



# **EINFÜHRUNGSVERORDNUNG ZUR BUNDESGESETZGEBUNG ÜBER DIE LUFTFAHRT (KANTONALE LUFTFAHRTSVERORDNUNG, KLFV)**

## **TOTALREVISION**

**Bericht**

Titel:	Einführungsverordnung zur Bundesgesetzgebung über die Luftfahrt	Typ:	Bericht Direktion	Version:	
Thema:	Kantonale Luftfahrtsverordnung, kLFV	Klasse:		FreigabeDatum:	14.05.19
Autor:		Status:		DruckDatum:	17.05.19
Ablage/Name:	Bericht zur Verabschiedung.docx			Registrierung:	2017.NWBD.69

## **Inhalt**

<b>1</b>	<b>Zusammenfassung .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Verzicht auf kantonales materiell-rechtliches Ausführungsrecht .....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Inhalt des kantonalen Ausführungsrechts.....</b>	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>Erläuterungen zu einzelnen Bestimmungen.....</b>	<b>7</b>

## 1 Zusammenfassung

Die geltende kantonale landrätliche Einführungsverordnung vom 24. September 1997 zur Bundesgesetzgebung über die Luftfahrt (NG 655.1) basiert auf dem eidgenössischen Luftfahrtgesetz vom 21. Dezember 1948 (Luftfahrtgesetz, LFG; SR 748.0) und vor allem der eidgenössischen Luftfahrtverordnung vom 14. November 1973 (Luftfahrtverordnung, LFV; SR 748.01). Die kantonale Luftfahrtgesetzgebung wurde letztmals 1997 den bundesrechtlichen Vorschriften angepasst. Seither wurde das bundesrechtliche Luftfahrtgesetz insgesamt 17-mal, letztmals per 1. Januar 2018 revidiert. Diese Änderungen betreffen die Kantone allerdings nur teilweise.

Inzwischen haben sich nicht nur formelle Gegebenheiten geändert (Verkehrsdirektion und Oberforstamt bestehen nicht mehr). Das Bundesrecht sieht neu auch vor, dass die Kantone materiell-rechtliche Bestimmungen hinsichtlich unbemannter, ferngesteuerter Luftfahrzeuge (Drohnen) erlassen können. Der Kanton Nidwalden sieht jedoch davon ab, solche Vorschriften zu erlassen (vgl. dazu die nachfolgenden Ausführungen unter Ziffer 2). Entfällt die Aufnahme materiell-rechtlicher Vorschriften, können die erforderlichen kantonalen Ausführungsvorschriften in der Form einer regierungsrätlichen Einführungsverordnung zur Bundesgesetzgebung über die Luftfahrt erlassen werden.

## 2 Verzicht auf kantonales materiell-rechtliches Ausführungsrecht

Kein Bereich der Luftfahrt hat in den vergangenen Jahren eine solch starke technologische Entwicklung erfahren, wie jener der unbemannten Luftfahrzeuge (umgangssprachlich «Drohnen»). Oftmals sind diese Fluggeräte mit Kameras für Foto- und Filmaufnahmen ausgestattet. Da sie heute verhältnismässig günstig erhältlich sind, hat der Gebrauch von Drohnen in den letzten Jahren massiv zugenommen. Schätzungen zufolge verfügten Schweizer Haushalte bereits Mitte des Jahres 2017 insgesamt über mehr als 100'000 Drohnen.

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) erfasst seit dem Jahre 2013 in einem Reporting-System die Vorfälle von Drohnen/Modellflugzeugen. Aufgrund dieser Ergebnisse waren in der Schweiz bislang nur wenige Vorfälle mit Freizeitdrohnen zu verzeichnen. Auch haben diese Geräte den Flugbetrieb an den Schweizer Flughäfen (bislang) nicht massgeblich beeinträchtigt. Allerdings wird der Einsatz von Drohnen durch weite Teile der Bevölkerung als störend wahrgenommen.

Heute ist der Betrieb von Drohnen auf Bundesebene im Luftfahrtgesetz, in der Luftfahrtverordnung und vor allem in der Verordnung des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) über Luftfahrzeuge besonderer Kategorien (VLK, SR 748.941) geregelt. Der Bundesrat kann gestützt auf Art. 51 Abs. 3 LFG und Art. 19 VLK die Kantone ermächtigen, für bestimmte Kategorien unbemannter Luftfahrzeuge (wie auch für Drohnen) Massnahmen zur Verminderung der Umweltbelastung und der Gefährdung von Personen und Sachen auf der Erde zu treffen. Unbemannte Luftfahrzeuge mit einem Gewicht von mehr als 30 kg (vgl. Art. 14 ff. VLK) dürfen nur mit Bewilligung des BAZL eingesetzt werden (Art. 2a Abs. 1 LPV). Für diese Drohnenkategorie ist ausschliesslich der Bund zuständig.

