



Bau- und Verkehrsdirektion

Reiterstrasse 11
3013 Bern
Telefon +41 31 633 30 11
info.ra.bvd@be.ch
www.bvd.be.ch/ra

BVD 110/2024/151

Entscheid der Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern (BVD) vom 19. Mai 2025

in der Beschwerdesache zwischen

Einwohnergemeinde E. _____
Beschwerdeführerin

vertreten durch A. _____

und

Regierungsstatthalteramt Interlaken-Oberhasli, Schloss 1, 3800 Interlaken

betreffend die Verfügung des Regierungsstatthalteramts Interlaken-Oberhasli vom 14. Oktober 2024 (eBau Nummer B. _____; Neubau Bushaltestelle mit Schleppkurve; Verlegung Helikopterlandeplatz)

I. Sachverhalt

1. Die Beschwerdeführerin reichte am 10. August 2023 bei der Gemeinde E. _____ ein Baugesuch ein für den Neubau einer Bushaltestelle mit Schleppkurve beim Gesundheitszentrum E. _____ sowie für die Verschiebung des Helikopterlandeplatzes auf den Parzellen E. _____ Grundbuchblatt Nrn. H. _____, D. _____ und J. _____. Die Parzellen liegen dort, wo das Bauvorhaben geplant ist, in der Zone für öffentliche Nutzungen (ZöN) «Soziales».
2. Die Gemeinde E. _____ leitete das Baugesuch zuständigkeitshalber an das Regierungsstatthalteramt Interlaken-Oberhasli zur Behandlung weiter. Die Beschwerdeführerin reichte am 15. September 2023 einen angepassten Baueingabeplan ein. Das Regierungsstatthalteramt liess das Baugesuch im Anzeiger Oberhasli in den Ausgaben vom 29. September 2023 und 6. Oktober 2023 publizieren. Gegen das Bauvorhaben gingen zwei Einsprachen ein, wobei eine Einsprache während des Baubewilligungsverfahrens zurückgezogen wurde.
3. Mit Verfügung vom 3. November 2023 gab das Regierungsstatthalteramt Interlaken-Oberhasli der Beschwerdeführerin Gelegenheit, zu den eingegangenen Amts- und Fachberichten sowie den beiden Einsprachen Stellung zu nehmen und/oder gegebenenfalls eine Projektänderung einzureichen. Gestützt auf die Stellungnahme des Amts für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV) vom 2. November 2023 bat das Regierungsstatthalteramt die Beschwerdegegnerin mit Verfügung vom 11. Dezember 2023, ein Lärmgutachten betreffend den Betrieb des ge-

planten Helikopterlandeplatzes einzureichen. Die Beschwerdeführerin reichte am 8. März 2023 eine Projektänderung und ein Lärmgutachten ein.

4. Das Regierungsstatthalteramt Interlaken-Oberhasli bat das AÖV mit Verfügung vom 12. März 2024, das Lärmgutachten zu prüfen. Gleichzeitig bat es das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), die vorgesehene Verschiebung des Helikopterlandeplatzes aus luftfahrtspezifischer Sicht zu prüfen. Das AÖV führte in seinem Fachbericht Fluglärm vom 21. März 2024 aus, die Lärmbelastung «Projekt» mit 60 Flugbewegungen, wie im Lärmgutachten berechnet, zeige, dass die Lärmbelastung des Helikopterlandeplatzes E._____ keine Überschreitungen von Immissionswerten bei den angrenzenden Gebäuden ergebe. Das BAZL kam in seiner luftfahrtspezifischen Rückmeldung vom 10. Mai 2024 zum Schluss, der Helikopterflugbetrieb auf dem Spitallandeplatz E._____ werde durch den Bau der Bushaltestelle und insbesondere durch die neue Ausfahrt deutlich erschwert. Auch wenn keine vollständige Konformitätsprüfung der Landestelle durchgeführt worden sei, seien Abweichungen festgestellt worden, von denen einige als kritisch einzustufen seien und welche eine Verlegung der Landestelle an einen geeigneteren Standort nahelegten (Bsp. Sicherheitsfläche).

5. Mit Verfügung vom 22. Mai 2024 erhielt die Beschwerdeführerin Gelegenheit, sich zu den eingegangenen Fachberichten zu äussern. Zudem stellte das Regierungsstatthalteramt fest, gestützt auf die luftfahrtspezifische Rückmeldung des BAZL könne die Baubewilligung für den neuen Standort des Helikopterlandesplatzes nicht in Aussicht gestellt werden. Die Beschwerdeführerin wurde gebeten, mitzuteilen, ob sie am unveränderten Baugesuch festhalte und einen anfechtbaren Gesamtentscheid verlange, ob sie eine Projektänderung einreiche oder ob sie das Baugesuch zurückziehe. Die Beschwerdeführerin führte in der Stellungnahme vom 13. August 2024 aus, sie halte am unveränderten Baugesuch fest und beantragte, die Baubewilligung für das geplante Bauvorhaben zu erteilen. Sofern keine Baubewilligung erteilt werden könne, halte sie an einem anfechtbaren Bauentscheid fest.

6. Das Regierungsstatthalteramt hielt in seiner Verfügung vom 15. August 2024 fest, gestützt auf die luftfahrtspezifische Rückmeldung des BAZL vom 10. Mai 2024 sowie auf eine vorläufige Prüfung der Stellungnahme der Beschwerdeführerin vom 13. August 2024 könne die Baubewilligung für den neuen Standort des Helikopterlandeplatzes unverändert nicht in Aussicht gestellt werden. Mit Gesamtentscheid vom 14. Oktober 2024 erteilte das Regierungsstatthalteramt Interlaken-Oberhasli den Bauabschlag.

