



**Kantonales  
Leitbild  
Luftverkehr**

---

### **Auskünfte und Bezug:**

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern  
Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern  
Reiterstrasse 11, 3011 Bern, Telefon 031 633 37 11

Bern, Juni 1997

---

# Inhalt

<b>I. Einleitung</b>	2
Ziel und Stellenwert des kantonalen Leitbildes Luftverkehr	2
Rolle von Bund, Kanton und Gemeinden	2
<b>II. Leitbild</b>	4
1. Grundsätze der bernischen Luftverkehrspolitik	4
2. Der Regionalflughafen Bern-Belp	6
3. Flugfelder	9
4. Helikopterflugfelder (Heliports)	12
5. Gebirgslandeplätze	15
6. Nicht-motorisierte Fluggeräte (Hängegleiter)	17
<b>Anhang</b>	
● Rechtliche Grundlagen von Bund und Kanton	19
● Begriffserklärungen	20
<b>Impressum</b>	

# I. Einleitung

## Ziel und Stellenwert des kantonalen Leitbildes Luftverkehr

Der Regierungsrat des Kantons Bern äussert sich im Leitbild Luftverkehr zu Fragen der Luftverkehrspolitik. Er legt Grundsätze fest, damit Regierung und ausführende Stellen der Staatsverwaltung gegenüber dem Bund, andern Verwaltungsstellen sowie Interessierten bzw. Betroffenen konsolidiert Stellung beziehen und die Interessen des Kantons wahren können. Er formuliert zudem die Ziele seiner Luftverkehrspolitik und legt die Massnahmen fest, um sie zu erreichen. Aussagen zu konkreten Einzelvorhaben würden hingegen den Rahmen eines Leitbildes sprengen und bilden deshalb nicht Gegenstand dieser Arbeitsgrundlage.

Der Kanton ist selber nicht für den Vollzug der Luftverkehrspolitik zuständig und betreibt auch keinen Flugplatz. Das Leitbild enthält aus diesem Grund unter den Massnahmen auch Erwartungen an den Bund sowie an Flughafen- und Flugplatzbetreiber und -betreiberin.

Das Leitbild wurde vom Regierungsrat im Juni 1997 genehmigt und ist verwaltungsanweisend. Ansprechpartner beim Kanton ist das Amt für öffentlichen Verkehr der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion.

## Rolle von Bund, Kanton, Planungs- und Bergregionen, Gemeinden und Dritten

Der Luftverkehr in der Schweiz ist grundsätzlich Bundessache und wird in einem Luftfahrtgesetz (LFG), sowie, was die Infrastruktur anbelangt, in einer Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL) und in einem Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) geregelt. Bau und Betrieb von Flughäfen erfordern eine Konzession des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes (EVED). Für Bewilligungen von Bau und Betrieb von Flugfeldern und anderen Flugplätzen ist das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) zuständig.

Im bundesrechtlichen Verfahren zur Erteilung von Konzessionen und Bewilligungen für Bauvorhaben und den Betrieb von Anlagen wird der Kanton vom Bund angehört. Im Rahmen seiner Koordinationsaufgaben kann der Kanton die Gemeinden, die Planungs- und Bergregionen und die übrigen Betroffenen konsultieren. Details über die Anhörung werden in der kantonalen Luftfahrtverordnung, die im Moment in Erarbeitung ist, geregelt. Die Bewilligung von Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem Flugplatzbetrieb dienen (sog. Nebenanlagen), ist abschliessend in Kantonskompetenz geregelt.

Die Zuständigkeiten in der Luftfahrt haben Auswirkungen auf die Nutzungsplanung in den Gemeinden. Der Perimeter der Flugplatzzone ist im Zonenplan der Gemeinden ausgeschieden, allerdings - analog zu den Eisenbahnanlagen - ohne nähere Bestimmungen. Der Flughafenarealplan wird vom Bund festgesetzt. Innerhalb des Perimeters können Gemeinde und Kanton im Rahmen der Mitwirkung subsidiäre Regelungen einbringen.

Das entbindet den Bund nicht von der Pflicht, im Rahmen des Konzessions-, Bewilligungs- und Genehmigungsverfahrens sowie bei seiner Sachplanung auch die planungsrechtliche Seite zu regeln. Dabei kommt im Sinne von Art. 22quater der Bundesverfassung die Grundregel zur Anwendung, wonach der Bund in Erfüllung seiner Aufgaben die Erfordernisse der Landes-, Regional- und Ortsplanung berücksichtigt. Er strebt also Lösungen an, die den kantonalen und kommunalen Raum- und Bauordnungszielen möglichst Rechnung tragen.

## II. Leitbild

### 1. Grundsätze der bernischen Luftverkehrspolitik

Die bernische Regierung sowie die Direktionen und Ämter der Staatsverwaltung orientieren sich bei der Behandlung von Fragen der Luftfahrt an den folgenden Grundsätzen:

- 1. Verkehrssystem** Der Luftverkehr ist Teil des gesamten Verkehrssystems.
- 2. Verhältnis zu anderen Verkehrsträgern** Die verschiedenen Verkehrsträger sollen sich unter Berücksichtigung wirtschaftlicher, ökologischer und sozialer Aspekte sinnvoll ergänzen und aufeinander abgestimmt werden.
- 3. Kostenwahrheit** Eine möglichst rasche Einführung der Kostenwahrheit erachtet der Kanton als wichtige Rahmenbedingung für die Grundsätze 1 und 2.
- 4. Ganzheitlichkeit** Die Luftverkehrspolitik ist Teil der kantonalen Raumordnungs-, Umwelt-, Verkehrs- und Wirtschaftspolitik. Die Rahmenbedingungen sind so zu gestalten, dass sie einen sicheren, wirtschaftlichen und umweltverträglichen Luftverkehr ermöglichen.
- 5. Raumplanung und Umweltschutz**

Die rechtlichen Bestimmungen der Raumplanung und der Umweltschutzgesetzgebung, insbesondere die Immissionsgrenzwerte (Lärm und Luft), sind einzuhalten. Bei notwendigen Erleichterungen wird erwartet, dass der Bund öffentliches Interesse, betriebliche und technische Machbarkeit und wirtschaftliche Bedeutung sorgfältig abwägt.

