb verantwortliches Organ) und der Bewilligungsbehörde.

Da das Mitwirkungsrecht der Gemeinde Beromünster zusteht, kann nur diese eine Verletzung der Ziffer 6 des geltenden BR geltend machen; auf die übrigen Einsprecher wird somit in Bezug auf die Nichtgewährung des Mitwirkungsrechts nicht weiter eingegangen. Der Einsprecher 1 (Gemeinde Beromünster) macht nicht seine fehlende Mitwirkung, sondern seine fehlende Zustimmung zum neuen BR geltend. Die Bestimmungen der Ziffer 6 sehen dagegen keine formelle Zustimmung der Gemeinden Beromünster und Neudorf zu Änderungen des BR vor. Dies stünde einerseits im Widerspruch zu Artikel 36c LFG, wonach der Flugplatzhalter für das BR verantwortlich zeichnet. Andererseits verweist der letzte Satz in Artikel 6 (*«Bei allfällig verbleibenden Differenzen entscheidet das BAZL im Rahmen des bundesrechtlichen Genehmigungsverfahrens.»*) ausdrücklich auf allfällige Differenzen zwischen der Gesuchstellerin und den Gemeinden. Dies impliziert, dass nicht zwingend eine formelle Zustimmung der Gemeinde vorliegen muss.

Wie aus Sitzungsprotokollen und dem E-Mail-Verkehr zwischen der Gesuchstellerin und den Gemeinden Beromünster und Neudorf hervorgeht, wurden die Gemeinden Beromünster und Neudorf über die geplante Änderung des BR regelmässig informiert. Zudem hat die Gesuchstellerin das neue BR den Gemeindepräsidenten von Beromünster und Neudorf vor Einreichung beim BAZL zugestellt. Damit hat die Gesuchstellerin dem Mitwirkungsrecht der Gemeinden Genüge getan. Die Einsprache wird somit in diesem Punkt abgewiesen.

#### 2.8.4 Einhaltung des geltenden BR durch die Gesuchstellerin

Die Einsprecher 2, 5, 6, 10, 19 und 20 machen geltend, die Gesuchstellerin verletze das geltende BR. Insbesondere seien auf dem Flugfeld mehr Helikopter als erlaubt stationiert.

Die Einhaltung des geltenden BR durch die Gesuchstellerin ist nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens. Hierzu wurde vom BAZL ein separates Verfahren eröffnet, das zeitgleich mit dem vorliegenden Verfahren mit einer anfechtbaren Verfügung abgeschlossen wird. Die Einsprachen werden in diesem Punkt abgewiesen.

#### 2.8.5 PRV 2010

Die Gesuchstellerin hat am 13. Dezember 2010 mit den (damaligen) Standortgemeinden Neudorf und Beromünster (im Rahmen der Erneuerung der Mietverträge

der Grundstücke des Flugplatzareals von den Grundbesitzern Kanton und Stadt Luzern) die PRV 2010 abgeschlossen. Mit dem Abschluss dieser Vereinbarung, die im SIL-Objektblatt erwähnt ist, werden die Betriebszeiten und die Verkehrsleistung im Vergleich zum geltenden BR weiter eingeschränkt. Der Einsprecher 5, 6, 19 und 20 machen geltend, die Gesuchstellerin verletze die von ihr eingegangenen Verpflichtungen der PRV 2010.

Der Einsprecher 1 bringt vor, mit dem Abschluss der PRV 2010 hätten die Beteiligten dem vom SIL verlangten Vorsorgeprinzip Rechnung getragen und diese sei integral in das BR zu überführen. Der Kanton Luzern regt in seiner Stellungnahme vom 15. August 2013 ebenfalls an, die Aufnahme der ergänzenden Vorgaben der privatrechtlichen Vereinbarung in das BR zu prüfen. Das BAFU schliesst sich in seiner Stellungnahme vom 2. Juli 2014 dem Kanton Luzern an.

