



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
Abteilung Luftfahrtentwicklung



Landschaftsruhezeiten für die Luftfahrt: Konzept

Januar 2011

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL

In Zusammenarbeit mit:

Bundesamt für Umwelt BAFU
Schweizer Luftwaffe VBS-LW
Generalsekretariat VBS

Inhalt

1. Einleitung	3
1.1. Definition Ruhezeiten	3
2. Rechtsgrundlagen	4
2.1. Gesetzliche Bestimmungen	4
2.2. Konzepte und Sachpläne des Bundes	4
2.3. Geplante Rechtsanpassungen	5
2.4. Fazit	5
3. Operationelle Aspekte	5
3.1. Wettereinfluss, situativ wählbare Flugwege	5
3.2. Konflikt mit Lufträumen	6
3.3. ICAO Richtlinien betreffend Mindestflughöhen	6
3.4. Sauerstoffproblematik	6
3.5. Konzentration der Immission	6
3.6. Leistungsfähigkeit der Flugzeuge und Helikopter	6
4. Weitere zu berücksichtigende Aspekte	7
4.1. Störwirkung verschiedener Luftfahrzeuge	7
4.2. Störung aus anderen Quellen	7
4.3. Bestehende Schutzgebiete	7
5. Konzept	8
5.1. Grundsätze	8
5.2. Geeignete Gebiete	8
5.3. Weitere für die zivile Aviatik zur Diskussion stehende Gebiete	9
5.3.1. Aletsch-Gebiet	9
5.3.2. Jura	9
5.4. Für die Aviatik nicht geeignete Gebiete	9
6. Reaktionen zum Konzeptentwurf vom August 2009 und darauf basierende Anpassungen des Konzepts	10
7. Anhang	10

Bild: Hans Lozza, Gebiet Macun im schweizerischen Nationalpark, aus „Quer durch den Schweizerischen Nationalpark“, Stefan Trieb, www.nationalpark.ch

Landschaftsruhezeiten für die Luftfahrt: Konzept
Januar 2011

1. Einleitung

Verschiedene Bundesstellen, aber auch verschiedene Verbände und Organisationen, fordern bereits seit längerem die Ausscheidung von Ruhezonen in Bezug auf die Luftfahrt. Anlass für diese Forderung bieten einerseits konkrete gesetzliche Anforderungen des Luftfahrtgesetzes zur Ausscheidung von Ruhezonen im Zusammenhang mit der Bezeichnung von Gebirgslandeplätzen (GLP) und andererseits eher grob gefasste konzeptionelle Forderungen im bundesrätlichen Landschaftskonzept Schweiz (LKS).

Zur Erarbeitung von Lösungsvorschlägen, in Bezug auf die Umsetzung dieser Forderungen des Landschaftsschutzes, wurde eine bundesinterne Arbeitsgruppe ins Leben gerufen. Angesichts der Tatsache, dass die Problematik der Landschaftsruhezeiten in Bezug auf die Luftfahrt sowohl die zivile als auch die militärische Aviatik betrifft, umfasste diese Arbeitsgruppe, neben Vertretern des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) und des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL), auch Vertreter des Generalsekretariats des Departements für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (GS VBS) und der Luftwaffe.

Als Diskussionsgrundlage für die Ausarbeitung des nachstehenden Konzepts schlug das BAFU im Rahmen eines Papiers „Ruhezonen der Luftfahrt, Vision BAFU“ eine Anzahl geeigneter Gebiete für luftfahrtbezogene Landschaftsruhezeiten in der Schweiz vor.

Die Grundlagen für diese Vision bilden das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN), Jagdbanngebiete, Hauptflugrouten von Militär- und Zivilluftfahrt, Tourismusgebiete und sonstige belastete Gebiete. Zur Diskussion standen ursprünglich 12 Gebiete, welche sich nach Sicht der Vision Ruhezeiten des BAFU für eine Realisierung von Landschaftsruhezeiten eigneten. Diese Gebiete sind auf der Karte im Anhang dargestellt.

Im August 2009 wurde ein erster Entwurf des Konzepts realisiert und den Standortkantonen und betroffenen Kreisen vorgestellt. Im Nachgang der Informationsveranstaltung wurde das Konzept entsprechend den eingegangenen Stellungnahmen überarbeitet. Die Argumentationsbasis, die Resultate der Arbeiten und die tatsächlich realisierten Landschaftsruhezeiten werden im Folgenden dargestellt.

Beim vorliegenden Konzept handelt es sich nicht um ein Konzept nach Art. 13 RPG.

Dieses Konzept repräsentiert das Ergebnis der interdepartementalen Arbeitsgruppe. Es wurde im November 2010 vom Departement UVEK zur Kenntnis genommen. Die Umsetzung wird im Frühling 2011 stattfinden.

1.1 Definition Ruhezeiten

Für den Begriff „Ruhezone“ existiert, zumindest in Bezug auf die Luftfahrt, keine genaue Definition. Aus Zweckmässigkeitsüberlegungen wurde im Rahmen der Erarbeitung des Konzeptteils des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL) Teil III B6a „Gebirgslandeplätze“ in Bezug auf die Gebirgslandeplätze (GLP) festgehalten, dass grundsätzlich zwischen zwei Kategorien von Ruhezeiten unterschieden wird:

- Landschaftsruhezeiten: Dabei handelt es sich um grössere Landschaftskammern, die arm an anthropogenen Lärmquellen sind. In solchen Ruhezeiten ist das angestrebte Schutzziel die Vielfalt der natürlichen Geräusche und die Stille für die menschliche Erholung.