Die Kantone sind ermächtigt, für unbemannte Luftfahrzeuge mit einem Gewicht von weniger als 30 kg Massnahmen (vgl. Art. 14b ff. VLK) zur Verminderung der Umweltbelastung und der Gefährdung von Personen und Sachen auf der Erde zu treffen (Art. 2a Abs. 2 LFV). Das UVEK regelt die Einzelheiten (Abs. 3). Art. 17 VLK bestimmt die Einschränkungen für Modellluftfahrzeuge – und damit auch für die unbemannten Luftfahrzeuge. So muss beispielweise stets ein direkter Augenkontakt zum Luftfahrzeug gehalten werden oder jederzeit die Steuerung gewährleistet sein (Art. 17 Abs. 1 VLK).

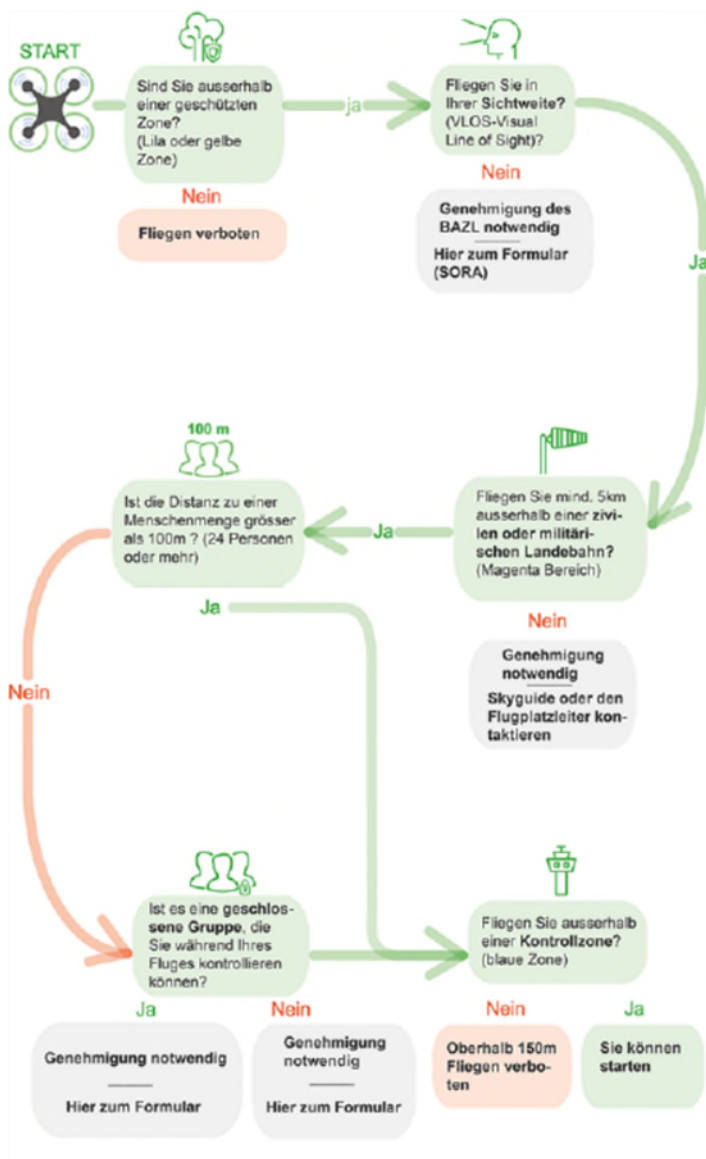
Der Betrieb von Modellluftfahrzeugen mit einem Gewicht von 0.5 - 30 kg ist gemäss Art. 17 Abs. 2 VLK untersagt:

- a. in einem Abstand von weniger als 5 km von den Pisten eines zivilen oder militärischen Flugplatzes;
- b. in aktiven CTR<sup>1</sup>, sofern dabei eine Höhe von 150 m über Grund überstiegen wird;
- c. im Umkreis von weniger als 100 Metern um Menschenansammlungen im Freien, es sei denn, es handle sich um öffentliche Flugveranstaltungen nach Art. 4 i.V.m. Art. 1 VLK.

<sup>1</sup> Control Zone

Bei Modellluftfahrzeugen mit einem Gewicht von mehr als 0.5 kg ist bei deren Betrieb stets eine Haftpflichtversicherung mitzuführen (Art. 20 VLK).

