



ENTWURF

Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)

Sachplaninhalt – konzeptionelle Ziele und Vorgaben / Teilnetze: Gebirgslandeplätze

Teil III B6a – Gebirgslandeplätze

Ausgangslage

Bestehende Anlagen

Zur Zeit sind 42 Gebirgslandeplätze bezeichnet (vgl. Karte Ausgangslage). Die Zahl der GLP ist gesetzlich auf max. 48 begrenzt (GLP, s. Art. 54, Abs. 3 der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt vom 23. November 1994 (VIL, SR 748.131).

Das bestehende Netz der Gebirgslandestellen hat sich aus Sicht der Luftfahrt grundsätzlich als zweckmässig erwiesen. Der Bedarf möglicher punktueller Ergänzungen wird in einzelnen Regionen diskutiert. Ebenfalls gibt es Regionen, die ein Bedürfnis nach Redimensionierung haben. (Allfällige Änderungen am bestehenden Netz erfolgen grundsätzlich unter Einbezug der betroffenen Behörden, Organisationen und Unternehmen).

Die Begründung für ein Netz der GLP liegt hauptsächlich im Bedürfnis der Flugausbildung und des Flugtrainings. Etwas weniger als die Hälfte der jährlichen Bewegungen der Gebirgsfliegerei fällt auf diese Sparte. Wichtig für die Ausbildung sind möglichst kurze Flugwege sowie die Verschiedenartigkeit von Gelände auf unterschiedlichen Höhenstufen und möglichst kleinem Raum. Um eine hohe Flugsicherheit aufrechterhalten zu können und ein optimales Flugrettungswesen zu sichern, sind aufgrund der unterschiedlichen meteorologischen und topografischen Situationen Ausbildungs- und Trainingsflüge in verschiedenen Regionen notwendig.

Gewerbsmässige Flüge gemäss der Verordnung über die Luftfahrt vom 14. Nov. 1973, Art. 100, machen rund ein Viertel der Bewegungen auf Gebirgslandeplätzen aus (drei Viertel davon dienen dem Heliskiing). Diese sichern indirekt auch das Training der Berufspiloten (Querfinanzierung: Dank Heliskiing erfährt die Flugaktivität im Winter keinen wesentlichen Einbruch. Dies ermöglicht den Piloten ganzjährig den notwendigen Trainingsstand zu erhalten.). 5 Gebirgslandeplätze weisen im Jahresmittel mehr als 1000 gewerbsmässige Flugbewegungen (Landung und Start ergeben 2 Bewegungen), 7 GLP zwischen 500 und 1000 Bewegungen und deren 29 weniger als 500 Bewegungen aus.

Die übrigen Flugbewegungen dienen dem Flugsport (hauptsächlich Flächenflugzeuge; nicht-gewerbsmässige Flüge) und haben in erster Linie Trainingscharakter.

Karte Ausgangslage s. Anhang

Übersichtstabelle (vgl. auch SIL Teil II-15)

