

Tessin bezogene Beurteilung machen, sondern wir müssen das Generelle sehen.

In diesem Sinne haben wir den Auftrag in Postulatsform verstanden und werden ihn auch ausführen.

Überwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

94.3146

Interpellation Schoch Helikopterflüge zu touristischen Zwecken Utilisation touristique de l'hélicoptère

Wortlaut der Interpellation vom 17. März 1994

Ist der Bundesrat bereit, Massnahmen zu treffen, durch welche Helikopterflüge zu rein touristischen Zwecken im Gebiet der Alpen und Voralpen, namentlich das sogenannte Heli-Skiing, (weiter) eingeschränkt, allenfalls gänzlich verboten werden?

Texte de l'interpellation du 17 mars 1994

Le Conseil fédéral est-il disposé à prendre des mesures pour limiter (davantage), voire interdire entièrement, les vols d'hélicoptères à des fins touristiques dans les régions alpine et préalpine, notamment ce qu'on appelle l'«héliski»?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Keine – Aucun

Schoch Otto (R, AR): Als ich diese Interpellation, die die Helikopterflüge zu rein touristischen Zwecken im Gebiet der Alpen und Voralpen betrifft, im Verlaufe der Frühjahrssession dieses Jahres einreichte, hätte ich nie damit gerechnet, dass die simple an den Bundesrat gerichtete Frage derart viele und derart engagierte Reaktionen auslösen würde. Die Medien haben sich des Themas angenommen, und ich bin in vielfältiger Art und Weise auch persönlich angegangen worden, und zwar von den allermeisten, die sich der Thematik gewidmet haben, positiv und zustimmend, von einigen aber feindselig bis äusserst feindselig und sehr unfreundlich.

Worum geht es mir? Mich beschäftigt, mich stört die Helikopterfliegerei im Gebirge, und zwar zunächst die Helikopterfliegerei ganz allgemein und nicht etwa spezifisch nur das Heli-Skiing. Ich will mich deshalb zuerst einmal mit der Helikopterfliegerei allgemein befassen. Dabei muss ich aber vorausschicken und klar festhalten, dass ich keineswegs ein generelles Verbot der Helikopterfliegerei anstrebe, auch nicht ein Verbot im Bereich der Alpen und Voralpen. Für mich ist es vielmehr selbstverständlich, dass gewerbsmässige Flüge, z. B. Hüttenversorgungen, erst recht aber auch Rettungsflüge weiterhin möglich sein sollen und möglich sein müssen.

Es gibt aber im Zusammenhang mit der Helikopterfliegerei schon Dinge, die unbedingt diskutiert werden müssen, und die nach meiner Beurteilung den Bundesrat und das Bundesamt für Zivilluftfahrt auch zum Handeln veranlassen müssten. Ich stosse mich in erster Linie daran, dass für Helikopter grundsätzlich keinerlei Einschränkungen bezüglich der «Herumfliegerei» bestehen. Einschränkungen gibt es zwar mit Bezug auf die Start- und Landeorte. Ein Helikopter darf nicht beliebig, d. h. wo immer der Pilot Lust dazu hat, starten oder landen, sondern es besteht ein Flugplatzzwang. Fliegen aber dürfen die Helikopter – und es gibt deren immerhin deutlich über 200 in der Schweiz – wann immer und wo immer es ihnen bzw. den Piloten beliebt, also z. B. auch mitten durch unsere schönen Alpen und Voralpen. Einzige Einschränkung, die die Piloten dabei in Kauf nehmen müssen, ist die Vorschrift, dass immer 300 Meter Vertikalabstand über Grund eingehalten werden muss. Demgegenüber bestehen nicht einmal Vorschriften z. B. hinsichtlich des Minimalabstandes gegenüber

einer senkrechten Felswand; da darf der Pilot so nahe heranfliegen, wie er das glaubt verantworten zu können. Das bedeutet im Klartext: Wer immer die finanziellen Möglichkeiten dazu hat, sich einen Helikopter zu leisten oder einen solchen wenigstens zu chartern, kann an schönen Sonntagen sozusagen schrankenlos Vergnügungsflüge durch Alpen und Voralpen ausführen, während jenen, die auf andere Weise vom Erholungswert der Alpen und Voralpen profitieren möchten, nichts anderes übrigbleibt, als mit stillem Grimm den Lärm über sich ergehen zu lassen, den die Helikopter verursachen.

