

Positionspapier AeCS und Naturpärke



14.07.2016

Auftrag	Positionspapier AeCS und Naturpärke
Auftraggeber	Aero-Club der Schweiz
Auftragnehmerin	Planteam S AG, Inseliquai 10, Postfach 3620, 6002 Luzern 041 469 44 44, luzern@planteam.ch
Projektleiter	Planteam S AG, Roger Michelon, 041 469 44 55, roger.michelon@planteam.ch
Mitarbeit	Planteam S AG, Rico Hergert, 041 469 44 56, rico.hergert@planteam.ch, Marion Zängerle, 041 469 44 42, marion.zaengerle@planteam.ch
Qualitätssicherung	SQS-Zertifikat ISO 9001 seit 11. Juli 1999
Dateiname	AeCS_Bericht_160714

Inhaltsverzeichnis

1.	Abstract	4
2.	Einführung.....	5
2.1	Gegenstand des Positionspapiers.....	5
2.2	Aero-Club der Schweiz.....	5
2.3	Die Schweizer Pärke	5
2.4	Gesetzliche Grundlagen bezüglich der Naturpärke	7
2.5	Weitere Grundlagen bezüglich der Naturpärke	10
2.6	Vollzug und Mitsprachemöglichkeiten	11
3.	Konflikt- und Potential-Analyse	12
3.1	Konflikte und Potentiale in Nationalpärken	14
3.2	Konflikte und Potentiale in Regionalen Naturpärken	20
3.3	Konflikte und Potentiale in Naturerlebnispärken.....	26
4.	Ergänzende Punkte.....	27
5.	Fazit	27
6.	Übersicht Anhang	28

1. Abstract

Das Positionspapier „AeCS und Naturpärke“ hat zum Ziel, Konflikte und Potentiale im Zusammenhang mit neu entstehenden Naturpärken in der Schweiz zu erkennen und mögliche Strategieansätze zu formulieren. Die Konflikt- und Potential-Analyse wird durch je sechs Matrizen für die beiden Parkkategorien Nationalpark und Regionaler Naturpark ergänzt.

Die Analyse zeigt auf, dass der Luftsport und die Leichtaviatik vor allem in den streng geregelten und geschützten Kernzonen der Naturpärke Konflikte, sowie Ausschlüsse mit sich bringen. Bei den Kernzonen handelt es sich jedoch um sehr wenige, lokal beschränkte Gebiete. Ausserhalb der Kerngebiete ist eine rücksichtsvolle Ausübung des Luftsports angebracht, welche dazu beiträgt, die Konflikte möglichst gering zu halten.

Die Aktivitäten der beiden Verbände bergen auch diverse Potentiale, vor allem hinsichtlich Tourismus, Parkgebiet als Lebens- und Wirtschafttraum und nachhaltige Aktivitäten und Technologien. Diese gilt es verstärkt zu fördern und gemeinsam mit den Naturpärken zu vermarkten.

2. Einführung

2.1 Gegenstand des Positionspapiers

Mit der Neuen Regionalpolitik (NRP) der Schweiz und dem im Jahr 2007 revidierten Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG) sind in den letzten Jahren viele neue Natur- und Landschaftspärke entstanden. Welche möglichen Synergie- und Konfliktpotentiale diese neu ausgeschiedenen Parkgebiete für die Leichtaviatik und den Luftsport bergen, wird im vorliegenden Positionspapier untersucht.

Das Positionspapier wurde vom Aero-Club der Schweiz (AeCS) in Zusammenarbeit mit dem Schweizerischen Hängegleiter-Verband (SHV) in Auftrag gegeben.

2.2 Aero-Club der Schweiz

Der Aero-Club der Schweiz (AeCS) ist der Dachverband der Schweizer Leichtaviatik und des Luftsports. Er ist in 36 Regionalverbänden organisiert und vereint die folgenden acht Fachsparten: Motorflug, Segelflug, Microlight / Ecolight, Experimental (Amateurflugzeugbau), Helikopter, Fallschirm, Ballon und Modellflug. Durch die Zusammenarbeit mit dem Schweizerischen Hängegleiter-Verband (SHV) wird im vorliegenden Positionspapier zu den Naturpärken auch die Fachsparte der Hängegleiter betrachtet.

2.3 Die Schweizer Pärke

Pärke sind Gebiete mit hohen natürlichen und landschaftlichen Werten. Sie sind die ursprünglichsten Natur- und Kulturlandschaften der Schweiz von ausserordentlicher Schönheit und beherbergen eine vielfältige Flora und Fauna. Die Pärke von nationaler Bedeutung werden in drei Parkkategorien eingeteilt, welche in den folgenden Abschnitten kurz erläutert werden.

Nationalpark

Neben dem ursprünglichen Schweizerischen Nationalpark (Parc Naziunal Svizzer) im Kanton Graubünden sind aktuell zwei weitere Nationalpärke am Entstehen: die beiden Parkkandidaten Parc Adula im Gebiet rund um das Rheinwaldhorn-Massiv (GR/TI) und das Progetto Parco Nazionale del Locarnese im Kanton Tessin.

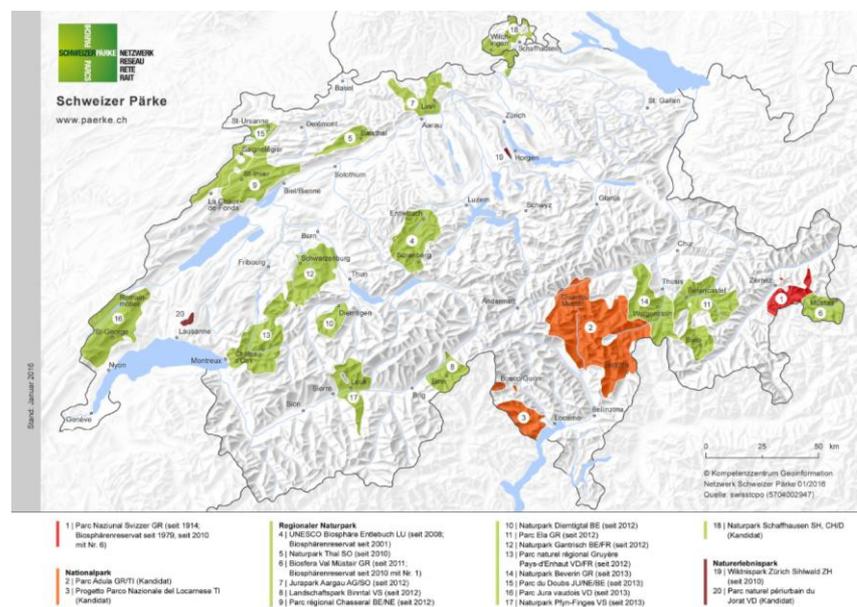
Die „neuen“ Nationalpärke setzen sich aus einer Kernzone und einer Umgebungszone zusammen. In der Kernzone steht die freie Entwicklung der Natur im Zentrum; menschliche Aktivitäten werden in diesem Sinne ausgeschlossen oder strikte geregelt. Die Umgebungszone hat eine Puffer- und Schutzfunktion für die Kernzone. Ziel in der Umgebungszone ist es, die Kulturlandschaft zu erhalten und naturnah zu bewirtschaften, sowie die nachhaltige Nutzung der natürlichen Ressourcen zu fördern.

Regionaler Naturpark

Die Regionalen Naturpärke umfassen teilweise besiedelte, ländliche Gemeindegebiete. Ziel des Regionalen Naturparks ist die Erhaltung und Aufwertung von Natur und Landschaft, sowie die Stärkung der nachhaltig betriebenen Wirtschaft (umweltschonende Nutzung lokaler natürlicher Ressourcen, regionale Verarbeitung und Vermarktung von lokalen Produkten, naturnaher Tourismus und Umweltbildung, Verwendung umweltverträglicher Technologien).

