



Bild: Raphael Schmid

Von der Öffentlichkeit wenig beachtet, haben die Schweizer Helifirmen in diesem Jahr schon Dutzende von Löscheinsätzen geleistet. Hier Air Zermatt im Einsatz bei Bitsch im Jahr 2023.

Gut gerüstet, aber...

Es hat in der Schweiz im Sommer 2026 viel öfters gebrannt, als Vielen bewusst ist. Dass daraus keine Grossfeuer wurden, ist Prävention, Feuerwehren und den Schweizer Helifirmen mit ihren Crews zu verdanken. Doch auch in der Schweiz gibt es Handlungsbedarf für die Zukunft.

Eugen Bürgler hat mit Experten über das Thema gesprochen

Im Hitzesommer 2026 sind in Europa enorme Flächen an Wäldern und anderen Vegetationen verbrannt. Die Schweiz ist – zumindest bis Mitte August – vor grösseren Waldbränden verschont geblieben. Was in der Öffentlichkeit kaum wahrgenommen wurde, gebrannt hat es auch in der Schweiz und das nicht selten. Dass daraus keine Grossbrände entstanden sind, ist nicht nur Glück: Dank dem raschen und effektiven Eingreifen der Feuerwehren, in vielen Fällen in Zusammenarbeit mit lokalen Helifirmen, konnten die Brände meist rasch gelöscht werden.

Alleine Air-Glaciers ist im Jahr 2026 schon zu über 50 Brandbekämpfungseinsätzen ausgerückt. Auch die Air Zermatt war gefordert und hat 2026 bereits über zwanzigmal Löscheinsätze geflogen, wie Samuel Summermatter sagt, Chefpilot und Flugbetriebsleiter (NPFO) bei der Air Zermatt. Die

Liste Helikopter-Löscheinsätzen lässt sich problemlos verlängern: Heli-Linth im Kanton Schwyz, Swiss Helicopter, Heli-Linth und Rotex Helicopter bei Chur, Heli Bernina und Swiss Helicopter im Puschlav und dann auch die Tessiner Helifirmen Heli TV, Heli Rezia und Swiss Helicopter / Elitico Tarmac, die allein im 2026 bereits Dutzende von Löscheinsätzen geleistet haben.

Die Kleinen ersticken die Feuer im Keim

Nicht selten ist zum Thema Waldbrandbekämpfung zu hören, dass die kleinen H125 Ecureuils mit ihren maximal 1000 Liter Wasser fassenden Bambi Buckets bei Waldbränden wenig ausrichten könnten. Wenn Brandbekämpfung aus der Luft, dann müssten mindestens die Super Pumas der Armee oder noch besser Canadair-Löschflugzeuge her, so wird es auch in politischen Vorstössen in Bundesbern immer wieder gefordert.

Tatsache ist aber, dass genau die regio-

nal verteilten Kleinhelikopter mit ihren hocherfahrenen Crews im Schweizer Löschdispositiv zentral sind. Innert Minuten können die Helifirmen Crews von Arbeitseinsätzen abziehen und Maschinen mit Bambi-Bucket-Löschbehältern losschicken, um Feuer in der Entstehungsphase zu bekämpfen. Besonders bei akuter Waldbrandgefahr ist die erste halbe Stunde nach Ausbruch eines Feuers entscheidend: Je schneller der erste Angriff erfolgt, desto grösser sind die Chancen, die Lage rasch unter Kontrolle zu bringen. Ebenso unbestritten ist auf der anderen Seite, dass bei Grossbränden Kleinhelikopter an ihre Grenzen kommen und grosse Wassermassen gefragt sind, um überhaupt noch eine Löschwirkung zu erzielen.

