



Regierungsrat

Luzern, 22. Oktober 2021

## ANTWORT AUF ANFRAGE

**A 607**

Nummer: A 607  
Protokoll-Nr.: 1246  
Eröffnet: 11.05.2021 / Gesundheits- und Sozialdepartement i.V. mit Justiz- und Sicherheitsdepartement und Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

### **Anfrage Steiner Bernhard und Mit. über die Planung einer Rega-Basis im Entlebuch**

Zu Frage 1: Kam es aufgrund dieser Reduktion auf nur ein stationiertes Fahrzeug am LUKS Wolhusen zu Engpässen in der Notfallrettung / beim Patiententransport im Gebiet Entlebuch - Luzerner Hinterland - Rottal?

Es ist nicht richtig, dass früher zwei Fahrzeuge in Wolhusen stationiert waren. Vor dem Start des Projekts Rettung Zentralschweiz im September 2018 war an den Standorten Sursee und Wolhusen jeweils ein Rettungsteam permanent vor Ort stationiert. Zusätzlich stand tagsüber ein weiteres Team alternierend jeweils während einer Woche in Sursee oder Wolhusen im Einsatz. Die Rettungsmittel wurden je nach Einsatzaufkommen für eine optimale Versorgung der Bevölkerung dynamisch eingesetzt: War beispielsweise in Sursee das Rettungsmittel im Einsatz, wurde nach Möglichkeit ein verfügbares Rettungsmittel flexibel in Richtung Sursee verschoben, um die Versorgung der Bevölkerung optimal sicherzustellen.

Eine Analyse der Fachhochschule St. Gallen im Herbst 2019 hat für die Region Wolhusen mit der heutigen Regelung keine Schwächung des Angebots gezeigt. Wie zuvor werden Lücken in der Abdeckung wegen vermehrtem Einsatzaufkommen wenn immer möglich durch dynamische Fahrzeugverschiebungen aufgefangen. Sollte ein Fahrzeug im Einsatzraum durch einen laufenden Einsatz besetzt sein, wird durch den Sanitätsnotruf 144 Zentralschweiz (SNZ 144) ein Fahrzeug in die Nähe geschickt. So ist gewährleistet, dass im Einsatzfall Engpässe vermieden und die Anfahrtswege respektive die Hilfsfrist möglichst gering gehalten werden können.

Zu Frage 2: Wie viele Einsätze fliegt die Rega jährlich im Einsatzgebiet Entlebuch - Luzerner Hinterland?

Die Rega führte im Einsatzgebiet Entlebuch Luzerner Hinterland im Referenzjahr 2020 rund 200 Einsätze durch. 80 davon wurden ab Wilderswil sowie 60 ab Bern-Belp geflogen. Gleichzeitig wurden im ausserkantonalen Gebiet in einem Umkreis von 30 km / 15 Flugminuten ab einem potenziellen Standort im Entlebuch / Luzerner Hinterland zusätzlich 160 Primäreinsätze im Kanton Bern, 45 in Obwalden sowie 10 in Nidwalden durchgeführt. Insgesamt würden also ab einer Basis im Entlebuch schätzungsweise ca. 250 - 300 Primär- und einige wenige Sekundäreinsätze resultieren welche ansonsten wie bisher ab weiter entfernten Basen geflogen würden.

Zu Frage 3: Um wie viele Minuten könnte die Flug-Einsatzzeit für Notfälle im Gebiet Entlebuch - Luzerner Hinterland effektiv verkürzt werden?

Der durch eine neue Basis im Bereich Entlebuch abgedeckte Einsatzperimeter erstreckt sich in etwa kreisförmig um eine solche neue Basis herum. Somit erstreckt sich ein solches Einsatzgebiet sowohl auf die Berggebiete im Bereich Kantonsgrenze LU/BE, LU/OW und LU/NW als auch in die Kantone BE, NW und OW hinein. Er erstreckt sich somit auf das gesamte grossräumig Napfgebiet über die Kantonsgrenzen hinweg.