Naturerlebnispark

In die Kategorie der Naturerlebnispärke wird der Wildnispark Zürich Sihlwald eingeordnet, sowie der Parkkandidat Parc naturel périurbain du Jorat im Kanton Waadt. Der Naturerlebnispark liegt im nahen Umkreis einer Agglomeration oder in der Nähe von dicht besiedelten Räumen und ist mit dem öffentlichen Verkehr gut erreichbar. Er gliedert sich in eine Kernzone, in welcher menschliche Aktivitäten geregelt sind, und eine Übergangszone mit Pufferfunktion, in welcher Naturerlebnisse und Umweltbildung ermöglicht werden.



Übersichtskarte Pärke und Parkprojekte (Quelle: Schweizer Pärke Netzwerk, siehe Anhang)

Bei den Naturpärken handelt es sich nicht um klassische Naturschutzgebiete. Es kann jedoch vorkommen, dass sich in einem Naturpark ein Naturschutzgebiet befindet; in diesem Falle sind zusätzlich diesbezügliche Bestimmungen zu beachten, die jedoch im vorliegenden Positionspapier nicht untersucht werden.

Seit 2009 sind rund 15 neue Naturpärke entstanden, vier weitere Gebiete sind als Parkkandidaten bekannt. Es kann davon ausgegangen werden, dass noch einige weitere folgen werden, jedoch in erster Linie Naturpärke und – neben den zwei Kandidaten Adula und Locarnese – höchstwahrscheinlich keine weiteren Nationalpärke.

2.4 Gesetzliche Grundlagen bezüglich der Naturpärke

Die Aktualität des Positionspapiers zu den Naturpärken liegt in den seit 2008 neu gegründeten Pärken, deren Entstehung auf dem revidierten **Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG)** von 2007 basiert. Die Thematik der Naturpärke, die Kategorisierung in drei Parktypen und die Aufgaben der beteiligten Instanzen wird in *Abschnitt 3b: Pärke von nationaler Bedeutung* geregelt.

Von zentraler Bedeutung für die Aktivitäten des AeCS ist der folgende Artikel 23f, welcher die Zugänglichkeit der Kernzone eines Nationalparks regelt:

Nationalpark	<p>Art. 23f</p> <p>¹ Ein Nationalpark ist ein grösseres Gebiet, das der einheimischen Tier- und Pflanzenwelt unberührte Lebensräume bietet und der natürlichen Entwicklung der Landschaft dient.</p> <p>² In diesem Rahmen dient er auch:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. der Erholung; b. der Umweltbildung; c. der wissenschaftlichen Forschung, insbesondere über die einheimische Tier- und Pflanzenwelt sowie über die natürliche Entwicklung der Landschaft. <p>³ Er besteht aus:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. einer Kernzone, in der die Natur sich selbst überlassen wird und die für die Allgemeinheit nur beschränkt zugänglich ist; b. einer Umgebungszone, in der die Kulturlandschaft naturnah bewirtschaftet und vor nachteiligen Eingriffen geschützt wird.
---------------------	--

Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG), Art. 23f

Weiter relevant für die Leichtaviatik und den Luftsport ist Artikel 23/ des NHG über die Vorschriften des Bundesrats. In Buchstabe a werden die Anforderungen für die Erteilung von Park- und Produktelabels an Pärke von nationaler Bedeutung genannt, darunter insbesondere auch die Schutzmassnahmen.

Konkretisierungen zu Absatz a. finden sich im Dokument **Anforderungen an einen Park** vom Bundesamt für Umwelt (BAFU). Neben den spezifischen Anforderungen an die einzelnen Park-Kategorien werden die Pärke und ihre Zonen, sowie bereichsspezifische und freiwillige Ziele erläutert.

Ebenfalls ein Kapitel zu den „Anforderungen an Pärke von nationaler Bedeutung“ findet sich in der Verordnung über die Pärke von nationaler Bedeutung, kurz **Pärkeverordnung (PäV)**. In der PäV werden die allgemeinen Bestimmungen des NHG detailliert geregelt.

Im zweiten, dritten und vierten Abschnitt sind die einzelnen Parkkategorien und ihre Flächen und Zonen, sowie die jeweiligen Vorschriften und Regelungen aufgeführt. Mögliche Konflikte mit den Aktivitäten des Aero-Club Schweiz und des Schweizerischen Hängegleiter-Verbands bergen die Artikel 17 und 23 über die Kernzonen in National- und Naturerlebnispärken:

Art. 17 Kernzone

¹ Zur freien Entwicklung der Natur sind in der Kernzone ausgeschlossen:

- a. das Betreten ausserhalb der vorgegebenen Wege und Routen sowie das Mitführen von Tieren;
- b. das Befahren mit Fahrzeugen jeglicher Art;
- c.⁵ das Abfliegen und Landen mit zivilen, bemannten Luftfahrzeugen, es sei denn, es liege eine Bewilligung nach Artikel 19 Absatz 3 Buchstabe a oder 28 Absatz 1 der Aussenlandverordnung vom 14. Mai 2014⁶ vor;

Pärkeverordnung Päv 2. Abschnitt: Nationalpark, Art. 17

Art. 23 Kernzone

¹ Zur freien Entwicklung der Natur sind in der Kernzone ausgeschlossen:

- a. das Betreten ausserhalb der vorgegebenen Wege sowie das Mitführen von Tieren mit Ausnahme von Hunden, die an der Leine geführt werden;
- b. das Befahren mit Fahrzeugen jeglicher Art ausgenommen mit Fahrzeugen ohne Motor auf Routen, die nach Artikel 54a der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979⁸ signalisiert sind;
- c. das Erstellen von Bauten und Anlagen sowie die Vornahme von Bodenveränderungen;

Pärkeverordnung Päv 4. Abschnitt: Naturerlebnispark, Art. 23

Diverse Artikel der Pärkeverordnung über die touristische Nutzung, die nachhaltige Ressourcennutzung oder die Stärkung der regionalen Wirtschaft können als mögliche Synergiepotentiale für den Luftsport und die Leichtaviatik identifiziert werden.

In der **Aussenlandverordnung (AuLaV)** ist Artikel 19 über „Aussenlandungen in Schutzgebieten“ zu beachten. Konkret ist nach Absatz 1 Buchstabe a die Aussenlandung in Kernzonen von Nationalparks mit Verweis auf bereits genannten Artikel 23f Absatz 3 Buchstabe a des NHG nicht zulässig. Es ist jedoch folgende Ausnahme nach Absatz 3 Buchstabe a zu beachten:

³ Für Aussenlandungen zu Arbeitszwecken gelten die folgenden Ausnahmen:

- a. In den Schutzgebieten nach Absatz 1 gilt das Verbot nicht für Flüge im Auftrag der zuständigen kantonalen Behörden sowie für Flüge für den Bau oder Unterhalt von Bauten und Anlagen, die vom Kanton bewilligt worden sind.

Aussenlandverordnung AuLaV 5. Kapitel: Umweltvorschriften, Art. 19 Abs. 3

Weitere Artikel der AuLaV, welche es in Zusammenhang mit der Naturpärke-Thematik zu beachten gilt, sind Artikel 20 bezüglich „Überflüge über Schutzgebiete“ (das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK kann Einschränkungen für Überflüge erlassen) und speziell für den SHV Artikel 23 bezüglich „Betriebsregeln für Hängegleiter“, in welchem die „Erarbeitung von freiwilligen Betriebsregeln zum Schutz der Natur“ genannt wird.

Des Weiteren werden in Artikel 28 der AuLaV „Bewilligungen für Aussenlandungen in Schutzgebieten“ geregelt, welche vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) erteilt werden können.