Landestelle	Kt.	Eignung				Bezeichnet seit	Koordinaten		Höhe ü.M. Z
		H ¹	F ²	A ³	HS ⁴		X	Y	
Aeschhorn	VS	X	X	X	A	1966	621 100	101 000	3541
Alp Trida	GR	X		X	B	1964	823 325	207 125	2267
Alpe Foppa	TI	X		X		1980	712 400	108 350	1527
Alphubel	VS	X	X	X	A	1964	633 775	100 050	3839
Arolla	VS	X		X	C	1974	603 550	095 825	2000
Arosa	GR	X		X		1988	771 500	182 900	1619
Bec de Nendaz	VS	X		X		1964	587 900	112 150	2163
Blüemlisalp	BE	X	X	X		1964	625 460	150 860	2811
Clariden-Hüfifirn	UR/GL	X	X	X		1964	710 000	186 650	2944
Col des Mosses	VD	X		X		1973	574 025	138 575	1441
Crap Sogn Gion	GR	X		X	B	1973	735 375	188 875	2235
Croix-de-Coeur	VS	X	X	X	C	1964	584 200	107 800	2186
Ebnefluh	VS	X	X	X	A	1964	639 250	150 850	3853
Fuorcla Chamuotsch	GR	X		X	A	1981	777 600	152 600	2922
Fuorcla Grischa	GR	X		X	B	1981	780 250	154 250	2963
Glacier de Breney	VS	X	X	X	A	1964	600 400	092 950	3646
Glacier de Tsanfleuron	VS	X	X	X	B	1964	583 300	129 200	2849
Glacier du Trient	VS	X	X	X	A	1964	569 000	092 900	3225
Glärnischfirn	GL	X	X	X		1966	718 000	207 000	2516
Grimentz	VS	X		X	C	1973	610 300	113 550	1575
Gstellihorn	BE/VS	X		X	A	1966	586 380	132 620	2749
Gumm	BE/VD	X		X	A	1966	581 275	142 300	2057
Jungfraujoch	VS	X	X	X		1964	642 300	155 300	3458
Kanderfirn	BE	X	X	X	A	1964	629 920	148 350	2895
Langgletscher	VS	X	X	X	C	1964	637 200	144 800	2356
Limmerenfirn	GL	X	X	X		1966	716 700	185 520	2972
Madrisahorn	GR	X		X	B	1964	784 800	200 725	2696
Monte-Rosa	VS	X	X	X	A	1964	632 000	087 800	4094
Petersgrat	BE/VS	X	X	X	A	1964	629 700	146 300	3134
Petit-Combin	VS	X	X	X	A	1964	586 625	092 500	3648
Rosa Blanche	VS	X	X	X	A	1964	593 500	101 050	3299
Rosenegg-West	BE	X	X	X	A	1973	653 700	164 200	3492
Staldenhorn	BE	X		X	A	1966	584 750	141 800	1973
Susten Steingletscher	BE	X		X	C	1973	675 420	176 025	1846
Sustenlimmi	BE	X	X	X	A	1972	675 575	171 425	3175
Theodulgletscher	VS	X	X	X	B	1964	621 050	087 000	3450
Unterrothorn	VS	X		X	B	1973	627 800	096 625	3087
Vadret dal Corvatsch	GR	X	X	X	B	1981	783 375	143 575	3246
Vadret Pers	GR		X			1973	792 850	141 525	3088
Vorabgletscher	GR/GL	X	X	X	B	1964	730 600	193 350	2967
Vordere Walig	BE	X		X	A	1966	584 800	138 000	2044
Wildhorn	VS	X	X	X	A	1964	594 000	133 675	3243

- 1 H für Helikopter
2 F für Flächenflugzeuge
3 A für Ausbildung
4 HS für Heliskiing (im Rahmen der allgemein zugelassenen Personenbeförderung zu touristischen Zwecken)
A Absetzen mit Heli ausserhalb Gebiet mit skitouristischer Infrastruktur
B Absetzen mit Heli in Gebiet mit skitouristischer Infrastruktur
C Aufnahmeplatz

Gemäss ihrer Eignung können mit einer Ausnahme (Vadret Pers) alle 42 Gebirgslandeplätze von Helikoptern und zu Ausbildungszwecken genutzt werden. 32 davon können im Zusammenhang mit Heliskiing-Flügen angefliegen werden (18 ausserhalb, 9 innerhalb von Gebieten mit skitouristischer Infrastruktur, 5 als Aufnahmeplätze) und insgesamt deren 24 sind auch für Landungen mit Flächenflugzeugen geeignet. 1 Anlage dient ausschliesslich Landungen mit Flächenflugzeugen (Vadret Pers).

Stellenwert

Gebirgslandeplätze sind Landstellen über 1100 m über Meer, die Ausbildungs-, Übungs- und sportlichen Zwecken oder der Personenbeförderung zu touristischen Zwecken dienen. Die Gebirgslandeplätze bilden die Ausbildungs- und Übungsgrundlage für Piloten mit der Zulassung für Gebirgslandungen. Sie sichern indirekt die Rettungs- und Transportflüge im Gebirge. Im Weiteren ermöglichen die Gebirgslandeplätze touristische Aviatikangebote (Heliskiing) und Flugsport (hauptsächlich mit Flächenflugzeugen).

Handlungsbedarf

Bei verschiedenen Gebirgslandeplätzen stellt sich die Frage, wie bestehende Konflikte mit Naturschutz- und Erholungsgebieten sowie Wildlebensräumen gelöst werden können und wie dabei den Aufgaben nachgelebt werden kann, bei der Bezeichnung der Gebirgslandeplätze die gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezone (Art. 8 Abs. 4 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948, LFG) auszuscheiden und die Anforderungen des Landschaftskonzepts Schweiz (Sachziel 6c) umzusetzen. Mit dem Bundesrats-Beschluss zu den Teilen I bis III B des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt vom 18. Oktober 2000 erging der Auftrag an die Verwaltung, unter Einbezug der betroffenen Kreise sowohl das Netz der Gebirgslandeplätze als auch die Grundsatzfrage, ob und in welchem Ausmass das Heliskiing weiterbetrieben werden soll, generell zu überprüfen. Die vom Flugbetrieb ausgehende Beeinträchtigung der Schutzziele soll durch gezielte Massnahmen verhindert werden. Wo sich Konflikte nicht durch eine restriktive Nutzung beseitigen lassen, sollen bestehende Gebirgslandeplätze durch besser geeignete Stellen ersetzt werden.

