

BVGer A-6683/2023 vom 19. Januar 2026

Bundesverwaltungsgericht, 2026-01-19, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bvger_A-6683_2023

FR: TAF A-6683/2023 du 19 janvier 2026

IT: TAF A-6683/2023 del 19 gennaio 2026

Regeste

Luftfahrtbetrieb

Erwägungen

E. 1.1

Beim angefochtenen Entscheid handelt es sich um eine Verfügung gemäss Art. 5 VwVG, die von einer Vorinstanz im Sinne von Art. 33 Bst. d VGG erlassen wurde. Da keine Ausnahme nach Art. 32 VGG vorliegt, ist das Bundesverwaltungsgericht zur Beurteilung der Beschwerde zuständig.

E. 1.2

Das Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht richtet sich nach dem VwVG, soweit das VGG nichts anderes bestimmt (Art. 37 VGG).

E. 1.3

Die Beschwerdeführenden nahmen am vorinstanzlichen Verfahren teil (Art. 48 Abs. 1 Bst. a VwVG). Sie wohnen im Bereich der östlichen Ab- und Anflugschneise und sind deshalb von der Verfügung besonders berührt (Bst. b; vgl. Urteile des Bundesverwaltungsgerichts [BVGer] A-4968/2020 vom 5. August 2022 E. 1.2.1 und A-3484/2018 vom 7. September 2021 E. 3.1). Zudem verfügen sie über ein schutzwürdiges Interesse an der Aufhebung der Verfügung, weil es dadurch nicht zu einem Anstieg der mit Lärm verbundenen Flugbewegungen kommen würde (Bst. c). Ihre Beschwerdelegitimation ist damit gegeben.

E. 1.4

Die weiteren Beschwerdevoraussetzungen (Art. 50 Abs. 1 und Art. 52 Abs. 1 VwVG) geben keinen Anlass zu Bemerkungen. Auf die Beschwerde ist einzutreten.

E. 2.1

Das Bundesverwaltungsgericht überprüft die angefochtene Verfügung auf Rechtsverletzungen – einschliesslich unrichtiger oder unvollständiger Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts und Rechtsfehler bei der Ausübung des Ermessens – sowie auf Angemessenheit hin (vgl. Art. 49 VwVG). Dabei braucht es sich nicht mit jeder tatbestandlichen Behauptung und jedem rechtlichen Einwand auseinanderzusetzen; es kann sich auf die für den Entscheid wesentlichen Gesichtspunkte beschränken (statt vieler BGE 143 III 65 E. 5.2).

E. 2.2

Im Übrigen auferlegt sich das Bundesverwaltungsgericht namentlich dann eine gewisse Zurückhaltung, wenn die zu überprüfende Verfügung die Beurteilung von Fachfragen durch die sachkundige Vorinstanz voraussetzt und deren Entscheid mit Amtsberichten

respektive Stellungnahmen von Fachstellen des Bundes übereinstimmt. In solchen Fällen weicht es

A-6683/2023 Seite 8 nicht ohne Not bzw. zwingenden Grund von der Auffassung der Vorinstanz ab. Voraussetzung dafür ist, dass keine Anhaltspunkte für eine unrichtige oder unvollständige Feststellung des Sachverhalts bestehen und die Vorinstanz alle für den Entscheid wesentlichen Gesichtspunkte prüfte bzw. alle berührten Interessen ermittelte und beurteilte, sich von sachgerechten Erwägungen leiten liess und ihre Abklärungen sorgfältig und umfassend vornahm (BGE 139 II 185 E. 9.3; Urteil des Bundesgerichts [BGer] 1C_544/2008 vom 27. August 2009 E. 8.6; Urteile BVer A-6957/2023 vom 8. April 2025 E. 2 und A-1186/2022 vom 13. Dezember 2023 E. 2).

E. 2.3

Verwaltungsverordnungen – wie zum Beispiel die Richtlinien des BAFU – sind zu berücksichtigen, sofern sie eine dem Einzelfall angepasste und gerecht werdende Auslegung der anwendbaren gesetzlichen Bestimmungen zulassen (BGE 149 II 290 E. 3.3.2).

E. 3

Vorab ist das Akteneinsichtsgesuch der Beschwerdeführenden in die geschwärzten Stellen der Stellungnahmen der Beschwerdegegnerin vom 10. Juli 2025 (Deckungsbeiträge je Helikoptertyp, die pro Flugstunde generiert werden) sowie in die Beilagen 3 (Betriebsabrechnungsbogen) und

E. 3.1

Die Beschwerdegegnerin macht geltend, die detaillierten Zahlen in jenen Beilagen seien nicht öffentlich und betreffen ihre Betriebsgeheimnisse.

E. 3.2

Dazu führen die Beschwerdeführenden aus, die geschwärzten Passagen bezögen sich einerseits auf Kostenpositionen, die weder vertrauliche Betriebs- noch Fabrikationsgeheimnisse im Sinne von Art. 27 Abs. 1 Bst. b VwVG darstellten, noch sonstige Umstände, deren Offenlegung die wirtschaftliche Stellung der Beschwerdegegnerin beeinträchtigen könnte. Des Weiteren seien die Profitabilität und die Anzahl der Flugbewegungen die zentralen Streitthemen. Die exakte Anzahl und der Zeitpunkt der Flugbewegungen sowie allfällige GPS- oder Satellitendaten, anhand derer die genauen Abflug- und Flugrouten hätten ermittelt werden können, seien für die Würdigung der tatsächlichen Lärmbelastung enorm wichtig.

E. 3.3

Parteien haben Anspruch darauf, Eingaben von Gegenparteien und alle als Beweismittel dienenden Aktenstücke einzusehen (vgl. Art. 26 Abs. 1 Bstn. a und b VwVG). Die Einsichtnahme darf verweigert werden, wenn wesentliche private Interessen, insbesondere von Gegenparteien, die Geheimhaltung erfordern (Art. 27 Abs. 1 Bst. b VwVG). Dazu zählen

A-6683/2023 Seite 9 Geschäftsgeheimnisse. Deren Gegenstand bilden alle weder offenkundig noch allgemein zugänglichen Tatsachen (relative Unbekanntheit), die der Geheimnisherr tatsächlich geheim halten will (Geheimhaltungswille) und an deren Geheimhaltung der Geheimnisherr ein berechtigtes Geheimhaltungsinteresse hat

(objektives Geheimhaltungsinteresse; BGE 142 II 268 E. 5.2.2.1). Der Gegenstand des Geschäftsgeheimnisses muss geschäftlich relevante Informationen, d. h. Informationen, die Einkaufs- und Bezugsquellen, Betriebsorganisation, Preiskalkulation etc. betreffen und demnach einen betriebswirtschaftlichen oder kaufmännischen Charakter aufweisen; entscheidend ist, ob die geheimen Informationen Auswirkungen auf das Geschäftsergebnis haben können oder mit anderen Worten ob die geheimen Informationen Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmung haben. Folgende Tatsachen weisen in der Regel ein objektives Geheimhaltungsinteresse auf: Marktanteile eines einzelnen Unternehmens, Umsätze, Preiskalkulationen, Rabatte und Prämien, Bezugs- und Absatzquellen, interne Organisation eines Unternehmens, Geschäftsstrategien und Businesspläne sowie Kundenlisten und -beziehungen (vgl. BGE 142 II 268 E. 5.2.3 f; Urteil BGer 1C_335/2023 vom 11. März 2025 E. 3.1 f. und 2C_874/2020 vom 19. Oktober 2021 E. 5.1 und 5.2.1). Der Geheimnisbegriff wird im Zusammenhang mit Geschäftsgeheimnissen grundsätzlich weit verstanden (BGE 142 II 340 E. 3.2). Die Verweigerung der Einsichtnahme darf sich nur auf die Aktenstücke erstrecken, für die Geheimhaltungsgründe bestehen (Art. 27 Abs. 2 VwVG). Diesfalls sind die einander entgegenstehenden Interessen an der Akten Einsicht einerseits und an deren Verweigerung andererseits sorgfältig gegeneinander abzuwägen (BGE 147 I 463 E. 3.3.3). Dabei kann die Relevanz des geheimhaltungsbedürftigen Akteninhalts für die Beantwortung der Streitfrage als Beurteilungskriterium herangezogen werden (vgl. Urteil BVGer B-8800/2010 vom 21. November 2012 E. 2.2). Wird einer Partei die Einsichtnahme in ein Aktenstück verweigert, so darf auf dieses zum Nachteil der Partei nur abgestellt werden, wenn ihr die Behörde von seinem für die Sache wesentlichen Inhalt Kenntnis und ihr ausserdem Gelegenheit gegeben hat, sich zu äussern und Gegenbeweismittel zu bezeichnen (vgl. Art. 28 VwVG).

E. 3.4.1

Bei den geschwärzten Deckungsbeiträgen handelt es sich um geschäftlich relevante Informationen, da sie Teil der Preiskalkulation für die Preise der Flugstunden sind. Die auf dem Betriebsabrechnungsbogen

A-6683/2023 Seite 10 ersichtliche Betriebsabrechnung ist Teil des betrieblichen Rechnungswesens. Letzteres dient der Fundierung interner Entscheidungen und die generierten Daten werden nicht nach aussen kommuniziert (MARTIN PEYER, Das interne Kontrollsystem als Aufgabe des Verwaltungsrats und der Revisionsstelle, Schweizer Schriften zum Handels- und Wirtschaftsrecht [SSHW], S. 92). Daraus lassen sich denn auch diverse Informationen ziehen, die für Konkurrenten interessant wären, wie beispielsweise die Umsätze des Heliports Pfaffnau, aufgeschlüsselt nach den von der Swiss Helicopter AG angebotenen Dienstleistungen, die getätigten Werbeaufwendungen oder die Gesamthöhe der Löhne. Die Höhe der monatlichen Umsätze könnte auch annäherungsweise aus den Flugbewegungsstatistiken und den öffentlich zugänglichen Preisen für die Flugstunden abgeleitet werden. Sie ermöglichen zudem – aufgeschlüsselt nach Monaten und Art der Flüge – Einblick in die Nachfrage nach den Angeboten der Swiss Helicopter AG, was sich ein Konkurrenzunternehmen bezüglich der Bewerbung seiner eigenen Angebote zunutze machen könnte.

E. 3.4.2

Die Deckungsbeiträge sind als Teil der Preiskalkulation naturgemäss nicht öffentlich. Dasselbe gilt für die Betriebsabrechnung, da diese für interne Zwecke erstellt wird. Auch

die exakte monatliche Aufteilung der Flugbewegungen auf die einzelnen Dienstleistungen dürften nicht öffentlich bekannt sein. Diese Informationen sind somit relativ unbekannt. Schliesslich ist der Geheimhaltungswille der Beschwerdegegnerin bezüglich dieser Informationen offenkundig und ihr objektives Geheimhaltungsinteresse ist aufgrund der Natur der Zahlen gegeben (vgl. oben E. 3.3).

E. 3.4.3

Das Bundesverwaltungsgericht forderte diese Angaben ein, um den Vorwurf der Beschwerdeführenden, wonach die Festlegung von jährlich 2'500 Flugbewegungen willkürlich sei, zu überprüfen (vgl. dazu unten E. 6.2.6.2). Die Plausibilisierung dieser Zahl, deren Notwendigkeit sich aus der gesteigerten Nachfrage nach Schulungsflügen und der in diesem Zusammenhang ertragsärmeren Schulungshelikopter ergeben soll, konnte anhand des Vergleichs der Deckungsbeiträge, der Jahresergebnisse unter der Vereinbarung vom 6. Juli 2022 sowie des Zwecks der jährlichen Flugbewegungen vorgenommen werden. Für die Frage, ob eine Reduktion der Flüge aus Sicht des Lärmschutzes wirtschaftlich tragbar wäre, war es nicht auf diese Zahlen angewiesen, zumal diesbezüglich nicht die konkreten (wirtschaftlichen) Verhältnisse des betroffenen Einzelbetriebs betrachtet werden (vgl. unten E. 6.2.5.3).

