



Grüne Kanton Bern
Les Verts Canton de Berne
Monbijoustrasse 61
Postfach 1066
3000 Bern 23

Tel. 031 311 87 01
Fax 031 311 87 04
sekretariat@gruenebern.ch
www.gruenebern.ch

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Sektion Sachplan und Anlagen
3003 Bern

29. September 2011

■ Mitwirkung SIL-Objektblatt Flughafen Bern-Belp

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zum SIL-Objektblatt für den Flughafen Bern-Belp Stellung nehmen zu können.

Die Grünen Kanton Bern setzen sich für einen lebenswerten Kanton und für eine nachhaltige Wirtschafts- und Umweltpolitik ein. In diesem Zusammenhang verfolgen wir die Entwicklung des Flughafens Bern-Belp sehr genau und haben in der Vergangenheit schon mehrfach gegen problematische Entwicklungen interveniert. Wir ersuchen Sie, unsere Anträge und Feststellungen bei der definitiven Ausarbeitung des SIL-Objektblattes zu berücksichtigen.

Wir beantragen, die maximale Anzahl Flugbewegungen (Potenzial) von 75'000 auf 65'000 Flugbewegungen zu korrigieren. Die SIL-Lärmkurve bzw. das Gebiet mit Lärmbelastung ist entsprechend anzupassen. Die Verkehrsmenge für den Linien- und Charterverkehr ist auf 5'000, jene für Grossflugzeuge auf 10'000 und jene für Jets auf 8'000 Flugbewegungen festzulegen.

Begründung:

Das dem Objektblatt unterlegte Potenzial des Luftverkehrs beruht auf einer unglaublichen Nachfrageprognose und auf nicht überprüfbaren Annahmen zum Flottenmix und zur Lärmerzeugung der künftigen Luftfahrzeuge. Gemäss Art. 15 Abs. 2 der Raumplanungsverordnung darf ein konkretes Vorhaben erst festgesetzt werden, wenn ein Bedarf dafür besteht. Damit ist es untersagt, überdimensionierte Vorhaben festzusetzen, welche im Planungshorizont voraussichtlich gar nicht benötigt werden.

Die neue SIL-Lärmkurve stützt sich auf die Luftverkehrsprognose 2020 bzw. auf die Nachfrageprognose zur „Entwicklung des Luftverkehrs in der Schweiz bis 2030“ der *Intraplan Consult GmbH*. Für 2020 wird mit 75'000 Flugbewegungen gerechnet (wovon 5'500 bis 6'500 Linien- und Charterflüge). Dazu tragen 16'200 Bewegungen mit Grossflugzeugen und 58'800 Bewegungen mit Kleinluftfahrzeugen bei; 14'000 FB erfolgen mit Jets. Genauere Unterlagen sind nicht erhältlich. Die Studie schliesst von der Nachfrageentwicklung in der Vergangenheit unter Einbezug des wirtschaftlichen Potenzials auf die Zukunft. Die Studie gründet aber für Bern-Belp auf veraltetem Zahlenmaterial. Ihre Prognosezahlen sind gegenüber den tatsächlichen Flugbewegungen der letzten 10 Jahre massiv überhöht. So lag die durchschnittliche Bewegungszahl in den letzten vier Jahren gemäss SIL-Objektblatt bei 52'200 Flugbewegungen und somit weit unter den prognostizierten 75'000. Der Anteil Linien- und Charterverkehr sank kontinuierlich und erreichte in den letzten zwei Jahren knapp 3'500 Bewegungen. Damit entbehrt die Gesamtbewegungszahl der Nachfrageprognose jeder realistischen Grundlage.

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

Mit unserem Antrag von 65'000 Flugbewegungen (gegenüber 52'000 Flugbewegungen im Durchschnitt der letzten 4 Jahre bzw. 56'000 in den letzten zwei Jahren) wird dem Flughafen eine massvolle Entwicklung zugestanden. Der vorgeschlagene Anteil des Linien- und Charterverkehrs von 5'000 Bewegungen ermöglicht gegenüber den letzten beiden Jahren eine Steigerung von 40%. Der vorgeschlagene Anteil an Grossflugzeugen von max. 10'000 Bewegungen und an Jets von max. 8'000 Bewegungen trägt dem Umstand Rechnung, dass Jet-Grossflugzeuge rund 10 Dezibel lauter sind als vergleichbare Turboprop-Grossflugzeuge.

Wir beantragen, den Zulassungszwang im SIL-Objektblatt zu streichen und durch eine konzessionskonforme Formulierung zu ersetzen.

