



26.02.2020

Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL)

Konzeptteil

Erläuterungsbericht

Impressum**Herausgeber**

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Grafische Gestaltung

SIRKOM GmbH, 3184 Wünnewil

Bezugsquelle

In elektronischer Form: www.bazl.admin.ch
Auch in Französisch und Italienisch erhältlich

02.2020

**Sachplan Verkehr,
Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL)**

Erläuterungsbericht zum Konzeptteil

26.02.2020

Inhaltsverzeichnis

Erläuterungsbericht	5
1 Gegenstand der Planung	5
2 Planungsablauf und Zusammenarbeit	6
2.1 Anhörung der Kantone und öffentliche Mitwirkung	6
2.2 Zweite bundesinterne Ämterkonsultation	6
2.3 Zweite Anhörung der Kantone (nach Art. 20 RPV)	7
3 Behandlung der Anträge aus Anhörung und Mitwirkung	9
3.1 Fazit	9
3.2 Verfahren zur Revision des SIL-Konzeptteils	9
3.3 Gesetzliche, politische und planerische Vorgaben für den SIL-Konzeptteil	10
3.4 Planungshorizont des SIL / Luftverkehrsprognose	12
3.5 Lenkung der Luftverkehrsnachfrage	13
3.6 Nachhaltigkeit / Nachfrageorientierung	14
3.7 Öffentliches Interesse am Luftverkehr	16
3.8 Koordination mit anderen Verkehrsträgern	18
3.9 Koordination mit der Raumnutzung	18
3.10 Umwelt	19
3.11 Landesflughäfen	23
3.12 Regionallughäfen	26
3.13 Flugfelder	28
3.14 Heliports	29
3.15 Militärflugplätze	30
3.16 Einzelne Flugplätze	30
3.17 Gebirgslandeplätze (GLP)	34
3.18 Flugsicherung und Flugsicherungsanlagen	35
3.19 Erarbeitung und Handhabung des SIL-Konzeptteils	35
3.20 Vollzugskontrolle, Berichterstattung zum SIL	38
3.21 Sicherheit (safety) / Störfälle	38
3.22 Finanzierung der Luftfahrtinfrastruktur	39
3.23 Drohnen	40
3.24 Windenergieanlagen	40
3.25 Diverse Einzelthemen	41
Anhänge	43
Anhang 1	
Verzeichnis der eingegangenen Stellungnahmen aus der Anhörung und Mitwirkung	45
1 Kantone	45
2 Ausland	45
3 Gemeinden	46

4	Aviatik	48
5	Wirtschaft / Unternehmen	48
6	Politische Parteien	49
7	Schutzverbände und Umweltorganisationen	49
8	Weitere Verbände und Organisationen	50
9	Bevölkerung	50
10	Anzahl der Eingaben	50
Anhang 2		
Übersicht über die Einwände und Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung		53
1	Kantone	53
2	Ausland	66
3	Gemeinden	67
4	Aviatik	70
5	Wirtschaft / Unternehmen	76
6	Politische Parteien	77
7	Schutzverbände und Umweltorganisationen	79
8	Weitere Verbände und Organisationen	85
9	Bevölkerung	87

Erläuterungsbericht

1 Gegenstand der Planung

Der Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) ist das Planungs- und Koordinationsinstrument des Bundes für die zivile Luftfahrtinfrastruktur. Er ist behördenverbindlich, bildet die Grundlage für die nachgelagerten Genehmigungsverfahren und besteht aus dem Konzept- und dem Objektteil. Der im Jahr 2000 vom Bundesrat verabschiedete SIL-Konzeptteil enthält die generellen Ziele und Vorgaben zur Luftfahrtinfrastruktur und legt das Gesamtnetz mit den Standorten und Funktionen der Flugplätze fest. Gestützt darauf hat der Bundesrat seit 2000 die Objektblätter für 58 Flugplätze (darunter alle drei Landesflughäfen) verabschiedet, in welchen die Vorgaben aus dem Konzeptteil für die einzelnen Flugplätze konkretisiert werden.

Der Konzeptteil 2000 beruht noch auf dem Stand und den Entwicklungsvorstellungen der 1990er Jahre und erfüllt seine Funktion als Planungsinstrument nur noch lückenhaft. Seither haben sich der zivile Luftverkehr und die Ansprüche an die Nutzung der Flugplätze, aber auch die relevanten politischen und planerischen Vorgaben geändert bzw. weiterentwickelt. Seit 2000 hat der Bundesrat nur vereinzelte Anpassungen an den Grundsätzen im Konzeptteil beschlossen. Auch besteht gemäss Art. 17 der Raumplanungsverordnung (RPV; SR 700.1) eine Pflicht zur periodischen Überprüfung und Anpassung der Sachpläne. Schliesslich hat der Bundesrat im Februar 2016 den neuen luftfahrtpolitischen Bericht (LUPO 2016) verabschiedet. Dieser Bericht gibt die strategischen Stossrichtungen der schweizerischen Luftfahrtpolitik vor, welche (soweit für die Infrastruktur der Luftfahrt relevant) im SIL mit zu berücksichtigen sind. Der Konzeptteil ist aus diesem Grund zu revidieren.

Der SIL soll seine Funktion als Leitlinie für die Interessenabwägungen bei Bauvorhaben und dem Betrieb der Luftfahrtinfrastruktur weiterhin erfüllen können, soweit die Gesetzgebung einen Ermessensspielraum offenlässt. Die Grundsätze der nachhaltigen Entwicklung sind dabei zu berücksichtigen. Diese Interessenabwägung erfolgt stufenweise, wobei der Konzeptteil generelle Festlegungen dazu vorgibt, die dann in den Objektblättern für die einzelnen Anlagen konkretisiert werden. Die abschliessende Interessenabwägung erfolgt in den Genehmigungsverfahren nach Luftfahrtgesetz (LFG; SR 748.0).

Die Festlegungen im Konzeptteil zur Infrastruktur orientieren sich neu verstärkt am öffentlichen Interesse am Luftverkehr, der auf den Flugplätzen stattfindet («verkehrsbasierter Ansatz»). Dazu werden auch die einzelnen Luftverkehrsarten neu definiert und priorisiert. Damit soll das öffentliche Interesse an den Flugplätzen besser nachvollziehbar und deren Nutzungszweck transparenter dargelegt werden. Zudem gibt der Konzeptteil ausführlicher über die Inhalte der Objektblätter Auskunft, präzisiert die Verfahrensbestimmungen und regelt den Koordinationsprozess, der dem ordentlichen Sachplanverfahren vorgelagert ist. Schliesslich werden die vom Bundesrat am 21. Oktober 2015 verabschiedeten Grundsätze zu den Gebirgslandeplätzen (GLP) in den Konzeptteil integriert. Mit der Revision wird der Konzeptteil von 2000 integral ersetzt.

2 Planungsablauf und Zusammenarbeit

2.1 Anhörung der Kantone und öffentliche Mitwirkung

Das BAZL hat den Konzeptteil, u. a. gestützt auf den LUPO 2016, umfassend aktualisiert und überarbeitet. Nach einer ersten bundesinternen Ämterkonsultation im Herbst 2017 und der Durchführung eines «stakeholder involvement» (informelle Anhörung der Luftfahrtkreise) im Winter 2017/18 wurde der Entwurf im Sommer 2018 in die Anhörung und die öffentliche Mitwirkung geschickt. Die Kantone prüften, ob der Konzeptteil mit den Zielen und Grundsätzen seiner Richtplanung übereinstimmt und keine Widersprüche zum gültigen Richtplan bestehen. Ferner wurden die Behörden der Nachbarstaaten zur Anhörung eingeladen. Die Anspruchsgruppen aus der Luftfahrt, dem Wirtschafts- und Umweltbereich wurden im Rahmen der Mitwirkung direkt zur Stellungnahme eingeladen.

Aus der Anhörung und öffentlichen Mitwirkung sind rund 6300 Stellungnahmen eingegangen (vgl. Anhang 1). Beteiligt haben sich alle Kantone, rund 80 Gemeinden (namentlich rund um die Flughäfen Zürich und Genf), zirka 75 Parteien, Organisationen und Verbände sowie knapp 6200 Privatpersonen (überwiegend Musterstimmungen aus dem Raum Zürich).

Der Entwurf wurde von bürgerlichen Parteien und Luftfahrt-, Wirtschafts- und Tourismuskreisen einerseits und von Gemeinden, linken und grünen Parteien sowie Umwelt- und Schutzverbänden andererseits kritisch beurteilt. Erstere bemängeln primär die zu wenig konkreten und griffigen Massnahmen zur Lösung der bestehenden resp. sich abzeichnenden Kapazitätsengpässe auf den Landesflughäfen. Zudem sei der Horizont der Luftverkehrsprognose (2030), auf welche sich der Entwurf abstützt, zu kurz. Letztere kritisieren die fehlende Ausgewogenheit des Entwurfs bei der Nachhaltigkeitsdimension Umwelt. Sie stören sich an der nachfrageorientierten Entwicklung und bemängeln die fehlende Kostentransparenz und ausbleibende Klimaschutzmassnahmen beim Luftverkehr. Zudem wird der LUPO 2016 als nicht demokratisch legitimiert betrachtet. Die Einwände und Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung sind im Anhang 2 zusammengefasst. Die Erwägungen zu den Anträgen sowie deren Berücksichtigung im Konzeptteil sind, nach Themen geordnet, im nachfolgenden Kapitel 3 enthalten.

2.2 Zweite bundesinterne Ämterkonsultation

In der zweiten bundesinternen Ämterkonsultation vom Oktober/November 2019 haben die Bundesstellen geprüft, ob die Revision des Konzeptteils mit den Zielen und Grundsätzen ihrer Sachbereichsplanung übereinstimmt und keine Widersprüche zu den bestehenden Konzepten und Sachplänen nach Art. 13 RPG des Raumplanungsgesetzes (RPG; SR 700) bestehen. An dieser Konsultation beteiligten sich folgende Stellen: GS EDI, GS VBS, BAFU, BAK, BAV, BFS, BJ, BK, BLW, BWO, EFV, EPA, SEM, SWISSTOPO und SBB.

Aus den eingegangenen Stellungnahmen resultierten im Konzeptteil folgende Ergänzungen in den Festlegungen:

- Kap. 3.1 Grundsatz 8, zweitletzter Punkt: Da der Geltungsbereich des Luftfahrtrechts und des Betriebsreglements des jeweiligen Flugplatzes gemäss BJ nicht im SIL geregelt werden kann, wird anstelle des Begriffs «gelten» die Formulierung «sollen unterstellt sein» verwendet.
- Kap 4.1. (Landesflughäfen) Grundsatz 4: Der Satz wird dahingehend geändert, dass die bestehenden Betriebszeiten der Landesflughäfen aufrechterhalten werden sollen. Damit wird dem Anliegen des BJ, dass den Konzessionären der Landesflughäfen das Recht einzuräumen ist, ein Gesuch um Verkürzung der Betriebszeiten einzureichen, teils Rechnung getragen.

- Kap. 4.5 (Militärflugplätze) Grundsatz 2: Der letzte Satz betreffend Abweichungen der militärischen Infrastruktur von den zivilen Anforderungen wird auf Antrag des BJ gestrichen. Die Verantwortung des zivilen Flugplatzhalters ist einerseits bereits in Art. 30b Abs. 4 der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL; SR 748.131.1) festgelegt. Andererseits kann der SIL die Zuständigkeit des zivilen Flugplatzhalters und den Anwendungsbereich des zivilen Luftfahrtrechts nicht regeln.
- Kap. 4.6 (Flugsicherungsanlagen) Grundsatz 2: Der letzte Satz wird auf Antrag des BJ dahingehend geändert, dass der Flugsicherheit bei Konflikten zur Standortwahl der Flugsicherungsanlagen eine hohe (aber keine absolute) Priorität zukommt.

Das BAV beantragte, im Grundsatz 3 in Kapitel 3.2 zur landseitigen Anbindung der Landesflughäfen den zweiten Bullet Point (Fernverkehrsanschluss an das Eisenbahnnetz) zu streichen, weil der Ausbauschnitt 2035 der Bahninfrastruktur (STEP AS 2035) nur eine halbstündliche Verbindung zwischen dem Flughafen und dem Bahnhof Basel SBB vorsieht. Zudem sollen mit dieser Festlegung im SIL-Konzeptteil keine finanziellen Verpflichtungen für den Bund verbunden sein. Angesichts der Tatsache, dass das vom Bundesrat verabschiedete SIL-Objektblatt Basel-Mulhouse vom 15.05.2013 eine Fernverkehrsverbindung als langfristige Option enthält und Sachpläne die Finanzkompetenzen nicht übersteuern, wird am Wortlaut der Festlegung 3 festgehalten. Die Erläuterung zu Grundsatz 3 wird ergänzt.

Das GS-EDI möchte den Gesundheitsaspekten beim Fluglärm sowie dem Umweltschutz generell im Entwurf mehr Gewicht beimessen. Dem Anliegen wird Rechnung getragen, indem im Kapitel 2.7.2 des Konzeptteils der Gesundheitsaspekt punktuell stärker hervorgehoben und der «Nationale Massnahmenplan» erwähnt werden. Zudem wird Grundsatz 3 in Kap. 3.4 damit ergänzt, dass die von Überschreitungen der Belastungsgrenzwerte für Fluglärm betroffene Fläche langfristig stabilisiert und, wo möglich, reduziert werden soll.

Im Weiteren resultieren aus den Stellungnahmen der zweiten Ämterkonsultation einige untergeordnete Aktualisierungen und Präzisierungen in den Kapiteln 1 und 2 sowie den Erläuterungen zu den Festlegungen der Kapitel 3 und 4.

2.3 Zweite Anhörung der Kantone (nach Art. 20 RPV)

Die Kantone wurden im Oktober 2019 gemäss Art. 20 RPV nochmals eingeladen zu prüfen, ob der Konzeptteil Widersprüche zu ihrer kantonalen Richtplanung aufweist. Folgende Kantone haben Stellung genommen: Appenzell Ausserrhoden, Appenzell Innerrhoden, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Bern, Genf, Jura, Luzern, Neuenburg, Nidwalden, Obwalden, Schaffhausen, Schwyz, Solothurn, Tessin, Thurgau, Uri, Waadt, Wallis, Zürich und Zug.

Kein Kanton hat ein Bereinigungsverfahren nach Art. 7 Abs. 2 RPG resp. Art. 20 Abs. 2 RPV beantragt.

Einige Kantone begrüssen die verstärkten Ausführungen und Festlegungen zu Umwelt und Gesellschaft im Entwurf und erachten die im Entwurf des Erläuterungsberichts dargelegten Gründe für die Nichtberücksichtigung gewisser kantonalen Anträge für plausibel. Der Kanton Appenzell Ausserrhoden teilt dagegen die Haltung nicht, dass Massnahmen zum Klimaschutz vorrangig beim Flugbetrieb und nicht bei der Infrastruktur anzusetzen haben.

Der Kanton Genf macht als einziger Kanton bei den Zielen zum Umwelt- und Bevölkerungsschutz einen allgemeinen Widerspruch zwischen seinem Richtplan und dem Konzeptteil-Entwurf geltend und wünscht eine stärkere Berücksichtigung von Umweltaspekten. Was den Kanton Genf angeht, so geht der Konzeptteil-Entwurf nicht über die Festlegungen des vom Bundesrat am 14.11. 2018 verabschiedeten SIL-Objektblatts zum Landesflughafen

fen Genf hinaus und stellt dieses nicht in Frage. Auch beantragt der Kanton Genf kein Bereinigungsverfahren. Der geltend gemachte Widerspruch ist vor diesem Hintergrund zu relativieren und es kann auf eine Anpassung der Festlegungen verzichtet werden.

Der Kanton Schwyz beantragt, in Kapitel 1.4.10 (Bundesinventare) des Konzeptteil-Entwurfs das «Schweizerische Inventar der Kulturgüter von nationaler und regionaler Bedeutung» (KGS-Inventar) aufzuführen. Zudem sei in diversen Kapiteln neben dem Natur- und Landschaftsschutz auch der «Heimatschutz» zu erwähnen. Beim KGS-Inventar handelt es sich nicht um ein Bundesinventar. Im Weiteren sind Heimatschutz und Denkmalpflege bei der Planung, Bau und Betrieb der Luftfahrtinfrastruktur nur von marginaler Bedeutung. Aus diesen Gründen wird der Antrag des Kantons Schwyz im Konzeptteil nicht berücksichtigt.

Der Kanton Jura verweist auf die Festlegung 5 in Kap. 3.4 (Koordination mit dem Umweltschutz) des Konzeptteils, wonach die Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen auf Flughäfen für Luftfahrtanlagen zu kompensieren ist. Der Kanton hält fest, dass der jüngst vom Bundesrat verabschiedete kantonale Richtplan keine derartige Regelung enthält. Aus Sicht des Bundes besteht diesbezüglich kein Widerspruch und es ist folglich keine Anpassung der Festlegung 5 erforderlich.

Der Kanton Tessin bringt vor, dass die Aussage im Entwurf des Erläuterungsberichts (Kap. 3.12 Regionalflugplätze), wonach Linienflügen zwischen Regional- und Landesflughäfen aufgrund der guten Zugverbindungen in der Schweiz keine Bedeutung zukommt, für Verbindungen zwischen dem Kanton Tessin und Genf (5 Stunden mit Zug gegenüber 45 Minuten mit Flugzeug) nicht stimmt. Der Einwand des Kantons Tessin ist plausibel. Die Aussage im Erläuterungsbericht wird folglich relativiert.

Im Weiteren haben die Kantone einige Anliegen von untergeordneter Bedeutung und äussern sich teils zu einzelnen Flugplätzen auf ihrem Kantonsgebiet (Flugplatz Buochs, Regionalflugplätze Bressaucourt, Grenchen, Lausanne-La Blécherette etc.). Diesen Anliegen wird mit punktuellen Anpassungen teilweise Rechnung getragen.

Schliesslich wird, nach Rücksprache mit dem Kanton Luzern, für den heute nur gelegentlich zivil mitbenützten Militärflugplatz Emmen als Vororientierung explizit festgelegt, dass eine häufige zivile Mitbenützung zu prüfen sei. Diese Festlegung ist bereits im SIL-Konzeptteil von 2000 so enthalten.

3 Behandlung der Anträge aus Anhörung und Mitwirkung

3.1 Fazit

Der Entwurf des revidierten SIL-Konzeptteils wurde nach Auswertung der Anhörung und Mitwirkung überarbeitet. Insbesondere das Kap. 2.10 («Handlungsbedarf des SIL») des Konzeptteils wurde umfassend ergänzt, punktuell wurden aber auch bei anderen Kapiteln Anpassungen vorgenommen.

Materiell wurden schwergewichtig die Ausführungen zur Interessenabwägung vertieft sowie den Nachhaltigkeitsdimensionen «Umwelt» und «Gesellschaft» mehr Gewicht beigegeben. Der Konzeptteil soll sich dennoch auf seine Kernaufgabe als Raumplanungsinstrument (raumplanerische Sicherung und Abstimmung der Flugplätze) konzentrieren und enthält folglich keine Festlegungen zur Finanzierung der Luftfahrt oder zur Einführung einer Lenkungsabgabe zum Klimaschutz (Flugticketabgabe). Solche Festlegungen betreffen vorrangig den Flugbetrieb und nicht die Infrastruktur und sind gegebenenfalls in anderen Instrumenten (CO₂-Gesetz etc.) umzusetzen.

Im Weiteren nimmt der Konzeptteil bezüglich Entwicklung der Landesflughäfen neu explizit auf die geltenden, erst kürzlich vom Bundesrat verabschiedeten, SIL-Objektblätter Bezug (vgl. Festlegung 5 in Kap. 4.1 des Konzeptteils). Der im Anhörungsentwurf vorgeschlagene Grundsatz zur Aktualisierung der Luftverkehrsprognose (vgl. Kap. 3.1) sowie die Kategorie «Regionalflyghafen mit Anbindungsfunktion» (vgl. Kap. 4.2) wurden hingegen fallengelassen. Zudem wurde der Vorrang der Sicherheit (*safety*) bei der Planung und Anpassung von Flugverfahren relativiert (vgl. Festlegung 2 in Kap. 3.1). Schliesslich wurden die vom Bundesrat am 21.10.2015 verabschiedeten Grundsätze zu den Gebirgslandeplätzen (GLP) in den Konzeptteil integriert (vgl. Kap. 2.2.1 und 4.7). Dies nachdem das Bundesgericht mit Urteil vom 6. Februar 2019 die Beschwerde des UVEK betreffend die Aufhebung zweier GLP gutgeheissen hat.

3.2 Verfahren zur Revision des SIL-Konzeptteils

Anträge aus Anhörung und Mitwirkung

Der Kanton Zürich beantragt eine vollständige Überarbeitung des Entwurfs, die Kantone seien in den Arbeitsprozess einzubeziehen und der überarbeitete Entwurf sei den Kantonen nochmals zur Vernehmlassung vorzulegen. Der Kanton St. Gallen bemängelt den Zeitpunkt der Revision und der Kanton Genf die mangelnde Koordination zwischen der Revision des SIL-Konzeptteils und dem SIL-Objektblatt Genf. Der Kanton Aargau bringt vor, das BAZL nehme als Steuerungs- und Planungsbehörde einerseits sowie als Bewilligungs- und Aufsichtsbehörde andererseits eine problematische Doppelrolle ein. Es seien organisatorische Massnahmen erforderlich, um die Unabhängigkeit sicherzustellen.

Mehrere Gemeinden (groupement des communes de la rive droite du lac) und diverse Einwohnerorganisationen (Association de défense du quartier Molard-Fayards à Versoix [ADMF], Association des intérêts d'Aïre-Le Lignon, Association des intérêts de Vernier-Village, Association Le Signal) sowie Private (Muster Genf) aus dem Raum Genf kritisieren die Eröffnung der Mitwirkung zu Beginn der Sommerferien. Zahlreiche Umweltorganisationen und Schutzverbände (WWF Schweiz, VCS Schweiz, Schweizerische Energiestiftung, Lärmliiga Schweiz, Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit [KLUG], Dachverband Fluglärmschutz, Stiftung gegen Fluglärm, Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Emmen, Coordination régionale pour un aéroport de Genève urbain, respectueux de la Population et de l'environnement [CARPE], Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la citadelle [ADIHQC]), die Gemeinde Zollikon, zwei Parteien (Forum Wangen-Brüttisellen, SP Fällanden), ein Verband (HEV Dübendorf & Oberes Glattal) sowie

Private (Muster 23/24 und 34/35) bringen vor, dass der Entwurf entscheidende Lücken im Bereich der Grundlagen (LUPO 2016, Übersicht über die Kapazität der Flugplätze, Transparenz über die Umsteigepassagiere auf den Landesflughäfen und den militärischen Luftverkehr) aufweise und folglich zu überarbeiten und nochmals aufzulegen sei.

Etlliche Schweizer Gemeinden im Umfeld des Flughafens Basel-Mulhouse (Allschwil, Arlesheim, Binningen, Bottmingen, Schönenbuch) sowie der Schutzverband IG Nord stellen fest, dass der Entwurf die föderale Stufenordnung in der Raumplanung um die Landesflughäfen in Frage stelle und die Rolle der Gemeinden marginalisiere. Diesen gingen mit dem SIL bei der Erstellung ihrer Nutzungspläne substantielle Gestaltungsfreiheiten verloren. Die Gemeinden seien deshalb von Beginn an, systematisch und ohne Ausnahme in die Überarbeitung des SIL-Konzeptteils (sowie der Objektblätter) einzubeziehen und eine Anhörung zum fertigen Entwurf reiche als Einbezug nicht aus. Der Kanton Zürich könne die Interessen der Gemeinden nicht adäquat vertreten, da er sich in einem Interessenkonflikt befinde. Der Einbezug der Gemeinden durch den Bund von Beginn an sei eine methodische Notwendigkeit, um die nötige Qualität der Raumplanung und der Abstimmung zwischen den Anliegen der Luftfahrt und der Raumplanung zu erreichen.

Erwägungen, Behandlung im Konzeptteil

Auf eine nochmalige Vernehmlassung unter den Kantonen kann verzichtet werden, da die Anliegen der Kantone problemlos auch ohne diesen Verfahrensschritt berücksichtigt werden können. Was den Zeitpunkt der Revision angeht, so ist eine zeitliche Abstimmung zwischen Revision des Konzeptteils und Erarbeitung der Objektblätter angesichts der Tatsache, dass sich zu jedem Zeitpunkt mehrere SIL-Objektblätter in Erarbeitung resp. Überarbeitung befinden, nicht möglich. Die vom Kanton Aargau angeführte Doppelrolle als Planungs- und Bewilligungsbehörde ist keineswegs aussergewöhnlich. So sind die Bereiche Raumplanung und Bau bei den allermeisten Kantonen ebenfalls in derselben Organisationseinheit zusammengefasst.

Dem Umstand, dass der Start der Mitwirkung in den Beginn der Sommerferien fällt, hat das BAZL mit einer Verlängerung der Mitwirkungsfrist Rechnung getragen. Eine nochmalige Mitwirkung wird als nicht zielführend beurteilt, weil der Planungsbehörde die Anliegen der Mitwirkenden ausreichend bekannt sind.

Was den Einwand der Gemeinden und der IG Nord angeht, so beschneiden alle grösseren Infrastrukturvorhaben, welche einer Grundlage in einem Sachplan des Bundes oder in einem kantonalen Richtplan bedürfen, die Gestaltungsfreiheit der Gemeinden. Die Gemeinden werden bei der Erarbeitung der SIL-Objektblätter von Beginn an und systematisch einbezogen, sind sie von der betreffenden Anlage doch unmittelbar betroffen. Ein Einbezug aller Gemeinden auf Stufe des Konzeptteils wird hingegen weder als zielführend beurteilt noch sieht die Raumplanungsverordnung dies vor.

3.3 Gesetzliche, politische und planerische Vorgaben für den SIL-Konzeptteil

Anträge aus Anhörung und Mitwirkung

Gemäss dem Kanton Zürich, etlichen Zürcher Gemeinden (Bachs, Bülach, Glattfelden, Niederglatt, Zell) und gewissen Schutzverbänden (Fluglärmsolidarität, Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich) zeigt das Kap. 1.4 des Entwurfs zwar die sachpolitischen Zielsetzungen des Bundes auf. Wie die Sachbereiche aufeinander abgestimmt und die bestehenden Zielkonflikte ausgeräumt werden sollen, bleibe indes unklar und es sei den Kantonen überlassen, divergierende Raumnutzungsziele im Umfeld von Flugplätzen aufzulösen. Somit erfülle der Entwurf die Vorgaben der RPV nicht.

Der Kanton Nidwalden beantragt, der vom Bundesrat erlassene «Nationale Massnahmenplan zur Verringerung der Lärmbelastung» sei unter den Vorgaben zu erwähnen. Der Kanton Basel-Stadt wünscht, die im «Raumkonzept Schweiz» bei den Metropolitanräumen enthaltenen Aussagen zu den Landesflughäfen seien im Konzeptteil zu erwähnen. Die Konferenz der Beauftragten für Natur- und Landschaftsschutz wünscht eine Ergänzung mit der «Strategie Biodiversität Schweiz».

Mehrere Zürcher Gemeinden (Bachs, Bassersdorf, Bülach, Felben-Wellhausen, Glattfelden, Niederglatt, Wila, Winterthur, Zell) sowie Schutzverbände (Fluglärmsolidarität, Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich, Region Ost) halten die Einbettung des SIL in sein planerisches und rechtliches Umfeld im geltenden SIL-Konzeptteil (2000) für besser dargestellt.

Der Verband Schweizer Flugplätze (VSF), der Flughafen Bern sowie die «Association des usagers de l'aéroport de Sion» beantragen, der SIL-Konzeptteil sei mit dem BAZL-Projekt «AVISTRAT-CH» (Luftraum- und Aviatikinfrastruktur-Strategie Schweiz) zu koordinieren. Der VSF wünscht darüber hinaus ebenfalls eine Koordination mit dem Projekt «Zukunft der Flugsicherung auf Regionalflugplätzen». Die Interessengemeinschaft (IG) Ostschweizer Luftfahrt fordert, das LFG zu überarbeiten, damit die systemischen Nachteile zulasten der Luftfahrt gegenüber anderen Verkehrsträgern (z. Bsp. Schiene) aufgehoben werden.

Zahlreiche Gemeinden (Bachs, Bassersdorf, Bülach, Dübendorf, Felben-Wellhausen, Glattfelden, Küsnacht, Niederglatt, Volketswil, Wangen-Brüttisellen, Wila, Winterthur, Zell), die SP Schweiz, etliche Organisationen und Verbände (Bürgerforum Küsnacht, Vereinigung gegen Fluglärm, IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN, Region OST, Schweizerischer Schutzverband gegen Flugemissionen [SSF], KLUG, WWF Schweiz, VCS Schweiz, Schweizerische Energiestiftung, Lärmliiga Schweiz, Dachverband Fluglärmschutz, CARPE, ADIHQC, Stiftung gegen Fluglärm, Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich, Fluglärmsolidarität, Flugschneise Süd-NEIN, IG pro Zürich 12, Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Emmen) sowie Private (Muster 8 und 23/24) äussern, es fehle dem LUPO 2016 an rechtsstaatlicher Legitimation, da er nicht vom Parlament verabschiedet wurde. Zudem seien die Zeithorizonte von LUPO 2016 und SIL-Konzeptteil nicht kompatibel.

Erwägungen, Behandlung im Konzeptteil

Die in Kap. 1.4 aufgeführten politischen und planerischen Vorgaben stehen teils zweifellos in Konflikt zueinander. Entgegen den Ausführungen des Kantons Zürich lassen sich die Zielkonflikte auf dieser Stufe aber nicht vollumfänglich auflösen, weder im SIL-Konzeptteil noch anderswo. Grundsätzlich sind die Interessen beim Bau, Ausbau oder bei einer wesentlichen Änderung des Betriebs eines Flugplatzes einzelfallweise abzuwägen. Die Interessenabwägung erfolgt stufenweise. Die Festlegungen im SIL-Konzeptteil dienen als Leitlinien für diese Interessenabwägung, welche in den SIL-Objektblättern mit den anlagespezifischen Vorgaben verfeinert werden. Mit der Genehmigung des SIL (Konzeptteil, Objektblätter) nimmt der Bund die generelle Interessenabwägung zur Infrastruktur und zum Betrieb der Flugplätze vor. Die abschliessende Interessenabwägung, bei der auch die Umwelt- und Raumverträglichkeit eines Vorhabens detailliert geprüft wird, erfolgt immer in den nachfolgenden Genehmigungsverfahren (Plangenehmigung, Genehmigung Betriebsreglement).

Der «Nationale Massnahmenplan zur Verringerung der Lärmbelastung» stützt sich beim Fluglärm auf die weitere Umsetzung bereits getroffener Massnahmen und den Vollzug bestehender Rechtserlasse (Umweltschutzgesetz, Lärmschutzverordnung). Insofern kann auf dessen Erwähnung im Text verzichtet werden. Was den Antrag des Kantons Basel-Stadt angeht, so wird diesem Antrag stattgegeben und das Kapitel 1.4.5 entsprechend ergänzt. Die Strategie Biodiversität Schweiz weist nur einen marginalen Bezug zur Luftfahrtinfrastruktur auf; somit wird auf die Erwähnung derselben verzichtet.

Der Einwand betreffend verbesserungswürdiger Einbettung des SIL in sein planerisches und rechtliches Umfeld wird zur Kenntnis genommen, hingegen nicht geteilt.

Das langfristig ausgerichtete BAZL-Projekt AVISTRAT-CH kann Auswirkungen auf Festlegungen im SIL-Konzeptteil haben. Dies wird gegebenenfalls später bei Vorliegen der Ergebnisse aus AVISTRAT-CH zu berücksichtigen sein. Die Koordination des SIL-Konzeptteils mit dem BAZL-Projekt «Zukunft der Flugsicherung auf Regionalflugplätzen» ist sichergestellt. Eine Revision des LFG ist nicht Gegenstand des SIL.

Der LUPO 2016 stellt als Auslegeordnung und Strategiepapier des Bundesrats zur schweizerischen Zivilluftfahrt zweifellos eine zentrale, aber nicht die einzige Grundlage für die Revision des SIL-Konzeptteils dar. Die Inhalte des LUPO 2016 werden einerseits nicht vollumfänglich und vorbehaltlos in den Konzeptteil übernommen. Andererseits werden die Stossrichtungen des LUPO 2016, soweit sie in den Konzeptteil überführt werden, mit dem Sachplanverfahren politisch und planungsrechtlich legitimiert. Der LUPO 2016 darf insofern zweifellos als Grundlage für die Revision des SIL-Konzeptteils herangezogen werden. Auch weisen der LUPO 2016 und der SIL-Konzeptteil keine grundlegend voneinander abweichenden Zeithorizonte auf.

3.4 Planungshorizont des SIL / Luftverkehrsprognose

Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung

Der Kanton Thurgau beantragt, die Luftverkehrsprognose sei durch ein unabhängiges Gutachten zu ergänzen. Der Kanton Tessin hält den Planungshorizont 2030 der Luftverkehrsprognose für zu kurz und beantragt, diesen bei 2040 anzusetzen. Im Weiteren stelle sich die Frage, ob in Übereinstimmung mit den Laufzeiten der Konzessionen nicht längerfristige Szenarien (bspw. bis ins Jahr 2050) zu entwickeln seien. Der Kanton Aargau beantragt ebenfalls, der Entwurf sei auf Grundlage einer neuen Nachfrageprognose zu überarbeiten.

Zahlreiche Mitwirkende aus der Luftfahrt (AOPA Switzerland skyguide, Association des usagers de l'aéroport de Sion, Flughafen Bern, VSF), der Arbeitgeberverband Centre patronal und der Fachverband Schweizer Raumplaner (FSU) halten den Planungshorizont 2030 ebenfalls für zu kurz. Die Flughäfen Zürich und Genf, die SVP Schweiz sowie diverse Organisationen aus Aviatik, Wirtschaft und Tourismus (Aerosuisse, SWISS, economie-suisse, Schweizerischer Gewerbeverband, Schweizer Tourismus-Verband [STV], Zürich Tourismus / Zürcher Hoteliers) begrüßen die im Entwurf in Aussicht gestellte Aktualisierung der Luftverkehrsprognose (vgl. Festlegung 10 in Kap. 3.1). Sie verlangen indes, dass diese innert Jahresfrist erstellt werde und auf den Zeithorizont 2040 (anstatt 2050) ausgerichtet sei. Die Flughäfen Zürich und Genf und der STV äussern zudem, die Objektblätter der Landesflughäfen seien auf Grundlage der aktualisierten Luftverkehrsprognose zu überarbeiten. Der Schweizerische Gewerbeverband (SGV) sowie der VSF fordern eine Angleichung des Prognosehorizonts an die Konzessionsspannen.

Einige Gemeinden (Bassersdorf, Felben-Wellhausen, Wila, Winterthur) und ein Schutzverband (Region OST) halten die Nachfrageprognose im SIL-Konzeptteil für ungenügend und begrüßen eine langfristige Luftverkehrsprognose 2050. Die IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN äussert, dass klare Prognosen zum Linien- und Charterverkehr fehlen und die SP Schweiz sowie Organisationen (IG pro Zürich 12, Stiftung gegen Fluglärm, Verein Flugschneise Süd-NEIN) verlangen, die Luftverkehrsprognosen seien nach unten zu korrigieren. Die Gemeinde Küsnacht sowie Private (Muster 8) beantragen, die Prognosen seien nicht auf die Nachfrage, sondern auf die vorhandenen Verkehrskapazitäten auszurichten.

Erwägungen, Behandlung im Konzeptteil

Die geltende Luftverkehrsprognose wurde von einem unabhängigen, externen Beratungsunternehmen für den Verkehrssektor erstellt. Das vom Kanton Thurgau verlangte unabhängige Gutachten zur Luftverkehrsprognose wird vor diesem Hintergrund nicht als notwendig erachtet. Was den Antrag des Kantons Aargau betrifft, so wird bei Vorliegen einer aktualisierten Luftverkehrsprognose eine Anpassung des SIL-Konzeptteils sowie allenfalls der Objektblätter der Landesflughäfen zu prüfen sein. Bis auf Weiteres werden die Festlegungen im Konzeptteil auf die bestehende Luftfahrtprognose 2030 ausgerichtet.

