



3003 Bern, 02. November 2023

Helikopterflugfeld Pfaffnau

Verfügung

Änderung des Betriebsreglements

A. Sachverhalt

1. Gesuch

1.1 *Gesuchseinreichung*

Am 21. September 2022 reichte die Heli Gotthard AG (Gesuchstellerin) dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) das Gesuch zur Änderung des Betriebsreglements (BR) des Heliports Pfaffnau ein.

1.2 *Beschrieb*

Die Änderung des BR umfasst im Wesentlichen die Aufhebung des geltenden Jahreskontingents von 800 Flugbewegungen, die Festlegung der Betriebszeiten sowie der An- und Abflugrouten gemäss dem Entwurf des Hindernisbegrenzungsflächen-Katasters (HBK).

1.3 *Begründung*

Die Änderungen am BR gehen aus den Ergebnissen des SIL-Koordinationsprozesses zum Heliport Pfaffnau hervor, welcher im September 2022 mit dem Koordinationsprotokoll abgeschlossen wurde. Darin ist festgehalten, dass die An- und Abflugrouten gemäss dem HBK neu festzulegen sind und die Bestimmungen von Annex 14 Vol. II der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) einzuhalten seien. Zudem seien die Betriebszeiten des Heliports erstmalig präzise festzulegen. Das neue BR soll das bestehende BR vom 21. Dezember 2012 ablösen.

1.4 *Gesuchsunterlagen*

Das Gesuch zur Änderung des BR enthält die folgenden Unterlagen:

- Begleitschreiben vom 21. September 2022;
- Neues BR vom 8. September 2022;
- Altes (bestehendes) BR vom 21. Dezember 2012;
- Korrekturversion zum BR mit Gegenüberstellung neu / alt vom 8. September 2022;
- Konzept ökologischer Ausgleich vom 31. Oktober 2022 (Bächtold & Moor AG);
- Helikopterflugfeld Pfaffnau LSXP: Lärmberechnung vom 29. Juni 2019, aktualisiert am 25. August 2022 (Bächtold & Moor AG);
- Helikopterflugfeld Pfaffnau LSXP: Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) vom 31. Oktober 2022 (Bächtold & Moor AG).

2. Instruktion

2.1 Anhörung, Publikation und öffentliche Auflage

Am 25. November 2022 hörte das BAZL seine zuständigen Abteilungen Sicherheit Infrastruktur (SI) und Sicherheit Flugbetrieb (SB) sowie seine Sektion Umwelt in der Abteilung Luftfahrtentwicklung (LE) zur Änderung des BR an.

Mit Schreiben vom 9. November 2022 hörte das BAZL das Amt Raum und Wirtschaft (Rawi) des Kantons Luzern an und ersuchte es, die Anhörung seiner Fachstellen und der Standortgemeinde vorzunehmen sowie die Publikation und öffentliche Auflage des Gesuchs durchzuführen. Gleichentags stellte das BAZL das Gesuch dem Departement Bau, Verkehr und Umwelt des mitbetroffenen Kantons Aargau zur Stellungnahme sowie dem Bundesamt für Umwelt (BAFU) zur Kenntnisnahme zu. Mit Schreiben vom 30. November 2022 hörte das BAZL im Weiteren das Bundesamt für Energie (BFE) zu den neuen An- und Abflugrouten an, weil sich der Heliport Pfaffnau in Nähe zweier potenzieller Standorte für Windenergieanlagen (Bürgerwindpark Pfaffnau / Reiden, Äberdinger Höchi) befindet.

Die Publikation des Gesuchs erfolgte in den Ausgaben des kantonalen Amtsblatts vom 19. November 2022 sowie in den Anschlagstellen und auf der Homepage der Gemeinde Pfaffnau. Die Gesuchsunterlagen lagen vom 24. November 2022 bis 9. Januar 2023 (Fristenstillstand berücksichtigt vom 18. Dezember 2022 bis 2. Januar 2023) beim Rawi sowie bei der Gemeinde Pfaffnau öffentlich auf. Da die Änderung des BR der Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt (vgl. B 1.1) wurde das Gesuch ebenfalls im Bundesblatt vom 18. November 2022 (BBL 2022 2762) publiziert.

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

- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]

Am Ende der Einsprache von [REDACTED] sind auch die Namen und Adressen mehrerer Nachbarn aufgeführt, welche die Einsprache unterstützen. Da deren Unterschriften unter der Einsprache fehlen, forderte das BAZL [REDACTED] mit Schreiben vom 28. Februar 2023 auf, die Unterschriften bis spätestens 20. März 2023 nachzureichen. Mit Schreiben vom 13. März 2023 reichte [REDACTED] die Unterschriften folgender Nachbarn nach:

- [REDACTED]

Diese Einsprache wird folglich als Sammeleinsprache mit Adresse von [REDACTED] als Zustelldomizil behandelt und nachfolgend als «Einsprecher 1» bezeichnet.

Die Einsprachen von [REDACTED] sind im Wortlaut identisch weshalb sie nachfolgend als «Einsprecher 2» bezeichnet werden.

Mit Schreiben vom 10. Februar 2023 übermittelte das BAZL die Stellungnahmen der Kantone Luzern und Aargau sowie die Einsprachen dem BAFU und lud dieses zur Stellungnahme ein. Das BAFU äusserte sich mit Stellungnahme vom 17. März 2023 zum Vorhaben. Mit Schreiben vom 21. März 2023 stellte das BAZL der Gesuchstellerin die Stellungnahmen der Kantone, der Bundesstellen (BAFU, BFE), die internen Stellungnahmen des BAZL sowie alle Einsprachen zu und forderte sie auf, sich zu den Anträgen aus den Stellungnahmen und zu den Einsprachen zu äussern. Die Gesuchstellerin nahm mit Schreiben vom 2. Mai 2023 Stellung. Am 15. Mai 2023 übermittelte das BAZL dem BAFU die Replik der Gesuchstellerin und ersuchte um erneute Stellungnahme. Das BAFU äusserte sich mit Stellungnahme vom 3. Juli 2023 nochmals zum Vorhaben. Mit Schreiben vom 11. Juli 2023 lud das BAZL die Gesuchstellerin sowie die Einsprecher um Einreichung ihrer Schlussbemerkungen bis 23. August 2023 ein.

2.2 *Stellungnahmen*

Es liegen die folgenden Stellungnahmen vor:

- BAZL, Abteilung SI vom 11. November 2022;
- BAZL, Abteilung SB vom 5. Dezember 2022, E-Mail;
- BFE, Sektion erneuerbare Energien, 20. Dezember 2022, E-Mail;
- BAZL, Sektion Umwelt, 23. Januar 2023, E-Mail;
- Kanton Luzern, Rawi, 7. Februar 2023;
- Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, 5. Dezember 2022;
- BAFU, 17. März 2023;
- Gesuchstellerin, Replik vom 2. Mai 2023;
- BAFU, 3. Juli 2023;
- Einsprecher 2, Schlussbemerkungen vom 20. August 2023;
- Gesuchstellerin, Schlussbemerkungen vom 21. August 2023;

- Einsprecher 1 [REDACTED]
Schlussbemerkungen vom 23. August 2023.

B. Erwägungen

1. Formelles

1.1 Zuständigkeit, Verfahren

Das BAZL ist nach Art. 36c Abs. 3 des Luftfahrtgesetzes (LFG; SR 748.0) für die Genehmigung des BR zuständig. Das Genehmigungsverfahren zu den Änderungen des BR richtet sich nach Art. 36d LFG. Die Änderung der Flugrouten sowie die Festlegung der Betriebszeiten haben merkbare Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung. Aus diesem Grund wurde ein ordentliches Verfahren mit amtlicher Publikation und öffentlicher Auflage während 30 Tagen gemäss Art. 36d LFG durchgeführt.

Nach Art. 2 Abs. 1 lit. a der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV; SR 814.011) unterliegen Änderungen bestehender Anlagen, die im Anhang 1, Ziffer 14.2 UVPV aufgeführt sind, der Prüfung, wenn die Änderung wesentliche Umbauten, Erweiterungen oder Betriebsänderungen betrifft. Der Heliport Pfaffnau fällt mit der beantragten Aufhebung des Jahreskontingents von 800 Flugbewegungen unter den im Anhang aufgeführten Anlagentyp und bei den beantragten Änderungen des BR handelt es sich um eine wesentliche Änderung des Betriebs des Heliports. Gestützt auf Art. 37d Abs. 2 LFG und Art. 15 UVPV erfolgte die amtliche Publikation im Bundesblatt und im kantonalen und kommunalen Publikationsorgan.

