



19.4562

**Motion Dittli Josef.  
Luftrettung auch bei  
schlechtem Wetter ermöglichen****Motion Dittli Josef.  
Permettre le sauvetage aérien  
même par mauvais temps**

## CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 03.06.20

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 17.12.20

**Präsident** (Stöckli Hans, Präsident): Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

**Dittli Josef** (RL, UR): Ich möchte einleitend positiv würdigen, dass der Bundesrat in der Stellungnahme vom 12. Februar 2020 die Wichtigkeit des Low Flight Network, kurz LFN, eigentlich anerkennt und die laufenden Arbeiten und Abklärungen eigentlich ausdrücklich begrüsst – eigentlich. Vor diesem Hintergrund erstaunt es mich umso mehr, dass der Bundesrat die Ablehnung dieser Motion beantragt.

Worum geht es? Vor über fünfzehn Jahren lancierten die Schweizerische Rettungsflugwacht (Rega) und die Schweizer Luftwaffe die Idee eines satellitengestützten Routennetzes für Helikopter. Die Idee würde es – ähnlich dem nationalen Autobahnnetz – LFN-Helikoptern ermöglichen, überregionale Verbindungen innerhalb der Schweiz auch bei schlechtem Wetter und schlechten Sichtverhältnissen zu fliegen. Dabei würden Netzwerk-Anbindungen an die Spitäler der hochspezialisierten Medizin sowie Basen der Luftrettungsorganisationen sichergestellt. Wichtige militärische und zivile Infrastrukturen wie Spitäler, Waffenplätze, Basen der Luftrettungsorganisationen usw. würden so mittels satellitengestützter Instrumentenflugverfahren durch das LFN miteinander verbunden. Im Jahr 2009, fünf Jahre nach dem Beginn der Arbeiten, erfolgte unter Einbezug des Bundesamtes für Zivilluftfahrt und der Flugsicherungsbehörde Skyguide die Realisierung des ersten satellitengestützten Anflugverfahrens in der Schweiz auf das Berner Inselspital. Seit damals verläuft das Projekt für ein schweizweites Netz an Instrumentenflugrouten aber äusserst harzig. Es fehlen Anbindungen an wichtige Regionen wie die Westschweiz oder an Kantone wie Graubünden, Tessin oder das Wallis.

Wieso braucht die Schweiz das LFN, und wieso ist das LFN eine für die Schweiz kritische nationale Luftfahrtinfrastruktur?

1. Heute erhalten in der Schweiz bei schlechtem Wetter etwa 600 Menschen in Not keine adäquate medizinische Hilfe aus der Luft. So kann etwa das Paraplegikerzentrum in Nottwil trotz bestehender technischer Infrastruktur bei schlechtem Wetter und schlechten Sichtverhältnissen nicht angefliegen werden. Zudem sind beispielsweise weite Gebiete in den Kantonen Graubünden und Wallis bei Schlechtwetter auf dem Luftweg schlicht nicht erreichbar. Gerade mit der fortschreitenden Zentralisierung der Spitaldienstleistungen wird dies für die medizinische Versorgung der Bevölkerung zunehmend kritisch.

2. Der Schutz der Bevölkerung durch kritische Infrastruktur sowie die Hilfe aus der Luft nach Naturkatastrophen können heute bei schlechten Sichtverhältnissen nicht in allen Regionen sichergestellt werden; dies, obwohl gerade im Falle von Naturkatastrophen wie Unwettern, Erdbeben oder Überschwemmungen Helikopter oft das einzige Mittel zur Rettung und Versorgung der betroffenen Bevölkerung darstellen. Vor wenigen Monaten gedachten wir der Lawinenkatastrophe von Reckingen im Goms, die vor fünfzig Jahren dreissig Menschen in den Tod riss. Bei einem ähnlichen Ereignis wären wir heute bei schlechtem Wetter nicht in der Lage, auf dem Luftweg rasch und professionell Hilfe zu leisten.