Weil das weitere Vorgehen für die Aktualisierung der Prognose, deren Umfang (Integration von Szenarien für eine angebotsorientierte Entwicklung, Berücksichtigung einer Verlagerungspolitik im Kurzstreckenbereich auf die Schiene etc.) und Planungshorizont (2040/50) derzeit noch offen sind, soll Festlegung 10 in Kap. 3.1 gestrichen werden. Eine Angleichung der Prognose mit den Laufzeiten der Betriebskonzessionen der Flughäfen ist aufgrund der Tatsache, dass diese untereinander nicht harmonisiert sind, allerdings unmöglich. Der Antrag zur möglichst raschen Erstellung der aktualisierten Verkehrsprognose wird zur Kenntnis genommen.

3.5 Lenkung der Luftverkehrsnachfrage

Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung

Die Kantone Appenzell Ausserrhoden und Bern beantragen, die externen Kosten in der Zivilluftfahrt seien zu internalisieren, um die Marktverzerrung bei der Luftfahrt gegenüber anderen Mobilitätsangeboten aufzuheben. Dumpingpreise für Flugreisen förderten einen nicht zu verantwortenden Kurztrip-Flugtourismus. Der Kanton St. Gallen stellt mit Blick auf Festlegung 1 im Kap. 3.2 des Entwurfs fest, dass die Anbindung der Schweiz an die wichtigen europäischen Zentren nicht nur über den Luftverkehr, sondern auch über die Bahn erfolgen soll. Insbesondere das Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn helfe, das Luftverkehrssystem beim Kurz- und Mittelstreckenverkehr zu entlasten.

Mehrere Gemeinden (groupement des communes de la rive droite du lac) kritisieren, dass der Luftverkehr im Vergleich zum Landverkehr (Schiene) steuerlich bevorzugt werde.

Die SP Schweiz, die Grünen Schweiz und der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB) fordern die Einführung einer Kerosinsteuer sowie einer Ticketabgabe (Erträge zugunsten des Klimaschutzes) sowie die Internalisierung externer Kosten. Die finanzielle Privilegierung des Luftverkehrs (MwSt., CO₂-Abgabe) sei abzuschaffen.

Mehrere Gemeinden (Bachs, Bülach, Glattfelden, Niederglatt, Zell) und diverse Verbände (WWF Schweiz, VCS Schweiz, KLUG, Schweizerische Energiestiftung, Lärmliga Schweiz, Dachverband Fluglärmschutz, Flugschneise Süd-NEIN, IG pro Zürich 12, Stiftung gegen Fluglärm, SSF, Vereinigung gegen Fluglärm, Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich, Fluglärmsolidarität, Bürgerforum Küsnacht) äussern, dass die starke Zunahme des Luftverkehrs zu einem wesentlichen Teil auf aggressiven Geschäftsmodellen von Billigfluggesellschaften basierten. Der Luftverkehr habe sich einerseits stärker an den Kosten der Umweltbelastung zu beteiligen (Internalisierung externer Kosten) und die Erträge seien den Standortkantonen und dem Bund abzuliefern. Andererseits sei insbesondere für Kurzstreckenflüge (bis 500 km) auf eine Verlagerung zum Schienenverkehr hinzuwirken und es sei eine Verlagerung von Luftverkehr aus dem benachbarten Ausland in die Schweiz zu unterbinden (vgl. Ziffer 3.8 «Koordination mit anderen Verkehrsträgern» im Erläuterungsbericht). Die Nachfrageprognosen für die Landesflughäfen seien unter diesen Prämissen neu zu beurteilen und nach unten zu korrigieren (vgl. Ziffer 3.4 «Planungshorizont des SIL / Luftverkehrsprognose» im Erläuterungsbericht).

Diverse Private (Muster 8) fordern ebenfalls die Einführung finanzpolitischer Lenkungs-massnahmen zur Erreichung der Kostenwahrheit, da Fliegen zu billig sei und die Luftfahrt unverhältnismässig bevorteilt und gefördert werde.

Erwägungen, Behandlung im Konzeptteil

Die Regelung finanzieller Fragen (Besteuerung des zivilen Luftverkehrs, Höhe der Flugpreise, fiskalische Lenkungs-massnahmen, Finanzierung von Flugplätzen und Flugsicherung etc.) ist generell nicht Gegenstand des SIL. Der SIL eignet sich als Raumplanungsinstrument nicht, um Grundsatzfragen zur Luftfahrt- und Umweltpolitik zu regeln und soll sich deshalb auf die gesetzlich vorgesehene raumplanerische Sicherung und Abstimmung der Luftfahrtinfrastruktur beschränken. Massnahmen zum Klimaschutz beispielsweise müssen vorrangig beim Flugbetrieb und nicht bei der Infrastruktur ansetzen und sind in anderen Instrumenten (CO₂-Gesetz etc.) umzusetzen. Aus diesem Grund wird auf die zahlreichen Anträge zur Lenkung der Luftverkehrsnachfrage nicht eingegangen.

Festlegung 1 von Kap. 3.2 im Entwurf wird entsprechend dem Einwand des Kantons St. Gallen ergänzt. Im Übrigen wird das Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsträger im Programmteil des Sachplan Verkehr (vgl. Kap. 1.4.2) abgehandelt (vgl. Ziffer 3.8 «Koordination mit anderen Verkehrsträgern» im Erläuterungsbericht).

3.6 Nachhaltigkeit / Nachfrageorientierung

Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung

Der Kanton St. Gallen beantragt, der Spagat zwischen dem Anspruch auf Nachhaltigkeit und der Nachfrageorientierung sei im Konzeptteil in geeigneter Weise anzugehen. Die Kantone Genf, Freiburg und Schaffhausen äussern, die nachhaltige Entwicklung (insbesondere die Dimension Umwelt) sei im Bericht besser zu berücksichtigen resp. stellen die nachfrageorientierte Entwicklung in Frage. Der Kanton Bern bemerkt, dass die Nachhaltigkeitsdimension «Gesellschaft» im Entwurf sehr eng interpretiert werde und auch die Themen «Gesundheit» und «Wohnqualität im Umfeld von Flugplätzen» umfasse.

Rund 40 Schweizer und französische Gemeinden im Umfeld des Flughafens Genf (ATCR-AIG, groupement des communes de la rive droite du lac) stellen fest, dass ein Widerspruch zwischen dem «politisch korrekten» Bekenntnis des Bundes zur Nachhaltigkeit und der nachfrageorientierten Verkehrsentwicklung bestehe und die vorgesehene Entwicklung auf den Landesflughäfen aufgrund der begrenzten Kapazitäten nicht realistisch sei resp. zu Lasten von Mensch und Umwelt gehe. Auch die Gemeinden Dübendorf, Wangen-Brüttisellen und Volketswil verlangen, dass die Interessen der Anwohner und Umwelt im SIL stärker berücksichtigt werden.

Diverse Unternehmen und Organisationen der Luftfahrt (Flughäfen Zürich und Genf, SWISS, skyguide, Aerosuisse, SIAA), Wirtschaft (economiesuisse, SGV) und Tourismus (STV, Zürich Tourismus, Zürcher Hoteliers) halten fest, dass der Konzeptteil zwar die wichtigen öffentlichen Interessen identifiziere, diese aber nicht priorisiere. Insbesondere bei den standortgebundenen Landesflughäfen seien die luftfahrtpolitischen Interessen (nachfrageorientierte Entwicklung) in der Interessenabwägung zu priorisieren resp. höher zu gewichten.

Die Schutzverbände und Interessengruppen (WWF Schweiz, VCS Schweiz, KLUG, Schweizerische Energiestiftung, Lärmliga Schweiz, Dachverband Fluglärmschutz, CARPE, ADIHQC, Stiftung gegen Fluglärm, Flugschneise Süd-NEIN, IG pro Zürich 12, Association Le Signal, Association des intérêts de Vernier-Village, ADMF, Association des intérêts d'Aïre-Le Lignon, Bürgerforum Küsnacht, SSF, Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Buochs, Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Emmen, Schutzverband Aktion gegen Fluglärm Altenrhein), der Schweizerische Städteverband und Private

(Muster Genf) verlangen, dass die Umweltbelange sowie der Schutz der Bevölkerung im Interessenausgleich stärker gewichtet werden.

Das Komitee weltoffenes Zürich begrüsst die Nachfrageorientierung bei den Landesflughäfen, vermisst aber griffige Aussagen, wie dem Grundsatz der Nachfragebefriedigung nachgekommen werden kann. Das Centre patronal fordert, die Nachfragebefriedigung sowie die Beseitigung der Engpässe seien dem Umweltschutz nicht unterzuordnen.

Dahingegen lehnen mehrere Gemeinden (Bachs, Bülach, Glattfelden, Niederglatt, Zell), die SP Schweiz sowie diverse Organisationen (SSF, Schutzverband der Bevölkerung rund um den Flughafen Zürich, Fluglärmsolidarität, Association Le Signal, Association des intérêts de Vernier-Village, ADMF, Association des intérêts d'Aïre-Le Lignon) und Private (Muster 9 und 10A, Muster Genf) die Nachfrageorientierung, da sie nicht mit der Nachhaltigkeit vereinbar sei, ab.

Einzelne Gemeinden (Bassersdorf, Felben-Wellhausen, Wila, Winterthur), Schutzverbände (Region OST, IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN, Association Le Signal, Association des intérêts de Vernier-Village, ADMF, Association des intérêts d'Aïre-Le Lignon) und Private (Muster Genf) vermissen im Entwurf grundsätzliche Überlegungen, wieviel Flugverkehr die Schweiz benötigt resp. raumplanerisch, ökologisch und gesellschaftlich verkraftbar ist.

Der FSU vermisst angesichts der prognostizierten Kapazitätsengpässe eine landesweite Übersicht über die vorhandenen Kapazitäten auf den Flugplätzen. Dieses Anliegen wird auch von der Gemeinde Küsnacht und Privaten (Muster 8 sowie 23/24) geteilt, die (anstelle einer Nachfrageorientierung) eine angebotsorientierte Entwicklung verlangen. Im Zusammenhang damit regen Schutzverbände (WWF Schweiz, VCS Schweiz, KLUG, Schweizerische Energiestiftung, Lärmliga Schweiz, Dachverband Fluglärmenschutz, CARPE, ADIHQC, Stiftung gegen Fluglärm, Flugschneise Süd-NEIN, IG pro Zürich 12, Bürgerforum Küsnacht) an, es seien Überlegungen anzustellen, wie die begrenzte Anzahl Slots auf den Landesflughäfen zum grösstmöglichen Nutzen der Bevölkerung genutzt werden kann (Versteigerung etc.).

Mehrere Gemeinden (Bachs, Bassersdorf, Bülach, Felben-Wellhausen, Glattfelden, Niederglatt, Wila, Winterthur, Zell), einzelne Parteien und etliche Organisationen (CVP Allschwil-Schönenbuch, Grüne Baselland, SGB, SSF, Vereinigung gegen Fluglärm, Region OST, Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich, Fluglärmsolidarität, IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN, SSF, Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Buochs, Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Emmen) äussern, der Entwurf sei zu stark auf die Wirtschaftlichkeit des Luftverkehrs ausgerichtet, stelle das Interesse der Luftfahrtbranche als öffentliches Interesse dar und sei folglich nicht ausgewogen resp. widerspreche dem in der Bundesverfassung verankerten Grundsatz der Nachhaltigkeit. Dieses Anliegen wird auch von der Gemeinde Küsnacht und zahlreichen Privaten geäussert (vgl. Muster 8, 9, 10A, 23/24).

Die Gemeinde Zollikon, zwei Ortsparteien (Forum Wangen-Brüttisellen, SP Fällanden), ein Verband (HEV Dübendorf & Oberes Glattal) und viele Privatpersonen (Muster 10A, 23/24 und 34/35) kritisieren, der Nachhaltigkeitsbegriff werde im Konzeptteil einseitig zugunsten der Luftfahrt konkretisiert und beantragen, die Festlegungen 2 in den Kapiteln 3.1 und 4.1 mit dem Hinweis zu ergänzen, dass die Nachhaltigkeit insbesondere die ökologische Verantwortung gegenüber der Umwelt und der von Lärm und anderen Immissionen betroffenen Menschen beinhaltet.

Erwägungen, Behandlung im Konzeptteil

Die zwischen den drei Nachhaltigkeitsdimensionen bestehenden Zielkonflikte sind inhärent und lassen sich im Konzeptteil nicht vollumfänglich auflösen. Der Konzeptteil enthält aber Leitlinien für die stufenweise Interessenabwägung. So soll etwa den verkehrspolitischen

und wirtschaftlichen Aspekten bei Landesflughäfen ein höheres Gewicht als bei den übrigen Flugplätzen beigemessen werden. Dies bedeutet aber nicht, dass die Nachfrageorientierung auf den Landesflughäfen absolute Priorität genießt und weitere Aspekte (Schutz von Bevölkerung, Umwelt und Landschaft) ausser Acht gelassen werden können. Die Nachhaltigkeit umfasst die Berücksichtigung aller drei Nachhaltigkeitsdimensionen (Wirtschaft, Gesellschaft, Umwelt). Diese sind als gleichwertig zu beurteilen. Die abschliessende Gewichtung der drei Nachhaltigkeitsdimensionen und Interessenabwägung erfolgt nicht im SIL-Konzeptteil, sondern erst in den nachfolgenden Genehmigungsverfahren. Vor diesem Hintergrund kann der SIL-Konzeptteil nicht (wie beantragt) Festlegungen enthalten, wonach etwa die luftfahrtpolitischen Interessen auf den Landesflughäfen generell Priorität genießen oder den Schutzanliegen von Bevölkerung und Umwelt generell unterzuordnen sind.

Die Orientierung des Konzeptteils am Grundsatz der Nachhaltigkeit soll im Text verstärkt hervorgehoben und besser umschrieben werden. Dazu wird das Kap. 2.10 des Konzeptteils angepasst und die Nachhaltigkeit in der ersten Festlegung des Konzeptteils in Kap. 3.1 verankert, indem dieser mit den Schutzinteressen von Bevölkerung und Umwelt ergänzt wird. Im Weiteren ist die im LUPO 2016 stipulierte rein nachfrageorientierte Entwicklung der Landesflughäfen vor dem Hintergrund der Nachhaltigkeit zu relativieren.

Der Hinweis des Kantons Bern, wonach die Nachhaltigkeitsdimension «Gesellschaft» weitere Aspekte (Gesundheit, Wohnqualität) umfasst, ist korrekt. Der Konzeptteil wird entsprechend ergänzt. Was die Übersicht über die Kapazitäten auf den bestehenden Flugplätzen angeht, so ist dies gemäss Kap. 2.10.7 sowie Festlegung 9 in Kap. 3.1 vorgesehen. Betreffend Versteigerung von Slots besteht bereits heute auf den Landesflughäfen eine klare Prioritätenregelung, welche dem Luftverkehr im öffentlichen Interesse Vorrang beimisst.

3.7 Öffentliches Interesse am Luftverkehr

Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung

Der Kanton Neuenburg betont das öffentliche Interesse an der Geschäftsluftfahrt, insbesondere in Nähe eines wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkts gemäss kantonalem Richtplan. Der Kanton Basel-Stadt beantragt, Linienflüge auf Kurzstrecken (bspw. unter 500 km Distanz) seien zugunsten der Umwelt- und Klimaschutzziele nicht als Flüge im öffentlichen Interesse anzusehen. Dies sei mit dem Ziel, den Schienenverkehr zu fördern, kongruent.

Rund 40 schweizerische (darunter die Stadt Genf) und französische Gemeinden im Umfeld des Flughafens Genf (ATCR-AIG) äussern, dass low-cost-Flüge in europäische Städte nicht im öffentlichen Interesse liegen. Sie beantragen, das öffentliche Interesse an Linienflügen sei in einer Studie zu untersuchen. Die Association Le Signal, Einwohnerorganisationen (Association des intérêts de Vernier-Village, ADMF, Association des intérêts d'Aire-Le Lignon) und Private (Muster Genf) fordern für neue Freizeitdestinationen ein Moratorium. Die Gemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen halten die Festlegung eines öffentlichen Interesses für Aus- und Weiterbildungsflüge, Geschäfts- und Tourismusreiseflüge, Arbeits- sowie Werkflüge für falsch. Die Gemeinde Allschwil sowie die CVP Allschwil-Schönenbuch bemerken, dass sich der Entwurf hauptsächlich am öffentlichen Interesse am Luftverkehr orientiere und gegenüber anderen öffentlichen Interessen (Umwelt etc.) privilegiere.

Der Aero-Club der Schweiz (AeCS) lehnt die Unterscheidung zwischen öffentlichem und privatem Interesse sowie die Priorisierung von ersterem ab. Der öffentliche Luftverkehr sei nicht mit öffentlichem Interesse und privater Verkehr nicht mit privatem Interesse gleichzusetzen. Ein Geschäftsflug mit einem Kleinflugzeug sei von höherem öffentlichen Interesse als ein mit Touristen besetztes Grossflugzeug, welches eine Feriendestination im Ausland

anfliegt. Zudem seien alle Trainingsflüge der Pilotinnen und Piloten als Flüge im öffentlichen Interesse zu zählen. Die AOPA Switzerland und das Centre patronal beurteilen die Einstufung der einzelnen Luftfahrtsparten als subjektiv und willkürlich. So seien gemäss AOPA Switzerland auch Flüge der Corporate Aviation für global tätige Firmen im öffentlichen Interesse. Aviasuisse begrüsst hingegen die Ausrichtung des SIL-Konzeptteils am öffentlichen Interesse.

Mehrere Schutzverbände (SSF, Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Buochs, Schutzverband Aktion gegen Fluglärm Altenrhein) äussern, dass lediglich der Linienverkehr im öffentlichen Interesse liege und lehnen den verkehrsbasierten Ansatz ab. Umwelt- und Schutzverbände (WWF Schweiz, VCS Schweiz, KLUG, Schweizerische Energienstiftung, Lärmliga Schweiz, Dachverband Fluglärmschutz, CARPE, ADIHQC, Stiftung gegen Fluglärm) verlangen, der Begriff des öffentlichen Interesses sei zu konkretisieren und für eine korrekte Interessenabwägung den Umweltinteressen gegenüberzustellen. Die Gemeinde Zollikon, zwei Ortsparteien (Forum Wangen-Brüttisellen, SP Fällanden), ein Verband (HEV Dübendorf & Oberes Glattal) und diverse Private (Muster 34/35) verneinen, mit Ausnahme des Linien-, Staats- und Rettungsflugverkehrs, ein öffentliches Interesse. Zudem könne das öffentliche Interesse ohne Berücksichtigung des kantonalen und regionalen Interesses ohnehin nicht abschliessend ermittelt werden.

Erwägungen, Behandlung im Konzeptteil

Der Entwurf des SIL-Konzeptteils anerkennt, wie vom Kanton Neuenburg und der AOPA Switzerland beantragt, das öffentliche Interesse an der Geschäftsluftfahrt. Die Länge sowie der Preis von Linienflügen (vgl. low-cost-Flüge) wurden bei der im SIL-Konzeptteil vorgenommenen Beurteilung des öffentlichen Interesses nicht berücksichtigt. Eine solche Differenzierung würde zu weit führen. Das heisst nicht, dass Billigflüge nicht problematische Aspekte aufweisen (Verzerrung der Nachfrage etc.). Es ist auch richtig, dass das öffentliche Interesse an Linienflügen geringer ist, sofern (zeitlich und preislich) vertretbare Transportalternativen (Zug-, Busreise) vorliegen. Festlegung 5 in Kap. 3.1 trägt diesem Umstand mit der Formulierung «in der Regel» Rechnung. Ein Moratorium für neue Freizeitdestinationen sprengt den Rahmen des SIL als Raumplanungsinstrument.

Was die Hinweise der Gemeinde Allschwil und der Schutzverbände angeht, so enthält der Konzeptteil Leitlinien, um das öffentliche Interesse am Bau, Ausbau und Betrieb der aviatischen Infrastruktur herzuleiten und zu begründen. Die Herleitung und Bewertung des öffentlichen Interesses an Nutzungs- oder Schutzinteressen (Umwelt etc.), welche der aviatischen Nutzung gegenüberstehen, ist dagegen nicht Gegenstand des SIL-Konzeptteils und die abschliessende Interessenabwägung erfolgt erst in den Genehmigungsverfahren. Auch kann, wie zahlreiche Private richtigerweise äussern, die Ermittlung des öffentlichen Interesses an einem Flugplatz nur unter Berücksichtigung des kantonalen und regionalen Interesses erfolgen. Für Kantone oder Regionen können Geschäfts- und Tourismusreiseflüge oder Werkflüge lokaler Unternehmungen etwa von hohem öffentlichem Interesse sein. Um die Rolle des SIL-Konzeptteils für die Interessenabwägung bei Bau und Betrieb von Flugplätzen zu verdeutlichen, sollen die Ausführungen hierzu im Konzeptteil in Kap. 2.10.3 ergänzt werden.

Was die Einwände des AeCS betrifft, so nimmt bereits das LFG eine Unterscheidung zwischen hohem öffentlichem Interesse bei Flugplätzen mit öffentlichem Luftverkehr (Konzession) und den übrigen Flugplätzen (Betriebsbewilligung) vor. Eine Gleichbehandlung aller Flüge wäre schon nur vor diesem Hintergrund kaum vertretbar. Ebenso wenig kann (wie etwa von den Gemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen gefordert) Aus- und Weiterbildungsflügen, Geschäfts- und Tourismusreiseflügen sowie Arbeits- und Werkflügen jegliches öffentliches Interesse abgesprochen werden. Damit würde der zivile Luftverkehr in seiner heutigen Form fundamental in Frage gestellt; zudem widerspräche dies den Inhalten des LUPO 2016. Was die Trainingsflüge angeht, so dienen letztlich sämtliche

Flüge (unter anderem) dem Erhalt der fliegerischen Kompetenz und dem Training der Pilotinnen und Piloten. Die Definition der Aus- und Weiterbildungsflüge soll folgedessen eng gefasst werden. Im Weiteren dient die in Festlegung 6 von Kap. 3.1 im Mitwirkungsentwurf (neu Festlegung 5) vorgenommene Bewertung des öffentlichen Interesses an den Luftverkehrsarten als Leitlinie und gilt nicht für jeden einzelnen Flug, sondern für das Mittel aller Flüge. Vor diesem Hintergrund soll am Festlegung 6 in Kap. 3.1 festgehalten werden.

3.8 Koordination mit anderen Verkehrsträgern

Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung

Der Kanton St. Gallen beantragt, das Parkplatzangebot der Landesflughäfen sei auf das gesamte Bahnangebot (auch Fernverkehr) und nicht nur auf das regionale Netz des öffentlichen Verkehrs abzustimmen (vgl. Festlegung 3 Kap. 3.2). Mehrere Gemeinden (groupe-ment des communes de la rive droite du lac) äussern, dem Zugang mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu den Landesflughäfen werde nicht genug Gewicht beigemessen.

Aerosuisse beantragt die Abstimmung des Konzeptteils mit den Sachplänen Strasse und Schiene. Der SGB fordert, der Vorrang des Schienenverkehrs vor dem Luftverkehr sei in den Festlegungen des Konzeptteils in Kap. 3.2 zu verankern. Die SP Schweiz, die Grünen Schweiz und diverse Umwelt- und Schutzverbände (WWF Schweiz, VCS Schweiz, KLUG, Schweizerische Energienstiftung, Lärmliiga Schweiz, Dachverband Fluglärmschutz, CARPE, ADIHQC, Stiftung gegen Fluglärm) verlangen für Kurzstreckenflüge eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene. Die internationalen Bahnverbindungen ins europäische Umland seien zu verbessern, so dass Distanzen bis 1500 km mit der Bahn zurückgelegt werden können.

Erwägungen, Behandlung im Konzeptteil

Der Antrag des Kantons St. Gallen erscheint zweckmässig; die Festlegung 3 in Kap. 3.2 wird entsprechend angepasst. Der Konzeptteil enthält in Festlegung 3 in Kap. 3.2. Vorgaben zum landseitigen Zugang zu den Landesflughäfen, welche ihrer Stellung als national bedeutsame Infrastrukturen entsprechen. Die Konkretisierung dieser Vorgaben, die allfällige Festlegung von Modal Split-Zielen und entsprechenden Massnahmen (bspw. Parkplatzbewirtschaftung) sind Gegenstand der entsprechenden SIL-Objektblätter.

Die von Aerosuisse geforderte Abstimmung des SIL mit den weiteren Verkehrssachplänen des Bundes erfolgt im verkehrsträgerübergreifenden Programmteil des Sachplans Verkehr. Der SIL kann aufgrund seiner thematischen Ausrichtung keine Festlegungen zum Vorrang resp. zur Förderung des Schienenverkehrs enthalten. Dieses Anliegen kann allenfalls im übergeordneten Programmteil des Sachplans Verkehr aufgegriffen werden.

3.9 Koordination mit der Raumnutzung

Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung

Gemäss den Kantonen Genf und Wallis sind die Erläuterungen zum «Gebiet mit Lärmbelastung» (vgl. Festlegung 1 in Kap. 3.3) wenig verständlich. Der Kanton Genf bringt zudem vor, für die praktische Berücksichtigung des «Gebiets mit Lärmbelastung» in der Planung bedürfe es detaillierter Informationen. Der Kanton Thurgau bemängelt bei den Flugrouten den Wirkungszusammenhang zwischen SIL und Betriebsreglement. Beantragen die Kantone im SIL-Objektblatt Änderungen an den Routen, werden Sie auf das Betriebsreglement verwiesen. Bemängeln sie diese im Betriebsreglement, wird auf das SIL-Objektblatt («Gebiet mit Lärmbelastung») verwiesen. Der Kanton beantragt, die Lage und Belegung der Flugrouten bereits im Objektblatt verbindlich festzulegen. Dieses Anliegen wird auch von skyguide unterstützt.

Die Gemeinden Dübendorf, Wangen-Brüttisellen und Volketswil lehnen die in den Festlegungen 2 und 3 in Kap. 3.3 aufgeführte Verpflichtung der Kantone und Gemeinden, die landseitige Verkehrserschliessung der Flugplätze sicherzustellen, ab. Mehrere Zürcher Gemeinden (Egg, Erlenbach, Fällanden, Herrliberg, Maur, Meilen, Stäfa, Uetikon am See, Zuzikon) äussern zudem, in den Erläuterungen zu Festlegung 2 sei aufzuzeigen, mit welchen «Aufträgen» an die Gemeinden zu rechnen sei.

Die IG Ostschweizer Luftfahrt beantragt, als neues Instrument zur raumplanerischen Vorsorge für künftige Luftfahrtinfrastrukturen, welche über die Flugplatzperimeter hinausreichen, oder für künftige Ersatzstandorte sog. «Luftfahrtentwicklungszonen» zu schaffen. Die Schutzorganisationen (KLUG, WWF Schweiz, VCS Schweiz, Schweizerische Energiestiftung, Lärmliiga Schweiz, Dachverband Fluglärmschutz, CARPE, ADIHQC, Stiftung gegen Fluglärm) verlangen, dass das raumplanerische Instrument der Abgrenzungslinie beim Flughafen Zürich im Sinne der Planungs- und Rechtssicherheit Bestand haben soll.

Erwägungen, Behandlung im Konzeptteil

Der Hinweis der Kantone wird zur Kenntnis genommen. Bei Bedarf stehen die Planungsbehörden des Bundes für nähere Informationen zum «Gebiet mit Lärmbelastung» und seiner Berücksichtigung zur Verfügung. Was den Wirkungszusammenhang bei den Flugrouten angeht, so wird die Lage der Flugrouten im Nahbereich der Flugplätze mit dem «Gebiet mit Lärmbelastung» im SIL-Objektblatt weitgehend festgelegt. In grösserer Entfernung ist die Lage der Flugrouten für die Festlegungen des SIL-Objektblatts aber nicht mehr relevant, so dass diese mit der Genehmigung des Betriebsreglements verbindlich festgelegt werden.

Die Pflicht zur Verkehrserschliessung von Flugplätzen ist vergleichbar mit der Verkehrserschliessung anderer Anlagen mit Publikumsverkehr. Die Aufgabe zur Erschliessung durch Kantone und Gemeinden ergibt sich aus den Artikeln 19 RPG und 31 RPV. Für die Detailerschliessung ist der Konzessionär resp. Flugplatzhalter verantwortlich. Die Festlegungen des SIL sind sowohl für die Kantone als auch für die Gemeinden direkt verbindlich. Vor diesem Hintergrund wird in Festlegung 2 in Kap. 3.3 auf die Erwähnung kantonaler Aufträge an die Gemeinden (vierter Aufzählungspunkt) verzichtet.

Für die räumliche Sicherung künftiger Luftfahrtinfrastrukturen liegen mit dem behördenverbindlichen Flugplatzperimeter resp. den grundeigentümergebundenen Projektierungszonen (vgl. LFG) bereits entsprechende Instrumente vor. Die planerische Sicherung allfälliger Ersatzstandorte für Flugplätze «auf Vorrat» und ohne vorgängige Durchführung von SIL-Koordinationsprozessen wird abgelehnt. Das Anliegen der Schutzorganisationen zur Abgrenzungslinie betrifft ausschliesslich den Flughafen Zürich und ist im Rahmen der allgemeinen Planbeständigkeit von Sach- und Richtplänen (vgl. Art. 17 Abs. 4 RPV) sichergestellt.

3.10 Umwelt

3.10.1 Vorsorgeprinzip

Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung

Der Kanton Bern verlangt, dass die Umsetzung des Vorsorgeprinzips nach Umweltschutzgesetz (USG; SR 814.01) auch Massnahmen zur Reduktion der Flugbewegungen enthalten sollte. Die Kantone Basel-Landschaft und Tessin sowie die Konferenz der Beauftragten für Natur- und Landschaftsschutz beantragen, in Kap. 3.4 in Festlegung 2 beim vierten Aufzählungspunkt nicht nur die Bevölkerung, sondern auch die Umwelt zu erwähnen.

Mehrere Gemeinden (groupement des communes de la rive droite du lac) äussern, das Vorsorgeprinzip werde nicht ausreichend beachtet. Zahlreiche Private (Muster 9, 10A, 10B)

bemängeln, dass die Umwelt bei Planung, Bau und Betrieb der Luftfahrtinfrastruktur gemäss Festlegung 1 in Kap. 3.4 lediglich zu berücksichtigen und miteinbeziehen sei. Dem Schutz der Umwelt sei vorrangig und umfassend Rechnung zu tragen.

Erwägungen, Behandlung im Konzeptteil

Die Anzahl der Flugbewegungen wird im SIL in den Objektblättern meist auf indirekte Weise (Festlegung des Gebiets mit Lärmbelastung), fallweise auch direkt über die Festlegung eines Bewegungskontingents, eingeschränkt. Diese Praxis hat sich bewährt und es soll daran festgehalten werden. Die beantragte Erwähnung der Umwelt in Festlegung 2 in Kap. 3.4 ist sinnvoll und zweckmässig; die Festlegung wird entsprechend angepasst.

Das Vorsorgeprinzip aus dem USG ist in Festlegung 2 in Kap. 3.4 aufgeführt. Die konkrete Umsetzung des Vorsorgeprinzips erfolgt in den Genehmigungsverfahren sowie durch die Flughafenkonzessionäre resp. die Flugplatzhalter im Betrieb. Was die «Berücksichtigung» der Umwelt betrifft (vgl. Festlegung 1 in Kap. 3.4), so kommt keiner der drei Nachhaltigkeitsdimensionen ein absoluter Vorrang zu. Die bestehende Formulierung («berücksichtigen») ist vor diesem Hintergrund korrekt und soll beibehalten werden.

3.10.2 Klimaschutz

Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung

Die Kantone Appenzell-Ausserrhodan, Basel-Stadt und Waadt beantragen, dass der Beitrag der Luftfahrt zum Klimaschutz noch zu konkretisieren resp. in diesem Bereich stärkere Anstrengungen nötig seien. Der Kanton Basel-Stadt verlangt zudem, der Bund solle die Forschung und Entwicklung innovativer Technologien für CO₂-neutrale und lärmarme Flugzeuge finanziell fördern. Dem Kanton Basel-Landschaft fehlt im Entwurf des SIL-Konzeptteils der Bezug zur eidgenössischen Energiestrategie 2050, welche bis 2050 eine 2000 Watt und 1.0-1.5 Tonnen CO₂-Gesellschaft anstrebe, was mit der nachfrageorientierten Infrastrukturentwicklung in der Luftfahrt im Widerspruch stehe. Der Kanton Genf beantragt, im SIL-Konzeptteil die schweizerische Klimapolitik zu erwähnen. Im Weiteren solle sich der Bund international für eine Begrenzung der Treibhauswirkung des Luftverkehrs einsetzen. Der Kanton Freiburg regt schliesslich an, im SIL-Konzeptteil seien die Inhalte des in Totalrevision befindlichen CO₂-Gesetzes zu berücksichtigen.

Mehrere Gemeinden (Winterthur, Bassersdorf, Felben-Wellhausen, Wila) verweisen darauf, dass der Entwurf die geltenden Klimaabkommen sowie die Energiestrategie 2050 zu berücksichtigen habe resp. fordern beim Luftverkehr klimapolitische Massnahmen (Küsnacht).

Die SP Schweiz sowie zahlreiche Schutz- und Umweltverbände (KLUG, WWF Schweiz, VCS Schweiz, Schweizerische Energiestiftung, Lärmliga Schweiz, Dachverband Fluglärmschutz, CARPE, ADIHQC, IG Zivillflugplatz Dübendorf NEIN, Vereinigung gegen Fluglärm, Association Le Signal, Association des intérêts de Vernier-Village, ADMF, Association des intérêts d'Aïre-Le Lignon, Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mühlhausen, Stiftung gegen Fluglärm) und Private (Muster Genf) beantragen, das von der Schweiz ratifizierte Pariser Klimaabkommen sei im SIL-Konzeptteil zu erwähnen und der SIL sei damit in Einklang zu bringen. Die Luftfahrt habe ebenfalls ihren Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Die Region OST verweist ebenfalls auf die Energiestrategie 2050. Umwelt- und Schutzverbände (KLUG, WWF Schweiz, VCS Schweiz, Schweizerische Energiestiftung, Lärmliga Schweiz, Dachverband Fluglärmschutz, CARPE, ADIHQC, Stiftung gegen Fluglärm) fordern im Weiteren, es sei für den Schweizer Luftverkehr ein CO₂-Budget festzulegen, auf die Flugplätze aufzuteilen und eine Priorisierung der Flugarten vorzunehmen.

Schliesslich beantragen die Gemeinde Küsnacht und Private (Muster 8, Einzelstellungennahmen) klimapolitische Massnahmen beim Luftverkehr, der bis anhin als einziger Sektor keiner klimapolitischen Lenkungsmassnahme unterstehe.

Erwägungen, Behandlung im Konzeptteil

Es ist unbestritten, dass auch die Luftfahrt ihren Beitrag zum Klimaschutz leisten muss. Der SIL-Konzeptteil konzentriert sich als Raumplanungsinstrument aber auf die aviatische Infrastruktur und deren raumplanerische Abstimmung. Diese umfasst auch den Fluglärm, welcher im Umfeld der Flugplätze regional auftritt.

Im Übrigen ist der SIL-Konzeptteil nicht geeignet, um Grundsatzfragen zur Umwelt- und Klimapolitik, welche nur einen sehr indirekten Bezug zur Raumplanung aufweisen, zu regeln. Dies gilt auch für weitere Themen wie Flugsicherung, Luftraumstruktur oder Finanzierung und Besteuerung der Luftfahrt. Massnahmen zum Klimaschutz müssen vorrangig beim Flugbetrieb (z. B. Gebühren, Abgaben, Verkehrsbeschränkungen) und nicht bei der Infrastruktur ansetzen und über andere Instrumente umgesetzt werden. Dasselbe gilt für die Energiepolitik.

Was das Pariser Klimaabkommen angeht, so soll dieses der Vollständigkeit halber im SIL-Konzeptteil erwähnt werden. Das Kap. 2.7.3 («Klimawirkung und Schadstoffe») im Konzeptteil wird entsprechend ergänzt.