1.2 Zulässigkeit der Einsprache

Die Einsprachen sind in schriftlicher Form mit einer Begründung und innerhalb der Auflagefrist eingegangen. Ferner sind die Einsprecher im Umfeld des Heliports Pfaffnau wohnhaft und somit vom Flugbetrieb betroffen. Die Einsprecher sind somit zur Einsprache legitimiert.

2. Materielles

2.1 Umfang der Prüfung

Aus Art. 25 Abs. 1 der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL; SR 748.131.1) folgt, dass im Zusammenhang mit der vorliegenden Änderung des BR zu prüfen ist, ob der Inhalt den Festlegungen des SIL entspricht, die Vorgaben der Betriebsbewilligung umgesetzt sind, die luftfahrtspezifischen Anforderungen und die Anforderungen der Raumplanung sowie des Umwelt-, Natur- und Heimatschutzes erfüllt sind, der HBK festgesetzt werden kann und die Voraussetzungen gemäss Art. 23a, 23b und 23c VIL erfüllt sind.

2.2 *Begründung*

Eine nachvollziehbare Begründung für die Änderung liegt vor (vgl. oben A 1.3).

2.3 *Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL)*

Die beantragten Änderungen am BR sind mit den Festlegungen des SIL-Objektblatts Pfaffnau vom 30. August 2023 weitgehend konform. Dies betrifft die Aufhebung des geltenden Jahreskontingents von 800 Flugbewegungen, die Festlegung der Betriebszeiten sowie der An- und Abflugrouten gemäss dem Entwurf des HBK. Nicht im Einklang mit dem SIL-Objektblatt Pfaffnau steht die eingereichte Fluglärmberechnung vom 29. Juni 2019, aktualisiert am 25. August 2022 (Bächtold & Moor AG). Diese beruht auf der Annahme von 2'970 Flugbewegungen pro Jahr. Dem «Gebiet mit Lärmbelastung» im SIL-Objektblatt vom 30. August 2023, welches den Rahmen für die künftige Entwicklung des Flugbetriebs und die «zulässigen Lärmimmissionen» gemäss Art. 37a der Lärmschutz-Verordnung (LSV, SR 814.41) absteckt, liegen dahingegen nur 2'500 Flugbewegungen pro Jahr zugrunde.

Die im vorliegenden Entscheid festzulegenden «zulässigen Lärmimmissionen» des Heliports Pfaffnau dürfen das «Gebiet mit Lärmbelastung» gemäss SIL-Objektblatt Pfaffnau, basierend auf 2'500 Flugbewegungen, somit nicht überschreiten.

2.4 *Vorgaben der Betriebsbewilligung*

Die geltende Betriebsbewilligung des Heliports Pfaffnau (Stand 20. April 1999) enthält u.a. materielle Vorgaben zum Flugbetrieb (Jahreskontingent an Flugbewegungen, Beschränkung der Nachtflüge), welche Gegenstand des vorliegenden Genehmigungsverfahrens zur Änderung des BR sind. Nach heutiger Praxis wird der Flugbetrieb auf den zivilen Flugplätzen mittels Festlegungen im SIL-Objektblatt und im BR geregelt. Die Betriebsbewilligung des Heliports Pfaffnau wird vom BAZL folglich gemäss Art. 36b LFG von Amtes wegen mit separater Verfügung mit gleichem Datum wie die vorliegende Verfügung neu ausgestellt, so dass sie keine betrieblichen Elemente mehr enthält.

Abgesehen davon ergeben sich aus der Betriebsbewilligung keine Vorgaben, die im vorliegenden Verfahren umzusetzen sind.

2.5 *Verantwortung des Flugplatzhalters*

Art. 3 Abs. 1 VIL besagt unter anderem, dass Flugplätze so ausgestaltet, organisiert und geführt sein müssen, dass der Betrieb geordnet und die Sicherheit für Personen und Sachen stets gewährleistet ist. Die Verantwortung für eine geordnete Benützung

des Flugplatzes und somit für den sicheren Betrieb liegt in jedem Fall beim Flughafhalter (Art. 17 Abs. 1 lit. b VIL).

2.6 *Luftfahrtspezifische Anforderungen*

Gemäss Art. 3 Abs. 1^{bis} VIL sind die Normen und Empfehlungen der ICAO in den Anhängen 3, 4, 10, 11, 14 und 15 zum Übereinkommen vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO-Anhänge) für Flugplätze unmittelbar anwendbar. Art. 9 VIL bestimmt, dass das BAZL eine luftfahrtspezifische Prüfung vornehmen kann.

Gemäss der Stellungnahme der BAZL-Abteilung SI vom 11. November 2022 liegen keine Einwände zur Änderung des BR vor. Dem BAZL sind spätestens einen Monat nach Rechtskraft des neuen BR zwölf gedruckte Exemplare (5 betroffene Gemeinden, 2 betroffene Kantone, 3 Exemplare fürs BAZL, 2 Exemplare für die Flughafhalterin) des HBK mit Antrag um Inkraftsetzung zuzustellen (BAZL, Sektion Flugplätze und Luftfahrthindernisse, 3003 Bern). Ferner ist dem BAZL bis spätestens einen Monat nach Rechtskraft des überarbeiteten BR ein Publikationsvorschlag zwecks Ergänzung des Heliports Pfaffnau im VFR-Manual¹ zur Prüfung und Freigabe per E-Mail (lifs@bazl.admin.ch) einzureichen. Die Abteilung SB des BAZL hat gemäss Ihrer E-Mail vom 5. Dezember 2022 keine Einwände gegen die Änderung der An- und Abflugrouten.

Die luftfahrtspezifischen Anforderungen für die Genehmigung des neuen BR sind somit erfüllt.

2.7 *Raumplanung*

Vgl. hierzu die Ausführungen unter B 2.3. Es liegen keine weiteren raumplanerischen Anforderungen vor, welche der Änderung des BR entgegenstehen.

2.8 *Umwelt-, Natur- und Heimatschutz*

2.8.1 *Fluglärm*

2.8.1.1 *Aufhebung des Jahreskontingents an Flugbewegungen*

Der Kanton Luzern hält fest, dass bei einer Ausdehnung der Flugbewegungen von 800 auf 2'970 pro Jahr an den lärmrechtlichen Konsequenzen für den Heliport Pfaffnau nichts ändere und er dagegen nichts einzuwenden habe. Er beantragt, die betrieblichen und flugtechnischen Rahmenbedingungen aus dem UVB (vgl. B 2.1.3)

¹ Visual Flight Rules

sowie den Lärmberechnungen seien als integrierender Bestandteil in die Genehmigung aufzunehmen und beim Betrieb des Heliports zwingend einzuhalten resp. umzusetzen.

Der Kanton Aargau beantragt, mit geeigneten Massnahmen sicherzustellen, dass lärmempfindliche Gebiete und insbesondere Wohnhäuser nicht direkt und in möglichst grossem Abstand überflogen werden.

Das BAFU stellt in seiner Stellungnahme vom 17. März 2023 fest, dass die Planungswerte bei den lärmempfindlichen Gebäuden eingehalten werden. Dennoch werde mit dem neuen BR eine deutliche Öffnung des Betriebs beantragt und es stelle sich die Frage, ob der Vorsorge in der Lärmbekämpfung nach Art. 7 der LSV sowie nach Art. 11 des Umweltschutzgesetzes (USG; SR 814.01) noch genügend Rechnung getragen werde. Das BAFU beantragt, dass das BAZL in seiner Verfügung die zulässigen Lärmimmissionen nach Art. 37a LSV festlege. Im Weiteren habe die Gesuchstellerin genauer zu begründen, weshalb der Flugbetrieb so stark ausgedehnt werden soll. Auch sei die Anzahl Flugbewegungen pro Jahr für die Berechnung der zulässigen Lärmimmissionen tiefer (beispielsweise bei 2000 Flugbewegungen) anzusetzen. Im Weiteren empfiehlt das BAFU, die zulässigen Lärmimmissionen seien im BR festzuhalten. Schliesslich unterstützt das BAFU die Anliegen der Kantone Luzern und Aargau und hält fest, dass es den Antrag des Kantons Luzern betreffend die Festlegung der zulässigen Lärmimmissionen als erfüllt erachte.

Die Sektion Umwelt des BAZL beurteilt gemäss E-Mail vom 23. Januar 2023 die Fluglärmrechnung sowie die daraus gezogenen Schlüsse als technisch korrekt. Einzig die Dokumentation der Berechnung müsse noch vervollständigt werden; dies ist inzwischen erfolgt.

