

80.405

Motion Bircher**Touristische Helikopterflüge****Hélicoptères. Vols touristiques***Wortlaut der Motion vom 21. März 1980.*

Der Bundesrat wird beauftragt, die gesetzlichen Grundlagen zu schaffen, um Helikopterflüge, die touristische Zwecke verfolgen (sog. «Heli-Tourismus» und «Heli-Skiing») zu verbieten.

Texte de la motion du 21 mars 1980

Le Conseil fédéral est chargé de créer les bases juridiques permettant d'interdire les vols d'hélicoptère pratiqués à des fins touristiques (tourisme en hélicoptère, transport de skieurs à haute altitude).

Mitunterzeichner – Cosignataires: Ammann-St. Gallen, Baechtold, Bäumlín, Bundi, Ganz, Günter, Jaeger, Morf, Müller-Luzern, Neukomm, Renschler, Riesen-Freiburg (12)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Verstärkter Lärm von Helikoptern mit Gästen der (senkrecht) «gehobenen Touristenklasse» verärgern zunehmend Einheimische und Ruhe suchende Kurgäste des Oberengadins – so schrieb mit weiteren bissigen Bemerkungen schon vor einem Jahr der «Nebelspalter» zu den Heli-Flügen. Einzig das rein touristische, auf den Personentransport bezogene Helikopterflugwesen soll mit diesem Vorstoss verhindert werden. Nichts gegen Ausbildungs-, Rettungs- oder etwa Transportflüge zur Versorgung oder Beförderung Einheimischer. Hingegen scheint es leider unumgänglich, dem aus den USA importierten Heli-Skiing einen Riegel zu schieben. Für Touristen wie Einheimische sind die Zustände manchenorts bereits unhaltbar geworden. Das häufige Landen und Starten, der bei geringen Flughöhen oft unzumutbare Lärm, die Störung des Wander- und Skibetriebes, aber auch der Wildtiere, kann nicht mehr länger hingenommen werden.

Der Heliift beginnt mit teils sehr günstigen Angeboten den Skilift zu ersetzen. So sind Prospekte mit Preislisten für Ski-flüge von bereits 50 Franken für Januar 1980 anzutreffen gewesen. Ein Zeitungsinserat warb für ein Heli-Wochenende zu 690 Franken direkt ab Zürich nach Samedan und von dort auf den luftigen Abfahrtsort. Oft wird der Skigast zur Wiederholung der Abfahrt gleich mehrmals wieder zum Firngrat hinaufgeflogen. Eine neue Klasse von Skifahrern entsteht damit, denen der normale Skiliftbetrieb mit seinen bestimmt mehr als genügenden Kapazitäten und Erschliessungsachsen zu wenig ist und die selbstredend für einen Aufstieg mit den Skifellen zu bequem sind. Wäre eine vernünftige Einschränkung der Flüge nur annähernd kontrollierbar und auch gerecht zu verteilen, könnte auf ein Verbot, dem auf den ersten Blick immer etwas Unschönes anhaftet, verzichtet werden. Aber die bisherigen Diskussionen um zeitliche oder räumliche Beschränkungen, gar nicht zu reden von der Wettbewerbsgleichheit unter verschiedenen Flugbetriebsinhabern oder Tourengeländen, schliessen solche Reduktionsmassnahmen aus.

Schlechte Erfahrungen musste in diesem Zusammenhang auch das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement machen. Die in der Luftfahrtverordnung vom 14. November 1973 festgehaltenen 48 Gebirgslandeplätze erfuhren nämlich seit dem Aufkommen des Heli-Skiing eine völlig missbräuchliche Verwendung, indem oft im Umkreis von mehreren Kilometern statt nur an den dafür bezeichneten Stellen gelandet und gestartet wird, ohne dass praktisch Anzeigen möglich sind. Auch die mit Verfügung vom 13. Juli 1979 erfolgte nähere Bezeichnung dieser Stellen durch Koordinaten ist erstens bereits ange-

fochten worden und zudem kein wirksames Instrument zur Verhinderung dieser Flüge. Es bleibt eine Neufassung oder -interpretation des Artikels 8 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948, es sei denn, eine Neufassung der erwähnten Luftfahrtverordnung mit entsprechenden Verfügungen genüge zur Statuierung eines Verbotes.

Ganz allgemein sei zur Begründung des geforderten Verbots noch festgehalten, dass unser Land mit einem grosszügigen Netz von Transporteinrichtungen und Verkehrswegen erschlossen ist. Die Fremdenverkehrsgebiete machen dabei keine Ausnahme. Im Unterschied zu den unermesslichen Weiten der nordamerikanischen Gebirgszüge, wo das Flugzeug oft das einzig mögliche Transportmittel bleibt, ist in der Schweiz praktisch jede Destination auf dem Landwege möglich. Für Strassen- und Wegbau, für Bahnen und Skilifte, für Fährschiffe, Flugplätze inklusive alpine Flugplätze wurden enorme Summen von Geld ausgegeben, aber auch zahlreiche schmerzhaft eingriffe in die Natur und das Landschaftsbild vorgenommen. Soll nun auch noch der Luft- und damit der Erholungsraum in weiten Gebieten der Berglandschaften beeinträchtigt und ohne Not für viele zum Ärgernis werden? Genauso wie unser dichtbesiedeltes Land keine Riesenrutschbahnen oder Vergnügungsparks in den Dimensionen von Disneyland verträgt, ist die über-spitzte Technisierung und Kommerzialisierung des Skifahrens, wie sie nun eindeutig mit dem Heli-Skiing beschränkt wird, abzulehnen. Der Genuss für einige wenige – bei einer Einschränkung dieser Flüge würde der Kreis der Privilegierten noch enger! – geht auf Kosten der Landschaft und der möglichst naturnahen Erholung, auf Kosten auch der überwiegenden Zahl von Einheimischen und von Erholung suchenden und vernünftig Sport treibenden Touristen.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates**Rapport écrit du Conseil fédéral*

