



Gebirgslandeplätze

Eine allgemeine Einschränkung
der Fliegerei?

Air  Zermatt



Gliederung I

1. Rechtliche Grundlagen
2. Überprüfungsauftrag SIL
3. Nebenkriegsschauplatz
4. Die Gebirgslandeplätze der CH
5. GLP im Wallis
6. Die Akteure
7. Diskussionsrunden
8. Ablauf der Sitzungen des Ausschusses
9. Einteilung in Überprüfungszone



Gliederung II

10. Argumente einzelner Gegner: SAC Schweiz
11. Argumente einzelner Gegner: Mountain Wilderness
12. Vergleich Heliski-Gäste vs. Tourengänger
13. Effektive Nutzung der GLP im Raume Wallis SE
14. Argumente der Air Zermatt
15. Was hat die Air Zermatt unternommen
16. Anträge der Gemeinde Zermatt
17. Bemerkungen zum Koordinationsprotokoll UVEK
18. Interpellation Donzé Walter
19. Entscheid Bundesrat
20. Übersichtskarte



1. Rechtliche Grundlagen

Die Gebirgslandeplätze wurden in der Revision des Luftfahrtgesetzes 1963 erstmals eingeführt.

Bei der Revision von 1971 wurde versucht, die allzu starre Regelung zu öffnen.

Im Grundsatz ist diese Regelung heute noch gültig.



Wortlaut des Art. 8 LFG

- ¹ Luftfahrzeuge dürfen unter Vorbehalt der vom Bundesrat zu bestimmenden Ausnahmen nur auf Flugplätzen abfliegen oder landen.
- ² Für Aussenlandungen von Luftfahrzeugen mit motorischem Antrieb ist eine im Einzelfall oder auf eine bestimmte Zeit zu erteilende Bewilligung erforderlich.
- ³ Aussenlandungen im Gebirge zu Ausbildungs- und Übungszwecken sowie zur Personenbeförderung zu touristischen Zwecken dürfen nur auf Landeplätzen erfolgen, die vom Departement im Einverständnis mit dem Eidgenössischen Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport und den zuständigen kantonalen Behörden bezeichnet werden.
- ⁴ Die Zahl solcher Landeplätze ist zu beschränken; es sind Ruhezone auszuscheiden.
- ⁵ Das Departement kann im Einvernehmen mit den zuständigen Behörden des Kantons und der Gemeinde bei wichtigen Gründen für kurze Zeit Ausnahmen von den im Absatz 3 enthaltenen Vorschriften bewilligen.
- ⁶ Der Bundesrat erlässt besondere Vorschriften über Aussenlandungen im Gebirge zur Weiterbildung von Personen, die im Dienste schweizerischer Rettungsorganisationen stehen.
- ⁷ Das Bundesamt kann bestimmte Flugräume oder Flugwege vorschreiben, welche die Luftfahrzeuge zu benützen haben. Die Regierungen der interessierten Kantone sind anzuhören.



2. Überprüfungsauftrag SIL

Das Netz der GLP ist generell zu überprüfen. Durch gezielte Massnahmen soll die vom Flugbetrieb ausgehende Beeinträchtigung der Schutzziele verhindert werden. Wo sich die Konflikte durch eine restriktive Nutzung nicht beseitigen lassen, sollen bestehende GLP durch besser geeignete Stellen ersetzt werden. Generell zu überprüfen ist auch die Grundsatzfrage, ob und in welchem Ausmass das Heliskiing weiterbetrieben werden soll.

(18.10.2000)