Die vierte gesetzliche Grundlage für das Positionspapier AeCS und Naturpärke sind das **Nationalparkgesetz** und die Verordnung über den Schutz des Schweizerischen Nationalparks, kurz **Nationalparkverordnung**. Darin ist Artikel 1 zu beachten:

Art. 1

¹ Im vertraglich festgesetzten Gebiet des Schweizerischen Nationalparks wird die Natur entsprechend den Verträgen, welche die Eidgenossenschaft mit den Parkgemeinden und dem Kanton Graubünden abgeschlossen hat, vor allen dem Zwecke dieses Naturreservates nicht dienenden menschlichen Eingriffen geschützt und die gesamte Tier- und Pflanzenwelt ihrer freien natürlichen Entwicklung überlassen. Es sind nur Eingriffe gestattet, die unmittelbar der Erhaltung des Parkes dienen.

Umfang des Schutzes

Nationalparkverordnung, Art. 1

2.5 Weitere Grundlagen bezüglich der Naturpärke

Neben den Gesetzesgrundlagen gibt es weitere, zum Teil ebenfalls rechtsverbindliche Grundlagen zu beachten.

Das Faktenblatt **Bauten, Anlagen und Nutzungen in Pärken von nationaler Bedeutung** (UVEK und BAFU) behandelt unter anderem die Beurteilung von neuen Bauten, Anlagen oder Nutzungen in einem Park von nationaler Bedeutung. Die für die Thematik relevanten Aussagen stützen sich auf die Pärkeverordnung Päv: „Grundsätzlich gilt: In Kernzonen von National- und Naturerlebnispärken ist das Erstellen von Bauten und Anlagen sowie die Vornahme von Bodenveränderungen gemäss der Verordnung vom 7. November 2007 über die Pärke von nationaler Bedeutung (Pärkeverordnung, Päv; SR 451.36) ausgeschlossen [...]. In Umgebungszonen von Nationalpärken und in regionalen Naturpärken ist bei neuen Bauten, Anlagen und Nutzungen der Charakter des Landschafts- und Ortsbildes zu wahren und zu stärken“.

Das Ergebnis einer interdepartementalen Arbeitsgruppe über die Ausscheidung von Ruhezeiten in Bezug auf die Luftfahrt ist das Dokument **Landschaftsruhezeiten für die Luftfahrt: Konzept** vom Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Umwelt BAFU, der Schweizer Luftwaffe VBS-LW und dem Generalsekretariat VBS. Das Konzept ist jedoch nur bedingt rechtsverbindlich: Im Luftfahrtgesetz (LFG) besteht keine gesetzliche Grundlage für den Erlass von grossflächigen Ruhezeiten und das Konzept sieht keine Schaffung von Ruhezeiten mit Überflugverboten vor, sondern will Empfehlungen schaffen. Für die luftfahrtbezogenen Landschaftsruhezeiten gelten laut Konzept folgende Bestimmungen:

- Nicht motorgetriebene Segelflugzeuge, Hängegleiter und Ballone sind von den entsprechenden Bestimmungen ausgenommen
- Für den Schweizerischen Nationalpark werden bereits seit Jahrzehnten Empfehlungen abgegeben (Rücksichtnahme, hoher Überflug)
- „Zu meidende Zone“ auf der ICAO-Karte 1:500'000

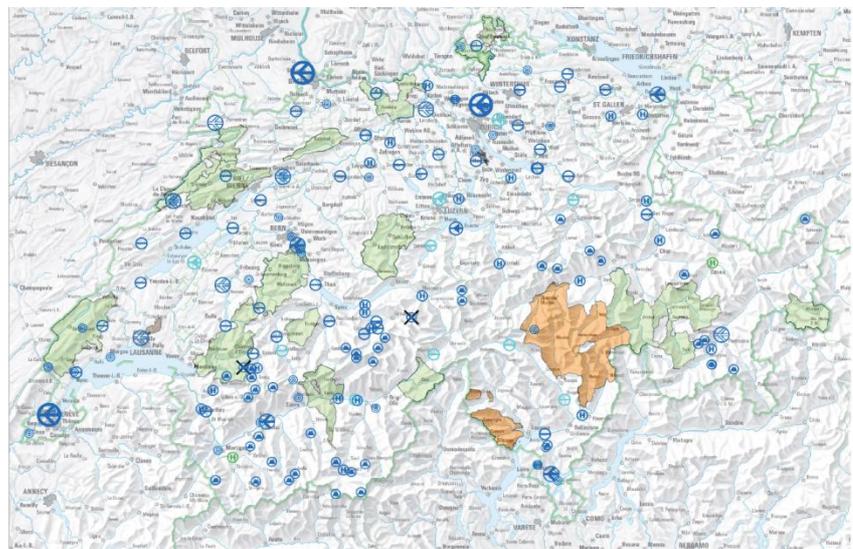
Grundsätzlich sind für die Schaffung einer luftfahrtbezogenen Landschaftsruhezone die Gebiete um den bestehenden Schweizerischen Nationalpark (mit Erweiterungen), das Gebiet Adula / Medels / Vals, die Region Binntal und die Region Weissmies geeignet.

Neben den allgemeinen Grundlagen gibt es weitere parkspezifische Grundlagen wie die Park-Charta (Parkvertrag), welche von der Parkträgerschaft und den betroffenen Gemeinden unterzeichnet wird. Mögliches Konfliktpotenzial birgt beispielsweise das dem **Parkvertrag Parc Adula** angehängte Nutzungsreglement der Kernzone: Unter Punkt 3. Fahrzeuge und Luftfahrzeuge angelehnt an die Pärkeverordnung steht der Grundsatz „Das Befahren der Kernzone mit Fahrzeugen jeglicher Art sowie das Starten und Landen sowie das Überfliegen mit Luftfahrzeugen aller Art sind grundsätzlich verboten“. Das Gebiet des Parc Adula ist eine der ausgeschiedenen luftfahrtbezogenen Landschaftsruhezeiten gemäss Konzept (Gebiet Adula / Medels / Vals).

3. Konflikt- und Potential-Analyse

Ziel des vorliegenden Positionspapiers ist es, mögliche Konflikte und Potentiale zwischen den einzelnen Sparten der Verbände AeCS und SHV und den drei Parkkategorien Nationalpark, Regionaler Naturpark und Naturerlebnispark zu ermitteln.

Dazu wurden die Parkgebiete auf mögliche Überschneidungen mit Zivilflugplätzen des Sachplans Infrastruktur und Landschaft (SIL) untersucht. In sieben auf der folgenden Karte verzeichneten Flugplätzen tritt dieser Fall ein.



Parkgebiete und Zivilflugplätze SIL, Auswertung Planteam (siehe Anhang)

Zivilflugplatz SIL	Naturpark	Bemerkung
Fricktal-Schupfart (Flugfeld)	Jurapark Aargau AG/SO (seit 2012)	
Courtelary (Segelflugfeld)	Parc régional Chasseral BE/NE (seit 2012)	
Schwarzsee (Winterflugfeld)	Naturpark Gantrisch BE/FR (seit 2012)	Schwarzsee im Randgebiet des Naturparks; nur im Winter bei tragfähiger Eisdecke
Montricher (Segelflugfeld)	Parc Jura vaudois VD (seit 2013)	
Col des Mosses (Gebirgslandeplatz)	Parc naturel régional Gruyère Pays-d'Enhaut VD/FR (seit 2012)	Nur für Helikopter geeignet
Flugfeld Saanen		Anflugschneise im Parkgebiet
Schaffhausen (Segelflugfeld)	Naturpark Schaffhausen SH, CH/D (Kandidat)	Im Grenzgebiet des Parkkandidaten

Für das Hilfsmittel zur Positionierung wurden für die beiden Parkkategorien Nationalpark und Regionaler Naturpark die folgenden sechs Aspekte untersucht:

- **Infrastruktur:** Flugplätze und weitere für die Leichtaviatik und den Luftsport benötigte Anlagen und Bauten.
- **Anreise / Rückreise:** Hin- und Rücktransport der Piloten und weiteren Beteiligten zum und vom Abflugort, bzw. Landeplatz.
- **Aufenthalt:** Möglicher Aufenthalt vor / zwischen / nach dem Flug auf dem Flugplatz oder in seiner nahen Umgebung.
- **Emissionen:** Durch die Aktivitäten des AeCS und des SHV verursachte Einflüsse auf die Umwelt wie Lärm, Schattenwurf, visuelle Störung und Luftbelastung.
- **Forschung / Bildung / Dienstleistung:** Nutzen der Luftfahrt in Bereichen Umweltbildung, Forschung, Beobachten von Wildtieren etc.; sowie v.a. durch Helikopter verrichtete Transportflüge oder ähnliche Dienstleistungen.
- **Veranstaltungen:** Anlässe in Zusammenhang mit der Leichtaviatik und dem Luftsport: Flugshows, Meisterschaften, Events, etc.

