Absender:

 ……………………………………….…

 ………………………………………….

 ………………………………………….

 ……………………………………….…

Bundesamt für Zivilluftfahrt

Sektion Sachplan und Anlagen

3003 Bern

Wangen-Brüttisellen, …………………………

**Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), Konzeptteil (Revision), Mitwirkung
Einwendungen**

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich unterbreite Ihnen in obgenannter Angelegenheit das folgende

# Rechtsbegehren

*Der SIL-Konzeptteil sei gestützt auf die nachfolgenden Ausführungen anzupassen und zu ergänzen.*

Dies mit folgender

# Begründung

# Formelles

1. Gemäss der amtlichen Publikation im Bundesblatt vom 3. Juli 2018 ist die Stellungnahme zum Entwurf SIL-Konzeptteil bis zum 4. September 2018 schriftlich beim Bundesamt für Zivilluftfahrt, Sektion Sachplan und Anlagen, einzureichen. Die Frist ist mit heutiger Eingabe gewahrt. Die Zuständigkeit ist von Amtes wegen zu prüfen.

# Materielles

## Mitwirkung und Verfahren

1. Im angepassten SIL-Konzeptteil wird neu festgelegt, dass die betroffenen Gemeinden nur noch "in der Regel" beim Koordinationsprozess, welcher der Erarbeitung der Objektblätter vorangestellt ist, beteiligt sind (Ziff. 1.6 «Verfahren und Wirkung»). Der Bund versucht hier ein Schlupfloch einzubauen, damit betroffene Gemeinden, die allenfalls gegen die Pläne des Bundes sind, nicht miteinbezogen werden müssen. Da jedoch fast ausschliesslich die betroffenen Gemeinden mit den Auswirkungen eines Flugplatzes leben müssen, sind diese in jedem Fall in den Koordinationsprozess miteinzubeziehen. *Der Satz unter Ziff. 1.6 ist demzufolge anzupassen.*

## Grundsätze - Ausrichtung der Luftinfrastruktur (Ziff. 3.1)

1. Gemäss dem ***zweiten Grundsatz*** soll sich die Planungs- und Bewilligungsbehörde des Bundes bei der Planung und Bewilligung der Luftfahrtinfrastruktur an den Grundsätzen der Nachhaltigkeit orientieren. Dieser Begriff wird im Konzeptteil einseitig zu Gunsten der Interessen des Flughafens konkretisiert, wonach in erster Linie die Mobilitätsbedürfnisse volkswirtschaftlich möglichst effizient und zu tragbaren Kosten befriedigt werden sowie der Zugang zur Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen und Landesteile sowie die Sicherheit gewährleistet werden sollen. Die Interessen der Anwohner und der Umwelt finden im Konzeptteil SIL unzureichend Gehör und werden durch die Erläuterungen (S. 48) weitergehend verwässert. Der zweite Grundsatz soll wie folgt ergänzt werden:

*«Die Nachhaltigkeit umfasst insbesondere die ökologische Verantwortung gegenüber der Umwelt und der von Lärm und anderen Immissionen betroffenen Menschen.»*