Die geltende Ordnung über touristische Helikopterflüge im Gebirge, wie sie in den Artikeln 8 des Luftfahrtgesetzes und 47 bis 55 der Luftfahrtverordnung enthalten ist (SR 748.0 und 748.01), geht zurück auf die Änderung des Luftfahrtgesetzes vom 14. Juni 1963 (AS 1964 325; BBl 1962 II 717) sowie auf Bundesratsbeschlüsse vom 3. April 1964 (AS 1964 329, Änderung der Vollziehungsverordnung vom 5. Juni 1950) und 7. Dezember 1970 (nicht veröffentlicht, Festsetzung der Höchstzahl der Gebirgslandeplätze auf 48). Sie lässt sich dahin zusammenfassen, dass Aussenlandungen zu touristischen Zwecken in Höhenlagen über 1100 Meter nur mehr auf den vom EVED bezeichneten (derzeit 46) Gebirgslandeplätzen erfolgen dürfen.

Nachdem die derzeitige Ordnung in den Jahren 1962/63 Gegenstand parlamentarischer Beratungen war, scheint es uns richtig, wenn auch ein allfälliges Verbot der touristischen Helikopterflüge im Gebirge über eine Revision des Luftfahrtgesetzes erlassen würde. Die Frage, ob sich die derzeitige Ordnung im heutigen Zeitpunkt noch aufrechterhalten lässt, erachtet der Bundesrat näherer Prüfung wert. Folgende Überlegungen sind zu berücksichtigen:

Einerseits hat sich in den letzten Jahren bei zunehmender Sensibilisierung der Öffentlichkeit gegen vermeidbare technische Eingriffe in die Gebirgswelt die Benützung der Gebirgslandeplätze intensiviert. Folgende Zahlen dokumentieren diese Entwicklung:

– Zahl der im gewerbsmässigen Verkehr nach den Gebirgslandeplätzen beförderten Personen:

1969	5 927
1979	17 469

– Zahl der Ausweise für Berufs-Helikopterpiloten (in welchen die Erweiterung für Gebirgslandungen eingeschlossen ist):

1969	73
1979	163

– Zahl der im Luftfahrzeugregister eingetragenen Helikopter:

1969	28
1979	94

– Zahl der Unternehmen, welche gewerbsmässige Helikopterflüge durchführen:

1969	4
1979	20

Andererseits spricht folgendes zugunsten der geltenden Ordnung:

– Nach dem geltenden Recht können touristische Helikopterflüge mit Aussenlandungen in Höhenlagen über 1100 Meter zum vornherein nur im Gebiet jener Kantone stattfinden, die der Bezeichnung von Gebirgslandeplätzen auf ihrem Gebiet zugestimmt haben und weiterhin zustimmen. Die Beurteilung von Wert oder Unwert touristischer Helikopterflüge im Gebirge ist offensichtlich von Kanton zu Kanton sehr unterschiedlich. Während beispielsweise die Kantone St. Gallen und Schwyz nie Antrag auf Bezeichnung von Gebirgslandeplätzen gestellt haben und somit das Verbot von Heliskiflügen auf ihrem Gebiet verwirklichen, erachtet etwa der Kanton Wallis die Bezeichnung von 18 Gebirgslandeplätzen auf seinem Gebiet offensichtlich keineswegs als übersetzt. Der Kanton Graubünden nimmt angesichts der heftigen Kritik an den Heliskiflügen im Oberengadin nicht eine Aufhebung, sondern eine Verlegung der dortigen Gebirgslandeplätze in Aussicht. Ein bundesrechtliches Verbot würde sich bei dieser Sachlage – jedenfalls im jetzigen Zeitpunkt – über die auch positive Beurteilung touristischer Helikopterflüge durch die Regierungen mehrerer Gebirgskantone hinwegsetzen.

– Die Zulassung von Touristikflügen trägt mit zur Sicherstellung des Rettungsflugwesens im Gebirge bei.

Der Bundesrat ist bereit, das Anliegen der Motionäre oder andere einschränkende Massnahmen spätestens bei der kommenden Revision des Luftfahrtgesetzes zu prüfen. Bis dahin werden auch schlüssige Erfahrungen mit der vom Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement am 13. Juli 1979 angeordneten näheren Bezeichnung der einzelnen Gebirgslandeplätze durch Koordinaten vorliegen.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Bircher: Die Motion befasst sich ja bekanntlich mit dem sogenannten «Heli-Skiing» oder mit den «touristischen Helikopterflügen». Ich wäre gerne, um unserem Rat für andere Geschäfte Zeit zu sparen, dem Angebot des Bundesrates auf Umwandlung in ein Postulat gefolgt. Die sehr prekären Verhältnisse, die heute in diesem Gebiet der touristischen Helikopterflüge herrschen, veranlassen mich allerdings am verbindlichen Motionstext festzuhalten.