3.10.3 Immissionsgrenzwerte / Erleichterungen nach Umweltschutzgesetz (USG)

Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung

Die Kantone Genf und Freiburg stellen fest, dass Erleichterungen für Fluglärm und Luftschadstoffe im Widerspruch zur nachhaltigen Entwicklung stehen und lehnen diese folglich ab. Erleichterungen für Fluglärm sind gemäss dem Kanton Genf zudem auch nicht mit dem USG sowie der Luftreinhaltestrategie von Bund und Kanton kompatibel. Die im Umweltrecht festgelegten Grenzwerte seien trotz nachfrageorientierter Verkehrsentwicklung einzuhalten. Bei Heliports sollen Erleichterungen gemäss dem Kanton Freiburg lediglich für Rettungsflüge und nicht für touristische Flüge gewährt werden. Der Kanton Wallis verlangt, dass Erleichterungen für Luftfahrtanlagen ohne öffentliches Interesse klar ausgeschlossen werden.

Die Gemeinde Wettingen äussert, dass die Vorgaben der Lärmschutzverordnung (LSV; SR 814.41) in jedem Fall einzuhalten seien und das Nachtflugverbot konsequent umzusetzen sei. Die Gemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen lehnen Erleichterungen nach USG für Flugplätze zur Entlastung der Landesflughäfen sowie für Heliports ab. Die Gemeinde Allschwil und die CVP Allschwil-Schönenbuch beantragen, es seien in Kap. 2.7.2 detaillierte Aussagen zum Ausmass der Überschreitung von Planungswerten im Umkreis von Flughäfen zu machen (Anzahl der Gemeinden / Bewohner, Fläche).

Die SP Schweiz und die Grünen Schweiz beantragen, die Immissionsgrenzwerte (IGW) seien für alle Flugplätze einzuhalten und gewisse Organisationen (Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mühlhausen, Vereinigung gegen Fluglärm) fordern, dass die Lärmgrenzwerte (gemäss Entscheid des Bundesgerichts) zu revidieren resp. nach unten anzupassen seien. Schutzverbände (KLUG, WWF Schweiz, VCS Schweiz, Schweizerische Energiestiftung, Lärmliga Schweiz, Dachverband Fluglärmschutz, CARPE, ADI-HQC, Stiftung gegen Fluglärm, Vereinigung gegen Fluglärm) verlangen, die Anzahl lärmbelasteter Personen sei massiv zu reduzieren, und mehrere Gemeinden (Bassersdorf, Felben-Wellhausen, Wila, Winterthur) sowie ein Schutzverband (Region OST) beantragen, dass die von IGW-Überschreitungen betroffene Fläche nicht wachsen darf.

Private (Muster 9 und 23/24) bringen vor, dass eine dauernde, deutliche Überschreitung der zulässigen Lärmbelastung nachts (vgl. BAZL-Verfügung zum Flughafen Zürich vom

23. Juli 2018) nicht akzeptabel sei. Die Gemeinde Zollikon, zwei Ortsparteien (Forum Wangen-Brüttisellen, SP Fällanden), ein Verband (HEV Dübendorf & Oberes Glattal) und zahlreiche Private (Muster 10A, 10B, 23/24 und 34/35) äussern zudem, dass Erleichterungen lediglich dann gewährt werden sollen, wenn nachgewiesen werden kann, dass alle technischen, betrieblich möglichen und wirtschaftlich tragbaren Massnahmen zur vorsorglichen Emissionsbegrenzung ergriffen wurden. Im Weiteren könne ein Abweichen von den umweltrechtlichen Vorgaben nur in Ausnahmefällen ermöglicht und nicht als Festlegung festgesetzt werden. Schliesslich privilegiere die bewusste Inkaufnahme der Überschreitung der Belastungsgrenzwerte für Lärm und Luftschadstoffe die Flughafenkonzessionäre.

Erwägungen, Behandlung im Konzeptteil

Was den Einwand der Kantone Genf und Freiburg sowie der Parteien angeht, so sieht das Umweltrecht die Möglichkeit zur Gewährung von Erleichterungen unter gewissen Voraussetzungen ausdrücklich vor. Erleichterungen für touristische Helikopterflüge sind nicht vorgesehen. Die LSV schliesst zudem Erleichterungen für Luftfahrtanlagen ohne öffentliches Interesse klar aus.

Der SIL-Konzeptteil hat die rechtlichen Rahmenbedingungen zu respektieren, so auch die Einhaltung der LSV. Die Umsetzung des Nachtflugverbots sowie die Überschreitung der zulässigen Lärmbelastung nachts sind nicht Gegenstand des SIL. Die Kontrolle, ob die zulässigen Lärmimmissionen (Art. 37a LSV), welche das in den SIL-Objektblättern festgelegte «Gebiet mit Lärmbelastung» nicht überschreiten darf, eingehalten sind, ist Teil der behördlichen Aufsichtstätigkeit. Hierzu bedarf es im Konzeptteil keiner Regelung; eine solche kann allenfalls in die Objektblätter aufgenommen werden. Ebenfalls nicht Gegenstand des SIL sind detaillierte Aussagen zur Lärmsituation einzelner Flughäfen (Überschreitung Planungswerte).

Die Überschreitungen der IGW auf den Flugplätzen betreffen schwergewichtig die beiden Landesflughäfen Zürich und Genf, wo die Überschreitungen im Interesse der ökonomischen und sozialen Dimension der Mobilität unter Ausschöpfung des vom Umweltrecht (USG, LSV) vorgesehenen Spielraums für Anlagen im überwiegenden öffentlichen Interesse in Kauf genommen werden. Die Anpassung der Lärmgrenzwerte ist nicht Gegenstand des SIL. Eine Reduktion der von IGW-Überschreitungen betroffenen Fläche resp. der Anzahl lärmbelasteter Personen wird angestrebt.

Der Einwand von Privaten, dass die Gewährung von Erleichterungen den Nachweis voraussetzt, dass alle technischen, betrieblich möglichen und wirtschaftlich tragbaren Massnahmen zur vorsorglichen Emissionsbegrenzung ergriffen wurden, ist korrekt und in den Erläuterungen zu Festlegung 3 in Kap. 3.4 erwähnt. Die Festlegungen im Konzeptteil weichen nicht von den umweltrechtlichen Vorgaben ab, sondern präzisieren die Anwendung dieser Vorgaben für die Zivilluftfahrt.

3.10.4 Ökologischer Ausgleich / Fruchtfolgefächern (FFF)

Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung

Die Kantone Luzern und Basel-Landschaft äussern, die in den Erläuterungen zu Festlegung 1 (Kap. 3.3) erwähnte Freiwilligkeit stehe im Widerspruch zu Art. 18b des Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG; SR 451), wonach in intensiv genutzten Gebieten für einen ökologischen Ausgleich zu sorgen ist. Der Kanton Tessin beantragt eine Ergänzung im Text, dass Ausgleichsmassnahmen in Bezug auf konkrete Konflikte anzuordnen seien.

Der Kanton Bern beantragt, in Festlegung 5 in Kap. 3.4 zu erwähnen, dass Bauten und Anlagen flächensparend anzuordnen und zu erstellen sind und ackerfähige Flächen als FFF auszuweisen sind. Im Weiteren beantragt er eine Kompensation der FFF auf allen Flugplätzen und die Streichung des letzten Satzes von Festlegung 5.

Die Flughäfen Zürich und Genf beantragen, im Konzeptteil festzuhalten, dass innerhalb des Flugplatzperimeters keine FFF ausgeschieden werden und für ökologische Ersatzmassnahmen ausserhalb des Flugplatzperimeters keine Kompensation von FFF zu leisten ist.

Erwägungen, Behandlung im Konzeptteil

Die erwähnte Freiwilligkeit steht in der Tat nicht im Vordergrund. Art. 18b NHG verlangt die Kompensation verbindlich. Die Erläuterung zu Festlegung 1 in Kap. 3.3 soll in dieser Hinsicht angepasst werden. Ausgleichsmassnahmen sind gemäss Gesetz unabhängig von konkreten Konflikten anzuordnen.

Was den Antrag des Kantons Bern angeht, so ist die Begrenzung des Flächenverbrauchs in Festlegung 5 bereits erwähnt; somit erübrigt sich eine Ergänzung. Die Ausweisung von FFF erfolgt durch die Kantone nach rein bodenkundlichen Kriterien. Vor diesem Hintergrund kann weder einer Ergänzung der Festlegung 5, wonach ackerfähige Flächen auf Flugplätzen generell als FFF auszuweisen sind, noch einem Verbot zur Ausscheidung von FFF auf Flugplätzen (vgl. Antrag des Flughafens Zürich) zugestimmt werden. Die Kompensation von FFF richtet sich nach den Vorgaben des Sachplans FFF. Beim Bau von Flugplatzanlagen besteht bei Beanspruchung von FFF grundsätzlich eine Kompensationspflicht.

3.10.5 Nichtionisierende Strahlung

Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung

Die Gemeinden Dübendorf, Wangen-Brüttisellen, Volketswil und Zollikon, zwei Ortsparteien (Forum Wangen-Brüttisellen, SP Fällanden), ein Verband (HEV Dübendorf & Oberes Glattal) sowie diverse Private (vgl. Muster 23/24 und 34/35) äussern, die Flugsicherungsanlagen haben die Grenzwerte der Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV; SR 814.710) in jedem Fall einzuhalten.

Erwägungen, Behandlung im Konzeptteil

Der SIL-Konzeptteil hat die rechtlichen Schranken einzuhalten. Vor diesem Hintergrund wird dem Antrag stattgegeben und die Festlegung 2 in Kap. 4.6 wird abgeändert.

3.11 Landesflughäfen

3.11.1 Kapazitätsengpässe

Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung

Der Kanton Aargau hält die drohenden Kapazitätsengpässe angesichts der Entwicklung der Anzahl Flugbewegungen beim Flughafen Zürich, welche unter der Prognose liegt, für schwierig nachvollziehbar.

Der Flughafen Genf bedauert, dass der SIL-Konzeptteil für die Kapazitätsengpässe auf weitere Abklärungen verweist und keine Lösungen aufzeigt. Der Flughafen Zürich äussert, dass die Massnahmen zur Beseitigung der Kapazitätsengpässe primär zusammen mit den Konzessionären zu erarbeiten seien.

Auch diverse Parteien, Verbände und Organisationen aus Luftfahrt, Wirtschaft und Tourismus (FDP Schweiz, SVP Schweiz, Aerosuisse, Aviasuisse, SIAA, SGV, Centre patronal, economiesuisse, STV, Zürcher Bankenverband, Zürich Tourismus / Zürcher Hoteliers, Pro Flughafen) sowie der FSU kritisieren die fehlenden Massnahmen zur Beseitigung der Kapazitätsengpässe. Sie fordern diesbezüglich teils eine zügige Überarbeitung der SIL-Objektblätter der Landesflughäfen resp. eine rasche nachträgliche Ergänzung des Konzeptteils aufgrund der neuen Nachfrageprognose. Das Centre patronal äussert zudem, die

Überregulierung der Luftfahrtinfrastruktur trage zur Verschärfung der Kapazitätsengpässe bei.

Erwägungen, Behandlung im Konzeptteil

Die Bemerkung des Kantons Aargau wird zur Kenntnis genommen. Kurz- und mittelfristig soll sich der Umgang mit den Engpässen nach den Vorgaben, die in den SIL-Objektblättern Zürich (23.8.2017), Genf (14.11.2018) und Basel-Mulhouse (15.5.2013) festgelegt sind, richten. Die Festlegungen in diesen Objektblättern stellen das Ergebnis langjähriger politischer Prozesse dar und sehen konkret weder einen bedeutenden Ausbau der Infrastruktur noch flugbetriebliche Massnahmen vor, die mit einer namhaften Steigerung der bestehenden Kapazität verbunden sind. Sie sind primär auf die Erhaltung, Sicherheit und optimale Nutzung der bestehenden Infrastruktur ausgerichtet. Zur Abstimmung zwischen den Vorgaben zur Entwicklung der Landesflughäfen in den Objektblättern und dem SIL-Konzeptteil wird die Aussage in Festlegung 2 in Kap. 4.1, wonach die Kapazitäten auf lange Sicht auch mit baulichen Massnahmen zu steigern sind, fallengelassen. Die sicherheitstechnische Regulierung der Luftfahrtinfrastruktur (vgl. Antrag des Centre patronal) ist nicht Gegenstand des Konzeptteils.

3.11.2 Leistungs- und Kapazitätsziele

Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung

Der Kanton Thurgau lehnt die Vorgabe von Leistungs- und Kapazitätszielen für die Landesflughäfen ab, da sich die bisherigen Prognosen als falsch herausgestellt haben, kein Druck auf die Flugsicherung ausgeübt werden soll und die Vorgabe nicht sachplangerecht sei. Aviasuisse und das Komitee weltoffenes Zürich begrüssen dagegen die Definition von Leistungs- und Kapazitätszielen, da diese dem Konzessionär, dem Kanton und den Anrainergemeinden Rechtssicherheit schaffen. Die Ziele haben sich auf die Befriedigung der mittel- bis längerfristigen Nachfrage auszurichten.

Der Flughafen Genf macht darauf aufmerksam, dass Kapazitätsziele auch von Faktoren, auf welche der Flughafen keinen Einfluss hat (bspw. Kapazität der Lufträume in Europa) abhängig sei.

Der Schweizerische Städteverband beantragt, die Städte und Gemeinden der Flughafenregionen seien bei der Definition von Massnahmen zur Umsetzung der im SIL definierten Kapazitätsziele einzubeziehen. Die Organisationen «Flugschneise Süd-NEIN», IG pro Zürich 12, Stiftung gegen Fluglärm und Bürgerforum Küsnacht beantragen, die Kapazitäts- und Leistungsziele seien nur im Umfang einer Grundversorgung für die lokale Bevölkerung festzulegen. Mehrere Gemeinden (Bachs, Bülach, Glattfelden, Niederglatt, Zell) und Schutzverbände (Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich, Fluglärmsolidarität, Vereinigung gegen Fluglärm) lehnen den verstärkten Bundeseinfluss auf die Landesflughäfen ab.

Erwägungen, Behandlung im Konzeptteil

Die Möglichkeit, in den Objektblättern Leistungs- und Kapazitätsziele zu definieren, steht in keinem direkten Zusammenhang zu den Luftverkehrsprognosen. Sie muss immer in Absprache mit der Flugsicherung erfolgen. Die Bemerkung des Flughafens Genf ist richtig und wird zur Kenntnis genommen. Die betroffenen Gemeinden werden bei der Anpassung der SIL-Objektblätter der Landesflughäfen wie beantragt miteinbezogen (Koordinationsprozess).

Der Umfang der Kapazitäts- und Leistungsziele richtet sich primär nach dem Zweck der Landesflughäfen. Dieser geht aufgrund ihrer nationalen Bedeutung über die Grundversorgung für die lokale Bevölkerung hinaus. Die ablehnende Haltung gegenüber den Leistungs- und Kapazitätszielen wird zur Kenntnis genommen. Die Möglichkeit zur Definition

von Leistungs- und Kapazitätszielen in den Objektblättern soll durch die Erwähnung in Festlegung 2 in Kap. 4.1 gewahrt werden.

3.11.3 Betriebszeiten

Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung

Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft beantragen, die Betriebszeiten auf den Landesflughäfen hätten sich an der VIL zu orientieren und seien im jeweiligen Betriebsreglement zu konkretisieren. Der Kanton Zürich beantragt die Streichung von Festlegung 4 in Kap. 4.1 («Landesflughäfen»), weil die Abwägung zwischen den verkehrs- und volkswirtschaftlichen Interessen und dem Schutz der Bevölkerung vor Lärm nur in Kenntnis der konkreten Situation im jeweiligen SIL-Objektblatt getroffen werden könne.

Die Gemeinden Dübendorf, Wangen-Brüttisellen und Volketswil sowie zahlreiche Private (Muster 9 und 10A) lehnen die Festlegung 4 zu den Betriebszeiten der Landesflughäfen generell ab, da sie befürchten, dass dieser die Festsetzung der Betriebszeiten in den SIL-Objektblättern sowie im Betriebsreglement übersteuert.

Diverse Parteien, Schutzverbände und Private verlangen auf den Landesflughäfen eine Nachtflugsperrung von 22-7 Uhr (SP Schweiz, Grüne Schweiz, KLUG, WWF Schweiz, VCS Schweiz, Schweizerische Energiestiftung, Lärmliga Schweiz, Dachverband Fluglärm-schutz, CARPE, ADIHQC, Stiftung gegen Fluglärm, Flugschneise Süd-NEIN, IG pro Zürich 12, Bürgerforum Küsnacht), von 22-6 Uhr (Association Le Signal, Association des intérêts de Vernier-Village, ADMF, Association des intérêts d'Aire-Le Lignon, FDP Allschwil-Schönenbuch; Muster Genf) resp. von 23-6 Uhr (Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mühlhausen). Mehrere Schutzverbände (SSF, Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Buochs, Schutzverband Aktion gegen Fluglärm Altenrhein) sowie zahlreiche Private (Muster 8) beantragen, es sei für die Landesflughäfen eine einheitliche Nachtflugsperrung von mindestens 7 Stunden durchzusetzen. Die lasche Handhabung von Verspätungsabbau und Ausnahmegenehmigungen nachts wird zudem abgelehnt. Mehrere Gemeinden (Bachs, Bassersdorf, Bülach, Felben-Wellhausen, Glattfelden, Niederglatt, Wila, Winterthur, Zell) und Schutzverbände (Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich, Fluglärmsolidarität, Region Ost) lehnen eine Bezugnahme der Betriebszeiten auf den Landesflughäfen auf diejenigen im Ausland ab.

Aviasuisse fordert demgegenüber, die Betriebszeiten der Landesflughäfen seien mindestens auf dem gegenwärtigen Stand zu garantieren. Aerosuisse verlangt, die auf den Landesflughäfen geltenden Betriebszeiten inkl. Verspätungsabbau seien im Konzeptteil aufzuführen.

Erwägungen, Behandlung im Konzeptteil

Dem Antrag der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft wird bereits heute entsprochen. Die Nachtflugordnung in der VIL definiert den gesetzlichen Spielraum für die Betriebszeiten der Landesflughäfen. Dem Hinweis des Kantons Zürich, dass die Betriebszeiten der konkreten Situation der einzelnen Flugplätze Rechnung zu tragen haben, wird grundsätzlich zugestimmt. Beim Flughafen Zürich sind die Betriebszeiten im Objektblatt und im Betriebsreglement bereits umgesetzt. Daran ändert sich nichts. Die Betriebszeiten der Landesflughäfen sind jedoch im internationalen Vergleich bereits restriktiv, besonders am Flughafen Zürich. Eine weitere Einschränkung der geltenden Betriebszeiten würde die Kapazitätsengpässe verschärfen und die Konkurrenzfähigkeit der Landesflughäfen mit Blick auf das grenznahe Ausland zusätzlich beeinträchtigen.

Aus diesem Grund werden die Anträge vom Kanton Zürich, von Gemeinden, von Schutzverbänden sowie von Privaten auf Streichung der Festlegung 4 bzw. auf Festlegung einer einheitlichen Nachtflugsperrung von 7, 8 oder 9 Stunden abgelehnt. Die Aufsicht über die Ein-

haltung der Betriebszeiten sowie die Handhabung von Verspätungsabbau und Ausnahmebewilligungen sind nicht Gegenstand des SIL-Konzeptteils. Dem Antrag von Aviasuisse zur Beibehaltung der geltenden Betriebszeiten auf den Landesflughäfen wird mit den Festlegungen im Konzeptteil entsprochen. Die von Aerosuisse verlangte Aufführung der Betriebszeiten ist im Konzeptteil nicht stufengerecht.

3.11.4 Transitpassagiere / Hubfunktion

Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung

Die SP Schweiz und die IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN beantragen, im Entwurf Aussagen zur Anzahl der Transitpassagiere auf den Landesflughäfen sowie zum volkswirtschaftlichen Nutzen aufzuführen.

Mehrere Gemeinden (Bachs, Bassersdorf, Bülach, Felben-Wellhausen, Glattfelden, Niederglatt, Wila, Winterthur, Zell) und zwei Schutzverbände (Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich, Region OST) beantragen, im SIL sei die Frage, wieweit der Flughafen Zürich eine Hubfunktion erfüllen soll, aus volkswirtschaftlicher Sicht zu beurteilen. Die Region OST wünscht zudem, dass diese dem Schutz der Bevölkerung gegenübergestellt werde.

Erwägungen, Behandlung im Konzeptteil

Der Anteil der Transfer- und Transitpassagiere auf den Landesflughäfen wird sowohl in der Luftfahrtstatistik des Bundesamts für Statistik (BFS) sowie in den Publikationen der Landesflughäfen ausgewiesen. Er beträgt auf dem Landesflughafen Zürich, welcher gemäss SIL-Objektblatt als einziger Schweizer Flughafen die Funktion eines Luftfahrt Drehkreuzes («Hub») übernehmen soll, knapp 30 %. Diese Angabe soll in den SIL-Konzeptteil in Kap. 2.4 («Entwicklung des Luftverkehrs») aufgenommen werden.

Die Festlegungen im SIL-Konzeptteil verpflichten die Flugplätze nicht zur Förderung von Umsteigebeziehungen; somit sind für den Konzeptteil keine Studien hierzu erforderlich. Für den Flughafen Zürich wurden im Rahmen des SIL-Prozesses verschiedene Grundlagen und Studien zum volkswirtschaftlichen Nutzen erstellt. Der Flughafen Zürich soll gemäss SIL-Objektblatt vom 23.8.2017 die Voraussetzungen für möglichst gute Direktverbindungen schaffen. Eine hohe Anzahl an Direktverbindungen ab Zürich geht mit einem gewissen Anteil an Umsteigepassagieren einher.

3.11.5 Technische Ausstattung

Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung

Skyguide beantragt, den dritten Aufzählungspunkt in Festlegung 3 («verfügen über eine Anflugkontrollstelle mit ...») so umzuformulieren, dass sich die Anflugkontrollstelle auch anderswo als im Kontrollturm befinden kann. Dies ist bereits heute bei den Flughäfen Zürich und Genf der Fall.

Erwägungen, Behandlung im Konzeptteil

Der Text von Festlegung 3 wird entsprechend angepasst.

3.12 Regionalflughäfen

Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung

Der Kanton St. Gallen beantragt, Regionalflugplätze sollen den Zugang für Flugschulen beschränken können, sofern dies im Interesse des bestehenden öffentlichen Luftverkehrs sei (vgl. Kap. 4.2, Festlegung 1). Der Kanton Wallis äussert, das Kap. 1.2. sei mit der Kategorie «Ziviler Flugplatz mit militärischer Mitbenützung» und die Tabelle 1 mit der Kategorie

«Ziviler Flugplatz im Teileigentum des Militärs, der Luftwaffe als Ausweichflugplatz dienend» zu ergänzen. Der Kanton Zug verlangt, bei Regionalflughäfen mit öffentlichem Luftverkehr die Parkplatzbewirtschaftung festzusetzen (vgl. Kap. 3.2, Festlegung 4).

Der Kanton Neuenburg beantragt, die Rolle der Regionalflugplätze (Entlastung der Landesflughäfen, Geschäftsluftfahrt, fliegerische Ausbildung etc.) im Rahmen einer Entwicklungsstrategie genauer zu definieren und für die einzelnen Regionalflugplätze (zusammen mit den Konzessionären) festzulegen. Er verlangt im Weiteren, im SIL-Konzeptteil zu erwähnen, dass die Regionalflugplätze zusammen mit den Landesflughäfen das Netz der Flugplätze von öffentlichem Interesse bilden. Der Kanton Tessin weist darauf hin, dass die Funktionen der vier Tessiner Flugplätze im kantonalen Masterplan definiert worden seien und dies im SIL-Konzeptteil zu berücksichtigen sei.

Die Stadt La Chaux-de-Fonds äussert, dass den Regionalflugplätzen für die Geschäftsluftfahrt und die Wirtschaftsentwicklung eine zentrale Rolle zukomme und sich diese auch zur Entlastung der Landesflughäfen eignen. Im Weiteren solle, wie bereits vom Kanton Neuenburg beantragt, die Funktion der einzelnen Regionalflugplätze genauer definiert werden.

Die SP Schweiz sowie diverse Schutzverbände (Vereinigung gegen Fluglärm, KLUG, WWF Schweiz, VCS Schweiz, Schweizerische Energiestiftung, Lärmliiga Schweiz, Dachverband Fluglärmenschutz, CARPE, ADIHQC, Stiftung gegen Fluglärm) beantragen auf den Regionalflughäfen eine Nachtflugsperrung von 22-7 Uhr. Die SP Schweiz verlangt zudem, dass von den Regionalflughäfen keine Linienflüge zu den Landesflughäfen durchgeführt werden.

Die «Association des usagers de l'aéroport de Sion» äussert, dass den Regionalflugplätzen aufgrund der Kapazitätsengpässe auf den Landesflughäfen eine gewisse Entlastungsrolle zukomme und die Entwicklung der Regionalflughäfen vor diesem Hintergrund stärker zu unterstützen sei. Die Grünen Schweiz und die Vereinigung gegen Fluglärm lehnen eine Verlagerung von Flugverkehr von den Landesflughäfen auf die Regionalflughäfen (und Flugfelder) dagegen ab. Der VSF wirft die Frage auf, wie die im SIL-Konzeptteil enthaltenen Festlegungen zur technischen Ausstattung der Regionalflughäfen zu finanzieren sind. Skyguide beantragt, den vierten Aufzählungspunkt in Festlegung 3 («verfügen über eine Anflugkontrollstelle mit ...») so umzuformulieren, dass sich die Anflugkontrollstelle auch anderswo als im Kontrollturm befinden kann.

Während der VSF anregt, weiteren Regionalflugplätzen (Sion, Samedan, St. Gallen-Altenrhein, La Chaux-des-Fons–Les Eplatures) ebenfalls eine Anbindungsfunktion zuzuweisen, bezeichnen gewisse Schutzverbände (SSF, Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Buochs, Schutzverband Aktion gegen Fluglärm Altenrhein) die regionale Anbindung an den öffentlichen Luftverkehr durch die beiden Flughäfen Bern-Belp und Lugano nach dem Skywork-Grounding als Illusion.

Erwägungen, Behandlung im Konzeptteil

Der Antrag des Kantons St. Gallen steht den Festlegungen im Konzeptteil nicht entgegen. Was den Antrag des Kantons Wallis angeht, so übernimmt das Kapitel 1.2 die bestehende rechtliche Kategorisierung, welche im SIL-Konzeptteil nicht zur Diskussion gestellt werden kann. Das Kriterium «Eigentum» ist zudem nicht geeignet, um in Tabelle 1 eine weitere Kategorie zu begründen. Die Frage der Parkplatzbewirtschaftung bei Regionalflugplätzen mit öffentlichem Luftverkehr soll nicht im Konzeptteil, sondern im SIL-Objektblatt in Kenntnis der regionalen Verhältnisse und unter Beteiligung des Konzessionärs geregelt werden.

Betreffend den Antrag des Kantons Neuenburg und der Stadt La Chaux-de-Fonds ist die Positionierung und Profilierung der Regionalflugplätze innerhalb der Grenzen, welche die Festlegungen im Konzeptteil und in den Objektblättern setzen, primär den Konzessionären überlassen. Dass die Regionalflugplätze zusammen mit den Landesflughäfen das Netz der

Flugplätze von öffentlichem Interesse bilden, ergibt sich aus der Tatsache, dass diese konzessioniert sind. Der Konzeptteil steht nicht im Widerspruch zum Masterplan des Kantons Tessin, zumal er keine näheren Festlegungen zu einzelnen Flugplätzen enthält. Der Masterplan kann im Rahmen der Erarbeitung oder der Revision der betreffenden SIL-Objektblätter berücksichtigt werden.

Die Öffnungszeiten der Regionalflughäfen unterliegen der Nachtflugordnung (Art. 39 VIL), die auf den Regionalflugplätzen eine Nachtflugsperrung von 23-6 Uhr vorsieht. Eine generelle Ausdehnung der Nachtflugsperrung auf 22-7 Uhr für alle Regionalflughäfen erscheint nicht zweckmässig, haben die Betriebszeiten doch der individuellen Situation der Regionalflughäfen Rechnung zu tragen. Im Weiteren sind Starts und Landungen zwischen 22 und 23 Uhr auf den Regionalflugplätzen durch die Nachtflugordnung bereits massgeblich eingeschränkt.

Linienflügen zwischen Regional- und Landesflughäfen zur Verkehrsanbindung der Handlungsräume (gemäss Raumkonzept Schweiz) kommt aufgrund der guten Zugverbindungen in der Schweiz nur geringe Bedeutung zu. Beim Grossteil der Flugpassagiere auf Linienflügen zwischen Regional- und Landesflughäfen handelt es sich aber nicht um Lokal-, sondern um Transferpassagiere mit Herkunft resp. Ziel Ausland. Die Linienflüge zwischen Regional- und Landesflughäfen dienen somit der Anbindung der Handlungsräume an den internationalen öffentlichen Luftverkehr. Vor diesem Hintergrund erscheint ein Verbot dieser Flüge nicht zweckmässig.

Eine finanzielle Unterstützung der Regionalflughäfen durch den Bund ist nicht Thema des SIL. Aufgrund dieser Tatsache sowie dem sehr begrenzten Potenzial für die Etablierung eines dauerhaften Linienflugangebots auf den Regionalflughäfen soll auf die Unterscheidung zwischen Regionalflughäfen mit und Regionalflughäfen ohne Anbindungsfunktion verzichtet werden. Der Betrieb von Linienflügen bleibt auf den Regionalflughäfen möglich. Dem Antrag von skyguide zur Umformulierung von Festlegung 3 wird stattgegeben.

3.13 Flugfelder

Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung

Der Kanton Schwyz begrüsst die Erhaltung und Umnutzung ehemaliger Militärflugplätze im Sinne des Kulturlandschutzes.

Der AeCS beantragt, Flugfelder, auf welchen kein Flugverkehr im öffentlichen Interesse stattfindet, gemäss dem Prinzip der Eigentums- und Wirtschaftsfreiheit und dem Zugang zum Luftraum nicht zu benachteiligen. Zudem haben Flugfelder den Flügen «im öffentlichen Interesse» nicht Priorität einzuräumen, da dies die Eigentums- und Wirtschaftsfreiheit verletze (vgl. Festlegung 8 Kap. 3.1). Schliesslich wird ein genereller Ausschluss neuer Wasserflugplätze abgelehnt.

Die AOPA Switzerland stellt fest, dass die Verdrängung der Geschäftsluftfahrt und der allgemeinen Luftfahrt von den Landesflughäfen diese schwächt, weil die Ausweichflugplätze eingeschränkte Betriebszeiten aufweisen und nicht als Anlagen von öffentlichem Interesse betrachtet werden. Deswegen sei den Flugfeldern mehr Gewicht beizumessen.

Der VSF sowie die Flugplatz Dübendorf AG (FDAG) beantragen, bei zivilen Umnutzungen ehemaliger Militärflugplätze sei von bestehenden ortsfesten Anlagen (vgl. LSV) und nicht von Neuanlagen auszugehen. Auch die IG Ostschweizer Luftfahrt verweist auf die Bestandesgarantie für altrechtliche Flugplätze, die beim Flugplatz Dübendorf anzuwenden sei.

Die Stiftung Landschaftsschutz Schweiz äussert, dass die Umnutzung ehemaliger Militärflugplätze in zivile Flugfelder gemäss den Festlegungen 9 in Kap. 3.1 und 7 in Kap. 4.3

zum Regelfall werde. Dies widerspreche der Festlegung 2 in Kap. 4.3, wonach sich die Anzahl und Verteilung der Flugfelder u. a. am Ziel der räumlichen Ausgewogenheit orientieren.

Die Gemeinde Zollikon, zwei Ortsparteien (Forum Wangen-Brütisellen, SP Fällanden), ein Verband (HEV Dübendorf & Oberes Glattal) und zahlreiche Private (Muster 10A, 10B, 34/35) fordern die Streichung der Festlegung 9 in Kap. 4.3, da diese Vorgaben in das SIL-Objektblatt Dübendorf und nicht in den Konzeptteil gehören.

Erwägungen, Behandlung im Konzeptteil

Zum Antrag des AeCS ist festzuhalten, dass der Bund im SIL-Konzeptteil den Luftverkehr nach seiner allgemeinen Bedeutung einstuft und Vorgaben zur Bewertung des öffentlichen Interesses an einem Flugplatz macht. Daraus können sich für Flugfelder ohne Flugverkehr im öffentlichen Interesse gewisse Nachteile gegenüber Anlagen mit solchem Luftverkehr ergeben. Eine Gleichbehandlung jeglichen Luftverkehrs und sowie aller Flugplätze widerspräche sowohl dem Luftfahrtgesetz, welches konzessionierten Flughäfen und dem öffentlichen Luftverkehr eine besondere Stellung einräumt, als auch der Aufgabe eines Sachplans, Prioritäten zu setzen. Die geltende Regelung betreffend Wasserflugplätze hat sich in der Vergangenheit bewährt und soll beibehalten werden.

Hinsichtlich der Verdrängung der Geschäftsluftfahrt und der allgemeinen Luftfahrt von den Landesflughäfen ist festzuhalten, dass die Regionalflughäfen als Anlagen von öffentlichem Interesse gelten und über zweckmässige Öffnungszeiten verfügen.

Was die Anträge von VSF, FDAG und der IG Ostschweizer Luftfahrt angeht, so ist die Auslegung des USG (bestehende / neue Anlagen) nicht Gegenstand des SIL-Konzeptteils. Die bestehende Praxis des Bundesamts für Umwelt (BAFU) kann gerichtlich angefochten werden.

Betreffend dem von der Stiftung Landschaftsschutz Schweiz geltend gemachten Widerspruch gilt die räumliche Ausgewogenheit als raumplanerisches Interesse gemäss Festlegung 7 in Kap. 4.3. Somit besteht zwischen den erwähnten Festlegungen kein Widerspruch. Im Weiteren wurden in der Vergangenheit bereits etliche ehemalige Militärflugplätze (Frutigen, Interlaken, Turtmann, Ulrichen) aufgehoben. Was die Streichung der Festlegung 9 betrifft, so wird dieser bei der Verabschiedung des SIL-Objektblatts Dübendorf aus dem SIL-Konzeptteil zu entfernen sein.

3.14 Heliports

Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung

Während einzelne Kantone (Luzern, Zug) die leichte Liberalisierung für den Bau neuer Heliports (Festlegung 2 in Kap. 4.4) ablehnen, wird diese von anderen Kantonen (Schwyz) begrüsst. Die Möglichkeit zur Gewährung von Erleichterungen für Heliports mit einem wesentlichen Anteil von Rettungs- und Einsatzflügen am Gesamtverkehr (vgl. Festlegung 5) wird vom Kanton Graubünden begrüsst; einzelne Schutzverbände (SSF, Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Buochs, Schutzverband Aktion gegen Fluglärm Altenrhein) sowie zahlreiche Private (Muster 10B) lehnen dies hingegen ab.

Der AeCS stellt fest, dass die Festlegung 1, wonach Heliports primär Rettungs- und Einsatzflügen sowie Arbeitsflügen dienen sollen, einen unzulässigen Eingriff in die Eigentumsfreiheit darstelle. Im Weiteren sei die Möglichkeit für Warenabfertigung auf Heliports nicht auszuschliessen (vgl. Erläuterung zu Festlegung 3) und der beschränkte Zulassungszwang vermag den Anforderungen der Eigentumsgarantie nicht zu genügen.

Erwägungen, Behandlung im Konzeptteil

Die Haltung der Kantone zur leichten Liberalisierung für den Bau neuer Heliports wird zur Kenntnis genommen. Rettungs- und Einsatzflüge sind zweifellos von öffentlichem Interesse. Folglich kann Luftfahrplananlagen, welche für die Durchführung von Rettungs- und Einsatzflügen notwendig sind, ein «überwiegendes öffentliches Interesse» (vgl. Art. 25 Abs. 2 USG) zugesprochen werden. Für derartige Anlagen sieht das Umweltrecht die Möglichkeit zur Gewährung von Erleichterungen vor. Die im Entwurf enthaltenen Festlegungen zu den Heliports werden aus diesem Grund belassen.