Investieren in Prävention und Intervention

In der Schweiz wurde in den letzten Jahren Vieles richtig gemacht, angefangen bei der Prävention inklusive Waldpflege mit einer gu-

ten Durchmischung der Baumbestände. Vorbildlich ist auch, wie Wasseraufnahmestellen für Feuerwehren und Helikopter errichtet wurden. Im Tessin finden sich zum Beispiel Reservoirs hoch oben in den Bergwäldern. Kann der Heli dort Wasser holen, statt bei jeder Rotation ins Tal und wieder hochzufliegen, kann das gut und gerne den gleichen Nutzen haben, wie wenn zwei Helikopter fliegen.

Neben Investitionen durch die öffentliche Hand und die Ausbildung und Ausrüstung von Feuerwehren, zum Beispiel die auf Waldbrandbekämpfung spezialisierten «Pompieri di Montagna» im Tessin, investieren die privaten Helikopterfirmen beträchtliche Summen in ihre Möglichkeiten zur Brandbekämpfung. «Wir haben eben drei neue Löschbecken beschafft, von denen jedes rund 50'000 Franken kostet, insgesamt haben wir fünf davon», sagt zum Beispiel Samuel Summermatter von der Air Zermatt. Auch für die weit verbreiteten Bambi Buckets in der Grösse für H125 Ecureuil müssen rund 25'000 Franken pro Stück auf den Tisch gelegt werden.

Helifirmen leisten «Service Public»

Dazu kommt, dass die privaten Helifirmen buchstäblich schnell wie die Feuerwehr sind, wenns brennt, das zeigte sich in diesem Jahr erneut. «Wir haben täglich vier bis sechs Helikopter im Transporteinsatz, die wir innert Minuten abziehen und in den Löscheinsatz schicken können», sagt Daniel Aufdenblatten, CEO & Pilot von Air Zermatt dazu. Er betont, dass die Kunden in der Region immer mit grossem Verständnis reagieren, wenn der Heli zu einem Löscheinsatz gerufen wird. Zudem organisieren alle befragten Transportfirmen in den Berggebieten aus eigener Initiative Wochenend-Pikettdienste.

Das heisst aber auch, die enorm wichtige Fähigkeit zu einem raschen Erstangriff im Brandfall ist auf die private Initiative der Helikopterfirmen angewiesen. Bis jetzt scheint einzig der Kanton Tessin ein umfassendes Löschdispositiv organisiert zu haben, bei dem die Helikopterbetreiber für Pikettdienstleistungen eine gewisse Entschädigung erhalten. Jeweils eine der drei Tessiner Helifirmen Heli Rezia, Heli-TV und Eliticino Tarmac/Swiss Helicopter stellt im Rotationsprinzip vereinbarte Leistungen zur Verfügung und wird dafür entschädigt. Doch der Grossteil der Schweizer Löschkapazitäten aus der Luft wird von den Helifirmen als privater Service Public erbracht.

Pionierarbeit für Löschen bei Nacht

Mit der gesammelten Erfahrung aus unzähligen Einsätzen hat die Air Zermatt den «Guide

Brandbekämpfung» für alle Beteiligten eines Löscheinsatzes mit Helikoptern erarbeitet. Er dient als kompakter Leitfaden und gleichzeitig als Safety-Konzept. An der Erstellung dieses «Guide Brandbekämpfung» massgeblich beteiligt war Samuel Summermatter. Dieser Leitfaden wurde 2023 dem BAZL samt dem Kapitel Löscheinsätze bei Nacht vorgelegt.

«Vergesst eine Erstintervention bei Nacht», habe es anfänglich von Seiten des Regulators geheissen, erinnert sich Samuel Summermatter. Während es eine Regelung gibt, wonach am Tag begonnene Löscharbeiten mit eingespielten Abläufen in der Nacht fortgeführt werden dürfen, wollte die Air Zermatt einen Schritt weiter gehen. Dazu Samuel Summermatter: «Wenn der Blitz in der Nacht in den Schutzwald einschlägt und ein kleines Feuer verursacht, wollen wir nicht bis zum Tagesanbruch warten müssen, wenn die Möglichkeit besteht, ein Feuer noch in der Entstehungsphase zu stoppen.»