3. Im Falle eines Terroranschlags, beispielsweise anlässlich einer Grossveranstaltung wie dem WEF in Davos – wir hoffen es natürlich alle nicht –, können bei schlechtem Wetter auf dem Luftweg möglicherweise keine Interventionsmittel an den Ort des Geschehens geflogen werden. Ein Netz von Instrumentenflugrouten kann auch in diesem Fall einen wichtigen Beitrag leisten.





Die erwähnten Beispiele zeigen: Beim Low Flight Network geht es um Menschenleben. Es geht um das Bébé, das im Engadin oder im Tessin zu früh das Licht der Welt erblickt und dringend nach Zürich in die Station für Neugeborene des Kinderspitals gebracht werden muss. Es geht um die Betroffenen eines Lawinenunglücks, die auf Rettung und Versorgung angewiesen sind.

Ich bin der Überzeugung, dass es nicht sein kann, dass bei uns in der Schweiz Zeitpunkt, Wetter und Ort eines Notfalls darüber entscheiden, ob ein Mensch die nötige medizinische Versorgung erhält, ob ein Patient lebt oder stirbt. Ebenso wenig kann es sein, dass Rettungshelikopter und Mittel der Luftwaffe nach einer Naturkatastrophe oder bei besonderen Lagen im Fall von Schlechtwetter am Boden bleiben müssen.

Ich entnehme der Stellungnahme des Bundesrates vom 12. Februar 2020, dass er diesbezüglich mit mir als Motionär einiggeht. Trotzdem empfiehlt er die Motion zur Ablehnung und führt zwei Argumente ins Feld:

Erstens müsse das LFN für Flüge zur Rettung von Menschen in Not, zur Bewältigung von Krisen und im Katastrophenfall für alle Unternehmen offenstehen, sofern diese die Sicherheitsvorschriften erfüllen. Dies wurde aber von der Luftwaffe und der Rega seit Projektbeginn immer so gefordert. Es war das UVEK, das hier bezüglich einer Öffnung zögerlich vorging. Eigentlich sind sich in dieser Sache Bundesrat und Motionär aber einig.

Zweitens argumentiert der Bundesrat, dass zuerst grundsätzliche Fragen zur Finanzierung in Bezug auf die finanzielle Mitbeteiligung durch den Bund unter Berücksichtigung des Subventionsrechts zu klären seien. Er fordert zudem eine Beschränkung des LFN auf das Routennetz, ohne An- und Abflüge zu und von den Landeplätzen. Letzteres ist sicher nicht sinnvoll.

Lassen Sie mich noch Folgendes sagen: Führen wir uns zunächst vor Augen, von welchen Investitionen wir hier eigentlich sprechen. Im Endausbau soll das LFN gesamthaft weniger als 30 Millionen Franken kosten; rund 15 Millionen Franken haben die Rega, die Luftwaffe und Skyguide bereits in das Projekt investiert. Für die Fertigstellung des LFN bis im Jahr 2022 geht es also um dreimal 5 Millionen Franken für die Investitionen und um rund 3 Millionen Franken jährlich für die Betriebskosten.

Beim LFN handelt es sich um ein klar definiertes Luftstrassennetz für Instrumentenflüge. Dazu gehören selbstverständlich auch die An- und Abflüge zu und von den wichtigsten Spitälern, Waffenplätzen und anderen kritischen Infrastrukturen. Was nutzt denn eine Autobahn, wenn die Auf- und Abfahrtrampen zur Autobahn nicht mit eingeschlossen sind? Zudem macht der Verweis auf das Subventionsrecht hier wenig Sinn. Die Wichtigkeit dieser kritischen nationalen Luftfahrtinfrastruktur im Nachgang zu Naturkatastrophen, bei besonderen Lagen oder zugunsten der medizinischen Versorgung der Bevölkerung ist dem positiven Nebeneffekt für die Spitäler klar überzuordnen.

Die vorliegende Motion sieht ja eben genau vor, den Bundesrat mit der Fertigstellung des LFN zu beauftragen und die damit in Zusammenhang stehenden Fragen zur Finanzierung abschliessend zu klären. Ich möchte an dieser Stelle meiner Hoffnung Ausdruck verleihen, dass die Prüfung der Finanzierung letztlich nicht mehr koste als die Fertigstellung und der Betrieb des LFN.