Die Gesuchstellerin hält in ihrer Stellungnahme vom 27. November 2013 fest, dass sie die PRV 2010 ab 2011 jederzeit eingehalten habe. Im Weiteren lehnt sie eine Integration der PRV 2010 in das BR ab. Diese sei bewusst und im Einvernehmen mit den beteiligten Parteien als Zusatzdokument zum BR verfasst und unterzeichnet worden und zeichne sich aufgrund ihres privatrechtlichen Charakters durch ihre Flexibilität aus. Darüber hinaus hält die Gesuchstellerin fest, dass die Einsprecher 1 und 2 die PRV 2010 anerkennen. Ein Vertreter der Gemeinde Beromünster (Einsprecher 1) habe dies anlässlich einer Sitzung der paritätischen Kommission vom 22. Oktober 2014 erneut bestätigt (vgl. Stellungnahme der Gesuchstellerin vom 29. Oktober 2014). Dennoch torpedierten die Einsprecher 1 und 2 die PRV 2010 in wesentlichen Punkten. In der PRV 2010, welche der Einsprecher 1 am 13. Dezember 2010 unterzeichnet habe, werde (als einzige Lockerung neben zahlreichen weiteren Einschränkungen gegenüber dem BR) die Stationierungsbegrenzung für Helikopter zugunsten einer Bewegungslimitierung auf 1800 Flugbewegungen pro Jahr aufgegeben. Der Einsprecher 2 habe die PRV 2010 zwar nicht unterzeichnet, aber mit zwei Vertretern am runden Tisch und in der Arbeitsgruppe zur Ausarbeitung der PRV 2010 Einsitz genommen und dieser zugestimmt. Wenn sich die Einsprecher 1 und 2 nun nach Unterzeichnung der PRV 2010 gegen die Aufhebung der Stationierungsbeschränkung für Helikopter aussprechen, verhielten sich diese widersprüchlich und ihre Einsprachen seien missbräuchlich.

Die PRV 2010 ist ein Gegenstand des Privatrechts und damit alleinige Angelegenheit zwischen den Vertragsparteien. Folglich kommt dem BAZL keinerlei Aufsichtsfunktion über die Einhaltung der PRV 2010 durch die Gesuchstellerin oder den Einsprecher 1 zu. Was die Integration der PRV 2010 in das BR angeht, so steht es dem BAZL nicht zu, privatrechtlich getroffene Abmachungen in öffentliches Recht (BR) zu überführen. Voraussetzung hierzu ist ein entsprechendes Gesuch der Gesuchstellerin um Änderung des BR.

Eine privatrechtliche Vereinbarung kann die Bestimmungen des öffentlich-rechtlichen BR zum Flugbetrieb allenfalls weiter einschränken, jedoch nicht ausdehnen. Insofern kann die PRV 2010 die im geltenden BR enthaltene Stationierungsbeschränkung für Helikopter nicht aushebeln. Mit dem in diesem Verfahren beantragten Verzicht auf die Stationierungsbeschränkung soll das BR in diesem Punkt an die PRV 2010 angeglichen werden. Wie oben ausgeführt, steht die Aufhebung der Stationierungsbeschränkung für Helikopter mit dem SIL sowie den Anforderungen gemäss Art. 25 Abs. 1 VIL im Einklang. Die Einsprache wird aus diesem Grund in diesem Punkt abgewiesen.

#### 2.8.6 Lücken im BR

Der Einsprecher 1 bringt vor, dass diverse Aussagen aus dem UVB (Schnee- und Eisräumung, Enteisungsmassnahmen, Einsatz von Dünge- und Pflanzenschutzmitteln etc.) im BR nicht erwähnt seien und diesen damit keine Verbindlichkeit zukomme. Diese seien folglich in das BR aufzunehmen. Die Gesuchstellerin hält in ihrer Stellungnahme vom 27. November 2013 fest, dass derartige Festlegungen nicht in ein Betriebsreglement gehörten.

Die erwähnten Aussagen aus dem UVB fallen nicht unter den zwingenden Inhalt eines BR gemäss Art. 23 VIL. Somit liegt es im Ermessen des Flugplatzhalters, ob er derartige Regelungen im BR regeln will. Zudem betreffen die im vorliegenden Verfahren zur Diskussion stehenden Änderungen des BR die erwähnten Aussagen aus dem UVB nicht. Die Einsprache wird aus diesen Gründen in diesem Punkt abgewiesen.

#### 2.8.7 Edition Wegrecht

Der Einsprecher 2 verlangt von der Gesuchstellerin ohne Begründung die Edition des Wegrechts zugunsten derjenigen Strasse, welche die Piste auf der Höhe «Moos» quert.