7. Dagegen reichte die Beschwerdeführerin am 12. November 2024 Beschwerde bei der Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern (BVD) ein. Sie beantragt die Aufhebung des Gesamtentscheids des Regierungsstatthalteramts Interlaken-Oberhasli vom 14. Oktober 2024 und die Erteilung der Baubewilligung. Eventualiter sei der Gesamtentscheid des Regierungsstatthalteramts Interlaken-Oberhasli vom 14. Oktober 2024 aufzuheben und die Sache zur weiteren Prüfung im Sinne der Erwägungen an die Vorinstanz zurückzuweisen.

8. Das Rechtsamt, das die Beschwerdeverfahren für die BVD leitet¹, führte den Schriftenwechsel durch und holte die Vorakten ein. Gleichzeitig gab es den Einsprechenden Gelegenheit zur Beteiligung am Beschwerdeverfahren. Das Regierungsstatthalteramt Interlaken-Oberhasli beantragt in seiner Stellungnahme vom 27. November 2024 die Abweisung der Beschwerde und verweist auf die Erwägungen im angefochtenen Gesamtentscheid. Die Einsprechenden haben mit Schreiben vom 12. Dezember 2024 auf die Beteiligung am Verfahren verzichtet.

¹ Art. 7 der Verordnung vom 18. Oktober 1995 über die Organisation und die Aufgaben der Bau- und Verkehrsdirektion (Organisationsverordnung BVD, OrV BVD; BSG 152.221.191).

9. Auf die Rechtsschriften sowie die vorhandenen Akten wird, soweit für den Entscheid wesentlich, in den nachfolgenden Erwägungen eingegangen.

II. Erwägungen

1. Sachurteilsvoraussetzungen

a) Angefochten ist ein Gesamtentscheid nach Art. 9 KoG². Laut Art. 11 Abs. 1 KoG kann er – unabhängig von den geltend gemachten Einwänden – nur mit dem Rechtsmittel angefochten werden, das für das Leitverfahren massgeblich ist. Das Leitverfahren ist im vorliegenden Fall das Baubewilligungsverfahren (Art. 5 Abs. 1 KoG). Bauentscheide können nach Art. 40 Abs. 1 BauG³ innert 30 Tagen seit Eröffnung mit Baubeschwerde bei der BVD angefochten werden. Die BVD ist somit zur Beurteilung der Beschwerde gegen den Gesamtentscheid zuständig.

b) Zur Beschwerde befugt sind die Baugesuchstellerinnen, die Baugesuchsteller, die Einsprecherinnen, die Einsprecher und die zuständige Gemeindebehörde (Art. 10 KoG i.V.m. Art. 40 Abs. 2 BauG). Die Beschwerdeführerin, deren Baugesuch abgewiesen wurde, ist durch den vorinstanzlichen Gesamtentscheid beschwert und daher zur Beschwerdeführung legitimiert. Auf die form- und fristgerecht eingereichte Beschwerde ist einzutreten.

2. Bewilligungspflicht

a) Die Beschwerdeführerin macht geltend, der Helikopterlandeplatz bedürfe weder einer Baubewilligung des Bundes noch des Kantons. Mit Verweis auf Art. 56 VIL⁴ bringt sie vor, das Bundesrecht bestimme also, dass die Erstellung («angelegt») und die Nutzung («benützt») einer Spitallandestelle zur Hilfeleistung keiner Bewilligung des BAZL bedürfe. Diese Bestimmung müsse so verstanden werden, dass gestützt auf Bundesluftfahrtrecht für eine solche Nutzung auch keine Baubewilligung nach kantonalem Recht verweigert werden dürfe. Art. 56 VIL bestimme nämlich nicht, dass solche Landestellen dem kantonalen Recht unterständen, wie dies beispielsweise Art. 37m Abs. 1 LFG⁵ tue. Weiter sei für luftfahrtspezifische Fragen, wie beispielsweise die Flugsicherheit, das BAZL zuständig und kompetent; die kantonalen Behörden hätten die entsprechende Kompetenz gar nicht. Wenn es also für Spitallandestellen keiner Bewilligung des BAZL bedürfe, dürfe nicht durch die Hintertüre eine Bewilligungspflicht nach kantonalem Recht eingeführt werden, in welcher z.B. luftfahrtspezifische Fragen geprüft würden. Art. 56 VIL lasse die bewilligungsfreie Benützung der Spitallandestellen «ohne zeitliche, räumliche und zahlenmässige Einschränkungen» zu. In einem Baubewilligungsverfahren würden aber genau solche Fragen geprüft, weshalb eine Verweigerung der Baubewilligungsfähigkeit der beantragten Nutzung den Grundsatz der derogatorischen Kraft des Bundesrechts (Art. 49 Abs. 1 BV⁶) verletzen würde. In einem Baubewilligungsverfahren dürfe also die Frage der Nutzung nicht geprüft werden, da das Bundesrecht dazu abschliessend die Bewilligungsfreiheit regle. Die Vorinstanz habe richtig festgestellt, dass der fragliche Spitallandeplatz keine Nebenanlage im Sinne von Art. 37m LFG sei. Eine Baubewilligungspflicht lasse sich also auch nicht auf diese gesetzliche Grundlage stützen. Geprüft werden müsse nur noch, ob für die bauliche Gestaltung des Landeplatzes – nicht für dessen Nutzung – allenfalls eine Baubewilligung nach kantonalem Recht notwendig sei. Hier

² Koordinationsgesetz vom 21. März 1994 (KoG; BSG 724.1).

³ Baugesetz vom 9. Juni 1985 (BauG; BSG 721.0).

⁴ Verordnung des Bundesrats vom 23. November 1994 über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL; SR 748.131.1).

⁵ Bundesgesetz vom 21. Dezember 1948 über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG; SR 748.0).