Im Rahmen verschiedener Arbeitsgruppen wurden unter Einbezug der betroffenen Kreise die für das weitere Vorgehen notwendigen Grundlagen erarbeitet. In einem weiteren Schritt erhob man die Konfliktpotenziale im Bereich Natur- und Landschaftsschutz im Rahmen einer gemeinsamen Studie des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) und des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) (Hintermann+ Weber AG, Dezember 2002). Dabei wurden hauptsächlich mögliche Konflikte in den Bereichen rechtskräftige Schutzzonen, Fauna / Wildtiere sowie Ruhe und stille Erholung geortet. Von den untersuchten 42 Gebirgslandeplätzen wiesen sämtliche ein gewisses Konfliktpotential in einem Radius von 5 km um die Landestelle auf. 18 Landstellen liegen innerhalb eines Objekts des Bundesinventars geschützter Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN) oder des Bundesinventars von Moorlandschaften von nationaler Bedeutung. Von den Autoren der Studie werden 22 der Gebirgslandeplätze als Standorte mit einem grossen Konfliktpotential bewertet. Aus Sicht des Bundes stellen die Resultate dieser Studie eine gute Auslegeordnung für die weiterführenden Arbeiten dar. Dabei gilt es allerdings zu berücksichtigen, dass die Analyse nur basierend auf Kartenmaterial erfolgte und räumliche, 3-dimensionale sowie saisonale Aspekte weitgehend unberücksichtigt blieben. Die Studie hat jedoch aufgezeigt, dass sämtliche dieser Landstellen zusätzlich einer individuellen Beurteilung unter Berücksichtigung der lokalen räumlichen Besonderheiten zu unterziehen sind.

Die genaue Bezeichnung der einzelnen Gebirgslandeplätze und die Bedingungen für deren Benützung hat deshalb im Rahmen der weiteren Schritte mit der Erarbeitung von Objektblättern auf regionaler Ebene zu erfolgen. Dabei ist auch zu prüfen, wie weit sich die georteten Konfliktpotenziale bestätigen lassen, und ob sich die Konflikte mit geeigneten Massnahmen lösen lassen.

Festlegungen

- F 1 Grundlage für das festzusetzende Netz der GLP bilden die derzeit bestehenden 42 Gebirgslandeplätze gemäss Karte Ausgangslage.
- G 2 Die Überprüfung der Gebirgslandeplätze erfolgt im Rahmen der Erarbeitung von regional zusammengefassten objektspezifischen Blättern. Dabei sind die betroffenen Behörden, Organisationen und Unternehmen einzubeziehen und ausgewiesene regionale Bedürfnisse zu berücksichtigen.
- G 3 Die Nutzung von Gebirgslandeplätzen darf grundsätzlich die Schutzziele in (Schutz)Objekten gemäss dem Bundesgesetz vom 1. Juli 1966 über den Natur- und Heimatschutz (NHG, SR 451) und dem Jagdgesetz vom 20. Juni 1986 (JSG, SR 922.0) nicht beeinträchtigen. Auch ausserhalb solcher Gebiete darf die Nutzung nicht zu einer übermässigen Belastung von Raum und Umwelt führen.
- Konflikte zwischen bestehenden Gebirgslandeplätzen und den Schutzzielen von NHG und Jagdgesetz sind auf Stufe Objektblatt zu lösen. Hierbei ist wie folgt vorzugehen:
- Liegen Beeinträchtigungen von Schutzzielen vor, so werden stufenweise Nutzungsbeschränkungen (Nutzungsart, zugelassene Flugobjekte, zeitliche und örtliche Beschränkungen) neu festgelegt.
 - Bei der Festlegung von Massnahmen sind die spezifischen Anforderungen an die Aus- und Weiterbildung sowie die Erhaltung der fliegerischen Fähigkeiten zu berücksichtigen (Vielfalt der Trainingssituationen). Dabei geniessen die Anforderungen der Aus- und Weiterbildung Priorität gegenüber anderen fliegerischen Aktivitäten.
 - Wenn sich die Konflikte trotz Nutzungsbeschränkungen nicht lösen lassen, wird der entsprechende Gebirgslandeplatz verschoben oder ersetzt. An Stelle einer Verschiebung oder eines Ersatzes können auch Ausgleichsmassnahmen, wie z.B. die Schaffung von Ruhezeiten getroffen werden. Der Ersatz kann auch überregional gesucht werden.
- G 4 Heliskiing ist in der Schweiz nur auf dafür bezeichneten Landstellen erlaubt. Für die Festlegung einer entsprechenden Nutzungsmöglichkeit ist wie folgt vorzugehen:
- Für die Bezeichnung von Gebirgslandeplätzen mit Heliskiingnutzung ist ein qualifiziertes Interesse, wie z.B. mittels eines regionalen oder kantonalen Tourismuskonzepts nachzuweisen und die Abstimmung mit dem kantonalen Richtplan sicherzustellen.
 - Die Gebirgslandeplätze mit Nutzungsmöglichkeit Heliskiing sowie deren Nutzungsbeschränkungen werden regional unter Einbezug der betroffenen Behörden, Unternehmen und Organisationen abgestimmt.
 - Die Gebirgslandeplätze mit der Nutzungsmöglichkeit Heliskiing werden im SIL festgelegt.
- V 5 Weitere Lösungsmassnahmen zur Optimierung des Netzes der Gebirgslandeplätze und im Hinblick auf die Auswirkungen auf Raum und Umwelt sowie zur Befriedigung von Ausbildungsbedürfnissen sind zu prüfen.
- G 6 Die Ausscheidung von Ruhezeiten erfolgt auf Basis von bestehenden Inventaren und Schutzobjekten gemäss NHG oder JSG. Sie wird auf Stufe Objektblatt konkretisiert.