Der Bundesrat selbst liefert in seiner Antwort, die ich sehr verdanken möchte, einen Teil der Argumente, warum ein gesetzliches Verbot dringend nötig ist. Er schreibt und belegt das mit Zahlen, dass die mit touristischen Heli-Flügen beförderten Personen im Zeitraum von 1969 bis 1979 von 5927 auf über 17 000 zugenommen haben. Auch die Zahl der Heli-Piloten sei in diesem Zeitraum von 73 auf 163 gestiegen. Ich bin mir vollständig bewusst, dass einem Bundesverbot immer etwas Unschönes anhaftet, aber im Falle des Heli-Tourismus geht es nun einfach leider nicht mehr ohne ein statuiertes Verbot.

Ich will Ihnen ganz kurz zwei, drei Gründe nennen, die ein Bundesverbot unumgänglich machen.

Die Kantone, die ja befugt wären, ein solches Verbot auszusprechen, haben bis heute – mit Ausnahme der lobenswerten Beispiele der Kantone Schwyz und St. Gallen – darauf verzichtet, auf ihrem Gebiet solche Heli-Flüge zu verbieten. Die übrigen Kantone fürchten nun leider ein Verbot wie der Teufel das Weihwasser. Ich möchte das Beispiel des Kantons Wallis erwähnen, wo der Regierungsrat so uneinsichtig ist und sogar 18 Gebirgslandeplätze – die höchste Zahl von allen Kantonen – auf seinem Gebiet bewilligt.

Eine Kontrolle von Gebirgslandeplätzen ist praktisch unmöglich; das haben verschiedene Beispiele gezeigt, und

das belegen auch immer wieder Stimmen von Einheimischen, die solche Flüge beobachten. Nun aber kann man auch so argumentieren, dass dieses Verbot ja nicht generell die Helikopterflüge in Berggegenden verunmöglicht. Es ist ausdrücklich in der Motion davon die Rede, dass nur touristischen Ski-Heli-Flüge verboten sein sollten, wie das – ich komme ganz kurz darauf zurück – heute bereits unser Nachbarstaat Frankreich gemacht hat. Ausgenommen sind die sehr wichtigen und nötigen Ausbildungsflüge, die Transportflüge, selbstverständlich alle Rettungsflüge, die unterommen werden oder auch Flüge, um Baustellen zu unterhalten. Wenn Sie alle diese Flüge zusammenzählen, dann fällt auch das Argument in sich zusammen, dass die Piloten ungenügende Ausbildungsmöglichkeiten hätten.

Mit all diesen aufgezählten Varianten von Flügen in die Gebirgsgebiete sind genügend Möglichkeiten geschaffen, damit laufend Helikopterflüge stattfinden können, damit die Piloten auch trainiert sind, wenn dann wirklich ein Rettungsflug zu unternehmen ist. Es ist bezeichnend, dass eine der angesehensten Helikoptergesellschaften der Schweiz, die Schweizerische Rettungswacht, sich bis heute geweigert hat, solche kommerzielle oder touristische Flüge anzubieten bzw. in ihr Angebot aufzunehmen.

Schliesslich noch die Stimme von einzelnen Kurorten. Es wird vielleicht Gegenmeinungen geben, es wäre dann interessant, ihre Quellen zu vernehmen. Es gibt Kurorte, die heute schon ganz gerne bereit wären, allfällige Betriebsbeiträge an Rettungsflüge oder Versorgungsflüge zu bezahlen, wenn diese nicht selbsttragend wären, also Gesellschaften wie die Schweizerische Rettungswacht zu unterstützen, nur damit auf ihrem Gebiet die touristischen Helikopterflüge endlich ausbleiben würden.

Es gibt auch ein wirtschaftliches Argument, das ist ganz sicher anzuerkennen. Wenn solche touristischen Helikopterflüge wegfallen, sind einzelne Piloten möglicherweise ohne Arbeit bzw. einzelne dieser Helikoptergesellschaften um eine Einnahmequelle beraubt; aber auch hier ist wieder die ernsthafte Stimme der Einheimischen zu zitieren. Sie sagen, es sei schizophoren, einerseits in ihren ländlich-schaftlich wertvollen Gebieten für den Umweltschutz und für den Landschaftsschutz zu kämpfen und andererseits künstliche neue Schäden und Eingriffe in die Natur zu provozieren. Als Beispiel – ich bin ja Aargauer und wohne nicht in einem dieser Bergegebiete – zitiere ich aus einer Bündner Zeitung die Stimme des Gemeindepräsidenten von Silvaplana, der folgendes zu diesem Thema geschrieben hat: «Die Taxi- und Vergnügungsflüge in Sportgebiete sind aus kommerziellen Gründen sehr attraktiv geworden. Dabei werden die vorgeschriebenen Gebirgslandeplätze nicht beachtet, man landet dort, wo es dem Fluggast gerade gefällt. Es erscheint mir paradox, unter kostspieligen Anstrengungen zu versuchen, dem Lärm und dem Abgasgestank Herr zu werden, während diese Helis weiterhin wild umherfliegen.» Auch bezeichnet der Gemeindepräsident von Silvaplana die Helikoptergäste als touristische Eintagsfliegen, die dafür viele angestammten Gäste verärgerten und sogar vertreiben würden.