A-6683/2023 Seite 11

E. 3.4.4

Vor diesem Hintergrund ist kein überwiegendes Interesse der Beschwerdeführenden an der Einsicht in die exakten Zahlen der Deckungsbeiträge, der Betriebsabrechnung und der Flugbewegungsstatistiken erkennbar. Für die Beurteilung, ob die 2'500 Flugbewegungen willkürlich festgelegt wurden, reicht die Kenntnis der ungefähren, zueinander in Relation gesetzten Grössenordnungen aus. Diese wurden den Beschwerdeführenden mit Verfügung vom 25. Juli 2025 mitgeteilt. Im Übrigen finden sich in der Beilage 4 keine exakten Zeitpunkte der Flugbewegungen sowie GPS- oder Satellitendaten. Ihr Gesuch um vollständige Akteneinsicht in die geschwärzten Stellen der Stellungnahme der Beschwerdegegnerin vom 10. Juli 2025 sowie in die Beilagen 3 und 4 ist demnach abzuweisen.

E. 4

Als Nächstes sind die formellen Rügen der Beschwerdeführenden zu behandeln.

E. 4.1

Die Beschwerdeführenden kritisieren, die Vorinstanz sei zu Unrecht auf ihre Rüge nicht eingetreten, wonach sich im Zusammenhang mit der Vereinbarung vom 6. Juli 2022 (vgl. oben Bst. C) grobe Verfahrensfehler ereignet hätten.

E. 4.1.1

Dazu bringen die Beschwerdeführenden vor, die besagte Vereinbarung sei in krasser Verletzung ihrer Verfahrensrechte nicht öffentlich aufgelegt worden. Obwohl sie dies gerügt hätten, sei die Vorinstanz nicht darauf eingetreten, mit der Begründung, die Rüge sei verspätet erfolgt. Allerdings treffe dies nicht zu, da sie von dieser Vereinbarung erst im Einspracheverfahren erfahren hätten. Allein aus diesem Grund sei der angefochtene Entscheid aufzuheben.

E. 4.1.2

Die Vorinstanz betonte in ihrer Verfügung, dass die Vereinbarung nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens sei.

E. 4.1.3

Gesuche um Änderungen des Betriebsreglements sind in den amtlichen Publikationsorganen der betroffenen Kantone und Gemeinden zu publizieren und während 30 Tagen öffentlich aufzulegen (vgl. Art. 36d Abs. 1 und 2 des Bundesgesetzes über die Luftfahrt vom 21. Dezember 1948 [LFG, SR 748.0]). Wer nach den Vorschriften des VwVG Partei ist, kann während der Auflagefrist beim BAZL Einsprache erheben (Art. 36d Abs. 4 Satz 1 LFG). Die Behörde würdigt, bevor sie verfügt, alle erheblichen und rechtzeitigen Vorbringen der Parteien (Art. 32 Abs. 1 VwVG). Erheblich sind Vorbringen insoweit, als sie geeignet sind, zur Klärung der

A-6683/2023 Seite 12 konkreten Streitfrage beizutragen (BGE 136 I 184 E. 2.2.1; Urteil BGer 8C_589/2014 vom 16. Juni 2015 E. 5.1.1.1) bzw. sich auf das Dispositiv der betreffenden Verfügung auszuwirken (BVGE 2020 VI/6 E. 2.4.1 m. H.).

E. 4.1.4

«Streitfrage» bei der Änderung eines Betriebsreglements ist, ob die Voraussetzungen für dessen Genehmigung gemäss Art. 25 der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt vom 23. November 1994 (VIL, SR 748.131.1) gegeben sind. Zur Beantwortung dieser Frage tragen allfällige Verfahrensverletzungen im Zusammenhang mit der Vereinbarung vom

E. 4.2

Weiter monieren die Beschwerdeführenden eine Verletzung der Begründungspflicht durch die Vorinstanz.

E. 4.2.1

Die Beschwerdeführenden machen hierzu geltend, sie hätten im vorinstanzlichen Verfahren Zweifel an der Vollständigkeit und Korrektheit des Lärmberichts vorgebracht (fehlender durchschnittlicher Spitzenbetrieb, fehlende Monats- und Wochenstatistik, keine Berücksichtigung der Überflüge, fehlende Plausibilisierung des sich nicht verändernden Mittelungspegel Leq bei einer Vervierfachung der Flugbewegungen, Überflüge in geringer Höhe, Forderung nach offiziellen Schallmessungen bei den betroffenen Liegenschaften, Antrag auf Gutachten). Ausserdem hätten sie darauf hingewiesen, dass die Verfasserin des abschliessenden Umweltverträglichkeitsberichts (UVB) vom 31. Oktober 2022 diesen nicht nur selbst fasst, sondern auch selbst geprüft und freigegeben habe. In der Verfügung würden diese Argumente mit dem Hinweis abgetan, es lägen keine stichhaltigen Gründe für eine unrichtige Feststellung der Lärmbelastung vor.

E. 4.2.2

Verfügungen sind zu begründen (vgl. Art. 35 Abs. 1 VwVG; Art. 29 Abs. 2 BV; vgl. bezüglich den auch für die Vorinstanz geltenden Einschränkungen oben E. 2.1). Die Begründung muss so abgefasst sein, dass sich die Betroffenen über die Tragweite des Entscheids Rechenschaft geben und ihn in voller Kenntnis der Sache an die höhere Instanz weiterziehen können. In diesem Sinne müssen wenigstens kurz die Überlegungen genannt werden, von denen sich die Behörde hat leiten lassen und auf die

A-6683/2023 Seite 13 sich ihr Entscheid stützt (statt vieler BGE 143 III 65 E. 5.2). Die Begründungspflicht betrifft auch abgelehnte Beweisanträge. Die Behörde muss nicht nur darlegen, weshalb sie aufgrund der bereits abgenommenen Beweise eine bestimmte Überzeugung gewonnen hat, sondern auch, weshalb die beantragte Beweismassnahme aus ihrer Sicht nichts an ihrer Überzeugung zu ändern vermag (Urteile BGer 2C_1024/2020 vom 19. Mai 2021 E. 2.2 und 2C_827/2019 vom 17. Januar 2020 E. 4.2).

E. 4.2.3.1

Die Vorinstanz betonte in ihrer Verfügung auf Seite 12, dass ihre Umweltsektion die Lärmberechnungen als korrekt beurteilt habe. Die Erstellung des Lärmberichts habe sich nach den Bestimmungen des Umweltrechts (USG, LSV) gerichtet, sei nach dem Stand der Technik erfolgt (BAFU [Hrsg.] 2021: Leitfaden Fluglärm, Vorgaben für die Lärmermittlung, Bundesamt für Umwelt, Bern, Umwelt-Vollzug Nr. 1625 [nachfolgend: Leitfaden Fluglärm]), enthalte in Anhang 1 eine Monats- und Wochenstatistik und berücksichtige die An- und Abflugrouten. Die Lärmbelastung bei den Flugschneisen sei deshalb nicht dargestellt, weil sie grossmehrheitlich unterhalb der Immissionsgrenzwerte der LSV liege. Im Übrigen werde der Fluglärm normalerweise berechnet und nur in Ausnahmefällen (besondere Topografie etc.) gemessen. Stichhaltige Gründe, die für eine fehlerhafte Erfassung der Fluglärmbelastung im Umfeld des Heliports sprächen, lägen keine vor. Dementsprechend werde der Antrag auf Durchführung von Schallmessungen bei den Liegenschaften der Einsprechenden abgelehnt. Damit legte die Vorinstanz dar, auf welchen Grundlagen sich die aus ihrer Sicht korrekte Berechnung und Beurteilung des Fluglärms stütze. Den Beschwerdeführenden war es möglich, entweder die Korrektheit der Grundlagen oder die darauf basierenden Berechnungen und Beurteilungen vor dem Bundesverwaltungsgericht anzufechten. Ausserdem erklärte die Vorinstanz, weshalb sie von der Durchführung von Schallmessungen im Sinne einer Beweiserhebung absah.

E. 4.2.3.2

Bezüglich der Kritik an der Verfasserin des UVB, wonach diese den Bericht nicht nur verfasst, sondern auch geprüft und freigegeben habe, trifft es zu, dass sich die Vorinstanz dazu nicht äusserte. Dabei handelt es sich offensichtlich um die interne Prüfung und Freigabe des Berichts, damit dieser Bestandteil des Gesuchs werden kann. Dass dieses Vorgehen nicht erlaubt wäre, ergibt sich nirgends (vgl. Art. 10b des Bundesgesetzes über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983 [USG, SR 814.01]; Art. 7 ff. der

A-6683/2023 Seite 14 Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 19. Oktober 1988 [UVPV, SR 814.011]). Entscheidend ist ohnehin die Prüfung durch die Umweltschutzfachstelle des Bundes (vgl. Art. 10c Abs. 1 USG) und nicht die der Verfasserin. Einen wesentlichen Punkt rügten die Beschwerdeführenden damit nicht. Die Vorinstanz durfte die Rüge stillschweigend verwerfen (vgl. MOSER, et al., Prozessieren vor dem Bundesverwaltungsgericht, 3. Aufl. 2022, S. 219 Rz. 3.106).

E. 4.2.4

Zusammengefasst liegt keine Verletzung der Begründungspflicht durch die Vorinstanz vor.

E. 4.3

Des Weiteren sind die Beschwerdeführenden der Ansicht, das vorinstanzliche Verfahren habe den Anforderung an ein faires und unparteiisches Verwaltungsverfahren nicht genügt.

E. 4.3.1

Hierzu machen die Beschwerdeführenden geltend, das vorinstanzliche Schreiben vom 10. Dezember 2024 erwecke den Eindruck, dass die Erteilung der beantragten Betriebsbewilligung an die Swiss Helicopter AG und die Übertragung des (strittigen) Betriebsreglements eine blosser Formalität sei. Ausserdem habe die Vorinstanz zu Unrecht das SIL-Objektblatt und die Änderungen des Betriebsreglements zeitgleich öffentlich aufgelegt (vgl. dazu unten E. 6.2.1), was ins Bild der Voreingenommenheit und der Verheimlichung passe. Zudem ergebe sich aus einer E-Mail der Vorinstanz vom 8. März 2023, dass Einwände des Kantons Luzern im Auflageverfahren wegen deren verfahrenstechnischen Folgen nicht materiell und unvoreingenommen überprüft worden seien, was den Anschein einer einseitigen Verfahrensführung begründe. Ausserdem habe die Vorinstanz ihren absehbaren Entscheid mitgeteilt, wodurch die Pflicht der Ergebnisoffenheit verletzt worden sei. Auch die Aufforderung zur Einreichung einer nach unten angepassten Fluglärmrechnung, die «mit geringem Aufwand verbunden» sei und von der Gesuchstellerin «rasch umgesetzt» werden könnte, scheine ein rasches Durchwinken zu signalisieren.

E. 4.3.2

Jede Person hat in Verfahren vor Gerichts- und Verwaltungsinstanzen Anspruch auf gleiche und gerechte Behandlung sowie auf Beurteilung innert angemessener Frist (Art. 29 Abs. 1 BV). Das Gebot der Unbefangenheit bildet einen Teilgehalt dieses Grundrechts (BGE 140 I 326 E. 5.2). Diese Unbefangenheit ist infrage gestellt, wenn objektive Umstände glaubhaft gemacht werden, die den Anschein der Befangenheit begründet erscheinen lassen, sodass der Ausgang des Verfahrens aus Sicht der Beteiligten nicht mehr offen erscheint, weil eine unsachliche Beeinflussung der

A-6683/2023 Seite 15 Entscheidung droht. Bei Verwaltungsbehörden ist zu berücksichtigen, dass diese nicht allein zur unparteiischen Rechtsanwendung oder Streitentscheidung berufen sind, sondern weitere öffentliche Aufgaben erfüllen, zu denen auch die «parteiische» Verfolgung öffentlicher Interessen zählen kann (zum Ganzen STEINMANN/SCHINDLER/WYSS, in: EHRENZELLER ET. AL. [Hrsg.] Die schweizerische Bundesverfassung, St. Galler Kommentar, 4. Aufl. 2023, Rz. 45 zu Art. 29 BV).

