



Sachplan Infrastruktur der Zivilluftfahrt (SIL)

Überprüfung der Gebirgslandeplätze (GLP)

Grundlagenpapier "Entstehung, Ordnung und Nutzung der GLP"

1. Entstehung der Gebirgslandeplätze

Die geltende rechtliche Ordnung der Gebirgslandeplätze hat ihren Ursprung in der Luftfahrtgesetz-Revision vom 14. Juni 1963 (Artikel 8 LFG; AS 1964 325).

Situation vor der LFG-Revision von 1963

Aus der Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Änderung des Luftfahrtgesetzes vom 28. September 1962; BBl 1962, II, 717:

"Die ersten Anfänge des Fliegens im Gebirge mit noch betont sportlichem Charakter gehen auf die Zeit vor dem ersten Weltkrieg zurück, als von einzelnen Piloten die Eisdecke des Davoser- und St. Moritzersees als Start- und Landeplatz ausgenützt wurde. Während der Zwischenkriegszeit fanden dann wiederholt Landungen auf höher gelegenen Firn- und Gletscherflächen statt (Diavolezza, Jungfraufirn, Konkordiaplatz, Montblanc); auch wurden die ersten Lufttaxi- und Rundflugdienste im Gebirge errichtet.

Einen eigentlichen Aufschwung nahm aber das Fliegen im Gebirge erst nach dem zweiten Weltkrieg. Am 19. November 1946 strandete ein Transportflugzeug der amerikanischen Luftwaffe bei schlechtem Wetter auf dem Gauligletscher. Die damals von der schweizerischen Flugwaffe mit Fieseler Fi-156 Flugzeugen "Storch" durchgeführte Rettungsaktion markiert den Beginn des schweizerischen Flugrettungswesens.

Anfangs der Fünfzigerjahre setzte zivile Pioniertätigkeit im Wallis und in Graubünden ein, wesentlich gefördert durch den Umstand, dass im Flugzeugmuster Piper PA-18 "Super Cup" ein vielseitig geeignetes Fluggerät zur Verfügung stand. Bald einmal trat neben das Flächenflugzeug für Sonderzwecke mehr und mehr auch der Heli.

Angesichts der Bedeutung, welche der Landung im Gebirge für das Rettungswesen zukommt, wurde die Ausbildung in dieser besonderen Sparte gefördert. Im Vordergrund standen immer die Einsätze zur Nothilfe wie die Bergung von Verunfallten, dringliche Personen- und Sachbeförderung bei Unglücks- oder Krankheitsfällen oder die Versorgung von der Aussenwelt abgeschnittener Gruppen, Ortschaften und Regionen. Daneben wurden die Dienste des Flugzeuges oder des Helis mehr und mehr auch für Materialtransporte nach abgelegenen Orten in Anspruch genommen.

Das alles ist mehr oder weniger unangefochten geblieben. Anders verhält es sich mit den Gletscherlandungen zu gewerblicher Personenbeförderung. Mit starker Vermehrung haben sie auch eine zunehmend schärfere Bekämpfung erfahren, und zwar vor allem unter folgenden Titeln:

- *Der im Gebirge seine Erholung Suchende werde dem Fluglärm in unzumutbarer Weise ausgesetzt;*
- *Die fortschreitende Profanierung der Gebirgswelt erhalte besonders hässliche Akzente;*
- *Der Alpinismus werde entwürdigt, indem der Berggänger alter Prägung, der den Gipfel mit eigener Kraft bezwingt, durch Leute verdrängt werde, die sich der Mühe des Aufstieges auf wenig sportliche Art entziehen.*

Diese Gesichtspunkte wurden durchaus ernst genommen, auch wenn sie (damals, so die Botschaft) gelegentlich in übertriebener und unsachlicher Form geltend gemacht wurden. Es wurde erkannt, dass sie im Kern auf schützenswerten Interessen beruhen und es wurde auch nicht bestritten, dass bei Touristikflügen tatsächlich gelegentliche Auswüchse vorgekommen sind.