Es kommt dazu, dass für gewerbsmässige Flüge – jetzt spreche ich ausdrücklich von gewerbsmässigen Flügen – auch noch die Einschränkungen wegfallen, die hinsichtlich der Landeplätze bestehen. Wer gewerbsmässig unterwegs ist, wer also Arbeitsflüge ausführt, darf jederzeit überall landen, auch im Gebirge. In der Praxis wird davon sehr ausgiebig Gebrauch gemacht. Wenn ich Ihnen ein Beispiel liefern soll, möchte ich an unser «liebes Fernsehen DRS» erinnern, das sich beim Einsatz von Helikoptern im Gebirge und in den Voralpen, soweit ich festgestellt habe, überhaupt keine Zurückhaltung auferlegt.

Ich möchte das an zwei, drei Beispielen dartun, die ich persönlich erlebt habe. Ich habe am Samstag, dem 16. Juli 1994, eine Klettertour im Alpstein, also vor meiner Haustüre, ausgeführt. Ich habe mich während des ganzen Tages über Helikopterstarts und -landungen auf der Roslenalp und im Gebiet des dritten und vierten Kreuzberges geärgert. Der Helikopter war gechartert vom Schweizer Fernsehen und war im Einsatz für die Aufnahme eines Kletterfilms, eines Kletterfilms, der ohne die geringsten Schwierigkeiten auch vom Boden aus hätte gedreht werden können. Aber man auferlegt sich keine Schranken. Man fliegt in der Luft herum. Es ist ja gewerbsmässig, und man darf es.

Ich erinnere mich auch sehr gut an eine Besteigung der Jungfrau am 29. Juli 1986. Ich kann mich beim Datum behaften lassen. Auf dem Gipfel der Jungfrau sassen 20 bis 25 «Fusstouristen», denen eine reguläre Gipfelrast verwehrt war, weil auf dem gleichen Gipfel ein Helikopter – wiederum gechartert vom Schweizer Fernsehen – mit einem Kamerateam des Fernsehens mehrfach landete und startete. Und das ist das gleiche Fernsehen, das reisserische Titel macht, wenn das EVED, also Ihr Departement, Herr Bundesrat Ogi, die zu einer Medienkonferenz aufgebotenen Journalisten an den Ort des Geschehens in der Ostschweiz fliegen lässt. So ungleich sind die Ellen, mit denen man dort misst. Es geht mir ja nur darum, darzutun, wie schrankenlos die Möglichkeiten sind, wenn es um Helikopterflüge zu gewerbsmässigen Zwecken geht. Ich meine, dass hier schon irgend etwas geschehen muss, denn so kann das nicht weitergehen.

Übrigens fliegt und landet nicht nur unser Fernsehen gewerbsmässig und wo immer es ihm beliebt, auch sehr viele weitere Helikopterflüge fallen in die Kategorie der gewerbsmässigen Flüge mit nach Ort und Zahl praktisch unbeschränkten Landungen und Starts im Gebirge.

Es wäre vielleicht nicht uninteressant, wenn das BAZI abklären würde, ob es sich beim Flug und der Landung, die ein Helikopter am 30. Juli 1994, an einem Samstag, im Gebiet der Schesaplana ausführte, um einen gewerbsmässigen Flug handelte oder nicht. Der Helikopter kam von Schweizer Seite bis knapp unterhalb des Gipfels der Schesaplana, lud dort zwei Berggänger aus und flog wieder weg. Es muss ein gewerbsmässiger Flug gewesen sein, sonst wäre er nicht zulässig gewesen, aber überflüssig war er so oder so.