**AB 2020 S 329 / BO 2020 E 329**

Um das LFN, eine kritische nationale Luftfahrtinfrastruktur zur Bewältigung von Krisen im Katastrophenfall und zur Rettung von Menschen, endlich fertigzustellen, reicht es nicht mehr, dass es eigentlich alle wollen, man sich im Grundsatz einig ist, man aber weiter abklären will. Ich möchte mir nicht eines Tages sagen lassen müssen, ich hätte es verpasst, meinen Beitrag zu leisten, damit die Luftrettungsorganisationen und die Luftwaffe ihre Arbeit zugunsten der Bevölkerung machen können. Ich bin mir sicher, dass auch Sie das nicht wollen. Wir müssen hier gemeinsam zugunsten der Sicherheit und zum Schutz der Schweizer Bevölkerung Verantwortung übernehmen.

Ich bitte Sie deshalb, der vorliegenden Motion zuzustimmen.

**Carobbio Guscetti** (Marina, S, TI): Ich habe das Wort verlangt, weil ich Sie darum bitten möchte, diese Motion zu unterstützen. Neben den Argumenten, die wir bereits von Kollege Dittli gehört haben, will ich kurz noch ein paar Ausführungen machen.

Der weitere Ausbau des Low Flight Network ist sowohl für den Kanton Tessin als auch für andere Regionen, insbesondere für die Gebirgs- und Randregionen, eine absolute Notwendigkeit. Ganz besonders gilt dies für Rettungstransporte, wie zum Beispiel jene der Rega. Ich gebe Ihnen ein Beispiel: Im Tessin gibt es kein Spital, das über eine Abteilung zur Pflege von schwer kranken Neugeborenen verfügt. Die jüngsten Tessiner Patienten werden deshalb nach der Geburt für weitere lebensrettende medizinische Behandlungen entweder nach Luzern oder nach Zürich transportiert. Um Erschütterungen der Blutgefässe im Gehirn von Neugeborenen, die sehr anfällig sind, zu vermeiden, ist für diese Transporte der Rettungshelikopter das Mittel der Wahl. Schlech-



tes Wetter hat diese Transporte aber lange verunmöglicht. Zwar wurde 2016 die erste Instrumentenflugroute über den Gotthard eröffnet, jedoch gelten nach wie vor zeitliche Einschränkungen für deren Nutzung.

Es könnten noch andere Beispiele angeführt werden. Aber ich glaube, dass das ein anschauliches Beispiel dafür ist, wie notwendig diese Infrastruktur ist.

Aus diesen Gründen – das heisst, um die Rettung von Menschen in Not, um die medizinische Versorgung in der ganzen Schweiz und um diese Luftfahrtinfrastruktur schweizweit sicherzustellen – beantrage ich Annahme der Motion Dittli.

**Salzmann Werner** (V, BE): Erlauben Sie mir, auch noch zwei, drei Gedanken einzubringen. Ich unterstütze die Voten meiner Vorrednerin und des Motionärs und verstehe eigentlich nicht, warum das zuständige Bundesamt das Projekt in der Vergangenheit nicht unterstützte. Es gibt meines Erachtens absolut keine Gründe, warum wir etwas, das technisch machbar ist, nicht zum Schutz und zur Versorgung unserer Bevölkerung einsetzen sollten. Ich bin auch der Meinung, dass der Bund am Endausbau und mit einer Beteiligung an den jährlichen Betriebskosten finanziell am LFN teilhaben sollte. Schliesslich sind es die Luftwaffe und private Rettungsorganisationen, die in die Luftfahrzeuge und die Ausbildung ihrer Crews investieren und so ihren Beitrag an diese für die Schweiz wichtige Infrastruktur leisten.

Wenn wir die uns zur Verfügung stehenden technischen Möglichkeiten nicht ausschöpfen, um unsere Bevölkerung im Katastrophenfall zu schützen und um Menschen, die nicht in der unmittelbaren Nähe eines Zentrums-spitals wohnen, wie dies im Tessin der Fall ist, bei Schlechtwetter den Zugang zu Traumazentren zu gewähren, dann müssen wir uns irgendwann den Vorwurf der unterlassenen Hilfeleistung gefallen lassen. Das möchte ich nicht.