Oder in ähnlichem Sinne die Stimme eines Hegepräsidenten, der in einer Jagdzeitschrift des Jahres 1980 geschrieben hat: «Seit einigen Jahren sind es Helikopter, welche wahllos und überall Skifahrer im Gebirge absetzen. An unseren Wintersportplätzen und in deren Umgebung werden während Monaten durch diese wilde und unkontrollierte Skifahrerei Tausende von Hektaren Forsten, aber auch die Wildwintereinstände wie das Gams-, Stein-, Reh- und Hirschwild und unsere Bodenbrüter in arge Mitleidenschaft gezogen. Dieser gravierende Vandalismus ist verantwortlich dafür, dass überall Wild in andauernden Stresszustand versetzt wird. Nachdem Verhandlungen mit Helikopterfirmen zu nichts geführt haben, bin ich heute felsenfest überzeugt, dass nur noch ein absolutes Verbot für Helikoptertransporte zu touristischen Zwecken unsere Gamswildbestände retten kann.» Also hier eine Stimme aus dem Umfeld der Jägerei.

Man kann auch ohne weiteres sagen, dass hier künstlich Überkapazitäten von einzelnen Helikopterfirmen geschaffen werden. Ich habe sehr bedauert, dass der Schweizerische Skiverband beispielsweise unter dem bezeichnenden Titel «Verführung zu Skiferien» für eine Woche Müren für Tiefschnee-Fans erworben hat; der Preis: 930 Franken, inbegriffen fünf Heli-Skiflüge. Man zwingt also die Leute geradezu, mit ihren Müren-Ferien auch noch fünf Heli-Skiflüge einzukaufen. Ich glaube, das geschah noch unter der Regie unseres Kollegen Adolf Ogi, und ich hoffe, dass nun unter der neuen Leitung solche Propagandainserate beim Skiverband unterbleiben werden.

Schliesslich auch noch ein «NZZ»-Inserat, das für Januar-Flüge direkt ab Zürich erworben hat – Start 8.30 Uhr in Zürich – mit einer zweimotorigen Privatmaschine, Landung in Samaden um 9.10 Uhr, darauf mit dem Skilehrer sofort Start auf luftige Skipisten. Also die Leute werden praktisch aus dem Helikopter auf die Skipiste geschickt. Das ist auch nicht unbedingt das Sinnvollste.

Wenn wir kein Bundesverbot statuieren, dann besteht die Gefahr, dass aus einzelnen Kantonen, die so vernünftig sind wie beispielsweise die zitierten Kantone Schwyz und St. Gallen, immer wieder auf Kantone (z. B. Wallis oder Graubünden) ausgewichen wird, wo diese Flugmöglichkeit heute besteht.

Zum Schluss verweise ich noch auf das Beispiel Frankreich, das mir sehr viel Eindruck gemacht hat. Noch unter der Regierung Giscard d'Estaing ist in Frankreich ein Verbot für touristische Helikopterflüge erlassen worden. Es hat sich zunächst genauso abgespielt wie in der Schweiz: Man hat die Zahl der Landeplätze eingeschränkt, um mit Vernunft eine gewisse Beschränkung der Flüge zu erreichen. Das hat nichts genützt. Im November 1977 hat man dann mit einer dreijährigen Frist ein gänzlich Verbot ausgesprochen, das am 23. November 1980 in Kraft getreten ist. Frankreich hat es gekonnt, leider mit dem Effekt, dass schon wieder in französischen Zeitungen wie im «Figaro» oder in «Le Monde» – zu einer Zitierung reicht leider die Zeit nicht – Werbeinserate für solche Helikopterflüge in der Schweiz erscheinen.

Ich bitte Sie, hier doch die verbindliche Form zu beachten. Mit einem Postulat gewinnen wir nichts. Auch der Bergfreund Bundesrat Schlumpf hat in seiner Antwort angetönt, dass sein Herz wahrscheinlich eher auf der Seite einer rigorosen Einschränkung dieser Flüge sei. Ich hoffe, dass Sie meiner Motion zustimmen können.

Rubi: Ich spreche nicht in eigener Sache. In meinem Einzugsgebiet werden keine solchen Flüge durchgeführt. Ich spreche hier als Bergführer.

