



Schweizerischer Helikopterverband
Fédération Suisse des Hélicoptères
Federazione Svizzera degli Elicotteri
Swiss Helicopter Federation

Schweizerischer Helikopterverband
Lidostrasse 5
6006 Luzern
Tel: +41 79 693 75 93
E-Mail: marco.riva@swissheli.ch

LSI
Bundesamt für Umwelt BAFU
Vernehmlassung BLN
3003 Bern

Uznach, 28.04.2014

Eingabe

Totalrevision der Vorordnung über das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (VBLN); Eingabe Anhörung

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir haben den Entwurf der VBLN in Sachen luftfahrttechnischer Belangen studiert und nehmen dazu Stellung.

Wunschgemäss erhalten Sie die betroffenen Teile auch im gewünschten Raster.doc elektronisch zugestellt.

Soweit wir auf die einzelnen Objekt nicht eingehen, so gilt der Grundsatz, dass die Luftfahrt vollständig von allfälligen Schutzbestrebungen ausgeschlossen wird, da Sie effektiv nur bedingt die Landschaft verändert und stets nur von temporärer Dauer ist.

Grundsatzfeststellung:

Fast sämtliche Umweltverbände wurden zur Stellungnahme offiziell eingeladen. Kein einziger Aviatik Verband findet sich auf der Adressatenliste. Ausgerechnet von Seiten des Bundes ist immer wieder von Konfliktbeseitigung der Gebirgslandeplätze, von welchen einige in BLN Gebieten sind, die Rede. Der Schweizerische Helikopterverband kommt zum Schluss, dass dies nur zwei Gründe haben kann;

1. Die aviatischen Aktivitäten haben keinerlei Einfluss auf das Schutzgebiet und Schutzziel, was in Bezug auf Fauna und



Flora korrekt ist und beeinträchtigen ein Schutzgebiet nicht. Daher ist auch ein Einbezug der Aviatik nicht erforderlich.

oder

2. Es wird einmal mehr versucht, was alle aviatischen Verbände nicht hoffen, dass diese Verordnung dazu dienen soll, die BLN Gebiete soweit Rechnung zu tragen, damit die Gebirgslandeplätze in den BLN Gebieten längerfristig aufgehoben werden und man bewusst die aviatischen Verbände nicht eingeladen hat in der Hoffnung, sie geben keine Stellungnahme ab.

Erfreulicherweise hat der Bundesrat erkannt, dass die Gebirgslandeplätze wichtig sind für die Sicherstellung der Ausbildungsqualität unserer Piloten und letztlich die Versorgung im Gebirgsraum sicherstellen.

Konfliktpotential sehen wir hier mit dem Begriff „Ruhe“.

Grundsatzstandpunkt des SHeV:

Die Ausbildung und das Training von Piloten in Gebirge ist aus volkswirtschaftlicher Sicht nötig, da sonst das nötige Rüstzeug für die anspruchsvolle Fliegerei wie Rettung und Versorgung im Gebirge fehlt. Es macht Sinn, solche Trainingsflüge dort zu tätigen, wo es niemanden stört. Logischerweise sind diese Gebiete in der Abgeschiedenheit und somit auch in BLN Gebieten. Auch in den BLN Gebieten muss ein Pilot Orts- und Sachkundig sein, damit er seinen Auftrag (Rettung und Versorgungsflug) jederzeit sicher ausführen kann.

Der Aviatik stehen zurzeit noch 42 (es ist eine Reduktion auf 40 vorgesehen) Gebirgslandeplätze zur Verfügung. Wovon mehrere noch jahreszeitlich eingeschränkt sind. Im Verhältnis zu den Leistungen, welche die Helikopterfliegerei im Alpenraum bringt, sind es sehr wenige in ungenügender Anzahl. In der Ausbildung sind daher oft sehr lange Überflüge nötig, welche sicher nicht im Interesse der Ökonomie und Ökologie sind.

Lärmarmes Fliegen; Das BAFU hat zusammen mit dem Aeroclub der Schweiz im Jahre 2007 eine CD zur Fluglärminderung herausgegeben. In dieser CD wird klar, dass hohe Überflüge eine massiv höhere Beschallungszeit haben. Es ist aus Erfahrung abzusehen, dass versucht wird in naher Zukunft die Mindestflughöhen über Schutzgebieten anzuheben da der Irrglaube herrscht, dass es dann in den Schutzgebieten ruhiger wird. In diesem Falle wäre die dB Belastung zwar etwas geringer aber die Beschallungszeit um ein X-faches länger. Ob dies im Sinne eines Schutzgebietes ist, lassen wir offen.

Alternativ wäre ein umfliegen, was wiederum ökonomisch eine Flugzeit erheblich verlängert, da teilweise die oberen Luftraumklassen mit dem Schutzgebiet überlagert werden. Ob dies ökologisch Sinn macht, lassen wir offen.