Vorsorgliche Emissionsbegrenzungen sind dann zu erlassen, wenn sie technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar sind.

Sind erhebliche öffentliche Interessen berührt, ist die Festlegung von Eckwerten der Umweltbelastung (Korsett) vorzusehen.
- 6. Interessenabwägung**

Bei allen Luftverkehrsvorhaben werden der Nutzen und die bewirkten Lasten, namentlich wirtschaftliche und ökologische Interessen, gegeneinander abgewogen.

**Nutzen:**  
Im Interesse der wirtschaftlichen und touristischen Entwicklung befürwortet der Kanton den öffentlichen Luftverkehr zu europäischen Zentren, sofern diese mit der Bahn nicht vergleichbar attraktiv erschlossen sind.  
Er setzt sich auch dafür ein, dass Rettungs-, Materialtransport-, Staats- und Schulungsflüge möglich sind.

**Lasten:**

Die negativen Auswirkungen des Flugverkehrs in empfindlichen und wenig vorbelasteten Gebieten werden besonders stark gewichtet.

Von grösseren Wohnzonen und Zonen, die vorwiegend zum Schutz der Natur errichtet wurden, ist der Luftverkehr wenn immer möglich fernzuhalten.

Fluglärm in der Nacht und an Sonntagen wird als besonders störend erachtet.

**7. Eigenverantwortung**

Betreiberinnen und Betreiber von Flugplatzanlagen handeln im Rahmen der Vorgaben eigenverantwortlich.

Indem sie mit technischen oder betrieblichen Massnahmen die raumplanerischen Grundsätze einhalten und die vom Bund im SIL festgelegten Eckwerte der Umweltbelastung unterschreiten, gewinnen sie einen Handlungsspielraum, den sie nach eigenem Ermessen ausnutzen können.

**8. Angebot und Aufgabenteilung**

Der Kanton befürwortet eine bedürfnisgerechte Beschränkung der Anlagenzahl und die Zuordnung von anlagenspezifischen Nutzungsprioritäten sowie eine Aufgabenteilung unter den Flugplätzen. Diese soll nicht nur wirtschaftlichen Interessen dienen, sondern auch den Anforderungen von Raumplanung und Umweltschutz genügen.

**9. Espace Mittelland**

Der Flughafen Bern-Belp ist der Regionalflughafen mit Linienflugverkehr im Espace Mittelland. Der Kanton engagiert sich für eine entsprechend ausgerichtete Zusammenarbeit und Koordination unter den Kantonen des Espace Mittelland.

**10. Information und Kommunikation**

Eine ausgewogen zusammengesetzte Kommission dient der offenen, konstruktiven Information und Kommunikation unter Betroffenen und Beteiligten. Zusammensetzung und Aufgaben werden in der kantonalen Luftfahrtverordnung geregelt.

## 2. Der Regionalflughafen Bern-Belp

### Ausgangslage

Im Juni 1929 wurde der Betrieb von Bern-Belp mit starker öffentlicher Beteiligung aufgenommen. Nach dem 2. Weltkrieg wurden verschiedene Projekte für einen neuen kontinentalen Flughafen im Kanton Bern geprüft. Mit dem definitiven Verzicht des Grossen Rates von 1972 auf ein solches Vorhaben im Grossen Moos wurde Bern-Belp zu einer Dauerlösung. Ein späteres Ausbauprojekt erachtete die Regierung wegen der Lärmauswirkungen als nicht tragbar. Gegen das in der Folge vom Grossen Rat gutgeheissene reduzierte Ausbauprojekt wurde erfolgreich Finanzreferendum ergriffen: Der Souverän lehnte das Projekt im Dezember 1983 ab.

Heute erfüllt Bern-Belp mit rund 400 Beschäftigten und einer jährlichen Auftragswirkung von rund 75 Mio. Franken für den Raum Bern und für den Espace Mittelland eine wichtige volkswirtschaftliche und verkehrspolitische Funktion.

Mittels verschiedener Sanierungs- und Erweiterungsvorhaben des Bundes, der Swisscontrol und der Flughafenbetreiberin wird der Flughafen bis 1998 modernisiert.

Bern-Belp ist einer von gesamtschweizerisch neun konzessionierten Regionalflugplätzen. Nach der Zahl der Passagiere nimmt er hinter Lugano-Agno den zweiten Platz ein. Bei den Flugbewegungen steht er hinter Grenchen und Birrfeld an dritter Stelle. Der Flughafen verfügt über eine eidgenössische Betriebskonzession bis ins Jahr 2016. Mit dem Status eines konzessionierten Flughafens besteht rechtlich ein Zulassungszwang für alle Segmente des Luftverkehrs. Bern-Belp ist auch aus betriebswirtschaftlichen Gründen auf die nicht öffentliche, allgemeine Luftfahrt angewiesen.

Gemessen an der Zahl der Flugbewegungen machte der Linienflugverkehr 1995 rund 17% aus, gemessen am Passagieraufkommen fast 83%. Die Allgemeine Luftfahrt (General Aviation) hat sich, unter anderem konjunkturbedingt, in den letzten Jahren zurückentwickelt.