Deshalb bitte ich Sie, der Motion zuzustimmen.

**Maret Marianne** (M-CEB, VS): Comme dans les autres cantons alpins, il y a en Valais de vastes zones qui sont inaccessibles par voie aérienne lors de mauvais temps. Actuellement, la centralisation progressive des hôpitaux, qui est une bonne chose pour les économies, n'est pas une bonne chose pour la population de nos vallées de montagne. La population devient de plus en plus critique quant à sa prise en charge. Compte tenu des distances à parcourir, dans les cas de catastrophe naturelle, nous ne sommes toujours pas en mesure d'apporter aujourd'hui les bonnes réponses, et c'est grave.

Nous sommes dans une situation délicate. Aujourd'hui, par mauvais temps, nous devrions pouvoir recevoir une assistance médicale, du matériel et pouvoir transporter des personnes pour amener de l'aide. Or, lors d'un hiver aussi avalancheux que celui de 1999, qui a particulièrement touché les régions de montagne, cela est très compromis. Pouvoir apporter des réponses adéquates en matière de secours et d'approvisionnement est un corollaire au maintien des populations de montagne dans leur lieu de vie, et ce maintien est un ingrédient essentiel de l'équilibre de notre pays. Ne l'oublions pas.

La prise en charge de la population, et de nos touristes aussi, dans les situations d'urgence est une mission de la Confédération, et les infrastructures correspondantes doivent être financées au niveau fédéral.

Dans l'intérêt de la Suisse, et des cantons de montagne en particulier, je vous prie d'accepter la motion.

**Sommaruga Simonetta**, Bundespräsidentin: Das Low Flight Network (LFN) ist ja ein schweizweites Netzwerk aus Instrumentenflugrouten für Helikopter. Es besteht bereits in seiner Grundstruktur und wird heute bereits seit rund drei Jahren genutzt. Es ist also nicht so, dass es das noch nicht gibt. Es gibt es bereits heute, und es wird auch genutzt.

Nun ist es so, dass die Initianten des Projekts – die Rega und die Luftwaffe – dieses Netzwerk punktuell ausbauen und optimieren möchten. Deshalb hat das zuständige Bundesamt für Zivilluftfahrt Mitte 2018 ein Projekt für die Koordination zur Fertigstellung des LFN gestartet. Das Projekt wird voraussichtlich Ende dieses Jahres fertiggestellt. Dann ist eine Planung der weiteren Umsetzung in den kommenden Jahren möglich.

Ich weiss nicht, wie Sie, Herr Ständerat Salzmann, wenn Sie mir das zu sagen erlauben, darauf kommen, das zuständige Bundesamt würde das Projekt nicht unterstützen. Es ist ja genau das BAZL, das dieses Projekt umsetzt und bis Ende Jahr so fertigstellt, dass die weitere Planung gemacht werden kann. Das BAZL ist das Bundesamt, das bei diesem Projekt aktiv ist und auch weiterhin aktiv sein wird. Es hat auch entsprechend vorwärtsgemacht.

Die Initianten des LFN sind schon letztes Jahr bei mir vorbeigekommen. Wir haben die Situation angeschaut, und ich habe ihnen schon damals gesagt, dass wir das Projekt unterstützen. Es ist ein wichtiges und sinnvolles Projekt, aber es ist eben ein Projekt mit verschiedenen Beteiligten. Das wurde von Ihnen jetzt auch erwähnt. Es sind die Spitäler, es sind die Kantone, es ist die Luftwaffe, es ist die Rega – es sind also auch private Firmen –; es sind eben verschiedene Akteure. Ich habe damals den Initianten des Projekts empfohlen, sich an



den Sicherheitsverbund Schweiz zu wenden. Dort ist unter anderem das VBS dabei, dort kann auch das EDI einbezogen werden, und dort sind die Kantone dabei. Die Privaten sind nicht dabei. Aber es sind mit Bund und Kantonen diejenigen Behörden vertreten, oder können dort zusammengekommen werden, die diesem Projekt genau das geben können, was es noch braucht, nämlich rechtliche und finanzielle Klärungen.