Für Drohen ist gemäss der Entscheidungshilfe des BAZL vom 13. November 2017 das folgende Schema für deren Betrieb einzuhalten:



Der Betrieb von Drohnen mit einem Gewicht von 0.5 – 30 kg ist bereits von Bundesrechts wegen in einem erheblichen Teil des Nidwaldner Kantonsgebietes eingeschränkt, dies wegen des Flugplatzes Buochs. In diesem Bereich dürfen solcherlei Geräte nicht (Art. 17 Abs. 2 lit. a VLK) oder nur eingeschränkt (Art. 17 Abs. 2 lit. b VLK) eingesetzt

werden. Beim Einsatz von Drohnen sind weiter – ohne dass dies allerdings für den vorliegenden Themenbereich von Relevanz ist – datenschutzrechtliche, zivilrechtliche und strafrechtliche Normen (vor allem zum Schutz der Privatsphäre) einzuhalten.

Gemäss Art. 19 VLK können die Kantone für unbemannte Luftfahrzeuge (Drohnen) mit einem Gewicht von weniger als 30 kg Vorschriften zur Verminderung der Umweltbelastung und der Gefährdung von Personen und Sachen auf der Erde erlassen. Bisher hat jedoch noch kein Kanton solche Vorgaben erlassen.

Die Airport Buochs AG als Betreiberin des Zivillflugplatzes Buochs – und gegenwärtige sleeping base der Schweizer Armee – wurde im Hinblick auf diese Revisionsbestrebungen zum Mitbericht eingeladen. Sie hielt in ihrem Antwortschreiben vom 31. Januar 2018 fest, dass sich aufgrund der gegenwärtigen Regelungen – und dabei insbesondere Art. 17 Abs. 2 VLK – eine Änderung beziehungsweise Anpassung der Luftfahrtgesetzgebung auf kantonaler Ebene erübrige.

Nachdem sich bis anhin im Kanton Nidwalden keine nicht zu unterdrückenden Probleme mit Drohnen ergeben haben, erweist sich für ihn eine Regelung als nicht zweckmässig. Der Erlass materiell-rechtlicher Vorschriften im Sinne der Luftfahrtgesetzgebung, damit der Betrieb von Drohnen weiter einzuschränken ist, erweist sich auf kantonaler Ebene als nicht zielführend. Die Schaffung einer zusätzlichen Rechtsgrundlage müsste angesichts des örtlich freien Einsatzes und des grossen Bewegungsradius von Drohnen auf nationaler oder gar internationaler und nicht auf kantonaler Ebene erfolgen. Das BAZL begleitet die Bestrebungen zur Schaffung solch übergeordneter Rechtsgrundlagen, und es ist damit zu rechnen, dass eine Regelung auf nationaler Ebene erfolgen wird (vgl. auch den Beschluss Nr. 874 des Regierungsrates des Kantons Zürich vom 27. September 2017 betreffend Registrierungspflicht von Drohnen).

Im Ergebnis ist daher festzuhalten, dass der Kanton Nidwalden von der bundesrechtlichen Kompetenzdelegation keinen Gebrauch macht und demzufolge in seinem Zuständigkeitsbereich auf materiell-rechtliche Vorschriften im Zusammenhang mit Drohnen verzichtet.

### **3 Inhalt des kantonalen Ausführungsrechts**

Im Ergebnis steht somit fest, dass auf den Einbezug kantonalen, materiell-rechtlicher Ausführungsvorschriften verzichtet werden kann (vgl. Ziffer 2). Demzufolge sind allein Zuständigkeitsvorschriften Inhalt des kantonalen Ausführungserlasses. Zwar bezeichnet bereits das Bundesluftfahrtrecht direkt kantonale Instanzen wie die Regierung, die Kantonspolizei oder deren Kommando als zuständige kantonale Instanzen. Insofern erübrigt sich somit kantonales Ausführungsrecht. Letztlich verbleiben dennoch diverse Hinweise auf die zuständigen kantonalen Behörden, die im Rahmen der vorliegenden Ausführungsbestimmungen in der Form einer Einführungsverordnung des Regierungsrates zu benennen sind.

Art. 37m Abs. 1 LFG bestimmt, dass Errichtung und Änderung von Bauten und Anlagen, die weder ganz noch überwiegend dem Flugplatzbetrieb dienen (Nebenanlagen), dem kantonalen Recht unterstehen. Vor einer Entscheidung über die Baubewilligung hören die kantonalen Behörde das BAZL an (Abs. 2). Inhalt dieser Vorschrift ist ein ordentliches Baubewilligungsverfahren, in dem das Baugesuch für eine Nebenanlage bei der Gemeinde einzureichen und letztlich auch durch diese zu bewilligen ist. Das Baugesuch ist wie üblich der kantonalen Baukoordinationsstelle einzureichen. Sie hat praxisgemäss bereits gestützt auf Art. 150 Abs. 2 des Gesetzes über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht (Planungs- und Baugesetz, PBG; NG 611.1) auch bei den eidgenössischen Instanzen die erforderlichen Bewilligungen und Vernehmlassungen einzuholen, die letztlich unverändert in den Anhang der kantonalen Gesamtbewilligung oder der kantonalen Gesamtstellungnahme aufzunehmen sind (vgl. Art. 151 Abs. 4 PBG). Insofern

ist für diesen Teil des Bundesrechts kein neues kantonales Ausführungsrecht zu begründen.