Die Einsprecher 1, welche von der An- und Abflugroute Ost betroffen sind, lehnen die Änderung des BR integral ab. Der angestrebte Systemwechsel hin zu einem «Lärmkorsett» erlaube beinahe eine Vervierfachung der momentan erlaubten Flugbewegungen, was für die Betroffenen inakzeptabel sei. Zudem hätten sich die bestehenden Beschränkungen (maximal zwei Flugbewegungen pro Stunde, Jahreskontingent von 800 Flugbewegungen, maximal 40 Nachtflüge pro Jahr) bewährt. Im Weiteren berechtige der Umstand, dass die eingesetzten Helikopter leiser als früher sind, nicht zu einer beliebigen Erhöhung der Flugbewegungen. Die nahe der Abflugroute gelegenen Grundstücke würden durch die beantragten Änderungen auch eine erhebliche ökonomische Wertminderung erfahren, was Fragen nach einer wirtschaftlichen Entschädigung aufwerfe. Die Lärmberechnungen seien im Weiteren nur in der unmittelbaren Umgebung des Heliports durchgeführt worden, obschon die Belastung entlang der An- und Abflugrouten ebenfalls gross ist; dies insbesondere, wenn zu tief geflogen werde oder die Routen nicht strikt eingehalten werden.

Im Sinne eines Entgegenkommens an die Gesuchstellerin könnte das Jahreskontingent, sofern der Bedarf hierfür konkret und überprüfbar ausgewiesen werden könne, schrittweise auf maximal 1'000 Flugbewegungen pro Jahr erhöht werden. Diese zusätzlich bewilligten Flüge müssten indes strenge Auflagen erfüllen, um den betroffenen Menschen und der Umwelt eine genügende Ruhezeit zu garantieren.

Die Einsprecher 2 äussern, dass sie als Einwohner des Brittnauer Quartiers Schürberg dem Helikopterlärm besonders ausgesetzt seien. Die Situation verschlimmere sich dadurch, dass die vorgeschriebenen Flugrouten häufig nicht eingehalten und das Quartier direkt überflogen werde. Überdies fänden die meisten Flüge am Wochenende statt. Ferner sei die Gemeinde Brittnau, obschon vom Vorhaben betroffen, nicht in das Verfahren einbezogen worden. Die Messungen der Lärmbelastung beziehen lediglich das direkte Umfeld des Heliports und nicht die An- und Abflugrouten ein. Die Einsprecher lehnen die Änderung des BR ab. Sie beantragen eine Reduktion der Anzahl an Flugbewegungen, eine Einstellung des Flugbetriebs nachts sowie an Sonn- und Feiertagen, eine Verlegung der An- und Abflugrouten auf das Territorium des Kantons Luzern, einen Miteinbezug der angrenzenden Gemeinden und des Kantons Aargau in die Planung, eine Limitation der täglichen Flugbewegungen und dass ausschliesslich leise Helikopter zugelassen seien.

Die Gesuchstellerin verweist in ihrer Replik vom 2. Mai 2023 betreffend Begründung und Herleitung der Erhöhung der Flugbewegungszahl auf den Umweltbericht. Zusammenfassend sei die Erhöhung zwingend um den Heliport wirtschaftlich betreiben zu können. Bereits heute müsse die Gesuchstellerin Aufträge ablehnen oder ab einem Aussenlandeplatz bei einem Bauernhof durchführen, um die vorübergehende Vereinbarung mit dem BAZL von 2'000 Flugbewegungen pro Jahr einzuhalten. Es müsse das Ziel sein, anfallende Flüge von der Luftfahrtinfrastruktur aus abwickeln zu können. Auch sollte dem Heliport eine gewisse Entwicklung für die Zukunft zugestanden werden. Der Vorschlag des BAFU mit 2'000 Flugbewegungen pro Jahr erlaube keinen wirtschaftlichen Betrieb des Heliports und werde abgelehnt. Dies zumal die Lärmberechnungen zeigten, dass eine Reduktion der Flugbewegungszahl keinen oder einen nicht hörbaren Einfluss auf das Lärmkorsett habe.

Was die Empfehlung des BAFU zur Festlegung der zulässigen Lärmimmissionen im BR angeht, so stelle dies keine übliche Praxis dar und sei in der LSV nicht vorgeschrieben. Die Empfehlung werde somit abgelehnt.

Das BAFU stellt in seiner Stellungnahme vom 3. Juli 2023 fest, dass im Entwurf des SIL-Objektblatts Pfaffnau vom 14. April 2023 neu von einer reduzierten Bewegungszahl von 2'500 Flugbewegungen pro Jahr ausgegangen werde. Es beantragt, die zulässigen Lärmimmissionen entsprechend höchstens basierend auf 2'500 Flugbewegungen pro Jahr festzulegen. Zur empfohlenen Festlegung der zulässigen Lärmimmissionen im BR äussert sich das BAFU nicht mehr.

Die Gesuchstellerin stimmt in ihren Schlussbemerkungen vom 21. August 2023 dem Antrag des BAFU nach Festlegung der zulässigen Lärmimmissionen basierend auf 2'500 Flugbewegungen pro Jahr zu.

Die Einsprecher halten in den Schlussbemerkungen an ihren Anträgen fest und führen ihre Begründungen aus. Die Einsprecher 1 bemängeln, der Fluglärm sei vom beauftragten Ingenieurbüro Bächtold & Moor AG nicht umfassend beurteilt worden. Gemäss «Leitfaden Fluglärm» des BAFU müsse ein Tag mit durchschnittlichem Spitzenbetrieb berücksichtigt werden, was vorliegend nicht erfolgt sei. Auch fehle im Fluglärmbericht eine Monats- und Wochenstatistik und die Überflüge wurden nicht berücksichtigt. Sie fordern, bei den betroffenen Liegenschaften seien Schallmessungen durchzuführen. Ferner zeigten die Erkenntnisse der jüngsten Lärmwirkungsfor-schung (Sirene-Studie), dass Lärm bereits unter den geltenden Grenzwerten krank mache. Helikopterlärm sei durch das Knattern der Rotoren besonders störend und erfolge häufig am lärmempfindlichen Wochenende.

Im Weiteren könne aus dem Einsatz von leiseren Helikoptern auf dem Heliport Pfaff-nau keinerlei Anrecht auf zusätzliche Flüge abgeleitet werden und dem Vorsorge-prinzip sei Beachtung zu schenken. Es bestehe auch kein öffentliches Interesse an den Helikopterflügen in Pfaffnau; die Erhöhung der Flugbewegungen liege einzig im privaten, wirtschaftlichen Interesse der Gesuchstellerin. Ohnehin fehle in den Ge-suchsunterlagen ein Bedarfsnachweis (Businessplan) für die massive Erhöhung der Flugbewegungen und eine Erhöhung «auf Vorrat» sei nicht zulässig. Auch sei die kumulierte Wirtschafts- und Steuerkraft derjenigen Menschen, die den Ausbau des Flugbetriebs ablehnen, höher als diejenige des Heliports Pfaffnau.

In den Schlussbemerkungen bringen die Einsprecher 1 erstmals Zweifel an der fach-spezifischen Eignung der Verfasser der Fluglärmberechnung des Ingenieurbüros Bächtold & Moor AG vor. Aus den Verfahrensunterlagen ginge zudem hervor, dass zwischen dem BAZL und der Gesuchstellerin eine vorübergehende Vereinbarung für 2'000 Flugbewegungen pro Jahr bestehe, was einen krassen Form- und Verfahrens-fehler darstelle. Sie beantragen die Edition der Verfahrensakten zu dieser Vereinba-rung. Schliesslich könne bei der zeitgleichen Auflage des Gesuchs um Änderung des BR mit dem Entwurf des SIL-Objektblatts Pfaffnau nicht ausgeschlossen wer-den, dass das revidierte BR übergeordnetem Recht zuwiderlaufe.

