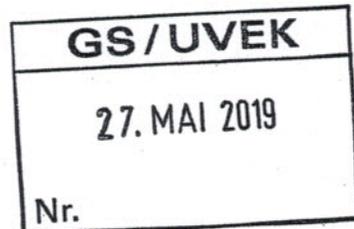




CH-3003 Bern, BAZL - DDDG

A-Post

Generalsekretariat GS-UVEK
Rechtsdienst
Bundeshaus Nord
3003 Bern



Aktenzeichen: BAZL foa / 063.4-2013/00005/00006
Ihr Zeichen: 621.32-00001/hoy
Bern, 24. Mai 2019

Aufsichtsbeschwerde von Herrn René Stierli gegen das BAZL betreffend Ungleichbehandlung, Falschaussagen, Willkür im Amt und Nötigung: Schlussbemerkungen

Sehr geehrte Damen und Herren

In rubrizierter Angelegenheit beziehen wir uns auf Ihr Schreiben vom 24. April 2019. Gerne nehmen wir hierzu innert der angesetzten Frist bis am 24. Mai 2019 wie folgt Stellung:

Die Ausführungen von Herrn René Stierli werden bestritten, sofern sie nicht ausdrücklich anerkannt werden. Hierzu verweisen wir auf unsere Stellungnahme vom 25. Februar 2019. Untenstehend nehmen wir daher nur noch zu einzelnen Punkten Stellung.

Zu Bemerkung 1

Mit unserer Stellungnahme vom 25. Februar 2019 haben wir festgehalten, dass die Aufsichtsbeschwerde von Herrn René Stierli im Zusammenhang mit den Verfahren zum Heliport Balzers steht. Weitere Aussagen hierzu haben wir nicht gemacht.

Zu Bemerkung 2

Beim Termin vom 3. Juni 2015 handelte es sich um ein Vorgespräch zum SIL¹-Verfahren. Hierbei wurden das weitere Vorgehen und der Zweck des SIL-Verfahrens sowie die noch einzureichenden Unterlagen erläutert. Das SIL-Verfahren selber startete (nach Vorliegen aller Unterlagen) mit dem ersten Koordinationsgespräch am 28. Januar 2016. Dieser Aspekt wurde Herrn René Stierli mehrfach kommuniziert (z.B. mit E-Mail vom 11. Juni 2015). Das SIL-Objektblatt wurde von den Regierungen der Schweiz und Liechtensteins am 28. März 2017 resp. 12. April 2017 verabschiedet, was mit einer rund einjährigen Verfahrensdauer unter dem Durchschnitt der SIL-Verfahren für Schweizer Flugplätze liegt.

Im Rahmen von Verfahren werden im BAZL bei luftfahrtspezifischen Fragen stets die entsprechenden Aviatik-Experten beigezogen. Selbst wenn die für ein Dossier zuständige Person nicht über eine Avia-

¹ Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt



tik-Ausbildung verfügt, ist die luftfahrtspezifische Prüfung von Projekten durch Aviatik-Experten gewährleistet. Die Haltung der Aviatik-Experten fliesst in den jeweiligen Entscheid ein.

Zu Bemerkungen 3 und 4

Die liechtensteinischen Behörden auf verschiedenen Stufen (Ministerium für Infrastruktur, Wirtschaft und Sport; Amt für Bau und Infrastruktur; Gemeinde Balzers) haben unserem Amt mehrfach für die gute Zusammenarbeit gedankt. Zwischen den beiden Ländern bestehen keinerlei Differenzen, sämtliche Entscheide im Zusammenhang mit dem Heliport Balzers wurden abgesprochen. Der von Herrn René Stierli mit Nachdruck immer wieder erwähnte Vorfall vom 5./6. Dezember 1985 haben die liechtensteinischen Behörden bisher weder von sich aus erwähnt noch geltend gemacht, weshalb wir die Ausführungen in dieser Angelegenheit nicht nachvollziehen können.

Zu Bemerkung 5

Das BAZL hält an seiner Ausführung fest, dass es sich bezüglich des Flugbetriebs von 2000 auf 3500 Flugbewegungen um eine Ausweitung handelt. Bei der Betrachtungsweise ist vom bisherigen, praktizierten Flugbetrieb und nicht von einem theoretischen, unbegrenzten Flugbetrieb auszugehen. Diese Betrachtungsweise ist bei allen Flugplätzen gleich. Der vom Flugplatzhalter ausgearbeitete Umweltbericht von 2016 bestätigt auf den Seiten VI und 58 die Zunahme der Flugbewegungen von 2000 auf 3500. Die Notwendigkeit zur Durchführung des SIL-Verfahrens wurde sowohl von den liechtensteinischen als auch den schweizerischen Behörden bejaht, die Regierungen der beiden Länder haben das SIL-Objektblatt Heliport Balzers verabschiedet.