Das Wegrecht ist Gegenstand des Privatrechts und für das vorliegende Verfahren zur Änderung des BR ohne Belang. Die Einsprache wird aus diesen Gründen in diesem Punkt abgewiesen.

#### 2.8.8 Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte

Die Einsprecher 6, 15 und 19 machen geltend, dass die Gesuchstellerin am Firmensitz praktisch keine Steuern und deren Verwaltungsräte im Michelsamt gar keine Steuern bezahlen. Somit sei der wirtschaftliche Nutzen des Flugfeldes für die Region als gering einzustufen. Dieser Umstand sei zu berücksichtigen.

Es gibt keine Rechtsgrundlage für die Berücksichtigung wirtschaftlicher oder steuerlicher Aspekte im vorliegenden Verfahren. Die Einsprachen werden aus diesem Grund in diesem Punkt abgewiesen.

## 2.8.9 Diverse Änderungen des BR

### 1. Änderung von Ziffer 5 (Strafbestimmungen) des geltenden BR

Der Einsprecher 1 hält fest, die neue Formulierung, die sich auf Art. 91 LFG bezieht, sei ungenau und unvollständig, da das Gesetz unter Umständen weitergehende Sanktionen als bloss «Busse bis zu Fr. 20 000.–» vorsehe.

Gemäss Art. 91 Abs. 1 lit. f LFG beträgt der Maximalrahmen für vorsätzliche oder fahrlässige Verstösse gegen Vorschriften, die in einem Betriebsreglement enthalten sind und dem Schutz der Umwelt sowie der Sicherheit von Menschen oder Sachen dienen, 20 000 Franken. Von dieser gesetzlichen Vorschrift kann nicht abgewichen werden. Die Einsprache wird daher in diesem Punkt abgewiesen.

### 2. Streichung von Ziffer 6 (Mitwirkung der Gemeinde) des geltenden BR

Die Einsprecher machen geltend, durch die ersatzlose Streichung des Mitwirkungsrechts (vgl. Art. 6 des geltenden BR) könne die Gemeinde ihre Interessen nicht mehr frühzeitig einbringen und bei Differenzen mit der Gesuchstellerin nach für beide Seiten vertretbaren Lösungen suchen.

Die Gesuchstellerin hält in ihrer Stellungnahme vom 27. November 2013 fest, dass das BAZL die Streichung des Artikels 6 verlangt habe und die Gemeinde ihre Interessen mittels Einsprache wahrnehmen könne. Zudem gehe aus dem letzten Satz im Artikel 6 («Bei allfällig verbleibenden Differenzen entscheidet das BAZL im Rahmen des bundesrechtlichen Genehmigungsverfahrens.») hervor, dass die Gesuchstellerin auch bei fehlendem Einverständnis der Gemeinde Anpassungen des BR beantragen könne.

Gemäss Art. 36c Abs. 3 LFG unterbreitet der Flugplatzhalter das BR dem BAZL zur Genehmigung. Laut Art. 36d Abs. 5 LFG wahren die betroffenen Gemeinden ihre Interessen bei wesentlichen Änderungen des BR mit Einsprache. Da einerseits den betroffenen Gemeinden das Recht auf Einsprache, unabhängig von einer vorgängig erfolgten Konsultation, unbenommen ist und der Flugplatzhalter andererseits auch bei Differenzen mit der betroffenen Gemeinde eine Änderung des BR beim BAZL beantragen kann, ist der Art. 6 des geltenden BR unnötig. Eine allfällige Vereinbarung zwischen dem Flugplatzhalter und der Standortgemeinde betreffend vorgängiger Konsultation bei Änderungen des BR soll ausserhalb des BR getroffen werden. Hierzu bietet sich die mit der PRV 2010 eingesetzte paritätische Kommission an. Die

Einsprachen werden daher in diesem Punkt abgewiesen.

### *3. Ziffer 2.21 im Anhang 2 zum neuen BR*

Die Ziffer 221 des geltenden BR unterscheidet sich von Ziffer 2.21 des neuen BR durch den Einschub des Wortes «Helikopter». Gemäss dem Einsprecher 1 kann diese Änderung zu einer beliebigen Ausweitung der Flugbewegungen führen, insbesondere, falls die geltende Beschränkung für die Stationierung eines Helikopters auf dem Flugfeld nicht eingehalten oder aufgehoben werde.