1. Die Festlegungen im SIL sollen die Richtung vorgeben, wie – innerhalb des geltenden gesetzlichen Rahmens- mit dieser Nachfragesteigerung und mit dem Verdrängungs­effekt auf den Landesflughäfen planerisch umzugehen ist (Konzeptteil SIL, S. 44). Der SIL legt zwar fest, dass bestehende Flugplätze als Alternativstandorte verwendet werden sollen, allerdings legt er das Vorgehen zur Bestimmung der Alternativstandorte nicht fest. Der ***neunte Grundsatz*** weist lediglich darauf hin, dass ehemalige Militärflugplätze zivilaviatisch mitbenützt bzw. für den zivilen Luftverkehr weiterbenützt werden sollen. Zudem werden wiederum die Schutzanliegen der Anwohner und der Umwelt zu wenig berücksichtigt. Gemäss letztem Absatz sollen nur Technologien und Verfahren gefördert werden, die die Leistungsfähigkeit, Effizienz und Sicherheit der Luftfahrinfrastrukturen verbessert. Der Grundsatz 9 ist deshalb wie folgt anzupassen:
* *Bei Kapazitätsengpässen sind Entlastungsmöglichkeiten im Gesamtsystem zu suchen. Kapazitätsengpässe, welche die Funktionalität und Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems gefährden, sollen durch gezielte Massnahmen rechtzeitig beseitigt werden. Insbesondere ist bei den bestehenden Regionalflughäfen zu prüfen, ob und wie weit sie zur Entlastung der Landesflughäfen beitragen können.*
* *Bei der Suche nach Alternativstandorten zur Entlastung von Landesflughäfen ist eine saubere Interessenabwägung nach Raumplanungsverordnung (RPV) durchzuführen, wobei einzelne Kriterien nicht unverhältnismässig hoch gewichtet werden dürfen.*
* *~~Bestehende Militärflugplätze sollen zivilaviatisch mitbenutzt werden, soweit es die militärischen Interessen erlauben bzw. es mit dem Betrieb der Luftwaffe vereinbar ist.~~*
* *~~Ehemalige Militärflugplätze sollen für den zivilen Luftverkehr weitergenutzt und in zivile Flugplätze umgewandelt werden, sofern keine anderweitigen öffentlichen Interessen überwiegen~~.*
* *Neue Technologien und Verfahren, welche die Leistungsfähigkeit, Effizienz oder Sicherheit der Luftfahrtinfrastrukturen verbessern sowie die Beeinträchtigungen der Bevölkerung und der Umwelt durch die Luftfahrt minimieren, sollen gefördert und genutzt werden.»*

## Koordination mit dem Umweltschutz (Ziff. 3.4)

1. Gemäss dem ***ersten Grundsatz*** sind die Umweltanliegen – wozu auch Lärm etc. gehören –bloss zu berücksichtigen und miteinzubeziehen (Pkt. 1 S. 56). Diese Formulierung ist zu offen und unbestimmt, um griffige Anordnungen vorkehren zu können. Dies gilt umso mehr als bereits heute eine «andauernde deutliche Überschreitung der zulässigen Lärmbelastung in der Nacht» vorliegt (Verfügung BAZL, S. 10, Rz. 12) bzw. der heutige Zustand «dem Umweltschutzrecht widerspricht» (Verfügung BAZL, S. 10, Rz. 12). Trotz dieses offenkundig rechtswidrigen Betriebszustands wurden aufgrund von volkswirtschaftlichen Bedenken von Seiten des BAZL bloss «Massnahmen angeordnet, die verhindern sollen, dass die Überschreitungen zunehmen» (Verfügung BAZL, S. 11, Rz. 12). Dies genügt nicht. Vielmehr ist zu verlangen, dass dem Schutz der Umwelt und insbesondere den Anliegen der Bevölkerung bei der Planung, dem Bau und Betrieb der Luftfahrtinfrastruktur vorrangig und umfassend Rechnung zu tragen ist. Der erste Grundsatz ist entsprechend wie folgt zu ergänzen:

*«Dem Schutz der Umwelt und den Anliegen der Bevölkerung sind bei der Planung, dem Bau und Betrieb der Luftfahrtinfrastruktur vorrangig und umfassend Rechnung zu tragen. […].»*

1. Auch nach dem ***dritten Grundsatz*** wird bewusst «in Kauf genommen», dass unter anderem bei Landesflughäfen die Belastungsgrenzwerte für den Fluglärm nicht eingehalten werden sowie gewisse Luftschadstoffe (namentlich Stickoxide und Feinstaub) einen feststellbaren Anteil an der Gesamtschadstoffbelastung ausmachen. Auch diese allgemeingültige Formulierung privilegiert die Situation der Flughafen Zürich AG ungebührlich und lässt die berechtigten und schutzwürdigen Interessen der Anwohner ausser Acht. Eine Abweichung von den gesetzlichen Vorschriften darf nur ausnahmsweise hingenommen und nicht quasi als Grundsatz angeordnet werden. Der Grundsatz ist wie folgt anzupassen:

*«Im Interesse der ökonomischen und sozialen Dimension der Mobilität ~~wird~~ ~~in Kauf~~ kann ausnahmsweise eine Abweichung ermöglicht ~~genommen~~ werden, ~~dass~~ wenn*

* *bei Landesflughäfen ~~und Regionalflughäfen mit öffentlichem Luftverkehr und bei Heliports~~ die Belastungsgrenzwerte für den Fluglärm nicht überall eingehalten werden können;*
* *bei Landesflughäfen gewisse Luftschadstoffe (namentlich Stickoxide und Feinstaub) einen feststellbaren Anteil an der Gesamtschadstoffbelastung ausmachen.*

*Erleichterungen gemäss Umweltschutzgesetz (USG) können nur nach umfassender Interessenabwägung für Anlagen gewährt werden, die dem öffentlichen Luftverkehr dienen oder einen wesentlichen Anteil an Rettungs- und Einsatzflügen am Gesamtverkehr aufweisen. Erleichterungen sind an die gesetzlichen Auflagen gebunden, dass alle möglichen und wirtschaftlich tragbaren Massnahmen zur vorsorglichen Emissionsbegrenzung und auch die möglichen Entlastungsmassnahmen auszuschöpfen sind. ~~Im Weiteren können Erleichterungen für Flugplätze gewährt werden, die gemäss den Festlegungen im SIL ausdrücklich zur Entlastung der Landesflughäfen vorgesehen sind, sofern die Voraussetzungen gemäss Art. 7 Abs. 2 LSV erfüllt sind.~~ Die Immissionsgrenzwerte für den Fluglärm müssen jedoch eingehalten und die Erleichterungen dürfen nur in geringem örtlichem Umfang gewährt werden.*

*Erleichterungen nach USG sind in einem transparenten Verfahren und dann zu gewähren, wenn nachgewiesen werden kann, dass:*

* + - * *Alle technischen und betrieblichen Massnahmen (inkl. Entlastungsmöglichkeiten) zur Verminderung der Umweltbelastung ergriffen wurden;*
			* *Die lärmbelastete Bevölkerung erfasst ist und die räumlichen Auswirkungen geprüft wurden (Abstimmungsnachweis im Einvernehmen mit dem Kanton erbracht);*
			* *Mit spezifischen Kontrollmassnahmen die Einhaltung der gesetzlichen Ziele überwacht wird. »*

## Landesflughäfen (Ziff. 4.1)

1. Auch unter diesem Titel wird im ***zweiten Grundsatz*** die «Luftverkehrsnachfrage» als massgebliche Grösse dargestellt. Eine rein nachfrageorientierte Ausrichtung der schweizerischen Luftfahrtpolitik berücksichtigt die sowohl in der Verfassung als auch in der Umweltschutzgesetzgebung verankerten (Lärmschutz-)Interessen der betroffenen Anwohner nicht. Dies ist rechtswidrig. Entsprechend ist der zweite Grundsatz zu Ziff. 4.1 wie folgt zu ergänzen:

 *«Die bauliche und betriebliche Weiterentwicklung der Landesflughäfen richtet sich nach der Luftverkehrsnachfrage, soweit diese Entwicklung mit den Grundsätzen der Nachhaltigkeit in Einklang steht, sowie nach den Schutzinteressen der Gesellschaft und Umwelt. Die Nachhaltigkeit umfasst insbesondere die ökologische Verantwortung gegenüber der Umwelt und der von Lärm und anderen Immissionen betroffenen Menschen – auch hinsichtlich zukünftiger Generationen.»*

1. Auch der ***vierte Grundsatz*** behandelt die bestehenden Betriebszeiten der Landesflughäfen vorrangig. Gestützt auf diesen Grundsatz ist zu erwarten, dass er die Festsetzung der Betriebszeiten in den Objektblättern sowie im Betriebsreglement zum Flughafen Zürich übersteuert. Das ist inakzeptabel. Insbesondere auch angesichts der Tatsache, dass bereits heute eine «andauernde deutliche Überschreitung der zulässigen Lärmbelastung in der Nacht» vorliegt (Verfügung BAZL, S. 10). Entsprechend ist der Grundsatz wie folgt zu modifizieren:

*«Die bestehenden Betriebszeiten der Landesflughäfen halten die Vorgaben der Nachtflugordnung ein. Wenn sich im vergleichbaren europäischen Umfeld verlängerte Nachtruhezeiten durchsetzen, die über die in der Schweiz geltende Nachtflugsperre hinausgehen, kann dies berücksichtigt werden.»*

## Flugfelder (Ziff. 4.3)

1. Gemäss dem ***neunten Grundsatz*** sollen Teile des Militärflugplatzes Dübendorf in ein ziviles Flugfeld umgenutzt werden, welches in erster Linie dem Geschäftsreiseverkehr dient. Der SIL legt Ziele und Vorgaben für die zivile Luftfahrtinfrastruktur fest und stimmt sie mit den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzzielen ab. Die generellen Ziele und Vorgaben sind im Konzeptteil, die anlagespezifischen Vorgaben im Objektteil festgelegt. Der Grundsatz 9 entspricht klar einer anlagespezifischen und keiner generellen Vorgabe. Diese Vorgaben gehören in das Objektblatt Flugplatz Dübendorf und nicht in den SIL-Konzeptteil. *Der Grundsatz 9 ist demnach zu streichen.*

*Optional: Der Grundsatz 9 unter Ziff. 4.3 soll wie folgt geändert werden:*

*"Teile des Militärflugplatzes Dübendorf werden in ein ziviles Flugfeld umgenutzt. Es soll historischen Flügen und Werkflügen offen stehen. Aviatische Grundschulung, Sport- und Freizeitflüge sowie Linienverkehr sind ausgeschlossen. Das zivile Flugfeld Dübendorf beherbergt eine Helikopterbasis für Rettungsflüge und Flüge der Kantonspolizei. Das zivile Flugfeld Dübendorf lässt eine Mitbenützung durch die Luftwaffe für Flüge mit militärischen Helikoptern und Flächenflugzeugen zu."*

## Heliport (Ziff. 4.4)

1. Gemäss dem ***fünften Grundsatz*** wird festgelegt, dass Erleichterungen gemäss LSV bei bestehenden oder neuen Heliports gewährt werden können, sofern dies einen wesentlichen Anteil Rettungs- und Einsatzflügen am Gesamtverkehr aufweisen. Wie bereits unter Ziff. 3.4 beschrieben, sollen Erleichterungen nur zugelassen werden, wenn alle möglichen und wirtschaftlich tragbaren Massnahmen zur vorsorglichen Emissionsbegrenzung und auch die möglichen Entlastungsmassnahmen ausgeschöpft sind. Des Weiteren sind im zurzeit rechtskräftigen SIL für Heliports auch keine Erleichterungen vorgesehen. Dies ist ein weiterer Punkt, in dem der Bund versucht die bestehenden Bestimmungen zu lockern. Der Bund ist verpflichtet (Art. 1 Abs.1 USG) die Bevölkerung vor Fluglärm und anderen Belastungen zu schützen. Die Belastungsgrenzwerte für den Fluglärm sind deshalb einzuhalten. Es ist wichtig, dass keine Aufweichung der Erleichterungen der Planungswerte erfolgt. *In Anbetracht dessen ist der Grund­satz 5 ersatzlos zu streichen*

*~~« Für bestehende und neue Heliports, die einen wesentlichen Anteil an Rettungs- und Einsatzflügen am Gesamtverkehr aufweisen, können Erleichterungen gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) gewährt werden~~.*

Aus den vorstehenden genannten Tatsachen und Rechtsgründen ersuche ich Sie, sehr geehrte Damen und Herren, höflich um Gutheissung des eingangs gestellten Begehrens.

Freundliche Grüsse

…………………………………………

Unterschrift