Zu Bemerkungen 6 bis 8, Fazit und Schlussbemerkungen

Wie wir bereits in unserer Stellungnahme vom 25. Februar 2019 festgehalten haben, sind beim Flugfeld Bad Ragaz Fragen offen, die unser Amt im Rahmen des SIL-Verfahrens weiterverfolgen muss und wird, wofür noch in diesem Monat ein Vorgespräch auf dem Flugfeld Bad Ragaz stattfinden wird. Anlässlich dieser Besprechung werden verschiedene von Herrn René Stierli beanstandete Bauten thematisiert. Die Bereinigung der Situation auf dem Flugfeld Bad Ragaz wird aufgrund von möglichen nachträglichen Plangenehmigungsverfahren und dem durchzuführenden SIL-Verfahren einige Zeit beanspruchen.

Das Genehmigungsverfahren bei Bauvorhaben ist gesetzlich geregelt. Das BAZL ist verpflichtet, die geltenden Gesetze umzusetzen. Beim Erlass von Entscheiden sind die Stellungnahmen von anderen Bundesstellen (BAFU² und ARE³), den kantonalen Fachstellen resp. den zuständigen Stellen Liechtensteins sowie den eigenen Experten zu berücksichtigen. In die Entscheide des BAZL müssen daher nach den gesetzlichen Vorgaben sowohl Sicherheitsaspekte der Luftfahrt als auch Umwelthanliegen einfließen.

Zu Bemerkungen 9 und 12

Parkplätze Süd: Im Jahr 2015 existierte für den Heliport Balzers noch kein SIL-Objektblatt. Der SIL-Perimeter, der die bauliche Entwicklung eines Flugplatzes festlegt, bestand daher noch nicht. Der fragliche Zaun befand sich damals in der Landwirtschaftszone. Die liechtensteinischen Behörden waren in der Folge für die Bewilligung des Zauns und der Parkplätze zuständig, wobei das BAZL zwecks Wahrung der aviatischen Sicherheit eine luftfahrtspezifische Prüfung durchführte, welche in die Entscheidung des Amts für Bau und Infrastruktur vom 12. Oktober 2015 einfluss.

Die Parkplätze Nord wurden nach Vorliegen des SIL-Objektblatts Heliport Balzers im Jahr 2017 ohne Plangenehmigung neu erstellt. Diese Parkplätze befinden sich innerhalb des SIL-Perimeters und dienen dem Flugplatzbetrieb, weshalb das BAZL für die nachträgliche Plangenehmigung zuständig ist.

² Bundesamt für Umwelt

³ Bundesamt für Raumentwicklung

Zu Bemerkung 10

Im SIL-Objektblatt werden die raumplanerischen Voraussetzungen für die baulichen und betrieblichen Entwicklungsmöglichkeiten eines Flugplatzes für einen Zeithorizont von 15 Jahren geschaffen. Die eigentliche Bewilligung für die baulichen und betrieblichen Vorhaben erfolgen im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens. Bezüglich der Ansiedlung des Rettungshelikopters sind sowohl bezüglich SIL-Objektblatt als auch bezüglich Genehmigungsverfahren Fragen offen: Gestützt auf die Festlegungen im SIL-Objektblatt ist ein neuer Rettungsbetrieb grundsätzlich möglich. Allerdings muss er hierzu die im SIL-Objektblatt festgelegten Lärmkurven einhalten. Diesbezüglich ist im SIL-Objektblatt ausgeführt worden, dass die Fluglärmrechnung auf der Annahme von 3500 Flugbewegungen, den Annahmen zum künftigen Flottenmix, den neuen An- und Abflugrouten und dem Terrain beruhen. Beim Flottenmix hat der Flugplatzhalter aber den lauten Rettungshelikopter EC 135 nicht in seine Lärmrechnungen einfließen lassen, weshalb nach unserer ersten provisorischen Einschätzung die im SIL-Objektblatt festgelegte Lärmkurve überschritten wird. Hierzu hat nun der Flugplatzhalter neue Lärmrechnungen durchzuführen, die beweisen sollen, dass mit den geplanten 1200 Flugbewegungen mit dem Rettungshelikopter EC 135 das Lärmkorsett gemäss SIL-Objektblatt und die mit Verfügung vom 23. Juni 2017 genehmigte zulässige Lärmbelastung eingehalten werden. Weiter ist ein Genehmigungsverfahren durchzuführen, da es sich aufgrund der Neustationierung des Rettungshelikopters EC 135 mit den geplanten 1200 Flugbewegungen und dem neuen nächtlichen Flugbetrieb um wesentliche Betriebsänderungen handelt. Hierzu ist nach liechtensteinischem Recht eine Umweltverträglichkeitsprüfung / Einzelfallprüfung durchzuführen. Das Genehmigungsverfahren für die Betriebsänderungen wird daher sowohl neue Lärmrechnungen als auch die Umweltauswirkungen umfassen müssen. Bezüglich der Auswirkungen des künftigen, wiederkehrenden nächtlichen Flugbetriebs auf Mensch und Tier machte der mit den Ausbauprojekten zum Heliport Balzers genehmigte Umweltbericht vom 31. August 2016 keinerlei Aussagen (Verfahren zum Neubau des Hangars und der Tiefgarage, Änderungen des Betriebsreglements).

