

Beim Heliskiing hört der Spass auf

Protestaktion im Berner Oberland «Ohne Touristenflüge keine Bergrettung», sagt der Anbieter. Per Helikopter in den Pulverschnee zu fliegen, sei Unsinn, sagen Demonstrierende in Gstaad. Und dann braust ein Bauer heran.



Protest im Schnee: Aktivistinnen und Aktivisten auf dem Weg zum Heliskiing-Gebirgslandeplatz Vordere Walig ob Gstaad. Foto: Marta Corrà (Mountain Wilderness)

Yann Cherix

Aaron Heinzmann beisst sich auf die Lippen. Und seufzt. Möge ihm der jahrtausendealte Tsanfleuron-Gletscher, der am Ende des Tals thront, Geduld schenken. Denn gerade entlädt sich ein Sturm der Entrüstung über den jungen Aktivisten.

Ein Bauer ist mit seinem Subaru auf der Wiese oberhalb des Dörfchens Feutersoey vorgefahren, dort, wo sich zuvor die rund 35 Aktivistinnen und Aktivisten auf Geheiss von Aaron Heinzmann versammelt hatten. Der Einheimische hat das Autofenster heruntergelassen und beklagt sich nun beim Umweltschützer über die Umweltschützer, die «aus der Stadt hierherkommen und uns vorschreiben wollen, was wir zu tun haben».

Als Heinzmann etwas entgegen will, rauscht der erboste Bauer davon. Ende der Diskussion.

Dabei gäbe es an diesem Samstag im vom Föhnsturm ergrünt Saanenland viel zu diskutieren.

Weniger Helikopter! Mehr Natur. Dafür ist Aaron Heinzmann ins Berner Oberland gekommen. Der Mann von der Organisation Mountain Wilderness hat zu einer Skitour geladen. Eine Art Protestmarsch gegen Heliskiing.

Ziel der Protestgruppe ist der Vordere Walig, ein oft angeflogener Gebirgslandeplatz. Pro Jahr schraubt sich hier je nach Schneesituation bis zu 800-mal pro Saison ein Helikopter in die Höhe. Eine kaufkräftige Klientel aus dem nahen Gstaad wird punktgenau im Tiefschneeparadies des Walighürli abgesetzt.

Vor allen anderen, die zu Fuss hochkommen. Für 470 Franken pro Person.

Aus Heinzmanns Sicht «ein dekadenter Unsinn, der gerade in Zeiten des Klimawandels endlich verboten gehört».

Kampf gegen Spassflüge zu den Gebirgslandeplätzen

Mountain Wilderness kämpft seit seiner Gründung vor 30 Jahren gegen diese Spassflüge. Bisher weitgehend vergeblich. Das dürfte sich in den nächsten Jahren auch nicht ändern.

Das liegt auch an der fehlenden Dringlichkeit der Zahlen. Denn laut Erhebungen des Bundesamts für Zivilluftfahrt lässt sich kaum ein Trend ausmachen. Der Anteil der Heliskiing-Flüge hat in den letzten zehn Jahren stets geschwankt und ist in den letzten drei Jahren gar zurückgegangen.

2008 entschied sich das Parlament für eine moderate Reduktion der GLP, den sogenannten Gebirgslandeplätzen. Das sind

jene genau definierten Stellen über 1100 Metern, die von Helikoptern angefliegen werden dürfen. 40 gibt es übers ganze Land verteilt, die meisten davon liegen im Wallis.

Das benachbarte Ausland geht restriktiver mit Helikoptern um. In Frankreich, Deutschland sowie Österreich sind touristische Helikopterflüge in den Bergen zwar erlaubt, Heliski jedoch nicht. Einzige Ausnahme: Vorarlberg. In der Schweiz jedoch wurde nie konkret über ein Verbot debattiert.

Das hat, sagen Insider, mit der Branche zu tun. Sie ist in Bundesbern gut vernetzt. Noch viel mehr hat es aber mit dem Image der ratternden Flugmaschine zu tun. Gerade in den vom Tourismus abhängigen Bergkantonen ist der Helikopter ein Heilsbringer. Er macht nicht nur jene glücklich, die mit gut zahlenden Gästen Geschäfte machen.

Er macht das Leben in hohen Höhen erst möglich. Lawinerverbauungen, Forstarbeiten, al-

pine Grossbaustellen, SAC-Hütten und Stromleitungen – stets braucht es den Heli. Und: Er rettet Menschen in Not. Air Zermatt, Air-Glacières, Alpine Air Ambulance und die Rega. Allein Letztere setzte den Heli im letzten Jahr über 15'000-mal ein.

«Ohne touristische Flüge keine Rettungsflüge»

Dessen ist sich auch Aaron Heinzmann bewusst. Er kämpft gegen einen fliegenden Sympathieträger. Der Umweltschützer ist im Oberwallis aufgewachsen. Und damit auch mit dem dort stets präsenten Helikopter. Als Kind hat er einst vom Götti einen Rundflug geschenkt bekommen. Damals ist er noch eingestiegen. Heute? «Niemals!»