Die Air Zermatt hat Know-how und Erfahrung in einem Verfahren so gebündelt, dass Erstinterventionen möglich sind, wenn Leib und Leben, Schutzwälder oder kritische Infrastrukturen gefährdet sind. «Wir profitieren dabei enorm davon, dass unsere Piloten rund 60 Prozent ihrer Flugzeit als Transportpiloten leisten und zu rund 40 Prozent als Rettungspiloten im Einsatz stehen. So kommt eine grosse Erfahrung im Unterlastbereich und im Nachtflug mit Nachtsichtbrillen (NVIS) zusammen», so der Air-Zermatt-Flugbetriebsleiter und er hält fest: «Dank dieser Erfahrung aus dem täglichen Flugbetrieb konnten wir die Risiken so mitigieren, dass eine sichere Nachtoperation möglich wird, die auch vom BAZL akzeptiert wird.»

In der Nacht nur zweimotorig

Europaweit hat Air Zermatt damit Pionierarbeit geleistet. Bis heute gibt es neben der Air Zermatt und Air-Glacières noch kaum andere Operator, die Erstinterventionen in der Nacht durchführen. Bei der Air-Glacières besteht das gleiche Set-up mit dem kombinierten Know-how aus der Arbeits- und der Rettungsfliegerei. Für die Löscheinsätze bei Nacht sind zweimotorige Maschinen gefordert, konkret sind es die Bell 429 bei der Air Zermatt und die H135 bei der Air-Glacières.

Samuel Summermatter relativiert die Möglichkeiten nächtlicher Löscheinsätze aber auch: «Bei einem kleinen Feuer nach einem Blitzeinschlag haben wir eine reale Erfolgchance. Aber die Möglichkeiten bleiben beschränkt und man bleibt weit entfernt von der Löschleistung im Tagesbetrieb.»

Bambi Buckets auch bei der Rega

Löscheinsätze gehören zwar nicht zum Kerngeschäft der Rega, doch auch sie hat gewisse Löschkapazitäten, etwa für rasche Einsätze bis zum Eintreffen weiterer Kräfte oder das Fortführen von Löscharbeiten in der Nacht. Betreffend Löschen in der Nacht sagt auch Heinz Leibundgut, der ehemalige Rega-Chefpilot, der sich als Vorstand der Swiss Helicopter Association für die Erarbeitung eines Leitfadens für Helikopter-Operators im Löscheinsatz eingesetzt hat: «Für die Brandbekämpfung können Nacheinsätze sehr sinnvoll sein, doch es ist wirklich heikel. Alleine schon das Füllen des Bambi Buckets in der Dunkelheit kann ziemlich anspruchsvoll sein.»

Die Rega plant, die H145 D3-Rettungshelikopter einzelner Einsatzbasen bei Bedarf mit Bambi Buckets einsetzen zu können. Eine



Am Samstagmorgen, 11. Juli, brach bei Brissago ein Waldbrand aus. Von einem Fussballplatz startet der HB-ZVY zu den Löscharbeiten.

Bild: Bruno Siegfried



Bild: Bruno Siegfried

Beim Brand bei Brissago an einem Samstagmorgen flogen nach kurzer Zeit drei Helis der Tessiner Helifirmen.

weitere Unterstützungsmöglichkeit bietet die Rega mit dem in Wilderswil stationierten Suchhelicopter, der mit seiner Wärmebildkamera zur Suche von allfälligen Glutnestern genutzt werden kann.

Ohne Hast und Panik, sonst wird's gefährlich

Was Samuel Summermatter immer wieder betont, Feuerlöschoperationen sind vom Safety-Standpunkt her sehr anspruchsvoll, vor allem wenn mehrere Luftfahrzeuge beteiligt sind. «Es braucht zum Beispiel klar definierte Circuits und zugewiesene Sektoren, besser sind nur Helikopter derselben Gewichtsklasse auf derselben Volte aktiv und überholen ist verboten, sonst wird es rasch gefährlich», nennt er einige Beispiele für die Verfahren.