- Wildruhezonen: Dabei handelt es sich um Schutzgebiete mit wichtigen Rückzugsräumen für Wildtiere, in welchen die Fauna besonders empfindlich gegenüber Auswirkungen von Luftfahrzeugen reagiert.

Gemäss SIL Teil III B6a GLP erfolgt die Ausscheidung von Ruhezonen auf der Basis von bestehenden Inventaren und Schutzobjekten gemäss Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG; SR 451) und Jagdgesetz (JSG; SR 922.0). Die in Bezug auf die GLP zu schaffenden Landschaftsruhezonen sind mit dem kantonalen Richtplan abzustimmen und auf Stufe SIL-Objektblatt festzusetzen sowie kartographisch festzuhalten. Diese Massnahmen gelten nur für die zivile Luftfahrt.

Das vorliegende Konzept bezieht sich ausschliesslich auf die Bezeichnung von Landschaftsruhezonen im Zusammenhang mit der Luftfahrt. Bei Landschaftsruhezonen handelt es sich um grössere Geländekammern, welche als Kompensation auch weitab von durch Luftfahrtaktivitäten gestörten Gebieten bezeichnet werden können.

2. Rechtsgrundlagen

2.1. Gesetzliche Bestimmungen

Artikel 8 Absatz 4 LFG regelt Ruhezonen ausschliesslich im Zusammenhang mit Aussenlandungen im Gebirge. Danach ist die Zahl von Gebirgslandeplätzen zu beschränken und es sind Ruhezonen auszuscheiden. Solche Ruhezonen regeln folglich nicht den Überflug von Gebirgen oder anderen Gebieten im Allgemeinen.

Gestützt auf Artikel 53 der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL; SR 748.131.1) kann das UVEK zum Schutze der Natur in genau bezeichneten Gebieten für bestimmte Kategorien von Luftfahrzeugen Start-, Lande- oder Überflugbeschränkungen erlassen. Diese Bestimmung bezieht sich ausschliesslich auf Aussenlandungen und kann deshalb nicht als Grundlage zur Schaffung von Ruhezonen, welche grossflächige Überflugbeschränkungen erfassen sollen, dienen.

Ruhezonen werden nach geltendem Recht nur im Zusammenhang mit Aussenlandungen im Gebirge geregelt. Für den Erlass von grossflächigen Ruhezonen besteht folglich weder im LFG noch in dessen Vollzugsverordnungen eine genügende gesetzliche Grundlage. Die militärische Luftfahrt ist von den gesetzlichen Bestimmungen über die Zivilluftfahrt grundsätzlich ausgenommen.

2.2. Konzepte und Sachpläne des Bundes

Landschaftskonzept Schweiz und Sachplan Infrastruktur Luftfahrt: Sowohl beim LKS als auch beim SIL handelt es sich um Instrumente nach Artikel 13 des Raumplanungsgesetzes (RPG; SR 700). Danach erarbeitet der Bund Grundlagen, um seine raumwirksamen Aufgaben erfüllen zu können; er erstellt die nötigen Konzepte und Sachpläne und stimmt sie aufeinander ab.

Das LKS bildet die verbindliche Richtschnur für den Natur- und Landschaftsschutz bei Bundesaufgaben. In Punkt 6.02 des grundsätzlich behördenverbindlichen LKS fordert der Bundesrat die Bundesstellen auf, Ruhezonen auszuscheiden, ohne sich dabei auf die GLP gemäss Artikel 8 Absatz 3 und 4 Luftfahrtgesetz (LFG; SR 748.0) zu beschränken.

Gemäss SIL Teil III B6a GLP können zur Lösung von Konflikten, die durch die Nutzung von GLP entstehen, an Stelle einer Verschiebung oder eines Ersatzes eines GLP auch Aus-

gleichsmassnahmen, wie z. B. die Schaffung von Ruhezeiten getroffen werden. Die Ausscheidung von Ruhezeiten erfolgt dabei auf der Basis von bestehenden Inventaren und Schutzobjekten gemäss NHG und JSG.

2.3. Geplante Rechtsanpassungen

Das BAZL erarbeitet zurzeit eine neue Verordnung über Aussenlandungen. Der Vernehmlassungsentwurf vom September 2010 sieht vor, dass unter Wahrung der Flugsicherheit, Flugwege und Flughöhen so festzulegen sind, dass eine Störung von Schutzgebieten vermieden werden soll. Bei diesen Schutzgebieten handelt es sich um Nationalparks, Hoch- und Flachmoore, Auengebiete von nationaler Bedeutung, eidgenössische Jagdbanngebiete sowie Wasser- und Zugvogelreservate von internationaler und nationaler Bedeutung. Für diese im Entwurf aufgeführten empfindlichen Schutzgebiete sollen künftig weitgehende Start- und Landebeschränkungen gelten.

Eigentliche Überflugbeschränkungen sind keine vorgesehen, sondern lediglich Lande- und Startbeschränkungen. Überflugbeschränkungen sollen vom UVEK in genau bezeichneten Schutzgebieten für bestimmte Kategorien von Luftfahrzeugen verfügt werden können (Übernahme des alten Art. 53 Abs. 2 VIL). Die Einführung solcher Überflugbeschränkungen dürfte dann allerdings nur im Zusammenhang mit Aussenlandungen geregelt werden.

2.4. Fazit

Zurzeit besteht im LFG keine gesetzliche Grundlage für den Erlass von grossflächigen Ruhezeiten. Falls für solche Ruhezeiten strikte Überflugverbote für gewisse Kategorien von Luftfahrzeugen eingeführt werden sollten, müsste eine solche zuerst geschaffen werden. Die Frage, ob für die Regelung von Ruhezeiten eine bestehende Verordnung (VIL; Verordnung über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge [VVR; SR 748.121.11]) anzupassen oder gegebenenfalls eine eigens dafür zu schaffende Verordnung erforderlich ist, hat allerdings an Relevanz verloren, da das vorliegende Konzept keine Schaffung von Ruhezeiten mit Überflugverboten vorsieht, sondern solche einzig basierend auf Empfehlungen schaffen will (5. Konzept).