Bei einer Interventionszeit von 15 Minuten zwischen Interventionsort und Einsatzbasis kann man von einem ca. 30 km Umkreis ausgehen, in dem die Interventionszeit das geforderte Niveau erreicht. Die Zeitersparnis je nach Interventionsgrossraum ergibt sich daher schätzungsweise wie folgt:

Interventionsgrossraum	Zeitersparnis		
	ab Wilderswil	ab Bern Belp	ab Erstfeld
Grossraum Berggebiet Hohgant / Brienzer-Rothorn	Keine	5 bis 10 Min.	5 bis 10 Min.
Grossraum Berggebiet Sörenberg – Pilatus	5 bis 10 Min.	15 bis 20 Min.	5 bis 10 Min.
Grossraum Napfgebiet West, Schüpfheim, Napf, Huttwil	20 Min.	10 bis 15 Min.	25 Min.
Grossraum Napfgebiet Ost, Willisau, Wolhusen, Entlebuch	20 bis 25 Min.	20 bis 25 Min.	25 Min.

Diese Schätzungen basieren auf einer Entfernungs-/Geschwindigkeitsschätzung. Im Einzelfall ist die Flugroute zum Einsatzort z.B. wetterbedingt jedoch nicht die geographisch kürzeste Route, sondern die flugtechnisch mögliche Flugroute. Ein Einsatz ab Wilderswil in das Entlebuch kann z.B. bei entsprechender Witterung durchaus einen markanten Umweg erfordern. Dasselbe gilt aus geografischen Gründen auch für Einsätze ab Erstfeld. Und selbstverständlich ist nicht immer ein Heli auf der nächstgelegenen Basis verfügbar.

Insgesamt ist damit zu rechnen, dass die Interventionszeit im Luzerner Hinterland im Normalfall rund 20 Minuten und im Entlebuch mindestens 10 Minuten kürzer würde. Bei grosser Auslastung ab Bern und Wilderswil oder bei schlechten Witterungsbedingungen wären die Interventionszeiten nochmal wesentlich kürzer.

Zu Frage 4: In der Basis sind Ärzte stationiert. Wer übernimmt die Vorhaltekosten dieser Bereitschaft?

Die Rega stellt ihre Ärzte selber an und stellt so das Einsatzdispositiv sicher. Die geltenden Tarife gemäss KVG & UVG decken einen Teil der Arztkosten einer Rega-Einsatzbasis ab. Die restlichen, ungedeckten Arztkosten (= Vorhalteleistungen Arztdienst) werden durch die Gönerbeiträge finanziert.

Zu Frage 5: Wie beurteilt die Luzerner Regierung die aktuellen komplexen Luftraumstrukturen im Entlebuch, insbesondere die Einschränkungen für LS-R15?

Die Luftraumstruktur in der Schweiz kann generell als komplex bezeichnet werden. Dies insbesondere aufgrund der topografischen Verhältnisse, jedoch auch aufgrund der Platzverhältnisse in der vergleichsweise kleinen Schweiz.

Dass verschiedene Akteure gemeinsame Lufträume nutzen, stellt keine Besonderheit dar. Die Rega-Einsatzbasis Dübendorf zum Beispiel liegt in der Kontrollzone des hochfrequentierten Flughafens Zürich. Dieser Luftraum registriert jährlich rund 270'000 Flugbewegungen. Gleichzeitig ist die Rega-Einsatzbasis mit dem militärischen Flugbetrieb des Flugplatzes Dübendorf konfrontiert. Die Besatzungen sind so ausgebildet, dass die Koordination mit Skyguide und weiteren Partnern zu deren Alltag gehört. Das Gebiet LS-R15 stellt für den Betrieb einer Rega-Basis daher keine spezielle Herausforderung dar.