Um die Luftunterstützung zu koordinieren, ist ab zwei Helikoptern im gleichen Einsatzgebiet ein Helikoptereinsatzleiter (HEL) vorgeschrieben, wobei diese Aufgabe bei zwei Helikoptern ein fliegender Pilot übernehmen kann, bei mehr als zwei Helikoptern muss zwingend ein Helikoptereinsatzleiter am Boden die Koordination übernehmen. Diese Aufgabe übernimmt eine qualifizierte Person der ersten Helifirma vor Ort. Es ist in den meisten Fällen auch diese Person, die bei Bedarf weitere Einsatzmittel aufbietet.

«Es ist absolut wichtig, dass da nicht blindlings reingegangen wird», unterstreicht Samuel Summermatter. Er erinnert sich an den grossen Waldbrand von Bitsch, wo abends um 19 Uhr drei Helikopter am Löschen gewesen seien. «Es ist verständlich, dass in so einer Ausnahmesituation alle nach zusätzlichen Mitteln rufen, die mög-

lichst schnell eingesetzt werden sollen. Doch wir hatten zu diesem Zeitpunkt noch keine klare Gesamtübersicht. Wir haben in der Nacht zwei Hubschrauber eingesetzt und auf Basis der Erfahrungen bis Sunset das Sicherheitskonzept mit den möglichen Wasseraufnahmestellen und separierten Volten für die verschiedenen Helikopter erstellt, sowie ein Briefing vorbereitet, so dass am Morgen ab Sonnenaufgang die Helikopter verstärkt durch K-Max und Super Puma koordiniert die Löscharbeiten aufnehmen konnten», erinnert sich Samuel Summermatter.

Handlungsbedarf für die Schweiz?

Auch wenn keine Flammen mehr aus dem Wald hochschlagen, geht für die Feuerwehren die Arbeit weiter. In mühsamer Handarbeit müssen die verborgenen Glutnester aufgespürt, der Boden aufgekratzt und die Glut gelöscht werden. «Wir hatten in diesem Sommer einen Brand in Gondo in sehr unwegsamem, felsigem Gelände», erzählt Samuel Summermatter, «dort haben wir Feuerwehrleute mit Wärmebildkameras am Lastseil (HEC – Human External Cargo) ins Brandgebiet geflogen, wo sie die Glut in Boden und Wurzelwerken ausgegraben haben. Dann haben wir die Bambi Buckets zum Löschen der Glutnester direkt zu ihnen geflogen.»

Für die Erstinterventionen aus der Luft bei Waldbränden sieht Samuel Summermatter die Schweiz grundsätzlich gut aufgestellt. Aber auch er macht sich Gedanken, ob intensivere Hitze- und Trockenperioden zusätzliche Kapazitäten notwendig machen. «Es gibt in der Schweiz viel Know-how in diesem Bereich, auch aus Einsätzen im internationa-



Bild: Eugen Bürge

Air-Glaciers H135 im nächtlichen Feuerwehreinsatz.

len Kontext. Es wäre wohl sinnvoll, wenn man dieses Know-how zusammenbringt und sich fragt wo für die Schweiz Handlungsbedarf besteht.» Samuel Summermatter schliesst nicht aus, dass für gewisse Regionen Löschflugzeuge sinnvoll sein könnten. Wertvoll könnte in seinen Augen auch nachtflytaugliche Helikopter sein, etwa in der Kategorie eines Bell 412. «Solche Lösungen müssten dann finanziell von der Öffentlichkeit getragen sein», so Samuel Summermatter, der erwartet, dass das Thema nach dem Hitzesommer 2026 auf verschiedenen Ebenen auf die Agenda kommt.

Heliswiss International

Viel Erfahrung mit grossen Feuern hat auch Heliswiss International. Die ganze Flotte vom Kamov Ka-32 bis zum Super Puma wurde in den letzten Jahren wiederholt mit bis zu 5000 Liter fassenden Bambi Buckets in Chile eingesetzt, teilweise standen die Maschinen auch beim französischen Zivilschutz unter Vertrag. Mit dem Columbia 107-II Vertol war die Schweizer Firma auch Anfang 2026 in Chile bei der Bekämpfung von Waldbränden im Einsatz, wie Martin Schlumpf, Head of Sales bei Heliswiss International erwähnt.

