VgF

Vereinigung gegen Fluglärm

Kantonale Vereinigung gegen schädliche Auswirkungen des Flugverkehrs

Postfach 900
3000 Bern 9

M 077 455 70 20
E-mail: info@vgf.ch
www.vgf.ch

30. September 2011

Kopie

Einschreiben

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Sektion Sachplan und Anlagen
3003 Bern

Mitwirkung SIL-Objektblatt Flughafen Bern Belp

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Die kantonale Vereinigung gegen Fluglärm (VgF) dankt für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum publizierten Entwurf des SIL-Objektblatts für den Flughafen Bern-Belp. Sie nimmt diese Gelegenheit mit der heutigen Eingabe fristgerecht war.

Die VgF hat mehrere Hundert Mitglieder, die in den Gemeinden um den Flughafen Bern-Belp wohnen, davon rund ein Drittel in der Gemeinde Muri, ein Viertel in der Stadt Bern, gefolgt von Mitgliedern wohnhaft in den Gemeinden Köniz (Wabern), Belp, Kehrsatz und weiteren Gemeinden. Sie setzt sich statutengemäss für den Schutz vor Fluglärm und anderen schädlichen Auswirkungen des Flugverkehrs ein. Die VgF erhält in letzter Zeit vermehrt Rückmeldungen über störenden Fluglärm von Anwohnenden in den Flugschneisen, besonders betreffend Flugbewegungen, die in den Tagesrandzeiten frühmorgens und spätabends, nachts, an den Wochenenden und über Mittag statt finden. Die Empfindungen reichen von stark störend bis zu unerträglich störend, je nach Tageszeit und Flugzeugtyp.

Wir ersuchen Sie deshalb, unsere Anträge und Feststellungen ernst zu nehmen und bei der definitiven Ausarbeitung des SIL-Objektblattes zu berücksichtigen. Die Kernforderungen werden von der „Petition an den Bundesrat" für weniger Flugbewegungen unterstrichen. Die Petitionärinnen und Petitionäre bringen zum Ausdruck, dass sie weniger Flugbewegungen als die gemäss neuem SIL-Objektblatt möglichen wollen. Besonders die wachsende Anzahl grösserer und lauterer Flugzeuge fällt ins Gewicht.

Vorbemerkung: Die VgF hatte zu Beginn des SIL-Koordinationsprozesses beim BAZL ein Gesuch gestellt, in den Koordinationsprozess einbezogen zu werden. Das BAZL entschied, dass dies nicht möglich sei. Es stellte der VgF nach Abschluss des Koordinationsprozesses das bereinigte SIL-Koordinationsprotokoll (SIL-Protokoll) zur Verfügung und erläuterte den Objektblatt-Prozess. Im übrigen wurde die VgF auf das spätere, öffentliche Mitwirkungsverfahren und auf Einsprachemöglichkeiten in Plangenehmigungsverfahren verwiesen. Die VgF bedauert es ausdrücklich, dass die von ihr mit dieser Mitwirkungseingabe vorgebrachten Rückmeldungen der Anwohnerschaft vor Ort und die sich daraus ergebenden Forderungen zum Schutz und zur Erhaltung der hohen Wohn- und Lebensqualität nicht von Anfang an im Koordinationsprozesse diskutiert werden konnten. Es ist erfahrungsgemäss sehr viel schwieriger, sich erst im Nachgang zum Koordinationsprozess Gehör zu verschaffen.

Die VgF stellt und begründet die nachfolgenden Anträge:

1. **Das Potential ist von 75'000 auf 65'000 Flugbewegungen herabzusetzen und die SIL-Lärmkurve, bzw. das Gebiet mit Lärmbelastung entsprechend anzupassen. Der Anteil Flugbewegungen ist für den Linien- und Charterverkehr auf 5'000, für Grossflugzeuge auf 10'000 und für Jets auf 8'000 Flugbewegungen festzulegen.**

Begründung:

Das dem SIL-Objektblatt unterlegte Potenzial des Luftverkehrs und das damit ausgewiesene Gebiet mit Lärmbelastung beruhen auf einer unglaubwürdigen Nachfrageprognose und auf nicht überprüfbaren Annahmen zum Flottenmix und zur Lärmerzeugung der künftigen Luftfahrzeuge. Das veranlasst uns, für beides einen kleineren Rahmen zu fordern. Gemäss Art. 15 Abs. 2 RPV darf nämlich ein konkretes Vorhaben erst festgesetzt werden, wenn ein Bedarf dafür besteht. Damit ist es auch untersagt, überdimensionierte Vorhaben festzusetzen, welche im Planungshorizont voraussichtlich gar nicht benötigt werden.

a) Überdimensionierte Nachfrageprognose
Das Gebiet mit Lärmbelastung, bzw. die neuen SIL-umhüllenden Lärmkurven (PW der ES II und III), stützt sich gemäss SIL-Objektblatt auf die Luftverkehrsprognose 2020, bzw. auf die Nachfrageprognose zur „Entwicklung des Luftverkehrs in der Schweiz" bis 2030 der Intraplan Consult GmbH 2005 (Intraplan-Studie). Für 2020 wird darin mit 75'000 Flugbewegungen (FB) mit einem Anteil von 5'500 bis 6'500 Linien- und Charterflügen, bzw. mit 16'200 Grossflugzeugen (davon gemäss SIL-Protokoll 10'500 Jets) und 58'800 Kleinluftfahrtzeuge (davon gemäss SIL-Protokoll 3'500 Jets) gerechnet. Der Flottenmix entspricht gemäss Mail-Auskunft des Flughafens den „momentan operierenden Flugzeugtypen". Genauere Unterlagen dazu waren trotz nochmaligen Nachfragens nicht erhältlich. Auch das BAZL verfügt gemäss telefonischer Auskunft über keine zusätzlichen Unterlagen dazu.
Die Intraplan-Studie schliesst von der Nachfrageentwicklung in der Vergangenheit unter Einbezug des wirtschaftlichen Potentials auf die Zukunft. Sie gründet dafür aber für Bern-Belp auf unhaltbaren, alten Zahlen. Ihre Prognosezahlen sind verglichen mit den tatsächlich Flugbewegungszahlen der letzten 10 Jahre massiv überhöht. In den letzten vier Jahren lag die durchschnittliche Bewegungszahl gemäss SIL-Objektblatt (S. 1) bei 52'200 FB, somit weit unter der Nachfrageprognose von 75'000 FB. Der Anteil des Linien- und Charterverkehrs sank kontinuierlich und erreichte in den letzten zwei Jahren (nur) knapp 3'500 FB. Damit aber entbehrt die Gesamtbewegungszahl der Nachfrageprognose jeder realistischen Grundlage und ist nicht nachvollziehbar.
Ausserdem ist die Intraplan-Studie bezüglich Flughafen Bern-Belp widersprüchlich: Einerseits geht sie ganz klar davon aus, dass Regionalflughäfen Marktanteile an die Landesflughäfen verlieren werden, andererseits sollen die Passagierzahlen z.B. in Bern dennoch gewaltig steigen. Faktoren wie eine künftig lenkungswirksame CO_2-Abgabe werden ebenfalls nicht berücksichtigt. Und schliesslich soll gemäss Intraplan-Studie in Bern-Belp die allgemeine Luftfahrt ganz generell stagnieren. Damit ist die Studie widersprüchlich und nicht wirklich aussagekräftig und kann für den Erlass eines raumwirksamen Sachplans nicht berücksichtigt werden.

b) Zu grosse raumplanerische Reserven
Aus dem SIL-Objektblatt ergibt sich, dass *der* Lärmbelastungskataster vom März 2009 nach wie vor gilt (S. 1 in Vrb mit S.4 oben). Die darin getroffenen Annahmen basieren auf dem "Mittelfristszenario aus dem Bewilligungsverfahren (Umweltverträglichkeitsbericht vom 31. Mai 2000) für die Pistenverlängerung". Zugrunde gelegt ist diesem Bericht der auf S. 20f. LBK ausgewiesene Flottenmix. Dieser basiert auf den im Jahre 2000 prognostizierten Flugzeugtypen, welche im Jahre 2010 aus damaliger Sicht verkehren würden. Unterlegt sind ebenfalls die realen Bewegungszahlen von 1999 mit einer Wunschprognose auf 2010.