Zu Frage 6: Welche Standortgemeinden kommen primär in Frage? Wurden die Gemeindebehörden schon kontaktiert?

Im Sinne einer Machbarkeitsstudie wurden bereits mehrere Standorte geprüft. Der Prozess wird durch den Kanton koordiniert. Bisher wurde in diesem Zusammenhang noch mit keiner Gemeinde konkret Kontakt aufgenommen.

Zu Frage 7: Wie lange besteht seitens der Rega der Wunsch, im Entlebuch eine Rega-Basis zu realisieren?

Die Rega verfolgt das statutarische Ziel, die Schweizer Bevölkerung mit hochqualitativer Luftrettung zu versorgen. Dies entspricht einer typischen durchschnittlichen Interventionszeit von 15 Minuten und das schweizweit mit geeigneten Luftrettungsmitteln.

Die Rega prüft und evaluiert deshalb laufend und schweizweit Standorte in bisher nicht optimal versorgten Gebieten. Diese Prüfung ist an keine zeitliche Frist geknüpft, sondern ergibt sich aus dem Stiftungszweck.

Zu Frage 8: Wird die Realisierung einer Rega-Basis auf dem Militärflugplatz in Emmen oder über den nahen Kantonsgrenzen wie beispielsweise in Alpnach geprüft?

Der Flugplatz Emmen wird heute rein militärisch genutzt. Die zulässige Anzahl ziviler Flugbewegungen ist ausgeschöpft. Voraussetzung, dass die Rega eine Einsatzbasis auf dem Militärflugplatz Emmen errichten kann, wäre ein langjähriges SIL-Verfahren zur Erreichung einer zivilen Mitbenutzung. Dieser Prozess wurde geprüft mit dem Resultat, dass eine Realisierbarkeit heute nicht gegeben ist.

Der Standort Alpnach wurde ebenfalls durch die Rega geprüft. Aufgrund der dortigen Platzverhältnisse kommt dieser Standort ebenfalls nicht in Frage.

Zu Frage 9: Wie beurteilt die Dienststelle Raum und Wirtschaft die Etablierung eines Heliporterlandeplatzes inmitten dieser sensiblen Entlebucher Landschaft?

Für die Erstellung eines Heliports muss der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) angepasst werden. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) entscheidet bei nicht öffentlichen Flugplätzen abschliessend über Standort, Grösse und Betriebsumfang des Flugfeldes. Kanton

und Gemeinden sind im Rahmen des Prozesses anzuhören. Zum Bewilligungsverfahren vgl. die Antworten zu Frage 10.

Auf kantonaler Ebene sind die Belange der Zivilluftfahrt im kantonalen Richtplan 2015, Kapitel M8 geregelt. "Der Kanton unterstützt im Rahmen seiner Möglichkeiten einen auf die Interessen der Wohnbevölkerung abgestimmten, namentlich sicheren und umweltverträglichen Betrieb der Zivilluftfahrt in seinem Hoheitsgebiet." Eine neue Anlage erfordert eine Anpassung des Richtplans (Richtplaneintrag für das Flugfeld).

Auf kommunaler Ebene muss die Nutzungsplanung angepasst werden. Für ein Flugfeld ist eine Bauzone auszuscheiden.

Zu Frage 10: Sind wiederholte Überflüge zu allen Jahreszeiten durch hoctourige Helikopter über Wildruhezonen und Jagdbanngelände möglich?

Eine Regabasis innerhalb des Perimeters des Wildtierwechsel-Bereichs widerspricht den Zielsetzungen des Richtplanes. Gemäss diesem sind Wildtierwechselbereiche zu erhalten oder zu verbessern. Das wird im Bewilligungsverfahren zu berücksichtigen sein. Für die Errichtung eines Helikopterflugfeldes für die spätere Realisierung einer Einsatzbasis ist ein sehr ausführliches und strenges Bewilligungsverfahren vorgesehen.

