



Fragekatalog: Antworten VBS (Stand 21.8.2024)

Themenbereich	Nr	Frage	Antworten
A Fluglärm	1	Wie sieht eine Karte mit Lärmbelastungskurven für den F-35A (ca. 60- 130 dB-Isophone) aus, wie sie die Bevölkerung während des Flugbetriebes in Form von Höchstwerten des Einzelereignisses wahrnimmt, d.h. ohne Korrekturfaktor von minus 8 dB und ohne übers Jahr gemittelten Dauerschallpegeln gemäss Lärmschutzverordnung?	Im Kurzbericht zu den Lärmmessungen sind generische Vergleichskurven für die 110 dB(A) Isophone für ein Einzelereignis publiziert, ebenso die Unterschiede der Absolutwerte zum heutigen F/A-18: Die Höchstbelastung bei einem Einzelereignis bei einem Start des F-35A im Vergleich zum F/A-18 ist im Durchschnitt in der Flugplatzumgebung etwa plus 3 dB(A), quer zur Pistenrichtung sind es etwa plus 4 dB(A). Weitere Isophonen für Einzelereignisse werden nicht publiziert, weil diese sehr stark von Flugroute, Wind oder Temperatur abhängen. Sie sind deshalb nicht repräsentativ für beobachtete Abflüge. Darüber hinaus sind rechtlich die Lärmkurven gemäss Lärmschutz-Verordnung relevant.
A Fluglärm	2	Warum kommt die USA auf deutlich höhere Differenzen beim Vergleich der Lärmintensität zwischen dem F-35A und dem F/A-18 C/D (USA: +10 bis 15 dB; Quelle: Daten von US Air Force im Buch von P.-A. Fridez, S. 168, je nach Höhe über Grund; CH: +3 dB)?	Diese Zahlen können vom VBS nicht nachvollzogen werden, auch weil die Messbedingungen nicht klar sind. Die Daten widersprechen anderen Quellen. Für die von der EMPA gemessenen Daten sind die Messbedingungen klar und repräsentativ für die Start- und Landephase und entsprechend dokumentiert.
A Fluglärm	3	Wie sieht eine Karte mit den Lärmbelastungskurven für den F-35A aus (50-60 dB-Isophone), wenn man die Anzahl Flugbewegungen bei 5'000 (heutige Obergrenze) belassen würde?	Eine Verdoppelung der Bewegungszahl des F-35A von 2'500 auf 5'000 würde einer Zunahme des Beurteilungspegels um 3 dB(A) entsprechen. Das bedeutet, dass die 60 dB(A)-Kurve für 2'500 Bewegungen der 63 dB(A)-Kurve für 5'000 Bewegungen entsprechen würde. Die Luftwaffe plant mit 2'500 Bewegungen.



A Fluglärm	4	<p>Wie stellt sich das VBS zu den beunruhigenden Beispielen aus USA, Norwegen, Dänemark, Niederlande und Australien, wie sie im Buch von P.-A. Fridez, Kapitel 11.3, beschrieben sind (u.a. mit Fokus auf Vergleich mit besonderem Militärflugplatz Meiringen in einem Tal). Praktisch überall gab es böse Überraschungen und die Behörden mussten nachträglich mit starken Massnahmen reagieren (u.a. Schaffung rote Zone „nicht lebenswertes Gebiet“ im Umfeld Flugplatz). Was könnte die Schweiz daraus lernen im Sinne eines vorsorglichen Handelns?</p>	<p>Dem VBS ist das gute Einvernehmen mit den Anwohnergemeinden der Militärflugplätze und der Bevölkerung wichtig. Basierend auf den Anforderungen an das Training in der normalen Lage werden die Bewegungen gegenüber heute um rund die Hälfte reduziert, sodass die Gesamtlärmbelastung vergleichbar ist zur heutigen Situation. Das VBS erwartet deshalb keine Überraschungen.</p>
A Fluglärm	5	<p>Die Berechnungen der EMPA beruhen auf Messungen mit F-35A, die mit einem veralteten Triebwerktyp ausgerüstet waren. Die Schweizer Luftwaffe wird F-35A mit dem deutlich stärkeren Triebwerk F135-ECU (Engine Core Upgrade) fliegen. Es resultieren voraussichtlich 2-3 dB mehr Emissionen an der Quelle. Wird das VBS die Immissionen im Umfeld der Stationierungsflugplätze neu messen und neu rechnen und in der Folge die Objektpläne, Betriebsreglemente, Bewilligungen und Lärmschutz-Massnahmen entsprechend anpassen?</p>	<p>Das F135 Triebwerk des F-35A ist nicht veraltet. Es ist das modernste und schubstärkste Triebwerk westlicher Kampfflugzeuge. Mit diesem Triebwerk sind die Lärmmessungen gemacht worden (vgl. Antwort des Bundesrats zu den Interpellationen 24.3399 Addor und 24.3448 Fivaz). Das ECU-Triebwerk wird nach heutiger Planung ab Mitte der dreissiger Jahre eingeführt. Diese Weiterentwicklung des heutigen Triebwerks wird die Betriebskosten senken, aber nicht zu mehr Lärmemissionen führen.</p>