Was die Eigentumsfreiheit betrifft, so sind die Festlegungen im Konzeptteil lediglich behördenverbindlich. Insofern vermögen sie die Eigentumsfreiheit allenfalls indirekt einzuschränken. Die Eigentumsfreiheit gilt zudem nur, soweit sie nicht durch das öffentliche Recht eingeschränkt wird. Die Festlegungen im SIL-Konzeptteil schliessen eine Warenabfertigung durch den Zoll auf Heliports nicht aus. Die Erläuterungen zu Festlegung 3 geben lediglich die Praxis der Eidg. Zollverwaltung (EZV) wieder. Die Anzahl grenzüberschreitender Helikopterflüge mit Fracht ist sehr gering. Angesichts dessen müssen Helikopter in diesem Fall erst auf einem Zollflugplatz landen und die Ware dort verzollen.

3.15 Militärflygplätze

Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung

Der Kanton Basel-Landschaft lehnt den zweiten Satz von Festlegung 4 ab und beantragt, dass bei Grenzwertüberschreitungen durch den militärischen Flugbetrieb keine zivile Mitbenützung möglich sei. Der Kanton Freiburg beantragt, den Begriff «wahrnehmbare Erhöhung der Gesamtlärmbelastung» in den Erläuterungen zu konkretisieren.

Die Konferenz der Beauftragten für Natur- und Landschaftsschutz äussert im Zusammenhang mit Festlegung 4, dass eine zivile Mitbenützung immer ausserhalb der militärischen Betriebszeiten stattfindet und stets zu einer wahrnehmbaren Erhöhung der Lärmbelastung führe. Folglich können Militärflygplätze, bei welchen die IGW bereits überschritten seien, nicht zivil genutzt werden.

Erwägungen, Behandlung im Konzeptteil

Eine Erhöhung der Lärmbelastung gilt in der Regel ab 1 dB als wahrnehmbar. Die Wahrnehmbarkeit muss aber immer im Einzelfall geprüft werden, da auch andere Faktoren (Zeit etc.) zu berücksichtigen sind. Die Präzisierung soll in den Erläuterungen zu Festlegung 4 antragsgemäss erwähnt werden. Der Spielraum für eine zivile Mitbenützung von Militärflygplätzen, bei welchen die IGW bereits durch den militärischen Flugbetrieb überschritten werden, ist somit sehr gering und der zweite Satz von Festlegung 4 soll vor diesem Hintergrund beibehalten werden. Ob die zivile Mitbenützung während oder ausserhalb der militärischen Betriebszeiten stattfindet, wird in der Berechnung der Lärmbelastung nicht berücksichtigt.

3.16 Einzelne Flugplätze

3.16.1 Landesflughafen Zürich

Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung

Die Kantone Thurgau und Schaffhausen beantragen, ein allfälliger Ausbau des Flughafens Zürich resp. eine nachfrageorientierte Verkehrsentwicklung dürfe nicht zu einer zusätzlichen Lärmbelastung auf ihrem Kantonsgebiet führen. Dies stehe gemäss dem Kanton Schaffhausen im Widerspruch zum Prinzip einer nachhaltigen Entwicklung.

Die Gemeinde Wallisellen äussert, um dem Schutzbedürfnis der Bevölkerung Rechnung zu tragen seien technische und betriebliche Massnahmen zur Steigerung der Effizienz nötig und es sei eine angebotsorientierte Entwicklung des Flughafens Zürich umzusetzen.

Die deutschen Landkreise Waldshut, Konstanz, Schwarzwald Baarkreis und Lörrach unterbreiten ein Angebot für ein Mediationsverfahren zum Flughafen Zürich.

Die SP Schweiz äussert, die Naturschutzgebiete (Flachmoore) im Perimeter des Flughafens Zürich seien zwingend zu erhalten.

Das Komitee weltoffenes Zürich beantragt, die Betriebszeiten am Flughafen Zürich nicht weiter einzuschränken. Mehrere Gemeinden (Bassersdorf, Felben-Wellhausen, Wila, Winterthur) und die Region Ost verlangen hingegen, die geltenden Betriebszeiten seien durchzusetzen (Verspätungen) und es soll eine Nachtflugsperrung von 23-6 Uhr gelten. Weitere Gemeinden (Bachs, Bülach, Glattfelden, Niederglatt, Zell) und Schutzverbände (Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich, Fluglärmsolidarität) beantragen, eine Nachtsperrung von 22-7 Uhr (mit minimal möglichen Bewegungen zwischen 22 und 23 resp. 6 und 7 Uhr) festzulegen und einzelne Basler Gemeinden (Allschwil, Arlesheim, Binningen, Bottmingen, Schönenbuch) und die IG Nord regen an, unter Einbezug künftiger Lärminderungen sei die Festlegung einer neuen Abgrenzungslinie mit dem Zeithorizont von 15-25 Jahren zu prüfen.

Erwägungen, Behandlung im Konzeptteil

Festlegungen zur Entwicklung, zum Umgang mit Naturschutzgebieten sowie zu den Betriebszeiten einzelner Flugplätze sind nicht Gegenstand des Konzeptteils. Es wird in diesem Zusammenhang auf das SIL-Objektblatt Zürich vom 23. August 2017 verwiesen.

3.16.2 Landesflughafen Genf

Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung

Der Kanton Genf stellt mit Blick auf Kap. 2.7.3 fest, dass beim Flughafen Genf mehr als 25 % der NO_x-Emissionen aus dem Luftverkehr stammen. Im Weiteren stellt der Kanton Genf fest, dass die Verkehrsleistungszahlen im Konzeptteil nicht mit denjenigen des SIL-Objektblatts Genf übereinstimmen und die Daten in den Tabellen im Entwurf teils noch aus dem Jahr 2012 stammen.

Die Association française des Riverains de l'Aéroport de Genève (AFRAG) stellt fest, dass der Flughafen lediglich 3.5 Kilometer vom Stadtzentrum Genf entfernt sei und deshalb als «Stadtflughafen» zu betreiben sei. Im Weiteren seien eine Nachtruhe zwischen 22 und 6 resp. 23 und 7 Uhr einzuhalten und die An- und Abflugwege zur Seemitte hin zu verschieben.

Erwägungen, Behandlung im Konzeptteil

Das Kap. 2.7.3 enthält allgemeine Aussagen zur Klimawirkung und zu Schadstoffen der Schweizerischen Zivilluftfahrt und nimmt nicht auf einzelne Flugplätze Bezug. Die Verkehrsleistungszahlen im Konzeptteil werden aktualisiert; eine Übereinstimmung mit den in den SIL-Objektblättern aufgeführten Zahlen ist aufgrund der unterschiedlichen Erarbeitungszeitpunkte nicht möglich.

Was den Antrag der AFRAG angeht, so sind Festlegungen zu einzelnen Flugplätzen (sofern bereits ein SIL-Objektblatt besteht) nicht Gegenstand des Konzeptteils. Es wird in diesem Zusammenhang auf das SIL-Objektblatt Genf vom 14. November 2018 verwiesen.

3.16.3 Landesflughafen Basel-Mulhouse

Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung

Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft bemerken, dass die rechtliche und institutionelle Sonderstellung des Flughafens Basel-Mulhouse, die Wirkung des SIL sowie der schweizerischen Luftfahrtnormen für diesen Flughafen im Konzeptteil zu wenig deutlich hervorkommen. Auch die Gemeinden Allschwil, Arlesheim, Binningen, Bottmingen und Schönenbuch äussern, dem SIL komme für den Flughafen Basel-Mulhouse keine Rechtswirkung zu, da sich dieser auf französischem Territorium befinde.

Der Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mühlhausen beantragt, auf eine zweite Nordsüd-Piste zu verzichten, die Anzahl der Flugbewegungen auf 100 000 pro Jahr zu plafonieren und bei Ausbauten eine UVP nach ESPOO-Konvention durchzuführen.

Erwägungen, Behandlung im Konzeptteil

Die Sonderstellung des Flughafens Basel-Mulhouse ergibt sich aus dem Staatsvertrag mit Frankreich, welcher im Konzeptteil erwähnt wird. Der Text soll mit einem Hinweis ergänzt werden, dass sich die Wirkung des SIL auf das schweizerische Territorium beschränkt.

Was die Anträge des Schutzverbandes der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mulhouse angeht, so sind Festlegungen zu einzelnen Flugplätzen (sofern bereits ein SIL-Objektblatt besteht) nicht Gegenstand des Konzeptteils. Es wird in diesem Zusammenhang auf das SIL-Objektblatt Basel-Mulhouse vom 15. Mai 2013 verwiesen.

3.16.4 Regionalflughafen Sion

Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung

Der Kanton Wallis beantragt eine Ergänzung der Fussnote 16, dass sich der Regionalflugplatz Sion als Ausweichstandort für den Flughafen Genf anbietet. Auch die Association des usagers de l'aéroport de Sion bemerkt, dass der Regionalflugplatz Sion eine hervorragende Infrastruktur aufweist und geeignet ist, den Landesflughafen Genf zu entlasten. Der Kanton Wallis beantragt im Weiteren, der Flugplatz Sion sei als Regionalflughafen mit Anbindungsfunktion einzustufen oder die Unterscheidung zwischen Regionalflugplatz mit Anbindungsfunktion und Regionalflugplatz ohne Anbindungsfunktion sei aufzuheben.

Erwägungen, Behandlung im Konzeptteil

Die erwähnte Fussnote gibt lediglich das Ergebnis der Studie wider ohne näher auf einzelne Flugplätze einzugehen. Die Unterscheidung zwischen Regionalflughäfen mit und ohne Anbindungsfunktion wird wie beantragt aufgehoben.

3.16.5 Regionalflughafen Lausanne–La Blécherette

Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung

Der Kanton Waadt bemerkt, dass auf seinem Territorium kein Flugplatz für die Entlastung des Landesflughafens Genf vorgesehen sei und der Flugplatz Lausanne–La Blécherette auch langfristig keine Entlastungsfunktion vorsehe sowie durch die Siedlungsentwicklung im Umfeld eingeschränkt sei.

Erwägungen, Behandlung im Konzeptteil

Die Bemerkung wird zur Kenntnis genommen. Es ergeben sich daraus keine Änderungen am Konzeptteil.

3.16.6 Regionalflyghafen Grenchen

Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung

Der Kanton Solothurn verlangt geeignete Rahmenbedingungen, damit die fliegerische Ausbildung auf dem Regionalflyghafen Grenchen weiterhin erfolgen kann. Dazu gehört insbesondere die Gewährung der Flugsicherheit.

Erwägungen, Behandlung im Konzeptteil

Die Festlegungen im Konzeptteil zu den Regionalflyghäfen lassen eine Profilierung des Regionalflyghafens Grenchen als Ausbildungsplatz zu. Finanzielle Aspekte wie Finanzierung der Flugsicherung regelt der SIL dagegen nicht.

3.16.7 Regionalflyghafen La Chaux-de-Fonds–Les Eplatures

Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung

Der Kanton Neuenburg sowie die Stadt La Chaux-de-Fonds beantragen, der Regionalflyghafen La Chaux-de-Fonds–Les Eplatures solle sich als vom Bund anerkannter Ausbildungsplatz profilieren können.

Erwägungen, Behandlung im Konzeptteil

Die Positionierung und Profilierung der Regionalflyghäfen ist innerhalb der Grenzen, welche die Festlegungen im Konzeptteil und in den Objektblättern zu den Regionalflyghäfen setzen, den Konzessionären überlassen.

3.16.8 Regionalflyghafen St. Gallen-Altenrhein

Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung

Der Kanton St. Gallen beantragt, in den Erläuterungen zu Festlegung 4 (Kap. 4.2) sei die Möglichkeit einer staatsvertraglichen Regelung offenzuhalten. Auch das Land Vorarlberg (unterstützt vom Österreichischen Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) bemerkt, dass die Aussagen im Entwurf zur geplanten Konzessionierung im Widerspruch zu den laufenden Gesprächen zur Anpassung des Staatsvertrags stehen, in welchem von Schweizer Seite auch ein Konzessionsverzicht in Aussicht gestellt wurde. Der Kanton Appenzell-Ausserrhodan beantragt dahingegen, der Flughafen sei zeitnah zu konzessionieren.

Erwägungen, Behandlung im Konzeptteil

Die Erläuterungen zu Festlegung 4 in Kap. 4.2 werden aufgrund der laufenden Verhandlungen mit Österreich angepasst.

3.16.9 Militärflugplatz Dübendorf

Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung

Die Standortgemeinden Dübendorf, Wangen-Brüttisellen und Volketswil sowie einzelne Organisationen (Forum Wangen-Brüttisellen, IG Zivillflugplatz Dübendorf NEIN) lehnen die Auslagerung der Business-Aviatik vom Flughafen Zürich nach Dübendorf ab. Auch die Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) steht einer weiteren zivil- oder militäraviatischen Nutzung des Militärflugplatzes Dübendorf mit Ausnahme eines Heliports für Luftwaffe, Polizei und Rega ablehnend gegenüber. Aviasuisse, das Komitee weltoffenes Zürich sowie ein Privater begrüssen dagegen die Umwidmung nicht mehr benötigter Militärflugplätze wie diejenige des Flugplatzes Dübendorf.

Erwägungen, Behandlung im Konzeptteil

Festlegungen zu einzelnen Flugplätzen sind in der Regel nicht Gegenstand des Konzeptteils. Die Festlegung 9 in Kap. 4.3, welcher der in Kap. 3.1 dargelegten Strategie für die Entwicklung der Luftfahrtinfrastruktur entspricht, wird mit Genehmigung des SIL-Objektblatts Dübendorf angepasst werden.

3.16.10 Militärflugplatz Emmen

Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung

Der Kanton Luzern beantragt, die zivile Mitbenützung des Militärflugplatzes solle nicht über das geltende Mass von jährlich maximal 1000 Flugbewegungen ausgeweitet werden. Der Nachtflugbetrieb sei zudem im bisherigen Umfang beizubehalten.

Erwägungen, Behandlung im Konzeptteil

Der Antrag wird zur Kenntnis genommen. Festlegungen zu einzelnen Flugplätzen sind nicht Gegenstand des Konzeptteils.

3.16.11 Flugfeld Raron

Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung

Die Gemeinde Raron beantragt, den Flugplatz Raron aus dem Konzeptteil zu streichen. Der Kanton Wallis äussert, der Antrag der Gemeinde Raron zur Aufhebung des Flugfelds Raron sei nicht zu berücksichtigen.

Erwägungen, Behandlung im Konzeptteil

Die Streichung des Flugfelds aus dem Konzeptteil wurde bereits in der Vergangenheit auf Antrag der Gemeinde Raron geprüft und vom Bundesrat verworfen.

3.16.12 Flugfeld Locarno

Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung

Die Associazione locarnese e bellinzonese per l'aeroporto cantonale bemerkt, der Flugplatz weise sowohl eine Pistenbefeuerung als auch Flugsicherung auf und die Tabelle 4 sei dementsprechend zu korrigieren. Zudem enthalte der Entwurf keinen Hinweis auf das Entwicklungspotenzial einzelner Flugplätze. Für den Flugplatz Locarno müsse das Entwicklungspotenzial gleichbleiben.

Erwägungen, Behandlung im Konzeptteil

Die Tabelle 4 wird ergänzt. Das Entwicklungspotenzial einzelner Flugplätze wird in den SIL-Objektblättern indirekt über das «Gebiet mit Lärmbelastung» festgelegt.

3.17 Gebirgslandeplätze (GLP)

Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung

Die Gemeinde Zermatt, der AeCS, Mountain Wilderness und Air Zermatt beantragen, die GLP seien in den SIL-Konzeptteil aufzunehmen. Mountain Wilderness fordert darüber hinaus, es seien für die 40 GLP Objektblätter mit spezifischen Nutzungsbedingungen zu erarbeiten. Der Kanton Wallis beantragt, er sowie die betroffenen Gemeinden und Unternehmen seinen bei der künftigen Integration der GLP in den SIL-Konzeptteil anzuhören. Der Kanton Graubünden möchte bei den GLP den status quo beizubehalten. Zudem solle die Möglichkeit bestehen, einen GLP an einen anderen, besseren Standort verschieben zu können.

Erwägungen, Behandlung im Konzeptteil

Nachdem das Bundesgericht mit Urteil vom 6. Februar 2019 die Beschwerde des UVEK gutgeheissen und die Aufhebung der GLP Rosenegg-West und Gumm bestätigt hat, werden die vom Bundesrat am 21. Oktober 2015 verabschiedeten Festlegungen zu den GLP wie beantragt in den SIL-Konzeptteil integriert. Was die Erarbeitung von Objektblättern angeht, so waren die Festlegungen zu den GLP nicht Gegenstand der Anhörung und Mitwirkung. Da mit der Integration in den SIL-Konzeptteil keinerlei materielle Änderungen an den Festlegungen zu den GLP vorgenommen werden, wird auf eine separate Anhörung der betroffenen Gemeinden und Unternehmen verzichtet. Die geltenden Festlegungen zu den GLP lassen, wie vom Kanton Graubünden beantragt, die Möglichkeit einer Verschiebung eines GLP zu.

3.18 Flugsicherung und Flugsicherungsanlagen

Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung

Skyguide stellt fest, dass die Ausführungen in Kap. 2.8.2 zur satellitengestützten Navigation nicht ganz korrekt sind. Im Weiteren beantragt skyguide eine Ergänzung von Festlegung 12 in Kap. 3.1, wonach die radioelektrischen Signale von Flugsicherungsanlagen vor unakzeptablen Einflüssen zu schützen seien, da diese den Anforderungen der ICAO unterliegen. Schliesslich verlangt skyguide in Kap. 4.6 bei den Erläuterungen zu Festlegung 1 eine Präzisierung des Begriffs «Bezirksleitstelle (ACC)».

Erwägungen, Behandlung im Konzeptteil

Der Inhalt von Kap. 2.8.2 sowie die Verwendung des Begriffs «Bezirksleitstelle» werden berichtigt.

Die Präsenz von grösseren Objekten im Umkreis von Flugsicherungsanlagen kann deren Signale stören. Um die Funktionsfähigkeit der Flugsicherungsanlagen als national bedeutsame Verkehrsinfrastrukturen zu gewährleisten, sollen deren Signale bei Bedarf geschützt werden. Hierzu wird in Kap. 4.6 («Flugsicherungsanlagen») eine neue Festlegung eingefügt.

3.19 Erarbeitung und Handhabung des SIL-Konzeptteils

Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung

Kap. 1.6 («Verfahren und Wirkung»)

Verschiedene Gemeinden (groupement des communes de la rive droite du lac) und Einwohnerorganisationen im Raum Genf (Association Le Signal, Association des intérêts de Vernier-Village, ADMF, Association des intérêts d'Aïre-Le Lignon) sowie Private (Muster Genf) äussern, die Verbindlichkeit des SIL für die verschiedenen Akteure (Behörden, Konzessionäre etc.) gehe aus dem Entwurf nicht eindeutig hervor und sei zu verdeutlichen. Im Weiteren soll den Erläuterungen, um Missverständnisse auszuschliessen, zudem dieselbe Verbindlichkeit wie den blauen Festlegungen zukommen.

Das Forum Wangen-Brüttsellen äussert, dass die Festlegungen im SIL-Konzeptteil verbindlicher zu formulieren sei sowie Sanktionen bei Nichteinhaltung aufzunehmen seien.

Erwägungen, Behandlung im Konzeptteil

Die Behördenverbindlichkeit des SIL ist in Kap. 1.2.2 festgehalten. Bei den Erläuterungen handelt es sich lediglich um Hintergrundinformationen zum besseren Verständnis sowie zur korrekten Interpretation der Festlegungen. Ihnen kann nicht dieselbe Verbindlichkeit zukommen.

Die Festlegungen im Konzeptteil sind lediglich behördenverbindlich und haben keinen Gesetzescharakter. Der Konzeptteil kann deswegen keine Sanktionen enthalten.

Kap. 3.3 («Koordination mit der Raumnutzung»)

Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung

Die Kantone Zürich und St. Gallen äussern, dass der Bund bei der Erarbeitung des Sachplans (gemäss Art. 17 Abs. 1 RPV) die Richtplanung der Kantone zu berücksichtigen habe und beantragen eine entsprechende Ergänzung der Festlegung 1.

Erwägungen, Behandlung im Konzeptteil

Das sogenannte «Gegenstromprinzip» der Raumplanung ist zwar bereits im Gesetz verankert, soll bei den Festlegungen des SIL-Konzeptteils der Vollständigkeit halber nochmals erwähnt werden. Insofern wird dem Antrag stattgegeben und es werden die Festlegung 1 sowie die Erläuterungen entsprechend angepasst.

Kap. 5.1 («Sachplanpflicht»)

Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung

Der Kanton Zürich beurteilt die pauschale Bezeichnung aller Festlegungen im Konzeptteil als Festsetzungen (gemäss Art. 15 RPV) als fragwürdig (vgl. Festlegung 1). Den Festsetzungen fehle es am nötigen Mass an Konkrettheit sowie am erforderlichen Ortsbezug, welcher erst durch die Objektblätter hergestellt werden könne.

Erwägungen, Behandlung im Konzeptteil

Die Einteilung von Festlegungen in Festsetzung, Zwischenergebnis und Vororientierung erfordert einen Raumbezug. Mit Ausnahme der Festlegungen zu den Netzen in Kap. 4 («Anlagetypen und Gebirgslandeplätze») fehlt dieser Raumbezug den Festlegungen (Grundsätzen) im SIL-Konzeptteil. Die Erläuterungen zu Festlegung 1 in Kap. 5.1 sowie der Text in Kap. 1.2.2 werden entsprechend angepasst.

Kap. 5.2 («Koordinationsprozess»)

Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung

Der Kanton Thurgau beantragt, der Kreis der betroffenen Kantone (vgl. Festlegung 1) sei nicht zu restriktiv festzulegen und der Kanton Thurgau sei frühzeitig einzubeziehen. Der Kanton Aargau beantragt, in der Festlegung 2 auch die Abstimmung mit den kantonalen Richtplänen zu ergänzen. Die Kantone Aargau und Zürich beantragen zudem, die Festlegung 3 (Verzicht auf Koordinationsprozess im Ausnahmefall) zu streichen.

Mehrere Gemeinden (Allschwil, Dübendorf, Küsnacht, Volketswil, Wangen-Brüttisellen, Zollikon), Ortsparteien (CVP Allschwil-Schönenbuch, Forum Wangen-Brüttisellen, SP Fällanden) sowie diverse Organisationen (IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN, HEV Dübendorf & Oberes Glattal) und Private (vgl. Muster 8, 10A, 34/35) beantragen mit Blick auf Kap. 1.6, dass die Gemeinden in jedem Fall in den Koordinationsprozess einzubeziehen seien.

SP Schweiz, die Grünen Schweiz und einzelne Schutzverbände (SSF, Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Buochs, Schutzverband Aktion gegen Fluglärm Altenrhein) verlangen, es seien auch Interessengruppen und Schutzverbände in den SIL-Koordinationsprozess einzubeziehen.

Der Flughafen Genf sowie die «Association en faveur de l'aéroport de Genève» lehnen den Einbezug privater Organisationen und Interessengruppen in den Koordinationsprozess hingegen ab, da dies den Prozess verzögere und blockiere. Im Weiteren wäre es schwierig

festzulegen, welche Organisationen am Prozess teilnehmen dürfen. Allenfalls sei eine Konsultation weiterer Kreise im Koordinationsprozess denkbar.

Der Flughafen Genf äussert, dass die (vorzeitige) Anpassung weiterer Planungsinstrumente (kant. Richtplan, Nutzungsplan) auf Basis des Koordinationsprotokolls zwar richtig, aber insofern problematisch sei, als das Koordinationsprotokoll nicht das rechtlich verbindliche Endergebnis des SIL-Prozesses darstellt.

Zahlreiche Organisationen und Verbände aus Luftfahrt und Wirtschaft (STV, Tourismusverband, Flughäfen Zürich und Genf, skyguide, economiesuisse, Zürcher Bankenverband, Komitee weltoffenes Zürich, Zürich Tourismus / Zürcher Hoteliers, Pro Flughafen, Aerosuisse, SIAA, Aviasuisse) sowie die SVP Schweiz beantragen mit Blick auf das lange Verfahren beim SIL-Objektblatt Zürich, die Verfahrensdauer zu straffen resp. die Frist für den SIL-Prozess auf maximal vier Jahre zu beschränken.

Die Grünen Schweiz, die Grünen Baselland und einzelne Schutzverbände (SSF, Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Buochs, Schutzverband Aktion gegen Fluglärm Altenrhein, Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Emmen) beantragen, das SIL-Koordinationsprotokoll sei zu veröffentlichen.

Erwägungen, Behandlung im Konzeptteil

Die Kantone werden in jedem Fall direkt in den SIL-Koordinationsprozess miteinbezogen. Die Gemeinden werden in der Regel ebenfalls miteinbezogen, in Ausnahmefällen aus logistischen Gründen auch indirekt. Diese Praxis hat sich bewährt. Die vom Kanton Aargau geforderte Abstimmung mit den kantonalen Richtplänen (vgl. Festlegung 2) wird bereits in Kapitel 3.3 («Koordination mit der Raumnutzung») erwähnt; eine erneute Erwähnung in Festlegung 2 wird nicht als zielführend beurteilt. Der Verzicht auf den Koordinationsprozess im Ausnahmefall (vgl. Festlegung 3) soll nur in Absprache mit den Kantonen erfolgen. Die Festlegung 3 wird entsprechend angepasst.

Der Koordinationsprozess dient der Auslegeordnung der Behörden über die geltenden Ziele und Rahmenbedingungen im Zusammenhang mit dem betreffenden Flugplatz. Eine Erweiterung des Kreises der Beteiligten wird vor diesem Hintergrund abgelehnt, zumal die Auswahl und Ausgewogenheit der Interessengruppen (Schutzverbände, Wirtschaft, Tourismus etc.) problematisch wäre. Bei Bedarf können die Interessengruppen aber aus erster Hand über den Stand und die Ergebnisse des Koordinationsprozesses informiert werden. Der Einwand des Flughafens Genf betreffend Anpassung weiterer Planungsinstrumente auf Basis des Koordinationsprotokolls ist korrekt. Der Wortlaut von Festlegung 2 in Kap. 5.2 sowie die dazugehörigen Erläuterungen werden dementsprechend abgeschwächt, so dass keine Verpflichtung zur Anpassung weiterer Planungsinstrumente auf Basis des Koordinationsprotokolls besteht.

Was die Verfahrensdauer betrifft, so sind einerseits die gesetzlichen Vorgaben (Sachplanverfahren: Raumplanungsgesetz; Genehmigungsverfahren: Luftfahrtgesetz) einzuhalten. Bei Sachplanverfahren richtet sich die Dauer andererseits nach dem Anspruch, dass der Flugplatzhalter die Chancen und Risiken seiner baulichen und betrieblichen Vorhaben zu erkennen vermag. Die Definition einer maximalen Obergrenze für die Verfahrensdauer erscheint nicht zweckmässig.

Das SIL-Koordinationsprotokoll stellt ein behördeninternes Grundlegendokument für die Erstellung des SIL-Objektblatts dar. Es ist rechtlich nicht verbindlich und wird Interessenten auf Anfrage zugestellt. Angesichts des in der Regel beschränkten Interesses der Öffentlichkeit am Koordinationsprotokoll wird von einer systematischen Veröffentlichung abgesehen.

Kap. 5.3 («Sachplanverfahren»)

Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung

Der Kanton Zug beantragt, das Kap. 5.3 zu streichen, da das Sachplanverfahren im Raumplanungsgesetz und der Raumplanungsverordnung abschliessend geregelt seien. Der Kanton Zürich beantragt mit derselben Begründung (Art. 19 RPV), Festlegung 2 in Kap. 5.3 zu streichen. Der Kanton Genf begrüsst ein vereinfachtes Verfahren zur Anpassung des SIL, hält den Einbezug der Kantone aber für unverzichtbar.

Die Grünen Schweiz, diverse Einwohnerorganisationen aus dem Raum Genf (Association Le Signal, Association des intérêts de Vernier-Village, ADMF, Association des intérêts d'Aire-Le Lignon) sowie Private (Muster Genf) beantragen ebenfalls, auch bei marginalen Änderungen des SIL sei eine öffentliche Mitwirkung durchzuführen.

Einzelne Schutzverbände (SSF, Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Buochs, Schutzverband Aktion gegen Fluglärm Altenrhein) beantragen, eine parallele Auflage von SIL-Objektblatt und Genehmigungsgesuch (vgl. Festlegung 4) sei nur ausnahmsweise durchzuführen.

Der Flughafen Genf stellt fest, eine gleichzeitige öffentliche Auflage von SIL und kantonalem Richtplan (vgl. Festlegung 5) sei in der Praxis schwierig (Abgleich der Terminpläne). Die Anregung von Änderungen am SIL durch private Organisationen und Interessengruppen wird abgelehnt. Die SP Schweiz und Grüne Schweiz fordern dagegen, dass Änderungen am SIL auch von Dritten (Interessengruppen) beantragt werden können.

Erwägungen, Behandlung im Konzeptteil

Das Raumplanungsgesetz und die -verordnung geben richtigerweise den Rahmen für das Sachplanverfahren vor, welcher in den Sachplänen aber präzisiert werden kann. Der Verzicht auf eine Mitwirkung in gewissen Fällen entspricht der heutigen Praxis; er soll nur bei untergeordneten Anpassungen sowie nach Absprache mit den betroffenen Kantonen erfolgen und dient der Vermeidung administrativer Leerläufe. Die parallele Auflage von SIL-Objektblatt und Gesuchsunterlagen stellt heute und künftig eine Ausnahme dar. Die Bemerkung des Flughafens Genf zu Festlegung 5 wird zur Kenntnis genommen. Anregungen zur Änderungen des SIL sind von der Planungsbehörde, unabhängig von wem sie stammen, zu prüfen. Damit ist keinerlei Anspruch auf eine Änderung des SIL verbunden.

3.20 Vollzugskontrolle, Berichterstattung zum SIL

Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung

Der FSU bringt vor, eine regelmässige Berichterstattung sei für die Umsetzung einer räumlichen Strategie zwingend notwendig und der bisherige Verzicht stelle ein schwerwiegendes Versäumnis dar.

Erwägungen, Behandlung im Konzeptteil

Die Meinung wird weitgehend geteilt. Es ergeben sich daraus keine Änderungen am Konzeptteil.

3.21 Sicherheit (safety) / Störfälle

Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung

Der Kanton Zürich bemerkt im Zusammenhang mit Festlegung 3 in Kap. 3.1, dass Sicherheitsmassnahmen einer Interessenabwägung nicht grundsätzlich entzogen werden können resp. absoluten Vorrang vor anderen Schutzinteressen für sich beanspruchen können. Zu-

dem sei auch bei ausgewiesenem Sicherheitsbedarf (safety) der gesetzlichen Koordinationspflicht Rechnung zu tragen, weil die verschiedenen Planungen aufeinander abzustimmen seien (vgl. Kap. 5.2 Festlegung 3).

Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft beantragen, die Konzessionäre der Landesflughäfen seien im SIL-Konzeptteil zu verpflichten, periodisch eine Risikoanalyse vorzunehmen (insbesondere «3rd party risks»), um Flugunfälle zu verhindern. Die Grünen Baselland beantragen, im SIL-Prozess sei eine Risikoanalyse vorzunehmen und in den Objektblättern seien Risikokarten (Drittschäden) festzulegen.

Der Aero-Club der Schweiz bemerkt mit Blick auf Festlegung 3 in Kap. 3.1, dass die Einhaltung internationaler Vorschriften nur von Flughäfen, aber nicht von Flugfeldern, verlangt werden könne. Der VSF und der Flughafen Bern verlangen, dass der Bund die Interessen der Flugplatzhalter mit dem Sonderfall Schweiz bei den internationalen Luftfahrtorganisationen ICAO/EASA dezidiert vertreten und den bestehenden Ermessensspielraum voll zugunsten des Luftfahrtstandorts Schweiz ausschöpfen soll.

Erwägungen, Behandlung im Konzeptteil

Die Haltung, dass die Sicherheit keine absolute Priorität genießt, wird vor dem Hintergrund, dass das erforderliche Sicherheitsniveau in der Regel mit unterschiedlichen Lösungen (beispielsweise Verkehrsreduktion) erreicht werden kann, geteilt. Sicherheitsaspekten kommt zweifellos ein hohes Gewicht bei, diese können einer Interessenabwägung aber nicht gänzlich entzogen werden. Die Festlegung 2 in Kap. 3.1 wird dementsprechend angepasst.

Gemäss den Erläuterungen zu Festlegung 1 in Kap. 3.3. können die Risikosituation im Umfeld von Flugplätzen im Rahmen des SIL-Koordinationsprozesses bei Bedarf analysiert und Absturzrisikokarten erstellt werden. Eine Verpflichtung der Landesflughäfen in den Festlegungen hierzu wird hingegen nicht als zielführend beurteilt. Derartige Abklärungen wurden bis anhin im Rahmen des Genehmigungsverfahrens gemacht. Bei den Landesflughäfen steigt aufgrund der grossen Flugzeuge und der dichten Besiedlung zwar das Schadensausmass, im Gegenzug ist beim Linien- und Charterverkehr die Eintretenswahrscheinlichkeit im Vergleich zur Allgemeinen Luftfahrt jedoch erwiesenermassen tiefer.

Was die Anwendbarkeit der internationalen Vorschriften betrifft, so gelten die Inhalte des ICAO Annex 14 für alle Flugplätze und somit auch für die Flugfelder. Das Anliegen zur Interessenvertretung bei den internationalen Luftfahrtorganisationen ICAO/EASA wird zur Kenntnis genommen, ist aber nicht Gegenstand des SIL.

3.22 Finanzierung der Luftfahrtinfrastruktur

Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung

Die Kantone Tessin und Neuenburg sowie die Stadt La Chaux-de-Fonds äussern, die derzeitige Unsicherheit bei der Finanzierung der Flugsicherung auf den Regionalflyghäfen sei zu überwinden und auf Bundesebene hierfür eine vernünftige Lösung zu finden.

Skyguide beantragt, für Massnahmen zum Erreichen der verbindlichen Leistungs- und Kapazitätsziele der Landesflughäfen die Flugsicherung aus der Spezialfinanzierung Luftverkehr zu unterstützen. Die «Association des usagers de l'aéroport de Sion» verlangt, die Flugsicherung auf den Regionalflyghäfen sei stärker mit Geldern der Spezialfinanzierung Luftverkehr zu unterstützen.

Der Flughafen Bern begrüsst die Anforderungen an die Ausstattung der Flugplätze im Konzeptteil und erwartet bei der Regelung von Finanzierungsfragen (Flugsicherung) eine entsprechende Gewichtung. Die Flugplatz Dübendorf AG hält fest, dass die Festlegungen im SIL Auswirkungen auf die Betreiber der Flugplätze haben, Aussagen zur Finanzierung aber

durchgehend fehlten. Es seien im SIL-Konzeptteil folglich Aussagen zu den Auswirkungen von Festlegungen im SIL auf die wirtschaftliche Tragfähigkeit und Eigenwirtschaftlichkeit der Flugplätze zu machen. Dieses Anliegen wird vom VSF unterstützt.

Die Vereinigung gegen Fluglärm beantragt, die Sicherheitskosten auf den Landesflughäfen seien durch die Flugpassagiere zu finanzieren.

Erwägungen, Behandlung im Konzeptteil

Die Finanzierung der Flugsicherung auf den Regionalflugplätzen ist nicht Gegenstand des SIL und wird im BAZL-Projekt «Zukunft der Flugsicherung auf Regionalflugplätzen» geregelt. Ersteres gilt ebenso für die Spezialfinanzierung Luftverkehr.

Dass die Festlegungen im SIL Auswirkungen auf die Betreiber der Flugplätze haben ist unbestritten. Als Raumplanungsinstrumente befassen sich Sachpläne wie der SIL aber generell nicht mit Fragen zur Finanzierung, wirtschaftlichen Tragfähigkeit und Eigenwirtschaftlichkeit. Festlegung 3 in Kap. 3.1 hält hierzu fest, dass die Finanzierung der Flugplätze Dritten überlassen ist.

3.23 Drohnen

Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung

Die Kantone Basel-Stadt und Genf beantragen, dem Thema «Drohnen» (Entwicklung, Reglementierung etc.) mehr Beachtung zu schenken.