Es ist Fakt, dass die laufend erweiterten Flugbeschränkungszonen (neu Restricted Area des Militärs, die stetig wachsenden kontrollierten Lufträume der Skyguide etc.) nicht die Fliegerei einschränken, sondern Flugzeiten erheblich verlängern.

Grundsatzantrag;

1. Der SHeV beantragt, dass bei dieser Verordnung explizit die gesamte Luftfahrt ausgeschlossen wird und dies entsprechend in die Verordnung aufgenommen wird.
2. Die Verordnung soll um einen Artikel ergänzt werden.

Art. xx Luftfahrt in Schutzgebieten

- 1 Die Luftfahrt ist von dieser Verordnung vollständig ausgeschlossen.
- 2 Für Bauten und Anlagen die zur Hauptsache der Luftfahrt dienen ist eine Bewilligung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt erforderlich.

Art.	Lit	Vorlageentwurf und Korrektur	Bemerkung
5	2 d	<p>Art. 5 Grundsatz und allgemeine Schutzziele</p> <p>2 Insbesondere sind folgende allgemeine Schutzziele zu beachten:</p> <p>d. Die Unberührtheit der Objekte und die Ruhe in den Objekten sind zu erhalten, soweit sie eine spezifische Eigenart darstellen.</p> <p>Korrektur SHeV;</p> <p>Art. 5 Grundsatz und allgemeine Schutzziele</p> <p>2 Insbesondere sind folgende allgemeine Schutzziele je nach Eigenheit des Objekt zu beachten:</p> <p>d. Die Unberührtheit der Objekte und die Ruhe in den Objekten sind zu erhalten, soweit sie eine spezifische Eigenart darstellen.</p>	<p>SHeV;</p> <p>Mehrere Gebirgslandeplätze sind in BLN Gebieten. Logischerweise können Luftfahrzeuge die gemäss Verordnungsentwurf geforderte Ruhe nicht erfüllen. Es trifft zwar zu, dass diese Gebirgslandeplätze nur gelegentlich angefliegen werden, die absolute Ruhe wie im Verordnungstext vorgesehen, ist daher nicht möglich.</p> <p>Ein umfliegen von Schutzgebieten ist einerseits aus Gründen der Luftraumstruktur nicht zielführend, da die Flugzeit dadurch unnötig verlängert wird und andererseits die Wetterverhältnisse teilweise den Piloten zwingen, Routen zu wählen, die durch ein Schutzgebiet führen.</p> <p>Die geforderte Ruhe kann allenfalls verbessert werden, wenn die Schutzgebiete so überflogen wer-</p>

		<p><u>alternativ:</u></p> <p>d. Die Unberührtheit der Objekte und die Ruhe in den Objekten sind zu erhalten, soweit sie eine spezifische Eigenart darstellen. Ausgenommen davon ist die Luftfahrt.</p>	<p>den, dass die Beschallung möglichst kurz ist. Dies würde aber bedeuten, dass die Mindestflughöhen nicht angehoben oder gar verringert werden.</p> <p>d. warum die Ruhe in Lit 2 d. explizit erwähnt wird, ist nicht nachvollziehbar.</p>
6	2	<p>Art. 6 Eingriffe bei Erfüllung von Bundesaufgaben</p> <p>2 Geringfügige Beeinträchtigungen eines Objektes, die kein Abweichen von dessen ungeschmälerter Erhaltung im Sinne des BLN darstellen, sind zulässig, wenn sie sich durch ein Interesse rechtfertigen lassen, das gewichtiger ist als das Interesse am Schutz des Objektes. Ein gewichtiges Interesse ist die Schulung- und das Training von Piloten.</p>	<p>SHeV;</p> <p>Nicht von ungefähr werden für komplexe Aufgaben ortskundige Piloten eingesetzt. Sowohl Rettungs- wie auch Arbeitsflüge finden in den BLN Schutzgebieten statt. Ein Pilot muss die Gegebenheiten in seinem Missionsgebiet bestens kennen. Daher ist es unerlässlich, dass Piloten auch in den Schutzgebieten den Ausbildungs- und Trainingsstand aufrechterhalten respektive erlernen können. Speziell im Gebirge haben Regionen spezielle charakteristische Eigenschaften wie Wind- und Wetterverhältnisse die zu beachten sind. Auch Hindernisse und flugtaktische Fähigkeiten müssen aus luftfahrtspezifischen Sicherheitsgründen fundiert und <u>ortsgebunden</u> erlernt oder trainiert werden. Es ist wie bei der Feuerwehr, auch diese führen in komplexen Fabriken vor Ort Übungen durch, damit sie sich im Bedarfsfall bestens auskennen.</p>
7		<p>Art. 7 Behebung von Beeinträchtigungen</p> <p>Die zuständigen Behörden prüfen bei jeder sich bietenden Gelegenheit, inwieweit bestehende Beeinträchtigungen vermindert oder behoben werden können. Die wirtschaftlich betroffenen Verbände müssen in diesen Prozess eingebunden werden.</p>	<p>SHeV;</p> <p>Um neuen Konflikten entgegenzuwirken erachten wir es als unerlässlich, dass die wirtschaftlich betroffenen Verbände in eine solche Verminderung der Beeinträchtigung einbezogen werden. Dies gilt nicht nur für die Luftfahrt, sondern auch für die Forstwirtschaft, Landwirtschaft und den Tourismus.</p> <p>Es stösst allgemein auf Unverständnis, wenn die betroffenen Vertreter der Wirtschaft hier nicht einbezogen werden, sondern</p>

