

# Flugverbot für russische Helikopter teilweise aufgehoben

von Ludmilla Tüting

Nach heftigen Protesten der Tourismuswirtschaft hob die Regierung das Flugverbot für russische Helikoptertypen wieder auf, wenn auch nur vorübergehend. Ein noch zu bildendes Komitee soll nun "demnächst" ein erneutes Urteil fällen.

Im Everestgebiet, dem wichtigsten Einsatzgebiet der Helikopter, dürfen ausländische Trekker und Bergsteiger jedoch vorläufig nur in Lukla (2.900 m ü.d.M.) aus- und einsteigen. Flugpisten und Landeplätze in höheren Lagen (Shyangpoche, Kloster Tengpoche) bleiben vorerst tabu. In den Dörfern des Hochgebirges, darunter Namche Bazar und Khumjung, wurden über 800 Unterschriften gesammelt, um dort oben auch weiterhin Landungen zuzulassen.

Eine plausible Erklärung für die Einschränkungen gibt es bislang noch nicht. Trekkingveranstalter in Kathmandu fiel jedoch auf, daß das Flugverbot durch die nepalische Luftfahrtbehörde erstmals nach einem Besuch von Vertretern der Flugzeugfirma Cessna angeündigt wurde. Sie vermuten, daß Cessna in Nepal auf den Markt drängt.

Es steht nicht gut um den Tourismus im Himalaya-Königreich Nepal. Zwar hat die Regierung das Tourismusjahr 'Visit Nepal Year 98' ausgerufen, doch gleichzeitig erhöhte sie die größte Hürde des Landes, den Zugang zu den Berggebieten. Zeitweilig wurden die zuverlässigen Hubschrauberflüge ins Gebirge verboten und Direktflüge aus Westeuropa sind Mangelware. Zur Hochsaison sind Vorausbuchungen von einem halben Jahr für die berüchtigt unzuverlässige, staatliche 'Royal Nepal Airlines' erforderlich. Die Deutsche Lufthansa stellt ihre 1987 begonnenen Flüge nach Kathmandu Ende April 1997 ein. In Deutschland verriet Insider, der Grund sei die mangelnde Auslastung der 'Business Class'. In Nepal ließ Lufthansa offiziell verkünden, Nepal sei "kein attraktives Ziel mehr für Europäer."

Vor kurzem beschloß die nepalische Regierung aus unerfindlichen Gründen, auch die inländischen Flugkapazitäten um nahezu die Hälfte zu reduzieren. Und dies, obwohl der Straßen- und insbesondere der Busverkehr lebensgefährlich ist.

Zudem sind große Teile des Gebirges nicht durch Straßen erschlossen.

Vor vier Jahren kaufte eine innovative Sherpa-Familie zwei große russische Mi-17-Hubschrauber und beendete damit schlagartig einen permanenten Engpaß. Bis zu diesem Zeitpunkt waren Einheimische und Touristen auf kleine Propellerflugzeuge der 'Royal Nepal Airlines' mit maximal 18 Plätzen angewiesen, die rund 40 kleinere Graspisten anfliegen. Dieser Service war monopolgemäß lausig und höchst unzuverlässig. Einige Hochgebirgspisten konnten sogar nur mit der Kleinstmaschine 'Pilatus', von der 'Royal Nepal' nur eine besitzt, angefliegen werden. Aufgrund der Wetterabhängigkeit war dieser Flugdienst sehr unzuverlässig und viele Trekkingreisen fielen buchstäblich ins Wasser, so daß dem Bergtourismus großer Schaden zugefügt wurde.

Die Helikopter von 'Asian Airlines', einer Gründung von 'Asian Trekking', fanden rasch Nachahmer. Mittlerweile gibt es neun kleine private Helikopterunternehmen, vier davon setzen 24-sitzige Mi-17 zu Passagier- und Frachtflügen ein. "Die insgesamt zwölf Mi-17-Helikopter stellen damit 46 Prozent der vorhandenen Plätze im Inlandverkehr", erklärte der 'Verband der Hubschrauberbetreiber in Nepal' (AHON).

Nepals Luftfahrtbehörde befand diese Hubschrauber doch zwischenzeitlich als zu "unsicher" und entzog ihnen die Lizenzen, die sie einst selbst ausgestellt hatte. Nun werden Zertifikate internationaler Luftfahrtbehörden aus Europa und den USA verlangt. Nepalische Fluggäste blieben jedoch von dem Verbot unberücksichtigt und Frachtflüge waren nicht betroffen.

In Nepal wird angenommen, daß 'vested interests' (bestimmte Interessengruppen) und handfeste Mausechelen im Spiel sind - wie allgemein üblich. Noch können jedoch selbst Insider die wahren Gründe nicht erkennen. Zwar hatten sich vor einiger Zeit Besitzer kleiner Berghotels lauthals beschwert, daß sie durch diese Flüge Touristen und Träger ihre Arbeit verlieren. Jedoch betraf dies nur einzelne Dörfer, die

teilweise gar nicht an den Flugrouten liegen. Dieses Problem ließe sich aber anders lösen, da letztlich auch jede neue Straßenverbindung ähnliche Veränderungen nach sich zieht. Somit bleibt weiterhin unverständlich, warum mit einem einzigen Schritt gleich die gesamte Tourismuswirtschaft lahmgelegt wurde. Darüberhinaus hat die Regierung in Kathmandu der vernachlässigten Bergbevölkerung zuvor noch nie ein offenes Ohr geschenkt und auch nie für die Probleme der Lastenträger Interesse gezeigt.

Vergessen sind offensichtlich auch die zahlreichen und oft einzigartigen Rettungsaktionen der privaten Hubschrauberdienste, mit denen sich die Armee nicht messen kann. "Die starken Mi-17 haben sich bestens in anderen Hochgebirgsregionen (...) bewährt", betont AHON, "sie sind weniger wetterabhängig und wir haben bislang auch in Nepal nur gute Erfahrungen damit gemacht."



## Südostasien informationen

### Behinderte Menschen

Heft Nr. 4/96

#### aus dem Inhalt:

#### Behinderte Menschen:

- Kriegsgesopfer in Vietnam, Laos und Kambodscha
- auf den Philippinen
- in Thailand, Malaysia und Indonesien

#### außerdem:

- Thailand: Erinnerungen an den 6. Okt. 1976
- Indonesien: Der Umbruch ist nicht mehr aufzuhalten
- Osttimor: Nobelpreis und Solidarität
- APEC-Wirtschaftsgipfel in Manila

Schwerpunkt des nächsten Heftes:  
China und Südostasien

erscheinen vierteljährlich

Einzelheft: 72 S.

Preis: DM 9,-

Doppelheft: 96 S.

Preis: DM 14,-

(zzgl. Porto)

Jahresabonnement:

DM 36,- für Einzelpersonen

DM 72,- für Institutionen

erhältlich bei:

**Südostasien-**  
**Informationsstelle**

Bullmannau 11

D-45327 Essen

Tel.: 0201/830 38-18

Fax: 0201/830 38-19

E-Mailing im Internet:

seainfo@geod.geonet.de

Konten: Sparkasse Bochum (BLZ 430 500 01) Nr. 30302491  
Post giro Dortmund (BLZ 440 100 46) Nr. 1748-460