Erwägungen, Behandlung im Konzeptteil

Das Thema «Drohnen» wird zweifellos noch an Bedeutung gewinnen; die Auswirkungen auf die Luftfahrtinfrastruktur sind derzeit aber noch unklar. Auch wenn somit kein spezifischer Handlungsbedarf für die Festlegungen im Konzeptteil besteht, soll das Thema angesichts der Aktualität und Bedeutung in Kap. 2.10 (Handlungsbedarf des SIL) dennoch thematisiert werden. Im Weiteren ist den Drohnen allenfalls bei einer künftigen Revision des SIL-Konzeptteils Rechnung zu tragen.

3.24 Windenergieanlagen

Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung

Suisse éole beantragt, in Kap. 1.3.3 («Weitere relevante Gesetzesgrundlagen») seien ebenfalls das eidgenössische Energiegesetz und in Kap. 2.8.2 («Navigation») die Toleranz neuer Flugsicherungsanlagen gegenüber Windturbinen zu erwähnen. Im Weiteren seien die in den kantonalen Richtplänen festgesetzten Windenergiegebiete von der Zivilluftfahrt bei Änderungen bei Flugrouten zu berücksichtigen und Luftfahrtanlagen sowie Gebiete mit Hindernisbegrenzung nach Möglichkeit in andere Ausschlussgebiete für Windenergieanlagen zu platzieren. Schliesslich könne die Liberalisierung der Anforderungen für neue Heliparks zu neuen Konflikten mit Windparks führen, was einer Koordination bedürfe. Auch seien Projekte für Windparks aufgrund ihres nationalen Interesses (vgl. Art. 12 Abs. 1 Energiegesetz) höher als Flugfelder mit Freizeitverkehr zu gewichten.

Der Kanton Waadt stellt fest, dass die Planung neuer Windenergieanlagen teils in Konflikt mit den Flugsicherungsanlagen steht und die Förderung erneuerbarer Energien mit dem Bau und Betrieb der Luftfahrtinfrastruktur zu koordinieren sei. Die Kapitel 1.3.3, 1.4 und 3.4 seien diesbezüglich zu ergänzen.

Erwägungen, Behandlung im Konzeptteil

Das Energiegesetz berührt die Luftfahrtinfrastruktur nur marginal, so dass auf eine Erwähnung im Text verzichtet wird. Die Berücksichtigung der Bundesinteressen bei der Planung

von Windenergieanlagen richtet sich grundsätzlich nach dem in Revision befindlichen «Konzept Windenergie». Die Abstimmung zwischen den Interessen der Zivilluftfahrt und der Windenergie erfolgt beim Bund auf Planungsstufe einerseits im Rahmen der Vorprüfung resp. Genehmigung der kantonalen Richtpläne durch das ARE sowie andererseits bei der Erarbeitung der SIL-Objektblätter unter Federführung des BAZL. Im Weiteren betreibt der Bund mit dem «guichet unique» für Projektentwickler, Kantone und Gemeinden eine zentrale Anlaufstelle und Informationsdrehscheibe für Anliegen im Zusammenhang mit Windenergie. Die aufgrund möglicher Konflikte zwischen Zivilluftfahrt und Windenergie erforderliche Koordination findet somit bereits statt und besteht im Hinblick auf den SIL-Konzeptteil kein spezifischer Handlungsbedarf betreffend Windenergie.

3.25 Diverse Einzelthemen

Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung

1. Skyguide beantragt, es seien auch Aussenlandestellen mit Instrumentenflugverfahren (wie Spitäler und Armeeeinrichtungen) in den SIL aufzunehmen.
2. Die SP Schweiz sowie der SGB beantragen, die Arbeitsbedingungen im Luftverkehr seien, auch im Hinblick auf die Sicherheit (safety), an diejenigen im öffentlichen Landverkehr anzugleichen (Gesamtarbeitsverträge).
3. Die SP Schweiz sowie das Forum Wangen-Brüttisellen fordern Transparenz über den militärischen Luftverkehr.
4. Der FSU fordert, die schweizerische Luftfahrtpolitik sei in den europäischen Kontext einzubetten (vgl. Kap. 2).
5. Die Association Le Signal, Einwohnerorganisationen aus dem Raum Genf (Association des intérêts de Vernier-Village, ADMF, Association des intérêts d'Aire-Le Lignon) und Private (Muster Genf) beantragen, die Folgekosten (Gesundheitskosten, Wertverlust Grundeigentum, Konzentrationsschwierigkeiten der Schüler etc.) der prognostizierten Luftverkehrszunahme seien dem Nutzen gegenüberzustellen und gegeneinander abzuwägen.

Erwägungen, Behandlung im Konzeptteil

1. Die Luftfahrtinfrastruktur umfasst Flugplätze und Flugsicherungsanlagen; Aussenlandestellen zählen nicht dazu und werden im SIL folglich nicht behandelt.
2. Die Arbeitsbedingungen in der Luftfahrt sowie die militärische Luftfahrt sind nicht Gegenstand des SIL.
3. Der militärische Luftverkehr ist nicht Gegenstand des SIL, sondern wird im Sachplan Militär behandelt.
4. Die Schweiz ist (wie andere Staaten) beim raumplanerischen Umgang mit Flugplätzen im Gegensatz zu den technischen und operativen Belangen, welche internationalen Vorschriften unterliegen, autonom. Eine Einbettung in den europäischen Kontext würde den Rahmen des SIL sprengen.
5. Der SIL ist keine wissenschaftliche Studie, sondern ein Planungsinstrument. Dieses kann sich zwar auf die Erkenntnisse wissenschaftlicher Studien und Grundlagen abstützen; im SIL selbst werden hingegen keine wissenschaftlichen Untersuchungen durchgeführt.

Anhänge

- 1 Verzeichnis der eingegangenen Stellungnahmen aus der Anhörung und Mitwirkung**
- 2 Übersicht über die Einwände und Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung**

Anhang 1

Verzeichnis der eingegangenen Stellungnahmen aus der Anhörung und Mitwirkung

1 Kantone

• Kanton Zürich, Regierungsrat	31.10.2018
• Kanton Bern, Regierungsrat	19.09.2018
• Kanton Luzern, Bau, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement	15.10.2018
• Kanton Uri, Landammann und Regierungsrat	05.10.2018
• Kanton Schwyz, Regierungsrat	23.10.2018
• Kanton Obwalden, Bau- und Raumentwicklungsdepartement BRD	24.10.2018
• Kanton Nidwalden, Landammann und Regierungsrat	23.10.2018
• Kanton Glarus, Regierungsrat	23.10.2018
• Kanton Zug, Baudirektion	18.10.2018
• Canton de Fribourg, Conseil d'État	30.10.2018
• Kanton Solothurn, Regierungsrat	22.10.2018
• Kanton Basel-Stadt, Regierungsrat	17.10.2018
• Kanton Basel-Landschaft, Bau- und Umweltschutzdirektion	17.10.2018
• Kanton Schaffhausen, Regierungsrat	23.10.2018
• Kanton Appenzell Ausserrhoden, Departement Bau und Volkswirtschaft	28.09.2018
• Kanton Appenzell Innerhoden, Landammann und Standeskommission	17.08.2018
• Kanton St. Gallen, Regierungsrat	26.10.2018
• Kanton Graubünden, Regierungsrat	16.10.2018
• Kanton Aargau, Regierungsrat	24.10.2018
• Kanton Thurgau, Regierungsrat	23.10.2018
• Repubblica e Cantone Ticino, Dipartimento del territorio	04.09.2018
• Repubblica e Cantone Ticino Consiglio di Stato	24.10.2018
• Canton de Vaud, Conseil d'État	10.10.2018
• Canton du Valais, Conseil d'État	29.10.2018
• Canton de Neuchâtel, Conseil d'État	24.10.2018
• République et Canton de Genève, Conseil d'État	17.10.2018
• République et Canton du Jura, Gouvernement	23.10.2018

2 Ausland

Frankreich

• Association française des Riverains de l'Aéroport de Genève (AFRAG)	27.09.2018
• Thonon agglomération (Standardbrief ATCR-AIG ergänzt)	27.09.2018
• Commune de Divonne-les-Bains (Standardbrief ATCR-AIG)	11.09.2018
• Commune de Cessy (Standardbrief ATCR-AIG)	18.09.2018
• Commune de Chens sur Léman (Standardbrief ATCR-AIG)	24.09.2018
• Commune de Ferney-Voltaire (Standardbrief ATCR-AIG)	20.09.2018
• Commune de Nernier (Standardbrief ATCR-AIG)	24.09.2018
• Commune d'Ornex (Standardbrief ATCR-AIG)	27.09.2018
• Commune de Prévessin-Moëns (Standardbrief ATCR-AIG)	27.09.2018
• Commune de Saint-Genis-Pouilly (Standardbrief ATCR-AIG ergänzt)	11.09.2018
• Commune de Sauverny (Standardbrief ATCR-AIG)	26.09.2018
• Commune de Sciez (Standardbrief ATCR-AIG)	25.09.2018

- Commune de Versonnex (Standardbrief ATCR-AIG) 17.09.2018
- Commune d'Yvoire (Standardbrief ATCR-AIG) 01.10.2018

Deutschland

- Baden-Württemberg, Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau 29.10.2018
- Bayerisches Staatsministerium der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat 13.07.2018
- Landkreise Konstanz, Lörrach, Schwarzwald-Baar, Waldshut 24.08.2018
- Regionalverband Hochrhein-Bodensee 06.11.2018

Österreich

- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) 25.10.2018
- Amt der Vorarlberger Landesregierung 25.10.2018

Italien

- Autonome Provinz Bozen-Südtirol, Landesagentur für Umwelt 26.10.2018

3 Gemeinden

Kanton Aargau

- Wettingen, Gemeinderat 30.08.2016

Canton de Genève

- Aire-la-Ville, Mairie (courrier standard ATCR) 21.09.2018
- Avully, Mairie (courrier standard ATCR-AIG) 19.09.2018
- Avusy, Mairie (courrier standard ATCR-AIG) 21.09.2018
- Bardonnex, Mairie (courrier standard ATCR-AIG) 20.09.2018
- Bellevue, Groupement des communes de la rive droite du lac 27.09.2018
- Ville de Carouge, Conseil administratif (courrier standard ATCR-AIG) 18.09.2018
- Cartigny, Mairie (courrier standard ATCR-AIG) 24.09.2018
- Céligny, Groupement des communes de la rive droite du lac 27.09.2018
- Chancy, Municipalité (courrier standard ATCR-AIG) 18.09.2018
- Choulex, Mairie (courrier standard ATCR-AIG) 27.09.2018
- Collex-Bossy, Groupement des communes de la rive droite du lac 27.09.2018
- Cologny, Conseil administratif (courrier standard ATCR-AIG) 27.09.2018
- Confignon, Mairie (courrier standard ATCR-AIG) 27.09.2018
- Dardagny, Mairie (courrier standard ATCR-AIG) 10.09.2018
- Ville de Genève, Conseil administratif (courrier standard ATCR-AIG) 25.09.2018
- Genthod, Groupement des communes de la rive droite du lac 27.09.2018
- Le Grand-Saconnex, Groupement des communes de la rive droite du lac 27.09.2018
- Gy, Mairie (courrier standard ATCR-AIG) 26.09.2018
- Hermance, Mairie (courrier standard ATCR-AIG) 25.09.2018
- Jussy, Mairie 25.10.2018
- Laconnex, Municipalité (courrier standard ATCR-AIG) 24.09.2018
- Meinier, Mairie (courrier standard ATCR-AIG) 24.09.2018
- Ville de Meyrin, Urbanisme, travaux publics et énergie (courrier standard ATCR-AIG) 18.09.2018
- Perly-Certoux, Conseil administratif (courrier standard ATCR-AIG) 26.09.2018
- Pregny-Chambésy, Groupement des communes de la rive droite du lac 27.09.2018
- Presinge, Mairie (courrier standard ATCR-AIG) 25.09.2018

- Puplinge, Conseil communal (courrier standard ATCR-AIG) 28.09.2018
- Russin, Mairie (courrier standard ATCR-AIG) 18.09.2018
- Satigny, Conseil administratif (courrier standard ATCR-AIG) 18.09.2018
- Soral, Mairie (courrier standard ATCR-AIG) 26.09.2018
- Troinex, Mairie (courrier standard ATCR-AIG) 27.09.2018
- Vandœuvres, Mairie 26.09.2018
- Versoix, Groupement des communes de la rive droite du lac 27.09.2018
- Vernier, Secrétariat général (courrier standard ATCR-AIG) 10.09.2018
- Veyrier, Mairie (courrier standard ATCR-AIG) 28.09.2018

Kanton Basel-Landschaft

- Allschwil, Gemeinderat 14.09.2018
- Arlesheim (Dr. iur. Heinrich Ueberwasser, Advokat) 28.09.2018
- Binningen (Dr. iur. Heinrich Ueberwasser, Advokat) 28.09.2018
- Bottmingen (Dr. iur. Heinrich Ueberwasser, Advokat) 28.09.2018
- Schönenbuch (Dr. iur. Heinrich Ueberwasser, Advokat) 28.09.2018

Canton de Neuchâtel

- La Chaux-de-Fonds, Conseil communal 13.09.2018

Kanton Thurgau

- Felben-Wellhausen, Gemeinderat 04.09.2018

Kanton Wallis

- Raron, Einwohnergemeinde 03.09.2018
- Zermatt, Einwohnergemeinde 11.10.2018

Canton de Vaud

- Commugny, Municipalité (courrier standard ATCR-AIG) 27.09.2018
- Coppet, Municipalité (courrier standard ATCR-AIG) 26.09.2018
- Eysins, Municipalité (courrier standard ATCR-AIG) 20.09.2018
- Mies, Municipalité (courrier standard ATCR-AIG) 25.09.2018
- Tannay, Mairie (courrier standard ATCR-AIG) 25.09.2018

Kanton Zürich

- Bachs, Gemeinderat 31.08.2018
- Bassersdorf, Gemeinderat 28.08.2018
- Stadt Bülach, Ausschuss Bau und Infrastruktur 03.09.2018
- Egg, Gemeinderat (Standardbrief) 30.08.2018
- Erlenbach, Gemeinderat (Standardbrief) 27.08.2018
- Stadt Dübendorf, Stadtrat 23.08.2018
- Fällanden, Gemeinderat (Standardbrief) 21.08.2018
- Glattfelden, Gemeinderat 20.08.2018
- Herrliberg, Gemeinderat (Standardbrief) 21.08.2018
- Küsnacht, Gemeinderat 29.08.2018
- Meilen, Gemeinderat (Standardbrief) 27.08.2018
- Maur, Gemeinderat (Standardbrief) 22.08.2018
- Niederglatt, Gemeinderat 31.08.2018
- Stäfa, Gemeinderat (Standardbrief) 24.08.2018
- Uetikon am See, Zentrale Dienste 31.08.2018

- Volketswil, Gemeinderat 24.08.2018
- Wallisellen, Gemeinderat 28.08.2018
- Wangen-Brüttisellen, Gemeinderat 20.08.2018
- Wila, Gemeinderat 03.09.2018
- Stadt Winterthur, Stadtrat 05.09.2018
- Zell, Gemeinderat 29.08.2018
- Zollikon, Gemeinderat
(Dr. Oliver Bucher, Rechtsanwalt; Baur Hürlimann AG) (Standardbrief) 31.08.2018
- Zumikon, Gemeinderat (Standardbrief) 24.08.2018

- Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) 23.08.2018

4 Aviatik

- Aero-Club Schweiz (AeCS) 28.09.2018
- Aerosuisse 28.09.2018
- AOPA Switzerland, Aircraft Owners and Pilots Association 13.09.2018
- Association des usagers de l'aéroport de Sion 04.09.2018
- Association en faveur de l'aéroport de Genève 03.09.2018
- Associazione locarnese e bellinzonese per l'aeroporto cantonale (alba) 07.09.2018
- Air Zermatt 17.10.2018
- Aviasuisse (Verband für die Schweizer Luftfahrt) 27.08.2018
- Bern Airport 03.09.2018
- Flugplatz Dübendorf 30.08.2018
- Flughafen Zürich AG 03.09.2018
- Genève Aéroport 24.08.2018
- Interessengemeinschaft (IG) Ostschweizer Luftfahrt IGOL 03.09.2018
- Pro Flughafen 30.08.2018
- skyguide (swiss air navigation services ltd) 18.09.2018
- SIAA (Swiss International Airports Association) 28.09.2018
- Swiss International Air Lines AG 04.09.2018
- Verband Schweizer Flugplätze (VSF) 29.09.2018

5 Wirtschaft / Unternehmen

- Centre Patronal, Au service des entreprises 28.09.2018
- economiesuisse, Verband der Schweizer Unternehmen 28.09.2018
- Schweizerischer Gewerbeverband (SGV) 28.09.2018
- Schweizerischer Gewerkschaftsbund (SGB) 27.09.2018
- Zürcher Bankenverband 30.08.2018
- MLT AG (Standardbrief) 26.08.2018
- New Energy Scout GmbH 27.08.2018
- Railgate AG (Standardbrief ergänzt) 03.09.2018

6 Politische Parteien

National

- Grüne Les Verts, Generalsekretariat 28.09.2018
- PLR (Les Libéraux-Radicaux), Secrétariat général 25.09.2018
- SP (Sozialdemokratische Partei) Schweiz, Zentralsekretariat 27.09.2018
- SVP (Schweizerische Volkspartei), Generalsekretariat 26.09.2018

Kantonal / lokal

- Bürgerforum Küssnacht 27.08.2018
- CVP (Christlichdemokratische Volkspartei), Allschwil-Schönenbuch 25.09.2018
- FDP (die Liberalen), Allschwil Schönenbuch 26.09.2018
- Forum Wangen-Brüttisellen (Standardbrief ergänzt) 02.09.2018
- Grüne, Baselland 27.09.2018
- SP (Sozialdemokratische Partei) Fällanden (Standardbrief) 02.09.2018

7 Schutzverbände und Umweltorganisationen

National

- Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit (KLUG) 26.09.2018
- Konferenz der Beauftragten für Natur- und Landschaftsschutz (KBNL) 03.09.2018
- Lärmliga Schweiz 28.09.2018
- mountain wilderness 03.09.2018
- Schweizerischer Schutzverband gegen Flugemissionen (SSF) 26.09.2018
- Schweizerische Energie-Stiftung SES 28.09.2018
- Stiftung Landschaftsschutz Schweiz sl-fp 18.09.2018
- Verkehrs-Club der Schweiz VCS 26.09.2018
- WWF Schweiz 28.09.2018

Regional / lokal

- Association de Défense du quartier Molard-Fayards à Versoix (ADMF) 27.09.2018
- Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (ADIHQ) 26.09.2018
- Association des intérêts d'Aire-Le Lignon 25.09.2018
- Association des intérêts de Vernier-Village A.I.V.V. 24.09.2018
- Association « Le Signal » 31.08.2018
- ATCR-AIG (Association transfrontalière des communes riveraines de l'aéroport international de Genève) 05.09.2018
- Bürgerinitiative für solidarische Fluglärmverteilung, Fluglärmsolidarität 04.09.2018
- Coordination régionale pour un aéroport de Genève urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE) 25.09.2018
- Dachverband Fluglärmenschutz 21.09.2018
- Genossenschaft Naturfreunde – Zeltplatz am Greifensee (Standardbrief) 31.08.2018
- IG Nord, c/o Gemeinde Höri (Dr. iur. Heinrich Ueberwasser, Advokat) 03.09.2018
- IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN 01.09.2018
- Interessengemeinschaft (IG) pro Zürich 12 03.09.2018
- Region Ost 31.08.2018
- Schutzverband Aktion gegen Fluglärm Altenrhein 04.09.2018
- Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen 21.09.2018
- Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Buochs 04.09.2018

- Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Emmen 28.09.2018
- Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich 29.08.2018
- Stiftung gegen den Fluglärm 03.09.2018
- Verein Flugschneise Süd-NEIN 03.09.2018
- Vereinigung gegen Fluglärm 28.09.2018

8 Weitere Verbände und Organisationen

- Fachverband Schweizer Raumplaner (FSU) 28.09.2018
- HEV (Hauseigentümerverband) Dübendorf & Oberes Glattal (Standardbrief) 04.09.2018
- Komitee «Weltoffenes Zürich» 27.08.2018
- Schweizerischer Städteverband 27.09.2018
- Schweizer Tourismus-Verband (STV) 28.09.2018
- suisse éole, gemeinsam für windenergie 04.09.2018
- Zürich Tourismus / Zürcher Hoteliers ZHV 19.09.2018

9 Bevölkerung

Muster-Stellungnahmen:

- Unterstützungsschreiben Stellungnahme Verein Flugschneise Süd-NEIN (VFSN) 5199
- Muster 8 (grossmehrheitlich von Einwohnern der Gemeinde Küsnacht eingereicht) 60
- Muster 9 (ca. 75 % der Stellungnahmen von Einwohnern der Gemeinde Zumikon eingereicht; der Rest von Einwohnern der Gemeinden Forch, Maur, Uetikon etc.) 295
- Muster 10A (5. Festlegung in Kap. 4.4 ergänzen; grossmehrheitlich von Einwohnern der Gemeinden Dübendorf und Volketswil eingereicht) 166
- Muster 10B (5. Festlegung in Kap. 4.4 streichen; grossmehrheitlich von Einwohnern der Gemeinde Wangen-Brüttisellen eingereicht) 126
- Muster 23/24 (ca. 70 % von Einwohnern der Gemeinde Zumikon eingereicht; der Rest von Einwohnern aus der Gemeinde Forch etc.) 121
- Muster 34/35 (ca. je ein Drittel von Einwohnern der Gemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen eingereicht) 184
- Muster Genf 10

Individuelle, private Eingaben: 19

Total (Individuelle Eingaben und Musterstimmungen) 6180

10 Anzahl der Eingaben

- Kantone (ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI [2], VD, VS, NE, GE, JU) 27
- Frankreich (Organisationen, Gemeinden) 14
- Deutschland (Baden-Württemberg, Landkreise) 4
- Österreich (Bundesministerium, Landesregierung Vorarlberg) 2
- Gemeinden ZH 23
- Gemeinden BL 5
- Gemeinden AG 1
- Gemeinden TG 1
- Gemeinden VD 5
- Gemeinden VS 2

• Gemeinden NE	1
• Gemeinden GE	35
• Planungsregionen (CH)	1
• Aviatik	18
• Wirtschaft / Unternehmen	8
• Politische Parteien	10
• Schutzverbände und Umweltorganisationen	31
• Weitere Verbände und Organisationen	7
• Musterstellungnahmen	6161
• Individuelle, private Eingaben	19
Total	6375

Anhang 2 Übersicht über die Einwände und Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung

Hinweis:

Bei der öffentlichen Mitwirkung sind zahlreiche Änderungsanträge (Textvorschläge) zu einzelnen Festlegungen des SIL-Konzeptteilentwurfs eingegangen. Diese werden in der vorliegenden Übersicht (Anhang 2) teils nicht alle einzeln aufgeführt, da dies den Rahmen des Berichts sprengen würde. Die wesentlichen Anliegen der Stellungnahmen wurden hingegen entsprechend dem Inhaltsverzeichnis des Konzeptteilentwurfs erfasst.

1 Kantone

0 Verfahren

Wer?	Was?
Kanton ZH	Der Entwurf ist vollständig zu überarbeiten, die Kantone sind vorzeitig in den Arbeitsprozess einzubeziehen und der überarbeitete Entwurf ist den Kantonen erneut zur Vernehmlassung vorzulegen.
Kanton SG	Der Zeitpunkt für die Revision wird in Frage gestellt (Revision Programmteil Sachplan Verkehr, Revision Ausführungserlasse im Zusammenhang mit Teilrevision LFG). Zudem erfordert der Planungshorizont schon bald wieder eine Überarbeitung.
Cantone TI	Il periodo di valenza (previsione) 2030 è troppo corto. Dovrebbe essere 15-20 anni (2040). C'è da chiedersi se non sia il caso di ipotizzare degli scenari a lungo termine più coerenti con le tempistiche delle concessioni d'esercizio.
Kanton AG	Der Entwurf ist auf der Grundlage einer neuen, verlässlichen Nachfrageprognose vollständig zu überarbeiten.
Canton GE	Le canton regrette que la planification des processus d'approbation de la partie conceptuelle et de la fiche PSIA, n'ait pas été mieux coordonnée avec le canton.
Canton VS	Le canton est d'avis que de précisions doivent être apportées en ce qui concerne l'intégration des PAM dans le PSIA et demande à être consulté (de même que les communes et associations concernées) sur les adaptations prévues dans la partie conceptuelle.
Kanton GR	Bei den GLP ist der status quo beizubehalten. Zudem soll die Möglichkeit bestehen, einen GLP an einen anderen, besseren Standort verschieben zu können.

1 Rolle und Funktion des Sachplans

1.3 Gesetzliche Grundlagen und Rechtsprechung

Wer?	Was?
Kanton NW	Der vom BR erlassene «Nationale Massnahmenplan zur Verringerung der Lärmbelastung» ist zu erwähnen.

1.4 Politische und planerische Vorgaben

Wer?	Was?
Kanton ZH	<p>Gemäss Art. 14 Abs. 2 RPV zeigt der Bund in seinen Konzepten und Sachplänen, welche Sachziele er verfolgt und wie er die unterschiedlichen Raumordnungsziele aufeinander abstimmt. Indem der Konzeptteil auf die Ziele des LUPO 2016 verweist und das Interesse an einer leistungsfähigen Luftfahrtinfrastruktur betont, erfüllt er den Zweck eines Sachplans, nämlich aufzuzeigen, welche Sachziele der Bund im Bereich der Luftfahrt verfolgt. Zur Frage, wie dieses Sachziel mit anderen, teils sich widersprechenden Sach- und Raumordnungszielen abgestimmt werden soll, äussert sich der Konzeptteil aber nicht.</p> <p>Es bleibt unklar, wie die in Kap. 1.4 erwähnten Sachbereiche aufeinander abgestimmt und bestehende Zielkonflikte ausgeräumt werden sollen.</p> <p>Zusammengefasst erfüllt der Konzeptteil die Vorgaben der RPV nicht und lässt wichtige Fragen zu Verhältnis zu anderen Instrumenten des Planungs-, Umwelt- und Luftfahrtrechts offen. Bezüglich der Abstimmung von Sach- und Raumordnungszielen ist es unabdingbar, dass der Bund den Kantonen einen konkreten Vorschlag unterbreitet, wie mit unterschiedlichen und teils widersprüchlichen Interessen umgegangen werden soll.</p>
Kanton BS	Die im «Raumkonzept Schweiz» bei den Metropolitanräumen enthaltenen Aussagen zu den Landesflughäfen sind zu erwähnen.
Canton VS	Section 1.4.1, note de bas de page n°16 : il y a lieu de compléter la note en précisant que l'aérodrome régional de Sion pourrait servir d'alternative à l'aéroport de Genève pour l'aviation d'affaires.

2 Ausgangslage und Herausforderungen

2.2 Bestehende Infrastruktur der Luftfahrt

Wer?	Was?
Canton GE	Le Canton souhaite que les données relatives au trafic aérien à Genève indiquées dans la partie conceptuelle correspondent à celles inscrites dans la fiche PSIA. Les données du rapport font référence à l'année 2012 dans les tableaux.

2.4 Entwicklung des Luftverkehrs

Wer?	Was?
Kanton TG	Die Luftverkehrsprognose, die für den Flughafen Zürich zwischen 2013 und 2030 eine jährliche Zunahme der Flugbewegungen um 2.3 % prognostiziert, ist durch ein unabhängiges Gutachten zu ergänzen.
Canton VD	À ce jour, aucune infrastructure vaudoise ne prévoit un délestage de l'aéroport de Genève pour l'aviation générale. L'aérodrome régional de Lausanne–La Blécherette n'a pas considéré cet aspect dans son développement à long terme, lui-même contraint par la réalité de l'aménagement du territoire alentour. Une coordination transfrontalière pourrait constituer une réelle solution alternative qui devrait être explorée dans le plan sectoriel.

2.7 Umweltauswirkungen

Wer?	Was?
Canton GE	Section 2.7.3 Impact sur le climat et substances polluantes : Les émissions de NO _x de l'aéroport de Genève représentent plus de 25 % des émissions du canton.

2.8 Technologischer Fortschritt

Wer?	Was?
Kanton BS	Der Bund sollte das Thema «Drohnen» aktiver angehen und schnell adäquate Rahmenbedingungen schaffen.
Canton GE	Le concept devrait accorder une place plus importante à la question des drones (évolution, réglementation, etc.).

2.9 Eigentumsverhältnisse und Steuerung der Luftfahrtinfrastruktur

Wer?	Was?
Kanton AG	Das BAZL nimmt als Steuerungs- und Planungsbehörde einerseits sowie als Bewilligungs- und Aufsichtsbehörde andererseits eine problematische Doppelrolle ein. Es sind organisatorische Massnahmen erforderlich, um die Unabhängigkeit sicherzustellen.

2.10 Handlungsbedarf des SIL

Wer?	Was?
Kanton AG	Die drohenden Kapazitätsengpässe auf den Landesflughäfen sind angesichts der Entwicklung beim Flughafen Zürich (2008: 275 000, 2017: 270 000 Flugbewegungen) schwierig nachvollziehbar. Hinsichtlich der Anzahl Flugbewegungen in Zürich liegt die Intraplan-Prognose von 2014 heute bereits rund 20 000 Flugbewegungen höher als der IST-Wert.

3 Planung und Entwicklung der Luftfahrtinfrastruktur

3.1 Ausrichtung der Luftfahrtinfrastruktur

Wer?	Was?
Kanton AG	Festlegung 1: «Die Planungs- und Bewilligungsbehörden schaffen die Rahmenbedingungen für eine sichere, <u>zuverlässige und leistungsfähige umweltverträgliche und raumplanerisch abgestimmte</u> Luftfahrtinfrastruktur, die [...]»
Kanton SG	Festlegungen 1 und 2: Spagat zwischen Nachfrageorientierung und dem Anspruch auf Nachhaltigkeit, Widerspruch ist im Konzeptteil in geeigneter Weise zu lösen.
Kanton BL	Festlegung 2, Erläuterungen: Der Verweis auf Kap. 1.4.4 ist unvollständig und bezieht sich einseitig auf den positiven wirtschaftlichen Einfluss.
Kanton BE	Die externen Kosten sind zu internalisieren, um die Marktverzerrung gegenüber anderen Mobilitätsangeboten aufzuheben. <ul style="list-style-type: none"> - «Die Mobilitätsbedürfnisse volkswirtschaftlich möglichst effizient und zu tragbaren <u>fairen</u> Kosten für alle Beteiligten befriedigen (wirtschaftliche Leistungsfähigkeit).» - In der Dimension Gesellschaft sind auch die Themen «Gesundheit» und «Wohnqualität im Umfeld von Luftverkehrsanlagen» aufzunehmen. - «Die erforderliche Mobilität möglichst umweltgerecht bewältigen, so dass die durch den Luftverkehr bewirkte Belastung sie nicht zu Lasten der Umwelt und die Zahl der von Lärm und anderen Immissionen betroffenen Menschen unbeschränkt nicht weiter zunimmt (ökologische Verantwortung).»
Kanton ZH	Festlegung 3: Es gibt stets verschiedene Varianten, einen Flugplatz sicher zu betreiben. In einer Variantendiskussion ist auch den Bedürfnissen der Bevölkerung Rechnung zu tragen. Insofern können Sicherheitsmassnahmen einer Interessenabwägung nicht grundsätzlich entzogen werden bzw. einen absoluten Vorrang vor anderen Schutzinteressen für sich beanspruchen.
Kanton TG	Festlegung 4, Erläuterungen: Die Vorgabe, wonach der SIL für die Konzessionäre von Landesflughäfen verbindliche Leistungs- und Kapazitätsziele vorsehen kann, ist zu streichen. Für den Verzicht auf Kapazitätvorgaben spricht nebst den Zweifeln an den bisherigen Prognosen, dass kein Druck auf die Flugsicherung ausgeübt werden soll und die Vorgabe nicht sachplangerecht ist.
Kanton AG	Festlegung 5: Die in den Erläuterungen verwendete Umschreibung der raumplanerischen Interessenabwägung als «Optimierungsvorgang zum Umgang mit gegensätzlichen Interessen» ist unpassend. Die Interessenabwägung ist in Art. 3 RPV präzise umschrieben.
Kanton BS	Festlegung 6: Linienflüge auf Kurzstrecken (bspw. unter 500 km Distanz) sind zugunsten der Umwelt- und Klimaschutzziele nicht als Flüge im öffentlichen Interesse anzusehen. Dies ist mit dem Ziel, den Schienenverkehr zu fördern, kongruent.

Wer?	Was?
Canton NE	Indication contraignante 6: L'aviation d'affaires procède également d'un intérêt public, <i>a fortiori</i> à proximité d'un pôle de développement économique inscrit dans un plan directeur cantonal, ou un plan sectoriel de la Confédération.
Kanton SG	Festlegung 9: Die Ausschöpfung der bestehenden Anlagen vor Neubau wird begrüsst.
Kanton SZ	Die Erhaltung und Umnutzung ehemaliger Militärflugplätze wird im Sinne des Kulturlandschutzes begrüsst.

3.2 Koordination mit anderen Verkehrsträgern

Wer?	Was?
Kanton AG	Die drohenden Kapazitätsengpässe auf den Landesflughäfen sind angesichts der Entwicklung beim Flughafen Zürich (2008: 275 000, 2017: 270 000 Flugbewegungen) schwierig nachvollziehbar. Hinsichtlich der Anzahl Flugbewegungen in Zürich liegt die Intraplan-Prognose von 2014 heute bereits rund 20 000 Flugbewegungen höher als der IST-Wert.
Kanton SG	Festlegung 1: Ergänzung: «[...] Der Luftverkehr stellt im Personen- und Güterverkehr die interkontinentale Anbindung der Schweiz <u>und zusammen mit dem Landverkehr</u> die Anbindung an die wichtigen europäischen Zentren sicher. <u>Der Landweg, insbesondere über das Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn, hilft dabei, das Luftverkehrssystem in erster Linie beim Kurz- und Mittelstreckenverkehr zu entlasten.</u> »
	Festlegung 3: Das Parkplatzangebot ist auf das gesamte Bahnangebot (auch Fernverkehr) und nicht nur auf das regionale Netz des öffentlichen Verkehrs abzustimmen.
Kanton ZG	Festlegung 4: Bei Regionalflughäfen mit öffentlichem Luftverkehr ist die Parkplatzbewirtschaftung festzusetzen.

3.3 Koordination mit der Raumnutzung

Wer?	Was?
Kanton BS	Generell Die Betreiber der Landesflughäfen sind (mit einer Festlegung im SIL-Konzeptteil) dazu zu verpflichten, in sinnvollen zeitlichen Intervallen eine Risikoanalyse vorzunehmen. Diese dient einzig dem Ziel der Verhinderung von Flugunfallschäden und stellt kein Mittel der Lärmreduktion dar.
Kanton BL	Die Landesflughäfen sind zu verpflichten, aufgrund ihres konkreten und prognostizierten Verkehrsaufkommens mindestens alle 10 Jahre die Sicherheitsaspekte (insbesondere 3rd party risks) in einem Risikobericht (Risikoanalyse) aufzuzeigen.
Kanton TG	Der Wirkungszusammenhang bei den An- und Abflugrouten zwischen SIL und Betriebsreglement ist unbefriedigend. Beantragen die Kantone im SIL-Objektblatt Änderungen an den Routen, werden sie auf das Betriebsreglement verwiesen; bemängeln sie diese im Betriebsreglement, wird auf das SIL-Objektblatt (Gebiet mit Lärmbelastung) verwiesen. Die An- und Abflugverfahren sowie die Lage und Belegung der Flugrouten sind bereits im Objektblatt verbindlich festzulegen.
Kanton SG	Festlegung 1: Die Festlegung ist zu ergänzen, dass gemäss Art. 17 Abs. 1 der RPV der Bund bei der Erarbeitung des Sachplans die Richtplanung der Kantone zu berücksichtigen hat.
Kte LU, BL	Die in den Erläuterungen zu Festlegung 1 erwähnte Freiwilligkeit steht im Widerspruch zu Art. 18b NHG, wonach in intensiv genutzten Gebieten für einen ökologischen Ausgleich zu sorgen ist. Es ist daher von der Freiwilligkeit abzusehen.
Canton GE	Indication contraignante 1 : Explication relative au territoire exposé au bruit : le texte manque de clarté. Pratiquement, la planification ne saurait reposer uniquement sur la courbe de bruit figurant dans la fiche PSIA mais également sur des informations détaillées (VLI).
Cantone TI	Le misure di compensazione devono poter essere richieste anche alla luce di nuove conoscenze su conflitti già esistenti.
Canton VS	Les explications relatives au territoire exposé au bruit sont plus floues (potentiel de développement de l'installation, VP du DS II, qu'est-il advenu du concept de «ceinture de bruit»?) que dans le concept actuellement en vigueur.
Kanton ZH	Festlegung 2: Der Bund überlässt es abschliessend den Kantonen, divergierende Raumnutzungsziele im Umfeld von Flugplätzen aufzulösen. Diese Festlegung widerspricht Art. 14 RPV, wonach der Bund in seinen Sachplänen aufzuzeigen hat, wie er seine Sachziele mit den Raumordnungszielen abstimmt.