E. 4.3.3

Im Schreiben vom 10. Dezember 2024 geht es um die Übertragung der aktuellen Betriebsbewilligung an die Swiss Helicopter AG. Diese Sache steht in keinem Zusammenhang mit der beantragten Änderung des Betriebsreglements. Zudem wurde dieses Schreiben nach Genehmigung des geänderten Betriebsreglements (2. November 2023) verfasst. Rückschlüsse bezüglich einer allfälligen Voreingenommenheit einer im Vorverfahren entscheidenden oder mitwirkenden Person können bereits aus chronologischen Gründen nicht gezogen werden. Im Weiteren ist die gleichzeitige Auflage des SIL-Objektblatts und der beantragten Änderung des Betriebsreglements rechtens (vgl. dazu unten E. 6.2.6.1) und damit kein Indiz für eine Befangenheit. Sodann ist es zutreffend, dass die Vorinstanz Einwände des Kantons Luzern zum SIL-Entwurf (neue Flugroute) – die eine erhebliche Verfahrensverzögerung zur Folge gehabt hätten – aus prozessökonomischen Gründen abgelehnt hatte. Dies vermag jedoch für sich allein keine Befangenheit zugunsten der Beschwerdegegnerin zu begründen, zumal Behörden auch gehalten sind, innert angemessener Frist einen Entscheid zu fällen (vgl. Art. 29 Abs. 1 BV).

Ebenso wenig ist zu kritisieren, dass die Vorinstanz im Vorverfahren der Beschwerdegegnerin mitteilte, lediglich 2'500 statt der beantragten 2'790 Flugbewegungen zu bewilligen. Dies stellt keine Verletzung der Ergebnisoffenheit dar; die Vorinstanz kam damit bloss ihrer Pflicht zur Gehörs-gewährung nach. Schliesslich wurde kein «rasches Durchwinken» mit den erwähnten Passagen signalisiert. Die Vorinstanz leitete damit bloss die Auskunft der Bächtold & Moor AG weiter.

E. 4.3.4

Im Ergebnis liegen keine Anzeichen für ein parteiisches und unfaires Verfahren vor.

E. 4.4

Zuletzt rügen die Beschwerdeführenden, die Vorinstanz habe rechts-widrig Verfahrensakten und -informationen einer Drittperson (Swiss Helicopter AG) zugänglich gemacht und damit ihren Anspruch auf rechtliches Gehör sowie auf Schutz ihrer schutzwürdigen Geheimhaltungsinteressen verletzt.

A-6683/2023 Seite 16

E. 4.4.1

Zur Begründung verweisen die Beschwerdeführenden auf einen E-Mailverkehr von Anfang März 2023.

E. 4.4.2

Am 2. März 2023 – und damit noch vor der Fusion – erkundigte sich X. _____ per E-Mail (x. _____@swisshelicopter.ch) bei der Vorinstanz nach dem Stand des Verfahrens. Er bezeichnete sich dabei als Mitglied der Geschäftsleitung und Flugbetriebsleiter. Am Schluss des E-Mails befand sich zudem das Signet der Swiss Helicopter AG. Daraufhin gab ihm die Vorinstanz per E-Mail vom 8. März 2023 diverse Informationen preis.

E. 4.4.3

Richtig ist, dass die Swiss Helicopter AG nicht Verfahrenspartei ist. Den Vorakten lässt sich indes entnehmen, dass das Gesuch um Änderung des Betriebsreglements vom 21. September 2022 vom X. _____ im Namen der Heli-Gotthard AG unterzeichnet wurde. Dem gelöschten Handelsregistereintrag lässt sich entnehmen, dass X. _____ zum Zeitpunkt des Mailverkehrs für diese Gesellschaft immer noch tätig war; die Auskunft erfolgte damit nicht an eine Drittpartei. Die Tatsache, dass er gleichzeitig auch bei der Swiss Helicopter AG tätig war, tut dem keinen Abbruch. Weitere Erörterungen dazu erübrigen sich. Die von den Beschwerdeführenden vorgebrachte Rüge erweist sich als unbegründet. 5. In materieller Hinsicht bringen die Beschwerdeführenden vor, die Beschwerdegegnerin hätten infolge Fusion mit der Heli-Gotthard AG eine neue Betriebsbewilligung beantragen müssen. 5.1.1 Dazu führen die Beschwerdeführenden aus, die frühere Betreiberin, die Heli-Gotthard AG, sei im Zuge der Fusion gelöscht worden; eine formelle Übertragung der ursprünglichen Betriebsbewilligung bzw. der neuen, angefochtenen Bewilligung von der Heli-Gotthard AG auf die Swiss Helicopter AG (recte: Beschwerdegegnerin) sei nirgends ersichtlich. Eine Betriebsbewilligung sei jedoch personenbezogen und nicht automatisch übertragbar (Art. 36b LFG). Eine solche Betriebsbewilligung werde aufgrund einer behördlichen Prüfung (fachliche Organisation, Verantwortlichkeiten, Sicherheitsstrukturen, Betreiberkonzept, Betriebsreglement). Das sei personengebundenes Vertrauen der Behörde in den jeweiligen Betreiber. Infolge der Fusion der Heli-Gotthard

AG mit der Beschwerdegegnerin sei die bis- herige Rechtsträgerin der Betriebsbewilligung erloschen und damit genau die geprüfte Organisation. Die Betriebsbewilligung gehe nicht einfach kraft Fusion auf die neue Rechtsträgerin über. Die Beschwerdegegnerin müsse eine neue Bewilligung beantragen.

A-6683/2023 Seite 17 5.1.2 Streitgegenstand bildet nicht die Betriebsbewilligung, sondern das Betriebsreglement. Bei dessen Änderung wird unter anderem geprüft, ob die Vorgaben der Betriebsbewilligung umgesetzt sind (vgl. Art. 36d LFG i. V. m. Art. 25 Abs. 1 Bst. b VIL). Die Vorinstanz stellte in ihrer Verfügung dazu fest, dass gestützt auf die Betriebsbewilligung keine Vorgaben be- stünden, die im vorliegenden Verfahren umzusetzen seien. Die Beschwer- deführenden stellen dies nicht in Frage. Inwiefern die Fusion für das vor- liegende Verfahren von Relevanz sein sollte, ist vor diesem Hintergrund nicht ersichtlich. Ungeachtet dessen kann eine Betriebsbewilligung mit Zu- stimmung der Vorinstanz auf einen Dritten übertragen werden (vgl. Art. 21 Abs. 1 VIL). Aus dem vorinstanzlichen Schreiben vom 10. Dezember 2024, in welchem auf die Fusion Bezug genommen wird, geht implizit hervor, dass Inhaberin der Betriebsbewilligung die Beschwerdegegnerin ist, bittet doch die Swiss Helicopter AG um Übertragung der Betriebsbewilligung. Es kann deshalb angenommen werden, dass die Beschwerdegegnerin als Rechtsnachfolgerin der Heli-Gotthard AG in Besitz einer von der Vorinstanz ausgestellten Betriebsbewilligung ist.

E. 5

In materieller Hinsicht bringen die Beschwerdeführenden vor, die Beschwerdegegnerin hätten infolge Fusion mit der Heli-Gotthard AG eine neue Betriebsbewilligung beantragen müssen. 5.1.1 Dazu führen die Beschwerdeführenden aus, die frühere Betreiberin, die Heli-Gotthard AG, sei im Zuge der Fusion gelöscht worden; eine formelle Übertragung der ursprünglichen Betriebsbewilligung bzw. der neuen, angefochtenen Bewilligung von der Heli-Gotthard AG auf die Swiss Helicopter AG (recte: Beschwerdegegnerin) sei nirgends ersichtlich. Eine Betriebsbewilligung sei jedoch personenbezogen und nicht automatisch übertragbar (Art. 36b LFG). Eine solche Betriebsbewilligung werde aufgrund einer behördlichen Prüfung (fachliche Organisation, Verantwortlichkeiten, Sicherheitsstrukturen, Betreiberkonzept, Betriebsreglement). Das sei personengebundenes Vertrauen der Behörde in den jeweiligen Betreiber. Infolge der Fusion der Heli-Gotthard AG mit der Beschwerdegegnerin sei die bisherige Rechtsträgerin der Betriebsbewilligung erloschen und damit genau die geprüfte Organisation. Die Betriebsbewilligung gehe nicht einfach kraft Fusion auf die neue Rechtsträgerin über. Die Beschwerdegegnerin müsse eine neue Bewilligung beantragen. 5.1.2 Streitgegenstand bildet nicht die Betriebsbewilligung, sondern das Betriebsreglement. Bei dessen Änderung wird unter anderem geprüft, ob die Vorgaben der Betriebsbewilligung umgesetzt sind (vgl. Art. 36d LFG i. V. m. Art. 25 Abs. 1 Bst. b VIL). Die Vorinstanz stellte in ihrer Verfügung dazu fest, dass gestützt auf die Betriebsbewilligung keine Vorgaben bestünden, die im vorliegenden Verfahren umzusetzen seien. Die Beschwerdeführenden stellen dies nicht in Frage. Inwiefern die Fusion für das vorliegende Verfahren von Relevanz sein sollte, ist vor diesem Hintergrund nicht ersichtlich. Ungeachtet dessen kann eine Betriebsbewilligung mit Zustimmung der Vorinstanz auf einen Dritten übertragen werden (vgl. Art. 21 Abs. 1 VIL). Aus dem vorinstanzlichen Schreiben vom 10. Dezember 2024, in welchem auf die Fusion Bezug genommen wird, geht implizit hervor, dass Inhaberin der Betriebsbewilligung die Beschwerdegegnerin ist, bittet doch die Swiss Helicopter AG um Übertragung der

Betriebsbewilligung. Es kann deshalb angenommen werden, dass die Beschwerdegegnerin als Rechtsnachfolgerin der Heli-Gotthard AG in Besitz einer von der Vorinstanz ausgestellten Betriebsbewilligung ist.

E. 6

Weiter kritisieren die Beschwerdeführenden die Aufhebung des Jahreskontingents von 800 Flugbewegungen.

E. 6.1

Diesbezüglich beanstanden die Beschwerdeführenden zunächst eine fehlerhafte Erhebung der Lärmbelastung.

E. 6.1.1

Die Beschwerdeführenden geben zu bedenken, dass die tatsächlichen Lärmwerte stark von den berechneten abweichen könnten. In ihrem Fall sei die Topografie zu berücksichtigen, bilde doch die gegen den Höner Wald ansteigende Geländeform beinahe schon ein «natürliches Amphitheater». Dieses verstärke die Lärmimmissionen aus dem Flugverkehr. Es werde daher die Anordnung eines Lärmgutachtens mit Schallmessungen bei ihren Liegenschaften beantragt. Überdies sei die mangelhafte Einhaltung der An- und Abflugrouten bei den Lärmberechnungen nicht miteinbezogen worden. Die Vorinstanz habe zwar dazu ausgeführt, dass eine gewisse «horizontale Streuung» um die Flugrouten in der Lärmberechnung berücksichtigt werde. Diese sei darin jedoch nicht ersichtlich.

E. 6.1.2

Die Vorinstanz entgegnet, Fluglärmimmissionen würden grundsätzlich durch Berechnungen ermittelt. Lärmmessungen würden nur punktuell, im Bereich möglicher Überschreitungen des Immissionsgrenzwerts gemacht, um diese auszuschliessen. Die Fluglärmbelastung in den relevan-

A-6683/2023 Seite 18 ten Gebieten liege weit unter den Planungswerten der Empfindlichkeitsstufe I und II. Ausserdem sei die Topografie bei der Lärmberechnung berücksichtigt worden. Diese sei nicht derart, dass es zu Reflexionen des Helikopterlärms kommen könnte. Lärmmessungen vor Ort seien deshalb nicht angezeigt.

E. 6.1.3

Gemäss dem BAFU wurden die Lärmberechnungen nach dem Stand der Technik und nach den Vorgaben des «Leitfadens Fluglärm» erstellt. Die Lärmberechnungen seien plausibel und nachvollziehbar; Anlass für weitergehende Lärmermittlungen bestehe keiner.

E. 6.1.4

In ihren Schlussbemerkungen weisen die Beschwerdeführenden darauf hin, dass ein von ihnen konsultierter Experte den Lärmbericht in wichtigen Punkten als qualitativ mangelhaft und unplausibel beurteilt habe. Im Übrigen wäre es für das Bundesverwaltungsgericht ein Leichtes, von der Betreiberin sämtliche GPS-Daten der Helikopterflüge über die letzten zwei Jahren zu verlangen. Dadurch könnte zweifelsfrei überprüft werden, ob tatsächlich immer noch häufig von den vorgeschriebenen Flugrouten und -höhen abgewichen werde.