Für jeden der sechs Aspekte wurde eine Matrix erarbeitet, welche je nach Parkkategorie verschiedene Kriterien auf Basis der gesetzlichen oder der weiteren Grundlagen untersucht. Dabei wird unterschieden, ob es sich um Flugplatzgebundene Luftfahrzeuge (Motorflug, Segelflug, Ecolight, Fallschirm, Helikopter und Experimental, sowie Sonderfall Modellflug) oder um Nicht-Flugplatzgebundene Luftfahrzeuge (Ballon und Hängegleiter) handelt.

Die Beurteilung der einzelnen Kriterien wird mit den folgenden Farbkategorien angegeben:

Ausschluss	Das Kriterium verbietet / verunmöglicht die Ausübung der Leichtaviatik und des Luftsports
Konflikt	Das Kriterium birgt Interessens- oder Nutzungskonflikte für die Leichtaviatik und den Luftsport
Potential	Das Kriterium birgt ein mögliches Potential für die Leichtaviatik und den Luftsport
Nicht relevant / nicht beurteilbar	Das Kriterium hat keinen Einfluss auf die Thematik Naturpärke und Leichtaviatik / Luftsport

Felder, die mit einem Stern (*) markiert sind, bedeuten, dass ein möglicher konkreter Konflikt mit Hilfe der erläuterten Strategien in ein Potential zu Gunsten des AeCS / SHV umgewandelt werden kann.

Strategieansatz
 Für jeden Aspekt wird ein Strategieansatz formuliert, der sich teilweise auf die mit Stern (*) markierten Felder oder aber auch auf die Potentiale und Konflikte im Allgemeinen bezieht.

3.1 Konflikte und Potentiale in Nationalpärken

3.1.1 Infrastruktur

Nationalpark Infrastruktur	Kernzone	Umgebungszone		
	<i>Naturschutz</i>	<i>Puffer- und Schutzfunktion</i>		
	Verbote, Geregelte Zugänglichkeit, Einschränkung menschl. Aktivitäten Bundesamt für Umwelt: Anforderungen an einen Park Eigenschaften Kernzone Pärkeverordnung Art. 17 Abs. 1a-c Vorschriften Kernzone: Freie Entwicklung der Natur	Erhalten und Fördern der ökologischen Funktionen (Wald, LaWi, Gewässer) Pärkeverordnung Art. 18 Abs. 1a Vorschriften Umgebungszone: Erhaltung und Schutz der Kulturlandschaft	Tourist. Nutzung und Erholungsnutzung ökolog. gestalten Pärkeverordnung Art. 18 Abs. 1b Vorschriften Umgebungszone: Erhaltung und Schutz der Kulturlandschaft	Lebens- u. Wirtschaftsraum, Nachhaltigkeit, Sensibilisierung Bundesamt für Umwelt: Anforderungen an einen Park Eigenschaften u. Ziele Umgebungszone
Flugplatzgebundene Luftfahrzeuge			*	
Nicht-Flugplatzgebundene Luftfahrzeuge				

- In der Kernzone ist keine Infrastruktur zulässig.
- In der Umgebungszone sind nur beschränkt neue Infrastrukturen zulässig (gemäss der Vorschrift, den Charakter des Landschafts- und Ortsbildes zu bewahren und zu stärken).
- * Flugplatzgebundene Luftfahrzeuge stellen in der Umgebungszone einen Konflikt hinsichtlich der touristischen Nutzung dar.
- Die Umgebungszone von Nationalpärken ist Lebens- und Wirtschaftsraum: Ein Flugplatz oder andere Infrastruktur schafft Arbeitsplätze.

Strategieansatz Infrastruktur

Flugplätze oder weitere Infrastruktur der Leichtaviatik und des Flugsports in der Umgebungszone können ökologisch gestaltet und touristisch genutzt werden, wie es beispielsweise beim Flugplatz Birrfeld der Fall ist, welcher das Label „Naturpark der Schweizer Wirtschaft“ trägt.

3.1.2 Anreise / Rückreise

	Kernzone	Umgebungszone		
	Naturschutz	Puffer- und Schutzfunktion		
Nationalpark <i>Anreise, Rückreise</i>	Verbote, Geregelte Zugänglichkeit, Einschränkung menschl. Aktivitäten Bundesamt für Umwelt: Anforderungen an einen Park Eigenschaften Kernzone Pärkeverordnung Art. 17 Abs. 1a-c Vorschriften Kernzone: Freie Entwicklung der Natur	Erhalten und Fördern der ökologischen Funktionen Pärkeverordnung Art. 18 Abs. 1a Vorschriften Umgebungszone: Erhaltung und Schutz der Kulturlandschaft	Tourist. Nutzung und Erholungsnutzung ökolog. gestalten Pärkeverordnung Art. 18 Abs. 1b Vorschriften Umgebungszone: Erhaltung und Schutz der Kulturlandschaft	Lebens- u. Wirtschaftsraum, Nachhaltigkeit, Sensibilisierung Bundesamt für Umwelt: Anforderungen an einen Park Eigenschaften u. Ziele Umgebungszone
Flugplatzgebundene Luftfahrzeuge			*	
Nicht-Flugplatzgebundene Luftfahrzeuge		*	Ballon: orange Hängegleiter: grün	Ballon: weiss Hängegleiter: grün

- In der Kernzone besteht keine Relevanz für die Beurteilung von Anreise und Rückreise, da Zugänglichkeit und menschliche Aktivitäten geregelt, bzw. verboten sind.
- * Nicht ökologisch gestaltete An- und Rückreisen können einen Konflikt mit den ökologischen Funktionen, sowie der Erholungsnutzung darstellen.
- Die An- und Rückreise kann hinsichtlich der touristischen Nutzung und der Erholungsnutzung in der Umgebungszone vor allem durch die Ausübung des **Hängegleiter**-Sports ökologisch gestaltet werden. Der **Ballonsport** hingegen birgt auch Konflikte, da die An- und Rückreise nur teilweise ökologisch gestaltet werden kann.
- Die An- und Rückreise birgt beim **Hängegleiter**-Sport ein Potential für die Umgebungszone als Lebens- und Wirtschaftsraum.

Strategieansatz Anreise / Rückreise

Die Anreise und Rückreise kann beispielsweise durch die Benutzung des öffentlichen Verkehrs oder auch durch die Bildung von Fahrgemeinschaften ökologisch gestaltet werden. Durch die Benutzung von Bergbahnen, beispielsweise zur Ausübung des Gleitschirmsports, können die Leichtaviatik- und Luftsportverbände eine regionale Synergie nutzen und auch zum wirtschaftlichen Erfolg resp. zum Bestand der Infrastruktur beitragen.