Aus Gründen des Sachzusammenhangs (Koordination von Bau und Betrieb nach Art. 27c VIL⁴) und in verfahrensökonomischer Hinsicht soll mit dem Verfahren zu den Betriebsänderungen auch der rechtswidrig erstellte Helikopter-Abstellplatz für den Rettungshelikopter geprüft werden. Da sich dieser Abstellplatz in der An- und Abflugfläche des Hindernisbegrenzungsflächen-Katasters (HBK) befindet und somit ein Sicherheitsrisiko darstellt, ist eine belastbare Sicherheitsstudie einzureichen. Möglicherweise kann im Rahmen dieser Sicherheitsstudie ein besser geeigneter Standort für einen weiteren Helikopter-Standplatz innerhalb des SIL-Perimeters evaluiert werden.

Gerne weisen wir darauf hin, dass die Flugplatzhalter selber dafür verantwortlich sind, dass der aktuelle und künftige Flottenmix in die Lärmrechnungen einfließen und im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens alle relevanten Angaben zum Flugbetrieb im Umweltbericht enthalten sind. Diesbezüglich erübrigen sich weitere Ausführungen zu anderen Flugplätzen.

Zu den Vorwürfen gegenüber zwei BAZL-Inspektoren (Flug vom 4. Februar 2019)

Wir haben die Ausführungen des Beschwerdeführers zur Kenntnis genommen und werden die erhobenen Vorwürfe im Rahmen der Flugdienstorganisation prüfen und nötigenfalls die entsprechenden disziplinarischen oder allenfalls verwaltungs(straf)rechtlichen Massnahmen anordnen. Soweit den Flugweg betreffend können wir jedoch gestützt auf die uns vorliegenden Daten keine Abweichung vom publizierten Anflugverfahren erkennen.

Zu Bemerkung 11

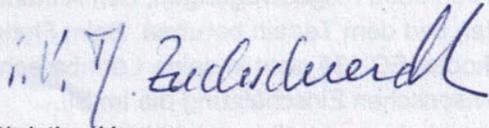
Dank des Hinweises von Herrn René Stierli haben wir von der Problematik der in ungenügender Anzahl vorhandenen Helikopterstandplätze auf dem Flugplatz St. Gallen-Altenrhein Kenntnis erhalten. Um die Angelegenheit zu bereinigen, haben wir mit dem Flugplatzhalter Kontakt aufgenommen, der seinerseits mit der Helikopterbetreiberin im Gespräch ist. Die mit diesem Standplatz verbundenen Verfahren werden geprüft.

⁴ Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL; SR 748.131.1)

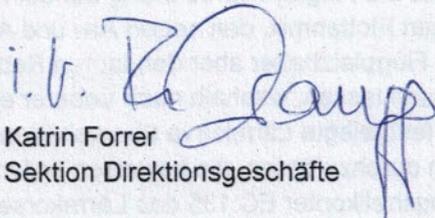
Zu Bemerkungen 13 bis 15
Keine weiteren Ergänzungen. Wir halten an unseren Aussagen fest.

Freundliche Grüsse

Bundesamt für Zivilluftfahrt



Christian Hegner
Direktor



Katrin Forrer
Sektion Direktionsgeschäfte

Kopie an: Amt für Bau und Infrastruktur, Städtle 38, Postfach 684, 9490 Vaduz, Liechtenstein

Intern per Zeiger an: L-LE, L-SI, L-SB, L-SISS, L-SIAP, L-SBSS, L-SBHE, L-LESG, L-LESA, KOMM