



21.10.2015

Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (PSIA)

Parte III B6a – Aree d'atterraggio di montagna

Obiettivi e condizioni concettuali con rapporto esplicativo e rapporto d'esame

Impressum**Editore**

Ufficio federale dell'aviazione civile UFAC
Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE

Elaborazione delle cartine

SIRKOM GmbH, 3184 Wünnewil

Distribuzione

In versione elettronica: www.bazl.admin.ch
Disponibile anche in tedesco e in francese

10.2015

Parte III B6a – Aree d'atterraggio in montagna

S I T U A Z I O N E

Impianti esistenti

Attualmente le aree d'atterraggio in montagna designate come tali sono 42 (cfr. cartina in allegato). Conformemente alla versione originale dell'articolo 54 capoverso 3 dell'ordinanza del 23 novembre 1994 sull'infrastruttura aeronautica (OSIA; RU 1994 3050) il numero massimo di tali aree è fissato a 48.

In quest'ottica l'attuale rete di aree d'atterraggio in montagna, che si giustifica principalmente con la necessità di disporre di terreni d'atterraggio per i voli di istruzione e addestramento, si è dimostrata fondamentalmente valida.

Il numero di movimenti aerei sulle singole aree d'atterraggio in montagna non è oggetto di rilevazioni statistiche sistematiche, eccezion fatta per i voli commerciali ai sensi dell'articolo 100 dell'ordinanza del 14 novembre 1973 sulla navigazione aerea (ONA; RS 748.01). Conformemente agli articoli 107 e 109 ONA, le imprese di trasporto in elicottero titolari di un'autorizzazione d'esercizio sono tenute a notificare all'UFAC le indicazioni necessarie per l'allestimento della statistica del traffico aereo mediante apposito modulo. Le indicazioni non possono essere verificate visto che le aree d'atterraggio in montagna sono aree d'atterraggio esterne senza esercente e senza infrastruttura. Il rilevamento del numero di movimenti aerei poggia pertanto interamente sull'autodichiarazione dell'impresa. Secondo l'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC), tale numero dovrebbero aggirarsi attorno alle 50 000 unità all'anno (1 decollo + 1 atterraggio = 2 movimenti).

Il numero di movimenti commerciali sulle aree d'atterraggio in montagna, pari a circa 15 000, è soggetto a oscillazioni riconducibili principalmente alle condizioni meteorologiche.

Si stima che i tre quarti di detti movimenti commerciali (complessivamente tra 8000 e 11 000) riguardino la pratica dell'elisci. Questi voli assicurano indirettamente anche l'addestramento dei piloti professionali. Nel 2012 su 2 aree d'atterraggio in montagna si sono registrati oltre 1000 movimenti commerciali, su 9 aree tra 500 e 1000 movimenti e sulle restanti 31 meno di 500.

Dei movimenti effettuati ogni anno in montagna, 25 000 sono voli destinati all'addestramento e all'istruzione dei piloti.

I restanti movimenti (secondo le stime circa 5000 - 15 000) sono legati all'aviazione sportiva (principalmente aerei; voli non commerciali) e, in primo luogo, al mantenimento delle competenze in materia di volo.

Tabella sinottica (cfr. anche PSIA parte II-15)

Aree d'atterraggio in montagna ¹	Cantone	Idonea per				Designata come tale dal	Coordinate ²		Altitudine s.l.m. Z
		E ¹	A ²	I ³	ES ⁴		X	Y	
Aeschhorn	VS	x	x	x	x	1966	621 100	101 000	3541
Alp Trida	GR	x		x	x	1964	823 325	207 125	2267
Alpe Foppa	TI	x		x		1980	712 400	108 350	1527
Alphubel	VS	x	x	x	x	1964	633 775	100 050	3839

¹ Le denominazioni delle aree d'atterraggio in montagna corrispondono a nomi di luoghi riportati sulle carte nazionali della Svizzera. Sono dunque possibili lievi differenze rispetto a quelli che figurano nelle decisioni. Le denominazioni utilizzate nel PSIA fungono da base per le pubblicazioni aeronautiche.

² Le nuove coordinate basate sul cambiamento del quadro di riferimento da CH1903/MN03 a CH1903+/MN95 (ordinanza del 21 maggio 2008 sulla geoinformazione, RS 510.620 e legge federale del 5 ottobre 2007 sulla geoinformazione, RS 510.62) sono elencate in calce, dopo le spiegazioni.

Aree d'atterraggio in montagna ¹	Cantone	Idonea per				Designata come tale dal	Coordinate ²		Altitudine s.l.m. Z
		E ¹	A ²	I ³	ES ⁴		X	Y	
Arolla	VS	x		x	x	1974	603 550	095 825	2000
Arosa	GR	x		x		1988	771 500	182 900	1619
Bec de Nendaz	VS	x		x		1964	587 900	112 150	2163
Blüemlisalp	BE	x	x	x		1964	solo a scopo d'istruzione		
Clariden-Hüfifirn	UR/GL	x	x	x		1964	710 000	186 650	2944
Col des Mosses	VD	x		x		1973	574 025	138 575	1441
Crap Sogn Gion	GR	x		x	x	1973	735 375	188 875	2235
Croix de Cœur	VS	x	x	x	x	1964	584 200	107 800	2186
Ebneflüh	VS	x	x	x	x	1964	639 250	150 850	3853
Fuorcla Chamuotsch	GR	x		x	x	1981	777 600	152 600	2922
Fuorcla Grischa	GR	x		x	x	1981	780 250	154 250	2963
Glacier du Brenay	VS	x	x	x	x	1964	600 920	093 000	3652
Glacier de Tsanfleuron	VS	x	x	x	x	1964	583 300	129 200	2849
Glacier du Trient	VS	x	x	x	x	1964	569 300	093 050	3251
Glärnischfirn	GL	x	x	x		1966	718 000	207 000	2516
Grimenz	VS	x		x	x	1973	610 300	113 550	1575
Gstellhorn	BE/VS	x		x	x	1966	586 380	132 620	2749
Gumm	BE/VD	x		x	x	1966	581 275	142 300	2057
Jungfrauoch	VS	x	x	x		1964	642 300	155 300	3458
Kanderfirn	BE	x	x	x	x	1964	629 920	148 350	2895
Langgletscher	VS	x	x	x	x	1964	637 200	144 800	2356
Limmerenfirn	GL	x	x	x		1966	716 700	185 520	2972
Madrisahorn	GR	x		x	x	1964	784 800	200 725	2696
Monte Rosa	VS	x	x	x	x	1964	632 000	087 800	4094
Petersgrat	BE/VS	x	x	x	x	1964	629 940	146 480	3131
Petit Combin	VS	x	x	x	x	1964	586 625	092 500	3648
Rosa Blanche	VS	x	x	x	x	1964	593 500	101 050	3299
Rosenegg-West	BE	x	x	x	x	1973	653 700	164 200	3492
Staldenhorn	BE	x		x	x	1966	584 750	141 800	1973
Susten Steingletscher	BE	x		x	x	1973	675 420	176 025	1846
Sustenlimmi	BE	x	x	x	x	1972	675 575	171 425	3175
Theodulgletscher	VS	x	x	x	x	1964	621 050	087 000	3450
Unterthorn	VS	x		x	x	1973	627 800	096 625	3087
Vadret dal Corvatsch	GR	x	x	x	x	1981	783 375	143 575	3246
Vadret Pers	GR		x			1973	792 850	141 525	3088
Vorabgletscher	GR/GL	x	x	x	x	1964	730 600	193 350	2967
Vordere Walig	BE	x		x	x	1966	584 800	138 000	2044
Wildhorn	VS	x	x	x	x	1964	594 000	133 675	3243

¹ E elicotteri

² A aerei

³ I voli d'istruzione

⁴ ES elisci (nel quadro del trasporto di persone a scopi turistici generalmente ammesso)

Conformemente alla loro idoneità, ad eccezione di un solo caso (Vadret Pers), tutte le 42 aree d'atterraggio in montagna possono essere utilizzate da elicotteri e a scopo d'istruzione; 32 possono essere impiegate per voli correlati all'elisci (18 al di fuori e 9 all'interno delle regioni con infrastrutture sciistico-turistiche, 5 come aree di carico) e 24 sono idonee anche agli atterraggi di aerei. Vadret Pers serve unicamente agli atterraggi di aerei e Blüemlisalp soltanto all'istruzione. Sulle aree di Vadret del Corvatsch, Vadret Pers, Fuorcla Chamuotsch e Fuorcla Grischa il trasporto di persone a scopi turistici è vietato dal 1° maggio al 31 ottobre.

Importanza

Le aree d'atterraggio in montagna sono terreni d'atterraggio situati a un'altitudine superiore a 1100 metri s.l.m., impiegati a scopo d'istruzione, d'esercizio e sport o per il trasporto di persone a scopi turistici. Dette aree d'atterraggio esterne non dispongono di infrastruttura.

Fungono da base per i voli d'istruzione e addestramento ai fini dell'autorizzazione dei piloti agli atterraggi in montagna e assicurano i voli di soccorso e di trasporto aereo in montagna. Tali aree offrono inoltre la possibilità di fornire servizi nell'ambito dell'aviazione turistica (elisci) e voli non commerciali con elicotteri e aerei.

Interventi necessari

Il numero delle aree d'atterraggio in montagna viene ridotto a 40. Grazie al fatto che le aree sono situate in zone diverse e presentano molteplici possibilità di utilizzazione, la rete è da considerarsi idonea allo scopo fissato.

In sede di adeguamento della rete è necessario individuare possibili conflitti tra aree d'atterraggio in montagna e obiettivi di protezione e valutare adeguate misure per ridurre i conflitti. È necessario definire principi per l'utilizzazione delle aree d'atterraggio in montagna ai fini dell'elisci.

D E C I S I O N I

- F** 1. Fanno parte della rete di aree d'atterraggio in montagna i 40 terreni d'atterraggio esistenti indicati sulla carta della rete parziale, ad esclusione delle aree d'atterraggio in montagna Rosenegg-West e Gumm.
- G** 2. In caso di adeguamento della rete occorre procedere nel seguente modo:
 - l'utilizzazione non deve arrecare danni eccessivi al territorio e all'ambiente;
 - se vi sono conflitti con gli obiettivi di protezione in oggetti (di protezione) previsti dalla legge federale del 1° luglio 1966 sulla protezione della natura e del paesaggio (LPN; RS 451) e dalla legge federale del 20 giugno 1986 sulla caccia (LCP; RS 922.0) è necessario stabilire restrizioni dell'utilizzazione (tipo di utilizzazione, velivoli ammessi, limitazioni spazio-temporali);
 - nello stabilire i provvedimenti da adottare occorre tenere conto delle esigenze connesse all'istruzione, al perfezionamento e al mantenimento delle competenze in materia di volo (varietà delle situazioni di addestramento), che risultano prioritarie rispetto ad altre attività aviatorie.
- F** 3. Per proteggere i mammiferi e gli uccelli selvatici i Cantoni hanno la facoltà di definire zone di tranquillità per la selvaggina conformemente all'articolo 4^{ter} dell'ordinanza del 29 febbraio 1998 sulla caccia (OCP; RS 922.01). Se tali zone cantonali di tranquillità si trovano nelle immediate vicinanze di un'area d'atterraggio in montagna e se la loro utilizzazione comporta conflitti con gli obiettivi di protezione, il Cantone può chiedere all'UFAC che per le zone di tranquillità siano emanate raccomandazioni per l'aviazione civile. Il perimetro delle zone di tranquillità e le relative raccomandazioni sono pubblicate unitamente alle aree d'atterraggio in montagna nelle pubblicazioni aeronautiche pubbliche della Svizzera.
- G** 4. Nel quadro dell'utilizzazione delle aree d'atterraggio in montagna è necessario tenere conto degli interessi turistici generali. La pratica dell'elisci presuppone un comprovato interesse turistico generale, formulato ad esempio in una strategia turistica regionale o cantonale; deve inoltre essere garantito il coordinamento con il piano direttore cantonale. Le aree d'atterraggio in montagna, inclusi i diversi tipi di utilizzazione, sono riportati nelle pubblicazioni aeronautiche pubbliche della Svizzera.

S P I E G A Z I O N I

1. Il numero delle aree d'atterraggio in montagna è fissato a 40 (cfr. art. 54 cpv. 3 OSIA; RS 748.131.1). Le attuali 42 aree d'atterraggio in montagna e le relative coordinate (ad esclusione dell'area di Blüemlisalp destinata soltanto all'istruzione) nonché i tipi di utilizzazione ammessi sono stati decisi tra il 1964 e il 1988 dall'allora Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie. I decolli e gli atterraggi di elicotteri avvengono in un raggio di 400 metri attorno alla coordinata stabilita. Attraverso la soppressione di due aree d'atterraggio in montagna si intende ridurre i potenziali conflitti tra gli interessi dell'istruzione e del mantenimento delle capacità dei piloti, da una parte, e le esigenze della protezione della natura e del paesaggio dall'altra. Le aree d'atterraggio in montagna da sopprimere devono essere situate all'interno delle zone protette nazionali o in zone limitrofe (oggetti iscritti nell'Inventario federale dei paesaggi, siti e monumenti naturali d'importanza nazionale IFP, bandite di caccia, zone palustri, paludi, torbiere alte e torbiere di transizione e zone golenali). Le 22 aree d'atterraggio in montagna che soddisfano questo criterio sono state successivamente valutate sotto il profilo dell'idoneità all'istruzione e dell'utilizzazione commerciale, secondo importanti criteri quali l'altitudine, la posizione topografica, le condizioni di vento e di luce prevalenti come pure le possibili condizioni di neve. È stata valutata anche la distanza tra le aree d'atterraggio in montagna e le principali basi di elicotteri (vie aeree, consumo di carburante, rumori di sorvolo e costi) e la funzione delle aree all'interno della rete (distribuzione spaziale su tutta la Svizzera). L'applicazione di questi criteri per le 22 aree d'atterraggio in montagna indica la necessità di sopprimere le aree Rosenegg-West e Gumm. Spetta alle autorità competenti procedere alla soppressione di tali aree nel quadro delle procedure d'autorizzazione di diritto aeronautico (art. 74 d in combinato disposto con l'art. 54 cpv. 1 OSIA).

2. Per adeguamento della rete si intende sostanzialmente la modifica di singole aree d'atterraggio in montagna che implicano una decisione (ad es. modifiche relative all'utilizzazione, restrizioni stagionali, sostituzione o spostamento di un'area). In sede di spostamento di un terreno d'atterraggio è necessario evitare conflitti con gli obiettivi di protezione di aree in cui il silenzio e la tranquillità rappresentano valori qualitativi importanti, di riserve naturali o di riserve faunistiche nazionali e cantonali. Possono essere applicate singole o più restrizioni all'utilizzazione menzionate nelle decisioni.

3. Conformemente all'articolo 4^{ter} OCP i Cantoni possono delimitare zone di tranquillità per la selvaggina per proteggere mammiferi e gli uccelli selvatici dai disturbi provocati dalle attività ricreative e dal turismo al suolo. Il Cantone provvede affinché le zone di tranquillità svolgano il loro effetto al suolo, restringendo di conseguenza le utilizzazioni.

Se nelle zone di tranquillità per la selvaggina sorgono conflitti con l'aviazione civile il traffico aereo deve poter essere sottoposto a particolari restrizioni. Al riguardo, il Cantone presenta una richiesta all'UFAC. Se non si oppongono motivi di sicurezza, nelle zone di tranquillità deve essere rispettata un'altezza minima di sorvolo di 1 500 piedi dal suolo. Le raccomandazioni che ne conseguono per l'aviazione civile sono pubblicate nelle pubblicazioni aeronautiche pubbliche della Svizzera.

4. Affinché un terreno d'atterraggio possa essere utilizzato ai fini dell'elisci, il Cantone dimostra l'interesse turistico generale attraverso una strategia turistica regionale o cantonale.

Un'area d'atterraggio in montagna presenta un «interesse turistico generale» quando la sua utilizzazione turistica è integrata in un piano turistico cantonale o regionale, ad esempio in un piano turistico globale. L'utilizzazione a fini turistici delle aree d'atterraggio in montagna deve corrispondere alle strategie territoriali adottate dal Cantone per favorire utilizzazioni intensive e/o estensive. L'elisci è una delle forme di utilizzazione turistica. L'elisci in sostituzione di trasporti effettuati mediante appositi impianti (esercizio intensivo costante) al momento non è praticato in Svizzera e per principio non deve essere autorizzato nemmeno in futuro. Si applica un periodo transitorio di cinque anni.

L'UFAC tiene un elenco in cui sono riportate le aree d'atterraggio in montagna per le quali è stata definita una strategia turistica regionale o cantonale.

La maggior parte dei movimenti commerciali sulle aree d'atterraggio in montagna, ossia circa 8 000 - 11 000 movimenti annui complessivi, sono effettuati nel quadro dell'elisci che, di regola, si pratica nel primo trimestre dell'anno. Per singole regioni, questa attività costituisce un'offerta turistica di rilievo e, per alcune ditte, è un pilastro finanziario importante, anche se fortemente dipendente dalle condizioni meteorologiche, dai giorni della settimana e dalla stagione. Grazie all'elisci, d'inverno l'attività aviatoria non subisce una drastica riduzione. Ciò consente ai piloti di mantenere tutto l'anno il necessario grado di addestramento.