Deshalb ziehe ich eine erste Schlussfolgerung: Es müssten generelle Richtlinien erlassen werden, welche den gesamten Helikopterflugbetrieb im Gebiet der Alpen und Voralpen, eingeschlossen die gewerbsmässigen Helikopterflüge, erfassen. Damit komme ich zum Heli-Skiing im besonderen. Mit Bezug auf das Heli-Skiing gibt es eine Besonderheit, die hinsichtlich anderer touristischer Helikopterflüge im Gebiet der Alpen nicht besteht. Es fällt nämlich der Flugplatzzwang weg. Beim Heli-Skiing dürfen Helikopter auf 48 – allerdings genau bezeichneten – Gebirgslandeplätzen landen und starten. Zur Benutzung dieser Gebirgslandeplätze möchte ich zunächst eine rein statistische Bemerkung machen: Die Gebirgslandeplätze

sind mehr oder weniger über das ganze Alpengebiet verteilt. Sie sind allerdings im Kanton Wallis weitaus am zahlreichsten. Der Bundesrat hat in seiner Antwort auf die Interpellation 94.3099 Nabholz, die mehr oder weniger ähnlich lautet wie meine eigene Interpellation und die bereits publiziert ist, darauf hingewiesen, dass von 1992 bis 1993 die Aussenlandungen im Zusammenhang mit Heli-Skiing deutlich abgenommen hätten. Das ist richtig. Aber der Schluss, den der Bundesrat daraus zieht, ist falsch.

Der Rückgang von 1992 auf 1993 war nämlich ausschliesslich eine Folge des schneearmen Winters 1993. Vorher aber, in den Jahren seit ungefähr 1980, war ein stetiger und steiler Anstieg der Helikopterskiflüge zu verzeichnen. Seit Anfang der achtziger Jahre hat sich die Zahl der Helikopterskiflüge ungefähr verdoppelt. Die Zahlen seit 1990, das entnehme ich den Statistiken des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, sehen wie folgt aus: 1990 gab es 14 015 Bewegungen mit 23 403 Passagieren – nur Heli-Skiing. 1991 waren es 16 070 Bewegungen mit 24 575 Passagieren, und 1992 waren es 18 748 Bewegungen mit 26 498 Passagieren, also eine deutlich steigende Kurve. Erst 1993 erfolgte dann der Rückgang, der wie bereits erwähnt auf eine damals sehr dünne Schneedecke zurückzuführen war. Die Steigerung aber, die seit 1980 zu vermerken war, macht mich nachdenklich, und eigentlich hat mich nicht zuletzt diese Steigerung zur Einreichung der vorliegenden Interpellation veranlasst.

Nun muss ich aber im Zusammenhang mit den Statistiken des Bazl sowieso eine generelle Bemerkung machen. Ich meine nämlich, hinsichtlich dieser Statistiken sei grosse Vorsicht geboten, denn die Angaben, die das Bazl verarbeitet, werden ihm von den betreffenden und betroffenen Helikopterunternehmen selbst geliefert. Kontrollmöglichkeiten hat das Bazl praktisch keine. Es muss mehr oder weniger unbesehen die Zahlen übernehmen, die ihm zur Verfügung gestellt werden. Im Zusammenhang mit der Frage, wie das, was in der Praxis geschieht, kontrolliert werden kann, gibt es ein weiteres, meiner Auffassung nach sehr zentrales Problem: Kontrollen an Ort und Stelle, das heisst im Gebirge, können so oder so praktisch nicht durchgeführt werden, weil dem Bazl das entsprechende Personal ganz einfach fehlt. Natürlich bin ich mir darüber im klaren, dass wir, das Parlament, hier auch die Bremse angezogen haben. Wir sind nicht bereit, beliebig Personal zur Verfügung zu stellen; aber faktisch ändert das nichts an der Feststellung, dass Personal nicht vorhanden ist. Daraus ziehe ich eine zweite Schlussfolgerung: Die Kontrollmöglichkeiten des Bazl müssen meiner Auffassung nach drastisch verstärkt werden. Es müsste in die Lage versetzt werden, die ihm durch die einzelnen Helikopterunternehmen für die Erstellung der Statistiken zur Verfügung gestellten Zahlen auf ihre Stichhaltigkeit hin zu überprüfen. Das Bazl müsste ausserdem die Möglichkeit erhalten, Kontrollen im Gelände durchzuführen und so festzustellen, ob die bestehenden Vorschriften auch tatsächlich eingehalten und die ausgedehnten Gebirgslandeplätze effektiv respektiert werden.