Erläuterungen

1. –
2. Die Koordination, Abstimmung und Lösungserarbeitung soll möglichst in regional zusammengefassten Gruppen von Landstellen analog dem Vorgehen bei der Erarbeitung von Koordinationsprotokollen für Flugplätze erfolgen. In den Prozess zu integrieren sind die betroffenen Bundesämter (Bundesamt für Zivilluftfahrt, Bundesamt für Raumentwicklung, Bundesamt für Umwelt, Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport, Eidg. Natur- und Heimatschutzkommission), Kantone (zuständige Stellen für Raumplanung, Umwelt, Naturschutz, Jagd, Wirtschaft und Tourismus), Standortgemeinden, Organisationen (Schweiz. Alpenclub, Aeroclub der Schweiz, Stiftung für Landschaftsschutz, Swiss Helicopter Association) und Unternehmen (Helikopterbasen innerhalb der betroffenen Region).
Das BAZL erarbeitet in Zusammenarbeit mit den betroffenen Bundesstellen vorgängig eine Richtlinie/Wegleitung mit einer Liste der materiellen Kriterien für die Überprüfung der Plätze und Festlegung der Nutzung.
3. Landstellen, die entweder innerhalb oder in unmittelbarer Nähe von Gebieten, in denen die Stille und Ruhe wichtige qualitative Werte darstellen, in Naturschutzgebieten oder in nationalen und kantonalen Wildschutzgebieten wie z.B. Jagdbanngebieten oder Wildasylen (GR) etc. liegen, sind konfliktrichtig und bedürfen einer Lösungserarbeitung. Ebenso sind zeitliche Rahmenbedingungen festzulegen. Bei den erwähnten Benützungsbegrenzungen kann es sich z.B. um das Vorschreiben bestimmter einzuhaltender Flugwege oder jahres- bzw. tageszeitliche Beschränkungen handeln. Die Anstrengungen des Bundes, die Wirkung des BLN durch Integration in die raumwirksamen Politikbereiche zu verbessern sowie die laufenden Gespräche zur Thematik der Pärke werden in die Lösungserarbeitung einbezogen.

Anders als Helikopter können Flächenflugzeuge nicht an fast jeder beliebigen Stelle im Gelände landen. Zudem ist die Störwirkung von Flächenflugzeugen im Vergleich zu Helikoptern unterschiedlich. Diesen Umständen ist im Rahmen der Konfliktlösung entsprechend Rechnung zu tragen. Sollten auf Grund von Konflikten mit Natur- und Landschaftsschutz Massnahmen notwendig sein, ist zu beachten, dass Gebirgslandeplätze für Flächenflugzeuge schwerer zu verschieben sind, als solche, die nur von Helikoptern angefliegen werden.