E. 6.1.5.1

Menschen sind gegen schädliche oder lästige Einwirkungen zu schützen (vgl. Art. 1 Abs. 1 USG). Einwirkungen sind unter anderem Lärm, die durch den Betrieb von ortsfesten Anlagen, wie Flugplätzen, ausgehen (Art. 7 Abs. 1 USG i. V. m. Art. 2 Abs. 1 der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 [LSV; SR 814.41]). Neue ortsfeste Anlagen dürfen nur errichtet werden, wenn die durch diese Anlagen allein erzeugten Lärmimmissionen die Planungswerte in der Umgebung nicht überschreiten; die Bewilligungsbehörde kann eine Lärmprognose verlangen (vgl. Art. 25 Abs. 1 USG i. V. m. Art. 7 Abs. 1 Bst. b LSV). Gleiches gilt bei der Änderung einer neuen ortsfesten Anlage (Art. 8 Abs. 4 LSV), d. h. einer nach Inkrafttreten des USG am 1. Januar 1985 bewilligten Anlage (Art. 47 LSV; BGE 123 II 325 E. 4c/cc).

E. 6.1.5.2

Die Vollzugsbehörde ermittelt die Aussenlärmimmissionen ortsfester Anlagen oder ordnet deren Ermittlung an, wenn sie Grund zur Annahme hat, dass die massgebenden Belastungsgrenzwerte überschritten werden oder ihre Überschreitung zu erwarten ist (Art. 36 Abs. 1 LSV). Sie hält in ihrer Entscheidung über die Erstellung, Änderung oder Sanierung einer Anlage die zulässigen Lärmimmissionen fest (Art. 37a Abs. 1 LSV). Mit der

A-6683/2023 Seite 19 Festlegung wird festgehalten, in welchem Mass eine Anlage Lärm verursachen darf und inwieweit dem Anlageninhaber eine Abweichung von den Lärmgrenzwerten und somit Erleichterungen zugestanden wird (Urteil A-6957/2023 E. 3.6; Urteil BVGer A-1936/2006 vom 10. Dezember 2009 E. 51.3). Für den Fluglärm erfolgt die Festlegung der zulässigen Lärmimmissionen in der Regel auf der Grundlage von sog. umhüllenden Lärmbelastungskurven. Diese stecken den äusseren Rand der künftig zu erwartenden Lärmbelastung ab und legen damit indirekt im Sinne eines Lärmkontingents auch den zulässigen Rahmen der betrieblichen Entwicklung fest. Die Berechnung der Lärmbelastung beruht dabei im Wesentlichen auf der Flugbewegungszahl, der aktuellen Zusammensetzung der Flotte und den im Betriebsreglement festgelegten Flugwegen (Urteile BVGer A-4156/2021 vom 16. April 2024 E. 12.5.2 und A-1088/2018 vom 16. Oktober 2019 E. 11.2.3).

E. 6.1.5.3

Die Lärmimmissionen werden als Beurteilungspegel L_r oder als Maximalpegel L_{max} anhand von Berechnungen oder Messungen ermittelt (Art. 38 Abs. 1 LSV), welche nach dem anerkannten Stand der Technik durchzuführen sind. Das BAFU empfiehlt geeignete Berechnungsverfahren (Art. 38 Abs. 2 LSV). Berechnungsmodelle beruhen in der Regel auf umfangreichen Messungen und stellen eine mathematische Ausformulierung gesammelter Erfahrung dar, weshalb sie vielfach mehr Vertrauen verdienen als Einzelmessungen. Letztere können allerdings die Berechnungen, sofern gerechtfertigt, ergänzen (vgl. BVGE 2021 II/1 E. 24.2; Urteil A4156/2021 E. 12.5.2; Entscheid der Rekurskommission UVEK Z-2001-148 vom 14. April 2003 E. 12.2).

E. 6.1.6.1

Beim Heliport Pfaffnau handelt es sich um eine neue Anlage im Sinne von Art. 25 Abs. 1 USG, da das erste Betriebsreglement im Jahr 1986 erlassen wurde. Der Flugverkehr unter dem geänderten Betriebsreglement hat somit die Planungswerte einzuhalten (vgl. oben E. 6.1.5.1). Zu diesem Zweck mussten die zukünftigen Lärmbelastungskurven berechnet werden. Im Sinne von Art. 38 Abs. 2 LSV erliess das BAFU die diesbezüglichen Empfehlungen im Leitfaden Fluglärm (vgl. Leitfaden Fluglärm, S. 8). Auf diese durfte sich

die Beschwerdegegnerin stützen.

E. 6.1.6.2

Vorab ist zu prüfen, ob die Lärmimmissionen bei den Liegenschaften der Beschwerdeführenden hätten gemessen werden müssen. In Wohnzonen ist die Empfindlichkeitsstufe II massgebend (vgl. Art. 43 Abs. 1

A-6683/2023 Seite 20 Bst. b LSV). Für den Beurteilungspegel L_r gilt ein Planungswert von 55 dB(A) (vgl. Anhang 5 Ziff. 21 LSV). Bei 2'500 Flugbewegungen wird dieser gemäss Lärmbericht bereits im näheren Umfeld des Heliports Pfaffnau eingehalten. Die Distanz zur nächstgelegenen Liegenschaft der Beschwerdeführenden (Liebigen 303) beträgt 1.72 km Luftlinie (vgl. map.geo.admin.ch > Messen). Weiter ist für den Maximalpegel L_{max} in der Empfindlichkeitsstufe II ein Planungswert von 75 d(B)A massgebend. Auf der östlichen Flugroute liegt die Spitze der diesbezüglichen Fluglärmkurve im Bereich der Scharletenstrasse, ungefähr auf der Höhe des östlich davon gelegenen Landwirtschaftsbetriebs, durch welche die Allmendstrasse führt. Die Distanz zur nächstgelegenen Liegenschaft (wiederum Liebigen 303) beläuft sich auf ca. 1.4 km Luftlinie. Nachdem Schallenergie mit zunehmender Distanz immer weiter abnimmt (vgl. Urteil BGer 1A.167/2006 vom

E. 6.1.6.3

Sodann dringen die Beschwerdeführenden mit ihrer in E. 4.2.1 und E. 6.1.1 formulierten Kritik am Lärmbericht nicht durch. Wie das BAFU zu Recht bemerkt, sind darin der durchschnittliche Spitzenbetrieb sowie die vom Leitfaden Fluglärm geforderten Bewegungsstatistiken ausgewiesen. Des Weiteren sind nur bei den Landesflughäfen die effektiv geflogenen Flugrouten, die durch Radardaten ermittelt werden, für die Lärmberechnung massgeblich. Die in der Vergangenheit angeblich vorgekommenen Abweichungen von der Flugroute mussten deshalb nicht berücksichtigt werden. Zudem waren in den Berechnungen auch keine «horizontale Streuung» im Sinne von Neben- oder Seitenflugspuren auszuweisen, da dies nur bei über 20'000 Flugbewegungen pro Jahr vorgesehen ist (vgl. Leitfaden Fluglärm, S. 13). Ungeachtet dessen würde sich der Aufwand für die Beschaffung solcher Daten nicht rechtfertigen, nachdem die Planungswerte klar eingehalten werden (vgl. Urteil BGer 1C_547/2017 vom 16. Mai 2018 E. 7.3). Der in diesem Zusammenhang gestellte Antrag auf Durchführung eines Augenscheins an einem schönen «Flugwochenende» sowie die Edition der GPS-Daten oder ähnliche Daten der Helikopterflüge der zwei Jahre (2022 und 2023) ist damit abzuweisen.

A-6683/2023 Seite 21

E. 6.1.6.4

Hinsichtlich des Mittelungspegels L_{eq} hatten die Beschwerdeführenden im Vorverfahren bemängelt, dass sich dieser bei einer Vervielfachung der Flugbewegungen praktisch nicht verändere. Gemäss eines von ihnen konsultierten Aviatik-Experten sei deshalb der L_{eq} ungenügend bzw. womöglich falsch berechnet worden. Wie das BAFU zu Recht bemerkt, wurde der L_{eq} für 800 Flugbewegungen im Lärmbericht jedoch gar nicht mit Fluglärmkurven dargestellt. Ein Vergleich mit dem L_{eq} mit 2'500 Flugbewegungen ist deshalb nicht möglich. Es erhellt denn auch nicht, wie der Experte zu seiner Schlussfolgerung kommen konnte, wenn ihm die Grundlagen dafür nicht vorlagen. Jedenfalls haben die Fachbehörden die Lärmbelastungskurven für den L_{eq} bei den

vorliegend relevanten 2500 Flugbewegungen überprüft und als korrekt befunden. Mangels substantzierter Kritik – wie beispielsweise durch eine schriftliche Stellungnahme des besagten Experten – gibt es daher für das Bundesverwaltungsgericht keinen Anlass, von dieser Beurteilung abzuweichen.

E. 6.1.7

Zusammengefasst ist der Kritik der Beschwerdeführenden am Lärmbericht nicht zu folgen. Soweit sie darüber hinaus die Nichteinhaltung der An- und Abflugrouten durch die Piloten kritisieren und in diesem Zusammenhang die Beschwerdegegnerin in die Pflicht nehmen möchten, ist auf Ziff. 6 des Betriebsreglements zu verweisen. An jener Stelle macht die Beschwerdegegnerin die Piloten ausdrücklich auf die Strafbestimmung von Art. 91 LFG aufmerksam. Danach wird unter anderem mit Busse bis zu 20'000 Franken bestraft, wer vorsätzlich oder fahrlässig gegen die in einem Betriebsreglement festgelegten Vorschriften über das An- und Abflugverfahren verstösst (vgl. Art. 91 Abs. 1 Bst. f Ziff. 1 LFG). Es ist den Beschwerdeführenden unbenommen, bei einem derartigen Verstoss Anzeige zu erstatten.

E. 6.2

Weiter bemängeln die Beschwerdeführenden, mit der Aufhebung des Jahreskontingents von 800 Flugbewegungen würde das Vorsorgeprinzip verletzt.

E. 6.2.1

Dazu führen die Beschwerdeführenden aus, der Bedarf der Beschwerdegegnerin an den ursprünglich 2'790 Flugbewegungen sei von ihr nur pauschal mit wirtschaftlichen Veränderungen begründet worden. Es gehe zudem nicht an, der Beschwerdegegnerin auf Vorrat zusätzliche Flugbewegungen zu gewähren. Dies gelte auch unter Berücksichtigung der Aus- und Weiterbildungsflüge, wie sie die Beschwerdegegnerin verstärkt anbieten wolle und der allgemein gehaltenen Nachfragesteigerung nach Luftverkehrsleistungen. Die Festlegung der 2'500 Flugbewegungen

A-6683/2023 Seite 22 im Jahr sei deshalb willkürlich bzw. unangemessen. Selbst wenn nun im SIL-Objektblatt das «Gebiet mit Lärmbelastung» auf Grundlage von 2'500 Flugbewegungen festgelegt worden sei, bedeute dies nicht, dass die Anzahl ohne entsprechende Notwendigkeit bewilligt werden solle. Im Weiteren könne von einem öffentlichen Interesse an der Erhöhung der Flugbewegungen kaum die Rede sein, weil die wichtigen Schutz- und Rettungsflüge keinen Beschränkungen unterlägen. Es sei deshalb zu prüfen, ob es sich beim geltend gemachten «Bedarf» bloss um vermeidbare, nicht im öffentlichen Interesse stehende Spass- und Touristikflüge handle. Wie wichtig Spass- und Touristikflüge für das Geschäftsmodell der Swiss Helicopter AG seien, sei auf deren Homepage klar ersichtlich. Einem solchen «Bedarfsnachweis» müssten die gewichtigen öffentlichen Interessen an der Vermeidung von unnötigen CO₂-Emissionen und die berechtigten Anwohnerinteressen auf eine möglichst geringe Lärmbelastung gegenübergestellt werden. Ausserdem sei nicht auf die gesundheitlichen Gefährdungen eingegangen worden, die auch unterhalb der bestehenden Lärmgrenzwerte zu befürchten seien. Aufgrund der besonderen Natur des vibrierenden Helikopterlärms hätten diese unbedingt in die Interessensabwägung einfließen müssen. Ebenfalls nicht berücksichtigt worden seien ihre Interessen am Werterhalt ihrer Liegenschaften. Überdies stünde die Genehmigung des Betriebsreglements dem Klimaschutz entgegen. Spätestens nach Inkraftsetzung des Klima- und Innovationsgesetzes per 1. Januar 2025 habe der Bund nach dessen Artikel 3

da- für zu sorgen, «dass die Wirkung der in der Schweiz anfallenden von Men- schen verursachten Treibhausgasimmissionen bis zum Jahr 2050 Null be- trägt». Die Erhöhung der Flugbewegungen, namentlich für den Ausbau von Touristikflügen, stehe diesem Ziel entgegen. Diese seien in gut einem Jahr nicht mehr bewilligungsfähig. Sodann sei die Vereinbarung vom 6. Juli 2022 wohl der wahre Grund dafür, weshalb die Vorinstanz der Beschwerdegegnerin so weit entgegengekom- men sei. Es sei ferner störend, wenn gegen das Betriebsreglement Ein- sprache erhoben werde und dann das parallel über die Festtage geführte Mitwirkungsverfahren für das Objektblatt Pfaffnau eine Erhöhung von 2'500 Flugbewegungen vorwegnehme. An der diesbezüglichen Kritik betreffend die parallele Vorgehensweise mit behörden- und grundeigentümergehörigen Planungen werde festgehalten.