Der Flottenmix, der den neuen SIL-umhüllenden Lärmkurven (PW der ES II und III) zugrunde liegt, wurde - wie erwähnt - trotz mehrmaligen Ersuchens nicht offen gelegt. Solange aber über die prozentuale Zusammensetzung der Flugzeugtypen, bzw. über die entsprechenden Annahmen dazu, nichts bekannt ist, sind die neuen SIL-Lärmkurven weder überprüfbar noch mit der Lärmkurve, welche dem geltenden LBK zugrunde liegt, vergleichbar. Damit fehlt ein wesentliches Element zur Objektivierung der dem SIL-Objektblatt zugrunde liegenden Annahmen. Weil die neuen SIL-umhüllenden Lärmkurven raumplanerisch für den Kanton Bern und für die Flughafenanrainergemeinden verbindlich sein werden, haben auch sie und die breitere Öffentlichkeit einen Anspruch darauf, zu erfahren wie diese neuen SIL-Lärmkurven berechnet worden sind.

Was die neuen SIL-umhüllenden Lärmkurven betrifft, sind uns mit Bezug auf die Bewegungszahlen und den Flottenmix weitere Ungereimtheiten aufgefallen, welche unser Begehren um Offenlegung der Grundlagen unterstützen:

- Im LBK 2009 wurde für 2010 mit einer wesentlich grösseren Zahl von Bewegungen mit Flugzeugen des Typs BAe Avro ("Jumbolino") gerechnet (über 10'000 FB), als im neuen SIL-Objektblatt insgesamt Flugbewegungen für den Linien- und Charterverkehr vorgesehen sind (noch 5'500 bis 6'500 FB). Ob darunter weiterhin BAe Avros sind, wissen wir in Ermangelung der Angaben zum Flottenmix nicht. Der "Jumbolino" ist relativ laut und er steigt schlecht. Das heisst sein Lärmabdruck am Boden, welcher den gesamten Lärmabdruck des Flughafens massgeblich gestaltet, ist hoch. Die Swiss mustert ihn z.B. ab 2014 aus und wird ihn durch einen neuen Typ Bombardier ersetzen. Auch die Air France bedient Bern-Belp heute nicht mehr mit dem Jumbolino, sondern mit einem Turboprop der ATR-Serie. Es ist folglich anzunehmen, dass der Flughafen Bern-Belp immer weniger mit "Jumbolinos" angeflogen wird. Allein schon der Wegfall dieses einen Flugzeugtyps wird einen erheblichen Rückgang der Lärmbelastungskurven bewirken. In den nächsten Jahren werden u. U. aber auch noch andere Flugzeugtypen durch modernere und schallärmere ersetzt werden. Dazu kommt, dass im privaten Flugverkehr andere Grossflugzeuge als im Linien- und Charterverkehr eingesetzt werden. Damit kommt es zu einem Rückgang der im massgeblichen Lärmbelastungsmass dB(A)Leq ausgedrückten Schallbelastung. Denn in diesem wirken sich die Maximalpegel der Flugzeuge stark, die Zunahme der Bewegungen dagegen nur sehr schwach aus. Die SIL-umhüllenden Lärmkurven müssten sich bei vergleichbarer Anzahl Flugbewegungen mit Grossflugzeugen verglichen mit der Kurve des LBK deutlich verkleinern.
- Stattdessen werden die neuen SIL-umhüllenden Lärmkurven (wobei wir davon ausgehen, dass die umhüllende Lärmkurve PW ES III gemäss Anhang 5 Ziff. 221 LSV dem IGW der ES II entspricht und für alle Berechnungen einzig die 16h-Tagesbelastung relevant ist) in der Nord-Süd-Achse nur geringfügig kleiner. Entweder liegen den Berechnungen weitere, uns nicht offen gelegte Bewegungen sehr lärmiger Flugzeuge zugrunde. Oder aber es werden raumplanerisch zu grosse Reserven geschaffen, ohne dass dies transparent und überprüfbar nachgewiesen wird und diskutiert werden könnte.