3. Operationelle Aspekte

Für die Schaffung von Ruhezeiten, in Bezug auf die Luftfahrt, in der Schweiz müssen verschiedene luftfahrtspezifische, operationelle Aspekte berücksichtigt werden. Diese sind nachfolgend aufgeführt.

3.1. Wettereinfluss, situativ wählbare Flugwege

Die meteorologischen Gegebenheiten sind in der Schweiz, besonders im Alpenraum, äusserst komplex. Sichtflugpiloten müssen bei der Wahl ihrer Flugwege eine Vielzahl von Einschränkungen, wie z. B. Schiessgebiete, Beschränkungsgebiete und andere Luftraumbeschränkungen, beachten. Diese limitieren den Bewegungs- und Entscheidungsspielraum der Piloten bereits zum heutigen Zeitpunkt stark. Insbesondere aus Gründen der Sicherheit dürfen zusätzliche Beschränkungsgebiete nicht dazu führen, dass Sichtflugpiloten in ihrer Routenwahl nicht mehr angemessen situativ auf lokal herrschende Wetterbedingungen reagieren können. Gemäss LKS dürfen allfällige Überflugbeschränkungen den Verkehr auch bei ungünstigen Wetterbedingungen nicht verunmöglichen.

3.2. Konflikt mit Lufträumen

Auch in der dritten Dimension ist die Wahl der Flugwege für Sichtflüge, dabei insbesondere diejenige der möglichen Flughöhen, auf dem Gebiet der Schweiz eingeschränkt. So liegt in der Alpenregion die Untergrenze der militärischen Trainingsräume bereits auf 13'000 Fuss (ca. 4'000 m ü. M). In Verbindung mit den aktuell geltenden Mindestflughöhen führt dies lokal bereits zu weit reichenden Einschränkungen in der Wahl möglicher Flugwege.

Mit einer Regelung von fixen Mindestüberflughöhen von beispielsweise 2'000 Fuss über Grund (ca. 600 m über Grund) würde der Luftverkehr aus der Luftraumklasse G (mit tieferen Sichtflugminima) in die Luftraumklasse E (mit erhöhten Anforderungen an die Sichtbedingungen) gedrängt. Dies wäre aus Flugsicherheitsgründen als problematisch zu beurteilen.

Zusätzliche Luftraumbeschränkungen für die allgemeine Luftfahrt und die Luftwaffe führen zu einer erneuten Reduktion des Spielraumes für die Koordination der verschiedensten Anliegen der Luftfahrt. Das System allgemeine Luftfahrt und Operationen der Luftwaffe wird dadurch noch schwieriger zu überblicken und zu regulieren. Jede Erhöhung der Komplexität des Luftraums ist zudem zwingend mit einer Erhöhung der Sicherheitsrisiken verbunden.

3.3. ICAO-Richtlinien betreffend Mindestflughöhen

Die Mindestflughöhen sind durch die Grundlagen der internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO international vereinheitlicht festgelegt. In der Schweiz werden diese auf einem internationalen Konsens beruhenden Mindestflughöhen in Art. 44 VVR festgelegt. Ein Abweichen von diesen einheitlichen Mindestflughöhen würde ein Abweichen von internationalen Standards bedeuten und eine Verordnungsänderung nötig machen. Wo praktikabel, könnte allenfalls eine Empfehlung von alternativen, höheren Mindestüberflughöhen in Betracht gezogen werden. Keinesfalls darf dabei jedoch der sicherheitsrelevante Entscheidungsfreiraum der Piloten übermässig eingeschränkt werden.

3.4. Sauerstoffproblematik

Bei Operationen in grosser Höhe (Gebirge) muss zwingend immer auch die Problematik des mit der Höhe abnehmenden Luftsauerstoffs beachtet werden. Eine Festlegung von fixen Mindestflughöhen von 2'000 Fuss über gewissen Gebieten würde in verschiedenen Regionen die Problematik verschärfen und könnte zu ernstzunehmenden Sicherheitsrisiken führen.

3.5. Konzentration der Immissionen

Werden grossflächige Gebiete mit Überflugbeschränkungen versehen, zwingt dies die Piloten dazu, alternative Routen im weiterhin frei befliegbaren Luftraum zu wählen. Als Folge davon konzentrieren sich die Immissionen (insbesondere Lärm) auf die unter diesen Lufträumen liegenden Gebiete. Dies kann zu ernstzunehmenden Problemen mit der in diesen Regionen betroffenen Bevölkerung führen.

3.6. Leistungsfähigkeit der Flugzeuge und Helikopter

Die Leistungsfähigkeit von Flugzeugen und Helikoptern – und dabei insbesondere diejenige der kolbenmotorgetriebenen Luftfahrzeuge – nimmt mit zunehmender Höhe in der Regel kontinuierlich ab. Ein Festlegen von erhöhten Mindestflughöhen im Hochgebirge müsste diesem Aspekt dahingehend Rechnung tragen, dass keine zusätzlichen Sicherheitsrisiken entstehen.

4. Weitere zu berücksichtigende Aspekte

Bei der Festlegung von Ruhezonen gilt es, neben den im Kapitel 3 aufgeführten operationellen Aspekten, noch eine Anzahl weiterer Aspekte zu berücksichtigen.