Herr Ogi wird mir natürlich entgegenhalten – ich kann jetzt schon sagen, dass er recht hat – dass dies zu teuer wäre. Aber ich bin der Auffassung, dass die Helikopterskifliegerei sowieso viel zu billig sei und die Kosten, die mit diesen Kontrollen verbunden wären, problemlos von den Passagieren bezahlt werden könnten. Würde für jeden Helikopterflug eine neu einzuführende Taxe von beispielsweise 100 Franken erhoben, ergäbe das einen jährlichen Ertrag von etwa 1 Million Franken. Damit liessen sich die unerlässlichen Kontrollen und die Überwachung zweifellos problemlos finanzieren.

Der Antwort des Bundesrates auf die Interpellation Nabholz ist zu entnehmen, dass er nicht bereit ist, im heutigen Zeitpunkt weitere Massnahmen in Betracht zu ziehen. Das bedaure ich, um so mehr, als ich glaube dargelegt zu haben, dass es notwendig wäre, das eine oder andere zu tun. Ich habe der Antwort des Bundesrates aber auch entnommen, dass ein neuer Sachplan für die Infrastruktur der Luftfahrt in Ausarbeitung begriffen ist. Ich hoffe, dass im Zusammenhang mit der Ausarbeitung dieses Sachplanes tatsächlich auch für die Helikopterskifliegerei und für die Helifliegerei im Gebirge ganz allgemein konkrete Verbesserungen in Aussicht genommen werden – wenn

es auch nur die Anpassung der Rechtslage in unserem Land an jene im umliegenden Ausland wäre. Denn entgegen dem, was der Bundesrat in der Frau Nabholz erteilten Antwort auf ihre Interpellation ausführt, kennen vorab die BRD und Frankreich sehr restriktive Vorschriften bezüglich der Helifliegerei, vorab des Heli-Skiing. Auch in Österreich und Italien gibt es Vorschriften, die zum Teil wesentlich strenger sind, als das, was in der Schweiz gilt. Demgegenüber werden, insbesondere in Italien, diese Vorschriften nur mit grosser Zurückhaltung tatsächlich gehandhabt und durchgesetzt. Das ist allerdings ein anderes Kapitel, auf das ich hier nicht näher eingehen möchte.

So oder so ist es wichtig, dass die ganze Thematik im Hinblick auf den zu erlassenden Sachplan, von dem ich eben gesprochen habe, mit grosser Sorgfalt und entsprechend der 1982 durch den Nationalrat als Postulat überwiesenen Motion Bircher Silvio (AB 1982 N 243) an die Hand genommen wird. Wenn wir nichts tun, laufen wir Gefahr, dass die «Helikopterskifliegerei» weiterhin ungebremst zunimmt, und es kann keine Frage sein, dass diese Entwicklung nicht nur die vielen Bergsteiger ärgern würde, die zu Fuss unterwegs sind, sondern dass auch die Natur und die Tierwelt Schaden nehmen müssten.