Le decisioni sono contrassegnate nel seguente modo:

P = Principi	I principi sono decisioni che non richiedono alcun coordinamento territoriale o che non si riferiscono a questioni concrete del coordinamento territoriale; sono equiparati ai dati acquisiti.
D = Dati acquisiti	Una disposizione di coordinamento è classificata come dato acquisito se ha avuto luogo una sufficiente collaborazione e se i requisiti materiali relativi al coordinamento sono adempiuti (coordinamento di massima). Un progetto concreto può essere definito dato acquisito solamente se sussiste un fabbisogno in merito, se sono state esaminate ubicazioni alternative, se il progetto esige l'ubicazione prevista, se le ripercussioni rilevanti sul territorio e l'ambiente possono essere valutate in linea di massima e, infine, se la compatibilità legale del progetto è presumibilmente data (art. 15 OPT).

Nuova rappresentazione delle coordinate delle aree d'atterraggio in montagna sulla scorta del cambiamento del sistema di coordinate e del quadro di riferimento da CH1903/MN03 a CH1903+/MN95 (ordinanza del 21 maggio 2008 sulla geoinformazione, RS 510.620 e legge federale del 5 ottobre 2007 sulla geoinformazione, RS 510.62):

Tabella sinottica (adeguamento alle coordinate MN95)

Aree d'atterraggio in montagna	Ct.	Idonea per				Designata come tale dal	Coordinate		Altitudine s.l.m. RAN95
		E ¹	A ²	I ³	ES ⁴		MN95 E	MN95 N	
Aeschhorn	VS	x	x	x	x	1966	2'621'099.31	1'100'999.64	3542
Alp Trida	GR	x		x	x	1964	2'823'325.93	1'207'125.13	2267
Alpe Foppa	TI	x		x		1980	2'712'400.27	1'108'348.95	1527
Alphubel	VS	x	x	x	x	1964	2'633'774.38	1'100'049.64	3840
Arolla	VS	x		x	x	1972	2'603'549.21	1'095'824.88	2001
Arosa	GR	x		x		1988	2'771'500.80	1'182'899.67	1619
Bec de Nendaz	VS	x		x		1964	2'587'899.38	1'112'150.15	2164
Blüemlisalp	BE	x	x	x		1964	solo a scopo d'istruzione		
Clariden-Hüfifirn	UR/GL	x	x	x		1964	2'710'000.59	1'186'649.55	2944
Col des Mosses	VD	x		x		1972	2'574'024.50	1'138'575.34	1441
Crap Sogn Gion	GR	x		x	x	1972	2'735'375.68	1'188'874.67	2235
Croix de Cœur	VS	x	x	x	x	1964	2'584'199.38	1'107'800.06	2187
Ebnefluh	VS	x	x	x	x	1964	2'639'249.89	1'150'849.75	3854
Fuorcla Chamuotsch	GR	x		x	x	1981	2'777'600.95	1'152'599.62	2922
Fuorcla Grischia	GR	x		x	x	1981	2'780'250.94	1'154'249.65	2964
Glacier du Brenay	VS	x	x	x	x	1964	2'600'919.16	1'092'999.98	3653
Glacier de Tsanfleuron	VS	x	x	x	x	1966	2'583'299.60	1'129'200.24	2837
Glacier du Trient	VS	x	x	x	x	1964	2'569'299.11	1'093'050.33	3251
Glärnischfirn	GL	x	x	x		1966	2'718'000.68	1'206'999.73	2516
Grimentz	VS	x		x	x	1972	2'610'299.42	1'113'549.77	1575
Gstellhorn	BE/VS	x		x	x	1966	2'586'379.52	1'132'620.28	2749
Gumm	BE/VD	x		x	x	1966	2'581'274.55	1'142'300.31	2057
Jungfraujoch	VS	x	x	x		1964	2'642'299.98	1'155'299.77	3459
Kanderfirn	BE	x	x	x	x	1964	2'629'919.80	1'148'349.92	2896
Langgletscher	VS	x	x	x	x	1964	2'637'199.79	1'144'799.80	2357
Limmerenfirn	GL	x	x	x		1966	2'716'700.56	1'185'519.66	2973
Madrisahorn	GR	x		x	x	1964	2'784'800.80	1'200'725.00	2696
Monte Rosa	VS	x	x	x	x	1964	2'631'999.17	1'087'799.58	4095
Petersgrat	BE/VS	x	x	x	x	1964	2'629'939.79	1'146'479.92	3131

Aree d'atterraggio in montagna	Ct.	Idonea per				Designata come tale dal	Coordinate		Altitudine s.l.m. RAN95
		E ¹	A ²	I ³	ES ⁴		MN95 E	MN95 N	
Petit Combin	VS	x	x	x	x	1964	2'586'624.13	1'092'500.05	3649
Rosa Blanche	VS	x	x	x	x	1964	2'593'499.36	1'101'049.97	3299
Rosenegg-West	BE	x	x	x	x	1972	2'653'700.21	1'164'199.84	3493
Staldenhorn	BE	x		x	x	1966	2'584'749.58	1'141'800.22	1973
Susten Steingletscher	BE	x		x	x	1972	2'675'420.53	1'176'024.71	1846
Sustenlimmi	BE	x	x	x	x	1972	2'675'575.50	1'171'424.72	3175
Theodulgletscher	VS	x	x	x	x	1964	2'621'049.09	1'086'999.75	3450
Unterrothorn	VS	x		x	x	1973	2'627'799.26	1'096'624.64	3087
Vadret dal Corvatsch	GR	x	x	x	x	1964	2'783'376.07	1'143'574.57	3246
Vadret Pers	GR		x			1974	2'792'851.21	1'141'524.64	3088
Vorabgletscher	GR/GL	x	x	x	x	1964	2'730'600.65	1'193'349.65	2968
Vordere Walig	BE	x		x	x	1966	2'584'799.56	1'138'000.25	2044
Wildhorn	VS	x	x	x	x	1964	2'593'999.55	1'133'675.18	3244

1 E elicotteri

2 A aerei

3 I voli d'istruzione

4 ES elisci (nel quadro del trasporto di persone a scopi turistici generalmente ammesso)

Aree d'atterraggio in montagna

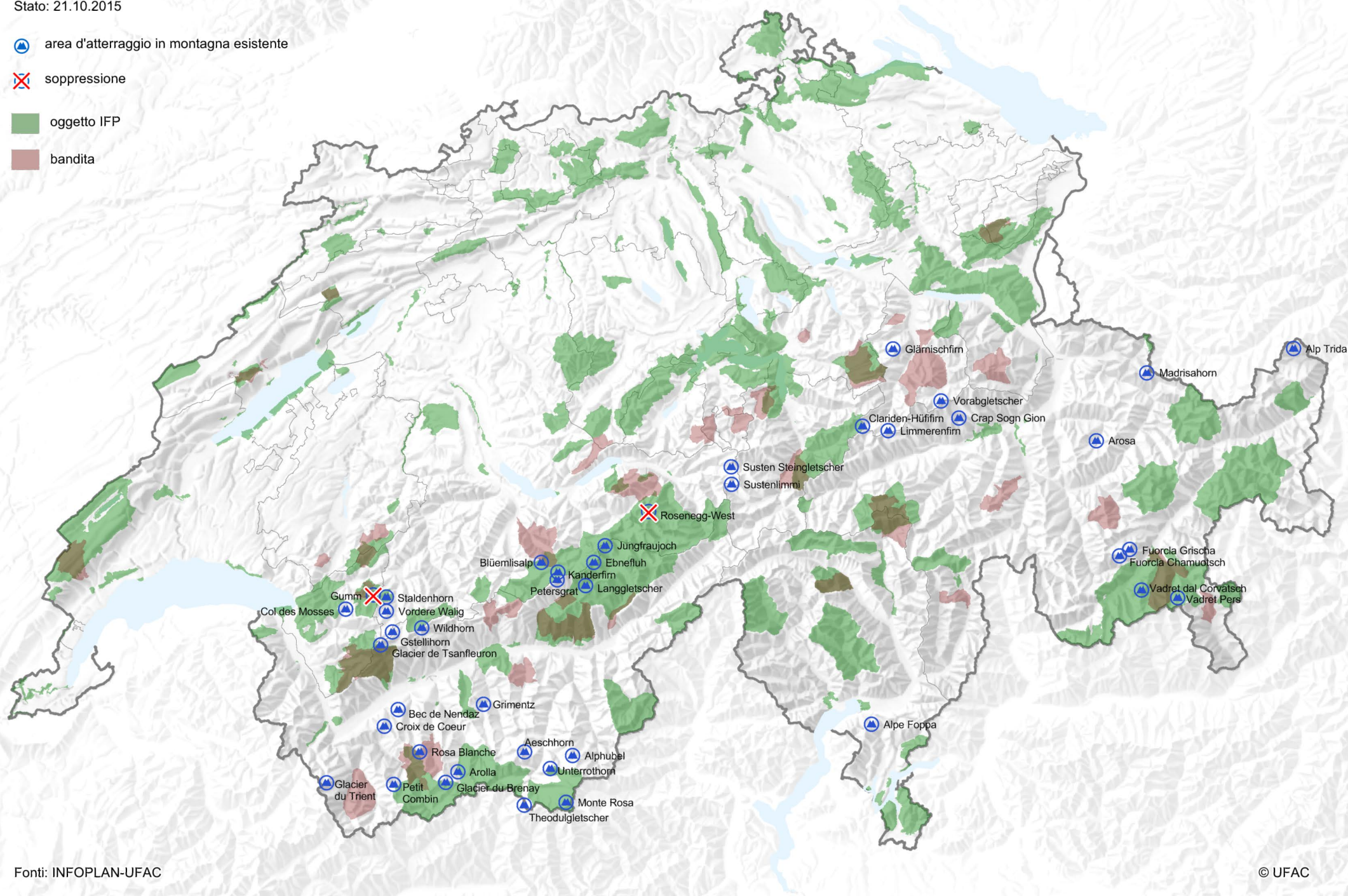
Stato: 21.10.2015

 area d'atterraggio in montagna esistente

 soppressione

 oggetto IFP

 bandita



Rapporto esplicativo secondo l'art. 16 OPT

Contenuto del rapporto esplicativo

- 1 Motivo e oggetto dell'esame
- 2 Tappe della pianificazione
- 3 Collaborazione
- 4 Consultazione e partecipazione
- 5 Considerazione delle proposte

1 Motivo e oggetto dell'esame

Nel quadro dell'elaborazione e dell'adozione del Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (PSIA) si è optato per una procedura a tappe. In una prima fase, il 18 ottobre 2000 il Consiglio federale ha adottato la parte concettuale, composta dei seguenti capitoli:

- I Considerazioni generali (introduzione e guida alla lettura)
- II Infrastruttura aeronautica – stato attuale e sviluppi previsti
- IIIA Principi di gestione del PSIA
- IIIB Obiettivi e condizioni concettuali relativi all'infrastruttura aeronautica

La parte IIIB 6a riguarda le aree d'atterraggio in montagna.

In data 14 maggio 2014 il Consiglio federale ha deciso di revocare il mandato di verifica delle aree d'atterraggio in montagna. Questo processo, avviato ormai più di 13 anni fa, non ha condotto ad alcun risultato soddisfacente. Nonostante i notevoli sforzi compiuti, sussistono tuttora insormontabili divergenze nei pareri espressi dai diversi ambienti interessati. Nel contempo, il Consiglio federale ha deciso di ridurre la rete di tali aree dall'attuale numero massimo di 48 a 40. Ciò comporta una modifica dell'articolo 54 capoverso 3 OSIA. Inoltre, il Consiglio federale intende attenersi alle decisioni prese nella parte III B6a del 2007 inerenti all'utilizzazione delle aree d'atterraggio in montagna per l'elisci e ai lavori preliminari relativi alle zone di tranquillità per la selvaggina. Infine verrà annullato il decreto del Consiglio federale del 17 settembre 2010 concernente il PSIA, parte III C, aree d'atterraggio in montagna, 1a serie Vallese sud-orientale.

Successivamente, il Consiglio federale ha incaricato il DATEC di avviare i lavori di adeguamento delle parti III B6a del 2000 e del 2007 e di soppressione delle aree d'atterraggio in montagna, 1a serie Vallese sud-orientale nonché i necessari lavori di adeguamento a livello giuridico.

Inoltre, non vengono più elaborate serie di schede di coordinamento per le aree d'atterraggio in montagna.

La presente parte III B6a 2015 comprende le modifiche richieste dal Consiglio federale.

2 Tappe della pianificazione

Direzione

Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC)

Tappe realizzate finora

- 2014 Il 14 maggio 2014 il Consiglio federale decide di sospendere la procedura di riesame e di rivedere la parte III B6a Aree d'atterraggio in montagna
- Luglio/agosto: primo progetto della nuova parte III B6a
Consultazione degli Uffici rappresentati nella Conferenza della Confederazione sull'assetto del territorio, dal 6 novembre al 27 novembre 2014
- 2015 Audizione dei Cantoni secondo l'articolo 19 OPT, dal 20 gennaio al 20 aprile 2015
Audizione dei Comuni interessati secondo l'articolo 19 OPT, dal 20 gennaio al 20 aprile 2015
Partecipazione della popolazione e degli ambienti interessati secondo l'articolo 19 OPT, dal 20 gennaio al 23 febbraio 2015
Proroga del termine sino al 20 marzo 2015 su richiesta delle associazioni e organizzazioni interessate
Rielaborazione del piano sulla base dei pareri inoltrati
Seconda consultazione degli Uffici rappresentati nella Conferenza della Confederazione sull'assetto del territorio, dal 31 agosto al 18 settembre 2015
21 ottobre 2015: adozione da parte del Consiglio federale

3 Collaborazione

La parte III B6a del Piano settoriale si basa sulle due parti III B6a risalenti agli anni 2000 e 2007 e sulla decisione del Consiglio federale del 14 maggio 2014. L'elaborazione della parte concettuale Aree d'atterraggio in montagna è frutto di una stretta collaborazione tra i diversi servizi federali interessati.

- Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC, direzione lavori)
- Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE)
- Ufficio federale dell'ambiente (UFAM)
- Segreteria generale del Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport (SG DDPS)
- Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport, Forze aeree (DDPS – FA)

4 Consultazione e partecipazione

Dopo una prima consultazione dei servizi federali interessati, tra gennaio e aprile 2015 si è svolta un'audizione dei Cantoni e Comuni interessati riguardo alla parte III B6a Aree d'atterraggio in montagna. I Cantoni hanno esaminato se la presente parte concettuale PSIA III B6a Aree d'atterraggio in montagna è compatibile con gli obiettivi e i principi della loro pianificazione direttrice e se non sussistono contraddizioni con il piano direttore in vigore.

Contemporaneamente, la popolazione è stata informata e invitata ad esprimersi nel quadro di una procedura di partecipazione. La documentazione è stata oggetto di un deposito pubblico presso i Comuni interessati e pubblicata sul sito Internet dell'UFAC. Qui di seguito sono sintetizzati le richieste inoltrate nel quadro della procedura di audizione e di partecipazione e il modo in cui sono state prese in considerazione.

Durante la seconda consultazione degli Uffici (settembre 2015) i servizi federali hanno valutato se le schede di coordinamento erano in sintonia con gli obiettivi e i principi della propria pianificazione settoriale e se non sussistevano contraddizioni con le concezioni e i piani settoriali secondo l'articolo 13 LPT. Anche questi risultati sono sintetizzati qui di seguito.