## **4 Erläuterungen zu einzelnen Bestimmungen**

### **§ 1 Geltungsbereich**

Die Bundesgesetzgebung über die Luftfahrt enthält mit Ausnahme der Regelungen über Drohnen als unbemannte Luftfahrzeuge gemäss Art. 51 Abs. 3 LFG sowie den massgebenden Verordnungsvorschriften (vgl. Ziffer 3) keine Vorschriften, wonach die Kantone die erforderlichen Vorschriften zur Ausführung des Bundesrechts erlassen. Sie bestimmt insofern allein, in welchen Bereichen kantonale Behörden für die im Bundesrecht den Kantonen übertragenen Aufgaben zu bezeichnen sind. Die Bezeichnung dieser Instanzen obliegt grundsätzlich den Kantonen. Sie legen somit allein die für den Vollzug des eidgenössischen Luftfahrtrechts notwendigen Zuständigkeitsbestimmungen fest.

Die Bundesgesetzgebung weist nun aber gewisse Aufgaben nicht – wie sonst üblich – einer "zuständigen kantonalen Behörde" zu, welche die Kantone in ihren Erlassen zu bestimmen haben. Diverse Zuständigkeitsbestimmungen sind bereits von Bundesrechts wegen den Kantonsregierungen (vgl. Art. 4 Abs. 2, Art. 8 Abs. 7, Art. 12 Abs. 3, Art. 28 Abs. 6 und Art. 42 Abs. 3 LFG sowie Art. 114 Abs. 4 LFV) oder der Kantonspolizei beziehungsweise ihrem Kommando (Art. 100bis LFG) vorbehalten.

### **§ 2 Regierungsrat**

Das Bundesrecht über die Luftfahrt bezeichnet bereits in einigen seiner Vorschriften konkret eine kantonale Behörde als zuständige Instanz (vgl. Ausführungen zu § 1). Dies ist der Inhalt von Abs. 1, soweit der Regierungsrat von dieser Kompetenzzuweisung bereits von Bundesrechts wegen betroffen ist.

Das Luftfahrtrecht ist materiell-rechtlich bereits weitgehend Sache des Bundes. Die Kantone sind vor allem in bundesrechtlich normierten Verfahren anzuhören. Es handelt sich dabei vor allem um politische Einschätzungen und Stellungnahmen. Dabei handelt es sich grossmehrheitlich um politische Entscheide mit einem nicht unerheblichen Ermessen. Insofern ist es angezeigt, in solchen Fragen den Regierungsrat als zuständige Instanz zu bestimmen.

Dem Regierungsrat sind daher unter anderem folgende Aufgaben zugewiesen:

- gestützt auf Art. 8 Abs. 2 lit. a LFG regelt der Bundesrat, unter welchen Voraussetzungen Luftfahrzeuge ausserhalb von Flugplätzen abfliegen oder landen dürfen (Aussenlandung). Aussenlandungen im Gebirge – das heisst über 1'100 m.ü.M. (Art. 54 Abs. 1 der eidgenössischen Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt [VIL, SR 748.131.1]) – zu Ausbildungs- und Übungszwecken sowie zur Personenbeförderung zu touristischen Zwecken dürfen nur auf Landeplätzen erfolgen, die vom UVEK im Einverständnis mit dem Eidgenössischen Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) und den zuständigen kantonalen Behörden bezeichnet werden (Art. 8 Abs. 3 LFG). Das BAZL kann im Einvernehmen mit den zuständigen Behörden des Kantons (Regierungsrat) und der Gemeinde bei wichtigen Gründen für kurze Zeit Ausnahmen von den im Abs. 3 enthaltenen Vorschriften bewilligen (Art. 8 Abs. 5 LFG).
- Bewilligungen für Aussenlandungen auf öffentlichen Gewässern mit motorisierten Luftfahrzeugen werden durch das BAZL erteilt, wenn die Gesuchstellerin oder der Gesuchsteller nachweist, dass der Regierungsrat nicht nur die

Einhaltung der gewässerschutz-, fischerei-, umwelt- und naturschutzrechtlichen Vorgaben geprüft und bejaht hat und zudem keine Einwände aufgrund weiterer öffentlicher Interessen erhebt (Art. 8 Abs. 1 lit. b AuLaV).