3.1.3 Aufenthalt

Nationalpark Aufenthalt	Kernzone	Umgebungszone		
	<i>Naturschutz</i>	<i>Puffer- und Schutzfunktion</i>		
	Verbote, Geregelte Zugänglichkeit, Einschränkung menschl. Aktivitäten Bundesamt für Umwelt: Anforderungen an einen Park Eigenschaften Kernzone Pärkeverordnung Art. 17 Abs. 1a-c Vorschriften Kernzone: Freie Entwicklung der Natur	Erhalten und Fördern der ökologischen Funktionen Pärkeverordnung Art. 18 Abs. 1a Vorschriften Umgebungszone: Erhaltung und Schutz der Kulturlandschaft	Tourist. Nutzung und Erholungsnutzung ökolog. gestalten Pärkeverordnung Art. 18 Abs. 1b Vorschriften Umgebungszone: Erhaltung und Schutz der Kulturlandschaft	Lebens- u. Wirtschaftsraum, Nachhaltigkeit, Sensibilisierung Bundesamt für Umwelt: Anforderungen an einen Park Eigenschaften u. Ziele Umgebungszone
Flugplatzgebundene Luftfahrzeuge			*	
Nicht-Flugplatzgebundene Luftfahrzeuge				

- Aufenthalt im Zusammenhang mit der Leichtaviatik und dem Luftsport ist in der Kernzone eines Nationalparks nicht möglich und zulässig.
- Der Aufenthalt von Ausübenden von Nicht-Flugplatzgebundenem Luftsport kann in der Umgebungszone ökologisch und nachhaltig gestaltet werden und somit dem Erhalt und der Förderung von ökologischen Funktionen gemäss Pärkeverordnung entsprechen.
- * Im Normalfall birgt der Flugplatzgebundene Luftsport Konflikte in Bezug auf die touristische Nutzung und die Erholungsnutzung. Der Aufenthalt kann jedoch auch so gestaltet werden, dass die ökologisch gestaltete touristische Nutzung und die Erholungsnutzung gegeben sind (siehe Strategieansatz).
- Eine spezielle Form von Aufenthalt im Zusammenhang mit flugplatzgebundenen Luftfahrzeugen findet beim Modellflug statt, welcher das Flugfeld nicht verlässt. Er birgt (oft lärmbedingte) Konflikte, es kann jedoch auch Wertschöpfung generiert werden und der Modellflug dadurch als Chance genutzt werden.
- Die touristische Nutzung und die Erholungsnutzung können im Zusammenhang mit einem möglichen Aufenthalt vor, zwischen, oder nach dem Flug ökologisch und nachhaltig gestaltet werden.
- Der Aufenthalt auf einem Flugplatz oder in seiner nahen Umgebung kann der Umgebungszone als Lebens- und Wirtschaftsraum einen Nutzen bringen und ist daher als Potential aufgeführt.

Strategieansatz Aufenthalt

Die touristische Nutzung und die Erholungsnutzung können bei der flugplatzgebundenen Leichtaviatik / Luftsport im Zusammenhang mit einem möglichen Aufenthalt vor, zwischen oder nach dem Flug bewusst ökologisch gestaltet werden und somit den Grundsätzen einer Umgebungszone entsprechen. Weiter kann mit dem Aufenthalt (u.a. auch Übernachtungen) Wertschöpfung vor Ort generiert werden (siehe auch Veranstaltungen).

3.1.4 Emissionen

	Kernzone	Umgebungszone		
	Naturschutz	Puffer- und Schutzfunktion		
Nationalpark Emissionen	Verbote, Geregelte Zugänglichkeit, Einschränkung menschl. Aktivitäten Bundesamt für Umwelt: Anforderungen an einen Park Eigenschaften Kernzone Pärkeverordnung Art. 17 Abs. 1a-c Vorschriften Kernzone: Freie Entwicklung der Natur	Erhalten und Fördern der ökologischen Funktionen Pärkeverordnung Art. 18 Abs. 1a Vorschriften Umgebungszone: Erhaltung und Schutz der Kulturlandschaft	Tourist. Nutzung und Erholungsnutzung ökolog. gestalten Pärkeverordnung Art. 18 Abs. 1b Vorschriften Umgebungszone: Erhaltung und Schutz der Kulturlandschaft	Lebens- u. Wirtschaftsraum, Nachhaltigkeit, Sensibilisierung Bundesamt für Umwelt: Anforderungen an einen Park Eigenschaften u. Ziele Umgebungszone
Flugplatzgebundene Luftfahrzeuge		Motorflug/Helikopter: orange Segelflug/Ecolight/Fallschirm: weiss		
Nicht-Flugplatzgebundene Luftfahrzeuge				

- Das Überfliegen von Kernzonen ist nicht gesetzlich verboten, die Umwelt wird jedoch durch verschiedene Emissionen gestört. Im Konzept „Landschaftsruhe zonen für die Luftfahrt“ werden geeignete Gebiete ausgeschieden.
- Segelflug und Fallschirm werden durch ihre Abhängigkeit von Transportflugzeugen den Flugplatzgebundenen Luftfahrzeugen zugeordnet und verursachen dadurch indirekt Lärm-Emission.
- Visuelle Emissionen durch sämtliche Luftfahrzeuge können die Fauna stören und Wildtiere aufschrecken.
- **Motorisierte Luftfahrzeuge** verursachen Luftbelastungen und bergen dadurch einen Konflikt mit der erzielten Erhaltung und Förderung der ökologischen Funktionen in der Umgebungszone. Bei den Sparten **Segelflug, Ecolight und Fallschirm** sind die Emissionen häufig nur indirekt, oder weniger stark, daher sind diese Kategorien nicht bewertet (weiss).
- Zwischen der verursachten Lärmemission durch motorisierte Luftfahrzeuge und den stationären Modellflug und der ökologisch gestalteten touristischen Nutzung sowie der Erholungsnutzung besteht ein Konflikt.

Strategieansatz Emissionen

In Bezug auf Lärmemissionen und Luftbelastungen können in den Umgebungs zonen von Nationalpärken vor allem die Nicht-Flugplatzgebundene Luftfahrt, sowie ökologische Innovationen wie beispielsweise Ecolight-Flugzeuge gefördert werden. Weiter ist das lärmarme Fliegen zu fördern, um weitere Konflikte im Bereich Emissionen in der Umgebungszone von Nationalpärken zu verringern.

3.1.5 Forschung / Bildung / Dienstleistung

	Kernzone	Umgebungszone		
	Naturschutz	Puffer- und Schutzfunktion		
Nationalpark Forschung, Bildung, Dienstleistung	Verbote, Geregelte Zugänglichkeit, Einschränkung menschl. Aktivitäten Bundesamt für Umwelt: Anforderungen an einen Park Eigenschaften Kernzone Pärkeverordnung Art. 17 Abs. 1a-c Vorschriften Kernzone: Freie Entwicklung der Natur	Erhalten und Fördern der ökologischen Funktionen Pärkeverordnung Art. 18 Abs. 1a Vorschriften Umgebungszone: Erhaltung und Schutz der Kulturlandschaft	Tourist. Nutzung und Erholungsnutzung ökolog. gestalten Pärkeverordnung Art. 18 Abs. 1b Vorschriften Umgebungszone: Erhaltung und Schutz der Kulturlandschaft	Lebens- u. Wirtschaftsraum, Nachhaltigkeit, Sensibilisierung Bundesamt für Umwelt: Anforderungen an einen Park Eigenschaften u. Ziele Umgebungszone
Flugplatzgebundene Luftfahrzeuge			Motorflug, Helikopter: weiss Segelflug, Ecolight: grün	
Nicht-Flugplatzgebundene Luftfahrzeuge				

- In der Kernzone sind Forschung, Bildung und Dienstleistungen durch die Leichtaviatik und die Sportfliegerei nur in Ausnahmefällen möglich: z.B. Forschungsflüge durch Hängegleiter, oder, unter dem Aspekt der Dienstleistung, gesetzlich genehmigte Transportflüge (Bewilligungen für Flüge zu Arbeitszwecken: z.B. Bau und Unterhalt von durch den Kanton bewilligten Bauten und Anlagen).
- Bezüglich Forschung, Bildung und Dienstleistung bestehen Potentiale in der Umgebungszone, v.a. durch **Hängegleiter**, **Ballon** und **Segelflug**. Der Einsatz von **Motorflugzeugen** und **Helikopter** wird hinsichtlich der touristischen Nutzung und der Erholungsnutzung nicht bewertet, da der Gesamtnutzen durch die verursachten, oft störenden Emissionen stark abgeschwächt wird.