5 Considerazione delle proposte

5.1 Parte III B6a – Aree d'atterraggio in montagna

5.1.1 Prima consultazione degli Uffici rappresentati nella CAT

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Schweizerische Bundeskanzlei		
Keine Anträge.	–	–
BJ Bundesamt für Justiz		
F1. Zum Netz der Gebirgslandeplätze gehören mit Ausnahme der GLP Rosenegg-West und Gumm die 40 bisherigen Landstellen gemäss Teilnetzkarte. Die GLP Rosenegg-West und Gumm sind aufgehoben.	Zum Netz der Gebirgslandeplätze gehören mit Ausnahme der GLP Rosenegg-West und Gumm die 40 bisherigen Landstellen gemäss Teilnetzkarte.	Der Antrag wird übernommen.
Erläuterungen 1: Die Zahl der GLP ist auf 40 festgelegt (Art. 54 Abs. 3 VIL). Die bisherigen 42 GLP wurden mit entsprechenden Koordinaten (ausser dem GLP Blüemlisalp, der nur der Ausbildung dient) zwischen 1964 und 1988 durch das damalige Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement verfügt. Landungen und Starts von Helikoptern erfolgen innerhalb eines 400-Meter-Radius um die verfügte Koordinate. Die GLP Rosenegg-West und Gumm sind aufgehoben. Die Aufhebung des GLP Rosenegg-West und des GLP Gumm erfolgt durch die zuständigen Behörden im Rahmen der entsprechenden luftfahrtrechtlichen Bewilligungsverfahren (Art. 74d i. V. m. 54 Abs. 1 VIL). Die Aufhebung dieser zwei GLP basiert auf einer Interessensabwägung zwischen den Schutzziele nach NHG und JSG und der Ausbildung und Erhaltung der Fähigkeiten der Piloten.»	Die Zahl der GLP ist auf 40 festgelegt (Art. 54 Abs. 3 VIL). Die bisherigen 42 GLP wurden mit entsprechenden Koordinaten (ausser dem GLP Blüemlisalp, der nur der Ausbildung dient) zwischen 1964 und 1988 durch das damalige Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement verfügt. Landungen und Starts von Helikoptern erfolgen innerhalb eines 400-Meter-Radius um die verfügte Koordinate. Die Aufhebung des GLP Rosenegg-West und des GLP Gumm erfolgt durch die zuständigen Behörden im Rahmen der entsprechenden luftfahrtrechtlichen Bewilligungsverfahren (Art. 74d i. V. m. 54 Abs. 1 VIL). Die Aufhebung dieser zwei GLP basiert auf einer Interessensabwägung zwischen den Schutzziele nach NHG und JSG und der Ausbildung und Erhaltung der Fähigkeiten der Piloten.	Die Ergänzung der entsprechenden luftfahrtrechtlichen Bewilligungsverfahren wahrt die Rechtsweggarantie. Der Antrag wird übernommen.
VIL-Revisionsentwurf: Art. 54 Abs. 3: Es werden höchstens 40 Gebirgslandeplätze bezeichnet. Nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung bewilligte Flugplätze über 1100 m über Meer werden mitgezählt, sofern sie nicht ausschliesslich dem Zu- und Wegbringerdienst dienen.	Änderung in Art. 54 Abs. 3 VIL: Es werden höchstens 40 Gebirgslandeplätze bezeichnet.	Die Ergänzung des Wortes «höchstens» wird übernommen. Damit ist die Obergrenze der Anzahl GLP definiert. Juristisch ist es möglich, dass zu einem Zeitpunkt nicht exakt 40 Plätze bezeichnet sind. Der Antrag zur Anrechnung von Flugplätzen über 1100 m ü. M. wird nicht übernommen. Bei Flugplätzen handelt es sich ungeachtet deren Höhe über Meer um feste Infrastrukturen, welche gemäss VIL über entsprechende Bau- und Betriebsbewilligungen sowie Betriebsreglemente verfügen müssen und in keinem direkten Zusammenhang mit den Anforderungen an GLP stehen.
VIL-Revisionsentwurf: Art. 74d: Die zuständigen Behörden erlassen Die Bezeichnung der Gebirgslandeplätze (Art. 54 Abs. 3) hat innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten der Änderung vom ... die nötigen Verfügungen, damit die Begrenzung der Anzahl Gebirgslandeplätze (Art. 54 Abs. 3) eingehalten werden kann zu erfolgen.	Änderung in Art. 74d VIL: Die zuständigen Behörden erlassen innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten der Änderung vom ... die nötigen Verfügungen, damit die Begrenzung der Anzahl Gebirgslandeplätze (Art. 54 Abs. 3) eingehalten werden kann.	Der Antrag wird übernommen. Damit müssen die nötigen Verfügungen innerhalb der Frist erfolgen.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
ARE Bundesamt für Raumentwicklung		
Das ARE hat gegen das Ansinnen des BAZL, die VIL und den Konzeptteil SIL Teil III B6a Gebirgslandeplätze gemäss den vorliegenden Entwürfen anzupassen, nichts einzuwenden.	–	–
Eventuell wäre dem besseren Verständnis gedient, wenn im Sachplantext in den Erläuterungen aufgezeigt würde, inwiefern aufgrund der Interessensabwägung zwischen Schutzzielen und der fliegerischen Ausbildung auf Rosennegg-West und Gumm verzichtet werden soll.	Die Streichung zweier GLP soll zu einer Reduktion des Konfliktpotentials zwischen der Ausbildung und Erhaltung der Fähigkeiten der Piloten und den Interessen des Natur- und Landschaftsschutzes beitragen. Die zwei zu streichenden GLP sollten sich aus der Gruppe derjenigen GLP finden, die sich innerhalb von nationalen Schutzgebieten befinden oder an solche angrenzen (Objekte des Bundesinventars nationaler Landschaften und Naturdenkmäler BLN, Jagdbanngebiete, Moorlandschaften, Flachmoore, Hoch- und Übergangsmoore sowie Auengebiete). Die 22 GLP, welche dieses Kriterium erfüllen, wurden anschliessend betreffend Eignung für die Schulung aber auch die gewerbliche Nutzung beurteilt. Hierzu wurden als wichtigste Kriterien die Höhe über Meer, die Einbettung in die Topographie, die vorherrschenden Wind- und Lichtverhältnisse sowie die anzutreffenden Schneeverhältnisse untersucht. Daneben erfolgte eine Beurteilung der Entfernung eines GLP von den wichtigsten Helikopterbasen (Flugweg, Treibstoffverbrauch, Überfluglärm und Kosten) und der Netzfunktion der betroffenen GLP (räumliche Verteilung über die ganze Schweiz). Die Anwendung dieser Kriterien auf die 22 GLP führte zum vorliegenden Vorschlag, die GLP Rosennegg-West und Gumm zu streichen.	Die Ergänzung erläutert den Ablauf der Interessensabwägung.
ASTRA Bundesamt für Strassen		
Das ASTRA ist von der vorliegenden Anpassung nicht betroffen. Es verzichtet daher auf eine Stellungnahme.	–	–
BAFU Bundesamt für Umwelt		
L'OFEV peut souscrire sans remarque à l'adaptation du plan sectoriel et à la modification de l'art. 54 al. 3 OSIA.	–	–
BAK Bundesamt für Kultur		
Les projets présentés ne portant pas préjudice aux intérêts de la protection du patrimoine bâti, l'OFC n'a aucune remarque à formuler.	–	–
BAZL; Sektion Sachplan und Anlagen		
Erläuterungen 1: Die Verfügungen enthalten nicht nur eine Koordinate, sondern auch die zulässigen Nutzungsarten.	Die bisherigen 42 GLP wurden mit entsprechenden Koordinaten (ausser dem GLP Blüemlisalp, der nur der Ausbildung dient) und den zulässigen Nutzungsarten zwischen 1964 und 1988 durch das damalige Eidgenössische Verkehrs- und Wirtschaftsdepartement verfügt.	Der Antrag wird übernommen.
BFS Bundesamt für Statistik		
L'OFS n'a pas de remarque à ce sujet.	–	–

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<i>BLW Bundesamt für Landwirtschaft</i>		
Keine Bemerkungen.	–	–
<i>BWO Bundesamt für Wohnungswesen</i>		
Das BWO ist mit den zugestellten Unterlagen einverstanden.	–	–
<i>ENHK Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission</i>		
Angesichts des Entscheids des Bundesrates vom 14. Mai 2014 verzichtet die ENHK auf konkrete Anträge. Die ENHK vermisst jedoch schlüssige Argumente zur Begründung des zwingenden Bedarfs von 40 GLP an den bisherigen Standorten, insbesondere auch der Standorte innerhalb von BLN-Objekten. Zudem enthalte der Entwurf nicht einmal eine summarische Darstellung der Konflikte zwischen GLP und den Schutzziele der betroffenen BLN-Objekte sowie Massnahmen zu deren Abschwächung. Auch den Grundsatz, dass gesamttouristische Interessen im Rahmen der Nutzung der GLP zu berücksichtigen sind und für die Weiterführung der Heliski-Nutzung ein regionales oder kantonales Tourismuskonzept vorliegen muss, hält die Kommission für nicht genügend im Hinblick auf die notwendige Verringerung der Konflikte zwischen Schutz und Nutzung.	–	–
<i>EZV Eidgenössische Zollverwaltung</i>		
Die EZV hat keine Einwände, da auf den Gebirgslandeplätzen keine Ein- und Ausflüge aus dem Ausland erlaubt sind.	–	–
<i>MeteoSchweiz Bundesamt für Meteorologie und Klimatologie</i>		
Die Vorlage ist für MeteoSchweiz nicht direkt relevant. Die Begrüssung von MeteoSchweiz in der geplanten Ämterkonsultation ist deshalb nicht nötig.	–	–
<i>SECO Staatssekretariat für Wirtschaft</i>		
Das Ressort Tourismus des SECO ist nicht damit einverstanden, dass die Weiterführung der Heliskinutzung in Zukunft im kantonalen Richtplan festgesetzt werden soll. Wir beantragen, dass das Vorgehen für die Festlegung einer Nutzungsmöglichkeit für Heliskiing gemäss Grundsatz 4 der Festlegung des SIL Teil III B6a Gebirgslandeplätze vom 27.06.2007 beibehalten wird.	Gesamttouristische Interessen sind im Rahmen der Nutzung der Gebirgslandeplätze zu berücksichtigen. Für die Heliskiingnutzung ist ein gesamttouristisches qualifiziertes Interesse, wie z. B. mittels eines regionalen oder kantonalen Tourismuskonzepts, nachzuweisen und die Abstimmung mit dem kantonalen Richtplan ist sicherzustellen.	Der Antrag wird übernommen.
Des Weiteren weist das SECO darauf hin, dass die betroffenen lokalen und regionalen Akteure sowie die kantonalen Wirtschaftsämter unbedingt konsultiert werden müssen.	–	–
<i>Schweizerische Bundesbahnen SBB</i>		
Die SBB sind mit dem vorliegenden Entwurf einverstanden.	–	–
<i>Luftwaffe – Luftwaffenstab LW Stab</i>		
In den vorgesehenen Perimetern gem. Dokumenten ist die Luftwaffe als Nutzer von militärischen Immobilien nicht betroffen.	–	–

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
In den gesamten Gebieten hat die Luftwaffe keine Immobilien bei armasuisse Immobilien angemietet. Somit hat die Luftwaffe keine Einwände oder Bemerkungen einzubringen.		

Gli altri servizi federali consultati non si sono espressi sui documenti.

5.1.2 Consultazione delle autorità

Die sieben Kantone Bern, Glarus, Graubünden, Uri, Tessin, Waadt und Wallis sowie 25 Gemeinden haben Stellungnahmen im Rahmen der Anhörung der Behörden eingereicht. Nachfolgend sind die Inhalte dieser Stellungnahmen summarisch aufgeführt. Die eingerückten Textblöcke beinhalten die Reaktion der Bundesbehörden auf die Anträge und Vorschläge der Kantone und Gemeinden.

Gemäss Stellungnahme des **Kantons Bern** entspricht die Beschränkung der Anlagen und/oder des Betriebs von Gebirgslandeplätzen den Zielsetzungen im Bereich Luftverkehr des kantonalen Richtplans. In diesem Sinne unterstützt der Berner Regierungsrat grundsätzlich den Ansatz, das Netz der Gebirgslandeplätze bereits im Konzeptteil III B6a festzulegen und dabei eine massvolle Beschränkung der Anlagen und des Betriebs vorzusehen.

Aus Sicht des Kantons fehlt im Entwurf des SIL-Konzeptteils III B6a GLP eine plausible Begründung aus aviatischer, ökonomischer und ökologischer Sicht für die Beibehaltung bzw. Aufhebung der einzelnen Standorte und eine sachgerechte Interessenabwägung. Der Regierungsrat verlangt deshalb, dass die vorgenommene Beurteilung der einzelnen Standorte offen gelegt und in geeigneter Weise kommuniziert wird, z. B. im Rahmen eines «runden Tisches», wie ihn verschiedene betroffene Standortgemeinden vorgeschlagen haben.

Im Rahmen eines vom BAZL initiierten runden Tisches, welcher im Mai 2015 mit Vertretern der betroffenen Gemeinden im Berner Oberland, Bergführern, Vertretern der Helikopterunternehmen sowie Vertretern des Kantons Bern stattfand, wurde die Kriterienliste zur Bestimmung der zwei zu streichenden GLP sowie die konkrete Beurteilung der zwei zu streichenden GLP Gumm und Rosenegg-West detailliert erläutert. In einem weiteren Gespräch zwischen Vertretern des BAZL und Vertretern des Kantons Bern im Juni 2015 wurden die Abwägungen ein weiteres Mal dargelegt und besprochen.

Der Kanton Bern stimmt der Festlegung der Anzahl der GLP auf höchstens 40 in Art. 54 Abs. 3 VIL zu. Aus den Festlegungen bzw. Erläuterungen des Entwurfs SIL-Konzeptteil III B6a GLP geht aus Sicht des Kantons nicht klar hervor, wie die Anflugrouten für GLP in der subalpinen Stufe festgelegt werden sollen. Der Kanton Bern bittet um eine Präzisierung dieser Rahmenbedingungen für den Betrieb.

Bei den GLP handelt es sich um Aussenlandestellen für deren Benutzung grundsätzlich keine spezifischen Rahmenbedingungen für den Betrieb festgelegt werden. Bestehen jedoch beispielsweise Konflikte im Zusammenhang mit Wildruhezonen, können empfohlene Massnahmen wie Anflugrouten und Mindestflughöhen bestimmt und in den öffentlichen Luftfahrtpublikationen der Schweiz veröffentlicht werden.

Im Anschluss an die beiden obenstehend erwähnten Treffen zwischen Vertretern des BAZL und des Kantons reichte der Kanton Bern eine zweite Stellungnahme nach. Darin vertritt er die Ansicht, dass bezüglich der Anzahl GLP der Status Quo beibehalten werden soll. Mit einer Reduzierung von 48 auf 42 Gebirgslandeplätze in der Verordnung des Bundesrates ist der Regierungsrat einverstanden, zumal zurzeit 42 Plätze bewilligt sind. Eine Schliessung von zwei bestehenden Standorten wird nach Sicht des Kantons indes nicht zu weniger Flugbewegungen führen und deshalb vom Regierungsrat abgelehnt. Vielmehr vertritt der Kanton Bern die Ansicht, dass der mit den Akteuren bereits eingeschlagene Weg einer gelebten Zurückhaltung und sorgsamem Umgang weiter zu verfolgen sei.

Seitens der **Berner Gemeinden** sind 9 Stellungnahmen eingegangen (Grindelwald, Gsteig und Saanen, Hasliberg, Innertkirchen, Kandersteg, Lenk, Oberried am Brienzersee, Reichenbach im Kandertal). Dabei hat die Gemeinde Hasliberg eine identische Stellungnahme mit derjenigen von Innertkirchen eingereicht und die Gemeinden Gsteig und Saanen haben eine gemeinsame Stellungnahme verfasst. Weiter unterstützt die Gemeinde Kandersteg vollumfänglich die Stellungnahme der Gemeinde Grindelwald. Die gemischte Gemeinde Oberried am Brienzersee unterstützt die Eingabe der Interessengemeinschaft pro Gebirgslandeplatz Rosenegg/Gumm, Berner Oberland.

Alle Stellungnahmen der 9 Berner Gemeinden beantragen einen Verzicht auf die Aufhebung der GLP Rosenegg-West und Gumm. Die Aufhebungen würden nach Einschätzung der Gemeinden in der Region eine deutliche Angebotsreduktion sowohl bei den touristischen Flügen wie auch bei den Schulungs- und Ausbildungsflügen zur Folge haben. Bereits heute litten die verschiedenen Unternehmungen der Tourismusbranche unter den gegenwärtig schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen.

Die Gemeinden Grindelwald, Hasliberg, Innertkirchen, Kandersteg und Reichenbach im Kandertal bemängeln, dass weder die Gemeinden noch die Regionalkonferenzen vor der Anhörung über die beabsichtigten Schritte informiert wurden. Bis auf die Gemeinde Lenk fordern alle Berner Gemeinden einen «runden Tisch», um die Voten der Standortgemeinden erläutern zu können.

Im Rahmen eines vom BAZL initiierten runden Tisches, welcher im Mai 2015 mit Vertretern der betroffenen Gemeinden im Berner Oberland, Bergführern, Vertretern der Helikopterunternehmen und Vertretern des Kantons

Bern stattfand, wurde die Kriterienliste zur Bestimmung der zwei zu streichenden GLP sowie die konkrete Beurteilung der zwei zu streichenden GLP Gumm und Rosenegg-West detailliert erläutert.

Eine Vorinformation der betroffenen Gemeinden und der Regionalkonferenzen wurde nicht vorgenommen, weil die Gemeinden im Rahmen der öffentlichen Anhörung und der Mitwirkung ohnehin die Möglichkeit hatten, sich zum Geschäft zu äussern. Hingegen wurde der Kanton in einem Schreiben vorgängig über das Vorhaben informiert.

Die Gemeinden Reichenbach im Kandertal, Kandersteg, Gsteig und Saanen fordern, den Entwurf der Revision des Art. 54 Abs. 3 VIL so anzupassen, dass alle bisherigen GLP weiterhin betreiben werden können. Die Höchstzahl der GLP sei darin auf 42 zu ändern.

Gemäss Bundesratsbeschluss vom 14. Mai 2014 ist die Zahl der GLP auf 40 festzulegen. Dieser Entscheid wurde in Zusammenhang mit der Inkraftsetzung der Aussenlandeverordnung (AuLaV) getroffen. Die Umwelt- und Raumplanungsaspekte der AuLaV führen zu Einschränkungen und Mehrbelastungen für die Helikopterindustrie. Im Gegenzug dazu bricht der Bundesrat die Überprüfung der GLP ab und hält mit Reduktion von zwei Plätzen am heutigen Netz der GLP fest.