Er beobachtet im internationalen Kontext eine Professionalisierung: «Vielerorts wurde als Reaktion auf die veränderten klimatischen Bedingungen in die Brandbekämpfung investiert. Dazu gehören schwerere Helikopter, die Weiterentwicklung von Zusatzstoffen für das Löschwasser, sogenannte Retardants, die auf der Vegetation eine flammenhemmende Wirkung haben, und die gezielte Datennutzung für die Steuerung der Einsät-

ze. Dabei wird eine Fülle von Echtzeitdaten, teilweise von Satelliten stammend, zu Wind, Temperatur, Luftfeuchtigkeit, CO₂-Gehalt in der Luft genutzt, um die optimale Einsatztaktik festzulegen.»

In Chile, dort wo auch Heliswiss International auf Pikett stand, sei die Strategie angepasst worden, so Martin Schlumpf: Drei Air Tractor Löschflugzeuge seien bei grosser Waldbrandgefahr schon beim kleinsten Feuer sofort gestartet, gleichzeitig habe man die Grosshelikopter startklar gemacht. Die Strategie dahinter: Auf kleine Feuer in der Entstehungsphase massiv reagieren, um grössere Brände zu verhindern. Die Strategie sei aufgegangen, die Eskalationen zu Grossbränden konnten laut Martin Schlumpf deutlich reduziert werden.

SHA erarbeitet Grundlagen und Übersicht

Auch als Vorstandsmitglied der Swiss Helicopter Association (SHA) befasst sich Martin Schlumpf mit dem Thema. Die SHA hat bei seinen Mitgliedern erhoben, welche Mittel zur Brandbekämpfung in den Einsatz geschickt werden können: Schweizweit sind das rund 60 Helikopter mit rund 60 Bambi Buckets bei den zivilen Firmen, dazu kommen die Mittel der Armee. «Wir wissen nun, wo welches Material vorhanden ist, welche Telefonnummern anzurufen sind, wenn wir im etwas brauchen und auch die Feuerwehrkommandanten haben nun eine Übersicht über die verfügbaren Ressourcen», sagt Martin Schlumpf als SHA-Vorstand.

Die SHA hat ein Grundlagenpapier als Leitfaden für den Helikoptereinsatz bei Bränden erarbeitet, ähnlich dem Walliser «Guide Brandbekämpfung». Die finale Version der Grundlagenpapiere soll demnächst verabschiedet werden. Besteht in der Schweiz weiterer Handlungsbedarf? Die Antwort von Martin Schlumpf fällt differenziert aus: «Viele Kantone haben bewährte Einsatzkonzepte und wir als Helikopterindustrie können topqualifizierte Crews in den Einsatz schicken und wir haben eine hohe Dichte an Helikopter für rasche Reaktionen».

Allerdings, das gibt auch Martin Schlumpf zu bedenken, gibt es praktisch keine abgesicherten Leistungen. Das System baut auf den Service Public, den die Helifirmen leisten – mit dem Risiko, dass Ressourcen nicht verfügbar sind, wenn sie gebraucht werden. Martin Schlumpf: «Im Ereignisfall besteht die Möglichkeit, dass besonders die grösseren Helikopter im Ausland im Einsatz sind oder dort unter Vertrag stehen – hier gilt das Prinzip first come, first serve», und er fährt fort: «Im europäischen Kontext haben wir dieses

Jahr klar gesehen, dass die Ressourcen nicht ausreichend sind.» Klar ist für ihn auch, dass internationale Zusammenarbeit notwendig wird, wenn ungünstige Szenarien mit mehreren Grossbränden auftreten.