Der Flughafen Bern-Belp erfüllt folgende Aufgaben:

- Regionale Anbindung an den internationalen Luftverkehr;
- Regionaler Stützpunkt für den Geschäftsreiseverkehr, Transport-, Ambulanz- und Rettungsflüge sowie Tourismus und Flugsport;
- Ausbildungszentrum für die Aus- und Weiterbildung von Luftfahrtpersonal;
- Basis für Staatsflüge und Flüge des Bundes;
- Basis für Unterhalts- und Herstellerbetriebe der Luftfahrt.

## Stärken

Der Flughafen Bern-Belp

➤ hat für die angrenzenden Regionen und den Espace Mittelland einen hohen Stellenwert durch die Anschlüsse an europäische Zentren und Luftverkehrsknoten ;

➤ erzielt eine bedeutende direkte und indirekte Einkommens- und Beschäftigungswirkung;

➤ erhöht für international tätige Firmen sowie für den Tourismus die Standortattraktivität des Raumes Bern und der angrenzenden Regionen.

## Schwächen

Der Flughafen Bern-Belp

⚡ verursacht eine erhebliche Lärmbelastung in dicht besiedeltem Gebiet und in Naherholungslandschaften an der Aare;

⚡ ist für den öffentlichen und den Individualverkehr ungenügend erschlossen, und die Parkplatzverhältnisse sind unbefriedigend.

## Konflikte

- Beeinträchtigungen von Mensch und Umwelt durch Fluglärm in dicht besiedelten Gebieten und Naherholungslandschaften.
- Beeinträchtigungen des Flughafenbetriebes durch restriktive Betriebszeiten.
- Erschliessung des Flughafens und Belastung der angrenzenden Gemeinden, Quartiere und Erholungslandschaften.

## Ziele

1. Optimales öffentliches Linienverkehrsangebot zu den wichtigen europäischen Zentren.
2. Massvolle Entwicklung des Flughafens zur besseren Nutzung des volkswirtschaftlichen Potentials.
3. Einhaltung der Grenzwerte und Anstrengungen zur Reduktion der Umweltbelastungen.
4. Verbesserung der Flughafenerschliessung.

## Massnahmen

### **Der Kanton**

- verbessert im Rahmen seiner Möglichkeiten die Rahmenbedingungen für die Wettbewerbsfähigkeit von Bern-Belp.
- unterstützt den Flughafen bei Konzessionen und Bewilligungen für Verbesserungen im öffentlichen Interesse sowie für die Ansiedelung von Dienstleistungs- und Produktionsbetrieben der Luftfahrt.

- befürwortet den Ausbau der Linienverbindungen zu den europäischen Hauptstädten und Zentren, sofern nicht vergleichbar attraktive Bahnverbindungen bestehen.
- erachtet die gültigen Betriebszeiten nach heutigem Ermessen als genügend. Er ist bereit sie im Interesse einer Harmonisierung mit den wichtigsten Partnerflughäfen allenfalls zu überdenken. Die Bedürfnisse der Anwohner und Anwohnerinnen sind dabei möglichst weitgehend zu berücksichtigen.
- fördert die Erschliessung für den öffentlichen Verkehr, insbesondere die Verbindung mit der Bundeshauptstadt.
- verbessert die Erschliessung für den Individualverkehr. Die Ortsdurchfahrten von Belp und Kehrsatz sind dabei möglichst weitgehend zu entlasten.
- befürwortet die Parkplatzbewirtschaftung und eine Bemessung der Parkplatzzahl, welche sich auch auf die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr abstützt.
- fördert aktiv die Arbeitsteilung zwischen den Regionalflughäfen im Espace Mittelland und die Koordination und Absprache der Aufgaben und des Angebotsstandards von Bern-Belp innerhalb des Espace Mittelland.

***Der Kanton erwartet vom Bund***

- dass er im Sachplan Infrastruktur die herausragende Bedeutung von Bern-Belp als Regionalflughafen des Espace Mittelland festhält.
- die Aufrechterhaltung der Bundesbasis.

***Der Kanton erwartet von der Flughafenbetreiberin***

- die Einhaltung der Umweltschutzvorschriften sowie vorsorglicher Umweltschutzmassnahmen zur Reduktion der Umweltbelastung.
- die Einführung eines Umweltmanagements zur ständigen Kontrolle der Umweltauswirkungen und zur kontinuierlichen Verbesserung des betrieblichen Umweltschutzes.
- eine naturnahe Pflege der Flächen, die betrieblich nicht genutzt werden.
- eine Optimierung der An- und Abflugwege sowie der Flughöhen zur Verbesserung der Lärmsituation.
- die Bevorzugung emissionsarmer Luftfahrzeuge bei der Festlegung der Gebühren.
- die Anpassung der Flughafeninfrastruktur an die Bedürfnisse und Zielsetzungen des Luftverkehrs und die Bestimmungen des Umweltschutzes.
- eine bedarfsgerechte Parkplatzbewirtschaftung.
- bei Gesuchen um neue Linienverkehrsverbindungen den Nachweis, wie die Anforderungen des Umweltschutzes berücksichtigt werden.
- die Erarbeitung einer längerfristigen, kontinuierlichen Angebotspolitik für den Linienflugverkehr zusammen mit den Fluggesellschaften.

## 3. Flugfelder

### Ausgangslage

7 der 39 schweizerischen Flugfelder liegen im Kanton Bern: Biel-Kappelen, Courtelary, Langenthal, Reichenbach, Saanen, Thun und Zweisimmen. Hinzu kommt Interlaken als zivil mitbenützter Militärflugplatz. Die meisten der Flugplätze werden von lokalen Fluggruppen und Sektionen des Aeroclubs der Schweiz (AeCS) betrieben. Alle Flugfelder halten die Lärmgrenzwerte gemäss Lärmschutzverordnung ein.

