



ROTARY CLUB BRIG



Wochenbericht Meeting Nr. 16: "Gebirgslandeplätze, eine allgemeine Einschränkung der Fliegerei"

Referent: Rot. Bernhard Vogel ist 46-jährig, verheiratet mit Christine Zurbriggen und Vater von zwei Söhnen. Nach dem Besuch der Grundschulen in Glis und der gymnasialen Matura Typus E am Kollegium Spiritus Sanctus Brig studierte er an den Universitäten Bern und Neuchâtel Volkswirtschaft und Politologie. Neben seinem Titel als lic. rer. pol. besitzt er einen Master of Business Administration der Universität St. Gallen. In seiner bisherigen beruflichen Tätigkeit arbeitete er als Gymnasiallehrer an den Oberwalliser Berufsschulen und dem Wirtschaftsgymnasium Krichenfeld, als Projektmanager und Profitcenterleiter bei Selecta, als CEO von Mobi 24 (Callservice-Center Bern) und seit 2000 als CEO der Air Zermatt AG. Seine Nebentätigkeiten umfassen das Verwaltungsratspräsidium der Careanest AG Visp; die Verwaltungsratsmandate der Air Zermatt AG, VBU AG und Moosalp Bergbahnen AG und die Leitung von Unterbäch Online.

Als Grossrat des Bezirkes Westlich-Raron und als Gemeinderat von Raron ist Rot. Bernhard Vogel auch politisch aktiv.

Erholung findet er als leidenschaftlicher Jasser, in seinen Reben und als Mitglied der imvokabori.

Zusammenfassung:

Referent Vogel hält fest, dass die Gegnerschaft der Gebirgslandeplätze vor allem ein Problem mit dem Heliskiing hat. Im folgenden Referat wird er auf die verschiedenen Aspekte der Gebirgslandeplätze (GLP) eingehen.

Die Gebirgslandeplätze wurden in der Revision des Luftfahrtgesetzes (LFG) von 1963 erstmals geregelt. 1971 erfolgte eine erneute Revision mit einer gewissen Öffnung gegenüber den Gebirgslandeplätzen. Diese Regelung ist bis heute in Kraft. Der Artikel 8 des LFG regelt die Aussenlandungen im Gebirge. Die Kompetenzen für die Landeerlaubnis, die Zahl der Landeplätze und die für kurze Zeit bewilligten Ausnahmen liegen beim Bund und teilweise bei den zuständigen kantonalen Behörden.

Als Gebirgslandeplätze werden Landstellen oberhalb von 1100 Metern über Meer bezeichnet. Sie sind mit exakten Koordinaten festgelegt, verfügen jedoch über keinerlei luftfahrttechnische Infrastruktur.

Im Rahmen des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) hat der Bundesrat das BAZL beauftragt, die Gebirgslandeplätze zu überprüfen. Bei der Überprüfung

jedes einzelnen Platzes geht es um die Frage, wie Konflikte mit Naturschutz- und Erholungsgebieten sowie Wildlebensräumen gelöst werden können.

Dabei sollen durch gezielte Massnahmen die Beeinträchtigung der Schutzziele durch den Flugbetrieb verhindert werden. Falls sich die Konflikte durch eine restriktive Nutzung nicht beseitigen lassen, sollen bereits bestehende Gebirgslandeplätze durch besser geeignete Plätze ersetzt werden. Zudem wird im Rahmen des Überprüfungsauftrages des SIL auch geklärt, in welchem Ausmass das Heliskiing weiter betrieben werden soll. Die Resultate werden in so genannten Objektteilen zusammengefasst s.

(<http://www.bazl.admin.ch/themen/lupo/00293/00363/index.html?lang>)

Zusätzlich soll das SIL in Zusammenarbeit mit dem VBS einzelne hochalpine BLN-Gebiete als Ruhezone ausscheiden (BLN = Bundesinventar der Landschaften mit nationaler Bedeutung). In diesen Gebieten sind den Verhältnissen angepasste Start-, Lande- und Überflugsbeschränkungen zu erlassen.

Von der in der Gesetzgebung festgelegten Zahl von 48 Gebirgslandeplätzen sind aktuell 42 vergeben. Neun davon befinden sich im Oberwallis (5 Plätze der Region Wallis Südost + Ebnefluh, Jungfraujoch, Langgletscher und Petersgrat). Erwähnenswert ist, dass die GLP Jungfraujoch und Unterrothorn nicht für das Heliskiing genutzt werden.

Bei der Erstellung des Prüfungsberichtes arbeiteten Umweltschutzverbände, flugnahe Kreise, kantonale Behörden und diverse Bundesstellen mit. Gearbeitet wurde in der Konzeptgruppe des BAZL, im Ausschuss Heliskiing, in regelmässigen Sitzungen und in zwei grossen Plenartagungen in Chur und Brig. Die Konzeptgruppe des BAZL führte eine Liste, die fortlaufend ergänzt und aktualisiert wurde. Punkte, die ein Mal in dieser Liste verankert wurden, konnten nicht mehr gestrichen oder verändert werden, selbst wenn sie sich im Rückblick als falsch erwiesen.