Die Gemeinden Gsteig und Saanen bezweifeln, dass mit der Schliessung der beiden GLP Gumm und Rosenegg-West eine sorgfältige Interessenabwägung aus aviatischer, ökonomischer und ökologischer Sicht vorgenommen wurde.

Die Gemeinden Hasliberg und Innertkirchen halten fest, dass die GLP mit Standort innerhalb des Perimeters Oberland-Ost raumplanerisch festgehalten sind. Die Gemeinden Gsteig und Saanen führen aus, dass die GLP im heute gültigen regionalen Landschaftsrichtplan integriert sind.

Die Gemeinde Innertkirchen erwähnt, dass sie bisher keine Reklamationen oder Mitteilungen betreffend störendem Helikopterlärm erhalten habe.

Die Gemeinde Reichenbach im Kandertal führt aus, dass das Netz der GLP im Entwurf des SIL-Konzeptteils III B6a GLP als zweckmässig bezeichnet wird. Deshalb sei eine Streichung von zwei GLP nicht nachvollziehbar.

Zur besseren Verständlichkeit wird im SIL-Konzeptteil III B6a GLP unter Handlungsbedarf folgendes präzisiert: «Das Netz der Gebirgslandeplätze wird in seiner Grösse auf eine Anzahl von 40 reduziert. Dank der unterschiedlichen Lage der GLP und deren vielfältige Nutzungsmöglichkeiten erfüllt das Netz seine Zweckbestimmung.»

Für den **Kanton Glarus** ist die Nutzung der bestehenden GLP für Ausbildungs- und touristische Zwecke von Bedeutung. Um eine hohe Flugsicherheit aufrechterhalten zu können und ein optimales Flugrettungswesen zu sichern, sind aus Sicht des Kantons Ausbildungs- und Trainingsflüge auf GLP unabdingbar und notwendig. Der Kanton begrüsst deshalb den Entwurf des SIL mit der Beibehaltung der vier GLP auf Glarner Gebiet. Im kantonalen Richtplan Glarus 2004 sind die vier GLP als Bestand eingetragen.

Der Kanton Glarus hat jedoch auch den zunehmend feststellbaren Konflikt zwischen ruhesuchenden Alpintouristen und Tagesausflüglern, die mit Luftfahrzeugen eine Berghütte besuchen, erkannt. Insbesondere der GLP Clariden-Hüfifirn gab in jüngster Vergangenheit vermehrt Anlass zu Lärmklagen. Nach Einschätzung des Regierungsrates liegt durch die Nutzung der GLP zurzeit keine übermässige Belastung von Raum und Umwelt vor. Die Entwicklung der Flugbewegungen wird jedoch mittelfristig aufmerksam zu verfolgen sein. Bei Vorliegen von übermässigen Belastungen behält sich der Kanton Glarus einen Antrag auf Anpassung des Netzes der GLP vor.

Dem Kanton steht es offen, eine punktuelle Anpassung des Netzes zu beantragen. Dabei wird der Grundsatz 2 in den Festlegungen im SIL-Konzeptteil III B6a GLP G2 angewandt.

Grundsatz 4 der Festlegungen im SIL-Entwurf verlangt, dass die Standortkantone für die Weiterführung der Heliskinutzung die Kantone einen touristischen Interessennachweis für Heliskiing vorzulegen und eine entsprechende Festsetzung im kantonalen Richtplan vorzunehmen haben. In Anbetracht der vergleichsweise geringen Anzahl Flugbewegungen auf dem GLP Vorabgletscher (448 Bewegungen als Maximum zwischen 2000 und 2012) erachtet der Kanton Glarus die Erarbeitung eines touristischen Interessennachweises für Heliskiing als unverhältnismässig und wenig sinnvoll. Für die Festsetzung der GLP im kantonalen Richtplan müsse ohnehin eine Interessenabwägung vorgenommen werden. Die dafür erforderlichen Grundlagen genügen. Ein zusätzliches Tourismuskonzept ist dazu aus Sicht des Kantons nicht nötig.

Für die Heliskiingnutzung ist ein gesamttouristisches, qualifiziertes Interesse, wie z. B. mittels eines regionalen oder kantonalen Tourismuskonzepts, nachzuweisen und die Abstimmung mit dem kantonalen Richtplan ist sicherzustellen.

Zur Revision der erwähnten Artikel in der VIL hat der Kanton Glarus keine Bemerkungen.

Die **Glarner Standortgemeinden** Glarus Süd und Glarus sind mit den konzeptionellen Zielen und Vorgaben des Sachplans einverstanden und bringen keine weiteren Anmerkungen vor.

Die Regierung des **Kantons Graubünden** ist mit dem vorliegenden Konzept zu den GLP grundsätzlich einverstanden. Im Kanton Graubünden bestehen fünf grosse Skigebietsdestinationen, nämlich Davos-Klosters, Scuol-Samnaun, Oberengadin, Flims-Laax-Falera und Arosa-Lenzerheide. Jede dieser Destinationen verfügt über mindestens einen GLP. Damit sei eine adäquate und sinnvolle Abdeckung des Kantons Graubünden mit GLP gewährleistet. Jedoch müsse eine Konzeptüberprüfung in Erwägung gezogen werden, um basierend auf einem Antrag der Initianten eines Hotelprojekts (7132 AG) die Neubezeichnung eines GLP auf dem Gebiet der Gemeinde Vals zu ermöglichen oder einen bestehenden GLP nach Vals zu verschieben. Darüber hinaus versuche die Landschaft Davos seit vielen Jahren, einen geeigneten Standort für einen Heliport zu finden. Bereits im kantonalen Konzept «Helikopterflugfelder und Gebirgslandeplätze» aus dem Jahr 1993 sowie auch in früheren Stellungnahmen der Regierung zum SIL wurde für die Landschaft Davos ein entsprechender Bedarf ausgewiesen. Trotz verschiedenster Anstrengungen und Standortevaluationen konnte bis anhin kein geeigneter Standort gefunden werden. Aus diesem Grund ist gemäss Kt. Graubünden zumindest die Option eines GLP in der Landschaft Davos offen zu halten.

Zusätzlich beantragt der Kanton Graubünden die Prüfung einer Verschiebung respektive Verlagerung des Gebirgslandeplatzes Vadret Pers innerhalb des Kantons Graubünden. Der GLP Vadret Pers wird – wie in früheren kantonalen Stellungnahmen bereits erwähnt und auch im kantonalen Richtplan dargelegt – als problematisch erachtet. Aus diesem Grund sei eine Verlegung dieses GLP in Betracht zu ziehen. Dabei erachtet es der Kanton als angezeigt, diese Frage bilateral in Gesprächen zwischen dem BAZL und dem Kanton Graubünden zu diskutieren und zu klären.

Dem Kanton steht es offen, eine punktuelle Anpassung des Netzes zu beantragen. Darunter würde auch eine Verschiebung des GLP Vadret Pers, eine Verschiebung eines GLP ins Gebiet von Vals sowie die Bezeichnung eines GLP in der Landschaft Davos fallen. Bei einer Anpassung würde der Grundsatz 2 in den Festlegungen im SIL-Konzeptteil III B6a GLP G2 angewandt.

Der Kanton Graubünden beantragt den Verzicht auf die Erarbeitung eines kantonalen oder regionalen touristischen Interessensnachweises in Form eines Tourismuskonzepts für die Gebirgslandeplätze mit Heliskiing im Kanton Graubünden.

Für die Heliskiingnutzung ist ein gesamttouristisches, qualifiziertes Interesse, wie z. B. mittels eines regionalen oder kantonalen Tourismuskonzepts nachzuweisen und die Abstimmung mit dem kantonalen Richtplan ist sicherzustellen.

Laut Kanton Graubünden berücksichtigt der Konzeptentwurf zu den GLP vom 20. Januar 2015 im Wesentlichen die Inhalte des kantonalen Richtplans Graubünden.

Da die GLP im kantonalen Richtplan bereits als Zwischenergebnisse aufgeführt sind, geht der Kanton Graubünden davon aus, dass der kantonale Richtplan nach der Verabschiedung des Sachplans durch den Bundesrat im Sinne einer Fortschreibung angepasst werden kann.

Der Kanton Graubünden ist mit der Änderung von Art. 54 Abs. 3 VIL einverstanden und erachtet die Beschränkung der GLP auf 40 Standorte als vertretbar. Damit sollte eine adäquate Schulung der Piloten für die Versorgung der Berggebiete mit Helikopterdienstleistungen weiterhin gewährleistet sein. Eine weitergehende Reduktion wird vom Kanton Graubünden jedoch abgelehnt, da dies zu einer höheren Frequentierung der verbleibenden GLP mit entsprechend verstärkten Umweltauswirkungen führen würde.

Sechs **Bündner Gemeinden** haben eine Stellungnahme eingereicht (Celernina/Schlarigna, Falera, Laax, Pontresina, Saas im Prättigau und Vals).

Die Gemeinden Laax und Pontresina haben keine Einwände gegen den Entwurf des SIL-Konzeptteils III B6a GLP.

Die Gemeinde Celerina/Schlarigna befürwortet den Entwurf des SIL-Konzeptteils III B6a GLP und damit den GLP auf ihrem Gemeindegebiet.

Die Gemeinde Falera hat keine Einwände gegen den Entwurf des SIL-Konzeptteils III B6a GLP, beantragt jedoch, dass der auf dem Gemeindegebiet liegende GLP (Crap Sogn Gion) im kantonalen und regionalen Richtplan zu berücksichtigen sei.

Die Gemeinde Saas im Prättigau heisst den Entwurf des SIL-Konzeptteils III B6a GLP in unterstützendem Sinne gut und hat keine Einwände gegen diesen. Die Gemeinde begrüsst, dass der GLP Madrisahorn weiterbesteht. Selbstverständlich unterstütze die Gemeinde die notwendigen und vorgesehenen Massnahmen zum Schutze der Natur und Landschaft sowie insbesondere auch gegenüber den Wildbeständen in den vorhandenen Wildruhezonen.

Die Gemeinde Vals unterstützt den Antrag der «7132 AG» zur Bezeichnung eines GLP in Vals. Die Voraussetzungen bezüglich der Belastung von Raum und Umwelt seien dabei einzuhalten. Aus heutiger Sicht seien die entsprechenden Auflagen aber durchaus zu erfüllen. Der Gemeinderat bittet, den Antrag der «7132 AG» wohlwollend zu prüfen und insbesondere die volkswirtschaftliche Bedeutung ihrer Projekte dabei gebührend zu würdigen.

Die Anfrage der «7132 AG» wird losgelöst von der Überarbeitung des SIL-Konzeptteils III B6a GLP bearbeitet. Es gilt abzuklären, ob ein GLP den Bedürfnissen der Antragstellerin entspricht.

Cantone Ticino Si rileva come la proposta di ridurre il numero delle aree di atterraggio in montagna da 48 a 40, e la relativa codificazione nell'art. 54, cpv. 3 dell'Ordinanza sull'infrastruttura aeronautica (OSIA), non è in conflitto con le indicazioni del Piano direttore cantonale, laddove la scheda M9 prevede il riposizionamento dell'attuale AAM ubicata nel Sottoceneri (Rivera, alpe Foppa) e nel Sopraceneri (Alto Ticino).

Questa intenzione dello scrivente Governo cantonale finora non è stata concretizzata ma dovrà tener conto dei due progetti di parchi nazionali in fase di elaborazione (Parco del Locanese e Pare Adula), di altre indicazioni d'uso territoriale e che in ogni caso il loro uso è limitato alle attività legate alla formazione degli equipaggi ma non all'elisci.

Il Cantone può richiedere un adeguamento parziale della rete. A tal fine si applica il principio n. 2 delle decisioni riportate nella parte concettuale III B6a Aree d'atterraggio in montagna dello PSIA.

Der **Kanton Uri** ist sowohl mit den Anpassungen des SIL-Konzeptteils III B6a GLP wie auch mit der Änderung von Artikel 54 Absatz 3 VIL einverstanden. Der Entwurf des Konzeptteils stimme mit den Zielen und Grundsätzen des Urner Richtplans überein.

Der Gebirgslandeplatz Clariden-Hüfifirn befindet sich am Rande des BLN-Gebiets Maderanertal-Fellital (BLN 1603). Der Ruhe und Abgeschiedenheit im Hochgebirge in diesem Gebiet kommt aus Sicht des Kantons Uri eine hohe Bedeutung zu. Der Kanton Uri setzt sich deshalb dafür ein, dass die Nutzung auf die Anliegen des Natur- und Landschaftsschutzes und der Wildlebensräume abgestimmt wird.

Bei den GLP handelt es sich um Aussenlandestellen, für deren Benutzung grundsätzlich keine spezifischen Rahmenbedingungen für den Betrieb festgelegt werden. Bestehen jedoch beispielsweise Konflikte im Zusammenhang mit Wildruhezonen, können empfohlene Massnahmen wie Anflugrouten und Mindestflughöhen bestimmt und in den öffentlichen Luftfahrtpublikationen der Schweiz veröffentlicht werden.

Die **Urner Gemeinden** Wassen und Silenen haben keine Bemerkungen.

Le **Canton du Valais** peut accepter la proposition d'adaptation du PSIA sur le territoire valaisan. Il demande que des améliorations locales demeurent envisageables afin de réduire les nuisances environnementales, pour améliorer l'exploitation ou pour augmenter la sécurité. Il doit ainsi être possible, d'entente avec les acteurs concernés, de réévaluer la localisation de certaines PAM et, cas échéant, de procéder à des adaptations, déplacements ou réglementations. Ceci doit pouvoir être fait de façon efficiente et rapide.

Selon le Canton du Valais la problématique de l'hélicoptère et des atterrissages en montagne ne peut être réduite à une limitation quantitative du nombre de place, soit-elle in fine consensuelle. En raison de l'absence totale d'infrastructure au sol, ce n'est pas le nombre absolu des PAM mais l'utilisation effective du réseau qui génère les nuisances. Ainsi l'ajout d'une place doit selon le canton demeurer possible si elle est justifiée par une diminution notable des atteintes environnementales locales (raccourcir les vols au-dessus de zone habitées, respect des zones de tranquillité pour la faune, etc. ...). Ces PAM induisant des améliorations environnementales devraient être comptabilisées séparément.

En cas d'interprétation absolue et rigide du plafonnement du nombre de PAM à 40, il sera envisageable d'optimiser le réseau par le transfert de PAM, même dans des secteurs éloignés. Il ne serait cependant pas opportun d'instaurer une « marchandisation » des PAM existantes entre les communes ou les cantons.

Le canton peut faire une demande d'adaptation du réseau. Pour ce faire, le principe no 2 des décisions du concept PSIA partie III B6a sera utilisé.

Cinq **communes valaisannes** se sont exprimées. La commune d'Anniviers a décidé de préavis favorablement cette planification qui inclut la place prévue pour hélicoptère de Grimentz. Elle précise que les coordonnées exactes de cette place sont les suivantes: 2'610'263/1'113'405.

La disposition de 1979 concernant la PAM de Grimentz a fixé les coordonnées 610 300 / 113 550. Ces coordonnées ont été contrôlées et sont correctement reprises dans le PSIA.

La Commune d'Ayent admet l'implication de ce plan sur son territoire sans réserve.

Die Gemeinde Blatten stellt sich hinter den Status Quo, welcher aus ihrer Sicht im Dokument grösstenteils so vorgeschlagen wird. Somit verzichtet die Gemeinde auf eine weitere Stellungnahme.

Die Gemeinde Täsch nimmt den Entscheid zur Streichung der GLP Rosenegg-West und Gumm zur Kenntnis, beantragt aber gleichzeitig, die maximale Anzahl der GLP zwingend bei 48 zu belassen. Die Gemeinde sei als Bergregion immer wieder und in verschiedensten Zusammenhängen auf Helikopter angewiesen. Andererseits seien die Helikopter-Unternehmungen auf Heliskiing angewiesen, um rentabel arbeiten und um ihre Dienstleistungen mit der nötigen Sicherheit und Qualität anbieten zu können. Für die geplante Reduktion der maximalen Anzahl GLP von bisher 48 auf 40 gäbe es weder einen Auftrag noch eine Begründung. Eine Überprüfung des GLP-Netzes nach genau festgelegten Kriterien gemäss Sachplan SIL, Erläuterungen, Punkt 1, sei sinnvoll.

Gemäss Bundesratsbeschluss vom 14. Mai 2014 ist die Zahl der GLP auf 40 festzulegen. Dieser Entscheid wurde in Zusammenhang mit der Inkraftsetzung der Aussenlandeverordnung (AuLaV) getroffen. Die Umwelt- und Raumplanungsaspekte der AuLaV führen zu Einschränkungen und Mehrbelastungen für die Helikopterindustrie. Im Gegenzug dazu bricht der Bundesrat die Überprüfung der GLP ab und hält mit Reduktion von zwei Plätzen am heutigen Netz der GLP fest.

Die Gemeinde Zermatt führt aus, dass eine Streichung von acht GLP weder dem initialen SIL-Auftrag des Bundesrates entspreche, noch nachvollziehbar oder ausreichend begründet sei. Es sei die Anzahl der GLP unverändert bei 48 zu belassen. Eventualiter wären, wie dies in den Erläuterungen auch festgehalten ist, höchstens zwei GLP zu streichen, womit die Zahl der GLP neu auf «maximal 46 GLP» festzusetzen wäre.