Strategieansatz Forschung, Bildung, Dienstleistung

Für den AeCS und den SHV bietet vor allem die Umgebungszone von Nationalpärken mögliche Potentiale: Hinsichtlich der Kriterien ökologisch gestaltete touristische Nutzung und Umgebungszone als Lebens- und Wirtschaftsraum können speziell die Sparten Hängegleiter und Ballon gefördert werden. Beide können auch Angebote für Laien oder Touristen anbieten. Weitere Dienstleistungen wie Transportflüge können in regionaler Synergie mit motorisierten Luftfahrzeugen ausgeführt werden.

3.1.6 Veranstaltungen

	Kernzone	Umgebungszone		
	Naturschutz	Puffer- und Schutzfunktion		
Nationalpark Veranstaltungen	Verbote, Geregelte Zugänglichkeit, Einschränkung menschl. Aktivitäten Bundesamt für Umwelt: Anforderungen an einen Park Eigenschaften Kernzone Pärkeverordnung Art. 17 Abs. 1a-c Vorschriften Kernzone: Freie Entwicklung der Natur	Erhalten und Fördern der ökologischen Funktionen Pärkeverordnung Art. 18 Abs. 1a Vorschriften Umgebungszone: Erhaltung und Schutz der Kulturlandschaft	Tourist. Nutzung und Erholungsnutzung ökolog. gestalten Pärkeverordnung Art. 18 Abs. 1b Vorschriften Umgebungszone: Erhaltung und Schutz der Kulturlandschaft	Lebens- u. Wirtschaftsraum, Nachhaltigkeit, Sensibilisierung Bundesamt für Umwelt: Anforderungen an einen Park Eigenschaften u. Ziele Umgebungszone
Flugplatzgebundene Luftfahrzeuge			<i>Ecolight: grün</i>	
Nicht-Flugplatzgebundene Luftfahrzeuge				

- Durch die Einschränkung von menschlichen Aktivitäten sind in der Kernzone sämtliche Veranstaltungen in Zusammenhang mit der Leichtaviatik und dem Flugsport unzulässig.
- In der Umgebungszone können durch Veranstaltungen der Sparten Hängegleiter und Ballon Potentiale im Bereich der ökologisch gestalteten touristischen Nutzung und der Erholungsnutzung genutzt werden. Eine Ausnahme bietet möglicherweise auch die Sparte **Ecolight**.
- In der Umgebungszone als Lebens- und Wirtschaftsraum der ansässigen Bevölkerung können durch sämtliche Veranstaltungen im Zusammenhang mit der Leichtaviatik und dem Flugsport Synergien genutzt und Wertschöpfung generiert werden.

Strategieansatz Veranstaltungen

Bei Veranstaltungen im Zusammenhang mit der Leichtaviatik und dem Flugsport können Potentiale hinsichtlich der Umgebungszone als Lebens- und Wirtschaftsraum genutzt werden. Solche Veranstaltungen können dementsprechend gestaltet werden. Weiter können auch Veranstaltungen mit Nicht-Flugplatzgebundenen Luftfahrzeugen in der Umgebungszone positiv positioniert und vermarktet werden.

3.1.7 Kurzfazit zu den Nationalpärken

In den Kernzonen der Nationalpärke gibt es Nutzungs- und Interessenskonflikte zwischen deren Schutzfunktion und den Aktivitäten des AeCS und des SHV, welche zu Ausschluss oder Konflikten führen. Mögliche Potentiale und Synergien zwischen dem Flugsport und den Nationalpärken bietet die Umgebungszone als Lebens- und Wirtschaftsraum (hinsichtlich Nachhaltigkeit und Sensibilisierung). Teils Konflikte, teils Potentiale birgt das Ziel der ökologisch gestalteten touristischen Nutzung und der Erholungsnutzung in der Umgebungszone.

3.2 Konflikte und Potentiale in Regionalen Naturpärken

3.2.1 Infrastruktur

Regionaler Naturpark Infrastruktur	<i>Lokale und regionale Wirtschaftsförderung</i>		
	Beeinträchtigungen vermindern, beheben Pärkeverordnung Art. 20 d. Vorschriften Parkgebiet: Erhaltung u. Aufwertung v. Natur u. Landschaft	Tourismus, Umweltbildung, Technologien Pärkeverordnung Art. 21 c., d. Vorschriften Parkgebiet: Nachhaltige Wirtschaftsförderung	Nachhaltige Aktivitäten in Tourismus, Mobilität, Energie, ... Bundesamt für Umwelt: Anforderungen an einen Park Bereichsspezifische Ziele: Förderung nachhaltiger Aktivitäten
Flugplatzgebundene Luftfahrzeuge			*
Nicht-Flugplatzgebundene Luftfahrzeuge			

- Die Infrastruktur der flugplatzgebundenen Luftfahrt birgt in Regionalen Naturparks einen möglichen Ausschluss hinsichtlich der angestrebten Verminderung von Beeinträchtigungen des Landschafts- und Ortsbildes durch Bauten, Anlagen und Nutzungen.
- Im Sinne der nachhaltig betriebenen Wirtschaft kann die Infrastruktur der Leichtaviatik und des Luftsports ökologisch gestaltet werden (Bsp. „Naturpark Flugplatz Birrfeld“).
- Durch Infrastruktur der Leichtaviatik und des Luftsports wie beispielsweise einem Flugplatz werden Arbeitsplätze geschaffen, die regionale Wirtschaft gefördert und lokale Unternehmen unterstützt.
- * Die Infrastruktur kann touristisch genutzt werden, wenn beispielsweise in Verbindung mit einem Regionalen Naturpark Angebote wie ein Treffpunkt, ein Infocenter für den Naturpark oder Parkplätze für die Besuchenden angeboten werden.

Strategieansatz Infrastruktur

Der Konflikt zwischen der Infrastruktur von flugplatzgebundenen Luftfahrzeugen und nachhaltigen Aktivitäten in Tourismus, Mobilität und Energie kann beispielsweise durch die ökologische Aufwertung der Infrastrukturanlagen in ein Potential umgewandelt werden.

3.2.2 Anreise / Rückreise

Regionaler Naturpark <i>Anreise, Rückreise</i>	<i>Lokale und regionale Wirtschaftsförderung</i>		
	Beeinträchtigungen vermindern, beheben	Tourismus, Umweltbildung, Technologien	Nachhaltige Aktivitäten in Tourismus, Mobilität, Energie, ...
Pärkeverordnung Art. 20 d. Vorschriften Parkgebiet: Erhaltung u. Aufwertung v. Natur u. Landschaft	Pärkeverordnung Art. 21 c., d. Vorschriften Parkgebiet: Nachhaltige Wirtschaftsförderung	Bundesamt für Umwelt: Anforderungen an einen Park Bereichsspezifische Ziele: Förderung nachhaltiger Aktivitäten	
Flugplatzgebundene Luftfahrzeuge			
Nicht-Flugplatzgebundene Luftfahrzeuge		<i>Hängegleiter: grün</i> <i>Ballon: weiss</i>	

- Die Anreise und Rückreise zu Abflug- und Landeort in Regionalen Naturpärken bringt ein mögliches Potential zwischen den Bergbahnen und der Aktivität von **Hängegleitern**. Die Aktivitäten des SHV tragen somit zur Förderung von lokalen Unternehmen bei.
- Weitere Sparten des AeCS können hinsichtlich Konflikten und Synergien bei der Anreise und der Rückreise nicht sinnvoll bewertet werden.