B Gesundheit	1	Was sagen die WHO und die neueste wissenschaftliche Forschung über die gesundheitlichen Folgen von extremen einzelnen Lärmereignissen? Wie sind im Lichte dieser neuen Abschätzungen über die gesundheitsschädigenden Folgen extremer Lärmspitzen die Vorgaben der Lärmschutzverordnung (Korrekturfaktor, gemittelte Dauerschallpegel etc.) sowie der gewählten Berechnungsmethode (dB(A)-Filter statt dB(C)-Filter) zu beurteilen?	Empfehlungen für gesundheitsbasierte Grenzwerte für Maximalpegel im Bereich Umweltlärm gibt es nicht (auch nicht von der WHO). Die Eidgenössische Kommission für Lärmbekämpfung (EKLB) weist in ihrem neuesten Bericht zu den Grenzwerten auf die Auswirkungen von lauten Einzelereignissen hin, gibt aber keine Empfehlung für eine Begrenzung ab. Aus gesundheitlicher Sicht sind überlaute Einzelereignisse möglichst gering zu halten. Hohe Maximalpegel einzelner Fluglärm-Ereignisse sind aber im energieäquivalenten Dauerschallpegel Leq relativ gut abgebildet. Eine Begrenzung des Leq geht daher auch mit einer Begrenzung solcher Lärmspitzen einher. Dazu kommt, dass bei den Schweizer Militärflugplätzen in der Regel nachts nicht geflogen wird, so dass es kaum zu Aufwachreaktionen kommt.
B Gesundheit	2	Welche gesundheitlichen Folgen können durch die Stationierung und die Bewegungen des F-35A (allgemein und im speziellen in Bezug auf den Lärm durch das Einzelereignis) bei Kindern, Jugendlichen und Erwachsenen sowie (Nutz-)Tieren in der jeweiligen Zone (z.B. nach Isophonen 60-130 dB differenziert) entstehen?	Es gibt grundsätzlich keine natürlichen (pegelabhängigen) Schwellen für gesundheitliche Effekte, die es erlauben würden, spezifische Effekte einzelnen Pegelkategorien zuzuordnen bzw. solche präzise zu prognostizieren. Die Risiken für gesundheitliche Effekte durch Lärm beim Menschen steigen mehr oder weniger linear mit dem Pegel an. Bei Einhaltung der massgebenden Grenzwerte geht man aber davon aus, dass Immissionen unterhalb dieser Werte die Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden nicht erheblich stören (vgl. Art. 15 Umweltschutzgesetz).
B Gesundheit	3	Wer trägt die Verantwortung für allfällige negative gesundheitliche Folgen und was wären mögliche Massnahmen von Seite Bund zur Abwendung negativer Folgen oder zum Schutz der Bevölkerung und der (Nutz-)Tiere vor negativen Folgen?	Für die Folgen des staatlichen Handelns sind die Haftungsregeln des Bundes massgebend. Je nach Ereignis können insbesondere das Verantwortlichkeitsgesetz (SR 170.32), das Umweltschutzgesetz (SR 814.01) oder das Luftfahrtgesetz (SR 748.0) zur Anwendung kommen.