Der gewerbsmässige Flugverkehr ist einzig in Saanen von Bedeutung. Bei den übrigen Flugplätzen überwiegen Platz- und Reiseflüge ohne zahlende Passagiere sowie Schulungs- und Segelflüge.

Aktuell ist die Umnutzung nicht mehr benötigter Militärflugplätze im Berner Oberland. Eine Nutzungsstudie des Kantons kam 1995 zum Ergebnis, dass für die Militärflugplätze im westlichen Berner Oberland wirtschaftliche Alternativen zu den bestehenden Flugaktivitäten nicht vorhanden bzw. sehr schwierig zu realisieren sind. Deshalb soll der Flugbetrieb in Saanen, Reichenbach und Zweisimmen, wo touristische und andere Potentiale vorhanden sind, aufrecht erhalten werden. Im Obersimmental sollen weitere Abklärungen eine mögliche Zweckbestimmung für St. Stephan aufzeigen. Für Interlaken sind verschiedene Nutzungen (zivile fliegerische Nutzung, Erweiterung der Arbeitszone, Infrastrukturanlage für Grossanlässe und eine Teilrenaturierung) vorgesehen.

### Stärken

Flugfelder

- können stark lärmbelastete Flugplätze entlasten;
- tragen zur Sicherstellung des fliegerischen Nachwuchses bei;
- bieten Möglichkeiten für Mehrfachnutzungen; Basis für Unterhaltsbetriebe, Basis für aviatische Entwicklungs- und Produktionsbetriebe (sportliche und kulturelle Grossanlässe);
- sind lokal mehrheitlich gut verankert.

### Schwächen

Flugfelder

- haben mehrheitlich einen geringen direkten wirtschaftlichen Nutzen;
- weisen vor allem im Gebirge erschwerte Anflugbedingungen auf, verfügen oft über nicht befestigte Pisten und haben in vielen Fällen eine sehr bescheidene bzw. veraltete Infrastruktur;
- sind teilweise nur einem bestimmten Personen- bzw. Pilotenkreis zugänglich;

↘ können hauptsächlich an Wochenenden und bei speziellen Anlässen wie Falschirmabsetzflügen etc. konfliktanfällig (konzentrierte Lärmission) sein.

## Ziele

1. Begrenzung der Umweltbelastung mittels Eckwerten (Korsett).
2. Allfällige Ausschöpfung der Grenzwerte nur im öffentlichen Interesse.
3. Öffnung heute noch privater Flugfelder im Interesse einer besseren Arbeitsteilung.
4. Anstreben von Zusammenlegungen benachbarter Flugfelder bei wichtigen Nutzungsänderungen bzw. Änderungen von Zweckbestimmungen. Dabei sind regionalwirtschaftliche Gesichtspunkte zu berücksichtigen.

## Konflikte

- Eine Konzentration von Flugbewegungen in den Alpen auf wenige geeignete Standorte erscheint aus ökologischer, betrieblicher und regionalwirtschaftlicher Sicht prioritär, wird aber bei den betroffenen Kreisen Widerstand auslösen.

## Massnahmen

### **Der Kanton**

- misst Flugbewegungen, die der Ausbildung sowie nachweisbaren regionalwirtschaftlichen Bedürfnissen dienen, eher Bedeutung zu als privaten Freizeitflügen.
- befürwortet grundsätzlich eine Öffnung der Flugfelder und eine aktive Zusammenarbeit unter diesen.
- legt bei Gesuchen um Änderungen und Erweiterungen von Anlagen grösstes Gewicht auf die Beurteilung der Umweltsituation.
- unterstützt Flugplatzhalter und -betreiber bei der Entwicklung von Nutzungskonzepten und Mehrfachnutzungen unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen.
- hilft mit bei einer Optimierung der Zusammenarbeit und der Arbeitsteilung unter den Flugplätzen.
- fördert aktiv die Zusammenarbeit mit ausserkantonalen Flugplätzen, insbesondere im Espace Mittelland.
- gewährleistet im Rahmen der Genehmigung von kommunalen Bauordnungen aus Gründen der Sicherheit, dass die An- und Abflugwege in der Umgebung von Flugfeldern freigehalten werden.

- 
- Der Kanton erwartet vom Bund**
- die Erfassung jedes Flugfeldes im «Sachplan Infrastruktur Luftfahrt» (SIL) mit Zweckbestimmung und Priorität der künftigen Aufgaben und Nutzungen mit entsprechenden Vorgaben.
- der Kanton erwartet vom Flugfeldbetreiber**
- die Einhaltung der Umweltschutzvorschriften sowie der vorsorglichen Massnahmen zur Einhaltung der Eckwerte der Umweltbelastung.
  - dass Windenstarts für Segelflugzeuge überall dort, wo es möglich ist, gefördert werden.
  - bei bewilligungspflichtigen Ausbau- und Erweiterungsvorhaben oder anderen Massnahmen, durch welche die Grenzwerte gemäss LSV ausgeschöpft und die heutigen Lärmemissionen wesentlich erweitert würden, dass er in einem Konzept aufzeigt, aus welchen Gründen des öffentlichen Interesses das geplante Vorhaben vertretbar ist, welche Optimierungen angestrebt werden und mit welchen konkreten Massnahmen die Lärmemissionen stabilisiert werden.
  - dass nach Möglichkeit vermehrt von Windenstarts Gebrauch gemacht wird.
  - die Bereitschaft, wichtige Anlageteile mit nahe gelegenen andern Flugfeldern gemeinsam zu erstellen bzw. zu benutzen, um die Auslastung zu verbessern und Synergien zu erzielen, sowie zusammen mit andern Haltern und Betreibern den Flugverkehr so zu optimieren, dass Lärmemissionen vermieden und regionalwirtschaftlichen Gesichtspunkten Rechnung getragen wird.
  - eine hohe Flexibilität bezüglich Mehrfachnutzungen.