Die Einsprecher 2 legen dar, dass am Betrieb des Heliports kein übergeordnetes öf-fentliches Interesse bestehe. Die von der Gesuchstellerin angeführten wirtschaftli-chen Gründe für die Erhöhung der Flugbewegungszahl seien im Weiteren eine nicht belegte Behauptung und das wirtschaftliche Interesse aller vom Lärm betroffenen Immobilienbesitzer, deren Wert durch den Fluglärm vermindert werde, würde nicht berücksichtigt. Als Mass für die Störung durch Lärm sei schliesslich nicht nur der

maximale Schallpegel, sondern auch die Häufigkeit von Störungen heranzuziehen. Der Heliport verursache auch in der weiteren Umgebung Lärm und es seien keine Lärmmessungen durchgeführt worden. Aus dem Einsatz von weniger lärmigen Helikoptern in Pfaffnau könne auch keinerlei Anrecht auf zusätzliche Flüge abgeleitet werden. Die Erkenntnisse der jüngsten Lärmwirkungsforschung (Sirene-Studie) zeigten im Weiteren, dass Lärm bereits unter den geltenden Grenzwerten krank mache. Helikopterlärm sei durch das Knattern der Rotoren qualitativ besonders störend und erfolge häufig am lärmempfindlichen Wochenende.

Erwägungen

Das BAZL stellt fest, dass mit der Festlegung der «zulässigen Lärmimmissionen» nach Art. 37a LSV der Antrag des Kantons Luzern sowie einer der Anträge des BAFU bereits erfüllt sind. Dem Antrag des Kantons Aargau nach Schonung lärmempfindlicher Gebiete ist mit der Führung der An- und Abflugrouten ebenfalls genüge getan. Die lärmempfindlichen Gebiete sind zudem auf der Karte im Anhang 3 des BR farblich hervorgehoben.

Was die weiteren Anträge des BAFU vom 17. März 2023 angeht, so werden diese mit den Ausführungen der Gesuchstellerin (Begründung für die Ausdehnung des Flugbetriebs) resp. mit der Festlegung der «zulässigen Lärmimmissionen» nach Art. 37a LSV auf Basis von weniger Flugbewegungen (vgl. B 2.3) als erfüllt betrachtet. Für die Empfehlung des BAFU nach Festlegung der zulässigen Lärmimmissionen im BR gibt es weder eine gesetzliche Grundlage noch ist sie in den BR der Flugfelder Praxis. Der Empfehlung des BAFU wird somit nicht entsprochen.

Was die von den Einsprechern 1 und 2 monierte Berechnung und Beurteilung der Fluglärmbelastung angeht, so ist diese gemäss Stellungnahme der Sektion Umwelt des BAZL vom 23. Januar 2023 korrekt. Die Berechnung und Beurteilung des Fluglärms richtet sich nach den Bestimmungen des Umweltrechts (USG und LSV). Sie erfolgte nach dem Stand der Technik (vgl. Leitfaden Fluglärm), enthält in Anhang 1 eine Monats- und Wochenstatistik und berücksichtigt entgegen den Äusserungen der Einsprecher die An- und Abflugrouten. Die Lärmbelastung bei den Flugschnitten ist deshalb nicht dargestellt, weil sie grossmehrheitlich unterhalb der Immissionsgrenzwerte der LSV liegt. Im Übrigen wird der Fluglärm normalerweise berechnet und nur in Ausnahmefällen (besondere Topografie etc.) gemessen. Vorliegend liegen keine stichhaltigen Gründe vor, weshalb die Fluglärmbelastung im Umfeld des Heliports Pfaffnau nicht korrekt erfasst worden wäre. Dementsprechend wird der Antrag nach Durchführung von Schallmessungen bei den Liegenschaften der Einsprecher abgelehnt.

Die von den Einsprechern vorgebrachte mangelhafte Einhaltung der An- und Abflugrouten ist nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens. Die bestmögliche Einhaltung der Flugrouten (vorbehältlich Abweichungen aus Gründen der Sicherheit) ist

vorrangig Aufgabe der Helikopterpilotinnen und -piloten. Sekundär steht die Gesuchstellerin in der Pflicht, die auf dem Heliport verkehrenden Pilotinnen und Piloten auf die Einhaltung der Routen hinzuweisen. In der Fluglärmrechnung wird ferner eine gewisse horizontale Streuung um die Flugrouten mitberücksichtigt. Dem erhöhten Ruhebedürfnis der Bevölkerung am Wochenende wird mit den neuen Betriebszeiten Rechnung getragen (vgl. B 2.8.1.2).

Es ist (wie von den Einsprechern vorgebracht) richtig, dass die Gesuchstellerin aus dem Einsatz leiserer Helikopter in Pfaffnau kein Anrecht auf eine Ausdehnung des Flugbetriebs ableiten kann. Der Einsatz weniger lärmiger Helikopter schlägt sich indes in der Fluglärmbelastung nieder. Die Fluglärmbelastung liegt in weiten Teilen der Flugroute Ost als auch im Brittnauer Quartier Schürberg, welches rund einen Kilometer von der Flugroute Ost entfernt ist, weit unter dem Planungswert (PW) der Empfindlichkeitsstufe (ES) II, der für ruhige Wohnzonen gilt. Selbst der PW für Zonen der ES I, dem strengsten Belastungsgrenzwert der LSV, wie er in Zonen mit einem erhöhten Lärmschutzbedürfnis (namentlich Erholungszonen) gilt, würde mit grossen Reserven eingehalten. Wie das BAFU in seiner Stellungnahme vom 17. März 2023 feststellt, schützt das USG nicht vor geringfügigen Lärmbelastungen. Im Weiteren liegt eine nachvollziehbare Begründung der Gesuchstellerin für die Ausdehnung des Flugbetriebs vor. Es ist nicht an der Behörde, den «Businessplan» der Gesuchstellerin für den Heliport Pfaffnau im Detail zu überprüfen und zu korrigieren.

Es ist richtig, dass am Betrieb des Heliports Pfaffnau als privates Helikopterflugfeld kein übergeordnetes öffentliches Interesse besteht. Auch sind gemäss dem Vorsorgeprinzip nach USG technisch und betrieblich mögliche sowie wirtschaftlich tragbare Massnahmen zur Reduktion der Lärmbelastung umzusetzen. Andererseits liegen Aus- und Weiterbildungsflüge, wie von der Gesuchstellerin in Pfaffnau verstärkt geplant, gemäss SIL-Konzeptteil «häufig im öffentlichen Interesse». Auch sollen Nachfragesteigerungen nach Luftverkehrsleistungen laut SIL-Konzeptteil primär auf den bestehenden Flugplätzen abgedeckt werden. Gerade bei Heliports besteht ansonsten die Gefahr, dass die Helikopter verstärkt mit Aussenlandungen operieren, was weder aus Sicht der Sicherheit (*safety*) noch aus Sicht des Umwelt- und Lärmschutzes wünschenswert ist. Schliesslich wird die von der Gesuchstellerin geltend gemachte Nachfragesteigerung weder von der Standortgemeinde Pfaffnau noch von den Kantonen Luzern und Aargau bestritten.

Um dem Schutzbedürfnis der Bevölkerung und dem Vorsorgeprinzip dennoch Rechnung zu tragen, hat die Sachplanbehörde im Rahmen der Erarbeitung des SIL-Objektblatts Pfaffnau eine umfassende Auslegeordnung und Abwägung der Interessen vorgenommen und das «Gebiet mit Lärmbelastung» im SIL-Objektblatt auf Grundlage von 2'500 Flugbewegungen (anstelle von 2'970) festgelegt. Das SIL-Objektblatt wurde am 30. August 2023 vom Bundesrat genehmigt. In die im Sachplanverfahren vorgenommene Interessenabwägung floss unter anderem ein, dass

auf dem Heliport Pfaffnau bereits in der Vergangenheit deutlich mehr als die zulässigen 800 Flugbewegungen / Jahr durchgeführt wurden (das BAZL hat aufgrund dessen ein Verwaltungsstrafverfahren durchgeführt, sobald es davon Kenntnis hatte). Somit handelt es sich keineswegs um eine Vervielfachung der Flugbewegungen wie von Einsprecher 1 vorgebracht.

Angesichts des Ergebnisses der im SIL-Objektblatt Pfaffnau vorgenommenen Interessenabwägung sowie der Tatsache, dass die Ausdehnung des Flugbetriebs bei den Liegenschaften der Einsprecher lediglich mit Lärmimmissionen verbunden ist, die weit unter den PW für ruhige Wohnzonen (PW ES II) bleiben, werden die Anträge der Einsprecher auf Beibehalt des jährlichen Kontingents von 800 Flugbewegungen abgelehnt.