			nur die Belange der Umweltverbände oder die einseitige Haltung der Natur- und Heimatschutzkommission ENHK, welche praktisch nur aus Akademikern (siehe Mitgliederliste ENHK) besteht und kaum die Belange der wirtschaftlich Betroffenen kennen.
Ergänzung 1		Art. xx Luftfahrt in Schutzgebieten 1 Die Luftfahrt ist von dieser Verordnung vollständig ausgeschlossen. 2 Für Bauten und Anlagen die zur Hauptsache der Luftfahrt dienen ist eine Bewilligung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt erforderlich.	SHeV; So kann sichergestellt werden, dass mit dieser neuen Verordnung die Belange der Luftfahrt insbesondere der Flugsicherheit Rechnung getragen werden kann. Ebenso ist der Konfliktbeseitigung entgegen gewirkt. Die Sicherstellung des Training- und Ausbildungsstand der Piloten werden hohe Priorität eingeräumt. Da die ENHK keine Kompetenz in diesen Belangen hat, ist es aus flugsicherheitstechnischen Gründen unerlässlich, dass die betroffenen Luftfahrtverbände in diesen Prozess einbezogen werden.

Befund;

- Der Schweizerische Helikopterverband SHeV, sowie alle anderen Aviatik Verbände wurden weder zur Stakeholderinvolvement noch jetzt zur Stellungnahme eingeladen.
- Kein Aviatik Verband befindet sich auf der Adressatenliste der Vernehmlassungsadressaten.
- Fast sämtliche Umweltverbände wurden zur Stellungnahme eingeladen.
- Obschon der SHeV nicht zur Stellungnahme eingeladen wurde, hat er sich zum Verordnungsentwurf geäußert.
- Dem SHeV sowie weiteren Verbänden wurden die Objektblätter gemäss Begleitschreiben von BR Doris Leuthard, welche als Beilage 1 beschrieben sind, nicht zugestellt.
- Diese Verordnung tangiert die Luftfahrt und die Gebirgslandeplätze.
- Mehrere, der vom Bundesrat bezeichneten Gebirgslandeplätze GLP's befinden sich in BLN gebieten.
- Für die Ausbildung von Piloten im Gebirge stehen zurzeit 42 Gebirgslandeplätze gegenüber 8874 Berggipfeln (gemäss Gipfelverzeichnis Schweiz) zur Verfügung. Das entspricht < ½ % aller Berggipfel.
- Die Tangierung der GLP's beträgt pro GLP rund 3 km² für das unterschreiten der Mindestflughöhe. Gesamthaft ca. 130 km² in der Schweiz. Der gesamte Alpenraum ist ca. 24'500 km² und so-



mit nimmt der Anteil der GLP's lediglich 0.5% der Gebirgsfläche in Anspruch. Die eigentliche Landefläche (Umkreis 400 Meter) beträgt wiederum lediglich 21 km². Also weniger als ein Promille.

- Flugpisten resp. Teile davon befinden sich in BLN Gebieten.
- Ein erheblicher Anteil von BLN Gebieten befindet sich in Anflugsrouten von Pisten.
- Versorgungsflüge und Transportflüge finden in mehreren BLN Gebieten statt.
- Rettungs- und Hilfsflüge finden innerhalb der BLN Gebiete statt.
- Luftfahrzeuge sind nur eine temporär innerhalb eines BLN Gebietes.
- Für die Luftfahrt braucht es keine baulichen Veränderungen in den BLN Gebieten.
- Der Luftfahrzeuge beeinträchtigt das Landschaftsbild nicht.

Schluss;

Wir fordern das BAFU auf, dass die aufgeführten Ergänzungen und Änderungen in die Verordnung aufnehmen.

Für den Einbezug unseres Verbandes und die Mithilfe bei der Erarbeitung von konstruktiven Schutzmöglichkeiten für Natur und Umwelt stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Schweizerischer
Helikopterverband SHeV

Marco Riva
Vizepräsident

Beilagen:

- Eingabe als Raster per email an bln@bafu.admin.ch