Der SIL erhebt den Anspruch eines rechtsverbindlichen Rahmens und muss sich auf zuverlässige und überprüfbare Grundlagen stützen. Das ist vorliegend offensichtlich weder der Fall noch überprüfbar nachgewiesen. Das SIL-Objektblatt und die SIL-Lärmkurven sind folglich mangelhaft und müssen verbessert werden.

Weil wir gemäss SIL-Objektblatt davon ausgehen müssen, dass deutlich mehr Bewegungen mit Grossflugzeugen des privaten Flugverkehrs als mit Regionalflugzeugen des Linien- und Charterverkehrs geflogen werden, müssen wir daraus schliessen, dass die neuen SIL-umhüllenden Lärmkurven eine viel zu grosse Reserve enthalten. Das widerspricht nicht nur wie eingangs erwähnt den Planungsgrundsätzen der RPV, sondern auch dem Vorsorgeprinzip des Umweltschutzgesetzes Art. 11 Abs. 2 in Vrb mit Art. Art. 12 Abs. 1 Bst. c USG). Hinzu kommt, dass sich im massgeblichen Lärmbelastungsmass dB(A)Leq die Maximalpegel zwar stark, die Anzahl Flugbewegungen, bzw. eine Zunahme derselben aber nur sehr schwach auswirken. Dieser Umstand fällt heute zulasten der Anwohnerschaft ins Gewicht.

Tatsächlich belastet der Fluglärm die Anwohnerschaft in der Region Bern bereits heute stark. Je nach Flugzeugtyp und Flugzeit fallen die Einzelereignisse stark ins Gewicht und führen in den Tagesrandzeiten zu unerwünschten und langfristig gesundheitsschädigenden Aufwachreaktionen. Die Wohn- und Lebensqualität in heute sehr gefragten Wohn- und Naherholungsgebieten sinkt. Diese Auswirkungen müssen ebenfalls und unbedingt in die Interessenabwägung einbezogen werden. Neuere Fluglärmstudien (vgl. MARTIN KALTENBACH, CHRISTIAN MASCHKE, RAINER KLINKE, Gesundheitliche Auswirkungen von Fluglärm, Übersichtsarbeit, Deutsches Ärzteblatt, Jg. 105, Heft 31–32, 4. August 2008, S. 548ff, 553 und dort referenzierte Studien), weisen deutlich nach, dass die Gewichtung zwischen Lärmpegel und Bewegungszahlen im Leq nicht mehr dem menschlichen Empfinden entsprechen. Weil die Belastungsgrenzwerte folglich viel zu hoch angesetzt sind, ist es auch aus diesem Grunde notwendig, die Bewegungszahl auf ein realistisches und anwohnerverträgliches Mass herabzusetzen. Die mit der erwähnten Petition in kurzer Zeit gesammelten Unterschriften dokumentieren das Mass an Flugverkehr, das die betroffene Anwohnerschaft (noch) zu tolerieren bereit ist.

Mit 65'000 Flugbewegungen insgesamt (statt 75'000 gemäss SIL-Objektblatt) gegenüber 52'000 FB im Durchschnitt der letzten 4 Jahre und rund 56'000 FB in den letzten zwei Jahren wird dem Flughafen eine gewisse, massvolle Entwicklung zugestanden. Auch der vorgeschlagene Anteil an Linien- und Charterverkehr von 5'000 FB (statt 6'500) ermöglicht gegenüber den letzten beiden Jahren mit knapp 3'500 FB eine gewisse Steigerung. Der vorgeschlagene Anteil an Grossflugzeugen von max. 10'000 FB (statt 16'000) und Jets von max. 8'000 FB (statt 14'000) trägt aber dem Umstand Rechnung, dass Jet-Grossflugzeuge i.d.R. rund 10 Dezibel lauter sind als vergleichbare Turboprop-Grossflugzeuge und deshalb nicht unkontrolliert zunehmen sollen. Mit diesen Vorgaben dürften die neuen SIL-Lärmkurven wesentlich anwohnerfreundlicher ausfallen. Damit bliebe die hohe Wohn- und Lebensqualität in den umliegenden Gemeinden gewahrt, ohne dass dem Flughafen jede wirtschaftliche Entwicklung genommen wird.

