

Bern, Oktober 2023

Argumentarium zu den Gebirgslandeplätzen (GLP)

Notwendigkeit der Gebirgslandeplätze und Helikopter für den Service public in den Berggebieten

Kurzfassung

Helikopterflüge sind für viele Lebensbereiche in den Bergen unersetzlich: Transporte für hochalpine Baustellen, die Erstellung von Lawinenverbauungen, Lawinensprengungen zur Sicherung von Siedlungen, Verkehrswegen und Wintersportgebieten, Transporte für die Bergbauernhilfe, Hütten- und Alpversorgung, Montageflüge für Antennen und Seilbahnen sowie Einsätze bei ausserordentlichen Naturereignissen und Rettungsmissionen für Menschen und Tiere sind nur einige davon.

Nur dank regelmässigen Trainings können die Schweizer Helikopterunternehmen den bestehenden, hohen Sicherheitsstandard ihrer Gebirgspiloten sicherstellen und neue Piloten an diese anspruchsvollen Aufgaben heranzuführen. In diesem Zusammenhang spielen auch touristische Flüge zu Gebirgslandeplätzen eine wichtige Rolle. Dazu gehört das Heliskiing während gewisser Wintermonate: Diese Flüge sind praktisch die einzigen bzw. die wichtigsten Flüge für die Flugunternehmen und eine wertvolle Beschäftigung für die Bergführer.

Bewegungen auf den Gebirgslandeplätzen / Mouvements sur les places d'atterrissage en montagne

			Bewegungen/Mouvements					Veränderung gegenüber Vorjahr in Prozent			
								Changement en % par rapport à l'année précédente			
			2018	2019	2020	2021	2022	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022
Total			28 538	29 898	26 530	32 913	38 300	4.75%	-11%	24%	16%
Aeschhorn	VS	2)	492	296	338	548	334				
Alp Trida	GR	1)	58	98	208	12	30				
Alpe Foppa	TI	1)	54	176	134	80	24				
Alphubel	VS	2)	518	376	350	578	586				
Arolla	VS	1)	1 072	674	656	522	566				
Arosa	GR	1)	304	300	538	1 320	1 052				
Bec de Nendaz	VS	2)	394	318	200	184	186				
Blüemlisalp	BE	2)	372	420	308	706	848				
Clariden-Hüfifirn	GR/UR GR	2)	1 310	1 056	1 492	3 238	3 162				
des Mosses	VD	1)	480	324	182	172	256				
Crap Sogn Gion	GR	1)	532	614	710	950	1 160				
Croix de Coeur	VS	2)	1 094	1 364	1 032	1 054	842				
Ebnefluh	VS	2)	884	1 066	569	914	1 266				
Fuorcla Chamuotsc	GR	1)	288	294	306	368	390				
Fuorcla Grisch	GR	1)	314	330	310	504	554				
Glacier de Tsanfieu	VS	2)	1 096	1 072	846	1 052	1 378				
Glacier du Brenay	VS	2)	470	618	456	430	478				
Glacier du Trient	VS	2)	778	923	596	622	620				
Glärnischfirn	GL	2)	590	560	676	980	1 216				
Grimentz	VS	1)	196	206	80	108	116				
Gstellihorn	BE	1)	354	636	483	432	646				
Gumm	BE/VD	1)	682	679	0	0	0				
Jungfrauoch	VS	2)	1 096	1 402	1 166	1 381	1 994				
Kanderfirn	BE	2)	1 202	983	1 236	1 532	1 670				
Langgletscher	VS	2)	756	752	356	458	660				
Leysin ³⁾	VD		0	0	0	0	0				
Limmerenfirn	GL	2)	354	300	506	654	866				
Madrisahorn	GR	1)	262	272	412	526	680				
Monte Rosa	VS	2)	796	700	554	722	330				
Petersgrat	BE/VS	2)	2 904	2 982	2 268	3 346	4 478				
Petit-Combin	VS	2)	778	1 015	664	738	722				
Rosa Blanche	VS	2)	748	768	722	398	662				
Rosenegg-West	BE	2)	582	474	0	0	0				
Staldenhorn	BE	1)	558	966	826	770	928				
Susten Steingletsch	BE	1)	848	724	906	982	1 010				
Sustenlimmi	BE	2)	712	682	800	770	1 354				
Theodulgletscher	VS	2)	1 390	1 470	1 208	1 170	1 366				
Unterrothorn	VS	1)	1 008	992	1 250	1 383	1 244				
Vadret dal Corvatsc	GR	2)	312	208	362	643	668				
Vadret Pers	GR	2)	8	0	0	0	18				
Vorabgletscher	GL/GR GL	2)	410	512	902	1 078	1 326				
Vordere Walig	BE	1)	824	1 352	1 168	698	1 646				
Wildhorn	VS	2)	658	944	754	890	968				