Bund sieht begrenzte Ressourcen

Beim Bundesamt für Bevölkerungsschutz (BABS) heisst es auf Anfrage, dass man eine Auswertung der in der Schweiz verfügbaren Helikopterkapazitäten vorgenommen habe. Die Erhebung zeige, dass grundsätzlich ein leistungsfähiges System mit unterschiedlichen leichten und schweren Helikoptertypen zur Verfügung stehe, doch es wird auch festgehalten, dass insbesondere schwere Helikopter «nur in begrenztem Umfang zur Verfügung stehen». Wenn bestimmte Ressourcen knapp werden sollten, stehe für die nationale Koordination mit dem Ressourcenmanagement Bund (ResMaB) ein entsprechendes Instrument zur Verfügung.

Einen neuen Weg in Sachen Alarmierung geht der Kanton Bern. Dort wurde mit der Gebäudeversicherung Bern (GVB) kürzlich vereinbart, dass die Luftrettungszentrale der Rega als Alarmstelle der GVB bei einem Brandereignis fungiert, bei welchem der Einsatz eines Helikopters erforderlich ist. «Unsere Einsatzleiterinnen und Einsatzleiter bieten bei einer Alarmierung den für das jeweilige Ereignis nächsten geeigneten Helikopter auf, der für einen allfälligen Löschereinsatz in Frage kommt. Beim Aufgebot können verschiedene – auch kommerzielle – Unternehmen berücksichtigt werden», sagt Rega-Sprecher Mathias Gehrig.

European Firecats

Viel Erfahrung in der Brandbekämpfung aus der Luft hat das Team der European Firecats. Das Unternehmen mit Sitz in der Schweiz, das zu je 50 Prozent der Lions Air Group AG und der Heli Austria GmbH gehört, verfügt über eine stattliche Flotte von neun Super Pumas für Löschereinsätze. 2026 standen fünf der Löschhelikopter in Südkorea unter Vertrag, zurück im europäischen Sommer wurden zwei Maschinen gleich nach Sardinien geschickt, ein weiterer Super Puma wurde nach Bordeaux beordert und auch in Chile standen zwei «Firecats» im Einsatz.

Bisher kamen bei europäischen Heli-Operators im Aerial Firefighting vor allem Löschbehälter an der Lastleine zum Einsatz, am häufigsten die bekannten Bambi Buckets. Letztes Jahr ist endlich auch die europäische Zulassung für Rumpftanks eingetroffen, die über einen Schnorchel mit Pumpe befüllt werden. Die European Firecats haben für ihre Super Pumas zwei verschiedene Systeme beschafft, den Helitak Fire Tank FT4250 und den Tsunami-Tank von Recoil. «In Südkorea konnten wir wertvolle Erfahrungen mit diesen Systemen sammeln», sagt Sascha Fleischmann, Mitbegründer der European Firecats und selber Pilot. «Mit dem Tank können wir viel dynamischer fliegen, das Wasser gezielt in Hot Spots hineinwerfen, was sich besonders in der initialen Phase der Feuerbekämpfung als vorteilhaft erwiesen hat. Für Nachlöscharbeiten mit statischen Drops haben wir gerne auf konventionelle Löschbehälter an der 30 bis 60 Meter Lastleine zurückgegriffen». Die Rumpftanks seien eine Erweiterung



Bild: Eugen Bürgler

Die Super Pumas/Cougars der Luftwaffe stehen als Reserven bereit. Sie können wertvolle Hilfen leisten, bringen allerdings kaum dieselbe Effektivität wie spezialisierte Crews mit mehr Unterlast- und Löscherfahrung.



Bild: European Firecats

Die European Firecats verfügen inzwischen über neun Super Pumas, hier der AS332L OE-XAP mit dem Helitak-Löschsystem unter dem Rumpf.

des Angebots der European Firecats, das vor allem für künftige Löschflüge bei Nacht zum Tragen kommen werde. «Wir arbeiten aktuell intensiv mit dem BAZL zusammen, um die Zulassung für Löschflüge bei Nacht bald zu erhalten», so Sascha Fleischmann.