Begründung:

Das SIL-Objektblatt steht in Widerspruch zum kantonalen Richtplan. In den Erläuterungen zur Zweckbestimmung im SIL-Objektblatt wird richtigerweise darauf hingewiesen, dass der Kanton Flüge im öffentlichen Interesse befürwortet, aber bei Flügen der rein privaten Bedarfsfliegerei eine zurückhaltende Politik verfolgt. Das SIL-Objektblatt hält hingegen fest, dass sich der Flughafen *unter Beachtung des Zulassungszwangs* generell – unter Einschluss der Geschäfts-, Touristik- und Arbeitsflüge – weiterentwickeln soll. 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, zu den gegebenen Betriebszeiten jede Art von Flugverkehr zuzulassen. Hier droht ein offener Widerspruch zum Richtplan des Kantons zu entstehen. 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 ist, 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.

Wir beantragen, die Erleichterungen bei den Immissionsgrenzwerten für Lärm zu streichen bzw. auf landwirtschaftliche Einzelgehöfte zu beschränken.

Begründung:

Das SIL-Objektblatt sieht Erleichterungen bei den Immissionsgrenzwerten für Lärm vor. Gemäss den vorliegenden Erläuterungen wird der Anteil des Linien- und Charterverkehrs kleiner, während der private Flugverkehr zulegt. Daher ist zu erwarten, dass die vorgeschlagenen Erleichterungen bei den Immissionsgrenzwerten grösstenteils dem privaten Flugverkehr zu Gute kämen. Das ist nicht sachgerecht und verstösst gegen die in Art. 17 USG vorgegebene Interessenabwägung. Dies gilt um so mehr, als das vom Standortkanton ausdrücklich angestrebte Nichtwachstum des Privatflugverkehrs keine unverhältnismässige Betriebseinschränkung darstellt.

Wir beantragen, die Fläche für Abstellflächen und Hochbauten für den privaten Flugverkehr entsprechend der beantragten Reduktion der Anzahl Flugbewegungen angemessen zu verkleinern.

Begründung:

Die gemäss Festlegungen (Flugplatzperimeter) vorgesehene Fläche 4 für Hochbauten und Abstellflächen beinhaltet eine zu grosse, 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 für grössere private Jets. Wir beanstanden, dass der private Flugverkehr im neuen SIL-Objektblatt ein zu starkes Gewicht erhält und Raum für einen massiven Ausbau geschaffen wird. Dies steht in Widerspruch zur

kantonalen Richtplanung. Deshalb beantragen wir eine angemessene Reduktion der vorgesehenen Fläche. Nur mit einer angemessenen Reduktion der Anzahl Gesamtflugbewegungen und analog der Fläche ist garantiert, dass der private Flug- und Jetverkehr nicht unkontrolliert wächst und die Lebensqualität in den umliegenden Gemeinden bedroht.

Wir beantragen, die gemäss REKO UVEK verfügte Verpflichtung zu Lärmmessungen im SIL-Objektblatt festzuhalten.

Begründung:

Die REKO UVEK verfügte am 14. April 2003 im Plangenehmigungsverfahren zur Pistenverlängerung die Auflage von periodischen Lärmmessungen. Die Lärmmessungsaufgabe wurde erlassen, um den Ungewissheiten bezüglich der künftigen Anzahl Flugbewegungen und Flottenzusammensetzung Rechnung zu tragen. Dies ist weiterhin aktuell. Die Grünen beantragen, dass die Pflicht zu Lärmmessungen gemäss Lärmmessungsaufgabe aus Gründen der Transparenz im SIL-Objektblatt unter der Festlegung zur Lärmbelastung erwähnt wird.

Wir beantragen, an den Wochenenden Flüge erst ab 8 Uhr zu bewilligen.

Begründung:

Die Frühflüge an den Wochenenden, insbesondere an Sonntagen, sind ein Ärgernis für die Bevölkerung. Aufwachreaktionen in den Flugschneisen sind an der Tagesordnung. Im Kanton Bern ist die Ruhe an Sonntagen kantonal geschützt. 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 und dem legitimen Schutzanliegen für zumindest sonntägliche und feiertägliche Ruhezeit ist verbindlich Rechnung zu tragen.

Wir bitten Sie, unsere Überlegungen und Anträge bei den weiteren Arbeiten zu berücksichtigen. Für allfällige Rückfragen stehen wir Ihnen selbstverständlich jederzeit gerne zur Verfügung (Tel. 031 371 67 45).

Mit bestem Dank und freundlichen Grüssen



Regula Tschanz
Co-Geschäftsleiterin



Blaise Kropf
Präsident Grüne Kanton Bern