



SCHWEIZ

SUISSE

SVIZZERA

MONBIJOUSTRASSE 14

POSTFACH 5236

3001 BERN

TEL 031 390 98 98

FAX 031 390 99 03

info@aquanostra.ch

www.aquanostra.ch

AQUA NOSTRA

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Sektion Sachplan und Anlagen
Postfach
3003 Bern

Bern, 09. Dezember 2010

Verordnung über das Starten und Landen mit Luftfahrzeugen ausserhalb von Flugplätzen (Aussenlandeverordnung) Stellungnahme des Verbandes AQUA NOSTRA SCHWEIZ

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nimmt AQUA NOSTRA SCHWEIZ am rubrizierten Vernehmlassungsverfahren teil. Da Schutz und Nutzung der Natur – und damit auch die Legitimation zur Benutzung von Strassen – zum Kernbereich der Aktivitäten von AQUA NOSTRA SCHWEIZ gehören, erhalten Sie hiermit unsere Stellungnahme.

Wir bitten Sie um Aufnahme unserer Koordinaten in Ihre Adressatenliste.

1. Vorbemerkungen

a) Umweltschutz

Umweltpolitik ist in den letzten Jahren komplexer geworden. Die Bevölkerung wünscht sich eine intakte Lebensgrundlage und eine ansprechende Umwelt, will aber durch den Naturschutz nicht oder nur geringfügig in ihrer Freiheit eingeschränkt werden.

Gefragt sind differenzierte, umfassende, pragmatische und konstruktive Problembearbeitungsprozesse sowie Akteure, welche die Umweltpolitik nicht mit Schwarz-Weiss-Aussagen lähmen, sondern mit Graustufen bereichern. Insbesondere soll der Mensch nicht aus der Natur ausgeschlossen werden, sondern in und mit dieser zusammen leben können. Dazu gehört auch befliegen mit Luftfahrzeugen, welches nur in Ausnahmefällen durch Verbote untersagt werden darf.

b) Philosophie von AQUA NOSTRA SCHWEIZ

Die Konsequenz aus diesen Überlegungen ist für AQUA NOSTRA SCHWEIZ das Engagement für einen massvollen Umweltschutz. Ideologie und Demagogie hingegen ist eine Absage zu erteilen. Nachhaltigkeit betrifft nicht einzig die Umweltinteressen, sondern eben auch diejenigen der Wirtschaft und Gesellschaft.

In jeder einzelnen sich stellenden Frage propagiert AQUA NOSTRA SCHWEIZ die Abwägung der Interessen dieser drei Pfeiler – nach gesundem Menschenverstand.

c) Anwendung dieser Prämissen auf die Aussenlandverordnung

AQUA NOSTRA SCHWEIZ ist ausdrücklich dagegen, den Gebrauch von Fahrzeugen am Boden und in der Luft aus Prinzip zu erschweren oder gar verbieten. Daneben soll aber die Umwelt bestmöglich bewahrt werden. Um dies zu erreichen, sind einzig die zwingend nötigen Verbote zu statuieren, welche ohne übermässige Benachteiligung von Mensch und Wirtschaft umsetzbar sind. Wie im erläuternden Bericht korrekt festgehalten wird, ist die Nachhaltigkeit nicht allein der Umwelt, sondern in gleichem Masse auch der Gesellschaft und der Wirtschaft verpflichtet.

Es gilt also gemäss erläuterten Credo auch in der vorliegenden Beurteilung, einen sinnvollen Kompromiss zu finden, welcher die Selbstverantwortung nicht mit Verboten ersetzt, sondern die bewährte Praxis in geeigneter Kürze regelt. **Leider widerspricht der Verordnungstext dem Nachhaltigkeitsprinzip und bevorteilt die Umwelt stark gegenüber Wirtschaft und Gesellschaft. Deshalb verlangt AQUA NOSTRA SCHWEIZ eine Überarbeitung zumindest der gewichtigsten Überregulierungen.**

2. Grundsätzliche Bemerkungen zum Entwurf

AQUA NOSTRA SCHWEIZ begrüsst zwar die Schaffung einer AuLaV, mit welcher die Aussenlandungen nun generell in einer Verordnung geregelt werden und nicht mehr wie bisher auf spezifischen Bewilligungen beruhen. Diese wurden in der Regel für zwölf Monate erteilt und mussten somit von den betroffenen Unternehmen und Piloten alljährlich erneuert werden, was mit einem beträchtlichen Aufwand verbunden war.