## 4. Helikopterflugfelder (Heliports)

### Ausgangslage

2 der 24 Helikopterflugfelder in der Schweiz liegen im Kanton Bern (Gsteigwiler und Lauterbrunnen). Heliflüge werden aber auch vom Regionalflughafen Bern-Belp sowie von den Flugplätzen Saanen und Zweisimmen und im Winterhalbjahr ab Gstaad-Inn Grund ausgeführt. Im Luftfahrzeugregister des BAZL waren 1994 rund 250 Helikopter registriert. Rund 10% davon oder 23 bis 25 Geräte entfallen auf die bernischen Helikopterstandorte.

Bern-Belp, Gsteigwiler und Zweisimmen dienen der REGA als Basis für Rettungseinsätze. Die Heliswiss betreibt in Bern-Belp hauptsächlich Schulung und Unterhalt. Sie benutzt zudem im Winter Gstaad-Inn Grund für Einsätze. Lauterbrunnen und Saanen dienen der Air Glacier, Gsteigwiler und Zweisimmen der BOHAG als Basis.

Gemessen an der Anzahl Flugbewegungen lag Zermatt 1995 an erster, Lauterbrunnen an zweiter und Gsteigwiler an fünfter Stelle der schweizerischen Heliports.

Die Zahl der Helikopterflugbewegungen hat in der Schweiz zwischen 1984 und 1994 um 38% zugenommen, im Kanton Bern um 15%. Deutlich sind die jährlichen starken Schwankungen und die Spitzen 1990 und 1992 wegen der grossen Nachfrage nach Holztransporten insbesondere als Folge von Sturmschäden.

Helikopterflüge werden im zivilen Bereich durchgeführt für:

- Rettungen und Bergungen;
- die Versorgung von SAC-Hütten und Alpen;
- den Bau von Infrastrukturanlagen in unzugänglichen Gebieten;
- die periodische oder Zwangsnutzung von Gebirgswäldern ohne Erschliessung;
- Personentransporte mit Rund-, Taxi- und Skiflügen.

### Stärken

Helikopterflugfelder

- sind unentbehrlich als Basis für Rettungseinsätze;
- dienen für Materialtransporte in unzugänglichen Gebieten; 71 schatzen Arbeitsplätze;
- sind lokal meist gut verankert.

### Schwächen

Helikopterflugfelder

- verstärken die Lärmbelastung in lärmempfindlichen Gebieten;

↘ beeinträchtigen durch Personenflüge den Tourismus in ruhigen Berg-  
gegenden.

## Ziele

1. Erhalten und Optimieren der Möglichkeiten für Rettungsflüge und Materialtransporte im Berggebiet im öffentlichen Interesse.
2. Bedarfsgerechte und optimale Versorgung des Kantonsgebietes mit Helibasen, wobei die Besonderheiten des Helikopterverkehrs berücksichtigt und einschränkende Kriterien angewandt werden.
3. Begrenzung der Umweltbelastungen mittels Eckwerten (Korsett).
4. Minimierung der Beeinträchtigung von Wohn- und Erholungsgebieten sowie der Lebensräume von Tieren durch Lärmemissionen.

## Konflikte

Helikopterflugfelder verursachen für Mensch und Umwelt Beeinträchtigungen, namentlich durch

- Rundflüge;
- Personentransporte auf Gebirgslandeplätze;
- die Bewilligungspraxis für Aussenlandungen;
- Übungsflüge über geschützten oder sensiblen Naturlandschaften.

## Massnahmen

### *Der Kanton*

- erachtet die bestehende Helikopter-Infrastruktur für den gewerbsmässigen Verkehr als grundsätzlich ausreichend.
- befürwortet Transporte von Privatpersonen aufgrund seiner Interessenabwägung nur in begründeten Ausnahmefällen.
- befürwortet die Verlagerung oder Zusammenlegung von Standorten, wenn dabei betriebliche Vorteile erzielt, vor allem aber die Lärmbelastung reduziert werden kann. Allfällig aufgehobene Standorte sind nur dann zu ersetzen, wenn sonst die Versorgungssicherheit nicht mehr gewährleistet wäre.
- misst die negativen Auswirkungen des Helikopterverkehrs nicht an der Anzahl Flugbewegungen, sondern an der Lärmbelastung als geeigneterem Instrument.
- gewährleistet im Rahmen der Genehmigung von kommunalen Bauordnungen aus Gründen der Sicherheit die Freihaltung von An- und Abflugwegen in der Umgebung von Flugfeldern.
- legt seiner Beurteilung von neuen Projekten eine ausgewogene räumliche Verteilung der Standorte zugrunde. Die Distanz zwischen zwei Helikopterstützpunkten soll nicht weniger als 15 Flugminuten betragen, wobei der Problematik von Überflügen über dichtbesie-

delten Gebieten Rechnung zu tragen ist. Die unterschiedlichen Bedürfnisse der einzelnen Regionen für Helikoptertransporte und Rettungsflüge sind angemessen zu berücksichtigen.