Im Zusammenhang mit der Natur und der Tierwelt möchte ich jetzt vor allem auch noch ein Anliegen zur Diskussion stellen, das nach meinem Dafürhalten sehr sorgfältig geprüft und durch den Bundesrat ebenfalls in die weitere Bearbeitung der Thematik eingebaut werden müsste. Nach meinem Dafürhalten wäre es nämlich richtig, wenn durch den Bund vorgeschrieben würde, dass inskünftig Helikopterskiflieger stets und ausnahmslos durch einen patentierten Bergführer begleitet sein müssen. Ich vertraue darauf, dass Bergführer, wenn sie denn schon den Ausgangspunkt ihrer Abfahrt per Heli erreichen, auf der Talfahrt wenigstens Rücksicht auf die Natur und das Wild nehmen. Ich vertrete daher die überzeugte Auffassung, dass es einen spürbaren Gewinn bringen würde, wenn man die Begleitung von Helikopterskifahrern durch Bergführer obligatorisch vorschreiben würde. Ich bin mir darüber im klaren, dass das heute in einzelnen Regionen bereits gemacht wird. Einzelne Helikopterunternehmer tun das regelmässig; aber eine Vorschrift des Bundes fehlt.

Ich werde die Thematik im Auge behalten; das kann ich jetzt schon ankündigen. Falls die durch den Bundesrat, im Zusammenhang mit dem Sachplan für die Infrastruktur der Luftfahrt, in Aussicht genommenen Massnahmen nicht zu befriedigen vermöchten, werde ich mich wieder melden. Ich muss mir vorbehalten, dann gegebenenfalls eine stärkere Form des persönlichen Vorstosses zu wählen.

Ogi Adolf, Bundesrat: Ich muss mit vier Vorbemerkungen beginnen.

1. Zunächst einmal ist es richtig, dass Ihr Vorstoss, Herr Schoch, grosse Wellen – vor allem bei den Bergführern und Skilehrern und denjenigen, die den Alpen verbunden sind – geworfen hat. Es ist richtig, man hat Ihren Vorstoss, zum Teil bewusst, zum Teil unbewusst, falsch interpretiert. Aber nach Ihren Ausführungen muss ich hier vielleicht etwas sagen, damit Sie auch für unsere und vielleicht auch für meine Situation etwas Verständnis haben. Im übrigen möchte ich Sie bitten, die Immatrikulation des Helis, den Sie am 30. Juli 1994 an der Schesaplana gesehen haben, zu nennen, dann klären wir das ab.

2. Ich muss Ihnen sagen: Etwas ist mir geblieben. In meiner Jugend kam es fast jeden Sonntagabend in den Monaten Juli und August vor, dass mein Vater als Bergführer von einer Bergtour zurückkam, und dann kam ein Alarmsignal: Alpinisten abgestürzt an der Blüemlisalp, am Doldenhorn oder am Balmhorn. Dann musste ich meinen Vater wieder ziehen lassen, und er musste mit anderen Bergführern zusammen zu Fuss Richtung Blüemlisalp, Balmhorn oder Altels oder Doldenhorn gehen und in der Nacht vom Sonntag auf den Montag die Leute zu Fuss retten. Das ist mir geblieben. Das gehört heute glücklicherweise der Vergangenheit an.

Die Gefahren, die damit verbunden waren – Herr Schoch, Sie sind Alpinist, Sie sind Kenner –, die möchte ich jetzt hier nicht

beschreiben. Aber ich muss sagen: Es tat jeden Sonntagabend weh, den Vater wieder ziehen zu sehen. Deshalb müssen wir vielleicht auch das Positive sehen, das diese moderne Rettungsmöglichkeit gebracht hat.

3. Jetzt werde ich vielleicht etwas weniger ernst: Ich glaubte bis jetzt immer, das Höchste aller Dinge sei die Tiefschneefahrt. Tiefschnee kann man natürlich nicht immer ohne Helikopter erreichen. Aber nachdem Sie jetzt ein Auge auch auf diese Flüge werfen, muss ich aufpassen.