Unbestritten war auch, dass die damalige Rechtslage in verschiedenen Punkten der Klärung bedurfte. Der Grundsatz, dass Luftfahrzeuge nicht überall, sondern nur auf Flugplätzen landen sollten (Flugplatzzwang), musste im Gesetz ausdrücklich verankert werden. Aber auch die ebenso selbstverständliche Zulässigkeit von Ausnahmen vom Flugplatzzwang und die Aussenlandungen im Gebirge wollte man genau regeln.

Der damalige Streit der Meinungen bezog sich vor allem auf das Fliegen im Gebirge; die im Spiel stehenden Interessen wurden in der Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Änderung des Luftfahrtgesetzes vom 28. September 1962 wie folgt dargelegt:

Private Interessen

- a) Der Nichtflieger möchte durch Luftfahrzeuge nicht gestört werden, namentlich in seiner sportlichen Betätigung als Alpinist oder in seiner Ruhe und Erholung als Feriengast.*
- b) Der aktive Flieger möchte sich fliegerisch im Rahmen, der durch die Flugsicherheit gezogen ist, ohne weitere Einschränkungen betätigen können.*
- c) Derjenige, dem das Luftfahrzeug in irgendeiner Form dienstbar sein kann, möchte es ungehindert und billig benützen können, sei es zu Materialbeförderungen, sei es als Feriengast zur Beförderung in die Berge oder ins Tal, sei es später als Verunfallter zur Beförderung in ein Spital.*
- d) Der Flugunternehmer möchte die bestehende Nachfrage ohne Einschränkungen nutzen können.*

Öffentliche Interessen

- a) Ein wichtiges praktisches Interesse geht auf die Wahrung der öffentlichen Ordnung und Sicherheit, besonders im Hinblick auf die aus dem Flugbetrieb entstehenden Gefahren und auf den dabei verursachten Lärm.*
- b) Mehr ideeller Art ist das öffentliche Interesse am Heimat- und Naturschutz in einem weiteren Sinn.*
- c) An der Förderung der Luftfahrt bestehen allgemein volkswirtschaftliche und militärische Interessen.*
- d) Endlich besteht an der Förderung des Fremdenverkehrs ein wesentliches volkswirtschaftliches Interesse. Dessen Richtung liegt mit Bezug auf Aussenlandungen im Gebirge freilich nicht zum vornherein fest; je nach den konkreten Umständen mag es einmal für die Zulassung, ein anderes Mal für die Verhinderung sprechen.*

Diese knappe Aufzählung zeigt die Vielfalt und die Gegensätzlichkeit der im Spiele stehenden Interessen; sie ist zugleich ein Hinweis darauf, dass es nicht einfach ist, abgewogene Lösungen zu finden."

2. Die LFG-Ordnung der Aussenlandungen im Gebirge vom 14. Juni 1963

Die Luftfahrtgesetzänderung von 1963 bezweckte unter anderem, eine klare Grundlage für die Ordnung der Aussenlandungen im Gebirge zu schaffen. Im Vordergrund stand die kritische Frage, nach welchem Grundsatz die besonders umstrittenen Gebirgslandungen zu touristischen Zwecken zu ordnen sind.

Ein generelles und gänzlich Verbot der Flüge zu touristischen Zwecken wurde als zu weit gehend empfunden; Die Interessen des Fremdenverkehrs wären damit, wie Umfragen bei den Fremdenverkehrsorten gezeigt haben, zu wenig berücksichtigt. Den Feriengästen aber, die im Gebirge eine durch keinen Fluglärm gestörte Erholung suchen, kam man so entgegen, dass man derartige Flüge auf bestimmt bezeichnete Landeplätze beschränkte und deren Auswahl restriktiv vornahm.

Allgemein wurden Aussenlandungen im Gebirge einer doppelten Einschränkung unterworfen:

- a) Solche Landungen sollen zu Ausbildungs- und Übungszwecken sowie bei der Beförderung von Personen zu touristischen Zwecken nur auf bestimmten Plätzen ausgeführt werden.
- b) Die zweite Einschränkung ist personeller Art: Aussenlandungen im Gebirge sollen nur von Piloten ausgeführt werden dürfen, die hiezu eine persönliche Erlaubnis besitzen (Ausweiserweiterung für Gebirgslandungen).