Gemäss Bundesratsbeschluss vom 14. Mai 2014 ist die Zahl der GLP auf 40 festzulegen. Dieser Entscheid wurde in Zusammenhang mit der Inkraftsetzung der Aussenlandeverordnung (AuLaV) getroffen. Die Umwelt- und Raumplanungsaspekte der AuLaV führen zu Einschränkungen und Mehrbelastungen für die Helikopterindustrie. Im Gegenzug dazu bricht der Bundesrat die Überprüfung der GLP ab und hält mit Reduktion von zwei Plätzen am heutigen Netz der GLP fest.

Unter grossem Aufwand hätten wichtige Leistungsträger aus Zermatt (Bergführerverein, Zermatt Tourismus, Air Zermatt und die Einwohnergemeinde Zermatt) gemeinsam mit dem SAC (Zentralvorstand) einen Kompromissvorschlag für die Region Wallis Süd-Ost ausgearbeitet. Dieser Lösungsvorschlag berücksichtige sowohl die Schutzinteressen als auch die touristischen und fliegerischen Aspekte. Anhand von Daten und einer sachlichen Analyse der Konflikte hätten die angeblich unüberbrückbaren Differenzen ausdiskutiert und eine einvernehmliche Lösung gefunden werden können. Sollte sich nach der öffentlichen Anhörung des Konzeptes zur Umsetzung eine konkrete Ausgestaltung des Netzes der Gebirgslandeplätze wieder aufdrängen, würde sich die Gemeinde Zermatt gerne aktiv an dieser beteiligen.

Der von der Gemeinde Zermatt gemeinsam mit dem SAC ausgearbeitete Vorschlag stellt einen auf lokaler Ebene ausgearbeiteten und nicht über die regionalen Grenzen hinausgehend koordinierten und konsolidierten Lösungsvorschlag dar. Er entspricht nicht dem Beschluss des Bundesrates vom 14. Mai 2014, wonach mit Ausnahme der Streichung von zwei GLP an der heutigen Ausgestaltung des Netzes der GLP festzuhalten ist.

Le **Canton de Vaud** n'a pas de remarque particulière à formuler. Il approuve les modifications légales concernant le nombre de places d'atterrissage en montagne.

Le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique PSIA était pris en compte dans le Plan directeur cantonal à travers la mesure B42 «Infrastructures aéronautiques». Cette mesure sera mise à jour conformément au résultat de la présente audition.

La **Municipalité vaudoise** d'Ormont-Dessous n'a pas de remarques ou d'observation particulière à formuler.

5.1.3 Partecipazione della popolazione

a) Organizzazioni, associazioni, partiti, imprese

Folgende 39 Organisationen und Verbände haben eine Stellungnahme eingereicht:

Aero-Club der Schweiz, Schweizerischer Helikopterverband, Motorflug-Verband der Schweiz, Schweizerische Gletscherpiloten-Vereinigung, Interessensgemeinschaft Gebirgslandeplätze, Interessensgemeinschaft pro Gebirgslandeplatz Rosenegg/Gumm, Swiss Helicopter Association, Aerosuisse, Verband Schweizer Flugplätze, Air Glaciers SA, Heli Rezia SA, Rega, Schweizer Bergführerverband, Bergführerverein Pontresina-St. Moritz, Bergführerverein Gstaad-Lenk, L'association Romande des Guides de Montagne, Schweizerischer Gewerbeverband, Verband der kleinen und mittleren Unternehmen im Kanton Bern, Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Berggebiete, San Bernardino Ente Turistico Regionale des Moesano, Centre patronal, Haslihöfen (SAC-Hütten der Region Haslital), Schweizer Skischule Gstaad, Privatskilehrerverein Gstaad, Schneesportlehrer-Verband Saanenland, 7132 Vision AG, Planungsregion Kandertal, Regionalkonferenz Oberland-Ost, Bergregion Obersimmental-Saanenland, Managementzentrum Unesco Welterbe, Verkehrs-Club der Schweiz, Verkehrs-Club der Schweiz Sektion Bern, WWF Bern, Vereinigung gegen Fluglärm, Mountain Wilderness, Schweizer Alpen-Club, Stiftung Landschaftsschutz Schweiz, Pro Natura, SVS / BirdLife Schweiz

Der **Aero-Club der Schweiz (AeCS)**, der **Motorflug-Verband der Schweiz (MFVS)** und die **Schweizerische Gletscherpiloten-Vereinigung (SGPV)** lehnen eine weitere Reduktion der Zahl der Gebirgslandeplätze konsequent ab. GLP in ausreichender Anzahl seien zwingend notwendig, um das für einen Gebirgs- bzw. Gletscherlandeausweis notwendige Training aufrecht zu erhalten. Sollte die verfügbare Anzahl GLP trotzdem auf 40 reduziert werden, so fordern diese Verbände gleichzeitig die Aufhebung jeglicher Restriktionen auf den bestehenden Plätzen, damit zumindest diese ihrer Nutzung vollumfänglich zugeführt werden können.

Gemäss Bundesratsbeschluss vom 14. Mai 2014 ist die Zahl der GLP auf 40 festzulegen. Dieser Entscheid wurde in Zusammenhang mit der Inkraftsetzung der Aussenlandeverordnung (AuLaV) getroffen. Die Umwelt- und Raumplanungsaspekte der AuLaV führen zu Einschränkungen und Mehrbelastungen für die Helikopterindustrie. Im Gegenzug dazu bricht der Bundesrat die Überprüfung der GLP ab und hält mit Reduktion von zwei Plätzen am heutigen Netz der GLP fest.

Weiter ist es den genannten Verbänden/Vereinen «äusserst unbehaglich zumute», wenn gleichzeitig mit der Reduktion der Landestellen bereits das Vorgehen für eine weitere Anpassung unter Ziffer 2 Festlegungen umschrieben wird.

Anpassungen des Netzes der GLP müssen auch weiterhin möglich bleiben. Solche Anpassungen müssen den Anforderungen des Konzeptteils SIL Teil III B6a GLP Rechnung tragen.

Gemäss dem AeCS und der SGPV besteht, auch unter dem Gesichtspunkt des Heimatschutzes, ein Interesse daran, dass Landungen mit Flächenflugzeugen auch inskünftig möglich sein sollen. Gletscherpiloten auf Flächenflugzeugen würden nur noch 23 Gebirgslandeplätze in den Schweizer Alpen anfliegen können.

Der AeCS führt aus, dass die Streichung von zwei GLP zu einer Verlagerung der Landungen auf andere GLP führt. Damit würden einerseits die Flugbewegungen auf den verbleibenden Gebirgslandeplätzen zunehmen und andererseits die Optionen abnehmen, sich aufgrund der Wetter- und Schneesituation für die Wahl des sichersten und geeignetsten Gebirgslandeplatzes zu entscheiden.

Eine mögliche Verlagerung der bisher auf die GLP Gumm und Rosenegg-West durchgeführten Flüge auf die weiterhin bestehenden GLP wird nicht bestritten. Jedoch dürfte sich das Ausmass dieser Verlagerung in Grenzen halten, weil die beiden aufzuhebenden GLP bisher nur durchschnittlich frequentiert wurden.

Der **Schweizerische Helikopterverband (SHeV)** kann den Beschluss des Bundesrates bezüglich der Reduktion der GLP von 48 auf 40 nicht nachvollziehen und lehnt diesen vollständig ab.

Gemäss Bundesratsbeschluss vom 14. Mai 2014 ist die Zahl der GLP auf 40 festzulegen. Dieser Entscheid wurde in Zusammenhang mit der Inkraftsetzung der Aussenlandeverordnung (AuLaV) getroffen. Die Umwelt- und Raumplanungsaspekte der AuLaV führen zu Einschränkungen und Mehrbelastungen für die Helikopterindustrie. Im Gegenzug dazu bricht der Bundesrat die Überprüfung der GLP ab und hält mit Reduktion von zwei Plätzen am heutigen Netz der GLP fest.

Laut SHeV soll das BAZL die Streichung der GLP Rosenegg-West und Gumm nochmals überprüfen oder allenfalls für den GLP Rosenegg-West 4 bis 6 Ersatzplätze für Schulung und Training über 3000 m ü. M. in der Region Ost und für den GLP Gumm 2 bis 3 Ersatzplätze für Trainingsflüge über 1100 m ü. M. in der Region Jura zur Verfügung stellen.

Die Ausbildung und das Training von Piloten liegen im nationalen Interesse. Mit dem Netz von 40 GLP wird diesem Interesse Rechnung getragen. Das Netz von 40 GLP ist zweckmässig. Eine Erhöhung der Anzahl GLP ist nicht vorgesehen.

Laut SHeV soll zudem der GLP Glärnischfirn im Kanton Glarus ganzjährig für Helikopter geöffnet werden. Der Platz sei gut zu erreichen und reduziere Überflüge für Piloten und Flugschüler aus der Region Ost und Nordost. Der GLP Vadret Pers im Kanton GR, welcher momentan nur für Flächenflugzeuge offen ist, solle auch für Helikopter ganzjährig geöffnet werden.

Das Netz der GLP wird auf Basis der vorbestehenden und bereits verfügbaren Plätze im SIL festgelegt. Eine Anpassung kann durch den Kanton beantragt werden. Dabei wird der Grundsatz 2 in den Festlegungen im SIL-Konzeptteil III B6a GLP G2 angewandt.

Die **Interessensgemeinschaft Gebirgslandeplätze (IG GLP)** findet die Reduktion von 42 auf 40 willkürlich. Nach logischem und sachlichem Abwägen müssten gemäss der IG GLP Plätze über 2000 m ü. M. bestehen bleiben wie sie sind. Bei Vorliegen eines Handlungsbedarfs sollten zwei GLP im Tal gestrichen werden (z. B. Grimentz oder Bec de Nendaz und Col des Mosses).

Die Auswahl der zu streichenden GLP Gumm und Rosenegg-West wurde auf Basis von objektiven Kriterien getroffen. Die Kriterien beinhalten neben der Eignung für Ausbildungszwecke auch Aspekte des Naturschutzes.

Die **Interessensgemeinschaft pro Gebirgslandeplatz Rosenegg/Gumm** ist gegen die Aufhebung der GLP Rosenegg-West und Gumm. Die Auswahl sei ohne Rücksprache mit den betroffenen Gemeinden getroffen worden. Deshalb bat die Interessensgemeinschaft um einen «runden Tisch», an dem Vertreter der Region Berner Oberland einen Gegenvorschlag zur Schliessung der Plätze Rosenegg-West und Gumm präsentieren und so zusammen mit dem BAZL eine Lösung erarbeiten könnten, welche vor allem auch dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit genügend Rechnung trage.

Im Rahmen eines vom BAZL initiierten runden Tisches, welcher im Mai 2015 mit Vertretern der betroffenen Gemeinden im Berner Oberland, Bergführern, Vertretern der Helikopterunternehmen und Vertretern des Kantons Bern stattfand, wurde die Kriterienliste zur Bestimmung der zwei zu streichenden GLP sowie die konkrete Beurteilung der zwei zu streichenden GLP Gumm und Rosenegg-West detailliert erläutert.

Die **Swiss Helicopter Association (SHA)** beantragt, auf die Schliessung der GLP Rosenegg-West und Gumm zu verzichten. Ein Abbau der Helikopterbewegungen auf GLP würde sehr wahrscheinlich zu einem Leistungsabbau aller Flüge, seien es Arbeitsflüge, touristische Flüge oder Rettungsflüge, führen. Zudem sei der Kanton Bern besonders betroffen. Dies sei eine unzulässige Konzentration von Massnahmen, welche die regional tätigen Helikopterunternehmen unverhältnismässig einschränke.

Der SHA fordert, dass langfristig die Anzahl von Gebirgslandeplätzen nicht weiter reduziert wird und die bestehenden Gebirgslandeplätze in ihrer Nutzung nicht eingeschränkt werden.

Die Ausbildung und das Training von Piloten liegen im nationalen Interesse. Mit dem Netz von 40 GLP wird diesem Interesse Rechnung getragen. Das Netz von 40 GLP ist zweckmässig. Eine weitere Reduktion ist nicht vorgesehen.

Die **Aerosuisse** lehnt die mit Art. 54 Abs. 3 vorgesehene Reduktion der Anzahl Gebirgslandeplätze ab. Mit der Schliessung von zwei Gebirgslandeplätzen und den bestehenden Einschränkungen auf anderen Gebirgslandeplätzen (Alpe Foppa, Blüemlisalp, Glärnischfirn und Vadret Pers) sei die Ausbildungsvielfalt und Ausbildungsqualität in der Gebirgsfliegerei gefährdet.

Die Ausbildung und das Training von Piloten liegen im nationalen Interesse. Mit dem Netz von 40 GLP wird diesem Interesse Rechnung getragen. Das Netz von 40 GLP ist zweckmässig. Eine weitere Reduktion ist nicht vorgesehen.

Der **Verband Schweizer Flugplätze (VFS)** stellt den Antrag, von der Reduktion der vormals 48 auf die geplanten 40 Gebirgslandeplätze abzusehen. Falls von diesem Beschluss nicht mehr abgerückt werden kann, stellt der VSF den Antrag, die auf den noch 40 verbleibenden Gebirgslandeplätzen lastenden Einschränkungen mit sofortiger Wirkung aufzuheben und damit dem Gebirgsflug in der Schweiz echte Perspektiven für die Zukunft zu ermöglichen.

Gemäss Bundesratsbeschluss vom 14. Mai 2014 ist die Zahl der GLP auf 40 festzulegen. Dieser Entscheid wurde in Zusammenhang mit der Inkraftsetzung der Aussenlandeverordnung (AuLaV) getroffen. Die Umwelt- und Raumplanungsaspekte der AuLaV führen zu Einschränkungen und Mehrbelastungen für die Helikopterindustrie. Im Gegenzug dazu bricht der Bundesrat die Überprüfung der GLP ab und hält mit Reduktion von zwei Plätzen am heutigen Netz der GLP fest.

Weiter ist der VSF mit der Streichung des zweiten Satzes in Art. 54 Abs. 3 VIL einverstanden. Denn GLP sollen getreu ihres Verwendungszweckes und der im Vergleich zu einem regulären Flugplatz nicht-vorhandenen Infrastruktur als solche und damit anders als Flugplätze behandelt werden.

Laut der **Schweizerischen Rettungsflugwacht (Rega)** dient die Infrastruktur der GLP nicht nur indirekt, wie im Konzeptteil III B6a Gebirgslandeplätze, Entwurf 20.1.2015 (S. 4) festgehalten, sondern vielmehr sehr direkt der mittel- und langfristigen Sicherung von Rettungs- und Transportflügen im Gebirge. Der entsprechende Passus sei so zu formulieren, dass von einem direkten Zusammenhang gesprochen wird.

Der SIL-Konzeptteil III B6a GLP wird wie folgt angepasst: «Die Gebirgslandeplätze bilden die Ausbildungs- und Übungsgrundlage für die Zulassung von Piloten für Gebirgslandungen. Sie sichern ~~indirekt~~ die Rettungs- und Transportflüge im Gebirge.»

Die Beurteilung, ob und wenn ja welche Konsequenzen die Streichung der beiden GLP für die Ausbildung von künftigen Helikopterpiloten hat, obliegt laut Rega den kommerziellen Helikopterunternehmen, die heute das Gros der Nachwuchspiloten ausbilden. Bestehende Ausbildungs-Infrastruktur dürfe daher nur aufgegeben werden, wenn mit Sicherheit ausgeschlossen werden kann, dass dieser Schritt keine Konsequenzen für die Ausbildung von Jungpiloten hat. Eine quantitative oder qualitative Einschränkung der Ausbildungsmöglichkeiten im Gebirge würde auch die Rega mittelfristig empfindlich treffen. Eine Verteuerung der Ausbildung und allenfalls qualitative Verschlechterung der Rettungsleistungen könnten die Folge sein.

Die Ausbildung und das Training von Piloten liegen im nationalen Interesse. Mit dem Netz von 40 GLP wird diesem Interesse Rechnung getragen. Das Netz von 40 GLP ist zweckmässig. Eine weitere Reduktion ist nicht vorgesehen.

Die **Air-Glaciers SA** ist mit der Streichung von zwei GLP nicht einverstanden und beantragt, auf die Schliessung dieser Landeplätze zu verzichten bzw. für den Ersatz dieser beiden Landeplätze zu sorgen.

Gemäss Bundesratsbeschluss vom 14. Mai 2014 ist die Zahl der GLP auf 40 festzulegen. Dieser Entscheid wurde in Zusammenhang mit der Inkraftsetzung der Aussenlandeverordnung (AuLaV) getroffen. Die Umwelt- und Raumplanungsaspekte der AuLaV führen zu Einschränkungen und Mehrbelastungen für die Helikopterindustrie. Im Gegenzug dazu bricht der Bundesrat die Überprüfung der GLP ab und hält mit Reduktion von zwei Plätzen am heutigen Netz der GLP fest.

Heli Rezia SA va sottolineato che la mancanza di una simile area in Ticino ci ha finora obbligati a svolgere le attività nelle aree degli altri Cantoni alpini con un carico fonico e ambientale supplementare generale dai voli di trasferimento.