3.4 Koordination mit dem Umweltschutz

Wer?	Was?
Kanton SH	Generell: Es findet keine ausgewogene, fundierte Auseinandersetzung mit den positiven und negativen Auswirkungen des Luftverkehrs statt. Die Nachfrageorientierung der Luftverkehrspolitik wird unreflektiert übernommen und als überwiegendes Interesse dargestellt. Der SIL erfüllt in dieser Form die gemäss RP an einen Sachplan gestellten Anforderungen nicht.
Kanton AR	Die Festlegungen werden begrüsst. Der Beitrag der Luftfahrt zum Klimaschutz ist hingegen noch zu konkretisieren. Die externen Kosten der Luftfahrt sind zu internalisieren. Dumpingpreise für Flugreisen fördern einen nicht zu verantwortenden Kurztrip-Flugtourismus.
Kanton BL	Es fehlt ein Bezug zur Energiestrategie 2050. Die nachfrageorientierte Infrastrukturentwicklung scheint im grundsätzlichen Widerspruch zum Ziel der Energiestrategie zu stehen, welche bis 2050 eine 2000-Watt und eine 1-1.5-Tonnen CO ₂ -Gesellschaft anstrebt.
Kanton BS	Im Hinblick auf den Klimaschutz sollen im SIL-Konzeptteil strengere Massstäbe im Hinblick auf die Vermeidung der negativen Effekte aus dem Luftverkehr festzulegen. Der Bund soll seine Bereitschaft zur Erhöhung seines Engagements in dieser Sache dokumentieren. Der Zielkonflikt zwischen wirtschaftlicher Entfaltung der Flughäfen sowie CO ₂ -Emissionen und Lärmbelastung ist zusammen mit den Kantonen anzugehen. Der Bund soll die Forschung und Entwicklung innovativer Technologien für CO ₂ -neutrale und lärmarme Flugzeuge finanziell fördern.
Canton GE	En général : Le principe de «réponse à la demande du marché» mentionné à plusieurs endroits dans le document ne peut par exemple pas justifier que les valeurs limites fixées dans la législation fédérale relative à l'environnement soient dépassées. Les principes du développement durable, et plus particulièrement sa dimension environnementale, doivent être mieux pris en compte dans la partie conceptuelle du PSIA qui devrait par ailleurs mentionner la politique climatique de la Suisse. La Confédération devrait s'engager à innover en réglementant les émissions gazeuses des avions, dans le cadre du droit international.
Canton FR	La loi sur le CO ₂ est actuellement en révision. Les nouveautés et modifications qui y seront apportées devraient également être prises en compte pour la mise à jour du PSIA.
Canton VD	Concernant le domaine de la protection de l'environnement et du bruit, le plan sectoriel manque d'ambition. Les perspectives en matière d'émission de CO ₂ semblent peu compatibles avec les engagements de la Confédération en faveur du climat.
Canton VD	La planification d'éoliennes risque d'entrer en conflit avec la navigation aérienne. Au regard de l'intérêt (national) pour le développement des énergies renouvelables, l'exploitation et le développement des infrastructures aéronautiques doit être coordonné avec les projets de production d'énergies renouvelables. Ces éléments devront être précisés, notamment aux sections 1.3.3, 1.4, 3.4 du PSIA.
Kanton BE	Die Umsetzung des Vorsorgeprinzips nach USG sollte auch Massnahmen zur Reduktion der Flugbewegungen beinhalten.
Kanton SG	Festlegung 1: Die Festlegung ist zu ergänzen, dass gemäss Art. 17 Abs. 1 der RPV (SR 700.1) Bund bei der Erarbeitung des Sachplans die Richtplanung der Kantone zu berücksichtigen hat.

Wer?	Was?
Kanton BE	Erläuterungen Festlegung 1: Ergänzung, dass die Hauptuntersuchung bei UVP-pflichtigen Vorhaben im Rahmen des Plangenehmigungsvorhabens und / oder der Genehmigung des Betriebsreglements erfolgt.
Kanton BL	Festlegung 2: «[...] Planung: Schutz der Bevölkerung und der Umwelt vor Immissionen während der Betriebsphase durch die möglichst frühzeitige raumplanerische Abstimmung der Luftfahrtinfrastruktur mit der Umgebung und Minimierung der baulichen Eingriffe in die gewachsene Natur- und Kulturlandschaft.»
Cantone TI	Decisione 2: Le misure pianificatorie volte a ridurre l'impatto dell'aviazione devono andare anche a protezione della natura e dell'ambiente, non solo della popolazione.
Canton FR	Indication contraignante 3: Les allègements en matière de bruit et de polluants atmosphériques semblent contraires aux principes du développement durable. Les aéroports nationaux doivent pouvoir être développés pour répondre à la demande, pour autant que ce développement soit en accord avec les principes du développement durable (cf. section 4.1. indication contraignante 2). Un développement orienté par la demande établit <i>de facto</i> une pesée des intérêts contraire à l'environnement, ce qui est en contradiction avec plusieurs dispositions légales, dont celles de la loi sur la protection de l'environnement (LPE) ainsi qu'avec plusieurs stratégies de la Confédération, dont celle de la protection de l'air. Les allègements accordés aux héliports devraient être uniquement possibles s'il s'agit de vols de sauvetage, et non de vols à des fins touristiques et de plaisance.
Canton GE	Les allègements en matière de bruit et de polluants atmosphériques semblent contraires aux principes du développement durable. Les aéroports nationaux doivent pouvoir être développés pour répondre à la demande, pour autant que ce développement soit en accord avec les principes du développement durable. Les allègements en matière de bruit du trafic aérien (point 1) sont incompatibles avec la LPE et les stratégies de la Confédération et du canton en matière de protection de l'air.
Canton VS	Le canton demande que les allègements soient explicitement exclus pour les types d'installations ne présentant pas d'intérêt public.
Kanton BE	Festlegung 5: «Der Flächenverbrauch der Luftfahrtinfrastruktur ist unter Berücksichtigung der betrieblichen und sicherheitstechnischen Anforderungen möglichst zu begrenzen. Bauten und Anlagen sind flächensparend anzuordnen und zu erstellen. Das landwirtschaftliche Kulturland ist zu schonen. Ackerfähige Flächen sind als Fruchtfolgefleichen auszuweisen. Fruchtfolgefleichen auf dem Areal der Landesflughäfen oder der Regionalflughäfen, die für den Bau von Flugplatzanlagen beansprucht werden, sind zu kompensieren. Auf den Flugfeldern richtet sich diese Kompensation nach den Vorgaben der Kantone.»

4 Anlagetypen

4.1 Landesflughäfen

Wer?	Was?
Kte BS, BL	Generell: Die rechtliche und institutionelle Sonderstellung des Landesflughafens Basel-Mulhouse sowie die Wirkung des SIL sowie der schweizerischen Normen der Luftfahrt für diesen Flughafen kommen im Konzeptteil zu wenig deutlich hervor.
Kanton SZ	Zum Schutze der Bevölkerung in den von Fluglärm betroffenen Gemeinden sind möglichst viele Flugbewegungen auf den Tagbetrieb (anstatt den Nachtbetrieb) zu konzentrieren.
Kanton SH	Eine nachfrageorientierte Verkehrsentwicklung auf dem Flughafen Zürich geht mit einer Zunahme des Fluglärms (für die schon heute stark betroffenen Gemeinden Buchberg und Rüdlingen) sowie einer Einschränkung der Siedlungsentwicklung einher. Zudem führt diese zu einem Widerspruch zum Prinzip der nachhaltigen Entwicklung. Beim Flughafen Zürich wird der genehmigte Lärm nachts bereits heute überschritten (vgl. Fluglärmmonitoring 2016).
Kanton TG	Festlegung 2: Ein allfälliger Ausbau der Infrastruktur am Flughafen Zürich darf nicht zu einer zusätzlichen Lärmbelastung für den Kanton Thurgau führen.
Kte BS, BL	Festlegung 4: Die Betriebszeiten der Landesflughäfen haben sich an der VIL zu orientieren und sind im jeweiligen Betriebsreglement zu konkretisieren.
Kanton ZH	Die Abwägung zwischen den verkehrs- und volkswirtschaftlichen Interessen und dem Schutz der Bevölkerung vor Lärm kann nur in Kenntnis der konkreten Situation rund um einen Flugplatz im jeweiligen SIL-Objektblatt getroffen werden. Auf die Festlegung 4 ist zu verzichten.

4.2 Regionalflughäfen

Wer?	Was?
Kanton SG	Festlegung 1: Die Festlegung, dass der Zugang der Flugschulen auf die Plätze zu gewährleisten ist, ist vor dem Hintergrund, dass diese Plätze primär dem Luftverkehr im öffentlichen Interesse dienen, nicht nachvollziehbar. Regionalflugplätze sollen die Möglichkeit haben, den Zugang für Flugschulen zu beschränken, wenn im Interesse des bestehenden öffentlichen Luftverkehrs ist.
Kanton AR	Der Regionalflughafen St. Gallen-Altenrhein ist zeitnah zu konzessionieren.
Kanton SO	Es sind geeignete Rahmenbedingungen zu schaffen, damit die fliegerische Ausbildung auf dem Regionalflughafen Grenchen weiterhin erfolgen kann. Dazu gehört insbesondere die Gewährung der Flugsicherheit.

Wer?	Was?
Canton VS	<p>Indication contraignante 1: Le canton demande d'intégrer l'aéroport de Sion dans la liste des aéroports régionaux avec fonction d'interconnexion et non dans celle des aéroports régionaux. La référence au Projet de territoire Suisse ne saurait être l'unique critère.</p> <p>Il est proposé également comme alternative de supprimer cette « subtilité » entre un aéroport régional et un aéroport régional avec fonction d'interconnexion afin de regrouper l'ensemble des aéroports régionaux sous une seule et unique dénomination. À la section 1.2.2 de la partie conceptuelle du PSIA, il y a lieu de compléter la liste des types d'installations distinctes par le type « aéroport civil avec utilisation militaire ». À la section 2.2 (tableau), le canton propose d'ajouter la variante suivante: « Aérodrome dont certaines infrastructures sont toujours propriétés de l'armée, utilisé principalement pour le trafic civil et conservé par les Forces aériennes comme aéroport de dégagement ». Il est également demandé qu'une fiche d'objet soit élaborée pour l'aéroport de Sion et souhaité que le statut de l'installation au sens de l'OPB soit clairement défini dans cette fiche d'objet.</p>
Cantone TI	<p>Decisione 1: Bisogna superare l'attuale situazione di insicurezza in ambito di finanziamento dei servizi della sicurezza aerea negli aeroporti regionali.</p>
Cantone TI	<p>La funzione dei quattro aerodromi ticinesi è definita in dettaglio nel Piano direttore cantonale. Bisogna tener conto di ciò nella parte concettuale del PSIA.</p>
Canton NE	<p>Indication contraignante 1: Le rôle des aérodromes régionaux (délestage des aéroports régionaux, aviation d'affaires, formation...) doit être précisé dans le cadre d'une stratégie de développement et défini pour chacun d'eux (en concertation).</p> <p>L'aéroport régional de La Chaux-de-Fonds–Les Eplatures devrait pouvoir se profiler comme un aéroport reconnu au niveau national pour la formation.</p>
Canton NE	<p>Il convient de préciser que les aérodromes régionaux forment avec les aéroports nationaux le réseau des aérodromes d'intérêt public.</p>
Canton NE	<p>Une solution doit être trouvée au plan fédéral pour assurer la sécurité aérienne sur les aérodromes régionaux à un coût efficient et supportable.</p>

4.3 Flugfelder

Wer?	Was?
Canton VS	<p>La commune de Rarogne, la Tourismus Raron-Niedergestein et deux privés demandent de supprimer le champ d'aviation de Rarogne du PSIA. Le canton demande que cette requête ne soit pas prise en compte.</p>

4.4 Heliports

Wer?	Was?
Kanton LU	Festlegung 2: Die Liberalisierung für den Bau neuer Heliports wird abgelehnt. Aufgrund der akustischen und optischen Störwirkung von Helikoptern auf Wildtiere ist für neue Heliports eine umfassende Standortevaluation erforderlich.
Kanton ZG	Die Liberalisierung für den Bau neuer Heliports wird abgelehnt.
Kanton SZ	Die untergeordnete Liberalisierung für die Heliports wird begrüsst.
Kanton SG	Festlegung 4: wird begrüsst
Kanton GR	Festlegung 5: Die Möglichkeit zur Gewährung von Erleichterungen für Heliports unter bestimmten Bedingungen wird vor dem Hintergrund, dass sich die Anforderungen an die Erstellung eines neuen Heliports in Davos als sehr hoch erwiesen haben, begrüsst.

4.5 Militärflugplätze

Wer?	Was?
Kanton BL	Festlegung 4: «Die von der zivilen Mitbenützung ausgehende Lärmbelastung darf zu keinen Überschreitungen der IGW gemäss Anhang 5 und 8 der LSV führen. Wo die IGW gemäss Anhang 8 LSV bereits durch den militärischen Flugbetrieb überschritten werden, darf die von der zivilen Mitbenützung ausgehende Lärmbelastung nicht zu einer wahrnehmbaren Erhöhung der Gesamtlärmbelastung (militärisch und zivil) führen. Wo die Grenzwerte bereits durch den militärischen Flugbetrieb überschritten werden, ist keine zivile Mitbenützung möglich. »
Kanton LU	Festlegungen 3/4: Die zivile Mitbenützung des Militärflugplatzes Emmen soll nicht über das geltende Mass von jährlich maximal 1000 Flugbewegungen ausgeweitet werden. Der Nachtflugbetrieb ist im bisherigen Umfang beizubehalten.
Canton FR	Indication contraignante 4: L'expression «augmentation sensible» devrait être précisée (parle-t-on de 1 dB comme pour d'autres applications de l'OPB?).
Canton VS	La fonction des «aérodromes de dégagement» (comme Sion) devrait être développée dans les principes ou les explications.

5 Handhabung des Sachplans

5.1 Sachplanpflicht

Wer?	Was?
Kanton ZH	<p>Festlegung 1, Erläuterung: Die pauschale Charakterisierung aller Festlegungen im Konzeptteil als Festsetzungen gemäss Art. 15 RPV ist fragwürdig. Mit einer Festsetzung zeigt die Planungsbehörde auf, wie die raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander abgestimmt werden. Dieses Mass an Konkretheit können die Festlegungen des Konzeptteils in keiner Weise für sich in Anspruch nehmen. Dazu fehlt es nur schon am nötigen Ortsbezug, der erst durch die Objektblätter hergestellt werden kann.</p>

5.2 Koordinationsprozess

Wer?	Was?
Kanton TG	<p>Festlegung 1: Der Kreis der betroffenen Kantone ist nicht zu restriktiv festzulegen. Der Kanton Thurgau ist frühzeitig einzubeziehen.</p>
Kanton AG	<p>Festlegung 2: «Das Koordinationsprotokoll gibt einen Überblick [...] Nutzungsansprüchen und Schutzzielen <u>sowie mit den Richtplänen der betroffenen Kantone.</u> [...]»</p> <p>Festlegung 3 ist zu streichen.</p>
Kanton ZH	<p>Festlegung 3 ist zu streichen. Sicherheitsaspekte sollen, auch bei starker Gewichtung, nicht für sich einer raumplanerischen Interessenabwägung entzogen werden. Zudem ist auch bei ausgewiesenem Handlungsbedarf (safety) der gesetzlichen Koordinationspflicht Rechnung zu tragen, weil die verschiedenen Planungen aufeinander abzustimmen sind.</p>

5.3 Sachplanverfahren

Wer?	Was?
Canton GE	<p>Dans certains cas, il peut être utile de prévoir une procédure allégée pour la mise à jour du PSIA. Toutefois les cantons doivent systématiquement être consultés.</p>
Kanton ZG	<p>Das Kap. 5.3 ist zu streichen. Das Sachplanverfahren sind im RPG und der RPV geregelt. Will der Bund davon abweichen, muss der das Gesetz oder die Verordnung anpassen.</p>

Wer?	Was?
Kanton ZH	Festlegung 2 ist zu streichen. Art. 19 RVP regelt die Information und Mitwirkung der Bevölkerung abschliessend und lässt keinen Raum für eine solche Ausnahmeregelung. Art. 19 RVP weist bezüglich Form der Information und der Dauer des Anhörungsverfahrens ausreichend Spielraum auf, um bei Anpassungen von untergeordneter Bedeutung das Verfahren situativ vereinfachen zu können.

Die Kantone AI, GL, JU, OW und UR haben keine spezifischen Änderungsanträge und sind mit dem Entwurf einverstanden.

2 Ausland

Frankreich

1. **Association française de riverains de l'aéroport de Genève (AFRAG)**
 - L'aéroport de Genève n'est situé qu'à 3,5 km du centre-ville et devrait être exploité comme aéroport citadin (sur le modèle de London City).
 - L'association demande d'instaurer un couvre-feu aérien de 22h00 à 6h00 ou de 23h00 à 7h00 et d'avantage les jours fériés.
 - Elle demande également d'amener les trajectoires d'approche et de décollage vers le milieu du lac et d'abolir la trajectoire KONIL entre 22h00 et 8h00, et le dimanche.
2. **ATCR-AIG (Association transfrontalière des communes riveraines de l'aéroport international de Genève)**, communes Cessy (F), Chens sur Léman (F), Divonne-les-Bains (F), Ferney-Voltaire (F), Nernier (F), Ornex (F), Prévessin-Moëns (F) Saint-Genis-Pouilly (F), Sauverny (F), Sciez (F), Versonnex (F), Yvoire (F) und Thonon agglomération (F):
 - L'association souligne le décalage, voire la contradiction, entre un discours «politiquement correct» rappelant à maintes reprises les engagements de la Confédération en matière de durabilité et une politique à court terme privilégiant uniquement le développement économique (développement du trafic tiré par la demande). Pareil développement n'est pas tenable au vu des capacités limitées des aéroports nationaux et se fait au détriment de l'homme et de son environnement.
 - Les vols low-cost à destination de certaines villes européennes ne répondent pas à un intérêt public. Il faudrait procéder à une analyse afin de déterminer si les vols de ligne présentent réellement un intérêt public.

Deutschland

1. **Landkreise Waldshut, Konstanz, Schwarzwald Baarkreis und Lörrach** (unterstützt vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg sowie vom Regionalverband Hochrhein-Bodensee):
Angebot für Mediationsverfahren zum Flughafen Zürich
2. **Land Bayern:** mit Entwurf einverstanden

Österreich

1. **Land Vorarlberg** (unterstützt durch BMVIT): Die Aussagen im Konzeptteil-Entwurf zur geplanten Konzessionierung des Regionalflughafens St. Gallen-Altenrhein stehen im Widerspruch zu den laufenden Gesprächen zur Anpassung des Staatsvertrags, in welchem von Schweizer Seite auch ein Konzessionsverzicht in Aussicht gestellt wurde.

Italien

1. **Autonome Provinz Bozen-Südtirol:** mit Entwurf einverstanden

3 Gemeinden

Region Zürich

1. **Gemeinden Dübendorf, Wangen-Brüttisellen, Volketswil** (Standortgemeinden Flugplatz Dübendorf)
 - Der Entwurf nimmt einseitig die Interessen der Zivilluftfahrt ein, ist verfassungswidrig und wird abgelehnt («Lex Flugplatz Dübendorf»).
 - Der Bedarf, die Zweckmässigkeit und Notwendigkeit einer Auslagerung der Business-Aviatik nach Dübendorf sind nicht gegeben.
 - Dem LUPO 2016 fehlt die demokratische Legitimation.
 - Kap.1.6.: Die Gemeinden sind in jedem Fall in den Koordinationsprozess einzubeziehen.
 - Die Interessen der Anwohner und der Umwelt sind stärker zu berücksichtigen.
 - Fehlende Interessenabwägung
 - Die Festlegung eines öffentlichen Interesses für Aus- und Weiterbildungsflüge, Geschäfts- und Tourismusreiseflüge, Arbeitsflüge sowie Werkflüge ist falsch.
 - Die Verpflichtung der Kantone und Gemeinden, die landseitige Erschliessung der Flugplätze sicherzustellen wird abgelehnt. Die Erschliessung eines Grundstücks ist Sache des Grundeigentümers.
 - Erleichterungen für Flugplätze zur Entlastung der Landesflughäfen sowie für Heliports werden abgelehnt.
 - Die Festlegung zu den Betriebszeiten der Landesflughäfen wird abgelehnt.
 - Die Flugsicherungsanlagen haben die Grenzwerte der NISV zwingend einzuhalten.
2. **Gemeinden Bachs, Bülach, Glattfelden, Niederglatt und Zell (ZH)**
 - vgl. Stellungnahme des Schutzverbandes der Bevölkerung um den Flughafen Zürich
3. **Stadt Winterthur, Gemeinden Bassersdorf, Felben-Wellhausen, Wila**
 - vgl. Stellungnahme der «Region Ost»
4. **Gemeinde Wallisellen**
 - Die negativen Auswirkungen des Luftverkehrs auf Raum und Umwelt sind im Entwurf korrekt erwähnt, es fehlen aber konkrete Aussagen / Massnahmen, um diese zu reduzieren.
 - Die Entwicklung des Flughafen Zürich darf sich nicht allein an der Verkehrsnachfrage orientieren. Um dem Schutzbedürfnis der Bevölkerung Rechnung zu tragen, sind technische und betriebliche Massnahmen zur Steigerung der Effizienz nötig. Es ist eine angebotsorientierte Politik umzusetzen.
5. **Gemeinde Küsnacht**
 - 1. Teil: vgl. Musterstellungnahme 8
 - 2. Teil: zahlreiche konkrete Änderungsanträge zu den Texten von Kap. 3-5 im Sinne des 1. Teils
6. **Gemeinden Egg, Erlenbach, Fällanden, Herrliberg, Maur, Meilen, Stäfa, Uetikon am See, Zumikon**
 - Kap. 3.1: Bereits auf Stufe «Ausrichtung der Luftfahrtinfrastruktur» ist eine Mitwirkung und Berücksichtigung der Interessen der besonders betroffenen Kantone und Gemeinden vorzusehen.
 - Kap. 3.3 Festlegung 2: In den Erläuterungen ist aufzuzeigen, mit welchen «Aufträgen» an die Gemeinden zu rechnen ist.

- Kap. 3.3. Festlegung 3: Die landseitige Verkehrserschliessung der Flugplätze hat sich nach den Anforderungen von Kap. 3.2 zu richten.
- Kap. 4.1 Festlegung 2: Da unklar ist, ob die Konzessionärin zur Umsetzung der Leistungs- und Kapazitätsziele angehalten werden kann oder nicht und empfindliche Eingriffe in den Regelungsbereich der Betriebsreglemente befürchtet werden, ist der letzte Satz zu streichen.
- Rest der Stellungnahme vgl. Musterstellungnahme 23/24.

7. **Gemeinde Zollikon**

- vgl. Musterstellungnahme 34/35

8. **Gemeinde Wettingen**

- Das öffentliche Interesse am Luftverkehr ist zu keinem Zeitpunkt über das öffentliche Interesse an der Einhaltung der LSV zu stellen. Die LSV ist einzuhalten und das Nachtflugverbot konsequent umzusetzen.

9. **Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG)**

- Eine weitere zivil- oder militäraviatische Nutzung des Militärflugplatzes Dübendorf wird mit Ausnahme eines Heliports für die Luftwaffe, Polizei und Rega abgelehnt. Die Koexistenz von Luftfahrt und Siedlung ist mit dem Flughafen Zürich ausgereizt.
- Diverse konkrete Änderungsanträge zu den Kap. 4.3 Festlegung 9 im Sinne der obigen Haltung.

Region Genf

1. Les **communes genevoise** suivantes ont repris la prise de position de l'**ATCR-AIG** (Association transfrontalière des communes riveraines de l'aéroport international de Genève) : Ville de Genève, Aire-la-Ville, Avully, Avusy, Bardonnex, Carouge, Cartigny, Chancy, Choulex, Cologny, Commugny, Confignon, Coppet, Dardagny, Eysins, Gy, Hermance, Jussy, Laconnex, Meinier, Meyrin, Mies, Perly-Certoux, Presinge, Puplinge, Russin, Satigny, Soral, Tannay, Troinex, Vandoeuvres, Vernier, Veyrier
 - Le projet relègue au second plan les engagements de la Confédération en matière de protection de l'environnement, du climat et de la santé des populations exposées aux nuisances du trafic aérien.
 - Pareil développement n'est pas tenable au vu des capacités limitées des aéroports nationaux et se fait au détriment de l'homme et de son environnement.
 - Les vols low-cost à destination de certaines villes européennes ne répondent pas à un intérêt public. Il faudrait procéder à une analyse afin de déterminer si les vols de ligne présentent réellement un intérêt public.
2. **Groupement des communes de la rive droite du lac** (Bellevue, Céligny, Collex-Bossy, Genthod, Grand-Saconnex, Pregny-Chambésy, Versoix)
 - Le timing de la révision du concept (après la mise en consultation de la fiche PSIA de l'aéroport de Genève, en pleine période de vacances d'été) a de quoi laisser songeur.
 - Le concept entraîne la confusion entre la prise en compte de la demande et de l'intérêt public par une approche basée uniquement sur un modèle concurrentiel du secteur aérien.
 - Le concept ne respecte pas l'approche équilibrée fondée sur le principe de développement durable.
 - Le trafic aérien international est largement défiscalisé (pas de taxe sur le carburant, pas de TVA) au détriment d'une complémentarité intermodale notamment avec le chemin de fer.
 - La notion de transport d'intérêt public est abordée de manière étroite et totalement lacunaire.

- Le concept contourne le principe de précaution.
- L'exploitant n'est pas obligé à s'aligner sur des objectifs contraignants.
- La problématique de la santé des riverains autour des aéroports nationaux n'est pas abordée.
- Le concept n'est pas convaincant sur le volet l'aménagement du territoire.
- Le concept ne se prononce pas suffisamment en faveur d'une politique privilégiant l'accès par les transports publics vers les aéroports nationaux.
- Le concept présente un déni manifeste de l'expression « pesée d'intérêts » et n'accorde pratiquement aucune place aux communes et associations riveraines pour faire valoir leur position dans la pesée des intérêts qui touche le développement d'infrastructures aériennes sur leur territoire.

Region Basel

1. **Gemeinde Allschwil**

- Kap. 1.6. «Als Grundlage für die [...] die zuständigen Stellen von Bund und Kanton, die Flugplatzhalterin der der Flugplatzhalter sowie in der Regel die betroffenen Gemeinden beteiligt sind.»
- Kap. 2.7.2: Es sind Aussagen zum Ausmass der Überschreitung von Planungswerten im Umkreis von Flughäfen zu machen (Anzahl der Gemeinden, Fläche, Anzahl Bewohner ...).
- der Entwurf orientiert sich hauptsächlich am öffentlichen Interesse am Luftverkehr und privilegiert diesen gegenüber anderen öffentlichen Interessen (Umwelt).

2. **Gemeinden Allschwil, Arlesheim, Binningen, Bottmingen, Schönenbuch** (Gemeindeverbund Flugverkehr)

- Der Entwurf wird abgelehnt. Dem SIL kommt für den Flughafen Basel-Mulhouse keine Rechtswirkung zu, da sich dieser auf französischem Territorium befindet.
- Rest der Stellungnahme: vgl. Stellungnahme der IG Nord

Übrige Schweiz

1. **Ville de La Chaux-de-Fonds** (cf. la prise de position du canton de Neuchâtel)

- Les rôle des aérodromes régionaux au sein du réseau des infrastructures aéronautiques pris dans sa globalité est de manière générale apprécié. Avec les anciens aérodromes militaires, ils peuvent très bien servir à délester les aéroports nationaux. La fonction de chaque aérodrome régional devrait être définie plus précisément (vols de ligne et charter, aviation d'affaires, formation).
- L'aviation d'affaires répond à un intérêt public et les aérodromes régionaux jouent une rôle prépondérant pour l'aviation d'affaires et le développement économique (notamment vu les problèmes de capacités qui menacent les aéroports nationaux).
- L'aéroport régional des Éplatures pourrait se profiler comme un aéroport reconnu au niveau national pour la formation (cf. définition des fonctions que remplissent les aérodromes régionaux). Pour cela, il faut notamment des services de navigation aérienne.
- L'aéroport régional des Éplatures a consenti (de manière exemplaire) de gros efforts pour accroître son efficacité et limiter ses coûts (service de la navigation aérienne). Une solution doit être trouvée sur le plan fédéral au financement du service de la navigation aérienne sur les aéroports régionaux.

2. **Gemeinde Raron**: Antrag auf Streichung des Flugplatzes Raron aus dem SIL

3. **Gemeinde Zermatt:** Antrag auf Integration der GLP in den SIL-Konzeptteil

4 Aviatik

1. Flughafen Zürich

- Im Konzeptteil ist die Basis und ein straffer Zeitplan für die in den Objektblättern festzulegenden Rahmenbedingungen zur Beseitigung der Kapazitätsengpässe auf den Landesflughäfen zu definieren. Die Massnahmen zur Beseitigung der Kapazitätsengpässe sind primär zusammen mit den Konzessionären zu erarbeiten.
- Im Konzeptteil sind die wichtigen Ermessensentscheide zugunsten der Landesflughäfen zu treffen und die Priorisierung der Interessen ist nachvollziehbar zu begründen.
- Im Konzeptteil ist festzuhalten, dass innerhalb des Flugplatzperimeters keine FFF ausgeschieden werden und für ökologische Ersatzmassnahmen ausserhalb des Flugplatzperimeters keine Kompensation von FFF zu leisten ist.
- Es ist innert Jahresfrist eine Luftverkehrsprognose 2040 (nicht 2050) zu erstellen. Anschliessend sind die Objektblätter der Landesflughäfen zu überarbeiten.
- Im Konzeptteil sind Massnahmen zu treffen, um die Verfahrensdauer zu verkürzen.
- diverse Textergänzungen und -korrekturen an den Festsetzungen

2. Aéroport Genève

- Pour l'aéroport, il aurait été souhaitable que cette révision puisse apporter des solutions pour résoudre les problèmes auxquels les aéroports sont confrontés (notamment à propos de la capacité) et ne pas seulement envisager une nouvelle évaluation ultérieure.
- Section 4.1 Explications Indication contraignante 2: L'aéroport de Genève n'est pas en mesure de garantir un flux des passagers sans encombre et un trafic sans retards aux heures de pointe. La réalisation d'un tel objectif dépend d'une multitude d'autres facteurs pour lesquels la plateforme concernée n'a aucune influence (comme la capacité des secteurs aériens dans le ciel européen).
- Section 5.2 Explications Indication contraignante 1: La gestion du processus de coordination doit rester du ressort de la Confédération (OFAC) et ne pas être déléguée au canton. L'aéroport ne souhaite pas que les organisations et groupes d'intérêts privés participent au processus de coordination, cette participation risquant selon lui de rallonger la durée du processus et d'engendrer des blocages. Il lui paraît tout au plus envisageable que les principaux organismes et groupes d'intérêts privés concernés soient simplement consultés au cours du processus.
- Section 5.2 Explications Indication contraignante 2: L'idée d'adapter (de manière anticipée) les autres instruments de planification (plans directeurs cantonaux, plans d'affectation communaux) sur la base du protocole de coordination afin d'assurer leur cohérence est certes louable mais reste problématique puisque le protocole de coordination n'est pas en soi juridiquement contraignant et ne reflète pas l'état final de la procédure relative au PSIA.
- Section 5.3. Explications Indication contraignante 5: La mise à l'enquête simultanée du PSIA et des plans directeurs cantonaux paraît difficile à mettre en œuvre (alignement des calendriers).

- Section 5.3 Explications Indication contraignante 6: L'aéroport s'oppose à ce que « les tiers (organismes privés et groupes d'intérêts) [soient] fondés à demander la modification du PSIA » ; donner la possibilité à des organismes privés et groupes d'intérêts (particuliers) de remettre en cause de telles solutions ne nous paraît pas opportun et, en fin de compte, contre-productif. Il est inconcevable que tout nouveau projet, ou presque, nécessite une modification de la fiche PSIA.
- L'aéroport soutient la position de l'aéroport de Zurich.

3. Flughafen Bern

- Der Planungshorizont ist zu kurz angesetzt und soll im Einklang mit den Konzessionsspannen mindestens 30 Jahre betragen.
- Die Anforderungen an die Ausstattung der Flugplätze werden begrüsst. Damit wird auch eine entsprechende Gewichtung bei der Regelung der Finanzierungsfragen (bspw. Finanzierung der Flugsicherung auf Regionalflugplätzen) erwartet.
- Der Entwurf ist mit dem Projekt AVISTRAT-CH zu koordinieren.
- Der Bund soll die Interessen der Flugplatzhalter mit dem Sonderfall Schweiz auf Stufe ICAO/EU/EASA dezidiert vertreten und den bestehenden Ermessensspielraum voll zugunsten des Luftfahrtstandorts Schweiz ausschöpfen.

4. Flugplatz Dübendorf AG

- Festlegungen im SIL haben Auswirkungen auf die Betreiber der Flugplätze. Da sich die Flugplätze nicht in der Hand des Bundes befinden, fehlen im Konzeptteil durchgehend Aussagen zur Finanzierung. Es sind im Konzeptteil Aussagen zu den Auswirkungen von Festlegungen im SIL auf die wirtschaftliche Tragfähigkeit und Eigenwirtschaftlichkeit der Flugplätze zu machen (Schaffung günstiger Rahmenbedingungen).
- Die rudimentäre Kategorisierung in Flughäfen mit Zulassungszwang und Flugfelder ohne Zulassungszwang ist nicht mehr zeitgemäss und steht im Konflikt zum verkehrsbasierten Ansatz. Er ist mittelfristig durch den Begriff «unbeschränkter» oder «beschränkter öffentlicher Zugang» zu ersetzen und im Betriebsreglement zu regeln.
- Bei zivilen Umnutzungen ehemaliger Militärflugplätze ist von bestehenden ortsfesten Anlagen (und nicht von Neuanlagen) auszugehen.
- Der verkehrsbasierte Ansatz wird begrüsst, muss aber den unterschiedlichen Geschäftsmodellen Rechnung tragen, flexibel angewandt werden sowie die Wirtschaftlichkeit berücksichtigen. Bei den infrastrukturellen Mindestanforderungen an die Flugplätze, bei der Ausgestaltung von Konzession, Betriebsbewilligung etc. hat der Bund ebenfalls die Besonderheiten des jeweiligen Geschäftsmodells (greenfield, brownfield ...) sowie die Kosten für die Erfüllung der Mindestanforderungen zu berücksichtigen.

5. AOPA Switzerland (aircraft owners and pilots association)

- Die Verdrängung der Business Aviation (BA) / General Aviation (GA) von den Landesflughäfen schwächt die BA / GA, weil die Ausweichflugplätze eingeschränkte Betriebszeiten aufweisen und nicht als Anlagen «von öffentlichem Interesse» angeschaut werden. Somit ist den Flugfeldern mehr Gewicht zu geben, bspw. durch Anerkennung «von öffentlichem Interesse» (Kap. 2.2. Tabelle 1).
- Die Einschätzung der einzelnen Luftfahrtsparten ist äusserst subjektiv. So sind auch Flüge der Corporate Aviation für global tätige Firmen im öffentlichen Interesse.
- Der Planungshorizont ist mit Blick auf die Etablierung eines gewinnbringenden Betriebs eines Flugplatzes sowie auf die vorgängige Planungs- und Realisierungsphase auf mindestens 35 Jahren festzulegen.