Der 29-Jährige sagt: «Ich bin ja nicht per se gegen diese Maschine.» Transport und Hilfe gingen tatsächlich oftmals nicht ohne Helikoptereinsatz. Aber warum es diese Flüge «just for fun» brauche, erschliesse sich ihm nicht.

«Es ist nicht besonders kompliziert», sagt Rolf Heuberger. «Ohne touristische Flüge keine Transportflüge. Und keine Rettungsflüge.»

Heuberger ist CEO von Swiss Helicopter und damit Chef über 40 Helikopter, die grösste zivile Flotte der Schweiz. Der 38-Jährige ist nicht nur ein erfahrener Pilot, sondern auch im Vorstand der Swiss Helicopter Association. Den Zusammenhang zwischen Tourismus- und Rettungsflügen erklärt er für Aussenstehende nicht zum ersten Mal. Wenn er die Zahlen runterrattert, ist Geduld und Ungeduld gleichermaßen herauszuhören.

«200!» So viele Flugstunden habe ein junger Pilot nach dem Abschluss seiner Ausbildung intus, sagt er. «1000!» So viele Stunden brauche einer, um mit der Ausbildung zum Transportpiloten beginnen zu können. Für komplexe Aufträge und Rettungen sei zudem deutlich mehr Flugerfahrung nötig. Ohne Heliskiing kommt laut Heuberger

Protest gegen Heliskiing



Grafik: mrue

aber kaum jemand in absehbarer Zeit auf diese Flugerfahrung. Zudem müssen die Landungen mit Passagieren in komplexer Umgebung im Schnee immer wieder geübt werden. «Ich sage es darum noch einmal: Ohne touristische Flüge keine Rettungsflüge.»

Rolf Heuberger hat mitbekommen, was die Umweltaktivisten planen. Sie operieren in seinem Gebiet. Swiss Helicopter hat ganz in der Nähe von Feutersoey eine Basis. Auf's Walighürli fliegt sein Unternehmen regelmässig Ski fahrende Gäste.

Besonders wichtig sind diese aber nicht. Heliskiing macht gerade einmal 0,4 Prozent seines Umsatzes aus. «Monetär ist es also nicht gerade matchentscheidend für uns.» Aber ihm ist klar, dass solche Flüge Symbolcharakter haben.

Für die Aktivisten stimmt die Balance nicht

Heuberger will den ökologischen Aspekt des Helifliegens nicht negieren. Seit letztem Jahr kompensiert sein Unternehmen CO₂, als erste und bisher einzige Helifirma in der Schweiz. «Klar, es braucht Most. Viel Most.» Drei Liter Kerosin sind nötig, um einen Helikopter für eine Minute in der Luft zu halten.

Aber sie würden eben auch sehr effektiv fliegen. «Niemals leer, niemals ohne Zweck.» Schlussendlich wird Rolf Heuberger, der Techniker, fast philosophisch. «Die Balance muss stimmen: zwischen Ökologie, Ökonomie und Gesellschaft.»

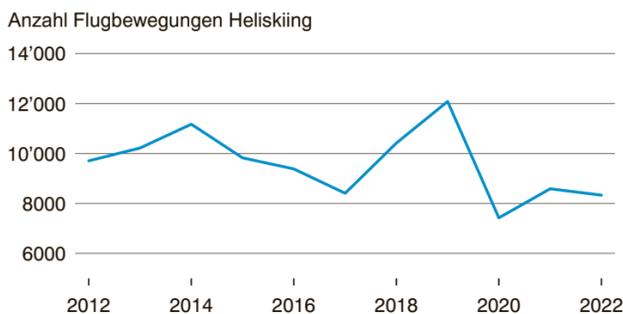
Für Aaron Heinzmann und seine 35 Gleichgesinnten stimmt die Balance nicht. Für sie ist der Alpenraum zu sehr zum Nutzraum geworden. Sie wollen zurück zur Ursprünglichkeit. Mehr Ruhe. Mehr Natur. Darum marschieren sie los, hinauf auf diesen Berg, der zum Spass angefliegen wird.

In drei Stunden werden sie dort sein und das Transparent ausbreiten können. «Stopp Heliskiing!» Ein Apéro, dann das obligate Gruppenfoto.

Die Abfahrt durch Pulverschnee wird nur kurz sein. Der Föhn, der immer heftiger vom Col du Pillon herunterdrückt, hat bis hoch hinauf den Schnee schmelzen lassen. Der Sturm sorgt aber auch dafür, dass keine Helikopter fliegen können.

Kein Heliskiing heute. Aber eben auch keine schnelle Rettung – falls sich jemand aus der Gruppe bei der Abfahrt verletzen sollte.

Mit dem Helikopter zum Skifahren



Grafik: cix • Quelle: Bazi



Ein Rettungshelikopter im Einsatz in den Berner Alpen. Foto: BOM