4. Ohne eine entsprechende gesetzliche Grundlage kann Heliskiing in der Schweiz nicht generell verboten werden. Auf Grund des durch Heliskiing-Aktivitäten hervorgerufenen Konfliktpotentials sind diese Aktivitäten aber auf eigens dafür bezeichnete Landstellen zu begrenzen. Diese müssen im Rahmen der Erarbeitung der Objektblätter festgelegt werden.
Die Mehrheit der gewerbsmässigen Flüge auf den Gebirgslandeplätzen dienen dem Heliskiing, welches üblicherweise im ersten Quartal des Jahres stattfindet. Diese Aktivität ist für einzelne Regionen ein wichtiges touristisches Angebot und für einige Firmen ein äusserst wichtiges finanzielles Standbein, jedoch stark von Wetter, Wochentag und Jahreszeit abhängig. Dank Heliskiing erfährt die Flugaktivität im Winter keinen wesentlichen Einbruch. Dies ermöglicht den Piloten ganzjährig den notwendigen Trainingsstand zu erhalten. Damit wird auch die Flugsicherheit auf hohem Niveau garantiert.

5. Zu prüfen ist insbesondere im Hinblick auf die Auswirkungen auf Raum und Umwelt und die sich daraus ergebenden Konflikte, ob eine Ausscheidung von Sektoren für die Gebirgsfliegerei sinnvoll ist. In diese Prüfung einzubeziehen sind folgende Aspekte:
- Die Zweckbestimmung solcher Sektoren (sollen diese nur für Ausbildungszwecke oder generell für alle Nutzungsarten zur Verfügung stehen);
 - Die Modalitäten der Einführung solcher Sektoren und die möglichen Kompensationsmassnahmen / Gebietseinschränkungen (z. B. zahlenmässige Kontingentierung von Übungsflügen auf Landstellen; Schaffung von Bereichen unterhalb 2000 m in bestehenden Schutzgebieten, in denen keine Landungen zu Ausbildungszwecken stattfinden dürfen als Ausgleich für Lärmimmissionen);
 - Die Notwendigkeit einer Änderung des LFG und der VIL.
6. Die Schaffung von Landschafts- und Wildruhezonen erfolgt im Rahmen der regionalen Gespräche (auf Stufe Objektblatt) in Abstimmung mit der kantonalen Richtplanung.

Es wird zwischen zwei Kategorien von Ruhezonen unterschieden:

- A) Landschaftsruhezonen sind definitionsgemäss arm an anthropogenen Lärmquellen. Schutzziel muss die Vielfalt natürlicher Geräusche und die Stille für die menschliche Erholung sein.
- B) Wildruhezonen: Schutzgebiete mit wichtigen Rückzugsräumen für Wildtiere und in welchen die Fauna besonders empfindlich gegenüber Auswirkungen von Luftfahrzeugen ist.

G (Grundsätze):	Festlegungen, die keiner räumlichen Abstimmungen bedürfen oder die sich nicht auf konkrete räumliche Abstimmungsfragen beziehen; sie sind einer Festsetzung gleichgestellt.
F (Festsetzung):	Eine Abstimmungsanweisung kann als Festsetzung bezeichnet werden, wenn eine hinreichende Zusammenarbeit stattgefunden hat und die materiellen Anforderungen an die Koordination erfüllt sind (Grobabstimmung). Ein konkretes Vorhaben darf erst festgesetzt werden, wenn ein Bedarf dafür besteht, eine Prüfung von Alternativstandorten stattgefunden hat, das Vorhaben auf den betreffenden Standort angewiesen ist, sich die wesentlichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt auf Grund der vorhandenen Grundlagen grob beurteilen lassen und wenn die Vereinbarkeit mit der massgeblichen Gesetzgebung voraussichtlich gegeben ist (Art. 15 RPV).
Z (Zwischenergebnis):	Eine Abstimmungsanweisung kann als Zwischenergebnis bezeichnet werden, wenn die Zusammenarbeit eingeleitet ist und noch nicht abschliessend beurteilt werden kann, ob die materiellen Anforderungen an die Koordination erfüllt sind.
V (Vororientierung):	Eine Abstimmungsanweisung kann als Vororientierung bezeichnet werden, wenn die vorgesehene raumwirksame Tätigkeit noch zu wenig bestimmt ist, um den überörtlichen Koordinationsbedarf zu ermitteln und die Zusammenarbeit noch nicht eingeleitet ist.