2. **Der Zulassungszwang im SIL-Objektblatt ist zu streichen und durch eine konzessionskonforme Formulierung zu ersetzen.**

Begründung:

Gemäss den Erläuterungen zur Zweckbestimmung im SIL-Objektblatt (S. 5) befürwortet der Kanton nach kantonalem Richtplan „Flüge im öffentlichen Interesse" verfolgt aber eine „zurückhaltende Politik bei Flügen der rein privaten Bedarfsfliegerei". Das SIL-Objektblatt legt hingegen verbindlich fest: „Der Flughafen soll sich zur besseren Nutzung des volkswirtschaftlichen Potentials, unter *Beachtung des Zulassungszwangs*, massvoll entwickeln." (S. 3) Dafür können, gemäss Festlegungen Linien- und Charterflüge, „weiter" Geschäfts-, Touristik- und Arbeitsflüge und „soweit als möglich" fliegerische Aus- und Weiterbildung sowie Flugsportflüge abgewickelt werden.

Das hat zur Folge, dass private Geschäfts-, Touristik- und Arbeitsflüge weitgehend gleichwertig mit Linien- und Charterflügen abgewickelt werden können. Eine Differenzierung lässt das SIL-Objektblatt nur gegenüber der fliegerischen Aus- und Weiterbildung und dem Flugsport zu. Der absolut festgelegte Zulassungszwang im SIL-Objektblatt verpflichtet den Flughafen im übrigen, zu den gegebenen Betriebszeiten jede Art von Flugverkehr zuzulassen. Was gemäss SIL-Objektblatt eine „massvolle Entwicklung" sein soll, wird nicht weiter dargelegt. Eine „massvolle Entwicklung" kann folglich für die Anwohnenden unter den gegebenen Umständen durchaus sehr unmässig verlaufen. Denn ein grosser Teil der aviatischen Sparten des privaten Flugverkehrs kann sich ohne verbindliche planerische Einschränkungen weiterentwickeln, darunter insbesondere auch der private Geschäftsreiseverkehr sowie der Freizeitverkehr mit (Business-)Jets. Damit aber wird ein Widerspruch zum Richtplan des Kantons geschaffen (Art. 17 RPV).

Ein vorbehaltloser Zulassungszwang widerspricht zudem der geltenden Konzession für den Betrieb des Flughafens Bern-Belp vom 16. Oktober 1985. Die Zulassung gilt gemäss Ziff. 3.2 der Konzession nicht absolut. Sie kann ausdrücklich aus Gründen der Verkehrssicherheit oder der Lärmbekämpfung von der Konzessionärin im Einvernehmen mit dem BAZL eingeschränkt werden. Da das BAZL an die Festsetzungen im Objektblatt gebunden sein wird, wäre es nicht mehr in der Lage, den Vorgaben der Konzession nachzukommen.

Wir beantragen deshalb, dass im SIL-Objektblatt der Konzession und der kantonalen Richtplanung verbindlich Rechnung getragen wird, der *„Zulassungszwang"* gestrichen und beispielsweise durch *„Zulassung gemäss Konzession"* ersetzt wird. Sollte sich nämlich wider erwarten das Szenario 75'000 FB verwirklichen, würde das gegenüber heute eine Steigerung des Flugverkehrs von mehr als 30% bedeuten. Aufgrund der gemäss SIL-Objektblatt tiefer veranschlagten Zahlen für den Linien- und Charterverkehr würden neu bis zu 10'000 FB vom privaten Flugverkehr abgewickelt. Das aber kann je nach Art der verwendeten Flugzeuge die Wohn- und Lebensqualität in den umliegenden Gemeinden erheblich beeinträchtigen. Aus Gründen der Lärmbekämpfung müssten in einem solchen Fall geeignete Massnahmen gemäss Konzession möglich sein.