⁶ Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (BV; SR 101).

werde lediglich eine Fläche von 12.00 m x 14.00 m befestigt. Dies sei als geringfügiges Bauvorhaben bewilligungsfrei. Die Gestaltung des Helikopterlandeplatzes sei daher, wie dessen Nutzung, bewilligungsfrei.

b) Bauten und Anlagen, die ganz oder überwiegend dem Betrieb eines Flugplatzes dienen (inkl. damit zusammenhängenden Erschiessungsanlagen und Installationsplätze), werden im Plangenehmigungsverfahren des Bundes bewilligt; ein kantonales Baubewilligungs- oder Planverfahren ist nicht erforderlich. Kantonales Recht ist zu berücksichtigen, soweit es den Bau und Betrieb des Flugplatzes nicht unverhältnismässig einschränkt (Art. 37 LFG). Bauten und Anlagen, die nicht überwiegend dem Flugplatzbetrieb dienen (sog. Nebenanlagen), unterstehen dem kantonalen Plan- oder Baubewilligungsverfahren (Art. 37m LFG, Art. 29 VIL). Das zuständige Bundesamt ist aber anzuhören.⁷ Dass der Helikopterlandeplatz beim Gesundheitszentrum E._____ keinen Flugplatz darstellt, ist unbestritten. Er bedarf daher keines Plangenehmigungsverfahrens nach Art. 37 LFG. Auch handelt es sich beim Helikopterlandeplatz nicht um eine Nebenanlage im Sinne von Art. 37m LFG.

Dieser Helikopterlandeplatz dient dem Landen ausserhalb von Flugplätzen, also einer sog. Aussenlandung (vgl. Art. 2 Abs. 2 AuLaV⁸). Gemäss Art. 8 Abs. 2 LFG regelt der Bundesrat, «unter welchen Voraussetzungen Luftfahrzeuge ausserhalb von Flugplätzen abfliegen oder landen dürfen (Aussenlandung)» (Bst. a) und «welche Bauten und Anlagen, die Aussenlandungen ermöglichen oder erleichtern, zulässig sind; das Raumplanungs- und das Baurecht sind jedoch einzuhalten» (Bst. b). Zu letzterer Vorgabe hält die Botschaft zur Teilrevision 1 des Luftfahrtgesetzes fest: «Ob die einzelne Baute oder Anlage am vorgesehenen Standort einer Baubewilligung bedarf, bestimmt sich nach kantonalem Recht. Zur Beurteilung eines Baugesuchs ist im kantonalen Baubewilligungsverfahren materiell Bundes- und kantonales Recht anzuwenden.»⁹

Die Regelungen für Aussenlandeplätze finden sich in der Aussenlandeverordnung. Die Aussenlandeverordnung bestimmt, dass für «Landestellen bei Spitälern» Art. 56 VIL gilt und die Aussenlandeverordnung nicht gilt (Art. 1 Abs. 4 Bst. a AuLaV). Für den Helikopterlandeplatz beim Gesundheitszentrum E._____ als Landestelle bei einem Spital gilt somit Art. 56 VIL. Nach dieser Bestimmung können Landestellen bei Spitälern sowie andere Landestellen, die ausschliesslich zur Hilfeleistung dienen, namentlich für Rettung und Bergung, ohne Bewilligung des Bundesamtes für Luftfahrt angelegt und benützt werden.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass der Helikopterlandeplatz beim Gesundheitszentrum E._____ keine Bewilligung des Bundesamtes für Luftfahrt bedarf (Art. 1 Abs. 4 Bst. a AuLaV i.V.m. Art. 56 VIL) und dass die Aussenlandeverordnung nicht gilt (Art. 1 Abs. 4 Bst. a AuLaV). Der Helikopterlandeplatz muss aber gemäss Art. 8 Abs. 2 Bst. b LFG das Raumplanungs- und das Baurecht einhalten. Ob die einzelne Baute oder Anlage am vorgesehenen Standort einer Baubewilligung bedarf, bestimmt sich gemäss Botschaft zur Teilrevision 1 des Luftfahrtgesetzes¹⁰ «nach kantonalem Recht».

c) Das Raumplanungsgesetz bestimmt, dass Bauten und Anlagen nur mit behördlicher Bewilligung errichtet und geändert werden dürfen (Art. 22 Abs. 1 RPG¹¹). Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts sind als bewilligungsbedürftige Bauten und Anlagen «jedenfalls jene künstlich geschaffenen und auf Dauer angelegten Einrichtungen» zu verstehen, «die in bestimmter Bezie-

⁷ Aldo Zaugg/Peter Ludwig, Kommentar zum Baugesetz des Kantons Bern, Band I, 5. Aufl., Bern 2020, Art. 1 N. 19.

⁸ Verordnung des Bundesrats vom 14. Mai 2014 über das Abfliegen und Landen mit Luftfahrzeugen ausserhalb von Flugplätzen (Aussenlandeverordnung, AuLaV; SR 748.132.3).

⁹ Vgl. Botschaft vom 20. Mai 2009 zur Teilrevision 1 des Luftfahrtgesetzes, BBI 2009 4951 Ziff. 2.1.1.

¹⁰ Vgl. Botschaft vom 20. Mai 2009 zur Teilrevision 1 des Luftfahrtgesetzes, BBI 2009 4951 Ziff. 2.1.1.