- Aussenlandungen, die zur Aus- oder Weiterbildung für Rettungs- und Löscheinsätze notwendig sind, erfordern keine Bundes-, sondern eine kantonale Bewilligung. Diese erteilt der Regierungsrat, wobei er von den gewässerschutz-, fischerei-, umwelt- und naturschutzrechtlichen Vorgaben abweichen kann, wenn das Interesse der Aus- oder Weiterbildung überwiegt. Die kantonale Behörde informiert das BAZL über erteilte Bewilligungen (Art. 8 Abs. 2 AuLaV).
- Das BAZL kann Aussenlandungen bei Personentransporten zu touristischen oder sportlichen Zwecken oberhalb von 1'100 m.ü.M. für die Zwecke nach Art. 26 Abs. 1 AuLaV bewilligen, dies nach Anhörung durch den Regierungsrat und das zuständige Gremium der Standortgemeinde (Art. 26 Abs. 2 AuLaV).
- das BAZL bewilligt gestützt auf Art. 28 Abs. 1 AuLaV Aussenlandungen zu Arbeitszwecken in Schutzgebieten nach Art. 19 Abs. 1 und 2, wenn das Arbeitsziel nicht mit anderen Mitteln schonender und mit zumutbarem Aufwand erfüllt werden kann und das Interesse am Arbeitsziel gegenüber dem Schutzinteresse überwiegt. Dem Gesuch ist die Stellungnahme des Regierungsraters beizulegen. Dieser nimmt darin Stellung zur Frage, ob das jeweilige Schutzziel verletzt wird und ob der Aussenlandung überwiegende Interessen entgegenstehen (Art. 28 Abs. 2 AuLaV).
- gestützt auf Art. 39 Abs. 4 kann das BAZL für mehrtägige Grossanlässe von internationaler Bedeutung vorübergehend Abweichungen von den Abs. 1 und 3 (Einrichtungsanlagen für Aussenlandungen) bewilligen. Anhörungsorgan ist der Regierungsrat.

### § 3 Direktion

Die (Bau-)Direktion beziehungsweise das Amt für Mobilität (AMO), sind beim Vollzug des Luftfahrtrechts primär zuständig, für den Regierungsrat für dessen Stellungnahmen an den Bund die nötigen Grundlagen und Dossiers zusammenzustellen. Für eigene Kompetenzbereiche bleibt wenig Raum.

Der Direktion kommt hinsichtlich der Aufgabenerfüllung in der Luftfahrtgesetzgebung der sogenannte Auffangtatbestand zu. Sie ist für alle kantonalen Aufgaben zuständig, die nicht bereits einer anderen Instanz zugewiesen sind (Abs. 1).

Sie wird ausdrücklich als zuständig bezeichnet, allfällige Einsprachen im Rahmen eines Sicherheitszonenplanverfahrens an das BAZL weiterzuleiten, wenn eine Einigung nicht erzielt werden konnte (vgl. Art. 43 Abs. 2 LFG). Zudem hat sie sich auch ausdrücklich mit den Flugbetriebsunternehmen betreffend Aussenlandungen zu Arbeitszwecken in Wohngebieten gemäss Art. 8 Abs. 2 LFG i.V.m. Art. 31 Abs. 1 der eidgenössischen Aussenlandeverordnung (AuLaV; SR 748.132.3) zu befassen.

Vorbereitende Vollzugsbehörde in Sachen Luftfahrt für die (Bau-)Direktion wie auch für den Regierungsrat ist – dies unter Vorbehalt der Aufgaben des der Landwirtschafts- und Umweltdirektion angegliederten AWE gemäss § 4 (vgl. unten) – das AMO, dies insbesondere im Zuge der Vorbereitung von Stellungnahmen, Beschlüssen und Entscheiden durch diese Gremien.

### § 4 Amt für Wald und Energie

- Die geltenden Vorschriften des II. Kapitels der kantonalen Einführungsverordnung zur Bundesgesetzgebung über die Luftfahrt (kLFV, NG 655.11) über die Meldepflicht für



die Luftfahrthindernisse gründen auf dem Bundesrecht, wie es bis Ende 2018 Gültigkeit hatte (aVIL). Die Kantone hatten Stellen zur Entgegennahme, formellen Prüfung und Weiterleitung von Meldungen über Luftfahrthindernisse an das BAZL zu bezeichnen (Art. 59 a VIL). Schon dazumal unterstand die Erstellung oder Änderung gewisser Bauten, Anlagen und Bepflanzungen gestützt auf Art. 63 aVIL einer Bewilligungspflicht des BAZL, dies wenn das Objekt:

- a. in einer überbauten Zone eine Höhe oder einen lotrecht gemessenen Bodenabstand von 60 m und mehr erreicht;
- b. in einem anderen Gebiet als einer überbauten Zone eine Höhe oder einen lotrecht gemessenen Bodenabstand von 25 m und mehr erreicht; oder
- c. eine massgebliche Fläche eines Hindernisbegrenzungsflächen-Katasters durchstösst.