Allerdings müssen wir feststellen, dass unseres Erachtens zu viele Einschränkungen und nicht sachgerechte Verbotregelungen den Weg in die AuLaV gefunden haben. Ganz allgemein wurden zu viele Bereiche oder Fälle festgelegt, wo Aussenlandungen eingeschränkt oder gar verboten sind und nur per Ausnahmegewilligungen überhaupt ermöglicht werden können. Dies gilt insbesondere für die viel zu weit ausgelegten Schutzgebiete, in welchen grundsätzlich Aussenlandungen nicht erlaubt sind.

Eine liberale Regelung der Aussenlandungen dient zwei der drei Pfeilern der Nachhaltigkeit in gewichtigem Masse: Während die Gesellschaft auf funktionierende Transporte für Such- und Rettungsflüge sowie polizeiliche Aufgaben angewiesen ist, übt die gewerbliche Helikopterfliegerei („Arbeitsluftfahrt“) eine wichtige wirtschaftliche Funktion in der topografisch anspruchsvollen Schweiz aus, namentlich in den Bereichen Tourismus und Bau. Die bisherige liberale Praxis hat kaum zu Klagen wegen Helikoptertransporten in Schutzgebieten geführt, und es waren nur wenige Verstösse gegen Auflagen zu verzeichnen. Somit besteht in Bezug auf den Schutz unserer Umwelt derzeit kein Handlungsbedarf.

Wir sehen deshalb nicht ein, warum nun im vorliegenden Entwurf für die AuLaV teilweise derart einschränkende Vorschriften erlassen werden. Es gibt keinen Grund zur Benachteiligung der Helikopterluftfahrt als wichtiges wirtschaftliches Element in einem Land, von welchem grosse Gebiete im voralpinen und alpinen Bereich gelegen sind.

Fazit: AQUA NOSTRA SCHWEIZ verlangt eine weitgehende Überarbeitung.

3. Stellungnahme zu den wichtigsten Bestimmungen des Entwurfs

Artikel 2, Buchstabe d

Antrag: Der Text ist wie folgt zu ändern:

Flüge zu Arbeitszwecken: Alle gewerbsmässigen Flüge ohne Personentransporte zu touristischen oder sportlichen Zwecken, insbesondere Materialtransporte sowie nicht gewerbsmässige Firmenflüge zum Zweck von Material- und Personentransporten;

Begründung:

Insbesondere international tätige Grossfirmen verfügen über eigene Helikopter, die zu geschäftlichen Zwecken benützt werden. Die Zeitersparnis und die damit gewonnene Produktivität sind die Hauptgründe für solche Flüge. Bleibt dieser Artikel unverändert, können diese Firmen, die für den Wirtschaftsstandort Schweiz und die Arbeitsplätze von sehr grosser Bedeutung sind, ihre Tätigkeit nur noch eingeschränkt wahrnehmen.

Artikel 11, Absatz 1 und Artikel 14, Absatz 3

Antrag: Der Text ist wie folgt zu ändern:

Für Grossanlässe von nationaler oder internationaler Bedeutung kann das BAZL für eine bestimmte Aussenlandestelle befristete Abweichungen von den Artikeln 18 und 31 bewilligen. Während dieser Zeit ...

Die Ausnahmewilligungen für Grossanlässe von nationaler oder internationaler Bedeutung (Artikel 11, Absatz 1) werden dem für die Aussenlandestelle verantwortlichen Betreiber erteilt.

Begründung:

Es sollen nicht nur international bedeutende politische Grossanlässe von Ausnahmewilligungen profitieren können, sondern auch Anlässe von nationaler Bedeutung.

Artikel 18, Absatz 3, Buchstabe c

Antrag: Der Text ist wie folgt zu ändern:

Permanente Plattformen für Personentransporte zu touristischen oder sportlichen Zwecken;

Begründung:

Nur permanente Plattformen sollen als nicht zulässig bezeichnet werden. Gegen behelfsmässige, die nach dem Einsatz wieder entfernt werden, kann vernünftigerweise nichts eingewendet werden; sie dienen der Sicherheit der Operationen am Boden.

Artikel 20, Absatz 2, Buchstabe a

Antrag: Ersatzlos streichen.