Die Gebirgslandeplätze wurde in sechs Überprüfungssektoren eingeteilt: Diablets-Sanetsch, Valais sud-ouest, Wallis Südost, Aletsch-Susten, Östliche Zentralalpen und Südostschweiz. In der 1. Serie des Prüfungsberichtes befasste sich die Konzeptgruppe mit der Region Wallis Südost mit den Gebirgslandeplätzen Aeschhorn, Alphubel, Monte Rosa, Theodulgletscher und Unterrothorn.

In der Arbeitsgruppe engagierten sich der SAC und die Mountain Wilderness für eine Beschränkung der touristischen Fliegerei im Gebirge, insbesondere des Heliskiings. Die Rettungsfliegerei und die Hüttenversorgung waren im Grundsatz unbestritten. Rotarier Bernhard Vogel zeigt in einem Vergleich der Heliskigäste mit den Tourengängern, dass ein Nebeneinander der beiden Gästesegmente durchaus möglich ist. Aufgrund der Zahlen sollten genügend Ausweichmöglichkeiten bestehen. In der Region Alphubel wurden beispielsweise vom 01.01. bis zum 20.04.2008 161 Tourengänger und 231 Heliskiing-Touristen gezählt. Die effektive Nutzung pro Gebirgslandeplatz in der Region Wallis Südost bewegte sich im Jahre 2008 zwischen 34 Tagen (Alphubel) und 79 Tagen (Theodul).

Als Pro-Argumente für das Heliskiing nennt die Air Zermatt, den Trainingseffekt für die Piloten, den Wirtschaftlichkeitsaspekt (Mehrerträge in den Monaten Februar bis April, den relativ bescheidenen Energieverbrauch im Verhältnis zu einem Himalaya Trekking, die kleine Zahl der GLP für Heliskiing (13) im Verhältnis zu den 4'500 Tourenrouten der Schweiz. Bezüglich Beeinträchtigung der Fauna hält die Air Zermatt fest, dass das Wild bei den üblichen Anflugrouten kaum reagiert und die meisten Abfahrten auf Gletschern erfolgen. Da die Air Zermatt nicht direkt in der Konzeptgruppe vertreten war, betrieb sie vor allem Lobbying und Informationsarbeit (Ortsschauen, Sitzungen und Vorträge). Auch bei der Erarbeitung des Tourismuskonzeptes für den Kanton Wallis arbeitete die Unternehmung aktiv mit. Dies war insofern von Bedeutung, weil der jeweilige Standortkanton

oder die betreffende Region den Nachweis für einen Bedarf an Heliskiing in Form eines Tourismuskonzeptes beibringen muss.

Von Seiten der Munizipalgemeinde Zermatt erfolgten folgende Anträge:

Uneingeschränkte ganzjährige Nutzung der GPL Unterrothorn und Theodulgletscher; Eingeschränkter Winter-GLP Trift; Öffnung der GPL Aeschhorn, Alphubel, Monte Rosa und Trift für die Wintermonate; Publizierung von Empfehlungen für die An- und Abflugrouten für alle GPL und Beibehaltung der bestehenden Regelung für die Flächenflugzeuge.

Mittels der Bemerkungen zum Koordinationsprotokoll UVEK, das unter anderem die Streichung des Heliports Zermatt und die bewilligten Überflughöhen streichen wollte und einer Interpellation des Nationalrates Walter Donzé, der den Nachweis für einen Bedarf an Heliskiing im Tourismus anzweifelt, zeigt Referent Vogel, wie kontrovers die Debatte war und ist.

Im September 2010 hat der Bundesrat über die Gebirgslandeplätze in der Region Zermatt (Wallis Südost) entschieden. Die fünf Plätze Aeschhorn, Alphubel, Monte-Rosa, Theodulgletscher und Trift (neu) wurden definitiv festgelegt. Die Landestelle Unterrothorn wurde provisorisch fixiert. Der endgültige Entscheid über diesen Platz soll im Rahmen der Überprüfung der Landstellen im Gebiet Aletsch-Susten fallen. Falls es gelingt, einen Konsens für die Reduktion der Anzahl Plätze in dieser Region zu erzielen, bleibt der GPL Unterrothorn bestehen. Ansonsten wird der Platz als Kompensation für die neue Landestelle Trift aufgehoben. Mit Ausnahme der Landstellen Theodulgletscher und Unterrothorn gibt es für alle Plätze saisonale Beschränkungen. Der neue Landeplatz Trift darf einzig zwischen Dezember und April für Heliskiing-Flüge verwendet werden.

Rot. Bernhard Vogel schliesst seine Ausführungen mit der nun gültigen Übersichtskarte des Gebietes Wallis Südost.

Brig, 20.10.2010



Rot. René Loretan