4. Ich half 1982 im Nationalrat die Motion Bircher Silvio ablehnen und hatte das begründet: Wenn ein Helikopter einen Ballen Heu angehängt habe, dann sei er ein leiser, ein verträglicher, ein akzeptierter Helikopter. Wenn der Helikopter aber einen Skifahrer transportiere, dann sei er ein lauter, ein böser, ein unakzeptierter Helikopter (AB 1982 N 245). Sie werden begreifen, dass ich jetzt deshalb mit diesem Vorstoss etwas Mühe habe. Aber ich versuche trotzdem, Ihre Interpellation im Namen des Bundesrates fair zu beantworten.

Das Ziel dieses Vorstosses – wenn ich das richtig verstanden habe – ist es, Helikopterflüge zu rein touristischen Zwecken im Gebirge, insbesondere die sogenannten Heli-Skiing-Flüge, einzuschränken – ich würde aufgrund Ihrer Ausführungen sogar sagen – ja quasi zu verbieten. Tatsache ist aber, dass unsere Luftfahrtgesetzgebung Gebirgslandungen – Sie haben das zu Recht gesagt, Herr Schoch – zu touristischen Zwecken bereits auf maximal 48 Gebirgslandeplätze beschränkt. Momentan sind – nach Informationen des Bundesamtes für Zivilluftfahrt – 43 bezeichnet, und von diesen nur 17 für das Heli-Skiing, und von diesen 17 sind die meisten im Kanton Wallis. Es würde mich interessieren, was die Walliser dazu sagen.

Dass das Fernsehen Wasser predigt und Wein trinkt, das ist uns seit langem bekannt.

Die heutige Regelung ist somit bereits sehr restriktiv. Das Verfahren, nach dem die bestehenden Gebirgslandeplätze bezeichnet worden sind, stellt zudem eine umfassende Interessenabwägung sicher.

Neben dem rein wirtschaftlichen Aspekt, neben den touristischen Überlegungen ist vor allem auch die damit gewonnene Erfahrung der Piloten in alpinen Verhältnissen von grosser Bedeutung. Denken Sie noch einmal an die Rettungen. Ich weiss, dass man in Frankreich mit der restriktiven Handhabung bezüglich Bergrettung nicht allzu gute Erfahrungen gemacht hat, wobei das Militär in Frankreich in bezug auf die Helikopterflüge noch eine recht grosse Freiheit geniesst.

Die Rettungseinsätze kommen auch der Allgemeinheit zugute. Das müssen wir bei der Beurteilung des Ganzen ebenfalls berücksichtigen. Weitere Einschränkungen beziehungsweise gar ein Verbot würden zudem den unterschiedlichen Beurteilungen und Gewichtungen durch die einzelnen Kantone nicht mehr Rechnung tragen. Es gibt Kantone – ich weiss nicht, wie es der Kanton Graubünden hält, ich kenne ein wenig die Situation im Berner Oberland und im Kanton Wallis –, die hier ein Interesse haben, dass das Heli-Skiing zugelassen wird. Es sind auch wirtschaftliche Interessen vorhanden.

In unseren Nachbarländern gibt es ebenfalls Regelungen betreffend Gebirgslandungen. Wir haben sie auch studiert. Es ist aber nirgends – Sie haben das auch nicht verlangt, ich weiss das – ein generelles oder ein absolutes Verbot praktiziert worden. Ich meine damit die umliegenden Länder, mit denen wir uns in dieser Hinsicht vergleichen können.

Im Rahmen seiner Raumordnungspolitik hat der Bundesrat den Auftrag erteilt, ein Flugplatzkonzept als Sachplan des Bundes im Sinne der Raumplanungs-Gesetzgebung zu erarbeiten. Wir sind daran, und wir hoffen, dass wir Ihren Vorstellungen gerecht werden können.