Der Motionär möchte das Heli-Skifahren in unseren Bergen verbieten. In den Jahren 1949 bis 1953 war ich als Bergführer tätig. Heute bin ich noch Präsident der Bernischen Bergführer- und Skilehrer-Kommission. Aus diesem Grunde setzten sich Bergführer aus der ganzen Schweiz mit mir in Verbindung, nachdem im August des Vorjahres eine erste Sitzung der Interessengemeinschaft zur Erhaltung der Gebirgslandeplätze stattfand. Diese Interessengemeinschaft präsidiere ich heute. Die Bergführer aus den Kantonen Bern, Wallis, Graubünden, Uri und Waadt schrieben mir folgendes: «Wir Bergführer setzen uns ein für ein vernünftiges Heli-Skifahren. Natürlich soll die Umwelt nicht über Gebühr belastet werden. Aber bei der beschränkten Ausübungsdauer dieses Sports – höchstens zirka drei Monate im Jahr und auch nur bei günstigem Wetter und bei der aktuellen Beschränkung der Gebirgslandeplätze – besteht diese Gefahr nicht. Das Heli-Skifahren ist eine für uns attraktive, ja notwendige wirtschaftliche Bereicherung. Vor allem der Tourismus profitiert von einem vernünftig gehandhabten Helikopterflugwesen, ganz zu schweigen vom Rettungswesen. Wir Bergführer sind nicht bloss Landschaftsgärtner, sondern Leute, die ihr Leben verdienen müssen. Es gilt deshalb, einen tragbaren Mittelweg zwischen Umweltschutz und wirtschaftlicher Notwendigkeit für die Gebirgsregion zu finden. Unser Ziel ist es, die bisherigen Gebirgs-

landeplätze beizubehalten. Es sind auf die gesamten Schweizer Alpen gesehen nicht viele, und sie werden – wie gesagt – nur während kurzer Zeit benützt. Um das Heli-Skifahren in einem vernünftigen Rahmen betreiben zu können, wäre es unsinnig und wirtschaftlich untragbar, Landeplätze weiter zu beschränken.»

Ich stelle hier mit Nachdruck fest, dass sich das Heli-Fliegen nach der Beschränkung der Landeplätze in durchaus tragbarem Rahmen bewegt. Nur eine ganz kleine Zahl von Kurorten hat einen entsprechenden Dienst aufgebaut. Wer allfälligen Lärm in diesen Regionen nicht in Kauf nehmen will, ist durchaus in der Lage, Dutzende von Gebieten aufzusuchen, wo er ungestört skilaufen kann. Es ist für mich unverständlich, dass man unseren Bergführern einen Teil ihres Einkommens mit einem rigorosen Verbot beschneiden will. Heute ist es kaum mehr möglich, im Bergführerwesen eine ausreichende Existenz zu finden. Aus diesem Grunde sollte man nicht noch dazu beitragen, die Verdienstmöglichkeit einzuzengen. Ich setze mich ein für diesen Bergführerstand, der es nicht leicht hat. Die Zahl der Bergführer mit ausreichender Beschäftigung geht ständig zurück.

Mein sehr geschätzter Kollege Bircher hat darauf hingewiesen, es hätten sich zahlreiche Kurorte bereit erklärt, allfällige Betriebszuschüsse an diese Helikopterunternehmen zu leisten, wenn sie Defizite ausweisen sollten. Ich möchte ihn bitten, diese Kurorte am Tisch des Hauses noch zu nennen; es würde mich auch interessieren zu erfahren, wer da bereit ist, diese Leistungen zu erbringen. Ich meine einfach, dass man diesen Organisationen nicht zumuten kann, einen guten Rettungsdienst aufzubauen, und ihnen andererseits das kommerzielle Fliegen verbieten will. Ich bin auch Mitglied des Schweizer Alpenclubs. Ich weiss, dass der Schweizer Alpenclub dieses Heli-Skifahren auch bekämpft; aber der gleiche Schweizer Alpenclub bedient heute alle SAC-Hütten weitgehend mit Helikoptertransportflügen. Ich war in meinen jugendlichen Jahren als Gehilfe in der Konkordia-Hütte tätig. Damals hat man noch alles mit dem Schlitten transportiert. Der SAC macht es nun durch die Luft.

Ich bin ohne weiteres bereit, den Vorstoss in Form eines Postulates zu überweisen. Der Bundesrat soll das prüfen. Wir sind auch der Meinung, dass man die Sache im Griff behalten muss. Aber eine Null-Lösung lehnen wir ganz entschieden ab. Ich möchte Sie bitten, den Vorstoss in Form eines Postulats zu überweisen.

Ogi: Ich spreche auch nicht in eigener Sache, sondern als Sohn eines Bergführers und Skilehrers, der die Problematik aus der Sicht der Gebirgsbevölkerung kennt. Wie sieht es denn heute aus? Wenn ein Helikopter eine Balle Heu oder eine Kuh transportiert bzw. angehängt hat, dann ist er ein guter, ein lieber Helikopter, dann ist man bereit, den Lärm zu akzeptieren. Wenn der Helikopter hingegen einen Skifahrer transportiert, dann ist es ein böser, lärmiger Helikopter. Auch ich beantrage Ihnen, die Motion abzulehnen. Anstelle eines Verbotes für touristische Helikopterflüge wären folgende Massnahmen sinnvoller und in Betracht zu ziehen:

1. Beschränkung der Gebirgslandeplätze in dem Sinne, wie sie von Helikoptergesellschaften inklusive Rettungsflugwacht – Herr Kollege Bircher – mit Schreiben vom September 1979 an das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement vorgeschlagen worden sind.
2. Teilweise Verlagerung der 46 Gebirgslandeplätze innerhalb einzelner Kantone oder zugunsten bisher leer ausgegangener Regionen. Allenfalls wäre eine Reduktion der 46 Plätze zu prüfen.
3. Bezeichnung von fliegertechnisch korrekten Koordinaten. Einzelne Gebirgslandeplätze brauchen zwei Koordinaten, um eine gewisse Flexibilität in der Handhabung sicherstellen zu können.
4. Ausführung von Skiflügen nur in Begleitung diplomierter Bergführer. Damit kann den Begehren der Bündner, Walliser und Berner Bergführer, wie sie von Kollege Rubi bereits erwähnt wurden, stattgegeben werden. Die Tätigkeit der

Bergführer, die heute ohnehin nicht mehr mit ausreichender Beschäftigung rechnen können, würde nicht noch mehr ins Abseits gedrängt.

5. Bewilligung für touristische Helikopterflüge nur an diejenigen Gesellschaften erteilen, die auch im Rettungswesen tätig sind.

In diesem Sinne scheint mir eine bessere und vor allem praxisbezogenere Lösung möglich zu sein. Die wilde Gebirgsfliegerei würde bei diesem Vorgehen sicher zum Verschwinden gebracht. Ein Verbot von Helikopterflügen zu touristischen Zwecken ist kein tragbarer Mittelweg zwischen Umweltschutz und wirtschaftlicher Notwendigkeit für die Gebirgsregionen. Das Verbot ist zu einschneidend und entspricht nicht den Vorstellungen derjenigen Leute, die in diesen Gebirgsgegenden zu leben haben und sich nicht nur als «Landschaftsgärtner» verstanden wissen möchten. Aus diesen Gründen möchte ich Ihnen beantragen, die Motion abzulehnen; mit einem Postulat wäre ich einverstanden.

Akeret: Gestatten Sie mir, noch eine andere «Platte» aufzulegen und hier im Namen der Touristen, jener Zehntausende von Gästen zu sprechen, die durch diese Helikopterfliegerei stark gestört werden, besonders wenn diese kommerziell für die Skiflüge betrieben wird.

Man wirft uns immer wieder vor, wir würden uns in die Verhältnisse der Berggebiete einmischen. Wir sind dort aber auch willkommen und haben ein Recht auf Ruhe, wenn wir uns dort aufhalten. Es geht hier übrigens nicht nur um die Gebirgswelt der Alpen; mein Kollege Nussbaumer erklärte mir, dass auch der Jura durch diese Helikopterfliegerei stark beeinträchtigt werde; praktisch an jedem Sonntag im Sommer surren sie um den Weissenstein herum und stören die Zehntausende von Touristen, die dort Ruhe suchen.

Ich achte den Beruf des Bergführers sehr; Herr Kollege Rubi hat mit Recht das Hohelied des Bergführers gesungen. Aber ich fürchte sehr, dass er sich selber die Basis entzieht, wenn er den Leuten die Mühe des Aufstieges abnimmt und das Bergsteigen auf diese Weise irgendwie aus der Mode kommt. Aus den Erfahrungen des letzten Jahrzehnts weiss man, dass es sehr schwierig ist, diese Entwicklung in Schranken zu halten. Deshalb bin ich für eine Motion und nicht nur ein Postulat. Es wird ja ziemlich sicher eine starke Konkurrenz unter den Kurorten einsetzen. Jeder von ihnen möchte seinen Gästen dieses neue Angebot offerieren können. Es wird für die Behörden sehr schwierig sein, hier Schranken zu setzen.

Übrigens überzeugt mich auch die wirtschaftliche Begründung für diese Heli-Ski-Fliegerei gar nicht. Einerseits wird die neue Attraktion als eine existenzwichtige Verbesserung der Einnahmequellen für Bergführer und Touristenorte bezeichnet; andererseits wird dargetan, dass diese Helikopterfliegerei nur während zwei bis drei Monaten und bei schönem Wetter betrieben werden könne. Also kann das kaum eine wesentliche Existenzverbesserung für Berggebiete und Bergführer darstellen.

Ich betone noch einmal, dass bei all diesen Überlegungen der Gast und der Tourist, der in den Bergen Ruhe sucht, nicht vergessen werden sollte; sein Ruhebedürfnis sollte nicht dem snobistischen Vergnügen einiger weniger untergeordnet werden. Daher möchte ich Sie bitten, der Motion Bircher zuzustimmen.

Oehen: Zunächst betone ich: Ich spreche in eigener Sache oder – wenn Sie so wollen – in unserer Sache. Das ist nämlich ein Problem, das tatsächlich unsere Gemeinschaft betrifft. Wir stehen sozusagen am Vorabend der Diskussion über das Umweltschutzgesetz. Dieses Teilgebiet beweist, weshalb wir gezwungen sind, gesetzgeberisch tätig zu werden: nämlich deshalb, weil ein Teil der Menschen die technischen Möglichkeiten dauernd und immer wieder sinnlos einsetzt, missbraucht.