A nostro avviso ritenuto che nel Canton Ticino si predisporranno due progetti di parchi nazionali (nel settore est con il Parc Adula e nel settore ovest con il Parco del Locarnese e Valle Maggia) le seguenti ubicazioni:

Pizzo Molare, 2'500 metri di quota (Val Leventina e Val di Blenio); Pizzo Rotondo, 2'500 metri di quota (Val Bedretto); Pizzo Madone, 2'400 metri di quota (Val Verzasca); Cristallina, 2'350 metri di quota (Val Bedretto); Ghiacciaio Gries, 2'500 metri di quota (Val Bedretto); Pizzo dell'Uomo, 2'580 metri di quota (Val Blenio).

Il Cantone può richiedere un adeguamento parziale della rete. A tal fine si applica il principio n. 2 delle decisioni riportate nella parte concettuale III B6a Aree d'atterraggio in montagna dello PSIA.

Der **Schweizer Bergführerverband (SBV)** appelliert an den Bundesrat, den wirtschaftlichen Druck auf die Bergbevölkerung, der durch die Raumplanungsgesetzgebung, die Zweitwohnungsinitiative und aktuell durch die Frankenstärke massiv zugenommen hat, nicht noch weiter zu verstärken. Im Interesse der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Berggebiete sollen alle für das Heliskiing geeigneten GLP erhalten bleiben. Viele Bergführer seien im alpinen Rettungswesen engagiert und müssten sich entsprechend aus- und fortbilden können. Für zahlreiche Bergführer sei das Heliskiing zudem eine wertvolle Verdienstmöglichkeit. Sollten dennoch zwei GLP gestrichen werden, die zurzeit für das Heliskiing aktiv benützt werden, äussert sich der SBV als schweizerischer Verband nicht dazu, welche es sein sollten. Jede Bergregion kämpft gegen den wirtschaftlichen Niedergang und es dürfe nicht eine gegen die andere ausgespielt werden.

Das Netz der Gebirgslandeplätze wird in seiner Grösse auf eine Anzahl von 40 reduziert. Dank der unterschiedlichen Lage der GLP und deren vielfältige Nutzungsmöglichkeiten erfüllt das Netz seine Zweckbestimmung. Für die Nutzung eines GLP zu Heliskiing-Zwecken hat der Standortkanton einen regionalen oder kantonalen Interessensnachweis zu erbringen.

Der **Bergführerverein Pontresina-St. Moritz** steht für den Erhalt der heutigen für Heliskiing benutzbaren GLP ein. In der Region liegen nur gerade drei GLP, davon zwei im unmittelbaren Pistenbereich und leider eigne sich nur der GLP Fuorcla Chamuotsch für das Heliskiing. Der Bergführerverein Pontresina-St. Moritz denke daran, einen der beiden GLP im Pistenbereich so zu verschieben, dass sich auch dieser für das Heliskiing eignen würde. Doch bevor er dieses Bestreben an die Hand nehme, wolle er den Ausgang der Vernehmlassung zur Reduktion von 48 auf 40 GLP abwarten.

Bei einer Anpassung des Netzes bzw. Verschiebung eines GLP wird der Grundsatz 2 in den Festlegungen im SIL-Konzeptteil III B6a GLP angewandt. Ein entsprechender Antrag müsste vom Kanton gestellt werden.

Der **Bergführerverein Gstaad-Lenk** setzt sich vehement gegen die aus seiner Sicht unnötige und unbegründete Aufhebung des GLP Gumm zur Wehr. Die GLP und deren längerfristige Erhaltung bildeten eine nicht zu unterschätzende Einkommensgrundlage für Bergführer, Skilehrer und Helikopter-Unternehmen. Die Wertschöpfung, welche das Heliskiing für das lokale Gewerbe generiere, sei von viel grösserer Bedeutung als dies von vielen wahrgenommen werde. Unverständlich sei auch, wieso gerade im Kanton Bern diese zwei GLP aufgehoben werden sollen. Aus Sicht des Bergführervereins gäbe es eine Handvoll anderer GLP, welche sich weder für Flugschule noch für Heliskiing eignen und sich damit besser für eine Aufhebung anbieten würden (z. B. Col des Mosses und Bec de Nendaz).

Die Auswahl der zu streichenden GLP wurde anhand objektiver Kriterien getroffen. Die vom Bergführerverein zur Aufhebung vorgeschlagenen GLP wurden insbesondere deshalb nicht zur Aufhebung vorgeschlagen, weil sie anders als der GLP Gumm nicht in einem Gebiet des Inventars schützenswerter Landschaften und Naturdenkmäler liegen.

L'Association Romande des Guides de Montagne (ARGM) soutient la pratique de l'héiski dans ses limites actuelles. La principale raison est qu'il s'agit d'une activité et d'une source de revenus non négligeable pour les guides.

L'ARGM ne soutient pas une extension du réseau des PAM. La raison est que les habitudes ont été prises de toutes parts et que tous les intérêts des usagers de la montagne sont dans la situation actuelle reconnus.

L'ARGM ne soutient pas la réduction du nombre de PAM. La raison est que, n'ayant pas de PAM dans son périmètre, elle ne saurait recommander la suppression d'un PAM au profit d'une autre.

L'utilisation d'une PAM pour le ski héliporté suppose d'une part l'existence préalable d'un intérêt touristique global et qualifié, p. ex. par le biais d'un concept touristique régional ou cantonal, et d'autre part une coordination avec le plan directeur cantonal.

Die **Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB)** vertritt die Interessen der Berggebiete in den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Belangen und beantragt in Anbetracht der Bedeutung der Gebirgslandeplätze für die Berggebiete, bei der Obergrenze von 48 GLP zu bleiben und die beiden in Frage stehenden Gebirgslandeplätze im Berner Oberland nicht zu streichen.

Gemäss Bundesratsbeschluss vom 14. Mai 2014 ist die Zahl der GLP auf 40 festzulegen. Dieser Entscheid wurde in Zusammenhang mit der Inkraftsetzung der Aussenlandeverordnung (AuLaV) getroffen. Die Umwelt- und Raumplanungsaspekte der AuLaV führen zu Einschränkungen und Mehrbelastungen für die Helikopterindustrie. Im Gegenzug dazu bricht der Bundesrat die Überprüfung der GLP ab und hält mit Reduktion von zwei Plätzen am heutigen Netz der GLP fest.

Der **Verband der kleinen und mittleren Unternehmen im Kanton Bern (Berner KMU)** fordert, auf die Aufhebung der beiden Gebirgslandeplätze Gumm und Rosenegg-West zu verzichten. Einerseits sei es nicht nachvollziehbar, weshalb die Anzahl Gebirgslandeplätze von 42 auf 40 gesenkt werden solle und andererseits sei schleierhaft, weshalb zwei Landeplätze im Berner Oberland gestrichen werden sollen.

Gemäss Bundesratsbeschluss vom 14. Mai 2014 ist die Zahl der GLP auf 40 festzulegen. Dieser Entscheid wurde in Zusammenhang mit der Inkraftsetzung der Aussenlandeverordnung (AuLaV) getroffen. Die Umwelt- und Raumplanungsaspekte der AuLaV führen zu Einschränkungen und Mehrbelastungen für die Helikopterindustrie. Im Gegenzug dazu bricht der Bundesrat die Überprüfung der GLP ab und hält mit Reduktion von zwei Plätzen am heutigen Netz der GLP fest.

Der Verband bemängelt, dass weder die betroffenen Gemeinden noch die Regionalkonferenz Oberland-Ost vor der Anhörung über die beabsichtigten Schritte informiert wurden.

Eine Vorinformation der betroffenen Gemeinden und der Regionalkonferenzen wurde nicht vorgenommen, weil die Gemeinden im Rahmen der öffentlichen Anhörung und der Mitwirkung ohnehin die Möglichkeit hatten, sich zum Geschäft zu äussern. Hingegen wurde der Kanton Bern in einem Schreiben vorgängig über das Vorhaben informiert.

Der **Schweizerische Gewerbeverband (SGV)** spricht sich für den Status quo aus. Er ist gegen eine Reduktion der GLP von heute 48 möglichen auf deren 40. Das Heliskiing sei aus den folgenden Hauptgründen auf dem heutigen Stand von 42 GLP zu belassen: 1. Keine Abstrafung der Berggebiete, 2. Erhaltung von Arbeitsplätzen, 3. Gewährleistung des alpinen Versorgungs- und Rettungswesens.

Pour le **Centre Patronal (CP)** la suppression de ces deux PAM n'est pas envisageable en l'état. (Raisons: risque pour l'offre touristique, perte d'attractivité, entraînement des pilotes). Selon lui il convient de renoncer à les supprimer, du moins tant qu'il ne sera pas fait d'autres propositions en vue de les remplacer.

Die **Haslihütten (SAC-Hütten der Region Haslital)** schreiben, dass der Abbau von zwei GLP sicherheitsrelevant für die zukünftige Rettungs- und Arbeitsfliegerei im Gebirge sei. Trainingsmöglichkeiten, auch im Hochgebirge, dürften nicht verloren gehen. Falls der Landeplatz Rosenegg schliessen würde, ginge für Bergführer, Gastronomie, Hütten, Helikopterunternehmen und schlussendlich für das ganze Haslital ein wichtiger Wirtschaftszweig verloren. Die Plätze Rosenegg-West und Gumm im Kanton Bern dürften deshalb nicht aufgehoben werden.

San Bernardino Ente Turistico Regionale del Moesano considerato come in concreto non si tratti di intervenire sul territorio con un'infrastruttura permanente e che l'utilizzazione annua sarà limitata a poche centinaia di rotazioni, non crediamo che vi possano essere delle conflittualità ambientali. A nostro avviso, ritenuto che siamo a ridosso del progetto di parco nazionale dell'Adula vi chiediamo di prendere in considerazione la pianificazione di una nuova area nel comprensorio del «Confin alto» (coordinate: 730 600 / 146 500).

In caso di adeguamento della rete o di spostamento di un'area d'atterraggio in montagna si applica il principio n. 2 delle decisioni riportate nella parte concettuale III B6a Aree d'atterraggio in montagna dello PSIA. La relativa domanda dev'essere presentata dal Cantone.

Die **Schweizer Skischule Gstaad** und der **Schneesportlehrer-Verband Saanenland** setzen sich vehement gegen die Schliessung des GLP Gumm zur Wehr. Der GLP Gumm dürfe nur in Begleitung eines Bergführers oder Schneesportlehrers angefliegen werden. Diese seien darauf sensibilisiert, gebührend auf Fauna und Flora Rücksicht zu nehmen. Die Frequenzen für Skiflüge beim GLP Gumm bewegten sich in einem gesunden Rahmen.

Der **Privatskilehrerverein Gstaad-Saanenland** sieht beim Entscheid, den GLP Gumm aufgrund von ökologischen Aspekten aufzuheben, einen sehr minimalen ökologischen Vorteil für die Natur. Für die Mitglieder des Privatskilehrervereins Gstaad-Saanenland führe eine sukzessive Schliessung der GLP zu erheblichen Einbussen, die nicht ersetzt werden könnten.

Die **7132 Vision AG** stellt im Rahmen des laufenden Mitwirkungsverfahrens zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) den Antrag, einen bestehenden GLP auf das Gebiet der Gemeinde Vals zu verschieben.

Dem Kanton steht es offen, eine punktuelle Anpassung des Netzes zu beantragen. Darunter würde auch eine Verschiebung des GLP Vadret Pers, eine Verschiebung eines GLP ins Gebiet von Vals sowie die Bezeichnung eines GLP in der Landschaft Davos fallen. Bei einer Anpassung würde der Grundsatz 2 in den Festlegungen im SIL-Konzeptteil III B6a GLP G2 angewandt.

Aus Sicht der **Regionalkonferenz Oberland-Ost** soll der Status Quo beibehalten werden: Die Nutzung des GLP Rosenegg-West solle weiterhin Ausbildungs-, private und kommerzielle Flüge ermöglichen. Der GLP Rosenegg-West habe für die in der Region ansässigen Helikopterunternehmen eine wichtige Bedeutung und solle nicht aufgehoben werden. Die grundsätzliche Notwendigkeit von Gebirgslandeplätzen wird ausdrücklich anerkannt und nicht bestritten. Alle in der Region bezeichneten GLP hätten bereits vor Inkrafttreten des Regionalen Richtplans bestanden. Die Flugbewegungen für Helikopter und Flächenflugzeuge sollten nicht erhöht werden. Insbesondere solle das Heliskiing nicht weiter gefördert werden, jedoch solle im Bereich der heutigen mittleren Flugbewegungen (5-Jahresmittel, +10 % Toleranz) gemäss der Regionalkonferenz eine Nutzung möglich bleiben.

Die **Planungsregion Kandertal** und die **Bergregion Obersimmental-Saanenland** fordern, auf die Aufhebung der beiden Gebirgslandeplätze Gumm und Rosenegg-West zu verzichten. Mit einer Schliessung der beiden GLP würden die Möglichkeiten der Heli-Unternehmungen zusätzlich eingeschränkt. Die Konzentration auf die verbleibenden GLP würde einen unerwünschten und zusätzlichen Druck erzeugen. Zudem sei ein überregionales Fachgremium unter Einbezug von betroffenen Gemeinden und Interessengruppen einzuberufen. Denn die Auswahl sei ohne Rücksprache mit den betroffenen Gemeinden getroffen worden.

Der **Stiftungsrat des UNESCO-Welterbes Schweizer Alpen Jungfrau-Aletsch** stellt sich auf den Standpunkt, dass im Welterbe keine zusätzlichen Gebirgslandeplätze geschaffen werden sollen. Dies trifft aufgrund des Sachplans nicht zu. Für die im Sachplan aufgeführten Änderungen seien die betroffenen Gemeinden anzuhören.

Der **Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)**, **mountain wilderness**, die **Stiftung Landschaftsschutz Schweiz (SL)**, **Pro Natura**, **SVS/BirdLife Schweiz (SVS)** und der **Schweizer Alpen-Club (SAC)** kritisieren den Abbruch des Überprüfungsverfahrens zum SIL-GLP grundsätzlich.

Laut diesen Organisationen müssen Konzepte und Sachpläne gemäss Art. 17 Abs. 4 RPV überprüft und nötigenfalls gesamthaft überarbeitet oder angepasst werden, sofern sich die Verhältnisse geändert haben, sich neue Aufgaben stellen oder eine gesamthaft bessere Lösung möglich ist. Die genannten Organisationen sind der Ansicht, dass hier ein solcher Fall von tatsächlich und rechtlich veränderten Verhältnissen vorliege. Im Zeitraum zwischen den Bezeichnungen der GLP (1964–1988) und heute habe sich die Nutzung intensiviert und die Ansprüche an den Raum und auch die Raumplanung hätten sich stark verändert. Die RPV sehe in Art. 17 Abs. 2 vor, dass das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) bei räumlichen Konflikten zwischen Bundesstellen vermittelt. Eine solche Vermittlung habe hier nicht stattgefunden, Konflikte lägen weiterhin vor. Ebenso sei die Tatsache nicht hinnehmbar, dass nun ein «Überprüfungsverfahren light» stattgefunden habe, auf dessen Basis nun die Gebirgslandeplätze festgesetzt werden sollen. Dies stehe im Widerspruch zur Planungspflicht des Bundes nach RPG Art. 2, den verschiedenen Schutzvorgaben des NHG, den erwähnten Gerichtsurteilen sowie dem Gutachten der eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission ENHK zur SIL-Objektblattserie Wallis Südost.

Der SIL-Überprüfungsauftrag GLP des Bundesrats erfolgte im Jahr 2000 grundsätzlich entsprechend der Zielsetzung von Art. 17 Abs. 4 RPG. Es galt dabei ja gerade zu überprüfen, wie ggf. geänderten Voraussetzungen und Rahmenbedingungen Rechnung getragen werden kann und muss. Die Vorgehensweise zur Überprüfung wurde dabei vom Bundesrat 2007 im SIL-Konzeptteil verankert. Die darauf basierende regionenweise Überprüfung der Gebirgslandeplätze hat zu keinem befriedigenden Ergebnis geführt. Es bestehen unüberbrückbare Differenzen zwischen den verschiedenen betroffenen Kreisen. Die aufwändige Interessensabwägung mit zahlreichen Koordinationsgesprächen, öffentlichen Mitwirkungen und Diskussionssitzungen hat gezeigt, dass eine gesamthaft bessere Lösung nicht möglich ist. Vor diesem Hintergrund hat der Bundesrat im Rahmen seines für einen Bundessachplan bestehenden Ermessensspielraums auf eine weitergehende Überprüfung oder Anpassung des SIL verzichtet. Grundsätzlich stellt sich im Bereich der GLP die Frage des Umgangs mit vorbestehenden Nutzungen, welche in Konflikt mit den Schutzziele später festgelegter Schutzgebiete geraten sind. Die von den obenstehenden Organisationen angeführten Bestimmungen des Natur- und Heimatschutzgesetzes NHG wären bei einer Bezeichnung eines neu zu verfügenden und ggf. eines einer Änderungsverfügung unterworfenen GLP direkt anwendbar. Das im Rahmen dieses Sachplanverfahrens festzulegende Netz der GLP besteht jedoch vollumfänglich aus bereits rechtskräftig verfügbaren GLP. Die erwähnten Bestimmungen des NHG gelangen deshalb nicht zur Anwendung.