Der Zeitplan der entsprechenden Arbeitsgruppe unter Leitung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt sieht vor, dem Bundesrat gegen Ende des nächsten Jahres einen Antrag zu unterbreiten. Der Bundesrat, aber auch die Kantone werden somit Gelegenheit erhalten, ihre Haltung zur touristischen Gebirgsfliegerei beziehungsweise zum Heli-Skiing zu überprüfen. Bis dahin drängen sich nach Meinung des Bundesrates aber keine besonderen Massnahmen im Sinne des Interpellanten auf.

Im Hinblick auf die zwei durch den Interpellanten formulierten Schlussfolgerungen möchte ich noch folgendes festhalten:

1. Vorab ist klarzustellen, dass die Helikopterfliegerei bereits mit zahlreichen Reglementierungen belastet ist. Wenn wir von Deregulierung sprechen, müssen wir aufpassen, dass wir auf der anderen Seite nicht überregulieren. Eine weitere Erhöhung dieser Regulierungsdichte im Rahmen der von Ihnen, Herr Schoch, formulierten ersten Schlussfolgerung würde einer Entwicklung Vorschub leisten, die den Erhalt der als willkommen eingestuften Dienstleistungen wie Rettungen und Versorgungen von Hütten in Frage stellen würde. Das wollen Sie auch nicht, ich habe das zur Kenntnis genommen. Aber es wäre dann vielleicht auch diese Möglichkeit, diese Dienstleistung etwas eingeschränkt. Lediglich mit diesen Aktivitäten – wenn wir das Helikopterfliegen auf ein absolutes Minimum reduzieren würden, wie Sie das verlangt haben – kann die Existenz einer in jeder Hinsicht leistungsfähigen Gebirgsfliegerei nicht gesichert werden.

2. Die im weiteren geforderten Verstärkungen der Kontrollmöglichkeiten des Bundesamtes für Zivilluftfahrt würden eine massive Personalaufstockung bedingen, insbesondere wenn die Kontrolle im verlangten Sinne gemacht werden müsste – eine Massnahme, die im Lichte des Personalabbaues beim Bund wohl chancenlos sein dürfte. Ich möchte festhalten, dass mein Departement diesbezüglich jetzt bald kleiner ist als gewisse Bundesämter.

Zum Schluss, Herr Schoch: Sie sprechen von Bewegungen. Sie verstehen darunter einen Start oder eine Landung. Die Zahl der Landungen macht also die Hälfte der Bewegungen aus. Da haben wir keine Differenz, aber damit können Ihre Zahlen doch etwas relativiert werden.

Zum Schluss möchte ich festhalten: Wir befinden uns auf einer Gratwanderung. Auf welcher Seite darf es ein wenig mehr sein? Departement und Bundesrat sind der Meinung, dass die heutige Situation an und für sich gut ist und dass wir sie nicht ohne zwingenden Grund und nur unter Beachtung aller Auswirkungen verändern sollten.

Schoch Otto (R, AR): Ich danke Bundesrat Ogi für die Antwort. Ich freue mich darüber, dass das EVED – und der Departementsvorsteher im besonderen – die Thematik ernst nehmen. Sie werden aber von mir sicher nicht erwarten, dass ich mich von der Antwort befriedigt erklären kann. Ich setze aber meine Hoffnungen auf den von Bundesrat Ogi erwähnten Sachplan für die Infrastruktur der Luftfahrt und behalte mir vor, auf die Sache zurückzukommen, wenn sich die Geschichte nach Vorliegen des Sachplanes nicht so entwickelt, wie ich es erhoffe.

Delalay Edouard (C, VS): Je ne veux pas allonger la discussion de ce matin, parce qu'elle a assez duré, mais j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt la longue intervention de M. Schoch concernant ces vols d'hélicoptères. J'habite une région alpine, vous le savez. Je vous prie donc d'ouvrir la discussion concernant l'interpellation Schoch.

Präsident: Herr Delalay beantragt Diskussion. – Sie sind damit einverstanden. Wenn sich Herr Delalay sehr kurz fassen könnte, würden wir sie jetzt noch durchführen.