- nimmt bei der Beurteilung von Gesuchen gegenüber dem Bund Stellung zum Bedürfnisnachweis des Gesuchstellers.
- zieht in jedem Fall Projekte mit Mehrfachnutzung (Nutzung durch mehrere Flugbetriebsunternehmen) einzelnen Vorhaben vor.
- setzt bei neuen Heliports voraus, dass die raumplanerischen Voraussetzungen (An- und Abflugschneisen, Zufahrten... ) erfüllt und die künftige räumliche Nutzung nicht unzulässig beeinträchtigt wird.
- erarbeitet mit dem Bund zu Handen der Gemeinden Vorschriften für die Bewilligungspraxis von Aussenlandungen.

***Der Kanton erwartet vom Bund***

- Richtlinien für Flüge mit Aussenlandungen.
- verbindliche Eckwerte der Umweltbelastung (Korsett) für alle Helikopterstandorte.
- Richtlinien hinsichtlich der Ruhezone gemäss Landschaftskonzept Schweiz im Sachplan Infrastruktur SIL.
- Definition verbindlicher Kriterien für Ausbildungs- und Übungsplätze im SIL.

***Der Kanton erwartet vom Halter und Betreiber eines Helikopterflugfeldes***

- die Optimierung von An- und Abflugwegen sowie der Flughöhe zur Lärmreduktion.
- bei jedem Gesuch den Nachweis, dass der Bedarf vorhanden ist und dass die Leistung nicht von einem bestehenden Flugplatz aus erbracht werden kann.
- den Nachweis, dass keine Schutzgebiete beeinträchtigt werden und die Einordnung der erforderlichen Anlagen ins Landschaftsbild gewährleistet ist.

## 5. Gebirgslandeplätze

### Ausgangslage

Oberhalb von 1'100 m.ü. M. dürfen Flugzeuge in der Schweiz nur auf offiziell bezeichneten Landstellen, sog. Gebirgslandeplätzen, starten und landen. Gemäss einer Verordnung des Bundes sind in der Schweiz höchstens 48 Gebirgslandeplätze zugelassen. Derzeit werden 43 regelmässig benutzt. 9 davon liegen im Berner Oberland (ohne Petersgrat auf der Grenze zum Kanton Wallis).

Zwischen 1984 und 1994 wurden im Kanton Bern

- auf 21% der Gebirgslandeplätze jährlich im Schnitt 1'826 Flugbewegungen (13% des schweizerischen Mittelwertes) ausgeführt;
- 2'046 Personen oder 9% des schweizerischen Aufkommens auf Gebirgslandeplätzen befördert.

In dieser Zeit hat in der Schweiz die Zahl der Flugbewegungen mit rund 70% überdurchschnittlich zugenommen, während die Zahl der beförderten Personen mit -44% ebenfalls überdurchschnittlich zurückgegangen ist. Dies dürfte auf vermehrte Ausbildungsflüge zurückzuführen sein.

An- und Abflugrouten von und nach Gebirgslandeplätzen können nicht restriktiv festgelegt werden. Rahmenbedingungen im Gebirge wie Sicht- und Windverhältnisse sowie Einflüsse wie Flugzeugtyp, mögliche Aufsatzrichtungen und -positionen lassen wenig Spielraum.

### Stärken

Gebirgslandeplätze

- erfüllen für die Ausbildung von Piloten und die Übung im Gebirge eine wichtige Funktion;
- sorgen für ein geordnetes Luftverkehrsaufkommen im Gebirge.

### Schwächen

- Fünf der neun Berner Gebirgslandeplätze liegen ganz oder teilweise in einer Landschaft von nationaler Bedeutung (gemäss Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung, BLN): Blümlisalp, Gumm, Kanderfirn, Rosenegg-West und Staldenhorn;
- Lärmbelastung in Tourismusregionen (Gebirgslandeplätze werden als touristische Attraktion vermarktet);
- In den besonders lärmanfälligen Alpen bewirken ausgebildete und auszubildende Piloten immer grössere Zunahmen von Flugstunden und

-bewegungen. Damit die Fluggeräte nicht nur im Sommer ausgelastet sind, entsteht ein Druck auf vermehrte Personenflüge hauptsächlich während 8 bis 12 Wochen im Frühling.

## Ziele

1. Nutzung von Gebirgslandeplätzen vorrangig zu Ausbildungszwecken. Andere Nutzungen sind grundsätzlich nicht erwünscht. Das öffentliche Interesse an einer intakten Berglandschaft geht allfälligen Einzelinteressen vor.
2. Festlegung einer restriktiven Nutzung der Gebirgslandeplätze in BLN-Gebieten (Blümlisalp, Gumm, Kanderfirn, Roseneegg-West und Staldenhorn) im Sachplan des Bundes. Nötigenfalls sind Standorte zu streichen oder, soweit erforderlich und möglich, durch besser geeignete zu ersetzen.

## Konflikte

- Je grösser die Zahl der ausgebildeten Piloten und der Fluggeräte ist, desto grösser wird der Druck zur Angebotsausweitung; denn Personentransporte bilden eine Grundlage für den wirtschaftlichen Betrieb der Helitransportunternehmen im Gebirge. Dem stehen hauptsächlich Interessen von Tourismus (Bedürfnis nach Ruhe in der Bergwelt) und Fauna entgegen.
- Die Stilllegung einzelner Gebirgslandeplätze kann unerwünschte Verlagerungen bewirken, wenn der Bund nicht für alle Landeplätze im Gebirge eine restriktive Nutzung festschreibt.

## Massnahmen

### ***Der Kanton***

- arbeitet bei Konflikten aktiv auf die Stilllegung von Gebirgslandeplätzen hin und unterstützt den Bund bei der Suche nach geeigneten Ersatzstandorten, falls ein öffentliches Interesse vorliegt.