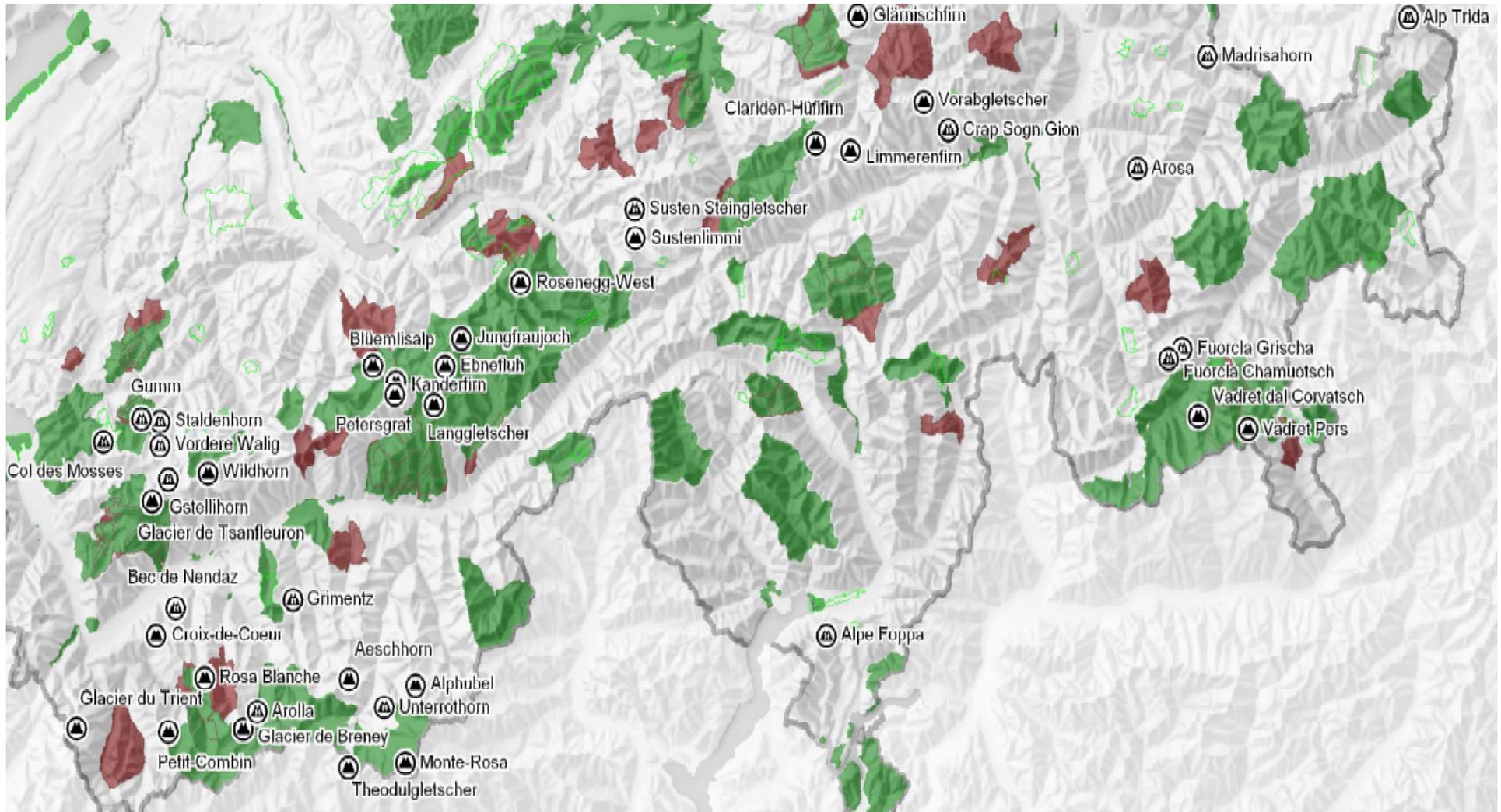


3. Nebenkriegsschauplatz

In Zusammenarbeit mit dem VBS sind im SIL einzelne hochalpine BLN-Gebiete (oder Teile davon), die sich besonders für die stille Erholung eignen, als Ruhezone auszuscheiden. In diesen Gebieten sind den Verhältnissen angepasste Start-, Lande- oder Überflugbeschränkungen zu erlassen. Zur Bestimmung geeigneter Gebiete sind vorerst Grundlagen und Beurteilungskriterien zu erarbeiten.



4. Die Gebirgslandeplätze (GLP)





5. GLP im VS

GLP	Zweckbestimmung				seit
	H	F	A	HS	
Aeschhorn	x	x	x	x	1966
Alphubel	x	x	x	x	1964
Ebnefluh	x	x	x	x	1964
Jungfraujoch	x	x	x		1964
Langgletscher	x	x	x	x	1964
Monte-Rosa	x	x	x	x	1964
Petersgrat	x	x	x	x	1964
Theodulgletscher	x	x	x	x	1964
Unterrothorn	x		x		1973



6. Die Akteure

Umweltschutz	Flugkreise oder freundliche	Behörden
Pro Natura	Aero-Club	Kt. Graubünden
Verkehrsclub Schweiz	Swiss Helicopter Association	Kt. Glarus
Natur- und Heimatschutzkommission	IG zur Erhaltung der GLP	Kt. Tessin
Naturfreunde Schweiz	Association operators private airplane	Kt. Wallis
Mountain Wilderness	Schweizer Bergführerverband	Kt. Uri
SAC Schweiz		div. Bundesstellen
Stiftung Landschaftsschutz Schweiz		



7. Diskussionsrunden

- Es wurde eine Konzeptgruppe BAZL eingerichtet
- Es wurde ein Ausschuss Heliskiing gebildet, welcher die Interessengruppen abbilden sollte(!)
- Im Zeitablauf Einbindung der Gemeinden und des Kantons
- Eingeführt wurde dies durch zwei grosse Plenartagungen in Chur und in Brig