3. **Die Erleichterungen bei den Immissionsgrenzwerten für Lärm sind zu streichen bzw. auf landwirtschaftliche Einzelgehöfte zu beschränken.**

Begründung:

Das SIL-Objektblatt sieht gemäss Festlegungen zu den „Rahmenbedingungen zum Betrieb" Erleichterungen bei den Immissionsgrenzwerten (IGW) für Lärm vor (S. 3). Der Anteil an Linien- und Charterverkehr wird gemäss Erläuterungen zur Zweckbestimmung (S. 5) neu massiv kleiner veranschlagt. Das geltende Objektblatt wies diesen Sparten einen Anteil von 21% zu, das neue dagegen einen Anteil von nur noch 7% bis 9%. Die Gesamtzahl Flugbewegungen bleibt aber gleich hoch veranschlagt. Das bedeutet, wie vorangehend erwähnt, dass mit deutlich weniger Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr die Flugbewegungen des privaten Flugverkehrs massiv zunehmen können, nämlich bis zu 9'000-10'000 Flugbewegungen. Erleichterungen bei den Immissionsgrenzwerten kämen folglich grösstenteils dem privaten Flugverkehr zu Gute. Das ist nicht sachgerecht und verstösst gegen die in Art. 17 USG vorgegebene Interessenabwägung. Denn das vom Standortkanton ausdrücklich angestrebte Nichtwachstum bei der privaten Bedarfsfliegerei, welches vom Objektblatt ausgehebelt werden soll, ist keine unverhältnismässige Betriebseinschränkung (vgl. SCHRADE/WIESTNER in Kommentar USG, N 24ff zu Art. 17).

Hinzu kommt, dass bei Immissionen, wie vorerwähnt (Ziff. 1.b), die Zahl der Einzelereignisse punkto Störwirkung bei den Betroffenen stärker als im Leq berücksichtigt ins Gewicht fallen. Deshalb ist die strikte Einhaltung der IGW das Mindeste, was zum Schutz der Anwohnenden getan werden kann und muss.

4. **Die Fläche für Abstellflächen und Hochbauten für den privaten Flugverkehr sind, entsprechend der beantragten Reduktion der Anzahl Flugbewegungen, angemessen zu verkleinern.**

Begründung

Die gemäss Festlegungen unter Flugplatzperimeter im SIL-Objektblatt vorgesehene Fläche (4) für Hochbauten und Abstellflächen beinhaltet eine zu grosse und ungenügend spezifizierte Reserve für den privaten Flugverkehr.

Die Anpassung des SIL-Objektblattes wird mit der übergeordnet vorgegebenen Entflechtung aufgrund neuer Sicherheitsbestimmungen begründet. Die Fläche, die für den privaten Flugverkehr neu geschaffen wird, beinhaltet aber zusätzlich eine grosse Reserve. Insbesondere auch für grössere private Jets. Dadurch dass bei den Linien- und Charterflügen wie erwähnt mit einem erheblich geringeren Anteil (minus 9'000 bis 10'000 FB) gerechnet wird, werden bei diesem Szenario Kapazitäten von bis zu rund 10'000 FB frei für den privaten Flugverkehr. Ein grosser Teil davon wird mit Jets abgewickelt werden. Im Szenario Maximum werden total 14'000 Jets veranschlagt, davon gemäss SIL-Koordinationsprotokoll 10'500 als Grossflugzeuge und 3'500 als Kleinflugzeuge. Da für den Linien- und Charterverkehr weiterhin der grössere Teil mit Turboprops abgewickelt werden soll, wird der Grossteil der Jets im privaten Flugverkehr zum Einsatz kommen.

Tatsächlich wird somit gleichzeitig mit der Entflechtung ein entscheidender und bedeutender Ausbauschritt für den privaten Flugverkehr getan, dessen tatsächliche Lärmauswirkungen letztlich aber unklar und nicht schlüssig nachvollziehbar bleiben. Die massgebenden Eingabedaten bezüglich der Flugzeugtypen für die Berechnung der SIL-Lärmkurven waren - wie erwähnt - nicht erhältlich. Massgebend für einen neuen Lärmbelastungskataster werden sie erst im Rahmen eines (nächsten) Plangenehmigungsverfahrens. Das SIL-Objektblatt legt aber heute schon den Rahmen für diese Entwicklung raumwirksam verbindlich fest.