6. **SWISS International Airlines AG**

- Die Revision sowie die Integration in den Sachplan Verkehr wird begrüsst.
- Die Erarbeitung der neuen Nachfrageprognose ist umgehend an die Hand zu nehmen. Der Konzeptteil ist zeitnah mit den Ergebnissen und den daraus abgeleiteten Massnahmen zur Lösung der Kapazitätsengpässe zu ergänzen. Der für die neue Prognose vorgeschlagene Prognosehorizont von 2050 ist nicht zielführend; es ist ein Prognosehorizont von 2040 zu wählen.
- Bei der Abwägung öffentlicher Interessen sind, namentlich bei den standortgebundenen Landesflughäfen, die luftfahrtpolitischen Interessen stets höher zu gewichte. Die kantonale Raumplanung darf die Entwicklung der bestehenden Infrastrukturen im Interesse der Volkswirtschaft nicht verunmöglichen. Können Nutzungskonflikte zwischen Luftverkehr und Siedlungsentwicklung nicht verhindert werden, so ist stets jene Lösung zu priorisieren, welche die Entwicklungsfähigkeit des Luftverkehrs am wenigsten beeinträchtigt (bspw. passive Schallschutzmassnahmen anstatt operative Beschränkungen).

7. **Aviasuisse (Verband für die Schweizer Luftfahrt)**

- Die SIL-Objektblätter der Landesflughäfen sind im Hinblick auf die Kapazitätsengpässe raschmöglichst so zu überarbeiten, dass die Engpässe beseitigt und Entwicklungsreserven geschaffen werden können. Dabei kann man sich an den einschlägigen Prognosen der internationalen Luftverkehrsorganisationen orientieren. Die spezifisch schweizerische Prognose kann parallel dazu erarbeitet werden.
- Die Priorisierung der Flugplätze sowie die Ausrichtung des Konzeptteils am «öffentlichen Interesse» (Beurteilung der Bedeutung der Anlagen im Gesamtsystem) wird begrüsst.
- Eine nachfrageorientierte Entwicklung der Landesflughäfen wird begrüsst. Es fehlen aber griffige Aussagen, wie dem Grundsatz der Nachfragebefriedigung am Flughafen Zürich nachgelebt werden kann.
- Die Betriebszeiten der Landesflughäfen müssen mindestens auf dem aktuellen Stand garantiert und / oder in die Leistungsziele für konzessionierte Flughäfen integriert werden.
- Die Umwidmung nicht mehr benötigter Militärflugplätze wie des Flugplatzes Dübendorf wird begrüsst.
- Die Festsetzung von Leistungs- und Kapazitätszielen für die Landesflughäfen ist vordringlich und schafft Rechtssicherheit.
- Die Verfahrensdauern sind angesichts der dynamischen Entwicklung der weltweiten Zivilluftfahrt zu straffen.

8. **skyguide (swiss air navigation services ltd)**

- Die unterschiedlichen Interessen (safety, Kapazität, Entwicklungspotenzial sowie Umwelt- und Bevölkerungsschutz) sind unter Nutzung des vorhandenen Spielraums zugunsten der Luftfahrt zu priorisieren und zu begründen.
- Es sind im Konzeptteil Vorgaben und Rahmenbedingungen für absehbare und mögliche neue Technologien und Entwicklungen aufzunehmen.
- Es Vorgaben zur Begrenzung / Verkürzung der Verfahrensdauer im Konzeptteil aufzunehmen.
- Der Planungshorizont 2030 ist zu kurz gefasst. Es ist eine Luftverkehrsprognose 2040 zu erstellen.
- Kap. 1.2.1: Aussenlandestellen mit Instrumentenflugverfahren wie Spitäler und Armeeeinrichtungen sind (nebst Flughäfen, Flugfelder und Flugsicherungsanlagen) im Konzeptteil aufzulisten.
- Kap. 1.2.2 / Kap. 3.3: In den Objektblättern sind auch Gebiete der elektromagnetischen Schutzzonen für Flugsicherungsanlagen festzulegen. Im Weiteren sind im «Gebiet mit Hindernisbegrenzung» nicht nur die Hindernisflächen gemäss ICAO Annex 14, sondern auch die PANS-OPS Schutzflächen aufzunehmen.
- Kap. 2.8.2: Der Sachverhalt ist nicht korrekt wiedergegeben.

- Kap. 2.9.2: Die Entscheidungsgewalt über die An- und Abflugwege soll bei den Landesflughäfen in die Kompetenz des Bundes übergehen. Die An- und Abflugwege sind in den SIL-Objektblättern festzulegen. Zur Umsetzung von Massnahmen zum Erreichen der verbindlichen Leistungs- und Kapazitätsziele soll die Flugsicherung Unterstützung aus der Spezialfinanzierung Luftverkehr erhalten.
- Kap. 3.1, Ergänzung Festlegung 12: «Die radioelektrischen Signale von Flugsicherungsanlagen sind vor unakzeptablen Einflüssen zu schützen, da diese den Anforderungen der ICAO unterliegen.»
- Kap. 4.1, Umformulierung Festlegung 3: «Die Landesflughäfen verfügen über ~~eine Anflugkontrollstelle mit einem Kontrollturm sowie eine Kontrollzone (CTR) mit~~ einen Nahverkehrsbereich (TMA) mit einem An- und Abflugverkehrsleitdienst sowie einer Kontrollzone (CTR) mit einer Platzverkehrsleitung.»
- Kap. 4.2, Erläuterung zu Festlegung 3: Die Aussage ist falsch. Beim Konzept «IFR ohne Flugsicherung» kann lediglich die Platzverkehrskontrolle (Kontrollturm) ersetzt werden; ein An- und Abflugverkehrsleitdienst wird jedoch in jedem Fall benötigt.
- Kap. 4.6., Erläuterung Festlegung 1: Der Begriff «Bezirksleitstellen (ACC)» ist zu präzisieren.

9. **Aero-Club der Schweiz (AeCS)**

- Die Unterscheidung zwischen öffentlichem und privatem Interesse sowie die Priorisierung des ersteren wird abgelehnt. Der öffentliche Luftverkehr ist nicht mit öffentlichem Interesse und privater Verkehr nicht mit privatem Interesse gleichzusetzen. Die Gesamtheit des privaten Luftverkehrs stellt genauso ein öffentliches Interesse dar wie die Gesamtheit des Veloverkehrs. Zudem dürfte ein Geschäftsflug mit einem Kleinflugzeug von höherem öffentlichen Interesse sein als ein mit Touristen besetztes Linienflugzeug, welches eine Feriendestination im Ausland anfliegt.
- Die GLP sind in den SIL-Konzeptteil zu integrieren.
- Kap. 3.1 Festlegung 3: Die Einhaltung internationaler Vorschriften kann nur von Flughäfen, aber nicht von Flugfeldern verlangt werden; Flugfelder fallen nicht unter ICAO Annex 14.
- Kap. 3.1 Festlegung 5: Die Bedeutung der Flugplätze kann sich nicht nach dem im öffentlichen Interesse stattfindenden Verkehr bemessen.
- Kap. 3.1 Festlegung 6: Es sind alle Trainingsflüge der Piloten als Flüge im öffentlichen Interesse zu zählen. Wenn der Bund die Ersterlangung einer Lizenz oder eines Ratings unterstützt, muss er auch die Aufrechterhaltung desselben unterstützen.
- Kap. 3.1. Festlegung 9: Flugfelder haben den Flügen «im öffentlichen Interesse» nicht Priorität einzuräumen. Diese Vorgabe verletzt die Eigentums- und Wirtschaftsfreiheit.
- Kap. 3.4 Festlegung 2: Die Erhebung emissionsabhängiger Landegebühren zielt ins Leere, solange die Zertifizierung neuer Technologien der Leichtaviatik auf derart grosse regulatorische Hürden stösst.
- Kap. 4.3 Festlegung 2: Flugfelder, auf welchen kein Flugverkehr im öffentlichen Interesse stattfindet, dürfen gemäss dem Prinzip der Eigentums- und Wirtschaftsfreiheit und dem Zugang zum Luftraum (öffentliche Sache im Gemeingebrauch) nicht benachteiligt werden.
- Kap. 4.3. Festlegung 6: Ein genereller Ausschluss neuer Wasserflugplätze wird abgelehnt.
- Kap. 4.4. Festlegung 1: Es ist nicht ersichtlich, weshalb Heliports primär Rettungs- und Einsatzflügen sowie Arbeitsflügen dienen sollen. Dies stellt einen unzulässigen Eingriff in die Eigentumsfreiheit dar.
- Kap. 4.4. Erläuterung Festlegung 3: Die Möglichkeit für Warenabfertigung auf Heliports ist im Konzeptteil nicht auszuschliessen.
- Kap. 4.4. Festlegung 4: Der beschränkte Zulassungszwang vermag den Anforderungen der Eigentumsgarantie kaum zu genügen.

10. **Aerosuisse**

- Der Entwurf wird abgelehnt, weil das Thema der Kapazitätsengpässe auf den Landesflughäfen darin vernachlässigt wird. Im Konzeptteil ist verbindlich aufzuzeigen, wie und bis wann die Kapazitätsengpässe behandelt werden. Das weitere Aufschieben der Kapazitätsfrage, die auch ohne neue Luftverkehrsprognose beantwortet werden kann, gefährdet die Konkurrenzfähigkeit des Luftfahrtstandorts Schweiz.
- Im Konzeptteil sind Vorgaben aufzunehmen, um die Verfahren zu straffen.
- Der Konzeptteil ist mit einer Luftverkehrsprognose 2040 zu ergänzen. Der Planungshorizont 2050 ist zu hoch angesetzt.
- Die unterschiedlichen Interessen sind im Konzeptteil zu priorisieren. Der nachfragegerechten Weiterentwicklung der standortgebundenen Landesflughäfen ist eine sehr hohe Bedeutung einzuräumen.
- Der Konzeptteil ist mit den Sachplänen Strasse und Schiene abzustimmen und es sind die nötigen Ausbauschritte einzuleiten, damit Schiene / Strasse die prognostizierte Passagierentwicklung bewältigen können.
- Die heute auf den Landesflughäfen geltenden Betriebszeiten inkl. Verspätungsabbau sind im Konzeptteil aufzuführen.

11. **SIAA (Swiss International Airport Association)**

- Es sind mit höchster Priorität (neue Luftverkehrsprognose innert Jahresfrist) Lösungsvorschläge für die Kapazitätsengpässe auf den Landesflughäfen zu erarbeiten, mit dem Projekt AVISTRAT-CH zu koordinieren und im Sachplan umzusetzen.
- Der Konzeptteil identifiziert die wichtigen öffentlichen Interessen, verzichtet aber weitgehend auf eine Abwägung und Priorisierung derselben. Der Konzeptteil hat aufzuzeigen, welche negativen Auswirkungen auf die Umwelt zugunsten einer nachfragegerechten Entwicklung in Kauf genommen werden. Dabei ist dem Umstand Rechnung zu tragen, dass die Landesflughäfen standortgebundene Infrastrukturen von nationalem Interesse sind.
- In den Konzeptteil sind Vorgaben zur Straffung der Verfahren (SIL, Genehmigungsverfahren) aufzunehmen.

12. **Verband Schweizer Flugplätze (VSF)**

- Der Planungshorizont ist zu kurz angesetzt und soll im Einklang mit den Konzessionsspannen mindestens 30 Jahre betragen.
- Der verkehrsbasierte Ansatz schafft bei den Regionalflugplätzen Probleme mit dem Zulassungszwang.
- Der Entwurf ist unbedingt mit dem Projekt «Zukunft der Flugsicherung auf Regionalflugplätzen» sowie mit dem Projekt «AVISTRAT» zu koordinieren.
- Umnutzungen in zivile Flugplätze sind lärmrechtlich als bestehende ortsfeste Anlagen zu qualifizieren.
- Kap. 4.2: Es stellt sich die Frage, ob andere Regionalflugplätze (Sion, Samedan, St. Gallen-Altenrhein, La Chaux-des-Fonds–Les Eplatures) nicht ebenfalls eine Anbindungsfunktion aufweisen. Im Zusammenhang mit den Vorgaben zur physischen Ausgestaltung und technischen Ausrüstung stellt sich die Finanzierungsfrage.
- Der SIL sollte auch Aussagen / Festlegungen zur Finanzierungsfrage beinhalten (diverse konkrete Änderungsvorschläge betreffend wirtschaftliche Tragfähigkeit und Eigenwirtschaftlichkeit der Flugplätze sowie finanzieller Verhältnismässigkeit von Massnahmen / Vorgaben).
- Die Praxis zum Umgang mit Abweichungen von den Normen und Empfehlungen der ICAO/EASA ist nicht im SIL zu regeln.
- Der Bund soll die Interessen der Flugplatzhalter mit dem Sonderfall Schweiz auf Stufe ICAO/EU/EASA dezidiert vertreten und den bestehenden Ermessensspielraum voll zugunsten des Luftfahrtstandorts Schweiz ausschöpfen.

13. Pro Flughafen

- Der neue Aufbau ist zweckmässig und übersichtlich. Die Stossrichtung der Revision (Orientierung am öffentlichen Interesse am Luftverkehr) wird begrüsst; die konkrete Umsetzung erfolgt aber noch zu wenig konsequent. Es sind namentlich für die Landesflughäfen klare Richtlinien und Grundlagen für die Abwägung der unterschiedlichen öffentlichen Interessen festzulegen.
- Den Festlegungen zu den Landesflughäfen wird uneingeschränkt zugestimmt. Das Vorgehen zur Behebung der Kapazitätsengpässe wird aber der Dringlichkeit des Problems nicht gerecht. Es sind unverzüglich Massnahmen zur Behebung der Kapazitätsengpässe zu erarbeiten und zu realisieren.
- Es bedarf im Kap. 5 Anpassungen und Verbesserungen zur Verkürzung der viel zu schwerfälligen Planungs- und Koordinationsprozesse.

14. Interessengemeinschaft (IG) Ostschweizer Luftfahrt

- Die Bestandesgarantie (vgl. Art. 24c RPG) für Anlagen, welche vor Einführung der Raumplanung erstellt wurden, ist für altrechtliche Flugplätze, insbesondere den Flugplatz Dübendorf, anzuwenden.
- Die Eigentumsгарantie (vgl. Art. 26 BV) ist auf die Luftfahrtinfrastruktur auf Bundesgelände anzuwenden. Der kantonale Richtplan Zürich widerspricht sowohl der Besitzstand- als auch der Eigentumsгарantie.
- Mit der Schaffung von «Luftfahrtentwicklungszonen» ist ein neues Instrument zur raumplanerischen Vorsorge für künftige Luftfahrtinfrastrukturen zu schaffen, welche über die Flugplatzperimeter hinausreichen oder künftige Ersatzstandorte ermöglichen.
- Das LFG ist zu überarbeiten, damit die systemischen Nachteile zulasten der Luftfahrt gegenüber den anderen Verkehrsträgern (Schiene, EBG) aufgehoben werden können.

15. Association des usagers de l'aéroport de Sion

- L'horizon de planification est trop court.
- Pour l'association, il faut coordonner le projet de révision de la partie conceptuelle du PSIA et le projet AVISTRAT.
- Au regard des problèmes de capacités rencontrés par les aéroports nationaux, les aérodromes régionaux ont un rôle à jouer pour délester ces derniers. Il faut donc soutenir davantage le développement des aérodromes régionaux.
- Il y a lieu d'accroître le financement du service de la navigation sur les aérodromes régionaux via le Financement spécial du trafic aérien.
- Le projet ne prend pas en compte les disparités dans la qualité des infrastructures des aérodromes. En ce sens, Sion, qui dispose d'une excellente infrastructure, est certainement une alternative valable pour délester l'aéroport de Genève.
- L'utilisation de l'aéroport de Sion comme aéroport de dégagement n'est pas claire. En raison de son emplacement et de ses accès autoroutiers, l'aéroport de Sion devrait faire partie des aérodromes régionaux avec fonction d'interconnexion.

16. Associazione locarnese e bellinzonese per l'aeroporto cantonale

- Tabella 4: a Locarno sono presenti sia la «segnalazione luminosa» della pista principale, che il «servizio di navigazione aerea».
- A differenza dello PSIA 2000, non si formula nessuna indicazione relativa al potenziale di sviluppo dei singoli aeroporti. In un documento pianificatorio, questa mancanza va colmata. Per Locarno, il potenziale di sviluppo deve restare quello del 2000.

17. Association en faveur de l'aéroport de Genève

- Section 5.2: Les modifications liées au processus de coordination ne paraissent pas comme étant impératives. Associer plus étroitement les groupes d'intérêts privés pourrait être contre-productif. Il n'est pas improbable que certaines associations saisissent cette opportunité à des fins strictement dogmatiques et dans le souci de freiner, voire de bloquer le processus de coordination.

18. Air Zermatt

- Die GLP sind im SIL-Konzeptteil beizubehalten, bis das hängige Bundesgerichtsverfahren abgeschlossen ist.

5 Wirtschaft / Unternehmen

1. economiesuisse (Verband der Schweizer Unternehmen)

- Die strategische Stossrichtung des LUPO 2016 zur Beseitigung der Kapazitätsengpässe auf den Landesflughäfen ist konsequent umzusetzen.
- Nationale Belange bei der Entwicklung der Landesflughäfen höher gewichten.
- Die Aktualisierung der Luftverkehrsprognose wird begrüsst. Deren Zeithorizont ist auf 2040 auszurichten und die Prognose soll rasch (1 Jahr) erstellt werden.
- Der Entwurf listet die unterschiedlichen Interessen zwar auf, verzichtet aber auf eine umfassende Abwägung und Priorisierung der Interessen. Bei der Abwägung ist der Standortgebundenheit der Landesflughäfen Rechnung zu tragen. Die luftfahrtspezifischen Interessen sind wo immer möglich zu priorisieren.
- Reduktion der Verfahrensdauer (SIL Zürich: 16 Jahre)

2. Schweizerischer Gewerkschaftsbund (SGB)

- Die Festlegungen fokussieren zu stark auf die Wirtschaftlichkeit des Luftverkehrs.
- Die Arbeitsbedingungen im Luftverkehr sind, auch im Hinblick auf die «safety», an diejenigen im öV anzugleichen (Gesamtarbeitsvertrag).
- Die (mögliche) Internalisierung der externen Kosten (Ticketabgabe) ist in der Luftverkehrsprognose mit zu berücksichtigen (tiefere Nachfrage).
- Der Vorrang des Schienenverkehrs vor dem Luftverkehr (Personen- und Güterverkehr) ist in den Festlegungen zu verankern (Kap. 3.2).
- Die externen Kosten des Luftverkehrs sind durch eine Klimaticket-Abgabe teilweise zu internalisieren (Kap. 3.4).

3. Schweizerischer Gewerbeverband (SGV)

- Der Entwurf wird abgelehnt, da er keine Lösung für die Kapazitätsengpässe auf den Landesflughäfen enthält.
- Der Planungshorizont sollte im Einklang mit den Konzessionsspannen stehen und die Prognose bis 2040 reichen.
- Der nachfragegerechten Weiterentwicklung der standortgebundenen Landesflughäfen ist sehr hohe Priorität einzuräumen.

4. Centre patronal

- L'horizon de planification 2030 (prévisions de trafic aérien) est trop court.
- Le projet ne propose aucune piste concrète pour résoudre les problèmes de capacités.
- La réglementation régissant l'infrastructure aéronautique est trop dense ce qui contribue à aggraver les problèmes de capacités.
- L'approche basée sur le type de trafic paraît arbitraire et le Centre patronal s'y oppose.
- La protection de l'environnement ne doit pas prendre le pas sur la nécessaire satisfaction des besoins en matière de capacité ou d'horaires.

- S'il est louable d'ouvrir les aérodromes à diverses catégories d'usagers, il en réçèle quelques effets indésirables. En outre, il ne saurait être question d'imposer d'admettre toute catégorie d'usagers, notamment sur les champs d'aviation.

5. **Zürcher Bankenverband**

- Die Revision und deren generelle Stossrichtung sowie die Aktualisierung und Erweiterung der Luftverkehrsprognose werden begrüsst.
- Die Verfahrensdauer (SIL-Objektblätter, Genehmigungsverfahren) ist zu verkürzen.
- Unverzögliche Erarbeitung und Realisierung von Massnahmen zur Behebung der Kapazitätsengpässe auf den Landesflughäfen (namentlich Zürich).

Die Anträge aus den Stellungnahmen der drei an der Mitwirkung teilnehmenden Unternehmen enthalten keine Anliegen oder Argumente, welche nicht bereits in den zahlreichen Stellungnahmen der Kantone, Gemeinden, Organisationen, Verbände und Parteien enthalten sind. Aus diesem Grund wird auf eine separate Auswertung verzichtet.

6 **Politische Parteien**

1. **PLR (Les libéraux radicaux) Suisse**

- Le PLR rejette le plan sectoriel tel que proposé. La thématique des contraintes de capacité n'y est pas abordée de manière suffisamment concrète.
- Un calendrier plus serré doit être adopté pour l'adaptation des conditions cadres nécessaires à la suppression des contraintes de capacité.

2. **SVP (Schweizerische Volkspartei) Schweiz**

- Lehnt Entwurf ab, da die zentrale und drängende Frage der Kapazitätserweiterungen darin weiter vernachlässigt wird.
- Es ist eine Luftverkehrsprognose innerhalb eines Jahres zu erstellen.
- Es ist (zusammen mit den Landesflughäfen) ein straffer Zeitplan mit Massnahmen zur Beseitigung der Kapazitätsengpässe zu erarbeiten.
- Die Frist für den SIL-Prozess (bis Genehmigung Objektblatt) ist auf maximal vier Jahre zu beschränken.

3. **SP (Sozialdemokratische Partei) Schweiz**

- Einführung einer Kerosinsteuer sowie einer Ticketabgabe (Erträge zugunsten des Klimaschutzes) sowie Internalisierung externer Kosten. Die finanzielle Privilegierung des Luftverkehrs (MwSt., CO₂-Abgabe) sind abzuschaffen.
- Der Entwurf fokussiert einseitig auf die Luftverkehrsnachfrage und begünstigt damit private stakeholder.
- Der Bund soll zusammen mit Fluggesellschaften, Flughäfen sowie Forschungsanstalten Pilotversuche starten, um einzelne Strecken auf erneuerbare Treibstoffe umzustellen.
- LUPO 2016 ist nicht demokratisch legitimiert.
- Es fehlen Prognosedaten für die Landesflughäfen, Transparenz über die Transitpassagiere und über den militärischen Luftverkehr sowie Informationen zu den GLP.
- Das Pariser Klimaabkommen ist im Entwurf zu erwähnen und der SIL ein Einklang damit zu bringen. Die Luftfahrt hat ebenfalls ihren Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.
- NSG im Perimeter des Flughafens Zürich (Flachmoore) sind zwingend zu erhalten.

- Es sind Massnahmen zu treffen, damit der Schienenverkehr nicht mit Dumpingpreisen bei der Luftfahrt konkurriert wird. Die internationalen Bahnverbindungen ins europäische Umland sind zu verbessern, so dass Distanzen bis 1500 km mit der Bahn zurückgelegt werden können.
- Die Arbeitsbedingungen der Luftfahrt müssen dieselben Standards wie bei den öV-Unternehmen auf Schiene und Strasse erreichen.
- Die IGW sind für alle Flughäfen, Flugfelder und Heliports einzuhalten.
- Es ist für Landes- und Regionalflughäfen eine Nachtflugsperrung von 22-7 Uhr zu gewährleisten.
- Die Luftverkehrsprognosen sind nach unten anzupassen und haben lenkungswirksame Massnahmen zu berücksichtigen. Eine Verlagerung von Flugverkehr aus dem Ausland in die Schweiz ist zu vermeiden.
- Von Regionalflughäfen sind keine Linienflüge zu den Landesflughäfen durchzuführen.
- Interessengruppen sind in den SIL-Prozess einzubeziehen und Änderungen des SIL sollen auch von Dritten (Interessengruppen) beantragt werden können.

4. **Grüne Schweiz**

- 1. Teil der Stellungnahme ist eine Kurzfassung der Stellungnahme Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit (KLUG)
- Die Regional- und Militärflughäfen sind nicht zur Erweiterung des Luftverkehrs zu nutzen. Der Luftverkehr muss sinken, um die Klimaziele zu erreichen.
- Stopp des Flughafenausbaus, Internalisierung der externen Kosten, Verkehrsverlagerung auf die Schiene
- Die IGW sind zwingend für alle Flugplätze einzuhalten. Ausnahmen sollen nur für Rettungsflüge möglich sein.
- Nachtflugsperrung auf den Landesflughäfen von 22-7 Uhr
- Das Koordinationsprotokoll ist zu veröffentlichen.
- Bei einer Änderung des SIL (Konzeptteil, Objektblatt) ist in jedem Fall (auch bei marginalen Änderungen) eine öffentliche Mitwirkung durchzuführen.
- Änderungen des SIL können auch von Dritten (private Organisationen und Interessengruppen) beantragt werden.

5. **Grüne Baselland**

- Die wirtschaftliche Bedeutung der Landesflughäfen wird übergewichtet. Keine ausgewogene Gewichtung der drei Dimensionen der Nachhaltigkeit.
- Der Entwurf stellt gegenüber dem geltenden Konzeptteil aus Sicht der Umwelt einen klaren Rückschritt dar.
- Im Widerspruch zum «Raumkonzept Schweiz» soll die Bedeutung der Landesflughäfen nicht nur erhalten, sondern deutlich gestärkt werden.
- Die Planungssicherheit der Konzessionäre wird besser sichergestellt als diejenige von Kantonen und Gemeinden.
- Im SIL-Prozess ist eine Risikoanalyse vorzunehmen und im Objektblatt sind Risikokarten (Drittschäden) festzulegen.
- Das Koordinationsprotokoll ist zu veröffentlichen.

6. **SP Fällanden**

- vgl. Musterstellungnahme 34/35

7. **FDP Allschwil Schönenbuch**

- Änderung Kap. 4.1 Festlegung 4: «Die bestehenden Betriebszeiten der Landesflughäfen sind aneinander auf 6-22 Uhr anzupassen.»
- CVP (Christlichdemokratische Volkspartei) Allschwil-Schönenbuch
- vgl. Stellungnahme Gemeinde Allschwil

8. Forum Wangen-Brüttisellen

- Die Auslagerung der Business Aviation vom Flughafen Zürich nach Dübendorf wird abgelehnt.
- Die Luftverkehrsnachfrage als Maxime im SIL wird in Frage gestellt.
- Es fehlen klare Luftverkehrsprognosen im Linien- und Charterverkehr und zu den militärischen Flugbewegungen.
- Die Interessen (Lärmschutz, Klimaschutz etc.) weiterer wichtiger Anspruchsgruppen werden gar nicht oder mangelhaft berücksichtigt.
- Der Entwurf enthält zahlreiche schwammige Formulierungen («kann», «soll», «möglichst»). Die Vorgaben sind verbindlicher zu formulieren und es sind Sanktionen bei Nichteinhaltung aufzunehmen.
- Rest der Stellungnahme: vgl. Musterstellungnahme 34/35

9. Bürgerforum Küsnacht

- vgl. Stellungnahme Flugschneise Süd-NEIN

7 Schutzverbände und Umweltorganisationen

National

1. Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit KLUG (Cesar Cotas)

- Da der Konzeptteil entscheidende Lücken (Prognosedaten für Landesflughäfen, Daten zu Umsteigepassagiere, militärischer Flugverkehr, GLP) aufweist und die BV (Nachhaltigkeitsartikel) verletzt, ist er zu überarbeiten und nochmals neu aufzulegen.
- Der Begriff des öffentlichen Interesses ist zu konkretisieren und den Umweltinteressen für eine korrekte Interessenabwägung gegenüberzustellen. Der Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Luftverkehrs ist beim Interessenausgleich höher zu gewichten.
- Der SIL muss mit den Zielen des von der Schweiz ratifizierten Pariser Klimaabkommens vereinbar sein. Für den Schweizer Luftverkehr ist ein CO₂-Budget zu erstellen, auf die Flughäfen aufzuteilen und eine Priorisierung der Flugarten vorzunehmen.
- Insbesondere für Kurzstreckenflüge ist auf eine Verlagerung zum Schienenverkehr hinzuwirken.
- Es sind neue Überlegungen anzustellen, wie die begrenzte Anzahl Slots auf den Landesflughäfen zum grösstmöglichen Nutzen der Bevölkerung genutzt werden können (bspw. Versteigerung an den Meistbietenden mit Abführung der Erträge an die Standortkantone und den Bund).
- Der Luftverkehr soll sich künftig stärker an den Kosten der Umweltbelastungen beteiligen. Die Erträge sind den Standortkantonen und dem Bund abzuliefern.
- Die Anzahl lärmbelasteter Personen muss massiv reduziert werden. Die Betriebszeiten der Landesflughäfen sind grundsätzlich auf 7-22 Uhr zu definieren; bei den restlichen Flugplätzen ausnahmslos auf 7-22 Uhr.
- Das raumplanerische Instrument der Abgrenzungslinie soll im Sinne der Planungs- und Rechtssicherheit Bestand haben.
- Die Nachfrage nach Flugreisen wird im Konzeptteil als gegeben angeschaut. Die starke Zunahme des Luftverkehrs basiert zu einem wesentlichen Teil aufgrund zweifelhafter und aggressiver Geschäftsmodelle von Billigfluggesellschaften. Die Prognosen für die Landesflughäfen sind neu zu beurteilen und nach unten zu korrigieren. Sie sollen eine Verkehrsverlagerungspolitik (auf die Schiene) beinhalten.
- Eine Verlagerung von Luftverkehr aus dem benachbarten Ausland in die Schweiz ist zu unterbinden.

- Der Konzeptteil soll sich nicht zu stark auf den LUPO 2016 beziehen, weil dieser wenig demokratisch legitimiert ist, die Zeithorizonte von LUPO und SIL deutlich verschieden sind und er keine Grundlage für einen nachhaltigen Luftverkehr darstellt.
 - diverse konkrete Änderungsanträge am Text (Festlegungen und Erläuterungen) im Sinne der obigen Anträge.
2. **WWF Schweiz / VCS Schweiz / Schweizerische Energiestiftung (SES) / Lärmliga Schweiz**
- vgl. Stellungnahme der Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit (KLUG)
3. **Schweizerischer Schutzverband gegen Flugemissionen (SSF)**
- Der Konzeptteil stellt auf den LUPO 2016 ab, welcher nicht demokratisch legitimiert ist.
 - Die Nachfrageorientierung wird abgelehnt.
 - Der Konzeptteil widerspricht dem Grundsatz der Nachhaltigkeit.
 - Lediglich der Linienverkehr liegt im öffentlichen Interesse. Der verkehrsbasierte Ansatz, aufgrund welches selbst privaten Flugfeldern ein gewisses «öffentliches Interesse» zukommt, wird abgelehnt.
 - Die Unterteilung in Flugfelder mit und Flugfelder ohne beschränkten Zugang verletzt geltendes Luftfahrtrecht.
 - Die Schweizer Flugplatzinfrastruktur ist massiv überdimensioniert.
 - Es sind Lenkungsmaßnahmen zu treffen, um Zugverbindungen auf Kurzstrecken bis 500 km attraktiver zu machen.
 - Die Möglichkeit zur Gewährung von Erleichterungen für gewisse Heliports wird abgelehnt.
 - Es ist auf nationaler Ebene eine Flugticketabgabe einzuführen.
 - Es ist für die Landesflughäfen eine einheitliche Nachtflugsperrung von mindestens 7 Stunden umzusetzen.
 - Die regionale Anbindung an den öffentlichen Luftverkehr durch die beiden Flughäfen Bern-Belp und Lugano ist eine Illusion (Skywork-Grounding).
 - Interessengruppen und Schutzverbände sind am Koordinationsprozess zu beteiligen und das Koordinationsprotokoll nach Abschluss des Koordinationsprozesses zu veröffentlichen.
 - Eine parallele Auflage von SIL-Objektblatt und Genehmigungsverfahren ist nur ausnahmsweise durchzuführen.
 - zahlreiche konkrete Änderungsanträge am Text (Festsetzungen und Erläuterungen) gemäss obigen Anträgen
4. **Mountain Wilderness**
- Einbezug der GLP in den Konzeptteil und Erarbeitung von Objektblättern zu den 40 GLP mit spezifischen Nutzungsbedingungen.
5. **Konferenz der Beauftragten für Natur- und Landschaftsschutz**
- Kap. 1.4: Ergänzung mit der «Strategie Biodiversität Schweiz».
 - Kap. 3.3 Erläuterungen Festlegung 1: Es ist klar darzulegen, dass in intensiv genutzten Gebieten ein ökologischer Ausgleich realisiert werden muss.
 - Kap. 3.4 Festlegung 2: «*Schutz der Bevölkerung und Umwelt vor Immissionen ...*»
 - Kap. 4.5 Festlegung 4: Eine zivile Mitbenützung eines Militärflugplatzes findet immer ausserhalb der militärischen Betriebszeiten statt. Dies führt dazu, dass die zivile Mitbenützung zu einer wahrnehmbaren Erhöhung der Lärmbelastung führt. Folglich kann ein Militärflugplatz, bei dem die IGW bereits aufgrund der militärischen Nutzung überschritten wird, nicht zivil genutzt werden.

6. Stiftung Landschaftsschutz Schweiz

- Gemäss Kap. 3.1 Festlegung 9 (fünfter Punkt) und Kap. 4.3 Festlegung 7 soll ehemalige Militärflugplätze in zivile Flugfelder umgenutzt werden, sofern nicht überwiegende Interessen der Raumplanung oder der Umwelt entgegenstehen. Damit wird die Umnutzung zum Regelfall. Dies widerspricht dem Kap. 4.3 Festlegung 2, wonach sich Anzahl und Verteilung der Flugfelder u. a. am Ziel der räumlichen Ausgewogenheit orientieren. Der Festlegung 9 in Kap. 3.1 und der Festlegung 7 in Kap. 4.3 sind restriktiver zu formulieren (vgl. Vorschlag).

7. Stiftung gegen Fluglärm

- unterstützt die Stellungnahmen der Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit (KLUG) und des Vereins Flugschneise Süd-NEIN.

8. Bürgerinitiative für solidarische Fluglärmverteilung (Fluglärmsolidarität)

- unterstützt die Stellungnahme des Schutzverbands der Bevölkerung um den Flughafen Zürich

Flughafen Zürich

1. Dachverband Fluglärmenschutz (Flughafen Zürich)

- vgl. Stellungnahme der Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit (KLUG)

2. Flugschneise Süd-NEIN [die Stellungnahme wird von 5199 Privaten unterstützt]

- Der LUPO 2016 ist demokratisch nicht legitimiert und kann folglich nicht als quasi-rechtsverbindliche Grundlage für den SIL herangezogen werden.
- Dem Schutz der Bevölkerung ist beim Interessenausgleich mehr Gewicht beizumessen. Als grösste Herausforderung sind nicht die Kapazitätsengpässe, sondern der faire Interessenausgleich festzuschreiben.
- Die Luftverkehrsprognosen sind nach unten zu korrigieren.
- Kapazitäts- und Leistungsziele für die Landesflughäfen sind nur im Umfang einer Grundversorgung für die lokale Bevölkerung festzulegen.
- Die Betriebszeiten der Landesflughäfen sind auf 7-22 Uhr festzulegen. Auf eine Bezugnahme zu den Betriebszeiten im europäischen Ausland ist zu verzichten.
- Der Luftverkehr hat sich stärker an den Kosten der Umweltbelastungen zu beteiligen. Die Erträge daraus sind den Standortkantonen, dem Bund oder den Geschädigten abzuliefern.
- Die Verlagerung von Passagieraufkommen aus dem benachbarten Ausland die Schweiz ist abzulehnen.
- Es ist im SIL deutlich hervorzuheben, dass Starts und Landungen grundsätzlich nicht über dicht besiedeltes Gebiet zu erfolgen haben und Lärmemissionen zu vermeiden resp. zu reduzieren sind.
- Es sind Überlegungen anzustellen, wie die begrenzte Anzahl Slots auf den Landesflughäfen zum grösstmöglichen Nutzen der Bevölkerung genutzt werden können (bspw. Versteigerung an den Meistbietenden mit Abführung der Erträge an die Standortkantone und den Bund).
- Zugverbindungen sind als Alternative zu innereuropäischen Flugreisen zu fördern (Staatsbeiträge, Zweckbindung von Lenkungsabgaben aus dem Luftverkehr).