Die für Aussenlandungen im Gebirge massgebenden neuen Absätze des LFG-Artikel 8 im Wortlaut (vgl. Artikel 8 LFG; AS 1964 325):

- 1 *Abflug und Landung von Luftfahrzeugen dürfen unter Vorbehalt der vom Bundesrat zu bestimmenden Ausnahmen nur auf Flugplätzen erfolgen.*

- 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 Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement im Einverständnis mit dem Eidgenössischen Militärdepartement und den zuständigen kantonalen Behörden bezeichnet werden. Die Zahl solcher Landeplätze ist zu beschränken.*

Ergänzung der Ordnung mit der LFG-Änderung vom 17. Dezember 1971

Die Erfahrung mit der 1963 festgelegten Ordnung zeigte, dass es für kurzfristige Fälle erwünscht wäre, wenn das Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement im Einvernehmen mit dem Kanton und der betroffenen Gemeinde bei wichtigen Gründen Ausnahmen von der starren Regel des Absatzes 3 bewilligen könnte. Mit einem neuen Absatz 5 wurde die Möglichkeit geschaffen, z.B. beim Ausfall der Bergbahn eines Touristenzentrums oder während einer grossen sportlichen Veranstaltung, für einige Tage Beförderungen mit Luftfahrzeugen zu bewilligen.

Mit einem weiteren neuen Absatz 6 wurde den schweizerischen Rettungsorganisationen die Möglichkeit verschafft, für Übungszwecke auch ausserhalb der bewilligten Landeplätze zu landen. Dieses Bedürfnis wurde überzeugend damit begründet, dass die Bergung Verunglückter es oft erfordere, an geländemässig schwierigen Stellen zu landen, was auch eine entsprechende Übung der Rettungsflieger voraussetze.

Die für die Gebirgslandeplätze massgebenden Absätze von Artikel 8 LFG im Wortlaut (vgl. AS 1973 1738/1739):

- 1 *Luftfahrzeugen 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 Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (heute Departement) im Einverständnis mit dem Eidgenössischen Militärdepartement (heute VBS) und den zuständigen kantonalen Behörden bezeichnet werden.*
- 4 *Die Zahl solcher Landeplätze ist zu beschränken; es sind Ruhezone auszuscheiden.*
- 5 *Das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (heute 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.*

Diese Ordnung hatte bis heute Bestand.

3. Verzeichnis der Gebirgslandeplätze, Stand 1. Januar 2003 (42 von 48 möglichen GLP)

Gebirgslandeplätze 2001	Kanton	Zweckbestimmung ¹⁾				Bezeichnet seit
		H	F	A	HS	
Aeschhorn	VS	X	X	X	X	1966
Alp Trida	GR	X		X	X	1964
Alpe Foppa	TI	X		X		1980
Alphubel	VS	X	X	X	X	1964
Arolla	VS	X		X	X	1974
Arosa	GR	X		X		1988
Bec de Nendaz	VS	X		X	X	1964
Blüemlisalp	BE	X	X	X		1964
Clariden-Hüfifirn	UR/GL	X	X	X	X	1964
Col des Mosses	VD	X		X		1973
Crap Sogn Gion	GR	X		X	X	1973
Croix-de-Coeur	VS	X	X	X	X	1964
Ebnefluh	VS	X	X	X	X	1964
Fuorcla Chamuotsch	GR	X		X	X	1981
Fuorcla Grischa	GR	X		X	X	1981
Glacier de Breney	VS	X	X	X	X	1964
Glacier de Tsanfleuron	VS	X	X	X	X	1964
Glacier du Trient	VS	X	X	X	X	1964
Glärnischfirn	GL	X	X	X	X	1966
Grimentz	VS	X		X	X	1973
Gstellihorn	BE/VS	X		X	X	1966
Gumm	BE/VD	X		X	X	1966
Jungfrauoch	VS	X	X	X		1964
Kanderfirn	BE	X	X	X	X	1964
Langgletscher	VS	X	X	X	X	1964
Limmerenfirn	GL	X	X	X	X	1966
Madrisahorn	GR	X		X	X	1964
Monte-Rosa	VS	X	X	X	X	1964
Petersgrat	BE/VS	X	X	X	X	1964
Petit-Combin	VS	X	X	X	X	1964
Rosa Blanche	VS	X	X	X	X	1964
Rosenegg-West	BE	X	X	X		1973
Staldenhorn	BE	X		X		1966
Susten Steingletscher	BE	X		X	X	1973
Sustenlimmi	BE	X	X	X	X	1972
Theodulgletscher	VS	X	X	X	X	1964
Unterrothorn	VS	X		X		1973
Vadret dal Corvatsch	GR	X	X	X	X	1981
Vadret Pers	GR		X			1973
Vorabgletscher	GR/GL	X	X	X	X	1964
Vordere Walig	BE	X		X	X	1966
Wildhorn	VS	X	X	X	X	1964