Der Eigentümer hatte sein Gesuch um Bewilligung allerdings nicht – wie neurechtlich der Fall (vgl. nachfolgende Ausführungen) – direkt beim BAZL, sondern bei der kantonalen Meldestelle zuhanden des BAZL (Art. 64a VIL). Aufgrund der massgeblichen Neukonzeption des Luftfahrtrechts in diesem Teil des 5. Titels der VIL entfällt dieser Aufgabenbereich, weil die Eigentümer gewisser Objekte diese direkt beim BAZL zu bewilligen beziehungsweise zu registrieren haben.

- Die eidgenössische Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL) wurde am 17. Oktober 2018 geändert und auf den 1. Januar 2019 in Kraft gesetzt (vgl. AS 2018, 3849); sie unterstellt Luftfahrthindernisse neu direkt einer Bewilligungs- beziehungsweise einer Registrierungs- oder Meldepflicht beim BAZL (vgl. 2. Kapitel der VIL).

- o *Bewilligungspflicht*

Der Eigentümer muss gestützt auf Art. 63 VIL für die Erstellung oder Änderung folgender Kategorien von Objekten eine Bewilligung des BAZL einholen:

- a. Hochspannungs-Freileitungen, Windenergieanlagen und Slacklines, wenn diese eine Höhe von 60 m und mehr erreichen;
- b. andere Bauten und Anlagen sowie temporäre Objekte wie Messmasten, Seilkrane und Mobilkrane, wenn diese eine Höhe von 100 m und mehr erreichen;
- c. Bauten und Anlagen sowie Pflanzen, wenn diese eine Fläche eines Hindernisbegrenzungsflächen-Katasters oder eines Sicherheitszonenplans durchstossen. Bei temporären Objekten wie insbesondere Mobilkranen, die eine Horizontal- oder konische Fläche eines Hindernisbegrenzungsflächen-Katasters oder eines Sicherheitszonenplans um höchstens bis und mit 15 m durchstossen, gilt nur die Registrierungspflicht nach den Artikeln 65a und 65b.

Der Eigentümer hat sein Gesuch um Bewilligung direkt an das BAZL zu richten (Art. 64 Abs. 1 VIL). Das BAZL stellt der kantonalen Kontaktstelle eine Kopie der Verfügung zu. (Art. 65 Abs. 3 VIL).

- o *Registrierungspflicht*

Anstelle der in diesem Bereich bisher geltenden Bewilligungspflicht wird für Luftfahrthindernisse von 25 m bis unter 100 m Höhe neu eine Registrierungspflicht in Art. 65a VIL eingeführt, welche je nach Voraussetzungen für die Eigentümer zwingende Markierungen und Befeuerungen gemäss Art. 65b VIL zur Folge hat. Der Eigentümer muss gestützt auf Art. 65a Abs. 1 VIL für die Erstellung oder Änderung folgender Kategorien von Objekten, sofern diese nicht gemäss Art. 63 bewilligungspflichtig sind, eine Registrierung bei der nationalen Datenerfassungsschnittstelle nach Art. 40a Abs. 2 LFG vornehmen:

- a) im bebauten Gebiet für Bauten und Anlagen sowie für temporäre Objekte, wenn diese eine Höhe von 60 m und mehr erreichen;
- b) im unbebauten Gebiet für Bauten und Anlagen sowie für temporäre Objekte, wenn diese eine Höhe von 25 m und mehr oder, im Falle von Mobilkränen, von 40 m und mehr erreichen.

Die Kantone führen somit gestützt auf die Luftfahrtgesetzgebung keine Liste der (bewilligungs- oder registrierungspflichtigen) Luftfahrthindernisse. Dies ist ausschliesslich Sache des Bundes. Um die Sicherheit der Objekte der Luftfahrt zu garantieren kann es nur ein einziges (eidgenössisches) Verzeichnis der Luftfahrthindernisse geben, um es den Interessierten möglichst aktuell und umfassend zugänglich zu machen. Das BAZL ist zuständig für den Betrieb der nationalen Datenerfassungsschnittstelle und der Datenbank für Luftfahrthindernisse (Art. 58b Abs. 1 VIL). Es kann Luftfahrthindernisdaten und -informationen veröffentlichen (Art. 61 Abs. 1 VIL).

Gestützt auf den neurechtlichen Art. 59 VIL werden die kantonalen Meldestellen neu als kantonale Kontaktstellen bezeichnet. Der Hauptgrund liegt darin, dass die Luftfahrthindernis-Gesuche beziehungsweise –Registrierungen nicht mehr über die bisherigen kantonalen Meldestellen laufen, sondern direkt beim BAZL eingereicht beziehungsweise in dessen neuen Registrierungssystem (Obstacle Collection Service [OCS]) eingegeben werden. Dennoch arbeiten die Kontaktstellen eng mit dem BAZL zusammen. Sie verfügen ausserdem über fundierte Kenntnisse der lokalen Gegebenheit und sind Anlaufstelle bei Fragen rund um die Registrierung von Luftfahrthindernissen (vgl. die homepage des BAZL im Zusammenhang mit dessen Erläuterungen zu den Luftfahrthindernissen; letztmals eingesehen am 2. April 2019 unter <https://www.bazl.admin.ch/luftfahrthindernisse>).