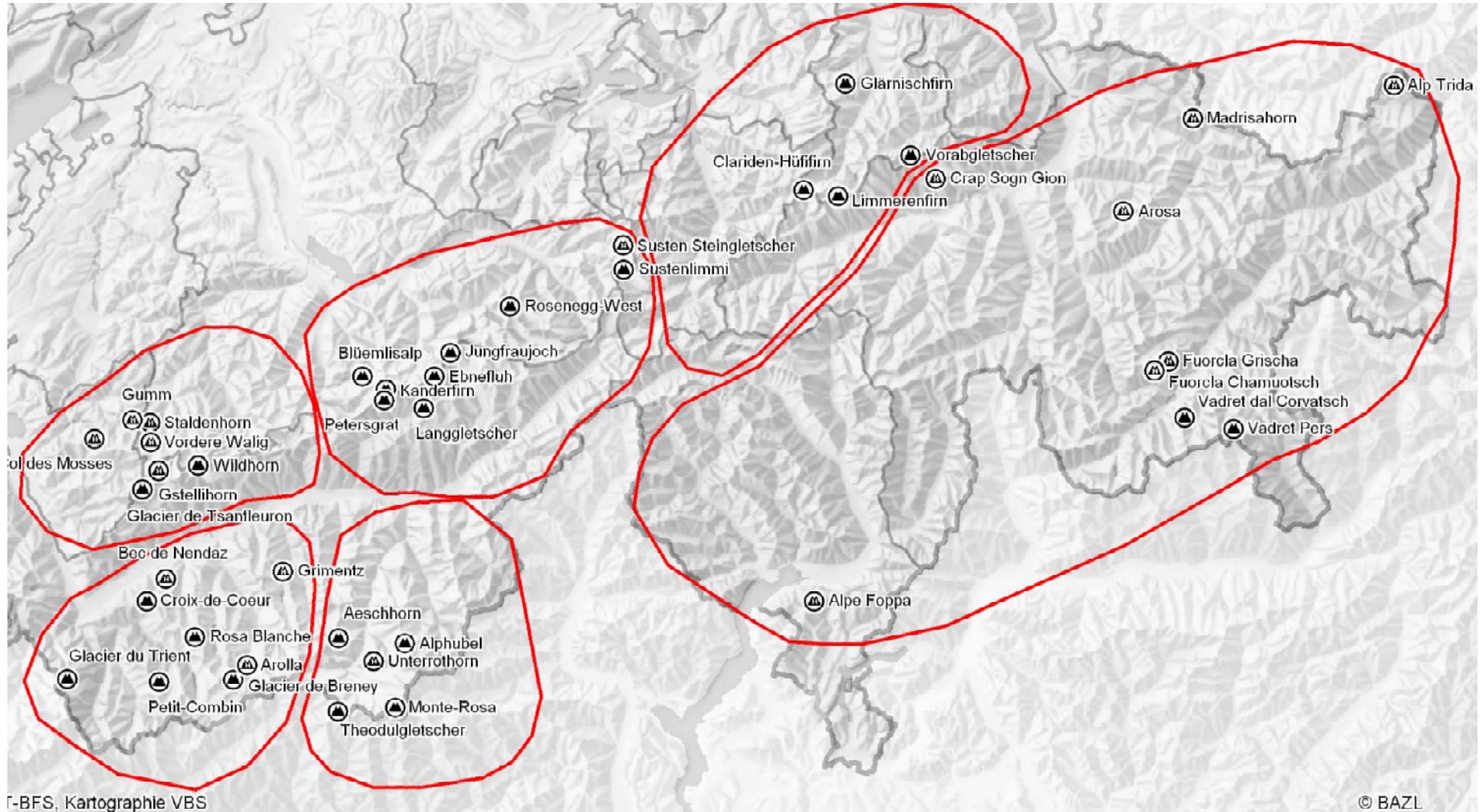


8. Ablauf der Sitzungen des Ausschusses

- Alle 2 bis 3 Monate gab es Sitzungen
- Die Konzeptgruppe des BAZL führte eine Liste der Punkte und ergänzte sie fortlaufend
- Die Schwierigkeit beruhte darin, dass falsche Punkte in dieser Liste fast nicht zu streichen waren.



9. Einteilung in Überprüfungssektoren



Rotary Club Brig

Rot. Bernard Vogel



10. Argumente der einzelnen Gegner: SAC

- Luftbelastung: Güterabwägung
- Störung von Wildtieren: Grösstes Störungspotential dürften Arbeitsflüge haben
- Lärm und „Lärmverschmutzung“: Wichtigster Effekt der Gebirgsfliegerei
- Umweltrichtlinie SAC: Rettungsfliegerei ja, Hüttenversorgung ist sinnvoll, aber generelle Beschränkung der touristischen Fliegerei im Gebirge, namentlich Heliskiing.