Die VgF beanstandet, dass der private Flugverkehr im neuen SIL-Objektblatt ein zu starkes Gewicht erhält, und dass im Rahmen der vom Flughafen angestrebten 4. Ausbauetappe offensichtlich der Rahmen für einen massiven Ausbau gesetzt wird. Dies steht wie unter Punkt 2 begründet im Widerspruch zur kantonalen Richtplanung. Deshalb beantragt die VgF eine angemessene Reduktion der vorgesehenen Fläche. Nur mit einer angemessenen Reduktion der Anzahl Gesamtflugbewegungen und einer analogen Reduktion der Fläche ist garantiert, dass der private Flugverkehr, darunter insbesondere der Jetverkehr, nicht unkontrolliert überhand nimmt und die Wohn- und Lebensqualität in den umliegenden Gemeinden ernsthaft bedroht.

5. Die gemäss REKO/UVEK verfügte Verpflichtung zu Lärmmessungen ist im SIL-Objektblatt festzuhalten

Begründung

Die REKO UVEK verfügte am 14. April 2003 im Plangenehmigungsverfahren zur Pistenverlängerung folgende Auflage: „Die Alpar AG wird verpflichtet zur Kontrolle der Lärmberechnung in den An- und Abflugschneisen sowie im unmittelbar angrenzenden Wohngebiet punktuelle periodische Messungen durchzuführen. Die Messpunkte sind vom Kanton Bern nach Absprache mit den vom Fluglärm betroffenen Gemeinden zu bezeichnen. Die Ergebnisse der Messungen sind jährlich zu publizieren."

Es ist heute offensichtlich, dass die Pistenverlängerung den Einsatz grösserer Flugzeuge mit ungewissen Lärmauswirkungen ermöglicht. Die Lärmmessungsauflage wurde erlassen, um den Ungewissheiten in Bezug auf die künftige Anzahl Flugbewegungen und Flottenzusammensetzung mit einer zusätzlichen Kontrollmassnahme Rechnung zu tragen. Gemäss REKO UVEK können mit Kontrollmessungen Fehler in den Berechnungsmodellen festgestellt und für Aussenstehende Transparenz und Vertrauen in den Betrieb der Anlage geschaffen werden. Diese Auflage ist heute noch gültig. Die tatsächliche Entwicklung der Anzahl Flugbewegungen und des künftigen Flottenmix sowie die damit verbundene Lärmauswirkung ist heute genau so ungewiss wie bei der Plangenehmigung der Pistenverlängerung. Die VgF beantragt, dass die Pflicht zu Lärmmessungen gemäss Lärmmessungsauflage aus Gründen der Transparenz im SIL-Objektblatt unter der Festlegung zur Lärmbelastung erwähnt wird.

6. **An den Wochenenden ist ein Verbot von Flügen vor 8 Uhr vorzusehen.**

Begründung

Die Frühflüge an den Wochenenden vor 8 Uhr, und insbesondere an den Sonntagen, sind ein sehr grosses Ärgernis für die Bevölkerung. Aufwachreaktionen in den Flugschneisen sind an der Tagesordnung. Im Kanton Bern ist die Ruhe an Sonntagen kantonal geschützt (s. Gesetz über die Ruhe an öffentlichen Feiertagen, BSG 555.1). Besonders der frühe Sonntagmorgen ist eine wichtige, der Erholung dienende Ruhezeit. Die kantonale Rechtsordnung ist für den Betrieb des Flughafens Bern-Belp zu berücksichtigen. Der kantonalen Gesetzgebung betreffend sonntäglicher und feiertäglicher Ruhezeit und dem legitimen Schutzanliegen auch für den Samstag ist deshalb bei der Rahmengebung durch das SIL-Objektblatt verbindlich Rechnung zu tragen. Auch das Bundesgericht misst dem Schutz vor schädigenden Aufwachreaktionen in sensiblen Tagesrandzeiten in neuen Entscheiden ein immer grösseres Gewicht zu (zuletzt im Entscheid zum vorläufigen Betriebsreglement für den Flughafen Zürich, 1C_58/2010 vom 22.12.2010).

