Gebote statt Verbote : das Pilotprojekt "Augstmatthorn" aus der Sicht der Hängegleiter

Autor(en): **Zeller, Samuel**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Mitteilungen der Naturforschenden Gesellschaft in Bern**

Band (Jahr): **56 (1999)**

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-318625

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

SAMUEL ZELLER*

Gebote statt Verbote – das Pilotprojekt «Augstmatthorn» aus der Sicht der Hängegleiter

Einleitung

Als Vertreter des Hängegleitersportes bin ich einerseits Hobbypilot und Mitglied des Deltaclubs Interlaken, andererseits aber auch Profipilot bei der Paragliding Interlaken GmbH, einem Unternehmen im Freizeitbereich, das unter anderen Aktivitäten auch Gleitschirmpassagierflüge anbietet und mit der stolzen Zahl von jährlich 4500 Passagierflügen in der Region Interlaken zu einer festen Institution zählt. Der grösste Teil der Gäste sind ausländische Touristen – die meisten kommen aus den USA. Nicht weniger als zehn Taxipiloten verdienen bei Paragliding Interlaken ihren Lebensunterhalt oder zumindest einen beachtlichen Teil davon.

Weshalb fliegen wir?

Weils Spass macht? Weils im Trend liegt? Oder weil wir den Adrenalin-Trip suchen? Alles ist möglich. Die Antwort kann sich jeder Pilot nur selbst geben. Es gibt viele Aspekte, angefangen beim Gleitflug, der das Gefühl des «Nichts-um-mich-herum» vermittelt, zusammen mit einer fast unendlichen Rundsicht, oder das Nutzen und Fühlen der natürlichen Energie, der Thermik, die dem Flug weitere Horizonte vermittelt.

Dass dies nicht nur eine Erscheinung von ein paar Verrückten ist, beweisen alle fliegenden Wesen. Wer schon mal die Bergdohlen während eines Föhnsturms beobachtete, kann dies bestätigen. Ihre Darbietungen von akrobatischen Flugmanövern haben mit Futtersuche kaum mehr etwas zu tun.

*Adresse des Autors: SAMUEL ZELLER, Gleitschirmpilot, Bergführer, Ob. Bönigstrasse 36, 3800 Interlaken

Der Hängegleiter

Unter den Begriff Hängegleiter fallen auch Deltas, Swifts und ähnliche Geräte, die zu Fuss gestartet werden können und motorlos fliegen. Nach dem heutigen Stand der Technik und dem fliegerischen Können der Piloten gleitet der Hängegleiter nicht nur zu Tale, vielmehr kann er durch die natürliche Energie, der Thermik, an Höhe gewinnen. Mit geschickter Taktik und den idealen geographischen Gegebenheiten ermöglicht dies dem Hängegleiter-Piloten, den Flug zeitlich und räumlich auszudehnen. Hügel und Bergketten wirken an diesen natürlichen «Sonnenkraftwerken» tüchtig mit und bilden zum Teil richtige Flugstrassen, wenn die meteorologischen Voraussetzungen stimmen.

Um eine solche für die Flugregion Oberland-Ost wichtige Flugstrasse ging es auch im Pilotprojekt «Augstmatthorn». Die thermische Aktivität entlang des Grates Harder–Brienzer Rothorn erfreut sich nämlich grosser Beliebtheit.

Mit der Vereinbarung, die wir für das Überfliegen des Jagdbanns getroffen haben, trennen wir eine Flugstrasse durch, und es ist begreiflich, dass sich ein Pilot, der einmal am richtigen Tag am richtigen Ort in der Luft ist, schwertut, auf diese zu verzichten. Denn das Glück, den «Hammertag» zu treffen, an welchem ein Flug über den Harder nach Brienz möglich ist, hat nicht jeder Pilot jedes Jahr, wobei zu erwähnen ist, dass längst nicht alle Piloten einen Überflug nach Brienz unternehmen.

Auswirkung der Vereinbarung auf den Flugbetrieb

Die Vereinbarung bezüglich des Überfluges (Schnidrig-Petrig 1999) bezieht sich auf die Monate April, Mai, Juni. Naturgemäss fallen die meteobedingten, thermisch aktiven Tage und damit die für den Streckenpiloten beliebteste Zeit genau in diese drei Monate.

Was den Start im Banngebiet betrifft, ist der Pilot, der ja zu Fuss aufsteigt, nicht auf ausserordentliche Wetterbedingungen angewiesen. Es betrifft aber eher Einzelgänger, welche ihre Sportart fernab von der Hängegleiterszene ausüben und einen Flug gerne mit einem Aufstieg zu Fuss verbinden – diese Piloten sind eine kleine Minderheit.

Auf die Flüge, die sich im Raume Niederhorn–Beatenberg–Interlaken bewegen, hat die Vereinbarung keine Auswirkung.

Akzeptanz der Vereinbarung

Es ist wohl verständlich, dass keine Interessensgruppe in Begeisterung ausbricht, wenn ihr Einschränkungen auferlegt werden. Positiv wird allgemein gewertet, dass die Problemlösung auf dem Vereinbarungsweg entstand anstelle eventueller Verbote. Im Allgemeinen werden die Vereinbarungen akzeptiert. Auf ein paar kritische Fragen komme ich noch zurück.

Auswirkung auf den Tourismus

Der Gleitschirmsport wird in unserer Region von zwei Gästetypen ausgeführt: dem selbstfliegenden Piloten und dem mitfliegenden Passagier. Für den mitfliegenden Passagier hat die Einschränkung über dem Jagdbann keinen Einfluss, weil die kommerziellen Flüge meist im Gebiet Niederhorn–Beatenberg–Interlaken erfolgen. Dieser zahlende Tourist bleibt in den meisten Fällen eine oder mehrere Nächte in der Region. Der selbstfliegende Pilot ist oft Tages- oder Wochenendtourist. Für diesen ist entscheidend, wie viele Optionen ein Fluggebiet bietet. Die Attraktivität einer Region steht und fällt natürlich mit Freiheiten bzw. Einschränkungen.

Kritische Bemerkungen

Anhand der Studien, die an den Tieren durchgeführt wurden, konnte ich feststellen, dass die Tiere vor dem Gleitschirm tatsächlich intensiver flüchten als vor anderen Flugobjekten oder terrestrischen Störungen. Diese Studien erachte ich auch als seriös und fundiert. Deren Interpretation kann jedoch, aus welcher Sicht auch immer, verschieden ausgelegt werden.

Einige unter den Hängegleiterpiloten häufig gestellte Fragen:

- Weshalb muss das Wild vor Störungen, wie sie Hängegleiter oder dergleichen verursachen, geschützt werden, wenn doch jedes Jahr wieder Tiere abgeschossen werden dürfen?
- Hatte das Wild früher nicht auch natürliche Feinde, vor denen es ebenfalls flüchten musste?
- Ist der Stressfaktor während einer Flucht vor dem Hängegleiter wirklich höher als vor einem unvermittelt auftauchenden, stark lärmenden Flugobjekt (Jet)?
- Wie viele Tiere kann ein Wildeinstand überhaupt verkraften? Ich denke dabei an die Äsungsfläche und die Schutzwinkel.

Literatur

SCHNIDRIG-PETRIG, R. (1999): Gebote statt Verbote – das Pilotprojekt «Augstmatthorn». Sonderdruck aus den Mitteilungen der Naturforschenden Gesellschaft in Bern. Neue Folge, 56. Band: 59–63.