4.1. Störwirkung verschiedener Luftfahrzeuge

Thema des vorliegenden Konzeptes ist die Schaffung von Landschaftsruhezonen in Bezug auf die Luftfahrt. Wie bereits weiter oben erwähnt, bildet hier die Stille und die mögliche Erholung des Menschen und damit das Vermeiden von anthropogen verursachtem Lärm das hauptsächliche Schutzziel. Verschiedene Luftfahrzeuge wie z. B. motorlose Segelflugzeuge, Ballone und Gleitschirme sind nicht motorbetrieben und erzeugen damit auch kaum wahrnehmbaren Lärm. Ihr Betrieb führt somit auch nicht zu einer Beeinträchtigung des Schutzziels von Ruhezonen. Konsequenterweise sind Luftfahrzeuge dieser Kategorien von allfälligen in Ruhezonen für die Luftfahrt geltenden Beschränkungen auszunehmen.

4.2. Störwirkungen aus anderen Quellen

Um das Schutzziel Ruhe und stille Erholung in einer möglichen luftfahrtbezogenen Ruhezone insgesamt erhalten zu können, ist für eine solche nicht nur eine Vermeidung der Belastung durch Fluglärm anzustreben, sondern es muss auch sichergestellt sein, dass das betreffende Gebiet nicht bereits durch Lärm aus anderen Quellen stark beeinträchtigt ist. Gemäss LKS müssen allfällige Beschränkungen für die Luftfahrt nachvollziehbar und durchsetzbar sein.

4.3. Bestehende Schutzgebiete

Gemäss SIL Teil III B6a GLP handelt es sich bei den luftfahrtbezogenen Ruhezonen nicht um eine neue Kategorie von Schutzobjekten. Bei solchen Ruhezonen soll es sich vielmehr um Gebiete innerhalb bestehender Schutzobjekte handeln. Gemäss LKS sollen luftfahrtspezifische Schutzziele zu einzelnen hochalpinen Gebieten des Bundesinventars der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN) festgelegt werden.

5. Konzept

Die interdepartementale Arbeitsgruppe Landschaftsruhezonen erarbeitete, basierend auf den vorstehend aufgeführten Grundlagen, die folgenden Elemente zur Umsetzung der verschiedenen bestehenden Aufträge zur Schaffung von luftfahrtbezogenen Ruhezonen.

Der Ausscheidung liegen die bestehenden Inventare und Schutzobjekte, gemäss NHG und JSG, zugrunde. Die daraus resultierenden Empfehlungen basieren auf keiner direkten Rechtsgrundlage.

5.1. Grundsätze

Für die neu zu bezeichnenden luftfahrtbezogenen Landschaftsruhezonen gelten die folgenden Bestimmungen:

- Die Bestimmungen für luftfahrtbezogene Landschaftsruhezonen gelten einzig für motorbetriebene Luftfahrzeuge. Nicht motorgetriebene Segelflugzeuge, Hängegleiter und Ballone sind somit von den entsprechenden Bestimmungen ausgenommen.
- Im Schweizerischen Nationalpark werden bereits seit Jahrzehnten erfolgreich Empfehlungen zur Rücksichtnahme durch hohen Überflug abgegeben. Diese Art der Empfehlung soll auch in den neu zu schaffenden Ruhezonen angewandt werden.
- Folgende Regelung gilt:
 - Darstellung auf der ICAO-Karte 1:500'000 als **„Zu meidende Zone“** (Überflug mit motorisierten Luftfahrzeugen wenn möglich vermeiden).
 - Aufdruck auf der ICAO-Karte 1:500'000 im betreffenden Gebiet: **Zu meidende Zone.**
 - Operationelle Regelung für den Überflug gemäss VFR Guide RAC 6-3 Art. 9.2. **„Mit motorisierten Luftfahrzeugen ist der Überflug der auf der Luftfahrtkarte ICAO der Schweiz gekennzeichneten Landschaftsruhezonen wenn möglich zu vermeiden oder wesentlich höher als auf den vorgesehenen Mindestflughöhen (vgl. Art. 44 der Verordnung des UVEK über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge) und auf möglichst kurzem Weg auszuführen.“**
- Das VBS ist bereit, diese Empfehlungen bei den nachfolgenden unter Punkt 5.2 erwähnten Gebieten bei Ausbildungs- und Trainingsflügen möglichst sinngemäss zu übernehmen.

5.2. Geeignete Gebiete

Die interdepartementale Arbeitsgruppe Ruhezonen hat anhand der oben aufgeführten Argumente folgende der ursprünglich 12 Gebiete grundsätzlich als geeignet für die Schaffung einer luftfahrtbezogenen Landschaftsruhezone identifiziert (Karten im Anhang):

- Bestehender Schweizerischer Nationalpark mit Erweiterungen
- Gebiet Adula / Greina / Medels / Vals
- Region Binntal
- Region Weissmies

5.3. Weitere für die zivile Aviatik zur Diskussion stehende Gebiete

5.3.1. Aletsch-Gebiet

Auf Grund der bestehenden Belastung durch militärische Aktivitäten (einziges zusammenhängendes Trainingsgebiet für Kampffjets der Luftwaffe) und durch den zivilen Luftverkehr wurde das BLN- und UNESCO-Welterbegebiet Jungfrau-Aletsch-Bietschhorn nicht in die Liste der geeigneten Gebiete aufgenommen.

Eine mögliche zivile Landschaftsruhezone kann für dieses Gebiet erst diskutiert werden, wenn der Koordinationsprozess für die GLP dieses Gebiets weiter fortgeschritten ist.

5.3.2. Jura

Eine Prüfung der ausseralpinen Gebiete der Schweiz hat ergeben, dass in diesen Gebieten auf Grund von bestehenden Belastungen aus verschiedensten Quellen kaum sinnvolle Optionen für die Schaffung von Landschaftsruhezonen bestehen. Als einziges Gebiet wird derzeit die Eignung einer westlich des Col du Marchairuz gelegenen Geländekammer geprüft.