A-6683/2023 Seite 23

E. 6.2.2

Die Vorinstanz bemerkt, die Erhöhung der Anzahl Flugbewegungen sei aus betrieblichen Gründen und für das wirtschaftliche Überleben des Heliports notwendig. Dem Vorsorgeprinzip sei mit den neuen Betriebszei- ten, den optimierten An- und Abflugrouten sowie den leiseren Helikopterty- pen Rechnung getragen worden. Weiter habe das BAFU im Einsprache- verfahren dargelegt, dass im Bereich Klima keine anlagenspezifischen An- forderungen für Heliports bestünden.

E. 6.2.3

Die Beschwerdegegnerin entgegnet, das öffentliche Interesse am Heliport Pfaffnau und den davon ausgehenden Aktivitäten seien im SIL ausgewiesen. Insbesondere müssten Flugbewegungen auf der Luft- fahrtinfrastruktur abgewickelt werden. Mit der Übernahme des europäi- schen Luftrechts sei es möglich geworden, weiterführende Ausbildungen, wie beispielsweise Berufspilotenkurse auf Kleinhelikoptern, zu absolvieren. Um im Markt weiterhin bestehen zu können, habe die Swiss Helicopter AG entsprechende Angebote geschaffen. Durch die Verschiebung von Flugbe- wegungen von den ertragsstärkeren Eurocopter EC 120B (Fr. 1'470.-- pro Flugstunde) hin zum kleineren Guimbal Cabri G2 (Fr. 720.-- pro Flug- stunde) sinke der Umsatzanteil pro geflogene Flugbewegung markant. Der Deckungsbeitrag des Guimbal Cabri G2 sei aufgrund des tieferen Preises für die Flugstunde bedeutend niedriger. Dies müsse durch eine angepasste Anzahl Flugstunden und damit Flugbewegungen ausgeglichen werden. Die ihr neu erlaubten 2'000 Flugbewegungen würden regelmässig ausge- schöpft, wobei die zusätzlichen Bewegungen auf Aussenlandstellen durchgeführt würden. Dennoch sei das Ergebnis des Heliports Pfaffnau im Jahr 2023 noch deutlich negativ gewesen. Immerhin deuteten die Zahlen an, dass unter dem aktuellen Regime ein knapp kostendeckender Betrieb möglich sei. Um den Standort wirtschaftlich nachhaltig zu betreiben, seien jedoch deutlich mehr als 2'000 Flugbewegungen notwendig. Der Bedarf gehe aus der Bewegungsstatistik klar hervor. Die Zusammenstellung zeige, dass der Grossteil der Flugbewegungen durch die Pilotenausbildung (Schulung) oder den Erfahrungsaufbau von Piloten (Charter) entstehe. Die touristischen Flüge seien für den Erfahrungsaufbau, der anspruchsvollen Transportflüge zugutekomme, unerlässlich. Die diesbezüglichen Rund- flüge dauerten jeweils länger als 30 Minuten; eine Absicht, dieses Angebot auszubauen, bestehe nicht. Jedenfalls erlaubten die 2'500 Flugbewegun- gen der Swiss Helicopter AG lediglich, den aktuellen Betrieb wirtschaftlich und der Nachfrage entsprechend aufrechtzuerhalten. Ein Entwicklungspo-

tenzial über 15 – 20 Jahre stünde ihr aufgrund der Kürzung von 2'790 auf 2'500 Flugbewegungen nicht zur Verfügung.

A-6683/2023 Seite 24

E. 6.2.4

Das BAFU erachtet das Vorsorgeprinzip als eingehalten. Ob eine weitergehende Begrenzung der Anzahl Flugbewegungen aus betrieblichen Gründen möglich wäre, könne sie nicht beurteilen.

E. 6.2.5.1

Der SIL ist ein Sachplan des Bundes im Sinne von Art. 13 des Bundesgesetzes über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 (RPG, SR 700) und Art. 14 ff. der Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 (RPV; SR 700.1). Darin zeigt der Bund auf, wie er von seinem planerischen Ermessen Gebrauch machen will (vgl. Art. 14 Abs. 2 RPV). Der SIL legt die Ziele und Vorgaben für die Infrastruktur der Zivilluftfahrt der Schweiz verbindlich fest (Art. 3a Abs. 1 Satz 1 VIL; Art. 22 RPV). Er bestimmt insbesondere den Zweck, das beanspruchte Areal, die Grundzüge der Nutzung, die Erschliessung sowie die Rahmenbedingungen zum Betrieb und stellt zudem die Auswirkungen auf Raum und Umwelt dar (Art. 3a Abs. 2 VIL). Die kantonale Fachstelle für Raumplanung hat dafür zu sorgen, dass die Bevölkerung in geeigneter Weise mitwirken kann (vgl. Art. 19 Abs. 2 RPV). Die Bindungswirkung erstreckt sich unmittelbar nur auf die Festlegungen (vgl. Art. 15 Abs. 2 Satz 1 RPV), welche jedoch von den Gerichten frei auf ihre Bundesrechtskonformität überprüft werden können. Dabei ist ein dem Bundesrat zustehender Ermessens- oder Beurteilungsspielraum zu respektieren (vgl. BGE 139 II 499 E. 4.1).

E. 6.2.5.2

Das Betriebsreglement hat die Festlegungen des SIL einzuhalten (vgl. oben E. 4.1.4) und diesen zu konkretisieren (vgl. Art. 36c Abs. 2 LFG). Änderungen des Betriebsreglements dürfen unter anderem nur dann genehmigt werden, wenn die Anforderungen des Umweltschutzes erfüllt sind (vgl. Art. 25 Abs. 1 Bst. c VIL). Handelt es sich um eine neue ortsfeste Anlage im Sinne von Art. 25 USG, müssen deren Lärmemissionen so weit begrenzt werden, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist (Art. 7 Abs. 1 Bst. a LSV; vgl. auch Art. 11 Abs. 2 USG) und dass die von der Anlage allein erzeugten Lärmmissionen die Planungswerte nicht überschreiten (Bst. b). Im Bereich des Lärmschutzes gelten die Voraussetzungen der Einhaltung der Planungswerte und der vorsorglichen Emissionsbegrenzung kumulativ. Auch wenn ein Projekt die Planungswerte einhält, bedeutet dies nicht ohne Weiteres, dass alle erforderlichen vorsorglichen Emissionsbegrenzungen getroffen worden sind. Vielmehr ist anhand der in Art. 11 Abs. 2 USG und Art. 7 Abs. 1 Bst. a LSV genannten Kriterien zu prüfen, ob das Vorsorgeprinzip weitergehende Beschränkungen erfordert (vgl. BGE 141 II 476 E. 3.2; Urteil BGer

A-6683/2023 Seite 25 1C_218/2018 vom 2. November 2018 E. 3). Dabei ist das allgemeine Verhältnismässigkeitsprinzip zu berücksichtigen: Die Eingriffsvoraussetzungen von Art. 11 Abs. 2 USG stellen nicht den ganzen Gehalt des Verhältnismässigkeitsprinzips dar. Dieses verlangt vielmehr den Einbezug sämtlicher öffentlicher Interessen, die für und gegen eine weitere Emissionsbegrenzung sprechen, in die Interessenabwägung (Urteile

BGer 1C_282/2008 vom 7. April 2009 E. 4.3 und 1A.251/2002 vom 24. Oktober 2003 E. 4.3). Bei Anlagen, welche die lärmschutzrechtlichen Planungswerte einhalten, kommen zusätzliche Lärmschutzmassnahmen im Sinne der Vorsorge jedoch nur in Betracht, wenn sich dadurch mit relativ geringem Aufwand eine wesentliche zusätzliche Reduktion der Emissionen erreichen lässt (vgl. BGE 127 II 306 E. 8; zum Ganzen Urteil BGer 1C_569/2022 vom 20. Februar 2024 E. 5.2).

E. 6.2.5.3

Die in Art. 11 Abs. 2 USG enthaltene Anforderung der wirtschaftlichen Tragbarkeit von vorsorglichen Massnahmen weist eine enge Beziehung zum Verhältnismässigkeitsgebot auf, ohne mit diesem deckungsgleich zu sein (BGE 124 II 517 E. 4a). Die Frage nach der wirtschaftlichen Tragbarkeit gilt als Konkretisierung der Zumutbarkeit (Verhältnismässigkeit im engeren Sinne), die dann zu bejahen ist, wenn ein angemessenes Verhältnis zwischen dem Nutzen der Massnahme und der Schwere der damit verbundenen wirtschaftlichen Nachteile besteht (BGE 127 II 306 E. 8 m. H.; Urteil 1C_569/2022 E. 5.4.2). Bei der Beurteilung der wirtschaftlichen Tragbarkeit hat ein strenger Massstab zu gelten, wenn die Planungswerte deutlich unterschritten werden (Urteil 1C_218/2018 E. 4.4); die wirtschaftliche Zumutbarkeit ist nicht zu überdehnen (BGE 127 II 306 E. 8). Wirtschaftlich untragbare Massnahmen sind auch bei der Berücksichtigung des allgemeinen Verhältnismässigkeitsprinzips stets unverhältnismässig (vgl. ADRIAN GOSSWEILER, Entschädigungen für Lärm von öffentlichen Verkehrsanlagen, Schriftenreihe zum Umweltrecht [SzU] Nr. 28, 2014, Rz. 156). Das Kriterium der wirtschaftlichen Tragbarkeit ist auf Unternehmungen zugeschnitten, die nach marktwirtschaftlichen Prinzipien, d. h. gewinnorientiert, betrieben werden (vgl. BGE 127 II 306 E. 8; Urteile BGer 1C_287/2023 vom 21. August 2024 E. 5.1 und 1C_177/2011 vom 9. Februar 2012 E. 6.3). Dabei sind für die Beurteilung der wirtschaftlichen Tragbarkeit nicht die konkreten (wirtschaftlichen) Verhältnisse des betroffenen Einzelbetriebes massgebend. Vielmehr erfolgt die Beurteilung nach einer objektivierten Betrachtungsweise, die auf die Verhältnisse eines mittleren, gut geführten und wirtschaftlich gesunden Standardunternehmens abstellt (GOSSWEILER, a. a. O., Rz. 155; BGE 127 II 306 E. 8; Botschaft zu einem Bundesgesetz über den Umweltschutz vom 31. Oktober 1979, BBl 1979 III 749ff., 790).

A-6683/2023 Seite 26

E. 6.2.5.4

Zur Emissionsbegrenzung können Verkehrs- und Betriebsvorschriften nach Art. 12 Abs. 1 Bst. c USG wie z. B. Bewegungskontingente und Emissionsplafonds erlassen werden (vgl. Urteil BGer 1C_493/2022 vom 19. September 2023 E. 6 m. H.). Gerade die Festsetzung von niedrigen Flugbewegungszahlen können dem Schutz der unmittelbaren Umgebung von Heliports dienen. Bewegungskontingente gelten allerdings als ein sehr einschneidendes Beispiel einer Betriebsvorschrift zur Emissionsbegrenzung und sind bei Heliports als Mittel zur allgemeinen Lärmbekämpfung nur wenig geeignet, wenn zum einen diese Beschränkung nur einzelne Heliports betrifft und zum anderen deren Betreiber – wie vorliegend – über Bewilligungen für Aussenlandungen verfügen (BGE 128 II 292 E. 6; Urteil A-1936/2006 E. 47.3).