In einem ersten Schritt des Bewilligungsverfahrens ist sicherzustellen, dass das Vorhaben dem Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) entspricht. Der SIL ist das Planungs- und Koordinationsinstrument des Bundes für die zivile Luftfahrt und besteht aus zwei Teilen, dem Konzeptteil und dem Objektteil. Während im Konzeptteil generelle Ziele und Vorgaben festgehalten sind, konkretisiert der Objektteil die Vorgaben für die einzelnen Flugplätze. Der Objektteil mündet in einem Objektblatt.

Das Objektblatt ist Voraussetzung für die Genehmigung des Betriebsreglements und die Bewilligung von Flughafenanlagen (Plangenehmigung). Es legt den Rahmen für künftige Aus- und Umbauten der Infrastruktur sowie für die Ausrichtung des Betriebs eines Flugplatzes behördenverbindlich fest. Es enthält Vorgaben für den Betrieb, zum Flugplatzperimeter, zur Lärmbelastung, zur Hindernisbegrenzung, zum Natur- und Landschaftsschutz sowie zur Erschliessung. Die Erarbeitung des Objektblattes erfolgt in zwei Phasen.

Die erste Phase beinhaltet einen Koordinationsprozess, an dem die zuständigen Stellen von Bund und Kanton, die betroffenen Gemeinden sowie der Flugplatzhalter beteiligt sind. Die Ergebnisse werden in einem Koordinationsprotokoll festgehalten.

Die zweite Phase umfasst das Verfahren nach den Bestimmungen der Raumplanungsverordnung. Wesentliche Bestandteile des Verfahrens sind die Anhörung der Behörden und die Mitwirkung der Bevölkerung zum Entwurf des Objektblattes sowie die Abstimmung des Objektblattes mit den kantonalen Richtplänen.

Der SIL ersetzt die Verfahren für den Bau und den Betrieb von Flugfeldanlagen nach dem Luftfahrtgesetz sowie das Umweltverträglichkeitsprüfverfahren gemäss Umweltschutzgesetz nicht, soll diese aber von Grundsatzdiskussionen zwischen den betroffenen Behörden entlasten.

Zu Frage 11: Macht es aus Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes Sinn, eine Helikopter-Basis inmitten einer intakten, sich der nachhaltigen Entwicklung verschriebenen Landschaft wie der Unesco-Biosphäre Entlebuch zu realisieren?

Generell ist festzuhalten, dass die Bewilligung zur Errichtung eines Helikopterflugfeldes für die spätere Realisierung einer Einsatzbasis wie in der Antwort zu Frage 10 aufgezeigt, sehr intensiv und vielschichtig ist. Fragen zum Natur- und Landschaftsschutz werden dort also eingehend geprüft. Ohne ein konkret lokalisierbares Projekt kann dazu nicht Stellung genommen werden. Im Übrigen weisen wir darauf hin, dass das Helikopterflugfeld nicht für kommerzielle Flüge, sondern für die Rettung von Menschen in Not errichtet werden soll.

Zu Frage 12: Wird die Realisierung eines Rega-Helikopter-Landeplatzes die Realisierung von Windenergieprojekten negativ beeinflussen?

Nein, im Bewilligungsverfahren muss auch auf solche Projekte Rücksicht genommen werden.

Zu Frage 13: Wer übernimmt die Kosten für Schallisolationen von Gebäuden, um Bürgerinnen und Bürger vor Lärmemissionen zu schützen?

Gemäss Art. 7 der eidgenössischen Lärmschutzverordnung (LSV) müssen die Lärmemissionen einer neuen ortsfesten Anlage so weit begrenzt werden, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist. Auch dürfen die von der Anlage allein erzeugten Lärmmissionen ausserhalb des Betriebsareals die dort massgebenden Planungswerte nicht überschreiten. Je nach Standort eines Heliports ist zu prüfen, ob weitere Massnahmen innerhalb eines bestimmten Perimeter zu Lasten des Anlagebetreibers nötig sind.