Die seinerzeitige Ausdehnung der Betriebzeiten auf 06:00 – 23:00 Uhr wurde der Bevölkerung mit der Notwendigkeit von Tagesrandverbindungen für den Geschäftsreiseverkehr begründet. Am Samstag und Sonntag wird nun aber an den Tagesrandzeiten kein Geschäftsreiseverkehr abgewickelt, sondern Linien- oder Charterverkehr für Ferienflüge und sonstige Wochenendausflüge. Dies ist zum Beispiel auch im Internet publizierten Sommerflugplan der SkyWork für 2012 ersichtlich: Alleine diese Fluggesellschaft plant bereits heute am Wochenende 11 Flüge zwischen 06:00 und 07:30 zu diversen Feriendestinationen. Das Argument Geschäftsreiseverkehr zur Begründung der Notwendigkeit von Frühflügen ist für das Wochenende deshalb nicht mehr stichhaltig. In der Güterabwägung „Lärm gegen Erholung" sollte dies zu Gunsten eingeschränkter Betriebzeiten am Wochenende entsprechend berücksichtigt werden.

7. **Im SIL-Objektblatt ist eine Verpflichtung für eine umweltgerechte Parkplatzbewirtschaftung aufzunehmen**

Begründung:

Es fällt auf, dass die Parkierung zur Zeit nach wie vor ziemlich willkürlich geschieht, so kann weiterhin auch auf südlichem Wiesengelände parkiert werden. Im Parkplatzgenehmigungsentscheid des UVEK vom 23. März 2011 zugunsten des Parkplatzneubaus Nord wurde zwar eingeräumt, dass die Parkplätze die „Attraktivität für die Anreise per Auto" erhöht, (S. 12, Ziff. 2.7.4.c), aber der Flughafen wurde nicht auf eine verbindliche Parkplatzbewirtschaftung hin verpflichtet. Wiederholt wird in Zeitungsinseraten mit schweizweit attraktivsten Parkplätzen geworben. Da nützt es nicht viel, dass der Fughafen Bern-Belp mit zwei von der öffentlichen Hand subventionierten Buslinien (Tangento und Flughafenbus) erschlossen ist. Aus Sicht des Umweltschutzes und insbesondere der Luftreinhaltung geht es nicht an, dass die ÖV-Angebote mit dem Bereitstellen von unüblich günstigen Parkplätzen oder im Ticket integrierten Gratisparkplätzen konkurrenziert werden. Darüber hinaus verleiten die unüblich günstig oder gar „gratis" zur Verfügung gestellten Parkplätze zu mehr Flugreisen ab Bern-Belp und somit auch zu mehr Fluglärm zu Lasten der betroffenen Bevölkerung. Deshalb ist im SIL-Objektblatt unter der Festlegung „Erschliessung" die Pflicht zu einer umweltgerechten Parkplatzbewirtschaftung mit ortsüblichen Tarifen aufzunehmen.

Abschliessend fassen wir unsere Anträge nochmals zusammen:

1. **Das Potential ist von 75'000 auf 65'000 Flugbewegungen herabzusetzen und die SIL-Lärmkurve, bzw. das Gebiet mit Lärmbelastung entsprechend anzupassen. Der Anteil Flugbewegungen ist für den Linien- und Charterverkehr auf 5'000, für Grossflugzeuge auf 10'000 und für Jets auf 8'000 Flugbewegungen festzulegen.**

2. **Der Zulassungszwang im SIL-Objektblatt ist zu streichen und durch eine konzessionskonforme Formulierung zu ersetzen.**

3. **Die Erleichterungen bei den Immissionsgrenzwerten für Lärm sind zu streichen bzw. auf landwirtschaftliche Einzelgehöfte zu beschränken.**

4. **Die Fläche für Abstellflächen und Hochbauten für den privaten Flugverkehr sind, entsprechend der beantragten Reduktion der Anzahl Flugbewegungen, angemessen zu verkleinern.**

5. **Die gemäss REKO/UVEK verfügte Verpflichtung zu Lärmmessungen ist im SIL-Objektblatt festzuhalten**

6. **An den Wochenenden ist ein Verbot von Flügen vor 8 Uhr vorzusehen.**

7. **Im SIL-Objektblatt ist eine Verpflichtung für eine umweltgerechte Parkplatzbewirtschaftung aufzunehmen**

Die VgF dankt Ihnen für die Berücksichtigung der geltend gemachten Anliegen bei der definitiven Ausarbeitung des SIL-Objektblatts für den Flughafen Bern-Belp.

Mit freundlichen Grüssen

D. Hiltbrunner

Dan Hiltbrunner
Präsident VgF

Jonas Hirschi
Geschäftsführer VgF