3. IG pro Zürich 12 (12 Wohnbaugenossenschaften in Zürich-Schwamendingen)

- vgl. Stellungnahme Flugschneise Süd-NEIN

4. **IG Nord**

- Der Entwurf stellt die föderale Stufenordnung in der Raumplanung um die Landesflughäfen in Frage und marginalisiert die Rolle der Gemeinden. Den Gemeinden gehen mit dem SIL bei der Erstellung ihrer Nutzungspläne substanzielle Gestaltungsfreiheiten verloren. Die Gemeinden sind deshalb von Beginn, systematisch und ohne Ausnahme in Überarbeitung des SIL-Konzeptteils sowie der Objektblätter einzubeziehen; eine Anhörung zum fertiggestellten Entwurf genügt nicht als Einbezug.
- Im Weiteren sind die Gemeinden von den Behörden aller Stufen darin zu unterstützen, die Siedlungsentwicklung nach innen zu lenken. Hierzu bedarf es einer qualitativ hochstehenden Planung (bspw. Testplanungen). Der Einbezug der Gemeinden durch den Bund von Beginn an ist eine methodische Notwendigkeit, um die nötige Qualität der Raumplanung und die Abstimmung zwischen den Anliegen der Luftfahrt und der Raumplanung zu erreichen.
- Der Kanton Zürich kann die Interessen der Gemeinden nicht adäquat vertreten, da er sich in einem Interessenkonflikt befindet.
- Unter Einbezug künftiger Lärminderungen ist die Festlegung einer neuen Abgrenzungslinie mit dem Horizont 15-25 zu prüfen.

5. **Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich**

- Der LUPRO 2016 ist nicht demokratisch legitimiert.
- Die reine Nachfrageorientierung steht im Widerspruch zur Nachhaltigkeitsstrategie der Schweiz. Die Luftfahrtprognose geht der Frage, wie und durch was die Nachfrage beeinflusst werden kann, nicht nach und berücksichtigt keine lenkungswirksamen Massnahmen. Die Prognosen fallen aufgrund der Bevorzugung des Luftverkehrs gegenüber anderen Verkehrsträgern (Steuerbefreiung etc.) zu hoch aus.
- Der Entwurf zeigt die sachpolitischen Zielsetzungen des Bundes auf, der Abstimmung mit den anderen Raumordnungszielen wird aber zu wenig Gewicht beigemessen.
- Die Einbettung des SIL in sein planerisches und rechtliches Umfeld ist im geltenden Konzept besser dargestellt.
- Die Frage, wieweit (z. Bsp. für welche Verbindungen) der Flughafen Zürich eine Hubfunktion erfüllen soll oder nicht, ist aus volkswirtschaftlicher Sicht im Entwurf zu beurteilen.
- Kap. 2.4 Abb. 11: Es ist die Entwicklung der Flugbewegungen in den Nacht- und Tagesrandstunden aufzuzeigen.
- Am Flughafen Zürich ist eine Nachtsperre von 22-7 Uhr (mit minimal möglichen Bewegungen zwischen 22 und 23 Uhr resp. 6 und 7 Uhr) festzulegen.
- Auf eine Bezugnahme der Betriebszeiten der Landesflughäfen zu denjenigen im europäischen Ausland ist zu verzichten.
- Ein verstärkter Bundeseinfluss auf die Landesflughäfen wird abgelehnt.
- diverse konkrete Änderungsanträge zu den Festlegungen in den Kap. 3. und 4. im Sinne der obigen Anträge.

6. **Region OST**

- Der LUPRO 2016 ist nicht demokratisch legitimiert. Die Rolle des LUPRO ist im Verfahren festzulegen. Um verbindliche Vorgaben machen zu können muss der LUPRO vom Parlament verabschiedet werden.
- Der Entwurf steht im Widerspruch zur Nachhaltigkeitsstrategie des Bundes. Die Vereinbarkeit des SIL, der Wachstum in einem klimarelevanten Bereich stipuliert, mit der Energiestrategie 2050 und dem Pariser Klimaabkommen ist nachzuweisen.
- Die Nachfrageprognose (Intraplan 2030) ist für die Planung ungenügend. Eine langfristige Luftverkehrsprognose 2050 wird begrüsst.
- Die Abstimmung mit dem Raumkonzept Schweiz ist zu wenig ersichtlich. Die Schnittstelle zur Raumplanung ist zu vertiefen.
- Die Einbettung des SIL in sein planerisches und rechtliches Umfeld ist im geltenden Konzept besser dargestellt.

- Der Konzeptteil ist zu ergänzen, dass eine Interessenabwägung bezüglich volkswirtschaftlichen Nutzens der Hubfunktion und Schutz der Bevölkerung vor übermässigem Lärm zwingend ist und die von IGW-Überschreitungen betroffene Fläche nicht wachsen darf. Die Fläche ist mittels technischer und betrieblicher Verbesserungen zu reduzieren.
- Die Einhaltung der geltenden Betriebszeiten ist am Flughafen Zürich durchzusetzen (Verspätungen) und es soll eine Nachtflugsperrung von 23-6 Uhr gelten. Die Öffnungszeiten der Landesflughäfen sind unabhängig vom Ausland festzusetzen.
- Der Konzeptteil hat grundlegende Überlegungen über Nachfrageorientierung resp. Wachstumsbeschränkungen für den Flugverkehr zu beinhalten.
- wenige konkrete Änderungsanträge zu den Kap. 3 und 4

7. **IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN**

- Eine Auslagerung der Geschäftsfliegerei von Zürich-Kloten nach Dübendorf ist weder notwendig noch zweckmässig.
- Der Entwurf beantwortet die Frage, wieviel Flugverkehr die Schweiz tatsächlich braucht sowie raumplanerisch, ökologisch und gesellschaftlich verkraftbar ist, nicht.
- Es fehlen klare Luftverkehrsprognosen zur Entwicklung im Linien- und Charterverkehr. Frühere Prognosen lagen vollkommen daneben.
- Der Entwurf nimmt die Interessenabwägung einseitig zugunsten der Luftfahrt vor und berücksichtigt den Schutz der Bevölkerung, der Umwelt und Natur sowie Aspekte der Nachhaltigkeit zu wenig.
- Der LUPO 2016 ist demokratisch nicht legitimiert.
- Der Entwurf soll konkrete Massnahmen / Auflagen zur Begrenzung der Klimawirkung des Luftverkehrs enthalten. Die relevanten internationalen Klimaabkommen sind im Entwurf zu erwähnen.
- Die betroffenen Gemeinden sind in jedem Fall am Koordinationsprozess zu beteiligen.
- Es sind Aussagen zur Anzahl der Transitpassagiere der Landesflughäfen und zum volkswirtschaftlichen Nutzen dieser Klientel zu machen.
- Rest der Stellungnahme: vgl. Musterstellungnahme 34/34

Flughafen Genf

1. **Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE)**
 - Synthèse de la prise de position de la Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR)
2. **Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (ADIHQC)**
 - Synthèse de la prise de position de la Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR)
3. **Association Le Signal**
 - L'association refuse que la procédure de participation ait lieu au début des vacances d'été.
 - Le modèle de croissance tiré par la demande sur lequel se base le projet doit être sérieusement remis en question. D'autant plus que Genève possède un aéroport urbain.
 - L'association demande d'appliquer un moratoire sur toute nouvelle destination de loisirs (notamment les destinations low-cost), afin d'une part de prendre le temps de réfléchir au lien de causalité entre l'offre et la demande et d'orienter le public vers d'autres moyens de transport. Le projet ne propose aucune réflexion sur le type de modèle aérien dont la Suisse a réellement besoin et ne tient pas compte du principe de précaution.

- Une consultation publique doit être organisée pour toute modification (même mineure) du PSIA (partie conceptuelle ou fiches).
 - Par souci d'égalité de traitement, les heures d'exploitation des aéroports suisses devraient être harmonisées et comprises entre 6h00 et 22h00.
 - Il y a une contradiction manifeste entre les bonnes intentions énoncées dans le projet et la constatation que la partie conceptuelle en consultation continue d'offrir la possibilité aux exploitants aéroportuaires de dépasser les limites légales. Les aéroports doivent aussi respecter la loi.
 - Section 3.4: s'agissant des écotaxes, des minima communs à tous les aéroports nationaux doivent être instaurés. Il faudrait en outre définir clairement quelles classes d'aéronefs, en termes de bruit et en termes de pollution, se verraient interdire l'accès aux aéroports suisses.
 - Dans le souci d'éviter les malentendus, les explications jointes à chaque décision devraient bénéficier du même degré de contrainte que les principes édités en bleu.
 - Il faudrait procéder à une pesée entre les coûts (notamment santé fragilisée, pertes de valeur foncière, déficits scolaires liés au manque de concentration, etc.) et les bénéfices d'une augmentation du trafic aérien.
 - Les priorités (économie, sécurité, environnement) avancées par le PSIA doivent être revues compte tenu de ce que la mission d'un État est, en priorité, de protéger ses citoyens.
 - Le degré effectif de contrainte de la partie conceptuelle pour les acteurs (autorités, concessionnaires, etc.) ne ressort pas clairement du projet et devrait être précisé.
 - L'orientation générale du projet est en contradiction avec une politique durable des transports et la lutte contre le réchauffement climatique. Des efforts restent à faire pour responsabiliser de façon concrète les compagnies selon le principe du pollueur / payeur et la mise en place de mesures illustrant le principe de précaution reste à concrétiser.
4. **Association des intérêts de Vernier-Village**
 - Cf. la prise de position de l'association Le Signal
 5. **Association de défense du quartier Molard-Fayards à Versoix (ADMF)**
 - Cf. la prise de position de l'association Le Signal
 6. **Association des intérêts d'Aïre-Le Lignon**
 - Cf. la prise de position de l'association Le Signal

Flughafen Basel-Mulhouse

1. **Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mühlhausen**
 - Die Gesundheits- und Klimaschäden des Luftverkehrs sind stärker zu berücksichtigen.
 - Es hat an allen Landesflughäfen von 23-6 Uhr eine Nachtflugsperrung zu gelten.
 - Basel-Mulhouse: keine zweite Nordsüd-Piste am Euroairport, Plafonierung der Flugbewegungen auf 100 000 pro Jahr und bei Ausbauten UVP nach Espoo
 - Die Lärmgrenzwerte sind gemäss BGE zu revidieren.

Diverse

1. **Vereinigung gegen Fluglärm** [Kanton Bern]
 - Der Konzeptteil basiert auf ungenügenden oder falschen Grundlagen und verletzt Art. 2 der BV (Nachhaltigkeit).
 - Er stellt das Interesse der Luftfahrtbranche als öffentliches Interesse an Luftverkehrsleistungen dar.
 - Er widerspricht den klimapolitischen Zielen und den internationalen Verpflichtungen der Schweiz.
 - Die Anzahl lärmbelasteter Menschen ist aus gesundheitlichen Gründen zu reduzieren, insbesondere nachts und an den Tagesrandzeiten. Auf Regionalflughäfen und Flugfeldern ist eine Nachtsperre von 22-7 Uhr zu gewährleisten. Die Betriebszeiten sind keinesfalls auszudehnen.
 - Die Nachfrage nach Flugreisen wird als gegeben betrachtet. Das Mobilitätsverhalten ist durch die Luftfahrtpolitik zu lenken und die Nachfrage um den Pushfaktor zu bereinigen. Die Grenzen des Wachstums sind erreicht.
 - Dem LUPO 2016 fehlt die demokratische Legitimität.
 - Der Luftverkehr muss seine externen Kosten internalisieren. Umwelt- und Klimaschutz sind stärker als Interessen der Luftfahrt zu gewichten. Die Lärmgrenzwerte für Fluglärm sind nach unten anzupassen.
 - Die Sicherheitskosten auf den Landesflughäfen sind durch die Flugpassagiere zu finanzieren.
 - Die Verlagerung von Flugverkehr von den Landesflughäfen auf die Regionalflughäfen und Flugfelder wird abgelehnt.
 - Ein verstärkter Bundeseinfluss wird abgelehnt.
 - konkrete Änderungsvorschläge zu den Festlegungen der Regionalflughäfen und Flugfelder
2. **Schutzverband Aktion gegen Fluglärm Altenrhein**
 - vgl. 1. Teil der Stellungnahme des Schweizerischen Schutzverbands gegen Flugemissionen (SSF)
3. **Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Emmen**
 - 1. Teil (Verfahrensantrag) vgl. Stellungnahme der Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit (KLUG)
 - 2. Teil vgl. Teile der Stellungnahme des Schweizerischen Schutzverbands gegen Flugemissionen (SSF)
4. **Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Buochs**
 - vgl. Stellungnahme des Schweizerischen Schutzverbands gegen Flugemissionen (SSF)

8 Weitere Verbände und Organisationen

1. **Schweizerischer Städteverband**
 - Die Sicherheit (safety) und die Umweltbelange sind gegenüber den Kapazitätsausbauten stärker zu gewichten.
 - Die Städte und Gemeinden der Flughafenregionen sind in die Zusammenarbeit zwischen Bund und Kantonen bei der Definition von Massnahmen zur Umsetzung der im SIL definierten Kapazitätsziele einzubeziehen.

2. Schweizer Tourismus-Verband (STV)

- Die aktualisierte Luftverkehrsprognose wird begrüsst. Diese ist aber auf den Zeitpunkt 2040 auszurichten (eine Prognose für 2050 ist mit zu vielen Unsicherheiten behaftet) und innerhalb Jahresfrist (statt zweier Jahre) zu erstellen. Nach Vorliegen der Prognose sind die Objektblätter der Landesflughäfen zu überarbeiten.
- Für die Beseitigung der Kapazitätsengpässe sind mit höchster Priorität Lösungsvorschläge zu erarbeiten und in der Sachplanung umzusetzen. Der Entwurf muss klar aufzeigen, wie der Bund gedenkt, eine nachfragegerechte Entwicklung zu ermöglichen und welche negativen Auswirkungen auf die Umwelt zugunsten einer Entwicklung der Landesflughäfen in Kauf genommen werden.
- Die unterschiedlichen öffentlichen Interessen sind transparent gegeneinander abzuwägen, unter Nutzung des vorhandenen Spielraums zu Gunsten der Luftfahrt zu priorisieren und die Priorisierung zu begründen.
- Im Konzeptteil sind Massnahmen zu treffen, um die Verfahrensdauer zu straffen.

3. Zürich Tourismus / Zürcher Hoteliers

- Die Stossrichtung der Aktualisierung des Konzeptteils wird begrüsst. Die konkrete Umsetzung erfolgt aber zu wenig konsequent.
- Es sind klare Richtlinien und Grundlage für die Abwägung der öffentlichen Interessen, namentlich bei den Landesflughäfen, zu definieren und es ist darzulegen, wie die nachfragegerechte Entwicklung auf den Landesflughäfen ermöglicht werden kann und welche Auswirkungen auf die Umwelt dafür in Kauf genommen werden.
- Die Verfahrensdauer für die Objektblätter und die Bewilligungsverfahren sind zu verkürzen.
- Es sind unverzüglich Massnahmen zur Behebung der Kapazitätsengpässe auf den Landesflughäfen zu erarbeiten. Die vorgesehene Aktualisierung und Erweiterung der Luftverkehrsprognose wird begrüsst. Sie ist auf den Planungshorizont 2040 auszurichten.

4. Fachverband Schweizer Raumplaner (FSU)

- Der Zeithorizont 2030 ist zu kurz.
- Der Umgang mit den Kapazitätsengpässen sowie deren Folgen sind in den einzelnen Objektblättern aufzugreifen (vgl. SIL-Objektblatt Zürich).
- Der Entwurf zeigt (über den geltenden rechtlichen Rahmen hinaus) keine konkreten Lösungsansätze und –wege zur Beseitigung der Engpässe auf den Landesflughäfen auf. Dies sowie das Fehlen einer landesweiten Übersicht über die vorhandenen Kapazitäten stellen ein grosses Manko dar.
- Die schweizerische Luftfahrtpolitik ist in den europäischen Kontext einzubetten (vgl. Kap. 2).
- Eine regelmässige Berichterstattung (vgl. Kap. 5.4) ist für die Umsetzung einer räumlichen Strategie zwingend notwendig. Der bisherige Verzicht auf eine periodische Lagebeurteilung stellt ein schwerwiegendes Versäumnis dar.

5. suisse éole

- Suisse éole souhaite que la LEn soit mentionnée à la section 1.3.3, en particulier pour son art. 12, al. 1: « L'utilisation des énergies renouvelables et leur développement revêtent un intérêt national. »
- L'aviation civile doit tenir compte des zones propices à l'éolien définies dans les plans directeurs (en cas de modification des routes d'approche et de départ ou des routes aériennes).
- À propos de la section 2.8.2 Navigation, Suisse éole souhaite que la tolérance aux éoliennes des nouveaux instruments d'aide à la navigation aérienne figure de manière contraignante dans le projet.
- Les installations aéronautiques et les aires de limitation d'obstacles doivent être autant que possible inscrites / insérées dans d'autres aires de restrictions appliquées aux éoliennes.

- L'assouplissement des exigences requises pour les nouveaux héliports peut (indirectement) ouvrir de nouveaux conflits avec les éoliennes. Une coordination s'impose ici.
- Dans la mesure où ils présentent un intérêt national, les projets éoliens devraient être prépondérants vis-à-vis de champs d'aviation de loisirs (cf. champ d'aviation du Schwarzsee).

6. **Komitee weltoffenes Zürich**

- Eine nachfrageorientierte Entwicklung der Landesflughäfen wird begrüsst. Es fehlen aber griffige Aussagen, wie dem Grundsatz der Nachfragebefriedigung am Flughafen Zürich nachgelebt werden kann.
- Die Betriebszeiten des Flughafens Zürich dürfen nicht weiter eingeschränkt werden.
- Die Umwidmung nicht mehr benötigter Militärflugplätze wie des Flugplatzes Dübendorf wird begrüsst.
- Die Festsetzung von Kapazitäts- und Leistungszielen für die Landesflughäfen hat sich auf die Befriedigung der mittel- bis längerfristigen Nachfrage auszurichten. Leistungs- und Kapazitätsziele bieten für den Konzessionär, den Kanton und die Anrainergemeinden Rechtssicherheit.
- Die Prozesse für die Infrastrukturentwicklung sind zu vereinfachen und die Verfahrensdauern zu straffen.

7. **HEV Dübendorf & Oberes Glattal**

- vgl. Musterstellungnahme 34/35

9 **Bevölkerung**

Musterstellungennahmen

1. **Muster 8**

Rückweisung des Entwurfs zur Überarbeitung nach folgenden Anträgen:

- Der LUPO 2016 nimmt die Aufgaben des SIL-Konzeptteils vorweg und es fehlt ihm an einer rechtstaatlichen Legitimation. Die Grundsätze und Ziele zur Luftfahrtpolitik der Schweiz sind in den SIL-Konzeptteil zu integrieren.
- -Abkehr vom Nachfrageprinzip hin zum Angebotsprinzip und Erstellung einer Übersicht über das Kapazitätsangebot der Flugplätze. Ein unbegrenztes Wachstum ist weder politisch noch sachlich mehrheitsfähig und verstösst gegen das Nachhaltigkeitsprinzip.
- Entwicklung der Luftfahrtinfrastruktur basierend auf der gleichwertigen Berücksichtigung der drei Nachhaltigkeitsdimensionen
- Die Prognosen sind nicht auf die Nachfrage, sondern auf die vorhandenen Kapazitäten des Bestands auszurichten. Die bisherigen Prognosen fielen allesamt massiv zu hoch aus. Es ist von der Leistungsfähigkeit des Bestands auszugehen.
- Definition von klimapolitischen Massnahmen für den Luftverkehr. Die Luftfahrt ist die klimaschädlichste Fortbewegungsweise und untersteht als einziger Sektor keiner klimapolitischen Lenkungsmassnahme.
- Einführung finanzpolitischer Lenkungsmassnahmen (Steuern, Gebühren, Abgaben) im Luftverkehr zur Erreichung der Kostenwahrheit. Fliegen ist im Verhältnis zu anderen Verkehrsträgern zu billig, sodass dieser Verkehrsträger in einem unverhältnismässigen Mass bevorteilt und gefördert wird.
- Beschränkung und Durchsetzung der Betriebszeiten der Landesflughäfen auf maximal 6-23 Uhr. Die Betriebszeiten der Landesflughäfen sind zu vereinheitlichen. Die lasche Handhabung von Verspätungsabbau und Ausnahmebewilligungen nachts ist abzulehnen.

- Mitwirkungsmöglichkeiten der Gemeinden im Sachplanverfahren sicherstellen. Bei Sachplanverfahren soll der Anhörungskreis um die Gemeinden und weiteren Beteiligten erweitert werden.

2. **Muster 9**

- Kap. 3.1: Die Festlegungen 1, 2 und 5 zielen darauf ab, eine einzig auf die Interessen der Flugplätze ausgerichtete, nachfrageorientierte Planung zu ermöglichen, ohne dass derzeit Angaben über die mögliche Nachfrage vorliegen oder die Interessen der Anwohner in die Beurteilung einbezogen werden. Es erfolgt keine ausgewogene und verhältnismässige Ermittlung und Berücksichtigung sämtlicher betroffener Interessen. Dies verstösst gegen das Prinzip der Nachhaltigkeit sowie gegen das Vorsorgeprinzip.
- Kap. 3.4:
 - Eine andauernde deutliche Überschreitung der zulässigen Lärmbelastung nachts (vgl. BAZL-Verfügung vom 23. Juli 2018) ist nicht akzeptabel. Es sind Vorgaben aufzunehmen wie bei Nichteinhaltung der massgeblichen Grundlagen vorgegangen wird.
 - Festlegung 1: Gemäss Festlegung sind Umweltanliegen nur zu berücksichtigen und miteinzubeziehen. Dies reicht nicht. Dem Schutz der Umwelt und der Bevölkerung ist bei der Planung, Bau und Betrieb der Luftfahrtinfrastruktur vorrangig und umfassend Rechnung zu tragen.
 - Festlegung 3: Die bewusste Inkaufnahme der Überschreitung der Belastungsgrenzwerte für Lärm und Luftschadstoffe privilegiert die Flughafenkonzessionäre und lässt die schutzwürdigen Interessen der Anwohner ausser Acht. Eine Abweichung von gesetzlichen Vorschriften kann nur ausnahmsweise hingenommen werden und nicht als Festlegung angeordnet werden.
- Kap. 4.1
 - Festlegung 2: Eine rein nachfrageorientierte Ausrichtung der Luftfahrtpolitik berücksichtigt die in der Verfassung und im USG verankerten Lärmschutzinteressen der betroffenen Anwohner nicht. Dies ist rechtswidrig.
 - Festlegung 4: Es wird befürchtet, dass diese Festlegung die Festsetzung der Betriebszeiten in den Objektblättern sowie im Betriebsreglement übersteuert. Das ist inakzeptabel.

3. **Muster 10A**

- Kap. 1.6: Die betroffenen Gemeinden sollen nur noch «in der Regel» am Koordinationsprozess teilnehmen. Da die Gemeinden mit den Auswirkungen des Flugplatzes leben müssen, sind diese in jeden Fall in den Koordinationsprozess einzubeziehen.
- Kap. 3.1:
 - Festlegung 2: Der Nachhaltigkeitsbegriff wird im Konzeptteil einseitig zugunsten der Luftfahrt konkretisiert; die Interessen der Anwohner und Umwelt finden wenig Gehör. Die Festlegung ist wie folgt zu ergänzen: «*Die Nachhaltigkeit umfasst insbesondere die ökologische Verantwortung gegenüber der Umwelt und der von Lärm und anderen Immissionen betroffenen Menschen.*»
 - Festlegung 9 neuer Aufzählungspunkt: «*Bei der Suche nach Alternativstandorten zur Entlastung von Landesflughäfen ist eine saubere Interessensabwägung nach RPV durchzuführen, wobei einzelne Kriterien nicht unverhältnismässig hoch gewichtet werden dürfen.*»
 - Streichung der beiden Aufzählungspunkte zu den Militärflugplätzen und ehemaligen Militärflugplätzen.
 - Ergänzung des letzten Aufzählungspunkts: «*Neue Technologien und Verfahren, welche die Leistungsfähigkeit, Effizienz oder Sicherheit der Luftfahrtinfrastrukturen verbessern sowie die Beeinträchtigungen der Bevölkerung und Umwelt durch die Luftfahrt minimieren, sollen gefördert und genutzt werden.*»

- Kap. 3.4
 - Festlegung 1: Gemäss Festlegung sind Umwelthanliegen nur zu berücksichtigen und miteinzubeziehen. Dies reicht nicht. Dem Schutz der Umwelt und der Bevölkerung ist bei der Planung, Bau und Betrieb der Luftfahrtinfrastruktur vorrangig und umfassend Rechnung zu tragen.
 - Festlegung 3: Die bewusste Inkaufnahme der Überschreitung der Belastungsgrenzwerte für Lärm und Luftschadstoffe privilegiert die Flughafenkonzessionäre und lässt die schutzwürdigen Interessen der Anwohner ausser Acht. Eine Abweichung von gesetzlichen Vorschriften kann nur ausnahmsweise hingenommen werden und nicht als Festlegung angeordnet werden. Erleichterungen sind nur für Landesflughäfen unter strengen Auflagen möglich (det. Änderungsantrag zum Text).
 - Kap. 4.1.
 - Festlegung 2: Eine rein nachfrageorientierte Ausrichtung der Luftfahrtspolitik berücksichtigt die Lärmschutzinteressen der Anwohner nicht. Die Festlegung ist 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 vom Lärm und anderen Immissionen betroffenen Menschen – auch hinsichtlich zukünftiger Generationen.»*
 - Festlegung 4: Es wird befürchtet, dass diese Festlegung die Festsetzung der Betriebszeiten in den Objektblättern sowie im Betriebsreglement übersteuert. Das ist inakzeptabel. Die Festlegung ist zu ergänzen: *«Die bestehenden Betriebszeiten der Landesflughäfen sind aufrecht zu erhalten. Sie sollen nur reduziert werden halten die Vorgaben der Nachtflugordnung ein. Wenn sich im vergleichbaren europäischen Umfeld verlängerte Nachtruhezeiten durchsetzen, die über die in der Schweiz geltende Nachtflugsperrre hinausgehen, kann dies berücksichtigt werden.»*
 - Kap. 4.3 Festlegung 9: Streichung dieser Festlegung, da diese Vorgaben in das Objektblatt Dübendorf und nicht in den Konzeptteil gehören.
 - Kap. 4.4. Festlegung 5: Eine Aufweichung der geltenden Vorgaben ist abzulehnen. Die Festlegung ist anzupassen. *«Für bestehende und neue Heliports, die einen wesentlichen Anteil an Rettungs- und Einsatzflügen am Gesamtverkehr aufweisen, sind Erleichterungen gemäss LSV in einem transparenten Verfahren und dann zu gewähren, wenn nachgewiesen werden kann, dass alle technischen und betrieblichen Massnahmen (inkl. Entlastungsmöglichkeiten) 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.»*
4. **Muster 10B**
- identisch mit Muster 10A bis auf Kap. 4.4 Festlegung 5: Eine Aufweichung der geltenden Vorgaben ist abzulehnen. Die Festlegung ist zu streichen. *«Für bestehende und neue Heliports, die einen wesentlichen Anteil an Rettungs- und Einsatzflügen am Gesamtverkehr aufweisen, können Erleichterungen gemäss LSV gewährt werden.»*

5. **Muster 23/24**

- Der LUPO 2016 ist nicht demokratisch legitimiert.
- Kap. 3.1:
 - Anpassung Festlegung 1: *«Die Planungs- und Bewilligungsbehörden des Bundes schaffen die Rahmenbedingungen für eine sichere, zuverlässige und leistungsfähige Luftfahrtinfrastruktur, die den für Wirtschaft ~~und~~ Gesellschaft ~~erforderlichen~~ und Umwelt angemessenen und erträglichen Luftverkehr ermöglicht.»*
 - Es sind die notwendigen Konzepte und Prognosen (Übersicht über die Kapazitäten der Flugplätze, aktualisierte und erweiterte Luftverkehrsprognose 2050) und gestützt darauf ist der Konzeptteil zu überarbeiten und neu aufzulegen.
 - Anpassung Festlegung 2: Der Nachhaltigkeitsbegriff wird im Konzeptteil einseitig zugunsten der Luftfahrt konkretisiert; die Interessen der Anwohner und Umwelt finden wenig Gehör. Die Festlegung ist wie folgt zu ergänzen: *«Die Nachhaltigkeit umfasst insbesondere die ökologische Verantwortung gegenüber der Umwelt und der von Lärm und anderen Immissionen betroffenen Menschen.»*
 - Anpassung Festlegung 5: *«Die Planungs- und Bewilligungsbehörden des Bundes tragen im Rahmen ihrer Interessenabwägung der Bedeutung der Anlagen im Gesamtsystem der Luftfahrtinfrastruktur Rechnung. Diese misst sich am öffentlichen Interesse am Luftverkehr, der auf diesen Anlagen operieren soll sowie gleichermassen an den umliegenden Nutzungs- und Schutzansprüchen.»*
 - Anpassung Festlegung 9 letzter Aufzählungspunkt: *«Neue Technologien und Verfahren, welche die Leistungsfähigkeit, Effizienz oder Sicherheit der Luftfahrtinfrastrukturen verbessern sowie die Beeinträchtigungen der Bevölkerung und Umwelt durch die Luftfahrt minimieren, sollen gefördert und genutzt werden.»*
- Kap. 3.3:
 - Anpassung Festlegung 1: *«Die bauliche und betriebliche Entwicklung der Luftfahrtinfrastruktur ist ~~unter Berücksichtigung der Grundsätze zur Ausrichtung der Luftfahrtinfrastruktur (vgl. Kap. 3.1)~~ mit den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzzielen abzustimmen. [...]»*
- Kap. 3.4:
 - Eine andauernde deutliche Überschreitung der zulässigen Lärmbelastung nachts (vgl. BAZL-Verfügung zum Flughafen Zürich) ist ohne Konsequenzen ist nicht akzeptabel. Es sind Vorgaben aufzunehmen wie bei Nichteinhaltung der massgeblichen Grundlagen vorgegangen wird.
 - Anpassung Festlegung 1: *«~~Dem~~ Schutz der Umwelt und den Anliegen der Bevölkerung sind ~~ist~~ bei der Planung, dem Bau und Betrieb der Luftfahrtinfrastruktur ~~zu berücksichtigen~~ vorrangig und umfassend Rechnung zu tragen. [...]»*
 - Festlegung 3: Im Sinne von Art. 25 Abs. 2 USG ist die Festlegung korrekterweise zu ergänzen, dass ein Abweichen der umweltrechtlichen Vorgaben nur in Ausnahmefällen (und nicht als Festlegung) ermöglicht werden kann und für eine Erleichterung alle möglichen und wirtschaftlich tragbaren Massnahmen zur Einhaltung oder Begrenzung vollständig ausgeschöpft werden müssen.
 - Festlegungen 4 und 6: keine blosse Absichtserklärung («sollen»), sondern Verpflichtung der Flugplätze («müssen»).

- Kap. 4.1:
 - Anpassung Festlegung 2: *«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. [...]»*
 - Anpassung Festlegung 4: Es wird befürchtet, dass diese Festlegung die Festsetzung der Betriebszeiten in den Objektblättern sowie im Betriebsreglement übersteuert. Das ist inakzeptabel. die Festlegung ist zu ergänzen: *«Die bestehenden Betriebszeiten der Landesflughäfen ~~sind aufrecht zu erhalten~~. Sie ~~sollen nur reduziert werden~~ halten die Vorgaben der Nachtflugordnung ein. Wenn sich im vergleichbaren europäischen Umfeld verlängerte Nachtruhezeiten durchsetzen, die über die in der Schweiz geltende Nachtflugsperr hinausgehen, kann dies berücksichtigt werden.»*
- Kap. 4.2:
 - Anpassung Festlegung 2: *«Die Anzahl und Verteilung der Regionalflughäfen sowie deren bauliche und betriebliche Weiterentwicklung orientieren sich an der Nachfrage nach dem Luftverkehr im öffentlichen Interesse, an den Schutzinteressen der Gesellschaft und Umwelt, am Bedarf nach [...].»*
- Kap. 4.6:
 - Festlegung 2: Grundsätzlich haben alle Anlagen Emissionsbegrenzungen durch die NISV hinzunehmen, solange dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (Art. 4 Abs. 2 NISV). Eine blosser Absichtserklärung (*«sollen»*) ist rechtlich nicht zulässig. Der Wortlaut ist auf die relevanten Bestimmungen von USG und NISV abzustimmen.

6. Muster 34/35

vgl. Muster 23/24; im Weiteren folgende Anträge:

- Kap. 1.6: Da die betroffenen Gemeinden mit den Auswirkungen des Flugplatzes leben müssen, sind diese *in jedem Fall* in den Koordinationsprozess einzubeziehen.
- Kap 3.1
 - Erläuterung Festlegung 5: Wichtige Interessen wie die Umwelt- und Raumverträglichkeit sind nicht erst im Genehmigungsverfahren, sondern bereits im SIL detailliert abzuklären und es ist eine umfassende Interessenabwägung vorzunehmen.
 - Festlegung 6: Diese Festlegung ist zu streichen, da die generelle Festlegung eines öffentlichen Interesses (mit Ausnahme der Linien-, Staats- und Rettungsflüge) falsch ist und ohne Berücksichtigung des kantonalen resp. regionalen Interesses ohnehin nicht abschliessend erfolgen kann. Alternativ ist der zweite Aufzählungspunkt anzupassen: *«Das öffentliche Interesse der Aus- und Weiterbildungsflüge, Geschäfts- und Tourismusflüge, Arbeitsflüge sowie Werkflüge muss im Einzelfall geprüft werden, gelten im Zweifelsfall aber als im vorwiegend privaten Interesse.»*
 - Festlegung 9 neuer Aufzählungspunkt: *«Bei der Suche nach Alternativstandorten zur Entlastung von Landesflughäfen ist eine saubere Interessensabwägung nach RPV durchzuführen, wobei einzelne Kriterien nicht unverhältnismässig hoch gewichtet werden dürfen.»* Streichung der beiden Aufzählungspunkte zu den Militärflugplätzen und ehemaligen Militärflugplätzen.

- Kap. 3.4

- Festlegung 3: Im Sinne von Art. 25 Abs. 2 USG ist die Festlegung korrekterweise zu ergänzen, dass ein Abweichen der umweltrechtlichen Vorgaben nur in Ausnahmefällen ermöglicht werden kann und für eine Erleichterung alle möglichen und wirtschaftlich tragbaren Massnahmen zur Einhaltung oder Begrenzung vollständig ausgeschöpft werden müssen.

«Im Interesse der ökonomischen und sozialen Dimension der Mobilität wird in Kauf genommen, dass

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

Erleichterungen gemäss 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 örtlichen 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 Kanton erbracht)*
- *mit spezifischen Kontrollmassnahmen die Einhaltung der gesetzlichen Ziele überwacht wird.»*

- Kap. 4.3:

- Festlegung 9: Streichung dieser Festlegung, da diese Vorgaben in das Objektblatt Dübendorf und nicht in den Konzeptteil gehören.

- Kap. 4.4:

- Festlegung 5: Streichung der Festlegung, da eine Aufweichung der geltenden Vorgaben abgelehnt wird. *«Für bestehende und neue Heliports, die einen wesentlichen Anteil an Rettungs- und Einsatzflügen am Gesamtverkehr aufweisen, können Erleichterungen gemäss LSV gewährt werden.»*

7. Muster Genf

- vgl. Stellungnahme der Association Le Signal

Individuelle, private Stellungnahmen

Bei den 19 individuellen, privaten Stellungnahmen handelt es sich teils um individuelle Einzelstellungen von Privatpersonen, teils um abgeänderte Musterstellungen. Die Anträge aus den individuellen, privaten Stellungnahmen enthalten keine Anliegen oder Argumente, welche nicht bereits in den zahlreichen Stellungnahmen der Kantone, Gemeinden, Organisationen, Verbände und Parteien enthalten sind. Aus diesem Grund wird auf eine separate Auswertung verzichtet.