Massive Erstangriffe lohnen sich

Eine besondere Herausforderung brachten in Südkorea die tiefen Temperaturen mit sich. Sascha Fleischmann: «Wir hatten Feuer bei Temperaturen um minus 5 Grad zu bekämpfen. Da ist das Tanksystem an den Anschlag gekommen. Mit einem super Technikerteam konnten wir auch das meistern und selbst der Hersteller hat dazugelernt».

Südkorea lasse sich die luftgestützte Feuerbekämpfung sehr viel kosten und leiste sich 110 Helikopter bis hin zum Erickson Air Crane zur Brandbekämpfung – weil man gesehen hat, dass es sich lohne, so Sascha Fleischmann. Die Schäden aus verheerenden Bränden seien um ein Vielfaches grösser ausgefallen. Auch auf Sardinien, wo die European Firecats Teil des Feuerwehr-Dispositivs sind, werde mit zwei Super Pumas, sechs Ecureuils, einem Bell 412 und drei Canadairs eine beachtliche Flotte bereitgehalten und vor allem werde nicht gezögert, die Mittel einzusetzen, hat Sascha Fleischmann beobachtet: «Auch

bei einem kleineren Feuer wird von Anfang mit einem massiven Aufgebot eingegriffen. Oft heisst es dann schon nach vier bis acht Stunden «Feuer aus». Wenn auch die wichtigen Nachlöscharbeiten seriös durchgeführt werden, ist die Sache oft erledigt. So können Eskalationen vermieden werden – es kommt nur selten vor, dass wir zwei Tage hintereinander am gleichen Feuer arbeiten.»

Europa braucht mehr «Luft-Feuerwehr»

Sascha Fleischmann ist überzeugt, dass vor allem jene europäischen Staaten, die in der Vergangenheit weniger stark von Waldbränden betroffen waren, gut beraten sind, jetzt in Ausrüstung und Organisation zur Brandbekämpfung zu investieren: «Man sieht den Tatsachen in Europa oft nicht ehrlich in die Augen und schiebt dann Programme wie RescEU vor, um selber keine Mittel finanzieren zu müssen. Zum Beispiel in Belgien oder Deutschland ist die Abdeckung mit Löschflugzeugen oder Helikoptern sehr schlecht. Im Ereignisfall kommen dann Armee und Polizei zum Einsatz, was sich aber oft als nicht sehr effektiv erweist – aber trotzdem viel kostet.» Für Sascha Fleischmann ist deshalb klar, dass in Europa enorme Schäden durch Feuer in den nächsten Jahren nur dann vermieden werden können, wenn nach dem

Vorbild Südkoreas in starke Einsatzmittel und eine professionelle Organisation investiert wird und er unterstreicht: «Effektive Brandbekämpfung ist ein komplexes Gesamtsystem, das auf viele funktionierende Elemente angewiesen ist: Von einer raschen Alarmierung, dem Vorhandensein von Gross- und Kleinhelikoptern mit zweckmässiger Ausrüstung bis zu einer professionellen Koordination der Einsatzmittel am Feuer».

Mit Blick auf die Schweiz sieht Sascha Fleischmann die Effektivität der im Land verteilten Helifirmen für die initiale Brandbekämpfung, er warnt aber auch: «Sollte es hier zu grossen Waldbränden kommen, reichen H125 Ecureuils nicht mehr aus». Seine Beobachtungen hätten gezeigt, dass es in gewissen Situationen um Minuten gehe, um den Ausbruch von Grossfeuern zu verhindern. Um dem zu begegnen, brauche es eine professionalisierte Notfallorganisation, die aber auch etwas kostet. «Europa und auch die Schweiz müssen wohl lernen, ebenso wie die Feuerwehr am Boden auch luftgestützte Mittel bereitzuhalten. Das ist teuer. Südkorea, Sardinien oder auch Chile können aber mit Daten beweisen, dass das sinnvolle Investitionen sind und die Kosten am Ende des Jahres tiefer ausfallen», so Sascha Fleischmann. ■