¹¹ Bundesgesetz vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG; SR 700).

hung zum Erdboden stehen und geeignet sind, die Vorstellung über die Nutzungsordnung zu beeinflussen, sei es, dass sie den Raum äusserlich erheblich verändern, die Erschliessung belasten oder die Umwelt beeinträchtigen». Massstab dafür, ob eine bauliche Massnahme erheblich genug ist, um sie dem Baubewilligungsverfahren zu unterwerfen, ist die Frage, ob mit deren Realisierung nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge so wichtige räumliche Folgen verbunden sind, dass ein Interesse der Öffentlichkeit oder der Nachbarn an einer vorgängigen Kontrolle besteht.¹²

In Art. 1a Abs. 1 BauG wird die Baubewilligungspflicht in allgemeiner Weise in Anlehnung an Art. 22 Abs. 1 RPG («Bauten und Anlagen») und an die Formel des Bundesgerichts umschrieben.¹³ Demgemäss sind alle künstlich geschaffenen und auf Dauer angelegten Bauten, Anlagen und Einrichtungen (Bauvorhaben), die in fester Beziehung zum Erdboden stehen und geeignet sind, die Nutzungsordnung zu beeinflussen, indem sie zum Beispiel den Raum äusserlich erheblich verändern, die Erschliessung belasten oder die Umwelt beeinträchtigen baubewilligungspflichtig. Baubewilligungspflichtig sind auch die Zweckänderung und der Abbruch von Bauten, Anlagen und Einrichtungen sowie wesentliche Terrainveränderungen (Art. 1a Abs. 2 BauG). Keiner Baubewilligung bedürfen demgegenüber der Unterhalt von Bauten und Anlagen, für eine kurze Dauer erstellte Bauten und Anlagen sowie andere geringfügige Bauvorhaben. Im Übrigen bestimmt das Baubewilligungsdekret¹⁴ die baubewilligungsfreien Bauvorhaben (Art. 1b Abs. 1 BauG). So zählen die Art. 6 und Art. 6a BewD detailliert auf, welche Vorhaben bewilligungsfrei sind. Baubewilligungsfrei sind insbesondere unbeheizte Kleinbauten mit einer Grundfläche von höchstens zehn Quadratmetern und einer Höhe von höchstens 2.50 Metern, die weder bewohnt sind noch gewerblich genutzt werden und die funktionell zu einer Hauptbaute gehören (Art. 6 Abs. 1 Bst. a BewD). Baubewilligungsfrei sind auch alle Vorhaben, die von gleicher oder geringer Bedeutung sind als die in Absatz 1 genannten Vorhaben (Art. 6 Abs. 2 BewD).

d) Die Beschwerdegegnerin sieht vor, den Helikopterlandeplatz auf der Parzelle E. _____ Grundbuchblatt Nr. H. _____ in Richtung Südwesten an die südwestliche Parzellengrenze zu verschieben. Der neue Helikopterlandeplatz soll eine befestigte Grundfläche von rund 168.00 m² (12.00 m x 14.00 m) aufweisen.¹⁵ Damit überschreitet er die für unbeheizte Kleinbauten zulässige Grundfläche von zehn Quadratmetern deutlich (vgl. Art. 6 Abs. 1 Bst. a BewD). Zusätzlich ist der Helikopterlandeplatz von wesentlicher räumlicher Bedeutung. Der Betrieb des umstrittenen Helikopterlandeplatzes bewirkt unbestrittenermassen Lärm sowie Rotorabwind und kann zu einer Gefährdung der Sicherheit von Personen und Sachen führen. Entsprechend besteht ein Interesse der Öffentlichkeit und der Nachbarn an einer vorgängigen Kontrolle. Entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerin ist der Helikopterlandeplatz somit baubewilligungspflichtig.

3. Beizug des BAZL

a) Weiter bringt die Beschwerdeführerin vor, die Vorinstanz habe beim BAZL einen Bericht eingeholt und sich dabei auf Art. 9 VIL gestützt. Art. 9 VIL sei allerdings gar nicht anwendbar, da ein Spitallandeplatz kein Flugplatz sei. Das BAZL selber ordne seine Stellungnahme vom 10. Mai 2024 nicht als luftfahrtspezifische Prüfung gemäss Art. 9 VIL ein, sondern als «Feststellung». Nachdem aber gemäss geltendem Art. 56 VIL keine Bewilligung des BAZL notwendig sei, dürfe das BAZL auch keine Feststellungen treffen.

¹² Aldo Zaugg/Peter Ludwig, Kommentar zum Baugesetz des Kantons Bern, Band I, 5. Aufl., Bern 2020, Art. 1a N. 10 mit Hinweis auf die bundesgerichtliche Rechtsprechung.

¹³ Aldo Zaugg/Peter Ludwig, Kommentar zum Baugesetz des Kantons Bern, Band I, 5. Aufl., Bern 2020, Art. 1a N. 12.

¹⁴ Dekret vom 22. März 1994 über das Baubewilligungsverfahren (Baubewilligungsdekret, BewD; BSG 725.1).

¹⁵ Vgl. Situationsplan im Massstab 1:200/Querprofil im Massstab 1:100 vom 13. Juni 2023, rev. 16. Februar 2024, Register 12 der Vorakten des Regierungsstatthalteramts Interlaken-Oberhasli.

b) Der Beschwerdeführerin ist insofern zuzustimmen, als Art. 9 VIL vorliegend nicht anwendbar ist, stellt der Helikopterlandeplatz beim Gesundheitszentrum E. _____ doch, wie bereits erwähnt (vgl. Erwägung 2.b), keinen Flugplatz, sondern eine Landestelle bei Spitälern nach Art. 56 VIL dar.

Gemäss Art. 21 BauG sind Bauten und Anlagen so zu erstellen, zu betreiben und zu unterhalten, dass «weder Personen noch Sachen gefährdet werden». Art. 57 BauV¹⁶ präzisiert, dass bei der Erstellung von Bauten und Anlagen die anerkannten Regeln der Baukunde einzuhalten sind. Personen und Sachen dürfen weder durch den Bauvorgang noch durch den Bestand oder Betrieb von Bauten und Anlagen gefährdet werden. Die Baubewilligungsbehörde ist daher von Gesetzes wegen verpflichtet, die Sicherheit des Helikopterlandeplatzes abzuklären.