Strategieansatz Anreise, Rückreise

Durch die An- und Rückreise von Hängegleiter-Sportlern in einen Regionalen Naturpark kann im Sinne der lokalen und regionalen Wirtschaftsförderung ein Potential mit den ortsansässigen Bergbahnen genutzt werden. Weitere Aspekte werden aktuell nicht bewertet, allenfalls können in Zukunft jedoch solche Potentiale in Zusammenhang mit der An- und Rückreise gefunden und genutzt werden.

3.2.3 Aufenthalt

Regionaler Naturpark Aufenthalt	<i>Lokale und regionale Wirtschaftsförderung</i>		
	Beeinträchtigungen vermindern, beheben	Tourismus, Umweltbildung, Technologien	Nachhaltige Aktivitäten in Tourismus, Mobilität, Energie, ...
	Pärkeverordnung Art. 20 d. Vorschriften Parkgebiet: Erhaltung u. Aufwertung v. Natur u. Landschaft	Pärkeverordnung Art. 21 c., d. Vorschriften Parkgebiet: Nachhaltige Wirtschaftsförderung	Bundesamt für Umwelt: Anforderungen an einen Park Bereichsspezifische Ziele: Förderung nachhaltiger Aktivitäten
Flugplatzgebundene Luftfahrzeuge		*	*
Nicht-Flugplatzgebundene Luftfahrzeuge			

- * Ein Aufenthalt in Zusammenhang mit Aktivitäten im Bereich der flugplatzgebundenen Luftfahrzeuge ist im Normalfall nicht von Relevanz. Allerdings können bezüglich Tourismus, Umweltbildung, Technologien und Nachhaltige Aktivitäten in Tourismus, Mobilität, Energie etc. Potentiale in Bezug auf den Aufenthalt in Regionalen Naturparks geschaffen werden.
- Potentiale bergen Aktivitäten mit nicht-flugplatzgebundenen Luftfahrzeugen im Rahmen des Aufenthalts in Regionalen Naturparks hinsichtlich der nachhaltigen Wirtschaftsförderung und nachhaltigen Aktivitäten.
- Der Aufenthalt im Rahmen von Luftsport und Leichtaviatik kann speziell im Zusammenhang mit Veranstaltungen gefördert werden (Tagesausflug oder Übernachtung)

Strategieansatz Aufenthalt

Der Aufenthalt in Regionalen Naturpärken im Zusammenhang mit Aktivitäten von Flugplatzgebundenen Luftfahrzeugen ist für das vorliegende Positionspapier aktuell nicht von Bedeutung. Allerdings könnten solche Aufenthalte in Zukunft vermehrt als touristische Aktivitäten der nachhaltigen Wirtschaftsförderung betrachtet und vermarktet werden.

3.2.4 Emissionen

Regionaler Naturpark Emissionen	<i>Lokale und regionale Wirtschaftsförderung</i>		
	Beeinträchtigungen vermindern, beheben	Tourismus, Umweltbildung, Technologien	Nachhaltige Aktivitäten in Tourismus, Mobilität, Energie, ...
	Pärkeverordnung Art. 20 d. Vorschriften Parkgebiet: Erhaltung u. Aufwertung v. Natur u. Landschaft	Pärkeverordnung Art. 21 c., d. Vorschriften Parkgebiet: Nachhaltige Wirtschaftsförderung	Bundesamt für Umwelt: Anforderungen an einen Park Bereichsspezifische Ziele: Förderung nachhaltiger Aktivitäten
Flugplatzgebundene Luftfahrzeuge			
Nicht-Flugplatzgebundene Luftfahrzeuge			

- Durch Emissionen von motorisierten Luftfahrzeugen (v.a. Lärmemission) werden touristische Aktivitäten gestört, sowie die Natur und die Landschaft durch die Nutzung teilweise beeinträchtigt.
- Nicht-Flugplatzgebundene Luftfahrzeuge sind - vorausgesetzt beim Starten und Landen wird auf die Umwelt Rücksicht genommen - hinsichtlich der Emissionen in Regionalen Naturpärken nicht relevant.

Strategieansatz Emissionen

Konflikte in der Kategorie Emissionen (Luftverunreinigung, Lärmbelastung, visuelle Störung) bergen vor allem flugplatzgebundene Luftfahrzeuge, teilweise jedoch auch nicht-flugplatzgebundene Luftfahrzeuge. Ein möglicher Strategieansatz kann die Förderung von umweltverträglicheren Luftfahrzeugen sein, oder beispielsweise die Herausgabe von Verhaltensrichtlinien, um den Konflikt möglichst gering zu halten (Bsp. Motorkunstflug im Wanderflug durchführen; lärmarmes Fliegen).

3.2.5 Forschung / Bildung / Dienstleistung

Regionaler Naturpark <i>Forschung, Bildung, Dienstleistung</i>	<i>Lokale und regionale Wirtschaftsförderung</i>		
	Beeinträchtigungen vermindern, beheben	Tourismus, Umweltbildung, Technologien	Nachhaltige Aktivitäten in Tourismus, Mobilität, Energie, ...
Pärkeverordnung Art. 20 d. Vorschriften Parkgebiet: Erhaltung u. Aufwertung v. Natur u. Landschaft	Pärkeverordnung Art. 21 c., d. Vorschriften Parkgebiet: Nachhaltige Wirtschaftsförderung	Bundesamt für Umwelt: Anforderungen an einen Park Bereichsspezifische Ziele: Förderung nachhaltiger Aktivitäten	
Flugplatzgebundene Luftfahrzeuge			
Nicht-Flugplatzgebundene Luftfahrzeuge			

- In Regionalen Naturparks bieten Forschung, Bildung und Dienstleistung verschiedene Potentiale. Beispielsweise kann mit Segelflugzeugen, Ecolight und Hängegleitern Umweltbildung betrieben werden (div. Naturphänomene wie z.B. Wildtierbeobachtung, Erkennen von landschaftlichen Zusammenhängen, Thermik, etc.).
- Mit der Förderung von Ecolight und anderen ökologischen Luftfahrzeugen werden nachhaltige Technologien unterstützt. Diese können auch zur Förderung der lokalen Wirtschaft beitragen.

Strategieansatz Forschung, Bildung, Dienstleistung

Im Zusammenhang mit Regionalen Naturparks können die Verbände AeCS und SHV Angebote im Bereich Forschung, Bildung und Dienstleistung schaffen und diese aktiv vermarkten.

3.2.6 Veranstaltungen

Regionaler Naturpark Veranstaltungen	<i>Lokale und regionale Wirtschaftsförderung</i>		
	Beeinträchtigungen vermindern, beheben	Tourismus, Umweltbildung, Technologien	Nachhaltige Aktivitäten in Tourismus, Mobilität, Energie, ...
	Pärkeverordnung Art. 20 d. Vorschriften Parkgebiet: Erhaltung u. Aufwertung v. Natur u. Landschaft	Pärkeverordnung Art. 21 c., d. Vorschriften Parkgebiet: Nachhaltige Wirtschaftsförderung	Bundesamt für Umwelt: Anforderungen an einen Park Bereichsspezifische Ziele: Förderung nachhaltiger Aktivitäten
Flugplatzgebundene Luftfahrzeuge			
Nicht-Flugplatzgebundene Luftfahrzeuge			

- Veranstaltungen im Zusammenhang mit der Leichtaviatik und dem Luftsport sind Potentiale im Sinne der lokalen und regionalen Wirtschaftsförderung.
- Je nach Art der Veranstaltung kann von nachhaltigen Tourismusaktivitäten gesprochen werden.
- Veranstaltungen stehen immer in direktem Zusammenhang zum Aspekt Aufenthalt, da Besucher in die Region reisen, die tagsüber bleiben oder sogar vor Ort übernachten und somit lokal Wertschöpfung generieren.

