

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Sektion Sachplan und Anlagen
3003 Bern

Bern, 29. September 2011

Mitwirkung SIL-Objektblatt Flughafen Bern Belp

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Zahlreiche unserer Mitglieder sind von einer Zunahme der Flugbewegungen auf dem Flughafen Bern Belp betroffen, weshalb die SP Kanton Bern die Gelegenheit zur Mitwirkung nutzt. Sie erhalten hiermit unsere Stellungnahme zum publizierten Entwurf des SIL-Objektblatts für den Flughafen Bern Belp.

Die SP Kanton Bern verfolgt in Ihren Zielen eine nachhaltige Mobilität. Die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung sollen menschen- und umweltgerecht, effizient und wirtschaftlich tragbar befriedigt werden. Die SP nimmt gegen den durch das SIL-Objektblatt ermöglichten massiven Ausbau des Flugverkehrs auf dem Flughafen Bern Belp Stellung. Dieser entspricht nicht einer nachhaltigen Entwicklung, welche auf die Ruhebedürfnisse der Menschen und unsere Umwelt Rücksicht nimmt.

Wir ersuchen Sie deshalb, unsere untenstehenden Anträge und Feststellungen bei der definitiven Ausarbeitung des SIL-Objektblattes zu berücksichtigen.

Die SP Kanton Bern stellt und begründet die nachfolgenden Anträge:

- 1. Das Potential ist von 75'000 auf 65'000 Flugbewegungen herabzusetzen. Die SIL-Lärmkurve, bzw. das Gebiet mit Lärmbelastung, ist entsprechend anzupassen.**

Begründung:

Das dem Objektblatt unterlegte Potenzial des Luftverkehrs und damit das in ihm ausgewiesene Gebiet mit Lärmbelastung beruhen auf einer unglaublichen Nachfrageprognose und auf nicht überprüfbare Annahmen zum Flottenmix und zur Lärmerzeugung der künftigen

**Sozialdemokratische Partei
des Kantons Bern**

**Parti socialiste
du canton de Berne**

Monbijoustrasse 61
Postfach/c.p. 1096
3000 Bern 23

T 031 370 07 80
F 031 370 07 81

sekretariat@spbe.ch
www.spbe.ch

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 neue SIL-Lärmkurve 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.

Für 2020 wird mit 75'000 Flugbewegungen (FB) mit einem Anteil von 5'500 bis 6'500 Linien- und Charterflügen, bzw. mit 16'200 Grossflugzeugen und 58'800 Kleinluftfahrzeuge bei einem Anteil von 14'000 Jets gerechnet. Genauere Unterlagen dazu sind nicht erhältlich. Die Studie schliesst von der Nachfrageentwicklung in der Vergangenheit unter Einbezug des wirtschaftlichen Potentials auf die Zukunft. Die Studie gründet aber für Bern-Belp auf unhaltbar alten Zahlen. Ihre Prognosezahlen sind verglichen mit den tatsächlich Flugbewegungszahlen der letzten 10 Jahre massiv überhöht. Damit entbehrt die Gesamtbewegungszahl der Nachfrageprognose jeder realistischen Grundlage.

b) Zu grosse raumplanerische Reserven

Aus dem 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 "Mittelfrist Szenario 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 Flugzeugmustern, welche im Jahre 2010 aus damaliger Sicht verkehren würden. Unterlegt sind ebenfalls die realen Bewegungszahlen von 1999 mit einer Wunschprognose auf 2010.

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-Lärmkurve 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 schliessen, dass die SIL-Umhüllenden 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.

2. 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 für Lärm vor (S. 3). Der Anteil an Linien- und Charterverkehr wird gemäss Erläuterungen zur Zweckbestimmung (S. 5) massiv kleiner.

Das geltende Objektblatt wies diesen Sparten einen Anteil von 21% zu, das neue noch zwischen etwas mehr als 7% bis knapp 9%. Die Gesamtzahl Flugbewegungen bleibt aber gleich hoch veranschlagt. Das bedeutet, dass bei deutlich weniger Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr der private Flugverkehr massiv zulegen kann. In Zahlen: bedeutet das eine Zunahme von möglichen 9'000 - 10'000 FB. 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.

3. An den Wochenenden sind Flüge erst ab 8 Uhr zu bewilligen.

Begründung:

Die Frühflüge an den Wochenenden, insbesondere an 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. Der kantonalen Gesetzgebung und dem legitimen Schutzanliegen für zumindest sonntägliche und feiertägliche Ruhezeit ist bei der Rahmengebung des SIL-Objektblattes verbindlich Rechnung zu tragen.

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

Freundliche Grüsse



Roland Näf,
Präsident SP Kanton Bern



Angelika Neuhaus
Parteisekretärin SP Kanton Bern