Luftfahrthindernisse – und als solche haben grundsätzlich nicht nur solche von 25 m Höhe und mehr zu gelten (vgl. nachfolgende Ausführungen) – ergeben sich vor allem im Bereich des Forstes und der Landwirtschaft. Bis anhin war in Nidwalden die Forstbehörde (vgl. § 3 der Einführungsverordnung über die Luftfahrt: das Oberforstamt (heute: Amt für Wald und Energie [AWE]) mit dem Vollzug dieser Aufgabe betraut. Sie verfügt gerade im Kanton Nidwalden aufgrund der kleinräumigen Verhältnisse über fundierte Kenntnisse der lokalen Gegebenheiten, natürlich vor allem, was die Verhältnisse der Forstwirtschaft mit ihren diversen temporären Seilkränen betrifft. Es wurde denn auch wegen seiner Aufsichtsfunktion über die Belange der Waldpflege und -entwicklung sowie über die Seilbahnen (vgl. die Vorschriften des Interkantonalen Konkordats für Seilbahnen und Skilifte [IKKS]) als kantonale Meldestelle im Sinne des altrechtlichen Art. 59 VIL bezeichnet. Es war somit bisher für die Entgegennahme von Meldungen über Luftfahrthindernisse an das BAZL zuständig.

Jahr	Meldungen total über temporäre Luftfahrthindernisse an BAZL	Bereich Forst
2014	10	7
2015	12	11
2016	15	7
2017	10	7
2018	14	9

Die Luftfahrthindernisse sind in der Luftfahrtgesetzgebung geregelt. Der Sachbereich «Luftfahrt» soll neu ausdrücklich der Baudirektion beziehungsweise dem

AMO zugewiesen werden. Insofern wäre es im Sinne eines einheitlichen Gesetzesvollzugs durch die Instanzen des Luftfahrtrechts aus Sicht der Organisationsoptik grundsätzlich erstrebenswert, dass das der Baudirektion unterstellte AMO neu auch mit den Belangen der Luftfahrthindernisse betraut würde. Dies hiesse, diese bisher vom direktionsfremden AWE wahrgenommene Aufgabe ans AMO zu übertragen.

Die Zuweisung der Kontaktstelle nach der VIL an das AMO würde zwar strukturell eine Bereinigung bedeuten. Die bisherige Praxis – Aufgabenerfüllung beim AWE – hat jedoch nicht zu unterdrückende Vorteile gegenüber einer solchen formellen Bereinigung, dies im Einzelnen:

- 7 von 10 Luftfahrthindernissen sind forst- (Holztransportseile) oder landwirtschaftliche Anlagen (Heuseile);
- das AWE ist eng mit dem Amt für Landwirtschaft verbunden und ist daher über Vorhaben sowohl im Wald als auch in der Landwirtschaft bestens informiert. Die Revierförster kennen die Gegebenheiten, da sie meist Auslöser von Seilkrananlagen (= Luftfahrthindernissen sind (Holzanzeichnungen im Rahmen von Schutzwaldprojekten);
- das AWE als forstwirtschaftliches Fachgremium verfügt über ein Software-Programm für die Projektierung von Seilkrananlagen, welches ohne Weiteres auch für die Luftfahrthindernisse als Grundlage dient;
- das AWE erledigt zu Gunsten der Seilkrananlagebetreiber wie Korporationen und Forstunternehmungen die Projektierung;
- die Administration durch das AWE ist direkt und effizient (rund 35 Stunden/Jahr), denn es profitiert von seinem unmittelbaren Zugang vor Ort aufgrund seiner Aufgaben als Forstbehörde;
- das AWE hat gerade auch im offenen Gelände Kenntnis von Luftfahrthindernissen, die weder bewilligungs- noch registrierungspflichtig sind. Auch diese können vor allem Rettungseinsätzen am Boden aus der Luft die Sicherheit der Luftfahrt erheblich beeinträchtigen. Das AWE meldet aus Sicherheitsgründen Hauptbetroffenen – dies als «Nebenprodukt» seiner Tätigkeit – solche Objekte (vor allem Heu- oder Holzerseile mit einem Bodenabstand von unter 25 m [vgl. dazu auch die nachfolgenden Ausführungen]) –, welche die Flugsicherheit bei Rettungseinsätzen erheblich beeinträchtigen können;