Die Sonderbestimmung dient dazu, den Flugverkehr an Sonn- und Feiertagen von 12.00 bis 14.00 Uhr (ausserhalb der Betriebszeiten) in begrenztem Umfang zuzulassen. Der Einsprecher 1 bezieht die unklare Formulierung («eine Bewegung pro Flugzeug») auf in Luzern-Beromünster stationierte Flugzeuge. Die Regelung kann sich indessen auf alle Flugzeuge, die sich im relevanten Zeitfenster entweder auf dem Flugfeld befinden oder dieses anfliegen, beziehen. Der Zusatz «Helikopter» kann zwar zu einer geringen Ausdehnung des Flugverkehrs über den Mittag führen. Die Sonderbestimmung führt auch unter Einbezug der Helikopter zu einer wirksamen Einschränkung des Flugverkehrs über den Mittag, in dem alle Luftfahrzeuge entweder nur starten oder landen dürfen.

### *4. Ziffer 2.3 im Anhang 2 zum neuen BR (Ausnahmebewilligungen)*

Gemäss dem Einsprecher 1 bezieht sich die Ausnahmebewilligung im geltenden BR nur auf die vorangehenden Ziffern 21 und 22. Dahingegen verweist die Ziffer 2.3 des neuen BR auch auf den Anhang 3, der besondere Benützungsbestimmungen enthält. Der Einsprecher 1 hält fest, dass (ausser für Notfälle, für welche es ohnehin keiner Ausnahmebewilligung bedarf) keine Gründe vorstellbar seien, die zu einer Ausdehnung der Ausnahmebewilligungen führen müssten. Ausserdem begründe die Gesuchstellerin diese Änderung nicht. Die Gesuchstellerin hält in ihrer Stellungnahme vom 27. November 2013 fest, dass die Ziffer 2.3 des geltenden BR allgemein und nicht nur für die Ziffern 21 und 22 gelte.

Entsprechend der Nummerierung bezieht sich die in Ziffer 23 des geltenden BR aufgeführte Ausnahmebewilligung nur auf den Abschnitt 2 «Flugplatzbetriebszeiten». Eine Ausdehnung der Ausnahmebewilligung auf Anhang 3 («Besondere Benützungsbestimmungen») des neuen BR stellt eine inhaltliche Änderung dar, für welche keine Begründung vorliegt. Aus diesem Grund wird die Einsprache in diesem Punkt gutgeheissen. Der Beibehalt der bestehenden Formulierung wird als Auflage in den Entscheid aufgenommen.



#### 5. Ziffer 3.5 im Anhang 3 zum neuen BR

Der Einsprecher 1 bringt vor, es liege keine Begründung für die Änderung («Grundschulung» ersetzt durch «Helikoptervolten») vor. Zudem sei die neu vorgeschlagene Bestimmung zu wenig präzise und griffig, wenn die «Vorbereitung der Flugprüfung» als generelle Ausnahme statuiert werde. Die Gesuchstellerin hält in ihrer Stellungnahme vom 27. November 2013 fest, dass die Regelung genügend klar sei.

Der Begriff «Vorbereitung» im Zusammenhang mit einer Flugprüfung kann in der Tat sehr weit ausgelegt werden. Zur Präzisierung sollen die Ausnahmen auf die «unmittelbare» Vorbereitung eingeschränkt werden. Diese umfasst 1–2 Flüge unmittelbar vor der Flugprüfung. Die Präzisierung wird als Auflage in den Entscheid aufgenommen.

#### 6. Ziffer 3.7 im Anhang 3 zum neuen BR

Die Ziffer 5.5. im bestehenden BR soll durch die anderslautende Ziffer 3.7 im Anhang 3 zum neuen BR ersetzt werden. Die beiden Bestimmungen bezwecken, die lärmintensivsten Flugzeuge von der Stationierung in Luzern-Beromünster auszuschliessen. Der Einsprecher 1 wirft die Frage auf, ob die neue Formulierung den Festlegungen des SIL entspreche resp. die Auswirkungen auf Raum und Umwelt dadurch minimiert werden. Im Weiteren weist der Einsprecher 1 darauf hin, dass das neue BR für Helikopter keine vergleichbaren Lärmanforderungen enthält.