Die Missachtung der bundesrechtlichen Vorgaben des NHG, der Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts (BVGer) A-8386/2010 vom 1. Dezember 2011 (bestätigt durch das Bundesgericht, Urteil iC_43/20i2, iC_45/20i2 vom 1. Februar 2012) sowie der Erkenntnisse aus dem ENHK-Gutachten erscheine umso gravierender, als der Bundesrat nach Art. 182

Abs. 2 der Bundesverfassung (BV) für den Vollzug der Gesetzgebung und der Urteile richterlicher Behörden zu sorgen habe.

Der Entscheid des BVGer behält seine Gültigkeit. Hingegen fällt mit dem Abbruch der Überprüfung der GLP die konkrete praktische Relevanz des beurteilten Einzelfalles weg.

Die Notwendigkeit einer umfassenden Überprüfung der Gebirgslandeplätze und die Lösung der grössten Schutz-Nutzungs-Konflikte habe der Bundesrat im Konzeptteil des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt vom 18. Oktober 2000 selbst festgehalten.

Die Aufhebung der Überprüfung und Anpassung der Objektblattserie GLP Wallis-Südost erscheine klar bundesrechtswidrig. Beim Urteil des Bundesverwaltungsgerichts handle es sich lediglich um einen Zwischenentscheid. Das UVEK wäre verpflichtet gewesen, die genannten Objektblätter gestützt auf die Erkenntnisse aus dem Gerichtsverfahren anzupassen.

Die aufwändige Interessensabwägung mit zahlreichen Koordinationsgesprächen, öffentlichen Mitwirkungen und Diskussionssitzungen hat gezeigt, dass eine gesamthaft bessere Lösung nicht möglich ist. Vor diesem Hintergrund hat der Bundesrat im Rahmen seines für einen Bundessachplan bestehenden Ermessensspielraums auf eine weitergehende Überprüfung oder Anpassung des SIL verzichtet. Der Entscheid des BVGer i.S. Objektblattserie Wallis-Südost behält grundsätzlich seine Gültigkeit. Hingegen fällt mit dem Abbruch der Überprüfung der GLP die konkrete praktische Relevanz des beurteilten Einzelfalles weg.

Auf eine touristische Nutzung von Gebirgslandeplätzen in Schutzgebieten sei zu verzichten. Flächenflugzeuge hätten heutzutage zudem nur noch reinen Freizeitcharakter. Ihre Nutzung soll deshalb auf GLP ausserhalb von BLN-Gebieten beschränkt werden.

Das im Rahmen dieses Sachplanverfahrens festzulegende Netz der GLP besteht vollumfänglich aus bereits rechtskräftig verfügbaren GLP. Die dem Netz zu Grunde liegenden Verfügungen enthalten bereits Einschränkungen betreffend der Nutzungsmöglichkeiten einzelner GLP, welche im SIL übernommen werden.

Die Resultate der Konfliktblätter seien in geeigneter Form in den Konzeptteil des SIL-GLP Teil III B6a aufzunehmen. Gemäss Art. 15 Abs. 2 RPV gäben Text und Karten eines Sachplans Aufschluss über die zum Verständnis der Festlegungen erforderlichen räumlichen und sachlichen Zusammenhänge. Es sei deshalb unumgänglich, die Resultate der bereits erstellten Konfliktblätter zu den GLP darzustellen.

Die im Rahmen des Auftrags zur Überprüfung der GLP von einem externen Auftragnehmer als Grundlagenmaterial erarbeiteten Konfliktblätter sind auf der Website des BAZL abrufbar. Es handelt sich dabei um eine Bestandsaufnahme möglicher in Zusammenhang mit GLP bestehender Konflikte, jedoch nicht um eine vollständige Konfliktanalyse. Von einer Aufnahme der Resultate dieser Studie in den Konzeptteil SIL GLP wird deshalb abgesehen.

Auf eine Festsetzung der 40 Landestellen sei zu verzichten, solange die hierfür notwendigen rechtlichen Voraussetzungen nicht erfüllt sind.

Die rechtlichen Voraussetzungen sind gegeben.

Die Kriterien und deren konkrete Anwendungen, die zur Streichung der GLP Gumm und Rosenegg-West geführt haben, seien im Detail offenzulegen.

Das BAZL wird die Kriterienmatrix, welche zur Auswahl der zwei aufzuhebenden GLP verwendet wurde, auf seiner Website veröffentlichen.

Für die Anpassung des Netzes und der Bereinigung der Konflikte soll ein Zeithorizont von 5 Jahren festgesetzt werden.

Der Bundesrat hat in seinem Entscheid vom 14. Mai 2014 den Überprüfungsauftrag aufgehoben. Bei Anpassungen des Netzes wird die Festsetzung G2 angewendet.

Liegen Konflikte mit den Schutzzielen der Wildruhezonen vor, reiche es nicht, lediglich unverbindliche Empfehlungen abzugeben. Bei Konflikten mit kantonalen Wildruhezonen seien verbindliche Nutzungsbeschränkungen zu erlassen.

Piloten halten sich grundsätzlich an Empfehlungen. Erfahrungen in Zusammenhang mit den bestehenden Landschaftsruhezonen für die Luftfahrt und dem schweizerischen Nationalpark, wo ebenfalls Empfehlungen gelten, konnten dies bestätigen. Zudem muss es aus Sicherheitsgründen wie in Notfällen oder wetterbedingten Situationen möglich sein, die Gebiete in Ausnahmefällen zu überfliegen. An der bestehenden Praxis wird deshalb festgehalten.

Auf eine Festsetzung der Gebirgslandeplätze in den kantonalen Richtplänen sei zu verzichten.

Für die Heliskiingnutzung ist ein gesamttouristisches, qualifiziertes Interesse, wie z. B. mittels eines regionalen oder kantonalen Tourismuskonzepts nachzuweisen und die Abstimmung mit dem kantonalen Richtplan ist sicherzustellen.

Die gesamttouristischen Interessen des Heliskiing seien gegen weitere touristische und andere öffentliche Interessen abzuwägen (insb. Natur-, Landschafts- und Umweltschutz, Interessen des sanften Tourismus).

Die Nutzung von GLP für das Heliskiing wird künftig nur dann möglich sein, wenn dafür ein regionaler oder kantonaler touristischer Interessensnachweis vorliegt.

Der zweite Satz von Art. 54 Abs. 3 VIL «Nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung bewilligte Flugplätze über 1100 m über Meer werden mitgezählt, sofern sie nicht ausschliesslich dem Zu- und Wegbringerdienst dienen» soll unverändert erhalten bleiben. Sollten bestehende GLP in Flugplätze umgewandelt werden – was innerhalb der geltenden rechtlichen Bestimmungen nicht auszuschliessen sei – könnten in Übereinstimmung mit der Obergrenze von 40 GLP dennoch zusätzliche Gebirgslandeplätze geschaffen werden.

Bei den GLP handelt es sich um Aussenlandestellen ohne jegliche Infrastruktur. Eine einfache Umwandlung eines GLP in beispielsweise einen Heliport ist nicht möglich, bedingt die Errichtung eines Heliports (inkl. der dafür nötigen Bauten) doch neben einem SIL-Verfahren auch ein Plangenehmigungsverfahren sowie die Genehmigung eines Betriebsreglements, welche in ihrem Zusammenspiel die Abwägung der diversen Interessen sicherstellen.

Der **VCS**, **Mountain Wilderness**, die **SL**, **Pro Natura** und der **SVS** fordern, dass zwei andere GLP aufzuheben und die touristische Nutzung von GLP in Schutzgebieten (BLN, Jagdbann- und Wildruhegebiete) aufzuheben (insbesondere beim GLP Monte Rosa) bzw. mit verbindlichen örtlichen und zeitlichen Einschränkungen zu begrenzen sei.

Die Auswahl der zu streichenden GLP wurde anhand objektiver Kriterien getroffen. Das BAZL wird die Kriterienmatrix, welche zur Auswahl der zwei aufzuhebenden GLP verwendet wurde, auf seiner Website veröffentlichen.

Unter Nutzungsbeschränkungen soll auch die ersatzlose Aufhebung oder Verschiebung einzelner GLP erwähnt werden.

Das Netz von 40 GLP ist zweckmässig und die Anzahl wird in der VIL bestätigt. Eine ersatzlose Aufhebung steht damit im Widerspruch dazu.

Zum Kapitel Ausgangslage erwähnen die obgenannten Organisationen, dass es erstaune, dass das BAZL – gleich wie im Entwurf zum SIL-GLP Teil III B6a aus dem Jahr 2007 – noch immer von total jährlich ca. 50 000 Bewegungen ausgehe. Auswertungen der Flugbewegungen seit dem Jahr 2000 zeigten hingegen ein zwar Schwankungen unterliegendes, aber dennoch deutliches Wachstum.

Die Zahlen im Konzeptteil SIL Teil III B6a GLP sind konservativ geschätzt. Die heutigen Zahlen bewegen sich innerhalb der angegebenen Schätzungen.

Gemäss den obenstehenden Organisationen bestehe weiterhin ein Handlungsbedarf zur Anpassung des Netzes der Gebirgslandeplätze an die aktuellen raumplanerischen Gegebenheiten und zu dessen Anpassung an die bestehenden Schutzbestimmungen.

Der **SAC** fordert, dass andere GLP in Schutzgebieten (BLN, Jagdbann- und Wildruhegebiete) aufzuheben oder mit einer Beschränkung und Lenkung der Flugtätigkeiten zu belegen seien.

Die Auswahl der zu streichenden GLP wurde anhand objektiven Kriterien getroffen. Das BAZL veröffentlicht die Kriterienmatrix, welche zur Auswahl der zwei aufzuhebenden GLP verwendet wurde auf seiner Website.

Mit dem Entscheid des Bundesrates vom 14. Mai 2014 ist die Zahl der GLP auf 40 festzulegen und der Überprüfungsauftrag wurde aufgehoben. Nutzungseinschränkungen gemäss Festlegung G2 werden bei zukünftiger Anpassung des Netzes zur Anwendung kommen.

Für die Region Wallis Südost legt der SAC den nachfolgend zusammengefassten Lösungsvorschlag vor, in den anderen GLP Regionen sei nach gleichem Vorbild vorzugehen.

Landeplatz Monte Rosa: Zeitliche Öffnung für die touristische Gebirgsfliegerei vom 1. Dezember bis 31. März. Ausbildungsflüge sollen zwischen dem 1.4. und dem 30.11. erst nach 14 Uhr durchgeführt werden dürfen.

Gebiet Aeschihorn/Trift: Es soll ein Landeplatz Trift neu geschaffen werden. Beide Landeplätze seien ab dem 1. Mai bis am 30. November für die touristische Gebirgsfliegerei zu sperren. Ausbildungsflüge sollen zwischen dem 1.4. und dem 30.11. erst nach 14 Uhr durchgeführt werden dürfen. Von einer Sektorenlösung sei abzusehen, da diese eine Gesetzesänderung bedingen würde.

Landeplatz Alphubel: Landeplatz soll vom 1. Dezember bis 30. April benutzt werden dürfen. Ausbildungsflüge sollen zwischen dem 1.4. und dem 30.11. erst nach 14 Uhr durchgeführt werden dürfen.

Gebiet Monte-Moro-Pass: Konsens: auf eine Erweiterung der touristischen Gebirgsfliegerei in dieses Gebiet soll verzichtet werden.

Die Lösungsfindung mit den Akteuren aus Zermatt habe gezeigt, dass ein Kompromiss durchaus möglich sei. Der SAC beantragt, dieses Vorgehen auch in den anderen GLP-Regionen anzuwenden.

Der vom SAC gemeinsam mit der Gemeinde Zermatt ausgearbeitete Vorschlag stellt einen auf lokaler Ebene ausgearbeiteten und nicht über die regionalen Grenzen hinausgehend koordinierten und konsolidierten Lösungsvorschlag dar. Er entspricht nicht dem Beschluss des Bundesrates vom 14. Mai 2014, wonach mit Ausnahme der Streichung von zwei GLP an der heutigen Ausgestaltung des Netzes der GLP festzuhalten ist.

Der **SVS, Mountain Wilderness** und **SL** begrüßen den Vorschlag des SAC grundsätzlich, mit neuen Gesprächsrunden Lösungen für diese Nutzungskonflikte zu finden. Es sei jedoch zwingend eine neutrale Prozessmoderation und eine ausgewogene Vertretung der verschiedenen Interessengruppen (Flugbranche vs. Umweltverbände) vorzusehen. Erneute Gespräche unter Vorsitz des BAZL würden abgelehnt. Zudem wären zunächst die Modalitäten dieser Gesprächsrunden (welche Interessengruppen nehmen mit welchen Mitwirkungsmöglichkeiten teil, etc.) zu klären.

Laut **SL** ist der Abbruch der Überprüfung der GLP und die Lösungssuche im Zusammenhang mit den seit langen bekannten Konflikten unverständlich und ein Wortbruch gegenüber früheren Aussagen des Bundesrates.

Gemäss Bundesratsbeschluss vom 14. Mai 2014 ist die Zahl der GLP auf 40 festzulegen. Dieser Entscheid wurde in Zusammenhang mit der Inkraftsetzung der Aussenlandeverordnung (AuLaV) getroffen. Die Umwelt- und Raumplanungsaspekte der AuLaV führen zu Einschränkungen und Mehrbelastungen für die Helikopterindustrie. Im Gegenzug dazu bricht der Bundesrat die Überprüfung der GLP ab und hält mit der Reduktion um zwei Plätze am heutigen Netz der GLP fest. Es handelt sich dabei um einen Entscheid des Bundesrates, der in Zusammenhang mit dem Erlass und der Revision eines Bundessachplanes innerhalb seines Ermessensspielraumes liegt.

Im vorliegenden Entwurf sollen 40 GLP ohne Beurteilung der wesentlichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt im Sachplan festgelegt werden. Dies sei ein offensichtlicher Verstoss gegen Art. 15 RPV. Gemäss Art. 19 RPV hätte zudem die Mitwirkung auch auf die festgelegten 40 Plätze ausgeweitet werden sollen.

Das im Rahmen dieses Sachplanverfahrens festzulegende Netz der GLP besteht vollumfänglich aus bereits früher rechtskräftig verfügbaren GLP.

Die Streichung der beiden GLP Gumm und Rosenegg-West sei zwar zu begrüßen. Die Begründung hierfür treffe aber auch für weitere Plätze zu. Insofern sei die Begrenzung der Streichung auf zwei Plätze nicht nachvollziehbar, ja grenze an Willkür. Eine kriteriengestützte Überprüfung der GLP müsste primär folgende Ausschlusskriterien aufweisen: (a) nationale Schutzgebiete (damit subsumiert auch Ruhezonen und der Erholungstourismus), (b) Jagdbanngebiete im Überflugs- und Anflugbereich und (c) primäre Nutzung für Flächenflugzeuge (der erwähnte wichtige Ausbildungsbedarf gelte für Helikopter, aber nicht für Flächenflugzeuge). Unter Anwendung dieser Kriterien wären nach der Logik für die Streichung der beiden Plätze Gumm und Rosenegg-West noch mindestens folgende Plätze ebenfalls zu eliminieren: Vadret Pers GR; Kanterfirn BE; Glacier de Breney VS; Rosa Blanche VS; Glacier de Tsanfleuron VS.

Gemäss Bundesratsbeschluss vom 14. Mai 2014 ist die Zahl der GLP auf 40 festzulegen. Die Aufhebung zusätzlicher GLP würde das auf eine Grösse von 40 Plätzen reduzierte Netz in seiner Zweckmässigkeit stark beeinträchtigen.

Der **WWF Bern**, die **Vereinigung gegen Fluglärm (VgF)** und der **Verkehrsclub der Schweiz Bern (VCS Bern)** fordern eine Abwägung der gesamttouristischen Interessen des Heliskiing gegen weitere touristische und andere öffentliche Interessen (insb. Natur-, Landschafts- und Umweltschutz, Interessen des sanften Tourismus). Die Verbände begrüßen deshalb die Aufhebung der zwei Gebirgslandeplätze Gumm und Rosenegg-West. Mit der Aufhebung zweier GLP seien die existierenden Konflikte aber nicht bereinigt.

Ein weiterer Schwachpunkt des SIL sei das Fehlen von Flugverbotszonen, d. h. Gebiete, die nicht aus der Luft belärmt werden dürfen. Für Menschen solle es Gebiete geben, in denen nicht ständig mit Lärm gerechnet werden müsse. Ähnliche Überlegungen ergäben sich aus Sicht des Wildtierschutzes, v. a. in den Alpen. Es wird deshalb beantragt, solche Zonen vorzusehen. Dieser Zonentyp mit dem zugehörigen Ausnahmekatalog müsse im Konzeptteil des SIL (nicht in den Objektblättern) definiert werden. So könnten auch Tourismusregionen, die auf einen nachhaltigen Tourismus setzen, eine solche Schutzzone anregen oder fordern.