E. 6.2.6.1

Im Konzeptteil des SIL vom 26. Februar 2020 (abrufbar unter: www.bazl.admin.ch > Infrastruktur > Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt > Konzeptteil) wurde

festgelegt, dass das Sachplanverfahren den Genehmigungsverfahren nach LFG grundsätzlich vorgelagert ist, aber parallel dazu durchgeführt werden kann. Gemäss den Erläuterungen bedeutet die parallele Durchführung von Sachplan- und Genehmigungsverfahren (Plangenehmigung oder Betriebsreglement) in erster Linie, dass die Mitwirkung der Bevölkerung beim SIL und die öffentliche Auflage des Genehmigungsgesuchs gleichzeitig stattfinden. Die Verabschiedung des SIL durch den Bundesrat muss vor dem Entscheid zum Plangenehmigungsgesuch resp. der Genehmigung des Betriebsreglements erfolgen (vgl. Art. 36c Abs. 2 LFG; Art. 25 Abs. 1 Bst. a VIL). Ziel ist ein insgesamt effizienteres und zeitlich verkürztes Gesamtverfahren mit einem konzentrierten Einbezug der Öffentlichkeit (vgl. Erläuterungen zur Festlegung Nr. 4 in Ziff. 5.3, SIL Konzeptteil, S. 100). Die Genehmigung des Objektblatts erfolgte vor jener des Betriebsreglements (vgl. oben Bstn. G und I). Das Vorgehen entsprach somit den diesbezüglichen Festlegungen im Konzeptteil des SIL. Dass ein solches paralleles Vorgehen nicht bundesrechtskonform wäre, ergibt sich nirgends. Die Rechtsprechung hat denn auch ähnliche Konstellationen, bei denen Sachplananpassungen und damit zusammenhängende Plangenehmigungsverfahren parallel durchgeführt wurden, nicht beanstandet (vgl. Urteile BVer A-2997/2020 vom 18. Juli 2022 E. 7.5.3 und A-5200/2013 vom 19. November 2014 E. 6.3.2; Botschaft zu einem Bundesgesetz über die Koordination und Vereinfachung der Plangenehmigungsverfahren vom 25. Februar

A-6683/2023 Seite 27 1998, BB1 1998 2591, 2619). Im Übrigen bemerkten die Beschwerdeführenden in ihrer Einsprache, dass sie im parallel laufenden Mitwirkungsverfahren zum Objektblatt Pfaffnau bereits ihre Bedenken dargelegt hätten. Die Beschwerdeführenden nahmen damit ihre Rechte in beiden Verfahren wahr.

E. 6.2.6.2

Die Bewegungsstatistiken für die Jahre 2022 - 2024 zeigen weiter, dass die Nachfrage jeweils die jährlich 2'000 erlaubten Flugbewegungen überstieg, weshalb Aussenlandungen durchgeführt werden mussten. Im Jahr 2023, als erstmals mehr als 2'300 Flugbewegungen gezählt wurden, konnte (vor der Umlage der Verwaltungskosten des gesamten Unternehmens) ein knapp kostendeckender Betrieb erreicht werden. Insofern erweist sich die Darlegung der Beschwerdegegnerin, wonach mit den maximal erlaubten 2'500 Flugbewegungen der Betrieb wirtschaftlich und der Nachfrage entsprechend aufrechterhalten werden könnte, als plausibel. Die Steigerung der benötigten Flugbewegungen lässt sich ferner nachvollziehbar mit dem veränderten Flottenmix und den damit zusammenhängenden tieferen Deckungskosten des Guimbal Cabri G2 erklären. Von einer willkürlichen Festlegung der zulässigen Fluglärmmissionen, die sich auf jährlich 2'500 Flugbewegungen stützt, kann deshalb nicht gesprochen werden. Insbesondere kann die Mutmassung der Beschwerdeführenden, wonach die Vereinbarung vom 6. Juli 2022 der wahre Grund für die Erhöhung der Flugbewegungen gewesen sei, nicht geteilt werden. Vor diesem Hintergrund erübrigt es sich, den von den Beschwerdeführenden verlangten Businessplan einzuholen.

E. 6.2.6.3

Sodann hat zwar gemäss Konzeptteil des SIL der Luftverkehr im öffentlichen Interesse Priorität. Dazu zählen Linien-, Rettungs-, Einsatz- und weitere Staatsflüge sowie häufig auch Aus-, Weiterbildungs-, Geschäfts-, Tourismusreise-, Arbeits- sowie Werkflüge. Erlaubt sind indes auch Flüge der Leicht- und Sportaviatik (vgl. Festlegung Nr. 5 in Ziff.

3.1, Konzeptteil SIL, S. 57). Letztere dienen vorwiegend privaten Interessen bzw. Zwecken, der Aufrechterhaltung der fliegerischen Kompetenz und ergänzen (als gewerbsmässige Flüge) das touristische Angebot. Darunter fallen unter anderem touristische Rundflüge sowie Trainingsflüge in eigener Regie zur Aufrechterhaltung der Fluglizenz. Die Standorte ihrer Anlagen richten sich nach den raumplanerischen Möglichkeiten (vgl. Erläuterung zur Festlegung Nr. 5, Konzeptteil SIL, S. 62). Der Heliport Pfaffnau soll vorrangig Arbeits- und Werkflügen, Aus- und Weiterbildungsfügen sowie Flügen der Leicht- und Sportaviatik dienen, wobei

A-6683/2023 Seite 28 Rettungs- und Einsatzflüge jederzeit Priorität haben (vgl. Objektblatt Pfaffnau, S. 2). Auch wenn Flüge der Leicht- und Sportaviatik in der Regel nicht öffentlichen Interessen dienen, ist nicht ersichtlich, inwiefern die Festlegungen im Objektblatt, welche diese Betriebsarten und deren Ausweitungen auf dem Heliport Pfaffnau erlauben, gegen Bundesrecht verstossen. Solche Betriebsarten sind nicht verboten (vgl. implizit Art. 27 LFG; Art. 100 LFV; Art. 38 Abs. 1 VIL). Ausserdem macht es aus raumplanerischer Sicht Sinn, solche – wie vorliegend – in nicht dicht besiedelten Gebieten zuzulassen. Unabhängig davon zeigen die nachgereichten Bewegungsstatistiken, dass der Heliport Pfaffnau überwiegend der Durchführung von Aus- und Weiterbildungsflügen dient und die kommerziellen Flüge, worunter auch die Flüge zu touristischen Zwecken fallen dürften, nur einen relativ kleinen Teil der Flugbewegungen ausmachen. Die Befürchtungen der Beschwerdeführenden erweisen sich als unbegründet.

E. 6.2.6.4

Des Weiteren steht das festgelegte Potenzial von 2'500 Flugbewegungen im SIL der Anordnung vorsorglicher Emissionsbegrenzungen in Form von Jahreskontingenten nicht entgegen (vgl. Urteil BGer 1A.226/2002 vom 8. April 2003 E. 4.2; Urteile BVer A-4819/2017 vom 19. Juni 2019 E. 6.5; Urteil A-1936/2006 E. 47.2). In den Festlegungen des Objektblatts Pfaffnau wird die Flugplatzhalterin denn auch angehalten, zur Reduktion der Umweltbelastung die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips zu treffen (vgl. Objektblatt Pfaffnau, S. 2). Die Beschwerdegegnerin führt keine eigenen Flüge durch, sondern vermietet den Heliport an die Swiss Helicopter AG. Letztere bietet ihre Aktivitäten im Sinne von kostenpflichtigen Dienstleistungen (Passagierflüge, Transportflüge, Flugschule) an (vgl. www.swisshelicopter.ch > Dienstleistungen [zuletzt abgerufen am 12.01.2026]). Somit ist von einem gewinnorientierten Flugbetrieb auszugehen bzw. dieser dient nicht in erster Linie der Ausübung des Flugsports im Sinne einer Freizeitbeschäftigung (wie in BGE 127 II 306). Dies ergibt sich auch aus den Ausführungen, wonach die Swiss Helicopter AG die neuen Helikopter erwarb, um am (Ausbildungs-)Markt weiterhin bestehen zu können. Es ist deshalb zu prüfen, ob es für letztere verhältnismässig und insbesondere unter dem Aspekt des Vorsorgeprinzips wirtschaftlich tragbar wäre, jährlich weniger als die potenziell möglichen 2'500 Flugbewegungen durchzuführen (vgl. dazu Urteil 1C_287/2023 E. 5.2 f. bezüglich kostenintensive Lärmschutzmassnahme für einen privaten Busbetrieb).

E. 6.2.6.5

Die wirtschaftliche Gesundheit eines privaten Helikopterunternehmens hängt davon ab, dass es mit den Erträgen aus seinen Flügen

A-6683/2023 Seite 29 genügend Umsatz generiert, um seine Kosten zu decken und einen angemessenen Gewinn zu erwirtschaften. Insofern würde sich ein Jahreskontingent, das

unter jener Anzahl Flüge liegen würde, der für einen wirtschaftlich nachhaltigen Betrieb des Heliports notwendig wäre, auf die Rentabilität auswirken. Es bestünde die Gefahr eines defizitären Betriebs, wodurch dessen Aufrechterhaltung in Frage gestellt würde. Vor diesem Hintergrund verfügt die Beschwerdegegnerin zu Recht über ein erhebliches Interesse daran, dass das Jahreskontingent von 800 Flugbewegungen aufgehoben und ihr die vorgesehenen 2'500 Flugbewegungen zugestanden werden (vgl. bzgl. Interesse an der Aufrechterhaltung des Flugbetriebs BGE 127 II 306 E. 9a).

E. 6.2.6.6

Demgegenüber haben die Beschwerdeführenden ein nachvollziehbares Interesse daran, vor übermässigem Helikopterlärm geschützt zu werden. Allerdings würde selbst bei jährlich 2'500 Flugbewegungen die Lärmbelastung bei den Liegenschaften der Beschwerdeführenden unterhalb der massgebenden Planungswerten liegen (vgl. oben E. 6.1.6.2). Gesundheitliche Beeinträchtigungen sind bei solch geringen Emissionen nicht ernsthaft zu befürchten (vgl. Art. 15 i. V. m. Art. 23 USG). Die Behauptung der Beschwerdeführenden, dass dies dennoch aufgrund der Natur des vibrierenden Helikopterlärms der Fall sei, bleibt unsubstantiiert. Alsdann waren bisher im Schnitt etwas mehr als zwei Flugbewegungen pro Tag zulässig (800/365). Unter Berücksichtigung der beiden An- und Abflugrouten flog somit im Schnitt ein Helikopter pro Tag an den Liegenschaften der Beschwerdeführenden vorbei. Bei maximal 2'500 Flugbewegungen wären es durchschnittlich zwischen drei und vier Flugbewegungen, verteilt auf mehrere Stunden ($[2'500/365] : 2$). Dies entspricht keinem wesentlichen Unterschied zur heutigen Situation, zumal die Planungswerte mit Reserve eingehalten werden. Insofern wäre von der Beibehaltung der Anzahl Flugbewegungen nur ein geringer lärmtechnischer Nutzen für die Beschwerdeführenden zu erwarten.

E. 6.2.6.7

Bei dieser Ausgangslage, deren Beurteilung einen strengen Massstab erfordert (vgl. oben E. 6.2.5.3), vermag das Interesse der Beschwerdeführenden an der Beibehaltung der heutigen Situation jenes der Beschwerdegegnerin, ihrer Mieterin einen wirtschaftlich nachhaltigen Betrieb mit bis zu 2'500 Flugbewegungen im Jahr zu ermöglichen, nicht zu überwiegen. Der geringe lärmässige Nutzen für die Beschwerdeführenden stünde in keinem Verhältnis zu den wirtschaftlichen Folgen, die voraussichtlich in einem anhaltenden defizitären Betrieb der Swiss Helicopter AG am Standort Pfaffnau münden würden. Mithin wäre ein Jahreskontin-

A-6683/2023 Seite 30 gent, welches unter den maximal erlaubten 2'500 Flugbewegungen liegen würde, als vorsorgliche Massnahme für die Swiss Helicopter AG oder einem vergleichbaren anderen Helikopterbetrieb am Standort Pfaffnau wirtschaftlich nicht tragbar.