5.4. Für die Aviatik nicht geeignete Gebiete

Die übrigen sechs Gebiete wurden aus folgenden Gründen nicht als Landschaftsruhezone ausgeschieden:

- Bristen / Tödi: Die Gotthard- und die Klausenpassstrasse führen direkt durch dieses Gebiet. Eine fehlende Ruhe am Boden macht eine Ruhezone für die Luftfahrt nicht angemessen.
- Hohgant / Glauenberg: Das Gebiet Hohgant / Glauenberg kommt für die Luftwaffe als Landschaftsruhezone nicht in Frage, weil sich in diesem Gebiet ein Trainingsraum für die Ausbildung der MIL Piloten auf den PC-21 befindet. Zudem überlappt das Gebiet die CTR EMM und die CTR MEI. Auf beiden Flugplätzen gibt es Jetbetrieb. Angrenzend ist ebenfalls die CTR ALP mit der Helibase der Schweizer Armee. Ausbildungsflüge und Einsätze ab diesem Standort sind häufig.
- Muveran / Derborence: Über dem Wallis liegt das grösste, zusammenhängende Trainingsgebiet der Luftwaffe. Eine Landschaftsruhezone, die sich ausserdem in unmittelbarer Nähe des Flugplatzes SIO befindet und die CTR SIO überlappt, würde die Flexibilität und die Trainingsmöglichkeiten der Luftwaffe zu stark einschränken.
- Ela / Kesch / Silvretta: Östlich der Luftstrasse (A9) befindet sich das zweite grosse, zusammenhängende Trainingsgebiet der Luftwaffe. Ausbildungsflüge in dieser Region finden regelmässig statt. Eine Landschaftsruhezone von dieser Ausdehnung würde das Trainingsgebiet massiv einschränken. Im Osten wird bereits das Gebiet des „Nationalparks“ und im Westen das Gebiet „Adula/Greina/Medels/Vals“ ausgeschieden. Zudem findet regelmässig das WEF in Davos statt, bei welchem dieses Gebiet durch die Luftwaffe häufig Tag und Nacht beflogen wird.
- Gantrisch / Vanil Noir: In dieser Region befindet sich ein intensiv genutztes Trainingsgebiet für Helikopter und für die FLAB (LS-D7) Zielfliegerstaffel mit den PC-9. Die zentrale Lage – zwischen den Flugplätzen Payerne, Meiringen und Sion – macht dieses Gebiet auf Grund der kurzen Anflugwege aus wirtschaftlicher und ökologischer Sicht für die Luftwaffe notwendig.
- Bavona / Campo: Bereits bestehende Kraftwerksbauten und Strassen im Valle Maggia tragen nicht zur Ruhe am Boden bei.

6. Reaktionen zum Konzeptentwurf vom August 2009 und darauf basierende Anpassungen des Konzepts

Die wichtigsten im Rahmen der Informationsveranstaltung zum Konzept vom August 2009 geäusserten Bemerkungen und die dadurch ausgelösten Anpassungen am Konzept sind nachfolgend zusammengefasst:

- Die Ausscheidung von Landschaftsruhezeiten wurde von der Mehrheit der Stakeholder als positiver Entscheid begrüsst.
- Die betroffenen Kantone äusserten Änderungswünsche der Perimeter. Diese Änderungen wurden in Sitzungen mit Vertretern von BAZL, BAFU, Luftwaffe und den jeweiligen Standortkantonen detailliert besprochen und danach umgesetzt.
- Auf Anfrage des Kantons Wallis wird festgehalten, dass die Landschaftsruhezeiten für die Luftfahrt keine verbindlichen Auswirkungen auf die Nutzungszonenplanung der Gemeinden haben.
- Auf Wunsch von Umweltverbänden und Kantonen wurden Angaben zu den Gebieten ergänzt, welche nicht ausgeschieden wurden.
- Die Anzahl der ausgeschiedenen Landschaftsruhezeiten sind nach Meinung von Umweltorganisationen noch nicht ausreichend. Ihr Vorschlag besteht darin, dass in weiteren Schritten neue Gebiete untersucht und gegebenenfalls die militärische und die zivile Luftfahrt getrennt betrachtet werden sollen.
- Geändert wurde ebenfalls die Formulierung der Empfehlung. Der Überflug soll nicht mit Rücksichtnahme erfolgen, sondern wenn möglich vermieden werden.