Neben der touristischen Nutzung wird auch auf den Fliegerschiessplatz Ebnefluh, Axalp hingewiesen. Der Schiessplatz liege mitten im Jagdbannbezirk und sei zudem auch ein Naturschutz- und auch Wildschutzgebiet. Ski- und Schneeschuhtouren seien bis auf wenige Ausnahmen verboten. Die Nutzung durch das VBS müsse dort auch mindestens restriktiver gehandhabt werden.

Fliegen brauche ein Vielfaches an fossiler Energie und produziere entsprechend klimaschädigendes CO₂. Dabei sei weniger die Menge CO₂ ein Problem, als das Zeichen, das mit der Zulassung von Helifliegerei gesetzt würde. Für «kurzen Fun weniger Leute» würde unser Klima massiv geschädigt.

Der vorliegende Sachplanungsprozess betrifft nur das Netz der GLP und behandelt keine weitergehenden Fragen der aviatischen Nutzung des schweizerischen Luftraums. Gemäss Festlegung 3 können die Kantone zum Schutz der wildlebenden Säugetiere und Vögel Wildruhezonen nach Art. 4^{bis} der Jagdverordnung vom 29. Februar 1988 (JSV, SR 922.01) bezeichnen. Liegen diese kantonalen Wildruhezonen im direkten Umfeld eines GLP und führt dessen Nutzung zu Konflikten mit den Schutzziele, kann der Kanton beim BAZL beantragen, dass für die Wildruhezonen Empfehlungen für die zivile Luftfahrt veröffentlicht werden. Die Perimeter der Wildruhezonen und die dazugehörigen Empfehlungen werden zusammen mit den GLP in den öffentlichen Luftfahrtpublikationen der Schweiz publiziert.

b) Privati

Drei Privatpersonen haben sich geäußert.

Person A lehnt die geplante Streichung der zwei Gebirgslandeplätze Rosenegg-West und Gumm ab. Die Streichung der beiden GPL ziele leider darauf ab, dass es für Privatpiloten künftig noch schwieriger sein werde, die Mountain-Lizenz aufrecht zu erhalten. Denn gewisse Flugbetriebe (welche Helikopter an Privatpiloten verchartern) führten eine Liste mit GLP, welche aus Sicherheitsgründen nicht alleine angefliegen werden dürfen. Sowohl Rosenegg-West als auch Gumm seien Teil dieser Liste. Es stelle sich die Frage, weshalb nicht GLP wie Col des Mosses oder Alp Trida gestrichen würden, welche für die Gebirgsfliegerei weniger wichtig seien.

Die in den Erläuterungen in Punkt 1 erwähnten Kriterien seien ziemlich oberflächlich und wirkten willkürlich.

Person B findet, dass kein Grund dafür spreche, den GLP Gumm aufzuheben. Für ihn als Bauer seien die Gäste im Winter ein Zusatzeinkommen. Zudem würde die Flugroute Gumm (Col de Jable) das ganze Jahr für Transport- und Rettungszwecke überflogen, zusätzlich im Sommer auch von Motorflugzeugen, die Segelflieger schleppen.

Laut **Person C** stellt der vorliegende Entwurf SIL-Konzeptteil III B6a GLP, unter der Vorgabe des Bundesrates mit der maximalen Anzahl von 40 Gebirgslandeplätzen, einen vertretbaren Kompromiss dar. Für Piloten von Flächenflugzeugen falle der GLP Rosenegg-West weg. Dies sei verkraftbar, sofern auf den verbleibenden GLP keine weiteren Einschränkungen verhängt würden.

5.1.4 Consultazione dei Servizi federali

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Schweizerische Bundeskanzlei		
Keine Anträge zur SIL	–	–
Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports DDPS Secrétariat général DDPS		
Après examen des documents que vous nous avez envoyés, nous vous informons que nous n'avons aucune objection ni remarque à faire.	–	–
BJ Bundesamt für Justiz		
Vorbemerkung: Wir gehen nachstehend davon aus, dass die Totalrevision von Teil III B6a des SIL auf den gleichen Zeitpunkt erfolgt wie die Änderung der VIL (Art. 54 Abs. 3 und 74d). Soweit sich der SIL auf die VIL bezieht, ist damit – ohne anderslautende Präzisierungen – stets die neue Fassung der VIL gemeint.	Tutte le richieste sono state riprese e le correzioni apportate.	–
<i>Ausgangslage, Bestehende Anlagen, 1. A-linea, zweiter Satz (S. 3)</i> <u>Antrag:</u> Fassung dieses Satzes wie folgt: «Die Zahl der GLP ist in der ursprünglichen Fassung von Art. 54 Abs. 3 der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt vom 23. November 1994 (VIL, SR 748.131.1 AS 1994 3050) auf max. höchstens 48 begrenzt.» <u>Begründung:</u> In der neuen Fassung der VIL beträgt die Anzahl der GLP höchstens 40. Es muss deshalb auf die ursprüngliche Fassung der VIL verwiesen werden. <i>Festlegungen, Festsetzung Ziff. 3 (S. 5) und Erläuterungen, Ziff. 3 (S. 6)</i> <u>Antrag:</u> Fassung wie folgt: «... nach Art. 4^{bis} 4^{ter} der Jagdverordnung ...» <u>Begründung:</u> Die Regelung der Ruhezeiten für Wildtiere ist neu in Art. 4^{ter} JSV geregelt. Die Zahl «1» der Fussnote ist nicht zu übernehmen. <i>Erläuterungen, Ziff. 1, erster Satz (S. 5)</i> <u>Antrag:</u> Fassung wie folgt: «Die Zahl der GLP ist auf 40 festgelegt (vgl. Art. 54 Abs. 3 VIL; SR 748.131.1).» <u>Begründung:</u> Hier wird das erste Mal auf die neue Fassung der VIL Bezug genommen, weshalb hier die SR-Fundstelle einzuführen ist (in der SR ist jeweils nur gerade die aktuelle Fassung eines Erlasses zu finden).		
Post Immobilien		
Wir haben aus heutiger Sicht keine relevanten Ergänzungen anzubringen.	–	–
BWO Bundesamt für Wohnungswesen		
Nous avons examiné les documents transmis dans le cadre de l'affaire citée en marge et n'avons pas de remarques à formuler à leur sujet.	–	–

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<i>OFT Office fédéral des transports</i>		
Après examen des documents, l'OFT n'a pas de remarques à fournir concernant ce sujet.	–	–
<i>ENHK Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission</i>		
Die Vorlage entspricht weitgehend dem früheren Entwurf, zu der sich die ENHK am 26. November 2014 geäußert hat. Die Kommission unterstreicht, dass die in dieser Stellungnahme aufgeführten kritischen Aussagen zu den Gebirgslandeplätzen innerhalb von BLN-Objekten und zum Konzeptteilentwurf SIL Teil III B6a nach wie vor gelten. Angesichts des Entscheids des Bundesrates vom 14. Mai 2014 verzichtet die ENHK auf weitere Bemerkungen.	–	–
<i>Schweizerische Bundesbahnen SBB</i>		
Seitens SBB sind wir mit den erhaltenen Dokumenten einverstanden.	–	–
<i>BWL Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung</i>		
Wir haben hierzu keine weiteren Anmerkungen zu machen.	–	–
<i>Eidgenössisches Personalamt EPA</i>		
Wir haben keine Bemerkungen zum titelerwähnten Geschäft.	–	–
<i>Eidgenössisches Finanzverwaltung EFV</i>		
Aus Sicht der EFV ergeben sich keine Bemerkungen dazu.	–	–
<i>Bundesamt für Bauten und Logistik BBL</i>		
Das BBL hat dazu keine Bemerkungen	–	–
<i>BFS Bundesamt für Statistik</i>		
Das Bundesamt für Statistik bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme in titelerwählter Angelegenheit. Wir haben keine Ergänzungen oder Bemerkungen.	–	–
<i>EZV Eidgenössische Zollverwaltung</i>		
Da auf den Gebirgslandeplätzen keine direkten grenzüberschreitenden Starts und Landungen erlaubt sind, hat die EZV keine Einwände zum obengenannten Geschäft.	–	–

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
BAFU Bundesamt für Umwelt		
Nous prenons acte des modifications apportées sur demande de l'ARE a la formulation de la Decision 4 du plan sectoriel et au commentaire qui s'y rapporte. L'OFEV soutient la reduction du nombre de PAM a 40 au plus (adaptation de l'art 54 al. 3 OSIA) ainsi que la suppression des deux PAM de Gumm et Rosenegg West qui s'ensuit. Formellement, nous vous prions de proceder a la modification suivante dans le texte du plan sectoriel (p. 5 : Decision CR. 3. et p. 6: Explications 3.): Actualiser la base legale des zones de tranquillite pour la faune sauvage en remplaçant l'ancien <i>art. 49/8 OChP</i> par le nouvel <i>art. 4ter OChP</i> en vigueur depuis le 15. 7.15.	Les corrections demandées ont été apportées.	–
BLW Bundesamt für Landwirtschaft		
Der Konzeptteilentwurf SIL Teil III B6a Gebirgslandeplätze sieht vor, dass zum Netz der Gebirgslandeplätze mit Ausnahme der GLP Rosenegg-West und Gumm die 40 bisherigen Landstellen gemäss Teilnetz-karte gehören. Die Landwirtschaft wird durch diese Reduktion nicht tangiert. Wir haben keine weiteren Bemerkungen zu den vorgesehenen Anpassungen	–	–

Rapporto d'esame secondo l'art. 17 OPT

Oggetto dell'adeguamento:

- *Parte III B6a – Aree d'atterraggio in montagna; adeguamento*
- *Parte III C – Aree d'atterraggio in montagna, 1a serie Vallese sud-orientale (VS-SE), soppressione*

Documentazione:

Progetto piano settoriale del 21.10.2015
Rapporto esplicativo del 21.10.2015

Ufficio federale competente: UFAC

Considerazioni

Aspetti	Requisiti	Constatazioni	Valutazione
Contenuto	Necessità di un piano settoriale (artt. 14 cpv. 1 e 17 cpv. 4 OPT)	Il mandato di verifica del PSIA Aree d'atterraggio in montagna definito dal Consiglio federale risale al 2000; la relativa procedura è stata fissata nel 2007 nella parte concettuale del PSIA. Allora era prevista una procedura a tappe per l'elaborazione delle ulteriori parti del Piano settoriale, in particolare per la redazione delle "schede di coordinamento". Nel frattempo è tuttavia emerso che la verifica delle aree d'atterraggio in montagna per singole regioni, compresa la ponderazione di tutti gli interessi in gioco, non conduce a una soluzione unitaria. Il 14 maggio 2014 il Consiglio federale ha pertanto deciso di revocare il mandato di verifica in corso, riducendo nel contempo la rete delle aree d'atterraggio in montagna dall'attuale numero massimo di 48 a 40. Ciò comporta una modifica del PSIA: si procede di conseguenza all'adeguamento della parte concettuale III B6a, Aree d'atterraggio in montagna, e alla soppressione della 1a serie di schede di coordinamento Aree d'atterraggio in montagna Vallese sud-orientale.	Requisito soddisfatto
	Concezione delle indicazioni del piano settoriale considerata adeguata (art. 14 cpv. 2 e 3 OPT)	La decisione del Consiglio federale di rinunciare alla verifica delle aree d'atterraggio in montagna per singole regioni rientra nel margine di apprezzamento del Collegio, che ha facoltà di emanare o rivedere un piano settoriale federale. In quest'ottica la concezione delle indicazioni del piano settoriale è considerata adeguata.	Requisito soddisfatto

	Coordinamento di tutti gli interessi territoriali (artt. 2 e 3 OPT)	La decisione del Consiglio federale del 14 maggio 2014 prevede segnatamente di ridurre la rete delle aree d'atterraggio in montagna dall'attuale numero massimo di 48 a 40. A riguardo, occorre procedere a una ponderazione degli interessi in relazione alle due (delle attuali 42) aree da stralciare. L'applicazione di una lista di criteri, atta a individuare le aree d'atterraggio in montagna da stralciare, ha condotto alla rinuncia alle due aree di Rosenegg-West e di Gumm. Fanno parte di detta lista criteri aeronautici ma, in particolare, anche aspetti legati alla pianificazione del territorio e alla tutela dell'ambiente. La ponderazione degli interessi deve avvenire in maniera equa e il più possibile esaustiva. Nel quadro del processo di coordinamento, che ha visto coinvolte tutte le parti interessate (servizi federali e cantonali, Comuni, rappresentanti di gruppi d'interesse, associazioni), sono stati individuati e valutati tutti gli interessi in causa. È pertanto garantito il coordinamento con le altre attività della Confederazione e dei Cantoni.	Requisito soddisfatto
	Contributo allo sviluppo territoriale auspicato (artt. 1 e 3 LPT)	Nel quadro del processo di coordinamento per la rielaborazione della parte concettuale del PSIA (in particolare del processo teso a definire le due aree d'atterraggio in montagna da stralciare) sono state ridotte, per quanto possibile, le ripercussioni negative sulla popolazione, l'economia e l'ambiente. Globalmente, grazie allo stralcio di due aree, si ottengono miglioramenti in particolare in ambito ambientale.	Requisito soddisfatto
	Compatibilità con i piani e le prescrizioni in vigore (art. 2 OPT)	Dall'audizione dei Cantoni di ubicazione (BE, GL, GR, UR, TI, VD e VS) e dalla consultazione degli Uffici non sono emerse contraddizioni con i piani settoriali federali e con i piani direttori cantonali attualmente in vigore.	Requisito soddisfatto
	Requisiti per la definizione di progetti concreti come dato acquisito (art. 15 cpv. 3 OPT)	L'ubicazione e i requisiti degli impianti sono definiti nella parte III B6a e risultano, per principio, dall'ordinanza del 23 novembre 1994 sull'infrastruttura aeronautica. Nel quadro del processo di coordinamento, in particolare in vista della soppressione di due attuali aree d'atterraggio in montagna, sono state individuate le principali ripercussioni degli impianti sul territorio e l'ambiente ed è stata verificata la compatibilità con le norme legali determinanti attualmente in vigore. In quest'ottica, i dati acquisiti elencati nella parte concettuale, in particolare il dato acquisito relativo alla rete di 40 aree d'atterraggio in montagna, sono da considerarsi adeguati.	Requisito soddisfatto
Procedura	Collaborazione con i servizi federali, i Cantoni e altri organismi responsabili di attività di incidenza territoriale (artt. 17 e 18 OPT)	L'adeguamento del piano settoriale è avvenuto in stretta collaborazione con l'ARE e l'UFAM. Le autorità federali, i Cantoni e i Comuni interessati (in particolare quelli del Cantone di Berna) sono stati coinvolti tempestivamente nel processo di coordinamento.	Requisito soddisfatto
	Audizione dei Cantoni e dei Comuni (art. 19 cpv. 1 e 2 OPT)	Tra gennaio e aprile 2015 ai Cantoni e ai Comuni è stata data la possibilità di esprimersi ufficialmente sul progetto di piano settoriale. Il rapporto esplicativo riporta il modo in cui si è tenuto conto delle obiezioni formulate.	Requisito soddisfatto
	Informazione e partecipazione della popolazione (art. 19 cpv. 3 e 4 OPT)	Tra gennaio e aprile 2015 la popolazione e le cerchie interessate (rappresentanti di gruppi d'interesse, associazioni) sono state informate e invitate a partecipare. Il rapporto esplicativo illustra il modo in cui si è tenuto conto delle obiezioni formulate.	Requisito soddisfatto

	Controllo della compatibilità con la pianificazione direttrice cantonale (art. 20 OPT)	Nel primo trimestre del 2015 ai Cantoni è stata data la possibilità di individuare eventuali contraddizioni con la pianificazione direttrice cantonale. Dalla verifica è emerso che non sussistono contraddizioni con i piani direttori cantonali secondo gli articoli 6 - 12 LPT. Non è pertanto stata chiesta la procedura di conciliazione secondo l'articolo 13 OPT.	
Forma	Forma delle indicazioni vincolanti (art. 15 OPT)	Le indicazioni vincolanti emergono in maniera chiara. Il testo e le cartine forniscono chiarimenti sui nessi necessari a comprendere le indicazioni.	Requisito soddisfatto
	Rapporto esplicativo (art. 16 OPT)	Il rapporto esplicativo contiene indicazioni sull'oggetto e sullo svolgimento della pianificazione e della collaborazione. Informa altresì sul modo in cui si è tenuto conto dei diversi interessi in gioco.	Requisito soddisfatto
	Pubblicazione (art. 4 cpv. 3 LPT)	L'adeguamento del piano settoriale è pubblicato in Internet e può essere consultato sui siti web dell'UFAC, dell'ARE e dei servizi preposti alla pianificazione del territorio dei Cantoni coinvolti; a chi lo richiede può inoltre essere inviato il testo in versione cartacea.	Requisito soddisfatto

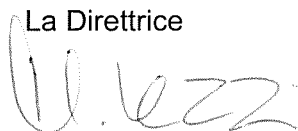
Conclusione

Il contenuto, la procedura e la forma del Piano settoriale PSIA III B6a soddisfano i requisiti del diritto in materia di pianificazione del territorio. Sono dunque adempiute le condizioni perché possa essere adottato come piano settoriale secondo l'articolo 13 LPT.

Berna, 30 settembre 2015

UFFICIO FEDERALE DELLO SVILUPPO TERRITORIALE

La Direttrice



Dr. Maria Lezzi