- ¹⁾
- H für Helikopter
 - F für Flächenflugzeuge
 - A für Ausbildung
 - HS für Heliskiing (im Rahmen der allgemein zugelassenen Personenbeförderung zu touristischen Zwecken)

4. Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)

Basierend auf der heute geltenden Ordnung formuliert der SIL im Konzeptteil vom 18. Oktober 2000 (Teil III B6a) die Ausgangslage zu den Gebirgslandeplätzen wie folgt:

Stellenwert

Gebirgslandeplätze sind Landstellen über 1100 m über Meer, die Ausbildungs-, Übungs- und sportlichen Zwecken oder der Personenbeförderung zu touristischen Zwecken dienen.

Handlungsbedarf

Bei verschiedenen Gebirgslandeplätzen stellt sich die Frage, wie bestehende Konflikte mit Naturschutz- und Erholungsgebieten sowie Wildlebensräumen gelöst werden und wie dabei der Aufgabe nachgelebt werden kann, bei der Bezeichnung der Gebirgslandeplätze die gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten (Artikel 8 Absatz 4 LFG) auszuscheiden.

Diesem so formulierten Handlungsbedarf liegt folgende Ausgangslage zugrunde:

Umweltschutzkreise wollen den Heli-Tourismus in den Schweizer Alpen einschränken, das Heliskiing verbieten und die Gebirgslandeplätze weitgehend aufheben. Sie begründen dies mit der vom Helikopterlärm ausgehenden Störwirkung auf Wildtiere, Bergdörfer, Kurorte und Feriengäste sowie mit den Zielen von Energie 2000, CO₂-Reduktionsgesetz und Alpenkonvention.

Der Bundesrat setzt auch in der Luftfahrt auf eine nachhaltige Entwicklung. Dementsprechend liess er die Leitgedanken der Nachhaltigkeit in den SIL einfließen. Bei der Festlegung von Handlungsschwerpunkten, welche den Rahmen seiner Nachhaltigkeitsstrategie bilden, will er neben den Umweltschutzziele auch die Zieldimensionen Wirtschaft und Gesellschaft betrachten. Hinsichtlich der touristischen Heli Flüge im Alpenraum ist deshalb auch zu gewichten, dass bis heute alle betroffenen Kantone aus tourismus- und regionalpolitischen Gründen für den Erhalt einer beschränkten Anzahl Gebirgslandeplätze eintreten. Die für unsere Wirtschaft und Gesellschaft erforderliche Mobilität soll möglich sein, doch sind die von ihr verursachten Nachteile für die Umwelt zu minimieren. In diesem konfliktreichen Spannungsfeld muss optimiert werden. Der Bundesrat hat diesen Handlungsbedarf erkannt und im SIL-Konzeptteil folgenden Auftrag erteilt:

Überprüfungsauftrag SIL

Das Netz der Gebirgslandeplätze 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 Gebirgslandeplätze durch besser geeignete Stellen ersetzt werden. Generell zu überprüfen ist auch die Grundsatzfrage, ob und in welchem Ausmass das Heliskiing weiterbetrieben werden soll.

Federführung: BAZL

*Begleitung: ARE, BUWAL, VBS
Kantone mit Gebirgslandeplätzen
GLP-Benützer, Tourismusorganisationen
Umweltschutzorganisationen*

*Termine: Ende 2001 Zwischenbericht
Ende 2002 Schlussbericht, verlängert auf Ende 2003*

Eine weitere, eng mit diesem SIL-Auftrag verbundene Massnahme ergibt sich aus dem Landschaftskonzept Schweiz (Massnahme 6.02 LKS Teil II BERICHT, Seite 60):

Auftrag LKS

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

Federführung: BAZL

Mitarbeit: VBS, BUWAL, ARE, ENHK