Die neue Formulierung entspricht der heute gängigen und gültigen Lärmklassierung von Flugzeugen. Sie berücksichtigt das Gewicht der Flugzeuge und schliesst leichte, sehr laute Flugzeuge im Gegensatz zur bisherigen starren Regelung von der Neustationierung aus. Die neue Formulierung ist somit vorzuziehen. Für Helikopter existiert keine vergleichbare Lärmklassierung. Die Einsprache wird somit in diesem Punkt abgewiesen.

#### 7. Streichung von Ziffer 4 (Jährliche Gesamtbewegungszahl, Flottenzusammensetzung) im Anhang zum geltenden BR

Der Einsprecher 1 hält fest, das SIL-Objektblatt Luzern-Beromünster als behördenverbindliches Planungsinstrument der Behörden lege weder die Gesamtbewegungszahl noch die Flottenzusammensetzung verbindlich fest. Der SIL setze nur einen Rahmen, in welchem die künftige Nutzung unter Berücksichtigung aller Festlegungen zu ermitteln und festzulegen sei. Die ersatzlose Streichung der Ziffer 4 mit der Begründung «Ist im SIL geregelt» (siehe Vergleich der BR 2000 und 2012, 10. August 2012) widerspreche einerseits Art. 23 VIL, wonach das Betriebsreglement den Flugplatzbetrieb «in allen Belangen» regelt. Zudem widerspreche dies Art. 24 lit. d VIL, wonach ein Gesuch zur Änderung eines Betriebsreglements mit Auswirkungen

auf die Lärmbelastung alle Angaben zur Festlegung der zulässigen Lärmbelastung zu enthalten habe.

Die Gesuchstellerin bestreitet in ihrer Stellungnahme vom 27. November 2013, dass der Regelungsbedarf in einem Betriebsreglement derart weit gehe und verweist exemplarisch auf die Betriebsreglemente der Flugplätze Zweisimmen, Langenthal und Triengen.

Der im SIL-Objektblatt gesetzte Rahmen für die betriebliche Entwicklung des Flugfelds Luzern-Beromünster wird vom geltenden BR bereits ausgefüllt. Da dem SIL für die Gesuchstellerin (im Gegensatz zum BR) keine Verbindlichkeit zukommt, ist die zulässige Lärmbelastung nach LSV mit der Genehmigung des neuen BR festzulegen. Eine jährliche Gesamtbewegungszahl sowie die Flottenzusammensetzung gehören, wie auch ein Vergleich mit Betriebsreglementen anderer Flugfelder aufzeigt, nicht zum zwingenden Inhalt eines Betriebsreglements, schränken sie doch die Flexibilität der Flugplatzhalter in der Nutzung des Flugplatzes sehr stark ein. Somit wird die Einsprache in Bezug auf die Streichung der jährlichen Gesamtbewegungszahl und der Flottenzusammensetzung abgewiesen.

#### 2.9 *Festsetzung des Lärmbelastungskatasters*

Einer Anpassung und Festsetzung des Lärmbelastungskatasters (gemäss Art. 25 Abs. 1 lit. d VIL) auf Basis der von der Gesuchstellerin einzureichenden Fluglärmbeurteilung (basierend auf 16 000 Flugbewegungen) steht nichts entgegen.

#### 2.10 *Festsetzung des HBK*

Die Einsprecher 15 und 27 bringen vor, die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen sei gemäss den aktuellen ICAO-Normen zu prüfen.

Der von der Gesuchstellerin eingereichte Entwurf des HBK vom 28. November 2013 berücksichtigt gemäss obigem Punkt 2.5 die im neuen BR dargestellten Helikopter-Volten und erfüllt die Anforderungen der ICAO, namentlich die Vorgaben des Kapitels 4 des ICAO *Annex 14, Vol. II*. Somit steht der Festsetzung des HBK (gemäss Art. 25 Abs. 1 lit. e VIL) nichts entgegen. Die Einsprachen werden aus diesem Grund in diesem Punkt abgewiesen.

#### 2.11 *Gewährleistung der Sicherheit gemäss Art. 23a VIL*

Die Erfüllung der Voraussetzungen für die Gewährleistung der Sicherheit gemäss Art. 23a VIL ist für den Flugplatz Luzern-Beromünster im Zusammenhang mit der Genehmigung der beantragten Änderungen des BR nicht relevant.