Gemäss Art. 21 BewD holt die Baubewilligungsbehörde die Amtsberichte mit Anträgen, Verfügungen oder Stellungnahmen der zuständigen Behörden von Bund und Kanton ein. Zudem kann sie gemäss Art. 23 BewD «Sachverständige beiziehen, Bodenuntersuchungen, Materialprüfungen, statische Berechnungen, Belastungsproben und dergleichen anordnen». Die Prüfung von sicherheitstechnischen Anforderungen von Helikopterlandeplätzen ist eine sehr spezifische, die Kenntnisse verlangt, die bei einer Baubewilligungsbehörde nicht vorausgesetzt werden können. Es ist somit nicht zu beanstanden, dass das Regierungsstatthalteramt das BAZL gebeten hat, den Helikopterlandeplatz aus luftfahrtspezifischer Sicht zu prüfen und einen entsprechenden Fachbericht einzureichen.

Wie das BAZL seine Ausführungen bezeichnet, sei es als «Feststellungen», «Stellungnahme» oder sonst wie, spielt dabei keine Rolle.

4. Gesetzliche Grundlage

a) Die Beschwerdeführerin moniert im Weiteren, anwendbar sei das geltende Recht, allfällige Revisionen hätten keine Vorwirkung, schon gar nicht, wenn – wie hier – die einmal angedachte Revision der AuLaV nicht weiterverfolgt werde. Der entsprechende Textbaustein in der Stellungnahme des BAZL sei nicht mehr aktuell und höchstens noch amtsinternes Wunschdenken, nicht mehr und nicht weniger. Gerade in der Bauzone sei erlaubt, was nicht verboten sei und nicht umgekehrt. Damit bestehe keine gesetzliche Grundlage für bauliche Einschränkungen einer Spitallandestelle. Die Richtlinie AD I-012 D «Spitallandeplätze: Grundsätze für die luftfahrtspezifische Ausgestaltung» des BAZL vom 12. Dezember 2016 sei keine gesetzliche Grundlage für einen Bauabschlag, da sie für die Privaten nicht verbindlich sei, sondern nur die Praxis des BAZL wiedergebe.

b) Bauvorhaben sind zu bewilligen, wenn sie den bau- und planungsrechtlichen Vorschriften und den nach anderen Gesetzen im Baubewilligungsverfahren zu prüfenden Vorschriften entsprechen, die öffentliche Ordnung nicht gefährden und wenn ihnen keine Hindernisse der Planung entgegenstehen (Art. 2 Abs. 1 BauG). Nach Art. 21 Abs. 1 BauG sind Bauten und Anlagen so zu erstellen, dass weder Personen noch Sachen gefährdet werden. Bei allen Bauvorhaben sind die anerkannten Regeln der Baukunst einzuhalten, welche in Gesetzen, in Vorschriften und Richtlinien der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt (SUVA) sowie in Normen und Empfehlungen der Fachverbände umschrieben werden (Art. 57 Abs. 1 und 2 BauV).

c) Soweit das BAZL in seiner luftfahrtspezifischen Rückmeldung vom 10. Mai 2024 festhält, im Rahmen von laufenden gesetzlichen Revisionen sehe es vor, die rechtliche und somit verbindliche

¹⁶ Bauverordnung vom 6. März 1985 (BauV; BSG 721.1).

Verankerung der Inhalte der Richtlinie sicherzustellen, ist nicht ersichtlich, auf welche Revision es sich bezieht. Insofern sich das BAZL auf die Teilrevision des AuLaV «Aufnahme der Spitallandplätze und Landestellen zur Hilfeleistung in die Aussenlandeverordnung» bezieht, wird darauf hingewiesen, dass das Generalsekretariat des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) entschieden hat, die angedachte Revision nicht weiterzuverfolgen.¹⁷ Weitere Revisionen sind nicht bekannt. Dies spielt vorliegend jedoch keine Rolle, da sich das BAZL in seiner luftfahrtspezifischen Rückmeldung vom 10. Mai 2024 nicht auf diese Revision gestützt hat, sondern auf die Richtlinie «Spitallandplätze: Grundsätze für die luftfahrtspezifische Ausgestaltung».

d) Sodann sind nach Art. 3 Abs. 2 VIL für Flugplätze, Luftfahrthindernisse, das Vermessen des Geländes und den Bau von Flugsicherungsanlagen die Normen und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) in den Anhängen 3, 4, 10, 11, 14, 15 und 19 zum Übereinkommen vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt (Chicago-Übereinkommen) sowie die dazugehörigen technischen Vorschriften unmittelbar anwendbar. Vorbehalten bleiben die nach Artikel 38 des Übereinkommens von der Schweiz gemeldeten Abweichungen. Das BAZL kann zur Konkretisierung der internationalen Normen, Empfehlungen und technischen Vorschriften nach Absatz 2 Richtlinien für einen hochstehenden Sicherheitsstand erlassen. Werden diese umgesetzt, so wird vermutet, dass die Anforderungen nach den internationalen Normen, Empfehlungen und technischen Vorschriften erfüllt sind. Wird von den Vorgaben abgewichen, so muss dem BAZL nachgewiesen werden, dass die Anforderungen auf andere Weise erfüllt sind (Art. 3 Abs. 3 VIL).

e) Entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerin, gibt die Richtlinie «Spitallandplätze: Grundsätze für die luftfahrtspezifische Ausgestaltung» nicht nur die Praxis des BAZL wieder. Die Bestimmungen der Richtlinie basieren auf den Standards und Empfehlungen der ICAO Anhang 14, Volume II – Heliports, welche gemäss Art. 3 Abs. 2 VIL unmittelbar anwendbar sind. Werden die Bestimmungen der Richtlinie umgesetzt, so kann davon ausgegangen werden, dass die von der ICAO für Helikopterlandeplätze formulierten Anforderungen erfüllt sind.¹⁸ Zudem wurde im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) vom 18. Oktober 2000 bewusst darauf verzichtet, ein Netz für Spitallandplätze festzulegen. Stattdessen wurde das BAZL beauftragt, eine entsprechende Richtlinie für die Anlage und Benützung von Spitallandplätzen zu erlassen. Das BAZL ist dem mit der Richtlinie «Spitallandplätze: Grundsätze für die luftfahrtspezifische Ausgestaltung» nachgekommen.¹⁹

Im Übrigen wäre die Regierungsstatthalteramt Interlaken-Oberhasli auch gestützt auf Art. 57 Abs. 2 BauV verpflichtet, die Normen und Empfehlungen der Fachverbände und erst recht diejenigen des Bundes ergänzend zu beachten.

5. Flugsicherheit

a) Schliesslich bringt die Beschwerdeführerin vor, es werde nicht bestritten, dass der Landeplatz nicht alle Anforderungen der BAZL-Richtlinie erfülle. Dies heisse aber nicht, dass deswegen eine Bewilligung verweigert werden müsste, wie die Vorinstanz schliesse. Verantwortlich für die Sicherheit eines Spitallandesplatzes sei das entsprechende Spital. Die Operateure (Rega, Air Glacier etc.) prüften bei neuen oder geänderten Landeplätzen, welche betrieblichen Massnahmen

¹⁷ Vgl. BVGer A-1029/2021 vom 24. Februar 2022 E. 4.4.

¹⁸ Richtlinie «Spitallandplätze: Grundsätze für die luftfahrtspezifische Ausgestaltung», Ziff. 1.1 S. 7.

¹⁹ Vgl. Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) vom 18. Oktober 2000, Konzepte und Sachpläne (Art. 13 RPG), Teile I-III B und Anhänge, Teil III Ziff. B6 S. 34.

seitens Spitals getroffen werden müssten, damit sie diese anfliegen könnten (z.B. Schneeräumung des Platzes, Sperrung von Strassen) und gäben diesen dann «intern» für die Benutzung frei. Das BAZL sei bei solchen «Abnahmen» manchmal als Zuschauer dabei, habe aber keine Befugnisse und erteile auch keine Bewilligung für die Inbetriebnahme. Diese Inspektion durch die Rega werde auch hier stattfinden, sobald der Landeplatz erstellt sei. Mit dem Gesundheitszentrum werde dann vereinbart werden, welche Massnahmen für einen sicheren Betrieb notwendig seien. So werde, weil die Nutzung eines Landeplatzes keiner Bewilligung bedürfe, die Flugsicherheit gewährleistet. Hier gehe es nur um 30 Landungen und 30 Abflüge pro Jahr, die überdies überwiegend von und nach Süden und zu einem kleinen Teil von Westen nach Osten erfolgten. Die Helikopter würden also die Schleppkurve nicht überfliegen, sodass keine Kollisionen mit dem Postauto befürchtet werden müssten. Das Postauto fahre im Übrigen diese Strecke von Montag bis Freitag nur ein- bis zweimal in der Stunde, samstags und sonntags noch weniger häufig. Die Helikopter der Rega würden immer auf Sicht fliegen. Die Rega bestätige, dass sie auch den neu positionierten Landeplatz weiterhin werde benutzen können, sofern die geforderten betrieblichen Massnahmen (Warnschilder, Absperrungen, Sicherheitspersonal vor Ort etc.) seitens Gesundheitszentrum umgesetzt würden. Auch das BAZL selber schliesse in seiner Stellungnahme vom 10. Mai 2024 nicht, dass der Helikopterbetrieb zu einer Gefährdung von Personen oder Sachen führe, sondern lege eine Verlegung der Landestelle nur nahe. Es liege nur eine Meinungsäusserung nicht das Resultat einer transparenten Rechtsanwendung vor. Die Flugsicherheit sei also nicht gefährdet und ein Bauabschlag könne nicht auf Art. 21 BauG gestützt werden.

b) Wie vorangehend ausgeführt (vgl. Erwägung 4.d f.), sind beim Bau von Spitallandeplätzen die Bestimmungen der Richtlinie «Spitallandeplätze: Grundsätze für die luftfahrtspezifische Ausgestaltung» zu beachten. Nach Ziff. 3.2 dieser Richtlinie muss die Endanflug- und Startfläche (FATO – Final Approach and Take-off Area) eine Abmessung von mindestens D (grösste Gesamtabmessung eines Helikopters) auf D aufweisen, ausser wenn das Flughandbuch andere Werte erfordert. Sodann muss die FATO von einer Sicherheitsfläche umgeben sein. Die Sicherheitsfläche muss nicht zwingend befestigt sein. Die Sicherheitsfläche erstreckt sich vom Rand der FATO nach aussen über einen Abstand von mindestens 3.00 m oder $0.25 \times D$, wobei der grössere Wert massgebend ist. Die Seitenlängen (resp. der Durchmesser) der Sicherheitsfläche müssen mindestens $2 \times D$ sein. Vom Rand der Sicherheitsfläche nach aussen schliesst eine seitliche Schutzfläche mit einer Höhe von 10.00 m und einem Winkel von 45 Grad. Diese Fläche darf von keinen Hindernissen durchstossen werden, es sei denn, diese befinden sich nur auf einer Seite der FATO. Auf der Sicherheitsfläche sind mit Ausnahme von brechbaren Objekten, die sich aufgrund ihrer Funktion auf dieser Fläche befinden müssen, keine festen Objekte zulässig. Während des Helikopterflugbetriebs sind auf der Sicherheitsfläche keine mobilen Objekte zulässig. Brechbare Objekte, die sich auf der Sicherheitsfläche und weniger als $0.75 \times D$ vom Mittelpunkt der FATO entfernt befinden, dürfen maximal eine Höhe von 0.05 m über der FATO-Ebene aufweisen. Brechbare Objekte, die sich auf der Sicherheitsfläche und mindestens $0.75 \times D$ vom Mittelpunkt der FATO entfernt befinden, dürften eine Fläche nicht durchstossen, welche auf einer Höhe von 0.25 m über der FATO beginnt und nach aussen mit fünf Prozent ansteigt (Ziff. 3.4 der Richtlinie «Spitallandeplätze: Grundsätze für die luftfahrtspezifische Ausgestaltung»). Schliesslich müssen Spitallandeplätze mit diversen optischen Hilfen ausgestattet werden (vgl. Ziff. 3.9 bis 3.11 der Richtlinie «Spitallandeplätze: Grundsätze für die luftfahrtspezifische Ausgestaltung»).