Die touristische Fliegerei (seien das Helikopter oder Leichtflugzeuge im Gebirge) ist eine klare Entgleisung. Es ist ein

Missbrauch der vorhandenen Erholungsgebiete durch wenige, mit finanziellen Mitteln wohlversorgte Menschen zulasten von Zehntausenden, die Ruhe, Friede, Erholung suchen, die vom Lärm der Städte weg in ein Gebiet gehen, wo sie sich noch naturnah erholen zu können glauben. Es ist aber auch etwas Unsinniges – und ich bitte Sie, sich das einmal ganz konkret zu überlegen –, wie hier einmal mehr unersetzliche Rohstoffe nur zum Vergnügen einiger weniger hemmungslos verbubelt werden. Sehen wir denn noch immer nicht ein, dass wir mit unserem zivilisatorischen Stil die Reserven, die auch für unsere kommenden Generationen ausreichen sollten, sinnlos verbrauchen?

Herr Kollega Ogi, es gibt nicht gute oder schlechte Helikopter, aber es gibt sinnlosen und sinnvollen Einsatz der technischen Mittel. Wer wollte sagen, es sei sinnlos, Verletzten durch den Überflug in das nächstgelegene Spital zu helfen? Wer möchte sagen, es sei sinnlos, dieses technische Mittel einzusetzen, um zum Beispiel eingeschlossenen Tieren das Überleben zu ermöglichen? Wer wollte aber behaupten, es sei sinnvoll, wenn ein paar Leute, die vor lauter Geld nicht mehr wissen, wie blöd sie tun wollen, sich direkt – entgegen allen medizinischen Erkenntnissen – aus dem Tiefland von Zürich, Luzern oder Bern in die Hochalpen einfliegen lassen, um dort rasch, rasch ihrem Vergnügen frönen zu können? Nein, hier müssen Sie, Herr Kollega Ogi, schon etwas umdenken. Das hat andere Qualifikationsmerkmale, als Sie sie hier vorne angeführt haben.

Wir leben in einer Zeit, in der das Gefühl und die Sensibilität für die sozialen Gegebenheiten und Zusammenhänge geschärft werden. Ich betrachte es als eine Provokation von Zehntausenden, die mit bescheidenen Mitteln auskommen und ihre Erholung suchen müssen, wenn ihr Erholungsgebiet von ein paar Leuten, die sich offenbar alles leisten können, derart belastet wird. Sie sollten auch daran denken, dass man nicht sinnlos provozieren soll.

Zum Schluss möchte ich die beiden Kollegen Rubi und Ogi fragen, für wen sie eigentlich kämpfen. Ich glaube, gerade in ihrer Stellung müssten sie für die grosse Zahl der Erholungsuchenden kämpfen und nicht für die paar Snobs, die sich mit Flugzeugen in die Bergwelt hineintragen lassen. Man sollte hier nicht mit derart an den Haaren herbeigezogenen Behauptungen antreten, dass der Stand des Bergführers, den wir alle schützen wollen, unter einem Verbot des Helikopterfluges zu touristischen Zwecken leiden müsste. Diese Leute brauchen in der Regel keine Bergführer, weil sie nämlich dank ihrer sozialen Stellung ohnehin genügend Kenntnisse und Erfahrungen haben, oder weil sie im besten Alter sind; sie werden deshalb den Bergführern keine Arbeit verschaffen, sondern sie werden hinaufgeflogen, frönen ihrem Vergnügen, und dann geht's zum Après-Ski. Ich unterstütze vorbehaltlos die Forderung unseres Kollegen Bircher und ich bitte Sie, dasselbe zu tun.

Kloter: Die Herren Ogi und Rubi haben mich auf die Palme gebracht. Ich finde die Argumentation dieser zwei sogenannten Interessenvertreter derart hanebüchen, dass ich nicht mehr schweigen kann. Sie sprechen für einen kleinen Zweig und vergessen die grosse Mehrheit, die sie auch vertreten müssen. Ich unterstütze die Motion Bircher voll und ganz. Sie ist absolut gerechtfertigt. Wenn man sich viel in den Bergen aufhält, weiss man, was für eine Belästigung diese Flüge darstellen. Sie bilden ein Vergnügen für die Agnellis, für die Pirellis, früher auch für den Schah von Persien und ähnliche. Dieser wenigen wegen sollen wir die Belästigung auch in Zukunft in Kauf nehmen. Zehntausende sollen durch diesen Lärm an bevorzugten Wintersportorten belästigt werden.

Ich bestreite in aller Form, dass die Flüge eine erhebliche wirtschaftliche Komponente haben. Herr Bircher hat darauf hingewiesen, dass in einem Winter 18 000 Personen befördert wurden. Verteilen Sie diese 18 000 Personen auf die Kantone Wallis und Graubünden, auf das Berner Oberland, vielleicht noch auf die Waadt und Uri, dann gibt es auf die einzelnen Orte einige wenige. Von diesen wenigen hängt

die Touristik nicht ab. Der Schaden, der verursacht wird, ist grösser als der Nutzen.

Ich kenne mich auch einigermaßen aus im Beruf des Bergführers. Die Skifahrer werden per Heli in normalen Skigebieten abgesetzt, weil scheinbar Gondel oder Bergbahn zu wenig attraktiv sind. Es braucht nicht einmal Bergführer als Begleiter. Die Bergführer verlieren durch den Verzicht auf diese Flüge kein Einkommen. Sie sind sowieso im Winter praktisch nur als Skilehrer tätig.