Strategieansatz Veranstaltungen

Veranstaltungen sind in Regionalen Naturpärken sowie mit Flugplatzgebundenen, wie auch mit nicht-Flugplatzgebundenen Luftfahrzeugen zulässig und in der Regel im Sinne der lokalen und regionalen Wirtschaftsförderung zu unterstützen. Die Organisation und Vermarktung solcher Veranstaltungen kann in Zusammenarbeit zwischen dem AeCS / SHV und den Parkverantwortlichen weitere Potentiale mit sich bringen.

3.2.7 Kurzfazit zu den Regionalen Naturpärken

In Regionalen Naturpärken gelten keine zusätzlichen Verbote oder Regelungen wie dies beispielsweise in der Kernzone von Nationalpärken der Fall ist. Es handelt sich in erster Linie um ein Instrument der lokalen und regionalen Wirtschaftsförderung. Konflikte birgt vor allem die Vorschrift zur Erhaltung und Aufwertung von Natur und Landschaft im Parkgebiet. Ansonsten bergen die Regionalen Naturpärke vor allem Möglichkeiten für den AeCS und den SHV, weitere Potentiale zu nutzen.

3.3 Konflikte und Potentiale in Naturerlebnispärken

Die Vorschriften und Regelungen in den Naturerlebnispärken entsprechen weitgehend denjenigen der Umgebungszone von Nationalpärken. Aktuell gibt es in der Schweiz einen Naturerlebnispark (Wildnispark Zürich Sihlwald) sowie einen Parkkandidat im Kanton Waadt (Parc naturel périurbain du Jorat). Da die Relevanz für das Positionspapier dadurch eher gering ist, wird im Folgenden verzichtet, Matrizen für die Naturerlebnispärke aufzuzeigen. Die relevanten Punkte für das Positionspapier sind die Folgenden:

Infrastruktur

- Geregelter Zugänglichkeit und Einschränkung menschlicher Aktivitäten in der Kernzone lässt keine Infrastruktur zu.
- Naturerlebnispärke sind flächenmässig kleine Gebiete und daher ohnehin ungeeignet für Infrastrukturen des Luftsports.

Anreise / Rückreise

- Anreise und Rückreise sind nicht von Bedeutung für das Positionspapier.

Aufenthalt

- Aufenthalt ist nicht von Bedeutung für das Positionspapier.

Emissionen

- Es besteht ein Konflikt durch Emissionen in der Kernzone der Naturerlebnispärke, jedoch kein Ausschluss auf rechtlicher Grundlage.

Forschung / Bildung / Dienstleistung

- Die Kernzonen der Naturerlebnispärke eignen sich nicht für die Durchführung von Forschung und Bildung durch die Verbände AeCS und SHV; die Umgebungszone ist ebenfalls eher ungeeignet für solche Zwecke.
- In der Kernzone besteht kein Bedürfnis nach Dienstleistungen. Allenfalls können in der Übergangszone Potentiale entstehen, dies wird allerdings eher ein Ausnahmefall sein.

Veranstaltungen

- Veranstaltungen sind in Naturerlebnispärken wegen der geregelten Zugänglichkeit in der Kernzone und dem beschränkten Zutritt in der Übergangszone nicht geeignet.

3.3.1 Kurzfazit zu Naturerlebnispark

Bei der Kategorie Naturerlebnispark handelt es sich um einen Ausnahmefall der Naturpärke und flächenmässig oft um sehr kleine Gebiete. Ihre Kernzonen sind tendenziell strenger geregelt als diejenigen von Nationalpärken. Im Zusammenhang mit dem Luftsport und der Leichtaviatik sind jedoch kaum Konflikte und Potentiale zu erwarten.

4. Ergänzende Punkte

Neben den Pärken von nationaler Bedeutung gibt es in der Schweiz weitere geschützte und schützenswerte Landschaften. Es handelt sich dabei beispielsweise um Gebiete der UNESCO Biosphäre (z.B. Entlebuch), des UNESCO Weltnaturerbe (beispielsweise Gebiet Aletsch-Bietschhorn oder Tektonikarena Sardona) oder andere partielle Schutzgebiete.

Obwohl auch diese Gebiete mögliche Konflikte und Potentiale im Zusammenhang mit dem Luftsport und der Leichtaviatik aufweisen, wurde deren Betrachtung im vorliegenden Positionspapier nicht durchgeführt – der Fokus liegt bewusst auf den drei Naturparkkategorien Nationalpark, Regionaler Naturpark und Naturerlebnispark.

5. Fazit

Zwischen den Naturpärken in der Schweiz und den Aktivitäten der beiden Luftsportverbände AeCS und SHV gibt es einige Konflikte, sowie konkrete Ausschlüsse, welche den Luftsport und die Leichtaviatik einschränken. Dies ist vor allem in den Kernzonen der Nationalpärke der Fall.

Ausserhalb dieser Kernzonen kommt es teilweise zu Konflikten zwischen den unterschiedlichen Nutzungen. Diese Konflikte betreffen in erster Linie die touristische Nutzung und die ökologischen Funktionen zur Erhaltung und dem Schutz der Kulturlandschaft. Ein weiteres Konfliktpotential liegt im Ausstoss verschiedener Emissionen, welcher durch den Luftsport und die Leichtaviatik verursacht wird.

Einige der identifizierten Konflikte lassen sich durch die Anwendung von nachhaltigen Strategien in Potentiale umwandeln. Sehr häufig betreffen die Strategieansätze die touristische Nutzung und allgemein nachhaltige Aktivitäten in den Bereichen Tourismus, Mobilität und Energie. In diesen Bereichen bestehen heute bereits Potentiale, die in Zukunft noch besser genutzt und vermarktet werden können.

Abschliessend kann gesagt werden, dass die Thematik rund um die Naturpärke in der Schweiz viele Potentiale mit sich bringt, welche der AeCS und der SHV zu ihren Gunsten nutzen können, und dass nicht alle Konflikte automatisch zum Ausschluss der Sportfliegerei und der Leichtaviatik führen. Die zu Beginn vermutete Problematik ist möglicherweise geringer als angenommen, auch weil die meisten Ausschlüsse in Kernzonen von Nationalpärken angesiedelt sind, und in Zukunft wahrscheinlich bis auf die beiden Parkkandidaten im Adulagebiet und im Locarnese keine weiteren Nationalpärke geschaffen werden.

6. Übersicht Anhang

Folgende im Text erwähnte Grundlagendokumente finden sich in der Beilage mit dem Titel „Positionspapier AeCS und Naturpärke – Anhang“:

- Übersichtskarte Pärke und Parkprojekte (Schweizer Pärke Netz)
- Parkgebiete und Zivilflugplätze SIL (Auswertung Planteam)
- Anforderungen an einen Park (Bundesamt für Umwelt BAFU)
- Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG)
- Verordnung über die Pärke von nationaler Bedeutung (Pärkeverordnung PÄV)
- Verordnung über das Abfliegen und Landen mit Luftfahrzeugen ausserhalb von Flugplätzen (Aussenlandeverordnung AuLaV)
- Verordnung über den Schutz des Schweizerischen Nationalparks (Nationalparkordnung)
- Landschaftsruheazonen für die Luftfahrt: Konzept (Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL)
- Faktenblatt Bauten, Anlagen und Nutzungen in Pärken von nationaler Bedeutung (Bundesamt für Umwelt BAFU)
- Parkvertrag Parc Adula (Parkträgerschaft Parc Adula)