E. 6.2.6.8

Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass durch die Beibehaltung des Jahreskontingents der Heliport Pfaffnau als Standort für Aus- und Weiterbildung Flüge, die den weitaus grössten Teil der Flugbewegungen ausmachen (vgl. oben E. 6.2.6.3), gefährdet wäre. Beeinträchtigt würde damit gleichzeitig das öffentliche Interesse an der Durchführung solcher Flüge, welches speziell im Falle von Flügen zur Erlangung der Berufspilotenlizenz als gross betrachtet wird (vgl. Konzeptteil SIL, S. 61). Solche werden ab dem Heliport Pfaffnau durchgeführt (vgl. www.swisshelicopter.ch > Dienstleistungen > Flugschule >

Berufspilotenlizenz CPL(H) [zuletzt abgerufen am 12.01.2026]). Demgegenüber vermag die relativ geringe Anzahl touristischer Flüge ab dem Heliport Pfaffnau angesichts der deutlichen Einhaltung der Planungswerte sowie deren nachvollziehbaren Nutzen für die Pilotenausbildung und Mitfinanzierung des Betriebs keine Reduktion der Flugbewegungen rechtfertigen. Darüber hinaus müsste die Swiss Helicopter AG weiterhin Aussenlandungen durchführen, um das Jahreskontingent einzuhalten. Dies erscheint weder aus Sicht des Lärm- noch des Landschafts- und Naturschutzes erwünscht (vgl. BGE 128 II 292 E. 6). Nachfragesteigerungen nach Luftverkehrsleistungen sind vielmehr primär auf den bestehenden Flugplätzen abzudecken (vgl. Ziff. 3.1, Festlegung Nr. 8, Konzeptteil SIL, S. 58; vgl. ferner Art. 8 Abs. 1 LFG), was durch die potentiell zulässigen 2'500 Flugbewegungen als möglich erscheint.

E. 6.2.6.9

Im Übrigen vermag auch der Hinweis auf das Bundesgesetz über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit vom 30. September 2022 (KIG, SR 814.310) die Beibehaltung des Jahreskontingents nicht zu rechtfertigen. Zum Zeitpunkt des Verfügungserlasses am 2. November 2023 war dieses Gesetz noch nicht in Kraft. Die Inkraftsetzung erfolgte erst am 1. Januar 2025 (vgl. AS 2024 771). Es ist deshalb grundsätzlich nicht massgeblich (vgl. BGE 144 V 210 E. 4.3.1). Und selbst wenn es aus zwingenden Gründen ausnahmsweise berücksichtigt würde (vgl. dazu BGE 135 II 384 E. 2.3), könnten die Beschwerdeführenden daraus nichts zu ihren Gunsten ableiten. So handelt es sich beim KIG lediglich um ein Rahmengesetz (vgl. Bericht der Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates zur parlamentarischen Initiative zum indirekten Gegenentwurf zur Gletscher-Initiative vom 25. April 2022, BBl 2022 1536, S. 9). In Art. 3 KIG werden denn auch nur die Ziele

A-6683/2023 Seite 31 betreffend die Verminderung von Treibhausgasemissionen vorgegeben. Nach Art. 11 Abs. 2 KIG erfolgt die Umsetzung der Ziele grundsätzlich im Bundesgesetz über die Reduktion der CO₂-Emissionen vom 23. Dezember 2011 (CO₂-Gesetz, SR 641.71; vgl. Art. 1 CO₂-Gesetz). Aus dem CO₂-Gesetz lässt sich jedoch keine Norm entnehmen, gestützt auf welcher sich eine Reduktion der Flugbewegungen rechtfertigen liesse.

E. 6.2.6.10

Schliesslich ist beim vorgesehenen Betrieb, bei dem die Helikopter unter deutlicher Einhaltung der Planungswerte an den Liegenschaften der Beschwerdeführenden vorbeifliegen, nicht zu erwarten, dass sich daraus – wenn überhaupt – eine für das Ergebnis der Interessensabwägung ausschlaggebende Wertverminderung der Liegenschaften ergeben würde.

E. 6.2.7

Zusammengefasst wäre die Beibehaltung eines Jahreskontingents von 800 Flugbewegungen für die Betreiberin des Heliports Pfaffnau wirtschaftlich nicht tragbar und auch allgemein nicht verhältnismässig. Der diesbezügliche Antrag ist deshalb abzuweisen. Das Gleiche würde bei einem anderen Jahreskontingent von unter 2'500 Flugbewegungen gelten. Insofern erübrigt es sich, die Sache, wie eventualiter beantragt, in diesem Punkt an die Vorinstanz zurückzuweisen. 7. Zuletzt beantragen die Beschwerdeführenden die Beibehaltung von maximal zwei Flugbewegungen pro Stunde. 7.1 Dazu machen die Beschwerdeführenden geltend, die Beschränkung auf zwei Flugbewegungen pro Stunde sei

notwendig, damit sich die Flüge und insbesondere die zunehmend beworbenen «Spass- und Touristik- flüge» nicht alle auf ein paar schöne Wochenenden im Sommer und Herbst konzentrierten. Die im Frühling durchgeführten «Swiss Helicopter Days» hätten gezeigt, zu welchen unsinnigen Auswüchsen eine Aufhebung der stündlichen Flugbewegungen führen könne. Eventualiter sei die Beschrän- kung der Anzahl Flugbewegungen pro Stunde 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, auf maximal vier Flugbewegungen pro Stunde und an Sonntagen (inkl. Fei- ertagen) längstens jedoch von 08:00 – 12:00 Uhr und 13:00 – 18:00 Uhr, auf maximal zwei Flugbewegungen pro Stunde zu beschränken. 7.2 Die Vorinstanz bemerkt, die Beschränkung der Anzahl der Flugbewe- gungen pro Stunde schränke die Flexibilität beim Betrieb des Heliports

A-6683/2023 Seite 32 unverhältnismässig ein, gefährde die Sicherheit und sei als Massnahme für den Lärmschutz wenig wirkungsvoll. 7.3 Die Beschwerdegegnerin gibt zu bedenken, dass die drei Helikopter der Swiss Helicopter AG in der Lage sein müssten, innerhalb derselben Stunde zu starten und/oder zu landen. So ständen Planänderungen und Verschiebungen bei gewerbsmässigen Flügen wie auch bei Schulungsflü- gen auf der Tagesordnung. Solche Beschränkungen erhöhten den Zeit- druck auf Piloten und Fluglehrer, was die Sicherheit der Operation ge- gefährde. 7.4 Das BAFU erachtet die Argumente der Beschwerdegegnerin für plau- sibel. Eine stundenmässige Beschränkung der Flüge stelle ohnehin eine wenig wirkungsvolle Massnahme zur Begrenzung der Lärmemissionen dar. Sie würden lediglich die Verteilung der Flugbewegungen, jedoch nicht deren Anzahl verändern. Zwar wären weniger «konzentrierte» Flugbewe- gungen möglich. Diese müssten jedoch für die gleiche Anzahl Bewegun- gen stärker auf die zulässigen Betriebszeiten verteilt werden. Dadurch ent- stünden mehr Perioden mit Lärmbelastung. Diese Massnahme würde da- her nicht zu einer wesentlichen zusätzlichen Begrenzung der Emissionen führen. 7.5 Die Beschwerdeführenden halten die Ausführungen des BAFU für nicht stichhaltig. Die vermehrten Perioden mit Lärmbelastung würden per se sehr viel moderater ausfallen. Insbesondere liessen sich Spitzenbelastun- gen, insbesondere an schönen Wochenenden, effektiv vermeiden. 7.6 7.6.1 Das Interesse der Beschwerdeführenden, gerade an Wochenenden nicht mit Fluglärm konfrontiert zu werden, ist verständlich. An solchen Ta- gen besteht ein erhöhtes Ruhebedürfnis (vgl. Urteil 1C_493/2022 E. 7; Ur- teil BVGer A-5464/2023 vom 7. Januar 2025 E. 4.7.3). Es ist heute jedoch auch Tatsache, dass an Wochenenden und insbesondere bei schönem Wetter in den Siedlungsgebieten und selbst auf dem Lande grosse Betrieb- samkeit herrscht, sei es im Zusammenhang mit Einkäufen, mit Reisetätig- keiten, mit Freizeitaktivitäten oder auch nur mit dem Unterhalt von Haus und Garten. Den damit verbundenen Lärm muss die Bevölkerung bis zu einem gewissen Grad hinnehmen (BGE 127 II 306 E. 9a). Dies gilt dem- nach auch für Lärm, der von (touristischen) Helikopterflügen herrührt. Vor- liegend verteilten sich die Flugbewegungen gemäss Lärmbericht hälftig auf

A-6683/2023 Seite 33 die beiden An- und Abflugrouten. Da die Beschwerdeführenden alle im Be- reich der östlichen An- und Abflugroute wohnen, sind sie durchschnittlich nur von der Hälfte der Flüge betroffen. Zudem verfügt die Swiss Helicopter AG am Standort Pfaffnau über lediglich drei Helikopter, wobei aufgrund ih- rer Geeignetheit für Passagiertransporte im Wesentlichen die zwei Euro- copter EC 120B für die Touristikflüge eingesetzt werden dürften (vgl. www.swisshelicopter.ch > Über uns > Flotte > Colibri H120

[EC 120 B]). Betriebsfremde Helikopter dürfen den Heliport Pfaffnau grundsätzlich nicht in Anspruch nehmen. Der Anzahl möglicher Touristikflüge sind damit aufgrund der beschränkten Ressourcen Grenzen gesetzt. Letztere dauern überdies nach den glaubhaften Aussagen der Beschwerdegegnerin und deren Angaben auf der Homepage mindestens 30 Minuten, was die Anzahl möglicher Abflüge und Landungen zusätzlich einschränkt. Angesichts dieser Umstände und der deutlichen Unterschreitung der Planungswerte bei den Liegenschaften der Beschwerdeführenden ist nicht davon auszugehen, dass insbesondere an Wochenenden ein Mass an Fluglärm überschritten wird, welches die Beschwerdeführenden nicht mehr hinnehmen müssten. Ihrem Interesse an einer weitergehenden vorsorglichen Begrenzung der Lärmemissionen generell und an Wochenenden im Besonderen durch eine stündliche Begrenzung der Anzahl Flugbewegungen ist daher eher ein geringes Gewicht beizumessen. 7.6.2 Demgegenüber ist es nachvollziehbar, dass der Flugbetrieb teilweise nicht kontrollierbaren Faktoren, wie dem Wetter oder Verspätungen, unterworfen ist. Bei jährlich 800 zulässigen Flugbewegungen dürfte eine solche Einschränkung bisher betrieblich nicht ins Gewicht gefallen sein, zumal lediglich zwei Helikopter zur Verfügung standen. Bei maximal 2'500 zulässigen Flugbewegungen und neu drei stationierten Helikoptern, wäre dies jedoch eher der Fall. So wäre die zeitgleiche Auslastung aller drei Helikopter sowohl am Wochenende als auch Werktags deutlich schwieriger zu bewerkstelligen. Ein geordneter, aber auch flexibler Betrieb wäre damit erschwert und der Koordinationsaufwand erhöht. Dies gilt selbst bei den eventualiter beantragten vier Flugbewegungen pro Stunde an den Werktagen. Darüber hinaus sind die Sicherheitsbedenken der Beschwerdegegnerin verständlich. Jedenfalls ist ihr aus operativer Sicht ein mittleres und aus Sicherheitsüberlegungen ein hohes Interesse an der Aufhebung einer stündlichen Begrenzung der Anzahl Flugbewegungen zuzumessen. 7.6.3 Angesichts des als gering zu wertenden Interesses der Beschwerdeführenden an einer Beibehaltung der Regelung von zwei Flugbewegungen pro Stunde sowie des wiederum strengen Beurteilungsmassstabs

A-6683/2023 Seite 34 überwiegen die höher zu gewichtenden betrieblichen und sicherheitstechnischen Interessen der Beschwerdegegnerin an der ersatzlosen Aufhebung der Beschränkung der Flugbewegungen. Diese Massnahme wäre für die Beschwerdegegnerin betrieblich nicht tragbar. Im Übrigen sind Grossveranstaltungen – wie der bis jetzt einmalig durchgeführte «Swiss Helicopter Day» – grundsätzlich zulässig (vgl. Art. 85 ff. LFV). Sie bedürfen der separaten Bewilligung durch die Vorinstanz, wobei letztere das BAFU anzuhören hat (vgl. Art. 86 Abs. 1 LFV). Es hat dabei die aus Lärmgründen nötigen Bedingungen und Auflagen festzusetzen (Art. 89 Abs. 2 LFV). Vor diesem Hintergrund erscheint es nicht sachgerecht, mit der beantragten Regelung mitunter auch einzelne Grossveranstaltung verhindern zu wollen. Stattdessen ist, sofern die Voraussetzungen dafür gegeben sind, direkt gegen eine derartige Veranstaltung vorzugehen. 7.6.4 Zusammengefasst ist es nicht angezeigt, die heute geltende Regelung von zwei Flugbewegungen pro Stunde beizubehalten bzw. diese an den Werktagen auf vier pro Stunde auszuweiten. Der diesbezügliche Antrag in der Hauptsache ist folglich abzuweisen. Darüber hinaus gibt es keinen Grund, die Sache in diesem Punkt an die Vorinstanz zurückzuweisen. 8. Im Ergebnis kann den Hauptanträgen sowie den eventualiter gestellten Anträgen der Beschwerdeführenden nicht entsprochen werden. Die Beschwerde ist demnach abzuweisen. 9. Es bleibt, über die Kosten- und Entschädigungsfolgen des Beschwerdeverfahrens zu entscheiden. 9.1 Entsprechend dem Ausgang des Verfahrens haben die Beschwerdeführenden die Verfahrenskosten zu tragen (vgl. Art. 63

Abs. 1 VwVG). Diese sind auf Fr. 3'000.-- festzusetzen und mit dem bereits geleisteten Kostenvorschuss in gleicher Höhe zu verrechnen. 9.2 Der obsiegenden Beschwerdegegnerin ist mangels anwaltlicher Vertretung keine Parteientschädigung zuzusprechen (vgl. Art. 64 Abs. 1 VwVG i. V. m. Art. 8 Abs. 1 des Reglements über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht vom 21. Februar 2008 [VGKE, SR 173.320.2]). Ebenfalls keine Entschädigung steht der Vorinstanz zu (vgl. Art. 7 Abs. 3 VGKE).