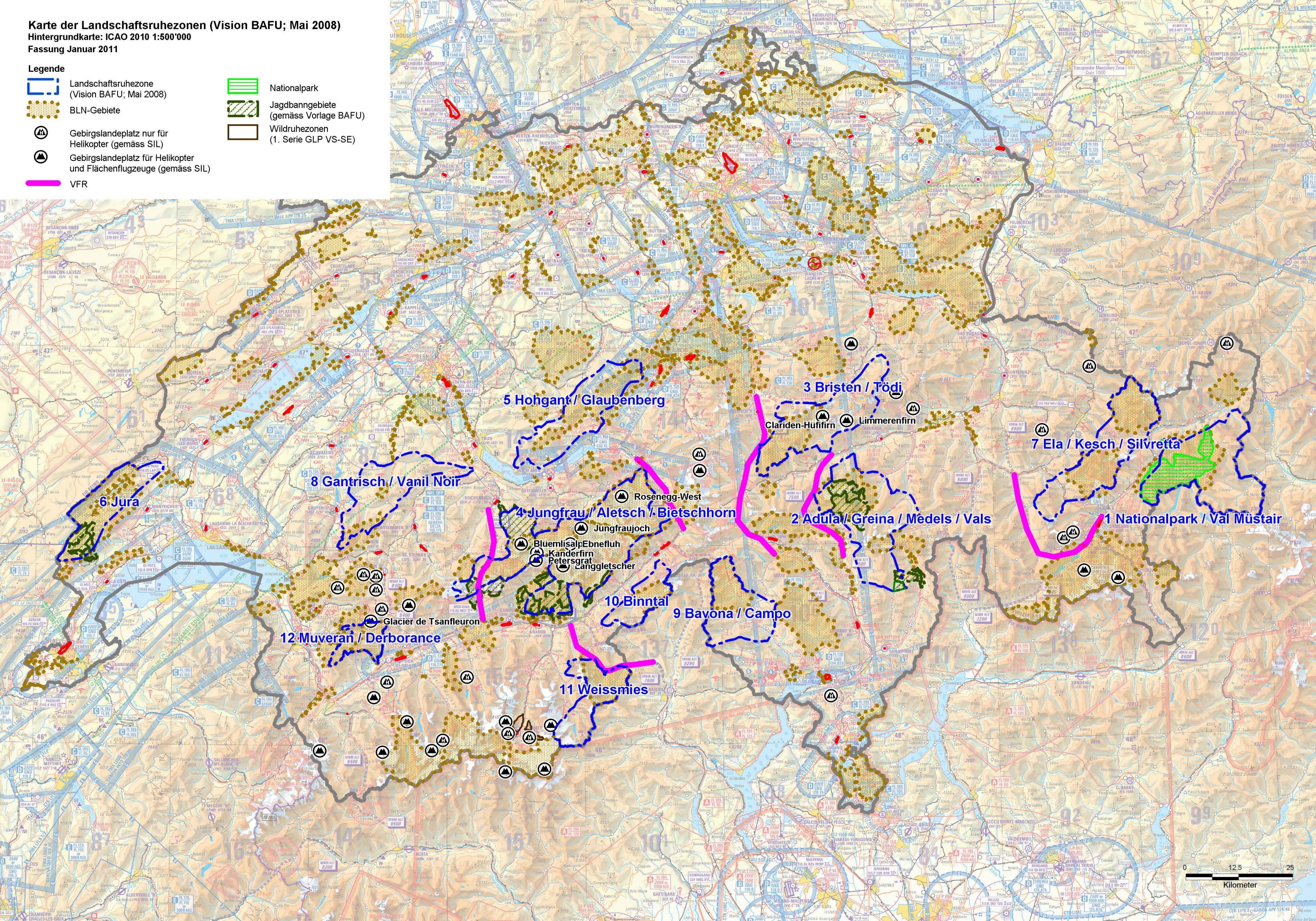
7. Anhang

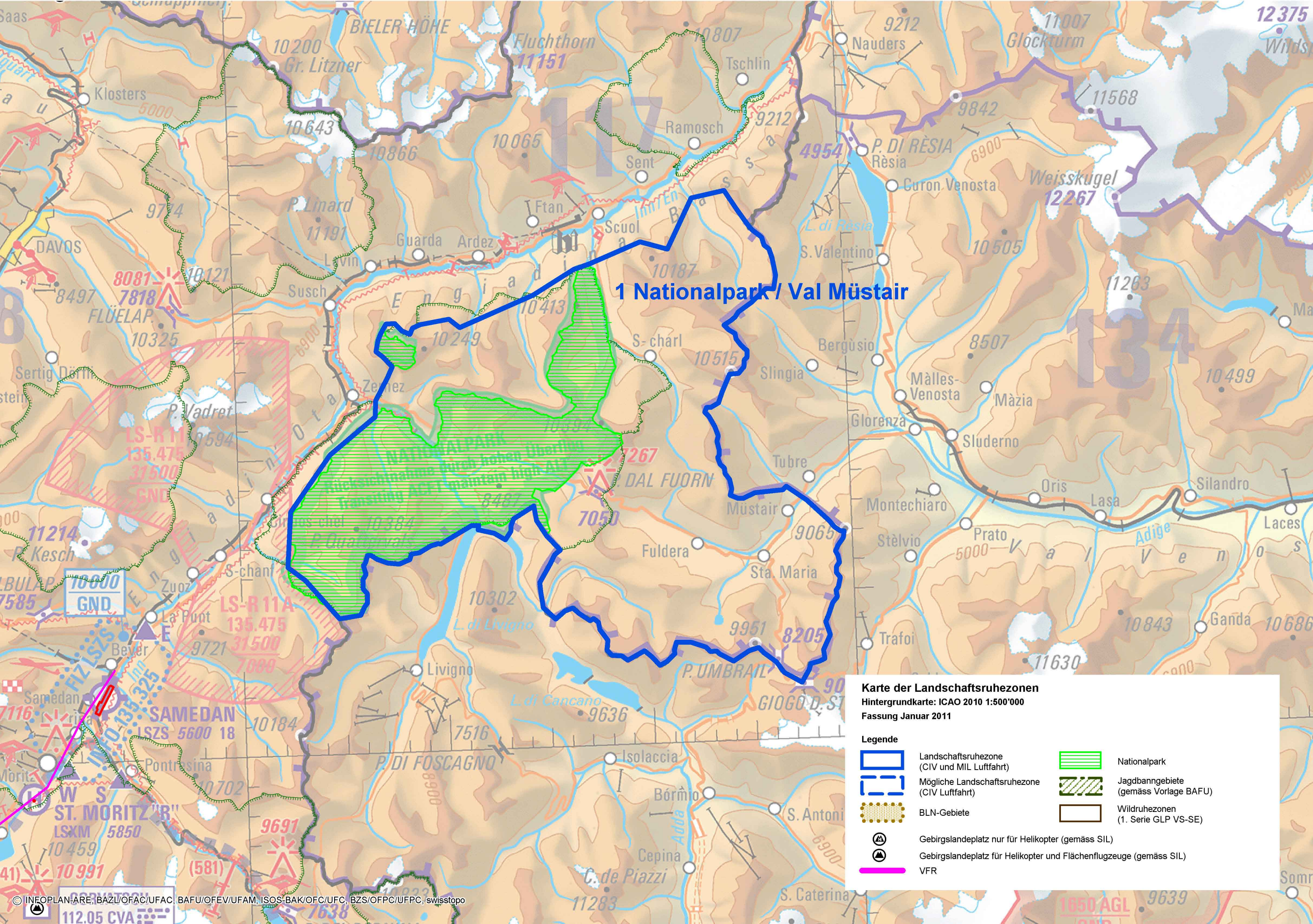
Karte Ausgangslage: Ruhezeiten der Luftfahrt, Vision BAFU
Bestehender Schweizerischer Nationalpark mit Erweiterungen
Gebiet Adula / Greina / Medels / Vals
Region Binntal und Weissmies