¹⁾ Gebirgslandeplätze nur für Helikopter / Places d'atterrissage en montagne (PAM) uniquement pour hélicoptères

²⁾ Gebirgslandeplätze auch für Flächenflugzeuge / Places d'atterrissage en montagne (PAM) ouvertes également aux avions

³⁾ Keine Bewegungen mehr ab 2003, da neu Heliport / Pas de mouvements à partir 2003, car devenu héliport

Flugtechnische Bedeutung der Gebirgslandeplätze (GLP)

GLP's in ausreichender Anzahl sind zwingend nötig, um einen Gebirgs- bzw. Gletscherlandeausweis zu erwerben und zu erhalten. Zum Erhalt seiner Gebirgslizenz muss jeder Pilot jährlich mindestens 50 Gebirgslandungen durchführen. In der Schweiz haben total ca. 400 Helikopter- und Flächenflugpiloten die Gletscherpiloten-Lizenz (sogenannte MOU-Lizenz). Alleine zum Erhalt der Lizenzen sind gesamtschweizerisch 20'000 Gebirgslandungen notwendig.

Rettungspiloten werden im Rahmen der Weiterbildung zuerst durch Rundflüge in den Alpen und dann mit touristischen Flügen und Landungen auf GLP's in die Gebirgsfliegerei eingeführt. Ein Pilot benötigt rund 1'000 Flugstunden, bevor er Unterlasten fliegen kann; bis ein Pilot auch heikle Rettungen ausführen kann, benötigt er in der Regel weitere rund 1'000 Flugstunden. Auch die erfahrensten Piloten brauchen ein aktuelles Training; dieses holen sie sich (auch) durch touristische Flüge auf GLP. Erst dadurch lernen sie die Gegend (Windverhältnisse, Wetterentwicklung, Landemöglichkeiten) kennen, was ihnen später erlaubt, Rettungen auch bei schwierigen Wetterbedingungen durchzuführen.

Transportflüge finden typischerweise in Höhenlagen unter 2'500 bis 3'000 Meter statt. Einzig Gebirgslandungen ermöglichen ein regelmässiges Training in grösseren Höhenlagen. Ohne dieses Training wären auch die Rettungen auf 7'000 Metern im Himalaya durch Schweizer Helikopterpiloten nicht möglich gewesen.

Würden die touristischen Flüge auf die GLP wegfallen, so müsste das Minimal Training mit Schul- und Trainingsflügen im Gebirge erworben werden – was ökologisch nichts bringt (da nicht viel weniger Flüge ausgeführt werden müssten) und ökonomisch sogar absolut unsinnig wäre: Um das Training realitätsgetreu zu gestalten, müssten die Helikopter zusätzlich mit unnötigen Lasten beladen werden.

Auch für die übrige Pilotenausbildung in der Schweiz spielen die GLP eine übergeordnete Rolle. So sind die meisten derjenigen Piloten, welche GLP befliegen, Fluglehrer. Sie sind es, welche den Pilotenanwärtern in der Schweiz (für Kleinluftfahrzeuge, zivile und militärische Helikopter) die Grundlagen der Fliegerei in den Bergen vermitteln. Die Fähigkeit dieser Fluglehrer, Landungen im Gebirge durchführen zu können, schlägt sich in einer qualitativ hochwertigen Pilotenausbildung nieder, welche auch Notlandungen in gebirgigen Regionen im Programm hat.

Das regelmässige Training auf GLP's ist für die Helikopter und Besatzungen zwingend notwendig, um moderne Gebirgsrettung zu leisten. Dies betrifft im Übrigen nicht nur die (extreme) Hochgebirgsrettung von relativ wenigen Bergsteigern, sondern dies gilt genauso für die Rettungen der "gewöhnlichen" Touristen – Skifahrer, Skitourengeher und Bergwanderer – im gesamten Berggebiet, inklusive z.B. auch jener Rettungen von Skipisten oder den Bergungen aus Weilern und anderen besiedelten Gebirgsgegenden.

Wirtschaftliche Bedeutung der GLP: Heliskiing

Festzuhalten ist, dass es das Heliskiing, wo die Skifahrer den ganzen Tag lang via Luftfahrzeug mit Landemöglichkeiten an jede beliebige Stelle transportiert werden, in der Schweiz nicht gibt – im Gegenteil zu Kanada, Türkei, Chile und im Himalaya. In der Schweiz können die Skifahrer nur auf ganz bestimmte Landeplätze per Helikopter geflogen werden und fahren dann von dort ins Tal.