Delalay Edouard (C, VS): Comme j'ai promis d'être très court, je le serai. L'intervention de M. Schoch demandant de diminuer, voire de supprimer totalement les vols d'hélicoptères est inacceptable. Telle que développée, cette interpellation ne tient absolument pas compte du fait que les compagnies d'hélicoptères ont d'autres objectifs que de voler simplement pour des déplacements touristiques ou pour le ski. Dans les Alpes, il y a des raisons économiques qui imposent ces vols. Je pense en particulier à des chantiers qui sont ouverts et qu'on ne peut atteindre autrement que par hélicoptère. Je pense même à des exploitations agricoles en haute altitude. Il faut bien comprendre que les vols d'hélicoptères à but touristique ne constituent qu'un complément aux autres activités de ces compagnies.

Monsieur Schoch, je ne suis pas de la philosophie de ceux qui souhaitent habiter un pays où tout ce qui n'est pas obligatoire est interdit. Je préférerais qu'on soit un peu plus libre qu'on ne

l'est aujourd'hui dans ce pays, surtout lorsqu'on proclame qu'il faut déréglementer à tout prix.

Je ne montre pas beaucoup de compréhension pour les arguments qui nous viennent – ce n'est pas votre cas, Monsieur Schoch, parce que vous avez encore la possibilité d'habiter une région de verts pâturages – de personnes habitant des régions à forte densité de population avec énormément de bruit et de pollution, et qui voudraient, pour quelques jours de vacances, n'avoir aucun dérangement dans les régions qu'elles auront choisies.

Par contre, je vous prie de montrer davantage de compréhension pour les régions alpines dans lesquelles les vols d'hélicoptères constituent une nécessité absolue, aussi bien pour faciliter les déplacements touristiques que pour d'autres activités économiques. Je partage tout à fait la conclusion de la réponse que M. Ogi, conseiller fédéral, a donnée à cette interpellation et je l'invite à ne pas prendre des mesures contraignantes dans ce domaine, ce qui serait dommageable pour l'ensemble des régions alpines.

Bloetzer Peter (C, VS): Ich möchte die Diskussion nicht unnötig verlängern, aber es ist mir ein Anliegen, dem Bundesrat für seine ganz klare Position, die er mit der Antwort an unseren Kollegen Schoch bezieht, zu danken.

Diese Antwort geht wirklich aufs Ganze ein, und sie berücksichtigt die vielseitige Bedeutung, welche unsere Helikoptergesellschaften in Gebirgsgebieten, wie es auch das Wallis ist, haben.

Es geht zum einen darum, dass man zu wenig tourismusfreundlich ist. Ich stelle immer wieder fest, dass man in der Bundestätigkeit den Tourismus nicht mit der gleichen Elle misst wie die übrigen Wirtschaftszweige. Zum anderen geht es darum, dass wir die Bedeutung der Helikoptergesellschaften für unsere Gebirgsbaustellen, für die Sicherheit unserer Touristen, für unsere Landwirtschaft erkennen. Diese Gesellschaften benötigen eine wirtschaftliche Basis. Wir haben heute schon Gesellschaften, die in wirtschaftlichen Schwierigkeiten sind, obwohl sie im öffentlichen Interesse arbeiten und handeln. Wir dürfen nicht Bedingungen schaffen, die noch härter sind.

Aus der Sicht des Kantons Wallis muss man sagen, dass alles in allem ein mässiger Einsatz dieser Helikopter festzustellen ist und dass wir in der Handhabung des ganzen Problemkreises aus der Sicht des Tourismus sicher auch das mit berücksichtigen, was Herr Schoch dargelegt hat.

Schluss der Sitzung um 13.10 Uhr

La séance est levée à 13 h 10

Interpellation Schoch Helikopterflüge zu touristischen Zwecken

Interpellation Schoch Utilisation touristique de l'hélicoptère

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1994
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	94.3146
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.10.1994 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1023-1026
Page	
Pagina	
Ref. No	20 024 763

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.