Fassung Januar 2011

 VFR

 Wildruhezonen
(1. Serie GLP VS-SE)



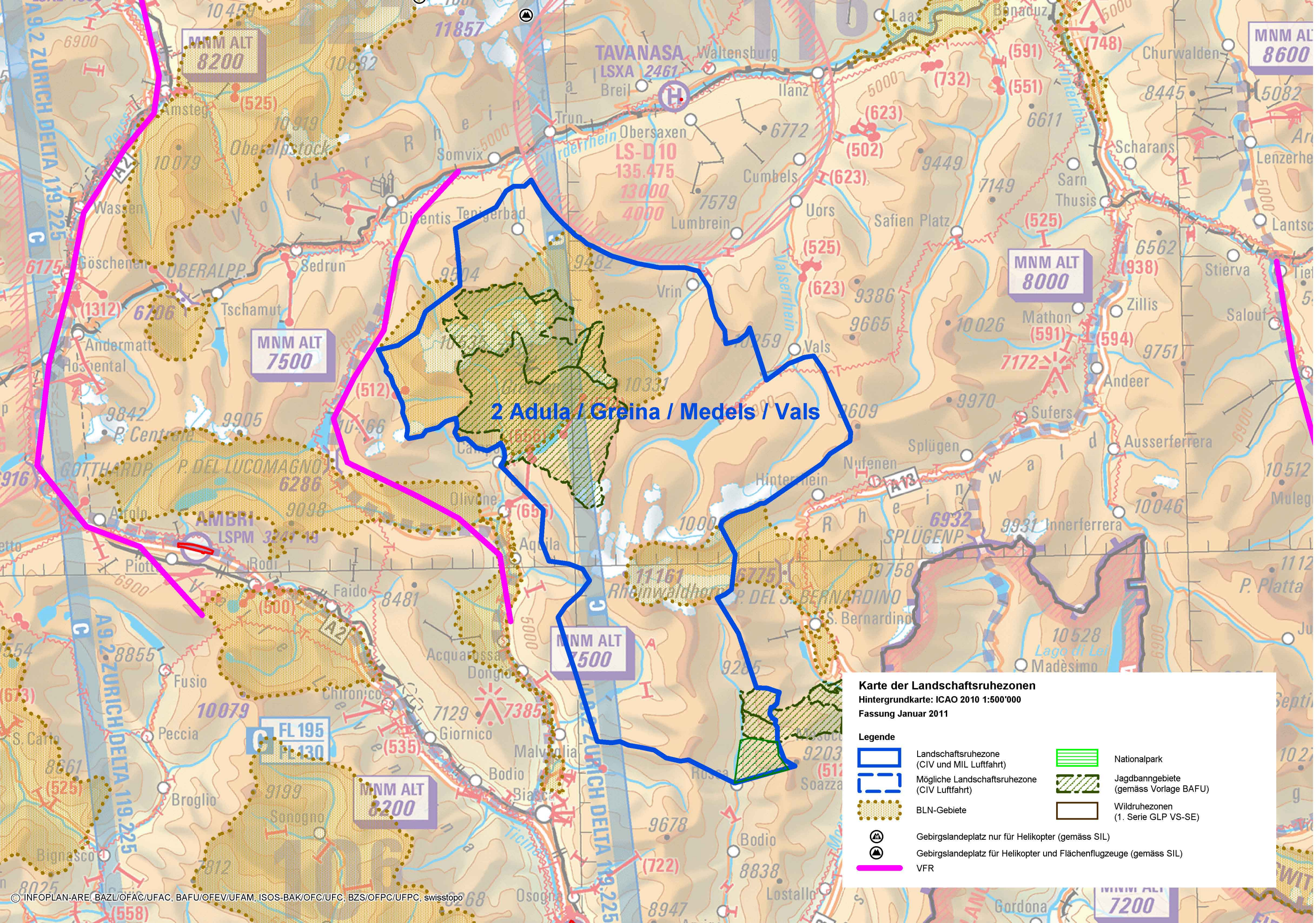


1 Nationalpark / Val Müstair

Karte der Landschaftsruhezonen
Hintergrundkarte: ICAO 2010 1:500'000
Fassung Januar 2011