11. Argumente der einzelnen Gegner: Mountain Wilderness

- Grundziel der Vereinigung: Stop Heliskiing
- Andere Länder haben ohne Heliskiing einen florierenden Tourismus
- Vom Heliskiing profitieren nur finanzstarke Orte
- Heliskiing wird bei guten Wetterverhältnissen durchgeführt. Rettungsflüge aber meist bei schlechtem Wetter. Somit kein Trainingseffekt



12. Vergleich Heliskigäste vs. Tourengänger

Tourengänger Alphubel 1. Januar bis 20. April 2008 (1. Koordinationssitzung Visp) Rettungschef Saas Fee

- **Tourengänger: 161 Personen**
Heliski: 58 Rot. 231 Personen

Tourengänger Monte Rosa 1. Jan. bis 20. April 2008 (1. Koordinationssitzung Visp) Rettungschef ZBAG

- **Tourengänger: 77 Personen**
Heliski: 270 Rot. 1122 Personen



13. Effektive Nutzung GLP Raume Wallis SE

2006	T	%		2007	T	%		2008	T	%
Aeschhorn	8	2		Aeschhorn	26	7		Aeschhorn	39	11
Alphubel	21	6		Alphubel	39	11		Alphubel	34	9
Monte-Rosa	43	12		Monte-Rosa	62	17		Monte-Rosa	64	18
Theodul	98	27		Theodul	94	26		Theodul	79	22
U-Rothorn	56	15		U-Rothorn	61	17		U-Rothorn	49	13



14. Argumente Air Zermatt

- Training für die Piloten
- Wirtschaftlicher Faktor in den Monaten Februar – April
- Energieverbrauch: Trekking Himalaya ca. 1'000lt pro PAX oder Flugzeug 170'000lt = ca. 2 Jahre HS Air Zermatt; in der CH ca. 3'000'000 Interkontinentalflüge; EU nach Nordamerika ca. 600 Flüge pro Tag
- GLP vs. Skitourenfahrer: 13 GLP für HS vs. 4500 Touren in der Schweiz
- Fauna: Das Wild reagiert bei üblichen Anflugrouten kaum; die meisten Abfahrten liegen grösstenteils auf Gletschern



15. Was hat die Air Zermatt unternommen

- Einladung zu einer Ortschau
- Sitzungen mit einer Vielzahl von verschiedenen Vertretern
- Lobbing politischer Vertretern, bis zu BR Maurer, BR Leuthard
- Unterstützung im Erstellen des Tourismuskonzeptes des Kantons Wallis
- Diverse Vorträge in der ganzen CH



16. Anträge der Gemeinde Zermatt

- Unterrothorn und Theodulgletscher ganzjährig uneingeschränkt nutzbar
- Eingeschränkter Winter-GLP Trift
- Aeschhorn, Alphubel, Monte-Rosa und Trift werden nur für die Wintermonate geöffnet
- Für alle GLP werden empfohlene An- und Abflugrouten im AIP publiziert
- Die Flächenflugzeuge behalten die bestehende, alte Regelung



17. Bemerkungen zum Koordinationsprotokoll UVEK

- Heliport Zermatt muss gestrichen werden
- Gesamtzahl GLP kann erhöht werden
- Schutzziel „Ruhe/Stille Erholung“ streichen
- Überflüge auf 2000 ft streichen
- Überflughöhe 1500 ft in Wildruhegebieten streichen
- Streichen aller fliegerischen Empfehlungen
- Konflikte mit Wanderern um die Osterzeit streichen



18. Interpellation von Donzé Walter (eingereicht 10.6.2010)

- Könnte es sein, dass mit den erhöhten gewerbsmässigen Zahlen das Bedürfnis nach Heliskiing künstlich höher dargestellt wird?
- Die Studie des Kt. Wallis weist einen Anteil des Heliskiing von ca. 11% am Umsatz der Air Zermatt aus. Wie ist das mit der Aussage in FT zu vereinbaren, wo der AZ Geschäftsführer und VR Gerold Biner mit 5% zitiert wird.



19. Entscheid Bundesrat

- Trift wird als Winter-GLP aufgenommen
- U-Rothorn provisorisch (Ausgleich zw. Susten-Aletsch GLP, Kompensation Neuschaffung Trift)
- Saisonale Benützungsbeschränkung
- Empfohlene Überflughöhe von 1500 ft von Wildruhegebieten
- Ausscheidung einer Ruhezone östlich des GLP Alphubel vorgesehen (Weissmies)



20. Übersichtskarte