Was den Miteinbezug des Kantons Aargau sowie der betroffenen Aargauer Gemeinden betrifft, so wurde der Kanton Aargau vom BAZL zum Gesuch offiziell angehört. Der Kanton hatte somit Gelegenheit, die Gemeinde Brittnau auf das Verfahren aufmerksam zu machen. Die Auflage des Gesuchs erfolgte wie üblich in der Standortgemeinde Pfaffnau; dies zumal sich die Fluglärmbelastung gemäss SIL-Objektblatt Pfaffnau vom 30. August 2023 auf das Gebiet des Kantons Luzern beschränkt. Was die beantragte Verlegung der An- und Abflugrouten auf das Gebiet des Kantons Luzern angeht, so orientiert sich die Festlegung der An- und Abflugrouten gemeinhin nicht an Gemeinde- oder Kantonsgrenzen.

Betreffend der von den Einsprechern vorgebrachten ökonomischen Wertminderung ihrer Liegenschaften, so unterliegen die Immobilienwerte diversen harten und weichen Standortfaktoren (Verkehrerschliessung, Detailhandelsangebot, Bildungs- und Kulturangebot, Steuerfuss etc.) und sind naturgemäss einem steten Wandel unterworfen. Über den Grundsatz der Planbeständigkeit hinaus besteht kein Anspruch auf Fortbestand der Standortfaktoren im Umfeld von Immobilien, soweit diese nicht übermässig beeinträchtigt werden. Dies ist vorliegend nicht der Fall. Auch eine Gegenüberstellung der Wirtschafts- und Steuerkraft der Gesuchstellerin mit derjenigen der betroffenen Anwohner sehen die gesetzlichen Grundlagen zur Prüfung von Gesuchen nicht vor.

Die von Einsprecher 1 erwähnte Vereinbarung zwischen dem BAZL und der Gesuchstellerin ist nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens. Im Übrigen hat der Einsprecher 1 diesen Punkt erst in seinen Schlussbemerkungen vom 23. August 2023 und somit verspätet vorgebracht, da sämtliche Anträge und deren Begründung nach herrschender Lehre² innert Rechtsmittelfrist vorzubringen sind. Auf diesen Punkt ist somit nicht einzutreten.

² Vgl. dazu u. a. Urteil Bundesverwaltungsgericht vom 18. September 2023, A-5018/2021, E. 1.4.3, in analoger Anwendung

Was die von Einsprecher 1 monierte zeitgleiche Auflage von behörden- und grundeigentümergebundenen Planungen angeht, so ist dies nicht unüblich und solange unproblematisch, als die behördenverbindliche Planung vor der grundeigentümergebundenen Planung verabschiedet wird. Dadurch ist sichergestellt, dass die grundeigentümergebundenen Planung die übergeordneten Vorgaben der behördenverbindlichen Planung einhält. Das ist vorliegend erfüllt. Der entsprechende Antrag wird folglich abgewiesen.

2.8.1.2 Betriebszeiten

Das BAFU führt in seiner Stellungnahme vom 17. März 2023 aus, dass die Gesuchstellerin u.a. mit den neuen Betriebszeiten eine deutliche Öffnung des Flugbetriebs beantrage.

Die Einsprecher 1 äussern, dass die neuen Betriebszeiten zu einer Verschlechterung der Situation für die Anwohnenden führten. Die Einsprecher 2 beantragen an Sonn- und Feiertagen ein Flugverbot.

Die Gesuchstellerin legt in ihrer Replik vom 2. Mai 2023 dar, dass mit dem geltenden BR zwischen der bürgerlichen Morgen- und Abenddämmerung geflogen werden darf. Dies bedeute, dass im Sommer von 6 bis 22 Uhr geflogen werden dürfe. Die neuen Betriebszeiten (werktags 7-12 und 13-19 Uhr, sonntags 8-12 und 13-18 Uhr) schränken den Flugbetrieb gerade im Sommer deutlich ein.

Das BAFU äussert sich in seiner Stellungnahme vom 3. Juli 2023 nicht mehr zu den Betriebszeiten. Die Einsprecher 1 halten in ihren Schlussbemerkungen an ihren Anträgen zu den Betriebszeiten fest.

Wie die Gesuchstellerin richtig darlegt, erlaubt das geltende BR den Flugbetrieb von Beginn der bürgerlichen Morgen- bis Ende der bürgerlichen Abenddämmerung. Im Sommer darf somit von 6 bis 22 Uhr geflogen werden. Gemäss dem SIL-Objektblatt Pfaffnau sind die Betriebszeiten des Heliports im BR zu spezifizieren. Die Gesuchstellerin kommt diesem Auftrag mit dem neuen BR nach. Die beantragten Betriebszeiten schränken den Flugbetrieb gegenüber der geltenden Regelung gerade in den Sommermonaten deutlich ein. Sie berücksichtigen zudem die Mittagsruhe sowie das erhöhte Ruhebedürfnis der Bevölkerung an Sonn- und Feiertagen. Die Betriebszeiten erscheinen somit zweckmässig und verbessern - entgegen den Aussagen der Einsprecher - den Lärmschutz der Bevölkerung deutlich.

Die Betriebszeiten sind allerdings insofern missverständlich als nicht daraus hervorgeht, dass (mit Ausnahme der Nachtflüge für Schulungszwecke [vgl. B 2.8.1.3]) die Grenzen der bürgerlichen Morgendämmerung und der bürgerlichen Abenddämmerung nach wie vor gelten. Aus diesem Grund sind die Betriebszeiten in Anhang 2, Punkt

2.1 des neuen BR wie folgt anzupassen:

«Die Benützung des Flugfeldes für gewerbsmässige Flüge, Schulungsflüge und Privatflüge ist von Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung bis zum Ende der bürgerlichen Abenddämmerung, werktags längstens jedoch von 07:00 – 12:00 Uhr und 13:00 – 19:00 Uhr, an Sonntagen (inkl. Feiertagen) längstens jedoch von 08:00 – 12:00 Uhr und 13:00 – 18:00 Uhr zulässig. [...]»

Diese Präzisierung wird als Auflage in die Verfügung aufgenommen.

2.8.1.3 Anzahl Flugbewegungen in der Nacht

Die Einsprecher 1 lehnen die beantragte Aufhebung der bisherigen Beschränkung von 40 Flugbewegungen in der Nacht pro Jahr ab, weil sie einer Aufweichung des Nachtflugverbots gleichkomme. Die Einsprecher 2 beantragen ein generelles Flugverbot in der Nacht.

Das BAFU stellt in seiner Stellungnahme vom 17. März 2023 fest, dass klare Begründungen für den Verzicht auf diese Beschränkung fehlen und beantragt, die Beschränkung entweder beizubehalten oder bei einer allfälligen gewünschten Erhöhung dieser Zahl diese konkret mit betrieblichen Vorhaben zu begründen.

Die Gesuchstellerin führt in ihrer Replik vom 2. Mai 2023 aus, dass mit den einmotorigen Helikoptern, wie sie auf dem Heliport Pfaffnau zum Einsatz kommen, keine gewerbsmässigen Nachtflüge erlaubt sind. Die Flugbewegungen für die Nachtflüge würden ausschliesslich für die Nachtflugausbildung benötigt, die seit Einführung der europäischen Luftfahrtgesetzgebung (EASA) für alle angehenden Berufspiloten obligatorisch sei. Eine zeitliche Einschränkung anstelle einer strikten Bewegungsbegrenzung für Nachtflüge werde den sich ändernden Auslastungen der Flugschule besser gerecht. Insgesamt sei keine Erhöhung der Flugbewegungen für die Nachtflüge geplant. Schliesslich werde die Umweltbelastung reduziert, da die Nachtflüge neu nur noch in den Wintermonaten stattfinden, wenn es bereits am frühen Abend dunkel sei, damit der Nachtflugbetrieb spätestens um 21 Uhr abgeschlossen werden kann.

Das BAFU beurteilt gemäss seiner Stellungnahme vom 3. Juli 2023 die Aussagen der Gesuchstellerin als widersprüchlich. Wenn offenbar keine Erhöhung der Flugbewegungen für Nachtflüge geplant sei, sei die Einschränkung von 40 Nachtflugbewegungen pro Jahr technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar und damit aufgrund des Vorsorgeprinzips beizubehalten.

Die Gesuchstellerin verweist in ihren Schlussbemerkungen vom 21. August 2023

nochmals darauf, dass die Nachtflugausbildung ausschliesslich in den Wintermonaten bis 21 Uhr stattfinden soll. Aus Gründen der Flugsicherheit sowie der Lärmverminderung sollen die Nachtflugbewegungen möglichst ab dem Heliport und nicht als Ausweichverkehr ab Aussenlandstellen erfolgen. Im Weiteren schränke sich die Gesuchstellerin mit den neuen Betriebszeiten gegenüber denjenigen im geltenden BR beträchtlich ein; die Aufhebung der Begrenzung von 40 Nachtflugbewegungen stelle einen angemessenen Ausgleich dar. Als international tätige Flugschule sei die Gesuchstellerin auch auf eine gewisse Flexibilität bei der Planung der Nachtflugausbildungen angewiesen und die neuen Betriebszeiten schränkten sie in Bezug auf die Nachtfliegerei bereits ein.