Damit steht fest, dass das AWE aufgrund seiner forstlichen Tätigkeit und der Nähe zur Landwirtschaft im Zusammenhang mit den Luftfahrthindernissen Informationen nutzen kann, die ihm ohnehin bereits bekannt sind. Diese sind ein (wertvolles) Nebenprodukt der Forstwirtschaft und sollen deshalb auch inskünftig möglichst effizient und kostengünstig genutzt werden können. Der Aufbau einer Parallelstruktur ist zu vermeiden. Die bisherige Meldestelle beziehungsweise die neue Kontaktstelle beim AWE erweist sich im Dienste der Sache als zielführender und qualitätssichernd.

o *Erfassung von Luftfahrthindernissen ohne Bewilligungs- oder Registrierungs-pflicht*

Nebst bewilligungs- und registrierungspflichtigen Luftfahrthindernissen stellen aber auch Luftfahrthindernisse wie Kabel, Transportseile und dergleichen eine erhebliche Gefahr dar, wenn sie in Bodennähe, also mit weniger als 25 m Abstand zum Boden erstellt werden, dies vor allem für Helikopter-Crews wie diejenige der Schweizerischen Rettungsflugwacht (REGA). Auch sie können nicht nur zu erheblichen Beschädigungen an den Fluggeräten, sondern zu schwersten Verletzungen oder gar zum Tod der Besatzung führen, wenn der Absturz eines

Fluggerätes droht. Für diese Kabel und Transportseile in Bodennähe (< 25 m) besteht jedoch von Bundesrechts wegen keine Meldepflicht ans BAZL. Folglich erscheinen diese auch nicht in flächendeckenden, nach einheitlichen Gesichtspunkten geführten Datenbanken. Die REGA als speziell interessiertes Unternehmen möchte dies ändern und erfasst deshalb "freiwillig" auch alle tiefliegenden, nicht meldepflichtigen Luftfahrthindernisse. Eine solche (inoffizielle) Liste über Luftfahrthindernisse unter 25 m Abstand zum Boden hat das AWE bislang für das Gebiet des Kantons Nidwalden geführt, dies zum einen aufgrund des Einsatzgebietes seiner Mitarbeiter im Waldgebiet, aber auch aufgrund des geringen Aufwandes. Die Sicherheit der Luftfahrt war es dies wert und soll auch weiterhin erhöht werden. Interessierte Kreise wie die REGA konnten mit den entsprechenden Daten bedient werden. Im Ergebnis soll sich daran inhaltlich inskünftig nichts ändern. Mit dieser Aufgabe ist auch weiterhin das AWE betraut.

## **§ 5 Änderung der Regierungsratsverordnung**

In den kantonalen Erlassen wird grundsätzlich darauf verzichtet, Direktionen oder Ämter mit ihren aktuellen Namen zu bezeichnen. Es ist jeweils neutral von «Direktion» oder «Amt» als zuständige Verwaltungseinheit die Rede. Um die Aufgabenbereiche der Direktionen und Ämter eruieren zu können, ist auf die Regierungsratsverordnung Bezug zu nehmen. Die Aufgaben im Gebiet der Luftfahrt werden – vorbehältlich des Bereiches der Luftfahrthindernisse – dem AMO zugewiesen, welches ein Amt der Baudirektion ist.

Dem AWE wird für den Bereich der Luftfahrt das Thema der Luftfahrthindernisse ausdrücklich zugewiesen.

## **§ 6 Aufhebung bisherigen Rechts**

Mit dem neuen Recht werden altrechtliche, kantonale Luftfahrtvorschriften aufgehoben, welche die zuständigen kantonalen Instanzen bestimmt haben (vgl. §§ 1-4 im I. Kapitel.). Zudem regelten die kantonalen Luftfahrtvorschriften die Meldepflicht für Luftfahrthindernisse (vgl. §§ 5 ff. im Kapitel II.). Deren Regelung ist inzwischen weitgehend bundesrechtlich geregelt. Nach der neurechtlichen Regelung von Art. 59 VIL per 1. Januar 2019 bezeichnen die Kantone Kontaktstellen zur Unterstützung des BAZL bei der Erhebung und Prüfung von Daten zu Luftfahrthindernissen (vgl. dazu die Ausführungen zu § 4).

Mit den revidierten kantonalen Vorschriften werden somit keine materiell-rechtlichen Bestimmungen aufgehoben. Unter diesen Umständen kann mit der vorliegenden, neuen regierungsrätlichen Einführungsverordnung die bisherige, landrätliche Einführungsverordnung vom 24. September 1997 zur Bundesgesetzgebung über die Luftfahrt aufgehoben werden.

## **§ 7 Inkrafttreten**

Es ist vorgesehen, die revidierte kantonale Luftfahrtsverordnung auf den 1. Juli 2019 in Kraft treten zu lassen.

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN

Landammann

*Res Schmid*

Landschreiber

*Hugo Murer*