Während der Wintermonate ist Heliskiing für diverse Flugunternehmen und für viele Bergführer und Skilehrer von grosser Bedeutung, da sie oft die einzige Möglichkeit für Beschäftigung erlaubt. Mit einem Verbot von Heliskiing oder zusätzlichen erheblichen Einschränkungen wäre ein Verlust von Arbeitsplätze in den Bergregionen verbunden – nicht nur bei den Flugunternehmen, sondern auch bei den Bergführern. Dank dieser Möglichkeit wählen vermehrt junge Leute den Bergführerberuf und es entsteht in den alpinen Tourismusregionen kein Mangel an Bergführern. Die Bergführer sind im anspruchsvollen Bergtourismus nicht wegzudenken; sie helfen mit, den Sommer-Tourismus in unseren alpinen Regionen zu beleben, was für die Bergregionen von grosser Wichtigkeit ist.

Die touristische Fliegerei und das Heliskiing tragen wesentlich zu einer erhöhten Sicherheit in der Helikopterfliegerei bei. Ohne diese Flüge wären viele Helikopterunternehmen gezwungen, die Kapazitäten in den Wintermonaten zurückzufahren, d.h. bestimmte Piloten und Flughelfer nur noch saisonal zu beschäftigen. Heliskiing leistet einen massgeblichen Beitrag zur Verbilligung der Arbeitsfliegerei, der Rettungsfliegerei und der Erhöhung der Sicherheit der Fliegerei.

Ohne Heliskiing könnten die teuren Helikopter viel weniger genutzt werden. Weiter würden in den Wintermonaten auch viele Piloten "überflüssig". Die Fixkosten würden allein schon aus diesem Grund dementsprechend pro weitere Flugstunde erheblich stärker ins Gewicht fallen und überproportional ansteigen. Darüber hinaus müssten die Piloten in dieser Zeit unbezahlte Trainingsflüge absolvieren – was zu einem weiteren überproportionalen Anstieg der Fixkosten führen würde.

Tatsache ist, dass die Rettungsflüge heute in der Schweiz nicht zu kostendeckenden Tarifen durchgeführt werden:

- Die Rega wird von ihren Gönnerinnen und Gönner in der Luft gehalten: Die Gönnerbeiträge machen 60% des Gesamtbudgets aus.
- Bei den kommerziellen Unternehmen werden die Rettungsflüge mit Arbeitsflügen und touristischen Flügen quersubventioniert: z.B. Bereitschaftsdienst der Crews, Einsatz der Paramedics auch als Flughelfer, Einsatz des Rettungshubschraubers auch für touristische und/oder Arbeitsflüge

Touristische Bedeutung

Heliskiing ist für diverse Regionen von erheblicher touristischer und wirtschaftlicher Bedeutung. Dabei zählt nicht nur die direkte Wertschöpfung. Alleine schon die Möglichkeit, dass das Angebot Heliskiing existiert, wertet die Tourismusregion auf. Dies belegt die Walliser Studie zum Tourismus, welche Heliskiing explizit als Teilangebot im Rahmen des Geschäftsfelds "Schneeeerlebnis" erwähnt und den direkten und indirekten Nutzen des Heliskiings für die Region als sehr bedeutend qualifiziert. Heliskiing ist ein Angebot mit deutlich überdurchschnittlicher Ausstrahlung und Marketingwirkung, welches explizit in die touristische Gesamtstrategie eingebettet ist.

Umwelt

Von den 54'000 Helikopterflugstunden der SHA Mitglieder entfielen 2017 rund 5% oder 2'700 Flugstunden auf Heliskiing. Der durchschnittliche Heliskiing-Flug dauert rund 20 Minuten. Dabei werden jährlich rund 30'000 Personen befördert (2'700h x 4 PAX/Flug x 3 Flüge / pro Flugstunde).

Ein Heliskiing-Tourist verbraucht für einen Heliskiing-Flug durchschnittlich gerade einmal etwa 12.5 Liter¹ Treibstoff. Dies ist in der Regel nur ein Bruchteil dessen, was der Tourist für die An- und Abreise an seine Feriendestination verbraucht.

Der Energieverbrauch des Heliskiing-Fluges liegt im Rahmen des Energieverbrauchs eines Skifahrers, der die Bergbahnen benutzt. Der gesamte jährliche Treibstoffverbrauch für Heliskiing in der Schweiz beträgt nur rund 400'000 Liter. Dies entspricht etwa 2x dem Verbrauch Zürich – Rio de Janeiro retour (oder Zürich – Vancouver retour).