### ***Der Kanton erwartet vom Bund***

- dass er im Sachplan SIL mit der Zweckbestimmung für jeden Gebirgslandeplatz auch die Beschränkung von touristischen Flügen aus Gründen des öffentlichen Interesses an einer intakten Berglandschaft festlegt.
- Kriterien für die Stilllegung von Gebirgslandeplätzen in sensiblen Gebieten und eine Koordination unter den Kantonen, damit solche Massnahmen nicht zu einer Verlagerung von Flügen führen.

## 6. Nicht-motorisierte Fluggeräte (Hängegleiter)

### Ausgangslage

Die Gruppe der nicht-motorisierten Fluggeräte umfasst neben den Hängegleitern (Gleitschirme und Deltasegler) auch Segelflugzeuge, Fallschirme, Drachen, Drachenfallschirme und Ballone. Die Segelflugzeuge sind den Kapiteln 2 und 3 zugeordnet, weil sie auf Motorflugzeuge und eine dafür geeignete Infrastruktur angewiesen sind. Das vorliegende Kapitel beschränkt sich auf die Hängegleiter; denn diese haben, bedingt durch einen enormen Aufschwung in den 80er Jahren, teilweise zu Konfliktsituationen in den Alpen geführt. Die unten genannten Ziele lassen sich aber auch auf die übrigen nicht-motorisierten Fluggeräte übertragen.

1995 waren in der Schweiz 16'685 Ausweise für Gleitschirmpiloten und 6'136 für Deltapiloten ausgestellt. Nach Angaben des Schweizerischen Hängegleiter-Verbandes (SHV) waren rund 10'200 Gleitschirm- und 2'700 Deltapiloten aktiv. Im Unterschied zu allen übrigen fliegerischen Ausweisen sind diejenigen für Hängegleiterpiloten unbefristet gültig.

Hängegleiterpiloten sind grösstenteils in Clubs organisiert. Im Kanton Bern existieren knapp zwanzig Clubs und etwa zehn Flugschulen des SHV.

Beliebte Startplätze für diese typische Individualsportart liegen vor allem in der Nähe von Bergbahnstationen. Die Anzahl der Start- und Landeplätze ist nicht bekannt.

### Stärken

Hängegleiter

- sind als typische Individualsportart für verschiedene touristische Orte ein attraktives Profilierungsargument;
- verursachen keine Lärmemissionen.

### Schwächen

Hängegleiter

- können vor allem beim Überfliegen von Wildeinstandsgebieten die Wildtiere in deren Ruhebedürfnis beeinträchtigen und teilweise zu Fluchtreaktionen verleiten.

## Ziele

1. Vertretung der schutzwürdigen öffentlichen Interessen gegenüber den Pilotinnen und Piloten von nicht-motorisierten Fluggeräten.
2. Vorrang von Selbstbeschränkungen und freiwilligen Vereinbarungen mit den Hängegleiterpiloten vor Verboten.

## Konflikte

- Touristische Interessen können dem Schutz der Wildtiere im Gebirge widersprechen.

## Massnahmen

### ***Der Kanton***

- wertet die beiden Pilotprojekte am Augstmatthorn und im Frutigland aus und erarbeitet gestützt darauf Vorschläge für die Konfliktbereinigung im Hängegleitersport.
- unterstützt Vereinbarungen zur Konfliktbewältigung zwischen den direkt Beteiligten (Hängegleitersport, Umwelt, Tourismus).
- erlässt Einschränkungen für Starts und Landungen zum Schutz der Natur im Gebirge, falls die freiwilligen Vereinbarungen nicht zustandekommen oder nicht eingehalten werden (vgl. Bundesgerichtsurteil vom 22. 2. 1996).

### ***Der Kanton erwartet vom SHV***

- eine Sensibilisierung der Hängegleiterpilotinnen und -piloten für ökologische Fragen speziell im Gebirge und eine entsprechende Zusammenarbeit mit dem Kanton.

# Rechtliche Grundlagen

## Bund

- Bundesverfassung (BV; SR 101)
- Luftfahrtgesetz (LFG; SR 748.0)
- Verordnung über die Luftfahrt (LFV; SR 748.01)
- Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL; SR 748.131.1)
- Verordnung über Hängegleiter und bestimmte andere Luftfahrzeuge vom 14. März 1988
- Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG; SR 700)
- Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG; SR 451)
- Umweltschutzgesetz (USG; SR 814.01)
- Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer (GSchG; SR 814.02.20)
- Jagdgesetz (JSG; SR 922.0)
- Waldgesetz (WaG; SR 921.0)
- Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV; SR814.011)
- Luftreinhaltverordnung (LRV; SR 814.318.142.1)
- Lärmschutzverordnung (LSV; SR 814.41)

## weitere Grundlagen des Bundes

- Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt
- Landschaftskonzept Schweiz

## Kanton

- Staatsverfassung in Kraft seit dem 1.1.1995
- Gesetz über die Förderung der Wirtschaft vom 12.12.1971
- Gesetz über die Förderung des Tourismus vom 12.2.1990
- Baugesetz vom 9. 6. 1985
- Gesetz über die Arbeit, Betriebe und Anlagen vom 4.11.1992
- Naturschutzgesetz vom 15.9.1992
- Gesetz über das Forstwesen vom 1.7.1973
- Fischereigesetz vom 21.6.1995
- Gesetz über Jagd, Wild- und Vogelschutz vom 9.4.1967
- Lufthygienegesetz vom 16.11.1989
- Lärmschutz-Verordnung vom 16.5.1990
- Kantonale Gewässerschutzverordnung vom 15.5.1991
- Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 16.5.1990
- Verordnung zum Bundesgesetz über die Luftfahrt vom 21.12.1948 (in Überarbeitung)

# Begriffserklärungen

## Aussenlandungen

Landungen ausserhalb von Flugplätzen

## Eckwerte der Umweltbelastung (Korsett)

Instrument zur Festsetzung von maximal zulässigen Umweltbelastungen bei Flugplätzen mit bestehenden oder sich abzeichnenden Konflikten sowie bei überwiegenden öffentlichen Interessen. Die Eckwerte liegen unterhalb der Grenzwerte der entsprechenden Umweltschutzbestimmungen.