Begründung:

Da bereits ein Schwebeflug unterhalb 15 m als Aussenlandung gilt, würde praktisch jedes heute akzeptierte Schulungsgelände (mehrjährig genutzt) planungspflichtig. Mit der Fassung des Vernehmlassungsentwurfs würden die Flugschulen gezwungen, jährlich die Geländekammern zu wechseln.

Artikel 23 und Artikel 31, Absatz 1, Buchstabe e und Artikel 34, Buchstabe i

Antrag: Der ganze Artikel 23 inklusive Folgeverweise sind ersatzlos zu streichen.

Begründung:

Wie selbst das BAZL bestätigt, ergaben sich in der Vergangenheit in diesen Gebieten keine Konflikte. Würden nun Helikoptertransporte in Schutzgebieten verboten, Boden-transporte aber weiterhin zugelassen, entspräche dies einer inakzeptablen Diskriminierung des Luftverkehrs und insbesondere der Arbeitsluftfahrt.

Helikoptertransporte in sensiblen Gebieten erfolgen in der Praxis nach Absprache mit den verantwortlichen lokalen oder regionalen Behördenvertretern (z.B. Wildhüter, Förster, usw.). Diese kennen die Situation vor Ort und können bestens abschätzen, wann Helikoptertransporte stattfinden sollen. Wir sehen deshalb keinen Grund, hier eine starre, zentralistische Regelung zu formulieren.

Die in Artikel 23 aufgezählten Gebiete entsprechen zurzeit über 50% der Fläche der Schweiz. In gewissen Gegenden käme Artikel 23 einem generellen Verbot von Aussenlandungen gleich. Zudem werden laufend neue Schutzgebiete bezeichnet. Deren Entwicklung in der Schweiz ist geradezu inflationär, zählt doch die Schweiz mittlerweile alleine 14 Objekte des UNESCO-Weltnatur- und Kulturerbes.

Gerade in Schutzgebieten wird oft der Helikopter eingesetzt, weil er das schonendste Transportmittel ist. Die Einsätze erfolgen für Bachverbauungen, Holztransporte, Lawinenverbauungen, Versorgung von Alpen sowie zum Unterhalt von Wasserkraftwerken oder von Skigebieten. Die Schutzziele widersprechen somit dem Gebot der Schonung der Natur. So werden in den Kernzonen der Nationalpärke diverse Forschungsstationen und andere Objekte heute durch Helikopter versorgt. Solche Transportflüge könnten nicht mehr erfolgen, da das Absetzen oder Aufnehmen von Lasten als Aussenlandung gilt. Auch in den Hochmooren und Übergangsmooren werden im Winter Holzarbeiten durchgeführt. Zum Abtransport der Bäume werden Helikopter eingesetzt, da dies die schonendste Transportart ist.

Artikel 25

Antrag: Ersatzlos streichen.

Begründung:

Eine Aussenlandung aus Sicherheitsgründen muss für alle Luftfahrzeuge möglich sein. Diese nur auf Luftfahrzeuge ohne motorischen Antrieb zu beschränken, ist praxisfremd. Der Schutz von Leib und Leben hat vor dem Naturschutz Priorität. Auch ein Notfall mit einem motorgetriebenen Luftfahrzeug kann eine sofortige Aussenlandung erfordern.

Artikel 26

Antrag: Ersatzlos streichen.

Begründung:

Artikel 26 verlangt, dass private Organisationen unter Beizug des BAZL und des BAFU (zwingende) Betriebsregeln für Hängegleiter zum Schutz der Natur zu erarbeiten haben. Eine solche Norm geht eindeutig zu weit und ist völlig unnötig, da sich die Praxis der Vergangenheit bestens bewährt hat: Der Schweizerische Hängegleiterverband sowie die ihm angehörenden Klubs und Flugschulen haben, wo dies notwendig ist, freiwillige Betriebsregeln zum Schutze der Natur entwickelt.

Artikel 29, Absatz 1, Buchstabe d und Artikel 34, Buchstabe d

Antrag: Ersatzlos streichen.

Begründung:

Diese Einschränkung ist nicht mehr zeitgemäss und kann nötige Flüge verhindern oder verzögern. Zeitdruck kann zudem die Flugsicherheit massiv beeinträchtigen, was nicht im Sinne des Gesetzgebers sein kann. In abgelegenen Gebieten wird niemand gestört, wenn eine Aussenlandung in diesem Zeitfenster stattfindet. In der Nähe von dicht besiedelten Gebieten halten sich Piloten schon heute an die lokale Usanz.