A-6683/2023 Seite 35

E. 7

Zuletzt beantragen die Beschwerdeführenden die Beibehaltung von maximal zwei Flugbewegungen pro Stunde.

E. 7.1

Dazu machen die Beschwerdeführenden geltend, die Beschränkung auf zwei Flugbewegungen pro Stunde sei notwendig, damit sich die Flüge und insbesondere die zunehmend beworbenen «Spass- und Touristikflüge» nicht alle auf ein paar schöne Wochenenden im Sommer und Herbst konzentrierten. Die im Frühling durchgeführten «Swiss Helicopter Days» hätten gezeigt, zu welchen unsinnigen Auswüchsen eine Aufhebung der stündlichen Flugbewegungen führen könne. Eventualiter sei die Beschränkung der Anzahl Flugbewegungen pro Stunde 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, auf maximal vier Flugbewegungen pro Stunde und an Sonntagen (inkl. Feiertagen) längstens jedoch von 08:00 - 12:00 Uhr und 13:00 - 18:00 Uhr, auf maximal zwei Flugbewegungen pro Stunde zu beschränken.

E. 7.2

Die Vorinstanz bemerkt, die Beschränkung der Anzahl der Flugbewegungen pro Stunde schränke die Flexibilität beim Betrieb des Heliports unverhältnismässig ein, gefährde die Sicherheit und sei als Massnahme für den Lärmschutz wenig wirkungsvoll.

E. 7.3

Die Beschwerdegegnerin gibt zu bedenken, dass die drei Helikopter der Swiss Helicopter AG in der Lage sein müssten, innerhalb derselben Stunde zu starten und/oder zu landen. So ständen Planänderungen und Verschiebungen bei gewerbsmässigen Flügen wie auch bei Schulungsflügen auf der Tagesordnung. Solche Beschränkungen erhöhten den Zeitdruck auf Piloten und Fluglehrer, was die Sicherheit der Operation gefährde.

E. 7.4

Das BAFU erachtet die Argumente der Beschwerdegegnerin für plausibel. Eine stundenmässige Beschränkung der Flüge stelle ohnehin eine wenig wirkungsvolle Massnahme zur Begrenzung der Lärmemissionen dar. Sie würden lediglich die Verteilung der Flugbewegungen, jedoch nicht deren Anzahl verändern. Zwar wären weniger «konzentrierte» Flugbewegungen möglich. Diese müssten jedoch für die gleiche Anzahl Bewegungen stärker auf die zulässigen Betriebszeiten verteilt werden. Dadurch entstünden mehr Perioden mit Lärmbelastung. Diese Massnahme würde daher nicht zu einer wesentlichen zusätzlichen Begrenzung der Emissionen führen.

E. 7.5

Die Beschwerdeführenden halten die Ausführungen des BAFU für nicht stichhaltig. Die vermehrten Perioden mit Lärmbelastung würden per se sehr viel moderater ausfallen. Insbesondere liessen sich Spitzenbelastungen, insbesondere an schönen Wochenenden, effektiv vermeiden.

E. 7.6.1

Das Interesse der Beschwerdeführenden, gerade an Wochenenden nicht mit Fluglärm konfrontiert zu werden, ist verständlich. An solchen Tagen besteht ein erhöhtes Ruhebedürfnis (vgl. Urteil 1C_493/2022 E. 7; Urteil BVGer A-5464/2023 vom 7. Januar 2025 E. 4.7.3). Es ist heute jedoch auch Tatsache, dass an Wochenenden und insbesondere bei schönem Wetter in den Siedlungsgebieten und selbst auf dem Lande grosse Betriebsamkeit herrscht, sei es im Zusammenhang mit Einkäufen, mit Reisetätigkeiten, mit Freizeitaktivitäten oder auch nur mit dem Unterhalt von Haus und Garten. Den damit verbundenen Lärm muss die Bevölkerung bis zu einem gewissen Grad hinnehmen (BGE 127 II 306 E. 9a). Dies gilt demnach auch für Lärm, der von (touristischen) Helikopterflügen herrührt. Vorliegend verteilten sich die Flugbewegungen gemäss Lärmbericht hälftig auf die beiden An- und Abflugrouten. Da die Beschwerdeführenden alle im Bereich der östlichen An- und Abflugroute wohnen, sind sie durchschnittlich nur von der Hälfte der Flüge betroffen. Zudem verfügt die Swiss Helicopter AG am Standort Pfaffnau über lediglich drei Helikopter, wobei aufgrund ihrer Geeignetheit für Passagiertransporte im Wesentlichen die zwei Eurocopter EC 120B für die Touristikflüge eingesetzt werden dürften (vgl. www.swisshelicopter.ch > Über uns > Flotte > Colibri H120 [EC 120 B]). Betriebsfremde Helikopter dürfen den Heliport Pfaffnau grundsätzlich nicht in Anspruch nehmen. Der Anzahl möglicher Touristikflüge sind damit aufgrund der beschränkten Ressourcen Grenzen gesetzt. Letztere dauern überdies nach den glaubhaften Aussagen der Beschwerdegegnerin und deren Angaben auf der Homepage mindestens 30 Minuten, was die Anzahl möglicher Abflüge und Landungen zusätzlich einschränkt. Angesichts dieser Umstände und der deutlichen Unterschreitung der Planungswerte bei den Liegenschaften der Beschwerdeführenden ist nicht davon auszugehen, dass insbesondere an Wochenenden ein Mass an Fluglärm überschritten wird, welches die Beschwerdeführenden nicht mehr hinnehmen müssten. Ihrem Interesse an einer weitergehenden vorsorglichen Begrenzung der Lärmemissionen generell und an Wochenenden im Besonderen durch eine stündliche Begrenzung der Anzahl Flugbewegungen ist daher eher ein geringes Gewicht beizumessen.

E. 7.6.2

Demgegenüber ist es nachvollziehbar, dass der Flugbetrieb teilweise nicht kontrollierbaren Faktoren, wie dem Wetter oder Verspätungen, unterworfen ist. Bei jährlich 800 zulässigen Flugbewegungen dürfte eine solche Einschränkung bisher betrieblich nicht ins Gewicht gefallen sein, zumal lediglich zwei Helikopter zur Verfügung standen. Bei maximal 2'500 zulässigen Flugbewegungen und neu drei stationierten Helikoptern, wäre dies jedoch eher der Fall. So wäre die zeitgleiche Auslastung aller drei Helikopter sowohl am Wochenende als auch Werktags deutlich schwieriger zu bewerkstelligen. Ein geordneter, aber auch flexibler Betrieb wäre damit erschwert und der Koordinationsaufwand erhöht. Dies gilt selbst bei den eventualiter beantragten vier Flugbewegungen pro Stunde an den Werktagen. Darüber hinaus sind die Sicherheitsbedenken der Beschwerdegegnerin verständlich. Jedenfalls ist ihr aus operativer Sicht ein mittleres und aus Sicherheitsüberlegungen ein hohes Interesse an der Aufhebung einer stündlichen Begrenzung der Anzahl

Flugbewegungen zuzumessen.

E. 7.6.3

Angesichts des als gering zu wertenden Interesses der Beschwerdeführenden an einer Beibehaltung der Regelung von zwei Flugbewegungen pro Stunde sowie des wiederum strengen Beurteilungsmassstabs überwiegen die höher zu gewichtenden betrieblichen und sicherheitstechnischen Interessen der Beschwerdegegnerin an der ersatzlosen Aufhebung der Beschränkung der Flugbewegungen. Diese Massnahme wäre für die Beschwerdegegnerin betrieblich nicht tragbar. Im Übrigen sind Grossveranstaltungen - wie der bis jetzt einmalig durchgeführte «Swiss Helicopter Day» - grundsätzlich zulässig (vgl. Art. 85 ff. LFV). Sie bedürfen der separaten Bewilligung durch die Vorinstanz, wobei letztere das BAFU anzuhören hat (vgl. Art. 86 Abs. 1 LFV). Es hat dabei die aus Lärmgründen nötigen Bedingungen und Auflagen festzusetzen (Art. 89 Abs. 2 LFV). Vor diesem Hintergrund erscheint es nicht sachgerecht, mit der beantragten Regelung mitunter auch einzelne Grossveranstaltung verhindern zu wollen. Stattdessen ist, sofern die Voraussetzungen dafür gegeben sind, direkt gegen eine derartige Veranstaltung vorzugehen.

E. 7.6.4

Zusammengefasst ist es nicht angezeigt, die heute geltende Regelung von zwei Flugbewegungen pro Stunde beizubehalten bzw. diese an den Werktagen auf vier pro Stunde auszuweiten. Der diesbezügliche Antrag in der Hauptsache ist folglich abzuweisen. Darüber hinaus gibt es keinen Grund, die Sache in diesem Punkt an die Vorinstanz zurückzuweisen.

E. 8

Im Ergebnis kann den Hauptanträgen sowie den eventualiter gestellten Anträgen der Beschwerdeführenden nicht entsprochen werden. Die Beschwerde ist demnach abzuweisen.

E. 9

Es bleibt, über die Kosten- und Entschädigungsfolgen des Beschwerdeverfahrens zu entscheiden.

E. 9.1

Entsprechend dem Ausgang des Verfahrens haben die Beschwerdeführenden die Verfahrenskosten zu tragen (vgl. Art. 63 Abs. 1 VwVG). Diese sind auf Fr. 3'000.-- festzusetzen und mit dem bereits geleisteten Kostenvorschuss in gleicher Höhe zu verrechnen.

E. 9.2

Der obsiegenden Beschwerdegegnerin ist mangels anwaltlicher Vertretung keine Parteientschädigung zuzusprechen (vgl. Art. 64 Abs. 1 VwVG i. V. m. Art. 8 Abs. 1 des Reglements über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht vom 21. Februar 2008 [VGKE, SR 173.320.2]). Ebenfalls keine Entschädigung steht der Vorinstanz zu (vgl. Art. 7 Abs. 3 VGKE).

E. 11

Juni 2007 E. 9.1.2), ist der Vorinstanz beizupflichten, dass die Flug- lärmbelastung bei den Liegenschaften der Beschwerdeführenden weit un- ter den erwähnten Planungswerten

liegen dürfte, auch wenn die östliche Flugroute an ihnen vorbeiführt. Gemäss den Fachbehörden vermag die Topografie an dieser Schlussfolgerung nichts zu ändern. Die Erstellung eines Lärmgutachtens mit Schallmessungen bei den Liegenschaften der Beschwerdeführenden ist deshalb mangels nachvollziehbaren Mehrwerts nicht angezeigt. Der betreffende Beweisantrag ist abzuweisen.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.