Die Einsprecher halten in ihren Schlussbemerkungen an ihren Anträgen fest.

Das Bedürfnis der Gesuchstellerin nach Flexibilität im Flugbetrieb ist nachvollziehbar und der beabsichtigte Abschluss des Nachtflugbetriebs um 21 Uhr begrüßenswert (die derzeitige Regelung lässt einen Nachtflugbetrieb nach 21 Uhr zu). Es ist jedoch nicht ersichtlich, inwiefern die neuen Betriebszeiten die Gesuchstellerin in Bezug auf die Nachtfliegerei, wie von ihr vorgebracht, einzuschränken vermögen, da diese den Flugbetrieb bei Tag regeln. Die Nachtflugausbildung im Winter bis 21 Uhr lässt sich auch bei einer Beschränkung auf 40 Nachtflüge durchführen. Ein komplettes Verbot von Nachtflügen, wie von den Einsprechern 2 beantragt, würde den Betrieb der Flugschule auf dem Heliport wiederum unverhältnismässig einschränken. Da die Gesuchstellerin nicht überzeugend darzulegen vermag, weshalb die bisherige Regelung aufgehoben werden soll, nachts ein besonderes Schutzbedürfnis vor Lärm besteht und die bisherige Regelung einfach und praktikabel ist, soll an ihr festgehalten werden.

Der Fortbestand der bisherigen Beschränkung der Nachtflüge wird als Auflage in die Verfügung aufgenommen.

2.8.1.4 Anzahl Flugbewegungen pro Stunde

Die Einsprecher 1 lehnen die beantragte Aufhebung der bisherigen Beschränkung von zwei Flugbewegungen pro Stunde ab. Sie äussern, dass diese Regelung bewährt sei und die betroffenen und überflogenen Anwohner angemessen schütze.

Das BAFU stellt in seiner Stellungnahme vom 17. März 2023 fest, dass unter anderem die bisherige Beschränkung von zwei Flugbewegungen pro Stunde mit dem neuen BR aufgehoben werden solle. Es hält fest, dass klare Begründungen seitens der Gesuchstellerin für den Verzicht auf diese Beschränkung fehlen und beantragt, diese entweder beizubehalten oder die Aufhebung der Beschränkung konkret mit betrieblichen Vorhaben zu begründen.

Die Gesuchstellerin legt dar, dass die Beschränkung auf zwei Flugbewegungen pro Stunde mit der aktuellen Flotte von drei Helikoptern aus operativer und betriebswirtschaftlicher Sicht nicht umsetzbar sei. In der Fliegerei nach Sichtflugregeln (VFR) seien Planänderungen und Verschiebungen an der Tagesordnung. Eine solche Einschränkung führe zudem zu gefährlichem Zeitdruck auf Piloten und Fluglehrer und werde daher abgelehnt.

Das BAFU hält gemäss seiner Stellungnahme vom 3. Juli 2023 die Aussagen der Gesuchstellerin für nachvollziehbar. Da eine Beschränkung der Flugbewegungen pro Stunde für den Lärmschutz überdies eine eher wenig wirkungsvolle Massnahme sei, zieht das BAFU seinen Antrag zurück. Die Einsprecher 1 halten in den Schlussbemerkungen an ihrem Antrag fest.

Da eine Beschränkung der Anzahl Flugbewegungen pro Stunde die Flexibilität beim Betrieb des Heliports unverhältnismässig einschränkt, die Sicherheit gefährdet und als Massnahme für den Lärmschutz wenig wirkungsvoll ist, soll sie im neuen BR wie beantragt weggelassen werden.

Der entsprechende Antrag von Einsprecher 1 wird folglich abgewiesen.

2.8.1.5 *Standläufe*

Das BAFU stellt in seiner Stellungnahme vom 17. März 2023 fest, dass im neuen BR unter anderem die Restriktionen für die Standläufe ersatzlos gestrichen werden.

Die Gesuchstellerin äussert gemäss ihrer Replik vom 2. Mai 2023, dass die Restriktionen für Standläufe im geltenden BR im Zusammenhang mit dem bis 1999 auf dem Heliport Pfaffnau bestehenden Unterhaltsbetrieb zu sehen sind. Seither würden sämtliche Wartungsarbeiten an den Helikoptern in Erstfeld und in Bern-Belp ausgeführt, weshalb sich eine Regelung zu den Standläufen im BR erübrige.

Das BAFU hat sich in seiner Stellungnahme vom 3. Juli 2023 nicht mehr zu den Standläufen geäussert.

Das BAZL betrachtet die Begründung der Gesuchstellerin für die Streichung der Restriktionen für Standläufe im BR als stichhaltig. Da auf dem Heliport Pfaffnau keine Standläufe mehr stattfinden, erübrigt sich eine entsprechende Regelung im BR.

2.8.2 *Klimaschutz*

Die Einsprecher 1 und 2 bringen vor, dass die geforderte Erhöhung der geltenden maximalen stündlichen und jährlichen Flugbewegungen den von Bund und Kanton

Luzern formulierten Zielen in Bezug auf den Klimaschutz widerspreche.

Das BAFU legt in seiner Stellungnahme vom 17. März 2023 dar, dass im Bereich Klima keine anlagenspezifischen Anforderungen für Heliports bestehen und gemäss geltender Rechtslage es keine Möglichkeit gebe, auf den «Klimateil» der Einsprachen einzugehen.

Die Einsprecher 1 und 2 bringen in ihren Schlussbemerkungen vor, dass der Bund mit dem am 18. Juni 2023 vom Schweizer Stimmvolk angenommenen Klima- und Innovationsgesetz die gesetzliche Grundlage für einen verstärkten Klimaschutz erhalten habe. Eine Erhöhung der Flugbewegungen auf dem Heliport Pfaffnau widerspreche, soweit sie lediglich der Umsatz- und Gewinnsteigerung eines privaten Unternehmens diene, den Zielen dieses Gesetzes und sei somit unzulässig.

Das BAFU hat sich in seiner Stellungnahme vom 3. Juli 2023 (nach der Volksabstimmung vom 18. Juni 2023) nicht mehr zum Klimaschutz geäussert. Im Weiteren tritt das vom Stimmvolk angenommene Klima- und Innovationsgesetz erst am 1. Januar 2025 in Kraft. Es ist somit davon auszugehen, dass die Beurteilung des BAFU vom 17. März 2023 weiterhin gilt und es (jedenfalls bis auf Weiteres) keine rechtliche Grundlage gibt, welche einer Genehmigung des neuen BR aus Gründen des Klimaschutzes entgegensteht.

Die entgegenstehenden Anträge der Einsprecher 1 und 2 werden folglich abgewiesen.

2.8.3 Gewässerschutz

Der Kanton Luzern beantragt, das bestehende Reinigungskonzept sei wie im UVB beschrieben beizubehalten und konsequent umzusetzen. Sollten nachträglich weitere Anlagen eingebaut oder weitere Prozesse eingeführt werden, bei welchen Betriebsabwasser anfällt, sei bei der kantonalen Dienststelle Umwelt und Energie eine Einleitbewilligung einzuholen.

Im Weiteren hält der Kanton Luzern in seiner Stellungnahme fest, dass im UVB in Kap. B4 auf einen veralteten Stand der BAZL-Richtlinie AD I-007 verwiesen werde und die Angaben zum doppelwandigen mobilen 330 l AvGas-Tank nicht verifiziert werden können. Es sei folglich auf den aktuell gültigen Stand der BAZL-Richtlinie AD I-007 zu verweisen und die Hersteller- und Typenangaben zum doppelwandigen mobilen Tank seien zu ergänzen.

Die Gesuchstellerin äusserte sich weder in ihrer Replik vom 2. Mai 2023 noch in ihren Schlussbemerkungen vom 21. August 2023 zum Antrag des Kantons Luzern.