Legende

- | | | | |
|--|--|--|---------------------------------------|
| | Landschaftsruhezone (CIV und MIL Luftfahrt) | | Nationalpark |
| | Mögliche Landschaftsruhezone (CIV Luftfahrt) | | Jagdbanngebiete (gemäss Vorlage BAFU) |
| | BLN-Gebiete | | Wildruhezonen (1. Serie GLP VS-SE) |
| | Gebirgslandeplatz nur für Helikopter (gemäss SIL) | | |
| | Gebirgslandeplatz für Helikopter und Flächenflugzeuge (gemäss SIL) | | |
| | VFR | | |

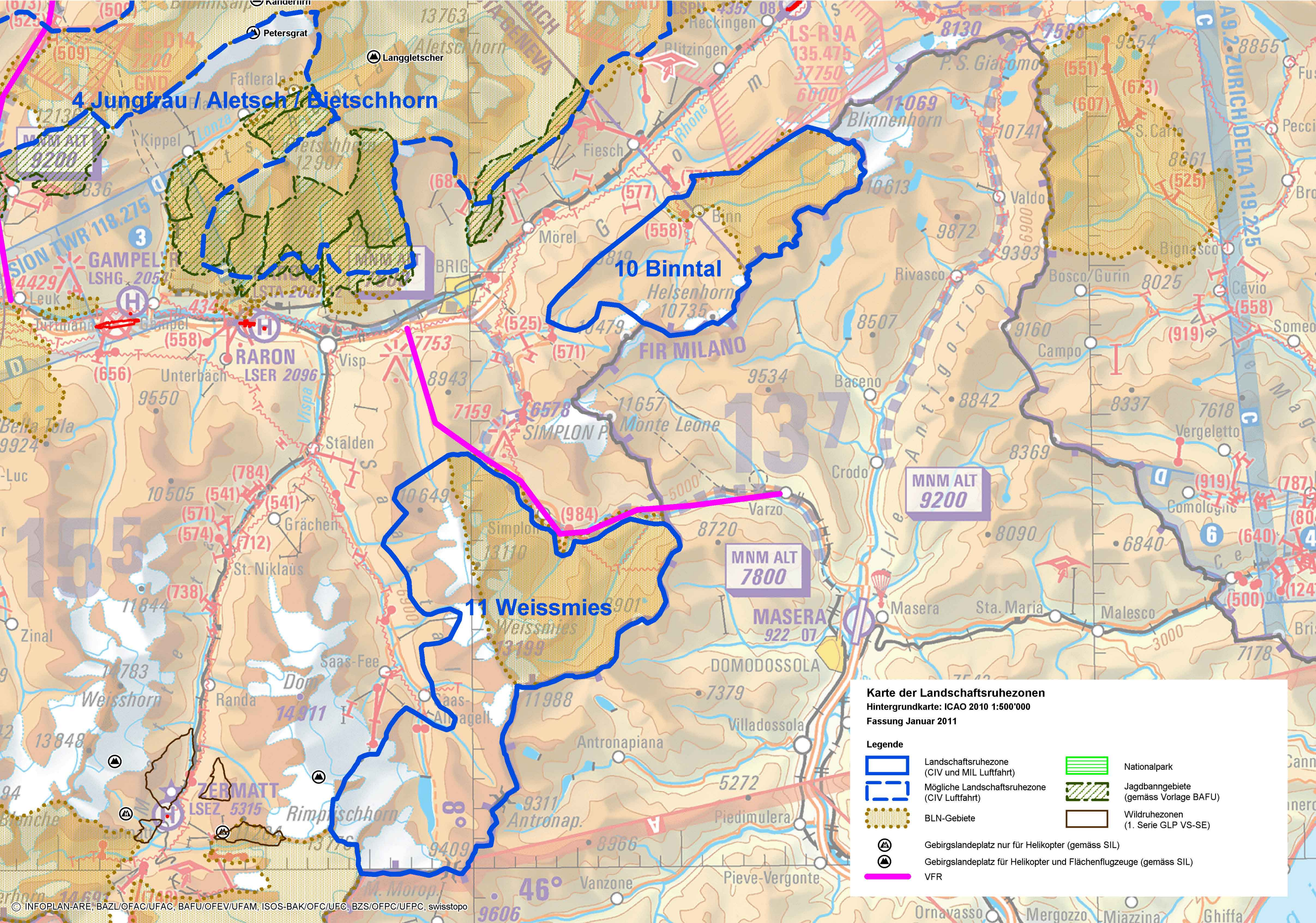


2 Adula / Greina / Medels / Vals

Karte der Landschaftsruhezonen
Hintergrundkarte: ICAO 2010 1:500'000
Fassung Januar 2011

Legende

	Landschaftsruhezone (CIV und MIL Luftfahrt)		Nationalpark
	Mögliche Landschaftsruhezone (CIV Luftfahrt)		Jagdbanngebiete (gemäss Vorlage BAFU)
	BLN-Gebiete		Wildruhezonen (1. Serie GLP VS-SE)
	Gebirgslandeplatz nur für Helikopter (gemäss SIL)		
	Gebirgslandeplatz für Helikopter und Flächenflugzeuge (gemäss SIL)		
	VFR		



4 Jungfrau / Aletsch / Bietschhorn

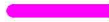
10 Binntal

11 Weissmies

137

Karte der Landschaftsruhezonen
Hintergrundkarte: ICAO 2010 1:500'000
Fassung Januar 2011

Legende

	Landschaftsruhezone (CIV und MIL Luftfahrt)		Nationalpark
	Mögliche Landschaftsruhezone (CIV Luftfahrt)		Jagdbanngebiete (gemäss Vorlage BAFU)
	BLN-Gebiete		Wildruhezonen (1. Serie GLP VS-SE)
	Gebirgslandeplatz nur für Helikopter (gemäss SIL)		
	Gebirgslandeplatz für Helikopter und Flächenflugzeuge (gemäss SIL)		
	VFR		