c) Die Beschwerdeführerin sieht vor, den Helikopterlandeplatz im nördlichen Bereich der Parzelle E. _____ Grundbuchblatt Nr. H. _____, direkt angrenzend an die Parzelle E. _____ Grundbuchblatt Nr. J. _____ und den zum Spital führenden Weg zu erstellen. Der parallelogrammförmige Helikopterlandeplatz mit Seitenlängen von 12.00 m und 14.00 m weist dabei einen

Abstand zwischen 1.10 m (östliche Ecke) und 5.00 m (nördliche Ecke) zur neu geplanten Fahrbahn auf.²⁰

d) Der Helikopterlandeplatz entspricht nicht den Vorschriften hinsichtlich der Sicherheitsfläche, die dazu dient, das Risiko von Schäden im Falle eines unbeabsichtigten Abweichens eines Helikopters von der FATO zu reduzieren.²¹ Zudem schützt die Sicherheitsfläche auch vor den Auswirkungen des Rotorabwindes. Die Seitenlängen der Sicherheitsfläche müssten vorliegend 27.30 m betragen.²² Wie der schematischen Darstellung der Sicherheitsfläche des BAZL in der luftfahrtspezifischen Rückmeldung vom 10. Mai 2024 entnommen werden kann, erstreckt sich die Sicherheitsfläche vorliegend über die neu geplante Fahrbahn, den zum Spital führenden Weg sowie die Parzelle E. _____ Grundbuchblatt Nr. J. _____.²³ Wie die Beschwerdeführerin verhindern will, dass sich während des Helikopterbetriebs Personen und Fahrzeuge auf der Sicherheitsfläche befinden, lässt sich den Akten nicht entnehmen. Zudem hat die Beschwerdeführerin keine Handhabung, der Eigentümerschaft der Parzelle E. _____ Grundbuchblatt Nr. J. _____ das Aufhalten auf der auf ihrem Grundstück liegenden Sicherheitsfläche während des Helikopterflugbetriebs zu untersagen. Ebenfalls kann sie nicht verhindern, dass auf der Parzelle E. _____ Grundbuchblatt Nr. J. _____ im Bereich der Sicherheitsfläche Bauten und Anlagen erstellt werden.

Hinzu kommt, dass der Helikopterlandeplatz der Beschwerdeführerin auch die für eine FATO erforderlichen Masse nicht einhält. Gemäss der luftfahrtspezifischen Rückmeldung des BAZL vom 10. Mai 2024 müsste der geplante Helikopterlandeplatz eine FATO von 15.00 m x 15.00 m aufweisen.²⁴ Dieser weist jedoch lediglich eine Abmessung von 12.00 m auf 14.00 m auf.²⁵ Schliesslich ist der Spitallandeplatz nicht mit den gemäss Ziff. 3.9 bis 3.11 der Richtlinie «Spitallandeplätze: Grundsätze für die luftfahrtspezifische Ausgestaltung» erforderlichen optischen Hilfen ausgestattet.

e) Nach dem Gesagten ist aufgrund der Abweichungen von diversen Bestimmungen der Richtlinie «Spitallandeplätze: Grundsätze für die luftfahrtspezifische Ausgestaltung», die unter anderem die Erfüllung eines hohen Sicherheitsstandards anstreben, nicht sichergestellt, dass weder Personen noch Sachen gefährdet werden (vgl. Art. 21 Abs. 1 BauG). Die Beschwerdeführerin kann aus dem Verweis auf die Ausführungen der Rega im E-Mail vom 12. November 2024 und des BAZL in der luftfahrtspezifischen Rückmeldung vom 10. Mai 2024 nichts zu ihren Gunsten ableiten. Hinsichtlich einer weiteren Verlegung des Helikopterlandeplatzes hielt die Rega in ihrem E-Mail vom 12. November 2023 fest, dass die ursprünglich angedachte Lösung in Betracht der Gesamtsituation in Hinblick auf die Flugverfahren die beste Lösung darstelle. Dies unter Berücksichtigung, dass auch diese Variante nicht ideal sei und nicht den heutigen Anforderungen entspreche.²⁶ Sodann hält das BAZL in seiner luftfahrtspezifischen Rückmeldung vom 10. Mai 2024 klar fest, dass Abweichungen festgestellt worden seien, von denen einige als kritisch einzustufen

²⁰ Vgl. Situationsplan im Massstab 1:200/Querprofil im Massstab 1:100 vom 13. Juni 2023, rev. 16. Februar 2024, Register 12 der Vorakten des Regierungstatthalteramts Interlaken-Oberhasli.