## Emission

Die von Anlagen, Fahrzeugen, Geräten und Maschinen oder Produkten an die Umwelt abgegebenen Luftverunreinigungen, Lärm, Erschütterungen, Strahlen sowie Verunreinigungen des Bodens und des Wassers

## Espace Mittelland

Interessengemeinschaft der Kantone Bern, Freiburg, Jura, Neuenburg, Waadt und Solothurn.

## Flugfeld

Flugplatz ohne Zulassungszwang

## Flughafen

Flugplatz mit Zulassungszwang; als Beispiel Flugplatz Bern-Belp

## Flugplatz

Festgelegtes Gebiet einschliesslich der als Flugplatzanlagen bezeichneten Bauten und Anlagen für die Ankunft und den Abflug von Luftfahrzeugen, für deren Stationierung und Wartung, für den Verkehr der Passagiere und für den Umschlag von Gütern

## Flugplatzanlagen

Bauten und Anlagen, die aufgrund ihrer Zweckbestimmung örtlich und funktionell zum Flugplatz gehören und seinem ordnungsgemässen und reibungslosen Betrieb dienen

## Gebirgslandeplätze

speziell bezeichnete Landstellen über 1100m über Meer, auf denen Aussenlandungen im Gebirge durchgeführt werden dürfen

## Gewerbsmässige Flüge

Flüge gelten als gewerbsmässig, wenn für sie in irgendeiner Form Entgelt entgegengenommen wird

- Linienverkehr
- Nichtlinienverkehr (Charterflugverkehr)
- Taxiflüge
- Rundflüge
- Transportflüge
- Ambulanz- und Rettungsflüge

## Heliport

bewilligte Helikopterlandestelle mit Infrastruktur

## Immissionen

Einwirkung von Luftverunreinigungen, Lärm, Erschütterungen, Strahlen sowie Verunreinigungen des Bodens und des Wassers auf Menschen, Flora, Fauna und Sachgüter

## Immissionsgrenzwert

Wert, bei dessen Überschreitung eine Einwirkung als schädlich oder lästig beurteilt werden muss

## Landestelle

für Aussenlandungen benutztes Gelände

## Lärmbelastungskataster

Nach dem Umweltschutzgesetz und dessen Ausführungsbestimmungen hält die Vollzugsbehörde die ermittelten Lärmimmissionen, die Nutzung der lärmbelasteten Gebiete, die geltenden Empfindlichkeitsstufen und die Anlagen und ihre Eigentümer in einem Plan fest

## Lärmgrenzwerte

Lärmbelastungsgrenzwerte sind Immissionsgrenzwerte, Planungswerte und Alarmwerte. Sie werden nach der Lärmart, der Tageszeit und der Lärmempfindlichkeit der zu schützenden Gebäude und Gebiete festgelegt

## Lärmzonen

Nach dem Luftfahrtgesetz und dessen Ausführungsbestimmungen Gebiete, in welchen aufgrund der herrschenden Lärmbelastung Nutzungsbeschränkungen bestehen

## Nichtgewerbsmässige Flüge

- Geschäftsflüge mit geschäftseigenen Flugzeugen
- Schulflüge
- Schleppflüge
- private Flüge (Reise-, Rund- und Sportflüge)
- Flüge mit Staatsluftfahrzeugen
- Flüge für den Such- und Rettungsdienst der zivilen Luftfahrt
- Werkflüge

## Vorsorgeprinzip

Unabhängig von der bestehenden Umweltbelastung sind Emissionen soweit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist

## Winterflugfeld

Saisonal eingeschränkte, bewilligte Landestelle für Luftfahrzeuge mit Schneekufen und Piloten mit Ausweisen für Aussenlandungen im Gebirge, wobei Helikopter das ganze Jahr hindurch landen können

## Zulassungszwang

Verpflichtung, einen Flughafen im Rahmen der allgemeinen Vorschriften über die Luftfahrt und der speziellen Konzessionsbestimmungen allen im internen und internationalen Luftverkehr zugelassenen Luftfahrzeugen für die ordentliche Benützung zur Verfügung zu stellen.

---

## **Impressum**

### **Projektausschuss**

R. Fridelance, Vorsteher-Stellvertreter Amt für öffentlichen Verkehr (Projektleiter)  
R. Amstutz, Generalsekretärin BVE  
S. Hinden, wissenschaftlicher Mitarbeiter Koordinationsstelle für Umweltschutz  
P. Hug, Bundesamt für Zivilluftfahrt, Projektleiter des Sachplanes Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)  
Dr. P. Müller, Vorsteher Abteilung Tourismus im Amt für wirtschaftliche Entwicklung (bis 31.8.96)  
S. Wiedmer, wissenschaftlicher Mitarbeiter Amt für wirtschaftliche Entwicklung (ab 1.9.96)  
H.P. Oberli, Projektleiter, Abteilung Kantonsplanung, Amt für Gemeinden und Raumordnung  
B. Künzler, Projektleiter, Abteilung Kantonsplanung, Amt für Gemeinden und Raumordnung

### **Externe Bearbeiter**

H. Schäfer, Beratungen Hanser und Partner Bern, Bern  
J. Jaberg, Bächtold AG, Bern

---