## 2.12 *Fazit Änderung BR*

Das Gesuch erfüllt die Anforderungen nach Art. 25 Abs. 1 VIL. Die Genehmigung der Änderung des BR kann mit Auflagen erteilt werden.

## 3. **Gebühren**

Die Gesuchstellerin reichte am 31. August 2012 das Gesuch um Plangenehmigung für die Pistenbefestigung und die Änderung des BR ein. Die Gebühren für den Aufwand bis zum Rückzug des Plangenehmigungsgesuchs sowie für die Änderung des BR richten sich nach der Verordnung über die Gebühren des Bundesamtes für Zivilluftfahrt vom 28. September 2007 (GebV-BAZL; SR 748.112.11), insbesondere nach deren Art. 3, 5 und 49 Abs. 1 lit. d. Die Gebühr für die vorliegende Verfügung wird gemäss Art. 13 GebV-BAZL mit einer separaten Gebührenverfügung erhoben.

Die Gebühren für die Aufsicht über die verfügten Auflagen werden gesondert erhoben. Es besteht kein Anspruch auf Ersatz der Anwaltskosten (siehe dazu BGE 132 II 47 E. 5.2).

## 4. **Eröffnung und Mitteilung**

Diese Verfügung wird der Gesuchstellerin und den Einsprechenden eröffnet. Den interessierten Stellen von Bund und Kanton wird sie zur Kenntnis zugestellt und im Bundesblatt bekannt gemacht. In Anwendung von Art. 20 UVPV werden diese Verfügung, die Gesuchsunterlagen inkl. UVB sowie die Stellungnahmen des Kantons Luzern und des BAFU bei der Dienststelle Raumentwicklung, Wirtschaftsförderung und Geoinformation (rawi), Murbacherstrasse 21, 6002 Luzern, während 30 Tagen zur Einsichtnahme aufgelegt.

## C. Verfügung

### 1. Gegenstand

1. Das Plangenehmigungsgesuch für die Pistenbefestigung auf dem Flugfeld Luzern-Beromünster wird abgeschrieben.
2. Das Gesuch um Änderung des BR für das Flugfeld Luzern-Beromünster wird mit folgenden Änderungen genehmigt:
  - Anhang 2 (Betriebszeiten und Benützungseinschränkungen):
    - Ziffer 2.3: «Die Flugplatzleitung kann aus wichtigen Gründen Ausnahmen der Bestimmungen von Ziffern 2.1 und 2.2. ~~sowie Anhang 3 des Betriebsreglements~~ bewilligen. [...]»
  - Anhang 3 (Besondere Benützungsbestimmungen):
    - Ziffer 3.1: Verdoppelung des 2. Satzes im Original
    - Ziffer 3.4: Gemeinderat Neudorf streichen
    - Ziffer 3.5: Präzisierung des 2. Satzes: «[...] ausschliesslich für die unmittelbare Vorbereitung.»
    - Ziffer 3.6: Gemeinderat Neudorf streichen
    - Ziffer 3.8 ist so anzupassen, dass gleichzeitige Operationen auf der Motor- und der Segelflughöhe generell (und nicht lediglich gleichzeitige Starts von Motorflugzeugen) untersagt sind.
  - Anhang 4 (An- und Abflugverfahren):
    - Die Helikopter-Volten sind zusammen mit den Flugwegen der Flächenflugzeuge auf einer Karte (beispielsweise Landeskarte im Massstab 1:25 000) darzustellen. Zur besseren Unterscheidbarkeit der Helikopter-Routen zu den Flugrouten der Flächenflugzeuge sind erstere auf der Karte separat (beispielsweise rot) zu markieren.
    - Die definierte Überflughöhe von 3300 ft (Fuss) für Helikopter bei den Meldepunkten HE und HW ist auf die Karte zu übernehmen.
3. Das geänderte BR gemäss obiger Ziffer 2 ist innert 60 Tagen in 4-facher Ausführung beim BAZL einzureichen.
4. Die zulässigen Lärmimmissionen (gemäss Art. 37a LSV) werden auf Grundlage der PRV 2010 festgelegt. Dazu reicht die Gesuchstellerin dem BAZL innert sechs Monaten nach Eintritt der Rechtskraft dieser Verfügung eine Fluglärmbeurteilung ein, die sich auf die in der PRV 2010 festgelegten Parameter (16 000 Flugbewegungen, davon maximal 1800 mit dem Helikopter; Summenschallpegel) abstützt. Der Lärmbelastungskataster vom Juli 1993 wird durch das BAZL angepasst.
5. Die im UVB beschriebene Massnahme zum ökologischen Ausgleich (Extensivie-