²¹ Richtlinie «Spitallandeplätze: Grundsätze für die luftfahrtspezifische Ausgestaltung», S. 6.

²² Vgl. Luftfahrtspezifische Rückmeldung des BAZL vom 10. Mai 2024, Ziff. 2.4 S. 5, pag. 32 ff. der Vorakten des Regierungstatthalteramts Interlaken-Oberhasli.

²³ Vgl. Luftfahrtspezifische Rückmeldung des BAZL vom 10. Mai 2024, Abbildung 3 S. 5, pag. 32 ff. der Vorakten des Regierungstatthalteramts Interlaken-Oberhasli.

²⁴ Vgl. Luftfahrtspezifische Rückmeldung des BAZL vom 10. Mai 2024, Ziff. 2.3 S. 4, pag. 32 ff. der Vorakten des Regierungstatthalteramts Interlaken-Oberhasli.

²⁵ Vgl. Situationsplan im Massstab 1:200/Querprofil im Massstab 1:100 vom 13. Juni 2023, rev. 16. Februar 2024, Register 12 der Vorakten des Regierungstatthalteramts Interlaken-Oberhasli.

²⁶ E-Mail der Rega vom 14. November 2023, pag. 29 der Vorakten des Regierungstatthalteramts Interlaken-Oberhasli.

seien.²⁷ Das Regierungsstatthalteramt Interlaken-Oberhasli hat dem Bauvorhaben der Beschwerdegegnerin somit zu Recht den Bauabschlag erteilt.

6. Beweisabnahme

a) Die Beschwerdeführerin beantragt nötigenfalls die Vornahme eines Augenscheins zusammen mit einer Vertretung der Rega.

b) Die Behörden stellen den Sachverhalt von Amtes wegen fest; sie sind nicht an die Beweisangebote der Parteien gebunden (Art. 18 VRPG²⁸). Der Anspruch auf rechtliches Gehör (Art. 21 ff. VRPG) verpflichtet aber die Behörden, die von den Parteien angebotenen Beweise abzunehmen, sofern diese nötig sind für die Klärung des Sachverhalts. Wenn die Behörde bei freier, pflichtgemässen Beweiswürdigung zur Überzeugung gelangt, die vorhandenen Akten erlaubten die richtige und vollständige Feststellung des Sachverhalts oder die behauptete Tatsache sei für die Entscheidung der Streitsache nicht von Bedeutung, so kann sie auf das Erheben weiterer Beweise verzichten. Diese sogenannte antizipierte Beweiswürdigung verletzt den Anspruch auf rechtliches Gehör nicht.²⁹

c) Die massgeblichen Sachverhaltselemente konnten anhand der zur Verfügung stehenden Akten genügend überprüft bzw. festgestellt werden, weshalb auf den von der Beschwerdeführerin beantragten Augenschein verzichtet werden konnte. Der Beweisantrag der Beschwerdeführerin für die Vornahme eines Augenscheins ist folglich abzuweisen.

7. Kosten

a) Bei diesem Ausgang des Verfahrens unterliegt die Beschwerdeführerin. Sie hat die Verfahrenskosten zu tragen (Art. 108 Abs. 1 VRPG). Diese werden bestimmt auf eine Pauschalgebühr von CHF 2000.00 (Art. 103 Abs. 2 VRPG i.V.m. Art. 19 Abs. 1 GebV³⁰).

b) Parteikosten im Sinne des Gesetzes sind lediglich der Beschwerdeführerin entstanden (Art. 104 Abs. 1 VRPG). Als unterliegende Partei hat sie jedoch keinen Anspruch auf Parteikostenersatz (Art. 108 Abs. 3 VRPG). Folglich werden keine Parteikosten gesprochen.

²⁷ Luftfahrtspezifische Rückmeldung des BAZL vom 10. Mai 2024, Ziff. 3 S. 8, pag. 32 ff. der Vorakten des Regierungsstatthalteramts Interlaken-Oberhasli.

²⁸ Gesetz vom 23. Mai 1989 über die Verwaltungsrechtspflege (VRPG; BSG 155.21).

²⁹ BVR 2017 S. 255 E. 5.1, 2012 S. 252 E. 3.3.3, je mit Hinweisen.

³⁰ Verordnung vom 22. Februar 1995 über die Gebühren der Kantonsverwaltung (Gebührenverordnung, GebV; BSG 154.21).

III. Entscheid

1. Die Beschwerde wird abgewiesen. Der Gesamtentscheid des Regierungsstatthalteramts Interlaken-Oberhasli vom 14. Oktober 2024 wird bestätigt.
2. Die Verfahrenskosten von CHF 2000.00 werden der Beschwerdeführerin zur Bezahlung auferlegt. Eine separate Zahlungseinladung folgt, sobald dieser Entscheid in Rechtskraft erwachsen ist.
3. Es werden keine Parteikosten gesprochen.

IV. Eröffnung

- A. _____, eingeschrieben
- Regierungsstatthalteramt Interlaken-Oberhasli, per E-Mail
- Bundesamt für Luftverkehr (BAZL), zur Kenntnis, per E-Mail

Bau- und Verkehrsdirektion

Der Direktor

Christoph Neuhaus
Regierungsrat

Rechtsmittelbelehrung

Dieser Entscheid kann innert 30 Tagen seit seiner Eröffnung mit Beschwerde beim Verwaltungsgericht des Kantons Bern, Speichergasse 12, 3011 Bern, angefochten werden. Eine allfällige Verwaltungsgerichtsbeschwerde, die mindestens in drei Exemplaren einzureichen ist, muss einen Antrag, die Angabe von Tatsachen und Beweismitteln, eine Begründung sowie eine Unterschrift enthalten; der angefochtene Entscheid und andere greifbare Beweismittel sind beizulegen.