Das wurde gemacht. Dieser Sicherheitsverbund ist an der Arbeit. Jetzt kommt die Motion. Ich möchte den Vorwurf nicht auf uns sitzenlassen, dass wir hier nicht vorwärtsgemacht hätten. Beteiligt am Projekt sind eben neben den privaten Firmen die Kantone, dann vor allem die Helikopterfirmen, die Spitäler und die Luftwaffe. Diese Akteure müssen zusammen herausfinden, wie sie dieses Projekt betreiben wollen und, vor allem, wer was bezahlt.

Auch wenn man sagt, es sei eine kritische Infrastruktur, heisst das nicht automatisch, dass der Bund einfach das Geld in die Hand nimmt. Der Bund ist aber bereit – das haben wir in der Stellungnahme zur Motion auch betont –, hier einen Beitrag zu leisten. Es ist dann sicher die Luftwaffe, die ganz direkt davon profitiert. Das Subventionsgesetz ist nicht irgendwie ein Alibigesetz, sondern es ist so, Sie wissen das: Überall, wo der Bund Subventionen spricht, braucht er eine entsprechende rechtliche Grundlage.

**AB 2020 S 330 / BO 2020 E 330**

Ich muss das einfach klären, weil der Unterton ein bisschen der ist, dass das UVEK oder das BAZL hier nicht vorwärtsgemacht hätten. Ich würde sagen, diejenigen, die wirklich gearbeitet haben, sind die Leute vom BAZL. Es müssen jetzt aber in diesem Sicherheitsverbund von Bund und Kantonen die rechtlichen und finanziellen Fragen geklärt werden. Da sind die entsprechenden Leute dabei; sie sind auch an der Arbeit.

Sie können diese Motion gerne annehmen. Sie werden aber um die Klärung dieser Fragen nicht herumkommen. Deshalb können Sie die Motion auch ablehnen. Das ändert eigentlich nichts, wenn ich mir erlauben darf, das so zu sagen. Das, was das BAZL tun muss, macht das BAZL auch. Das Projekt wird bis Ende Jahr fertig. Dann weiss man, wie man vorgehen muss, dann weiss man auch, wie die Kosten berechnet werden müssen. Soweit es heute möglich ist, kann dieses Netzwerk bereits genutzt werden.

Aber Sie werden um den Sicherheitsverbund – dort klären Bund und Kantone diese Fragen zusammen – nicht herumkommen. Dort ist das UVEK zwar nicht vertreten, wir arbeiten aber zusammen. Das UVEK klärt die technischen Vorgaben. Es klärt, was wie gemacht werden kann. Die beteiligten Akteure klären die rechtlichen und finanziellen Fragen. Je schneller man sich dort im Sicherheitsverbund einig wird und diese Fragen klärt, desto schneller kommt dieses Projekt. Dann kann es auch wirklich finalisiert und in dem Sinne gebraucht werden, wie es jetzt auch verschiedene von Ihnen auf sehr verständliche Art und Weise ausgeführt haben.

Es geht nicht darum, ob man für oder gegen das Projekt ist. Im Föderalismus müssen, vor allem, wenn noch Private dabei sind, diese Fragen geklärt werden. Es sind eben relativ viele Nutzer. Am Schluss sind es die Spitäler, die Kranken- und Unfallversicherungen, die für die Patientinnen und Patienten bezahlen. Die Kantone sind auch noch für den Katastrophenschutz zuständig. Es sind diese verschiedenen Aufgaben. Alle diese Akteure möchten dieses Netz nutzen. Sie müssen sich zusammenschliessen und, gerne möglichst rasch, eine gute Antwort auf die noch offenen Fragen finden.

In diesem Sinne können Sie die Motion wirklich annehmen. Sie werden aber nicht darum herumkommen, diese Klärungen vorzunehmen, wie das in unserem Land bei der Zusammenarbeit üblich ist.

**Abstimmung – Vote**

Für Annahme der Motion ... 41 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)