zung von Wiesen auf dem Flugfeld im Umfang von 21 000 m<sup>2</sup>) ist von der Gesuchstellerin in Absprache mit dem kantonalen Amt für Landwirtschaft und Wald innert einem Jahr nach Eintritt der Rechtskraft der Verfügung umzusetzen. Die Umsetzung ist dem BAZL zu dokumentieren.

## 2. Gebühren

Die Gebühr für diese Verfügung wird nach Zeitaufwand erhoben und der Gesuchstellerin auferlegt. Sie wird ihr mit separater Gebührenverfügung eröffnet. Es werden keine Anwaltskosten entschädigt.

## 3. Eröffnung

Diese Verfügung wird eröffnet (Einschreiben):

- Flubag Flugbetriebs AG, Beromünster, 6025 Neudorf
- Fellmann Tschümperlin Lötscher, Anwaltsbüro und Notariat, Gerliswilstrasse 4, 6021 Emmenbrücke (im Doppel)
- Gemeinde Eich, Gemeinderat, Botenhofstrasse 4, Postfach, 6205 Eich
- ettlersuter Rechtsanwälte, Grüngasse 31, Postfach, 8026 Zürich
- Verein IG Fluglärm – Schutzverband Michelsamt, Staufferweg 5, 6215 Beromünster
- Pro Natura Luzern, Mühlemattstrasse 28, 6004 Luzern
- BirdLife Luzern, Pius Korner, Ausserdorf 43, 6218 Ettiswil
- Vernetzungsprojekt Michelsamt, c/o Pius Estermann, Gstell, 6222 Gunzwil
- Strassen- und Kanalisationsgenossenschaft Panoramasiedlung, 6222 Gunzwil
- Einsprecher 7: A \_\_\_\_\_
- Einsprecher 8: B \_\_\_\_\_
- Einsprecher 9: C \_\_\_\_\_
- Einsprecher 10: D \_\_\_\_\_
- Einsprecher 11: E \_\_\_\_\_
- Einsprecher 12: F \_\_\_\_\_
- Einsprecher 13: G \_\_\_\_\_
- Einsprecher 14: Grüne Kulm \_\_\_\_\_
- Einsprecher 15: H \_\_\_\_\_
- Einsprecher 16: I \_\_\_\_\_
- Einsprecher 17: J \_\_\_\_\_
- Einsprecher 18: K \_\_\_\_\_
- Einsprecher 19: L \_\_\_\_\_
- Einsprecher 20: M \_\_\_\_\_

Diese Verfügung wird zur Kenntnis zugestellt (mit einfacher Post):

- BAFU, Sektion UVP und Raumordnung, 3003 Bern
- Kanton Luzern, Dienststelle Raumentwicklung, Wirtschaftsförderung und Geoinformation (rawi), Murbacherstrasse 21, Postfach 6002 Luzern

Bundesamt für Zivilluftfahrt

sign. Peter Müller  
Direktor

sign. Bernhard Traber  
Sektion Sachplan und Anlagen

### **Rechtsmittelbelehrung**

Gegen diese Verfügung oder Teile davon kann innert 30 Tagen beim Bundesverwaltungsgericht, Postfach, 9023 St. Gallen, Verwaltungsbeschwerde erhoben werden. Die Beschwerdefrist beginnt bei persönlicher Eröffnung an die Parteien an dem auf die Eröffnung folgenden Tag, bei Publikation in einem amtlichen Blatt an dem auf die Publikation folgenden Tag zu laufen. Die Beschwerde ist in einer Amtssprache abzufassen und hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift der Beschwerdeführer zu enthalten. Die angefochtene Verfügung und die als Beweismittel angerufenen Urkunden sind beizulegen, soweit die Beschwerdeführer sie in den Händen haben.