Die kantonalen Anträge betreffend «Reinigung» und «Betriebsabwasser» erscheinen begründet und werden in die Verfügung aufgenommen. Eine nachträgliche Anpassung des UVB aufgrund des Hinweises auf einen veralteten Stand der BAZL-Richtlinie AD I-007 wird hingegen im vorliegenden Verfahren zur Änderung des BR als unverhältnismässig beurteilt. Was die fehlenden Hersteller- und Typenangaben zum doppelwandigen mobilen Tank angeht, so hat die Gesuchstellerin diese der Dienststelle Umwelt und Energie des Kantons Luzern innert 30 Tage nach Rechtskraft dieser Verfügung mitzuteilen. Eine entsprechende Auflage wird in die Verfügung aufgenommen.

2.8.4 Fledermausschutz

Gemäss der BAFU-Stellungnahme vom 17. März 2023 befindet sich in rund 250 m Entfernung zum Heliport ein Fledermausquartier des Braunen Langohrs (Kolonie Braunmatt). Das BAFU beantragt, dass ein Fledermausexperte oder eine Fledermausexpertin in den Monaten nach Einführung der neuen Flugbetriebszeiten, insbesondere während den Nachtschulungsflügen, die Fledermauskolonie überwacht. Damit soll sichergestellt werden, dass die Kolonie durch die neuen Betriebszeiten nicht gestört werde. Innert zweier Jahre sei zudem dem BAZL zuhanden des BAFU ein abschliessender Bericht einzureichen.

Die Gesuchstellerin führt in ihrer Replik vom 2. Mai 2023 aus, dass die Kolonie wie im UVB erwähnt vom Flugverkehr nicht betroffen sei, da keine Flugrouten in Richtung der Kolonie führen. Der kantonale Fledermausverantwortliche teile diese Einschätzung. Im Weiteren halte das Braune Langohr in der kalten Jahreszeit im Winterquartier Winterschlaf. Bei der Kolonie Braunmatt handle es sich gemäss Anfrage beim Fledermausschutz mit grosser Wahrscheinlichkeit um ein Sommerquartier wodurch die Kolonie durch Nachtschulungsflüge gar nicht betroffen sei. Im Rahmen der Suche nach ökologischen Ausgleichsmassnahmen wurde auf Empfehlung des Fledermausexperten auch die Anbringung von Nistkästen am Gebäude des Heliports geprüft, allerdings zugunsten anderer Massnahmen verworfen. Die Gesuchstellerin beurteilt die vom BAFU vorgeschlagene Überwachung der Fledermäuse als unverhältnismässig und lehnt sie ab.

Das BAFU verzichtet gemäss seiner Stellungnahme vom 3. Juli 2023 aufgrund der nachgereichten Informationen auf die Überwachung der Fledermauskolonie. Es empfiehlt, am Gebäude des Heliports Fledermauskästen zu installieren.

Die Gesuchstellerin führt in ihren Schlussbemerkungen vom 21. August 2023 aus, dass der kantonale Fledermausexperte die Installation von Nistkästen nicht explizit empfohlen, sondern im Rahmen der Suche nach ökologischen Ausgleichsmassnahmen lediglich als zu prüfende Option beurteilt habe. Die Gesuchstellerin habe sich allerdings für Ausgleichsmassnahmen im «Briengglewäldli» entschieden, welche die

gesetzlichen Anforderungen übertreffen. Zudem werde die nahe Fledermauskolonie durch den Heliport nicht beeinträchtigt. Schliesslich beurteilt die Gesuchstellerin die Installation von Fledermausnistkästen auf dem Heliport in Bezug auf betriebliche Abläufe (Reinigung, Flugsicherheit) als nicht ideal. Sie lehnt die Empfehlung des BAFU folglich ab.

Die Argumente der Gesuchstellerin für einen Verzicht auf die Förderung der Fledermäuse auf dem Heliport mittels Installation von Nistkästen erscheinen nachvollziehbar. Die gesetzlich geforderten ökologischen Ausgleichsmassnahmen werden erfüllt (vgl. B 2.8.7). Unter diesen Voraussetzungen wird der Empfehlung des BAFU nicht Folge geleistet.

2.8.5 *Amphibienschutz*

Gemäss der BAFU-Stellungnahme vom 17. März 2023 quert eine der Hauptzufahrtsstrassen zum Heliport die Amphibienzugstelle Nr. 134 (Tannbach). Das BAFU regt an, dass die Nutzer/-innen des Nachtschulungsangebots während den Migrationsperioden zum Schutz der Amphibien sensibilisiert werden sollen.

Die Gesuchstellerin führt in ihrer Replik vom 2. Mai 2023 aus, dass der Mehrverkehr aufgrund des Nachtschulungsangebots im Vergleich zum Durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von rund 6'500 auf dieser Strasse mit rund zwei Fahrten pro Abend vernachlässigbar sei. Im Weiteren würden bereits Massnahmen zur generellen Sensibilisierung und Markierung der Zugstelle umgesetzt, welche zielführender als eine Sensibilisierung für einzelne Kunden zum Heliport sei. Dementsprechend lehnt die Gesuchstellerin die Empfehlung des BAFU ab.

Das BAFU nimmt gemäss seiner Stellungnahme vom 3. Juli 2023 die Antwort der Gesuchstellerin zur Kenntnis und verzichtet auf die Aufrechterhaltung seiner Empfehlung.

2.8.6 *Lichtemissionen*

Gemäss der BAFU-Stellungnahme vom 17. März 2023 wird im UVB eine Leuchtwerbefel erwähnt, die automatisch ab Einbruch der Dunkelheit bis 22 Uhr eingeschaltet wird. Das BAFU empfiehlt, die Angemessenheit dieser Werbefel zu hinterfragen.

Die Gesuchstellerin äussert in ihrer Replik vom 2. Mai 2023, dass sie die Leuchtreklame seit einigen Monaten ausser Betrieb genommen habe und auch künftig keine Leuchtreklame mehr zu betreiben beabsichtige. Die Empfehlung des BAFU sei somit als erfüllt zu betrachten.

Das BAFU begrüsst in seiner Stellungnahme vom 3. Juli 2023 die Massnahme der Gesuchstellerin zur Reduktion der Lichtimmissionen.

2.8.7 *Ökologischer Ausgleich*

Der Kanton Luzern begrüsst die geplanten ökologischen Aufwertungsmassnahmen im «Briengglewäldli» und beantragt, die Massnahmen seien mit dem zuständigen Revierförster resp. mit dem Fachbereich Biodiversität abzusprechen. Das BAFU unterstützt in seiner Stellungnahme vom 17. März 2023 den kantonalen Antrag. Das BAFU beantragt ferner, die Gesuchstellerin habe sicherzustellen, dass geschützte Lebensräume, Pflanzen und Tierarten durch die Umsetzung der Ausgleichsmassnahmen nicht beeinträchtigt werden. Die Umsetzung der ökologischen Massnahmen sei durch fachkundige Personen zu begleiten.

Die Gesuchstellerin legt in ihrer Replik vom 2. Mai 2023 dar, dass die Umsetzung des ökologischen Ausgleichs durch die Korporation Willisau von einem ausgebildeten Forstteam ausgeführt werde. In der Zwischenzeit sei der Pflegevertrag mit der Korporation Willisau unterzeichnet worden und die Umsetzung erfolge gemäss dem «Konzept ökologischer Ausgleich» (vgl. A 1.4). Zudem werde der Ausführungsstart seitens Korporation Willisau gemäss kantonaalem Antrag dem zuständigen Revierförster gemeldet.

Das BAFU hat gemäss seiner Stellungnahme vom 3. Juli 2023 keine weiteren Bemerkungen. Der Antrag des BAFU kann somit als erfüllt abgeschrieben werden.

2.9 *Windenergie*

Das BFE weist in seiner Stellungnahme vom 20. Dezember 2022 auf die laufende Teilrevision Windenergie des Kantons Luzern hin, in welcher das kantonale Windenergiegebiet Nr. 8 «Äberdingerhöchi / Burgwald / Langnauerwald» zur Festsetzung vorgesehen ist. Gemäss BFE knicke die östliche An- und Abflugroute des Heliports im Gebiet «Rossweid» nach Südosten in Richtung «Brättschällenberg» ab und verlaufe in rund 500 m Distanz zum nordöstlichen Ende dieses Windenergiegebiets. Es sei zu prüfen, ob diese Distanz für die Luftfahrtsicherheit ausreichend gross sei; die Nutzung des Windenergiegebiets Nr. 8 dürfe durch die östliche An- und Abflugroute des Heliports nicht eingeschränkt werden.