Zum Schutze der grossen Mehrheit, zum Schutze unserer Gebirgswelt finde ich es legitim, wenn ein derartiges Begehren gestellt wird, wie es Herr Bircher gemacht hat. Ich möchte sehr darum bitten, diese snobistische Neuerscheinung entschieden abzulehnen und der Motion Bircher zuzustimmen.

Bühler-Tschappina: Ich möchte Ihnen nur kurz in Erinnerung rufen: In den allermeisten Fällen haben wir in den Bergen die Umwelt, die Natur und die Luft weit besser geschützt als das in vielen Zentren im Mittelland der Fall ist. Dort hat man den Umwelt- und den Naturschutz vielerorts weitgehend den wirtschaftlichen Interessen geopfert. Heute wollen gerade diese Leute uns in den Bergen vorschreiben, dass wir Umwelt- und Landschaftsschutz betreiben sollen, damit sie sich in Ruhe erholen können. Ich bin durchaus einverstanden, dass diese Entwicklung in Schranken zu halten ist. Wir sind aber selber in der Lage, für den Schutz unserer Umwelt und Landschaft zu sorgen. Wir haben uns in Zürich oder in Basel usw. auch nicht eingemischt, als dort fast alles überbaut wurde. Ich bin daher einverstanden, diesen Vorstoss in ein Postulat umzuwandeln, damit Auswüchse verhindert werden können. Ich bin sogar einverstanden, dass wir selber dann in den Bergen weitgehende Verbote erlassen. Das soll aber uns, den Betroffenen, überlassen bleiben. Daher bitte ich Sie, der Umwandlung in ein Postulat zuzustimmen.

Bundesrat Schlumpf: Aus zwei Gründen bleibt der Bundesrat dabei, dass er diese Motion nicht entgegennehmen kann. Einmal materiell: Wir dürfen auch dort, wo erhebliche Probleme bestehen, das Gebot der Verhältnismässigkeit nicht ausser acht lassen.

Ist ein generelles Verbot auf dem Wege eines Gesetzes – das müsste ja so gemacht werden – eine verhältnismässige Lösung? Wäre es richtig, ohne jede Differenzierung und insbesondere ohne Rücksichtnahme auf die Interessenabwägung durch diejenigen, die zu einer Interessenabwägung in erster Linie aufgerufen sind, nämlich die Behörden und die Bürger der betroffenen Kantone und Regionen, einfach *ex cathedra* oder *ex confederatione* zu dekretieren: Das soll in unserem Lande nicht mehr Platz haben. Das ist eine materielle Überlegung. Mit dem Zweihänder können solche durchaus bestehenden Probleme – ich kenne das auch aus dem Kanton Graubünden und insbesondere aus der Region von europäischer Bedeutung, dem Oberengadin – nicht gelöst werden. Es wäre unverhältnismässig, hier einfach ein generelles Verbot zu statuieren.

Wesentlicher aber ist der andere Gesichtspunkt. Abgesehen vom Anliegen der Rationalisierung des Parlamentsbetriebes und vom Stopp der Gesetzesfabrikation: Heute liegt ein Entwurf für eine Totalrevision des Luftfahrtgesetzes – Sie sind darüber orientiert, Sie haben das aus dem Regierungsprogramm und dem Zwischenbericht zur Kenntnis genommen – vor. Ist es nun richtig, derartige Fragen losgelöst vom Gesamtzusammenhang im Alleingang im voraus zu regeln? Ist das rationeller Betrieb, dient das der Bekämpfung der Gesetzesflut, wenn Sie das Anliegen von Nationalrat Bircher in Motionsform überweisen? Derartige Fragen wie die Helikopterfliegerei, generell und im Zusammenhang mit touristischen Zielsetzungen, wie auch andere, so die Modellfliegerprobleme, die auch immissionsrelevant sind, sollten richtigerweise im Gesamtzusammenhange, also bei dieser Totalrevision des Luftfahrtgesetzes, bearbeitet und geregelt werden.

Ich möchte Sie aus diesem Grunde bitten, von der Überweisung einer Motion abzusehen. Als Postulat können wir die Anliegen von Herrn Bircher durchaus entgegennehmen, weil es ernstzunehmende Anliegen und Probleme sind.

Präsidentin: Der Bundesrat beantragt die Umwandlung in ein Postulat. Der Motionär ist mit der Umwandlung nicht einverstanden.

Abstimmung – Vote

Für Überweisung als Motion	58 Stimmen
Für Überweisung als Postulat	61 Stimmen

Präsidentin: Wird das Postulat aus der Mitte des Rates bekämpft? Das ist nicht der Fall. Es ist überwiesen.

Schluss der Sitzung um 12.15 Uhr

La séance est levée à 12 h 15

Motion Bircher Touristische Helikopterflüge

Motion Bircher Hélicoptères. Vols touristiques

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1982
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	04
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	80.405
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.03.1982 - 08:00
Date	
Data	
Seite	243-247
Page	
Pagina	
Ref. No	20 010 308

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.