¹ Durchschnittliche Rotationszeit deutlich unter 20 Minuten, durchschnittlich vier Personen an Bord und Stundenverbrauch eines typischen Helis (Ecureuil) 150l/h.

Eine Person, welche zum Heliskiing geht, braucht ca. 60x weniger Kerosin (< 2%) als ein Transatlantik Passagier². Wer also seine Ferien in der Schweiz verbringt, statt über den Atlantik zu fliegen, könnte 60 mal ein Heliskiing-Flug absolvieren, und hätte ökologisch noch immer einen kleineren "Footprint" hinterlassen, als er allein schon durch den Transatlantikflug hinterlässt. Dasselbe gilt, falls jemand zum Heliskiing nach Kanada ausweichen muss – auch dort schlägt der Transatlantikflug erheblich stärker zu Buche, als das gesamte Heliskiing danach!

Der individuelle oder gesamte Treibstoffverbrauch für Heliskiing oder die Gletscherfliegerei ist schliesslich auch in Relation zu setzen zu den Tagestouristen, die während der Saison täglich z.B. in die Flumserberge, ins Hoch Ybrig oder nach Flims/Laax³ oder noch weiter weg fahren. In jede der erwähnten Destinationen fahren täglich rund 2'000 Fahrzeuge. Jedes davon verbraucht für An- und Rückfahrt wohl erheblich mehr Treibstoff als die 12.5 Liter, die ein Heliskiing-Tourist verbraucht.

Das Weiterbestehen der GLP und des Heliskiing weisen global betrachtet wohl sogar eher eine positive Klimabilanz aus, als deren Aufhebung: Wären die touristischen Flüge auf die GLP in der Schweiz nicht mehr möglich, so würde ein grosser Teil dieser Flüge wohl einfach ins Ausland verlagert. Insgesamt dürfte damit die Ökobilanz wegen der vorangehenden Langstreckenflüge sogar erheblich schlechter werden. Die Schweiz würde einmal mehr einen Teil "ihrer" CO₂-Emissionen einfach exportieren.

Landungen erfolgen fast ausschliesslich dort, wo es nur Schnee hat, womit ein Schaden für Flora zum vornherein ausgeschlossen ist.

Auch der Tierreichtum hält sich in den Höhen des Heliskiings und der Gletscherlandungen von typischerweise über 3'000 m.ü.M. in Grenzen. Steinböcke sind in diesen Höhen schon im Sommer äusserst selten anzutreffen. Ihr Einstandsgebiet liegt im Sommer in Höhen von maximal 3'200 m.ü.M.⁴ und im Winter noch wesentlich tiefer. Der GLP Wallis Südost beispielsweise liegt auf über 3'450 m.ü.M.⁵ Dort ist allein schon aufgrund der Höhenlage kein Wild anzutreffen; kommt noch dazu, dass diese GLP selber sich sogar alle auf dem Gletscher befinden - wo sich Wild zum vornherein nie aufhält. Entsprechend gering wäre schon die rein theoretische Wahrscheinlichkeit, dass dort Wild durch die fliegerischen Aktivitäten gestört werden könnte.

Zu erwähnen ist, dass sich das Wild sehr rasch an Flugzeuge und Helikopter gewöhnt und – anders als die Menschen, die sich vom blossen Wissen um Flugbewegungen gestört fühlen können. Dies beweisen die Wildbestände an allen Flughäfen und um die Heliports, so die nistenden Adler im Bereich des Anfluges auf den Heliport Zermatt oder gar die Rehe, Wildschweine und Biber am Flughafen Zürich.

Heliskiing ist immer von Bergführern begleitet. Diese sorgen dafür, dass ab der Waldgrenze immer dieselben Routen benutzt werden, damit das Wild nicht unnötig gestört wird. Skitourenfahrer ohne Führung halten sich leider nicht immer an dieses Gebot.

Gebirgslandungen hinterlassen keine bleibenden Spuren und stellen keinen bleibenden Eingriff in die Natur dar.

² Bei 200'000 Litern Verbrauch pro Transatlantikflug retour und durchschnittlich 250 Passagieren → 800 Liter pro Passagier. Dies entspricht 64 mal dem Verbrauch pro Heliskiflug.

³ dies nur drei typische Beispiele von Zielen von Tagesausflügen, die je über mehr als 2000 Parkplätze verfügen, die an einem schönen Wintertag alle voll besetzt sind.

⁴ gemäss Webseite von Pro Natura, 21.04.2011.

⁵ Aeschhorn bspw. liegt in einer Höhe von 3'541 m.ü.M., Alphubel in 3'839 m.ü.M., Monte-Rosa in 4'094 m.ü.M. und Theodulgletscher in 3'450 m.ü.M.