Das BAZL hat sich im Rahmen der Vorprüfung des Bundes zur Teilrevision Windenergie des Kantons Luzern geäussert und für das Windenergiegebiet Nr. 8 keinen Konflikt mit dem Betrieb des Heliports Pfaffnau festgestellt (vgl. Vorprüfungsbericht des Bundes vom 27. Oktober 2022).

2.10 *Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK)*

Gemäss Stellungnahme der BAZL-Abteilung SI vom 11. November 2022 steht einer Festsetzung des HBK nichts entgegen. Dem BAZL (Sektion Flugplätze und Luftfahrt-hindernisse) sind spätestens einen Monat nach Rechtskraft des geänderten BR zwölf gedruckte Exemplare des HBK mit Antrag um Inkraftsetzung zuzustellen.

2.11 *Anforderungen gemäss Art. 23a-c VIL*

Das Helikopterflugfeld Pfaffnau fällt gemäss den Artikeln 23a-c VIL nicht in den Anwendungsbereich der Zertifizierung von Flugplätzen.

2.12 *Fazit*

Das BR vom 8. September 2022 kann mit den Auflagen und Änderungen gemäss den obigen Erwägungen genehmigt werden. Dem BAZL ist innert 30 Tagen nach Rechtskraft dieser Verfügung das BR mit den oben erwähnten Änderungen einzureichen.

3. Gebühren

Die Gebühren für die Änderung eines BR richten sich nach der Verordnung über die Gebühren des Bundesamts für Zivilluftfahrt vom 28. September 2007 (GebV-BAZL; SR 748.112.11), insbesondere nach deren Art. 3, 5 und 49 Abs. 1 lit. c und d. Die Gebühr für die Stellungnahme des BAFU richtet sich nach der Gebührenverordnung des BAFU (GebV-BAFU; SR 814.014) und wird in Anwendung von Ziffer 1 mit Pauschal Fr. 2000.– veranschlagt, was angemessen erscheint. Die Gebühr für den vorliegenden Entscheid wird gemäss Art. 13 GebV-BAZL mit einer separaten Gebührenverfügung und zusammen mit der Gebühr des BAFU erhoben.

Die Gebühren werden der Gesuchstellerin nach Rechtskraft dieser Verfügung in Rechnung gestellt.

4. Eröffnung und Mitteilung

Diese Verfügung wird der Gesuchstellerin sowie den Einsprechern eröffnet. Den interessierten Stellen von Bund (BAFU), Kantonen (Amt Raum und Wirtschaft Kanton Luzern; Departement Bau, Verkehr und Umwelt Kanton Aargau) und der Gemeinde Pfaffnau wird sie zur Kenntnis zugestellt.

C. Verfügung

1. Genehmigung BR

1. Das von der Heli Gotthard AG beantragte BR wird mit folgenden Änderungen genehmigt:

Punkt 2.1 in Anhang 2 des BR ist wie folgt anzupassen:

«Die Benützung des Flugfeldes für gewerbsmässige Flüge, Schulungsflüge und Privatflüge ist von Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung bis zum Ende der bürgerlichen Abenddämmerung, werktags längstens jedoch von 07:00 – 12:00 Uhr und 13:00 – 19:00 Uhr, an Sonntagen (inkl. Feiertagen) längstens jedoch von 08:00 – 12:00 Uhr und 13:00 – 18:00 Uhr zulässig. [...]

~~Zwischen Oktober und März sind Starts und Landungen für Nachtschulungsflüge zwischen 19:00 – 21:00 Uhr erlaubt. Nachtflüge zwischen bürgerlicher Abend- und Morgendämmerung sind auf 40 Flugbewegungen pro Jahr beschränkt.»~~

2. Dem BAZL sind innert 30 Tagen nach Rechtskraft dieser Verfügung das BR mit den in obiger Ziffer 1 erwähnten Änderungen in 4-facher Ausführung einzureichen.
3. Dem BAZL sind innert 30 Tagen nach Rechtskraft dieser Verfügung zwölf gedruckte Exemplare des HBK mit Antrag um Inkraftsetzung zuzustellen (BAZL, Sektion Flugplätze und Luftfahrthindernisse, 3003 Bern).
4. Dem BAZL ist innert 30 Tagen nach Rechtskraft dieser Verfügung ein Publikationsvorschlag zwecks Ergänzung des Heliports Pfaffnau im VFR-Manual zur Prüfung und Freigabe per E-Mail (lifs@bazl.admin.ch) einzureichen.

2. Auflagen Umwelt-, Natur- und Heimatschutz

1. Das bestehende Reinigungskonzept gemäss UVB ist beizubehalten und konsequent umzusetzen. Falls nachträglich weitere Anlagen eingebaut oder weitere Prozesse eingeführt werden, bei welchen Betriebsabwasser anfällt, ist bei der kantonalen Dienststelle Umwelt und Energie eine Einleitbewilligung einzuholen.
2. Die fehlenden Hersteller- und Typenangaben zum doppelwandigen mobilen AvGas-Tank, der auf dem Heliport Pfaffnau zum Einsatz kommt, sind der Dienststelle Umwelt und Energie des Kantons Luzern innert 30 Tage nach Rechtskraft dieser Verfügung mitzuteilen.

3. Ökologischer Ausgleich

Das Konzept ökologischer Ausgleich vom 31. Oktober 2022 (Bächtold & Moor AG) wird genehmigt. Die Massnahmen zur Extensivierung der Grünfläche und zur Lebensraumstrukturierung im «Briengglewäldli» sind gemäss dem Konzept vorzunehmen und der Ausführungsstart ist dem zuständigen Revierförster zu melden.

4. Festsetzung der zulässigen Fluglärmimmissionen

Die zulässigen Fluglärmimmissionen des Heliports Pfaffnau werden gemäss Art. 37a LSV auf Basis der Fluglärmrechnung von Bächtold & Moor AG vom 29. Juni 2019, aktualisiert am 20. Juni 2023 mit 2'500 Flugbewegungen pro Jahr, festgelegt (vgl. «Gebiet mit Lärmbelastung» im SIL-Objektblatt Pfaffnau vom 30. August 2023).

5. Massgebende Unterlagen

- Begleitschreiben vom 21. September 2022;
- Neues BR vom 8. September 2022;
- Konzept ökologischer Ausgleich vom 31. Oktober 2022 (Bächtold & Moor AG);
- Helikopterflugfeld Pfaffnau LSXP: Lärmberechnung vom 29. Juni 2019, aktualisiert am 20. Juni 2023 (Bächtold & Moor AG);
- Helikopterflugfeld Pfaffnau LSXP: Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) vom 31. Oktober 2022 (Bächtold & Moor AG).

6. Einsprachen

Die Einsprachen werden, soweit darauf eingetreten und ihnen nicht entsprochen wird, abgewiesen.

7. Gebühren

Die Gebühr für diese Verfügung wird nach Zeitaufwand erhoben und der Gesuchstellerin zusammen mit der Gebühr des BAFU im Betrag von Fr. 2000.– auferlegt. Sie wird ihr mit separater Gebührenverfügung des BAZL eröffnet.

8. Eröffnung und Mitteilung

Diese Verfügung wird eröffnet (per Einschreiben):

- Heli Gotthard AG, Breiteli 21, 6472 Erstfeld (inkl. der massgebenden Unterlagen)

- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]

Diese Verfügung wird zur Kenntnis zugestellt (mit A-Post):

- Raum und Wirtschaft (Rawi), Murbacherstrasse 21, Postfach, 6002 Luzern
- Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau
- Gemeinde Pfaffnau, Dorfstrasse 20, 6264 Pfaffnau
- Bundesamt für Umwelt, Sektion UVP und Raumordnung, 3003 Bern (in elektronischer Form an: uvp@bafu.admin.ch).

In Anwendung von Art. 20 UVPV werden diese Verfügung, der UVB und die Stellungnahmen der Umweltfachstellen von Kanton Luzern und Bund (BAFU) sowie die Möglichkeit zur Einsichtnahme zudem im Bundesblatt bekannt gemacht.

Bundesamt für Zivilluftfahrt



Marcel Kägi, Vizedirektor
Co-Leiter Abteilung Luftfahrtentwicklung



Bernhard Traber
Sektion Sachplan und Anlagen

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diese Verfügung kann innert 30 Tagen seit der Eröffnung beim Bundesverwaltungsgericht, Postfach, 9023 St. Gallen, Beschwerde erhoben werden. Die Beschwerdefrist beginnt bei persönlicher Eröffnung an die Parteien an dem auf die Eröffnung 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. Ferner ist die Vollmacht einer allfälligen Vertreterin oder eines allfälligen Vertreters beizulegen.