Artikel 31, Absatz 1, Buchstabe b

Antrag: Ersatzlos streichen.

Begründung:

Zahlreiche Arbeitsflüge, welche im öffentlichen Interesse sind, werden heutzutage an Sonn- und Feiertagen durchgeführt. Wir denken dabei an Film- und Fotoflüge, Hüttenversorgungen, Lawinensprengungen, Verkehrskontrollen, Feuerlöscheinsätze, etc. Ausnahmegewilligungen für all diese Tätigkeiten würden zu einem unannehmbaren administrativen und finanziellen Aufwand führen.

Artikel 32, Absatz 1 und Artikel 37, Absatz 2

Antrag: Der Text ist wie folgt zu ändern:

Das BAZL kann Aussenlandungen bei Flügen zu Arbeitszwecken auf Gesuch hin ausnahmsweise bewilligen, wenn ...

Aussenlandungen zur Ausbildung von Helikopterpilotinnen und –piloten über 2'000 m über Meer sind in den vom BAZL bezeichneten Gebieten erlaubt. Vor deren Bezeichnung hört sich das BAZL die interessierten Kreise an.

Begründung:

Die Kompetenz für solche Ausnahmegewilligungen soll einzig beim BAZL liegen, um so eine zeitgerechte Abwicklung zu ermöglichen. Das BAZL besitzt das notwendige Fachwissen und kennt die Zusammenhänge, um die entsprechenden Gebiete zu bezeichnen. Es ist deshalb sinnvoll, auch die Kompetenz von Ausnahmegewilligungen gemäss Artikel 37, Absatz 2, dem BAZL zu erteilen.

Artikel 34, Buchstabe c

Antrag: Ersatzlos streichen.

Begründung:

Helikopterbetriebe verchartern auch Maschinen an Privatpiloten, welche nur in ihrer Freizeit, also samstags oder sonntags, fliegen können. Bisher waren keine Klagen aufgrund missbräuchlicher Landungen bekannt. Es gibt somit keinen Grund, korrekte Aussenlandungen einzuschränken.

Artikel 36, Buchstabe c, Buchstabe d und Buchstabe g

Antrag: Ersatzlos streichen.

Begründung:

Flugschüler können oft nur in ihrer Freizeit, d.h. an Wochenenden oder über die Mittagszeit, geschult werden. Da Schwebeflüge als Aussenlandungen gelten, würde diese Einschränkung faktisch dazu führen, dass Flugschulen einen grossen Teil der Ausbildungskapazität verlieren. Diese Einschränkungen würden sinnvolle Flüge verhindern oder verzögern und so die Ausbildung unnötig verlängern und verteuern. Auch sollte es nicht verunmöglicht werden, dass über das Mitführen von Fluggästen gegen Entgelt eine Verringerung der Kosten angestrebt wird.

Artikel 37, Absatz 1

Antrag: Der Text ist wie folgt zu ändern:

Für Aussenlandungen für die Ausbildung von Personen, die im Dienste von Rettungsorganisationen oder der Polizei stehen, kann von Artikel 36, Buchstabe a bis f, abgewichen werden.

Begründung:

Die Ausnahmen von Aussenlandungen für die Ausbildung von Rettungsorganisationen soll nicht nur auf die Ruhezeiten (Artikel 36, Buchstaben d und e) beschränkt werden. Dies wäre für die Rega und ihre Rettungspartner (Polizei, Feuerwehr, Ambulanz sowie die kantonalen und kommunalen Führungsstäbe) zu einschränkend. Namentlich müssen Übungen mit Rettungskräften auch in Wohngebieten möglich sein. Die von uns vorgeschlagene offenere Regelung entspricht den bisherigen Vorgaben, welche sich bewährt und nie Anlass zu Reklamationen gegeben haben.

Artikel 41, Absatz 2

Antrag: Ersatzlos streichen.

Begründung:

Für bestehende Bauten und Anlagen hat die Bestandesgarantie zu gelten. Zahlreiche Aussenlandestellen, wie sie z.B. bei SAC-Hütten eingerichtet wurden, müssten sonst mit beträchtlichem administrativen Aufwand nachträglich bewilligt werden.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme sowie Berücksichtigung unserer Stellungnahme, besonders einer Streichung von Artikel 23.

Mit freundlichen Grüssen

AQUA NOSTRA SCHWEIZ

Christian Streit, Generalsekretär