B Gesundheit	4	Wie könnte sich die Bevölkerung selber vor allfällig negativen gesundheitlichen Folgen durch das lautere Einzelereignis zusätzlich schützen und wie könnten/müssten (Nutz-)Tiere zusätzlich zu allfälligen Massnahmen des Bundes geschützt werden?	Der Lärmunterschied von 3 dB(A) ist in der Flugplatzumgebung gerade noch wahrnehmbar. Deshalb verändert sich die Situation zu heute nicht wesentlich. Massgebend bleibt in erster Linie, dass die Starts mit Kampffjets im zeitlichen Tagesverlauf weiterhin grundsätzlich voraussehbar sind. Zudem wird die Halbierung der Bewegungen im Tagesverlauf zu noch mehr Zeiten ohne Fluglärm führen als heute.
C Berechnungen	1	Warum gab die Luftwaffe der EMPA für die Modellrechnungen für Unterbach nicht den lautesten vom F-35A gemessenen Wert weiter, sondern den tieferen Median-Wert?	Für die Berechnungen der Fluglärmkonturen wurden nicht einzelne Werte (Durchschnitt, Median etc.) verwendet, sondern ein richtungsabhängiges Quellenmodell, welches auf allen Messwerten beruht. Zudem war die EMPA selbst zuständig für die Lärmmessungen und damit die Datenerhebung, nicht die Luftwaffe.
C Berechnungen	2	Warum wird für den F-35A ein sehr steiles Abflugprofil angenommen (an der Grenze zum Strömungsabriss) und für den F/A-18 ein viel flacheres Abflugprofil? Entsprechen diese Annahmen der Flug-Realität im Alltag oder sind sie mehr theoretischer Natur?	Die Aussage zum Abflugprofil des F-35A ist nicht korrekt. Die für die Berechnung verwendeten Vertikalprofile hat armasuisse in einer Simulator-Testflugkampagne in Zusammenarbeit mit Lockheed Martin erarbeitet. Die Profile wurden in Bezug auf ihre Auswirkungen auf die Lärmemissionen sowie auf die fliegerische Anwendbarkeit optimiert. Das Abflugprofil ist vergleichbar mit jenem der F/A-18CD.
C Berechnungen	3	Handelt es sich bei den berechneten Durchschnittswerten (Ergebnisse) um den Median oder den Mittelwert? Wie gross sind die Unterschiede zwischen Median und Mittelwert in Bezug auf das Ergebnis (in dB)?	In die Modellbildung fliessen sämtliche Einzelereignisse ein. Das Modell zielt darauf ab, das Fehlerquadrat zu minimieren. sonAIR orientiert sich am energetischen Mittelwert, wie von der Lärmschutz-Verordnung vorgeschrieben.



C Berechnungen	4a	Warum wurden im Berechnungsmodell die besonders störenden, tiefen Frequenzen mit dem verwendeten dB(A)-Filter herausgerechnet, obschon es andere Filter gibt, welche die höhere Energie von tiefen Frequenzen betreffend dem persönlichen Erleben besser/realitätsnaher abbilden (z.B. dB(C))?	Die A-Bewertung ist in der Lärmschutz-Verordnung vorgegeben. Sie entspricht dem Hörvermögen des menschlichen Ohres (bei moderaten Schalldruckpegeln). Zur Festlegung der Immissionsgrenzwerte hat sich die A-Bewertung in den letzten Jahrzehnten bewährt. Die B- und C-Bewertungen finden in der Lärmschutz-Verordnung keine Anwendung.
C Berechnungen	4b	Mit der Verwendung der db(A)-gewichteten Schallmessungen wird der Anteil Schallenergie unter 1000 Hertz nur zu zwei Dritteln gemessen. Um wie viel höher fallen die berechneten Dauerschallpegel aus, wenn mit dem angemesseneren dB(C)-Filter gewichtet wird? Um wie viel grösser werden mit dem C-Filter die Isophonen-Flächen?	Die EMPA hat keine C-bewerteten Pegel ausgewertet. Dies ist in der Lärmschutz-Verordnung nicht vorgesehen und wurde deshalb nicht beauftragt.
C Berechnungen	5	Sind bei den Lärmberechnungen auch die Erschütterungswerte erfasst worden? Wenn nein, warum nicht?	Erschütterungswerte wurden nicht erfasst, weil es dazu keine Grenzwerte nach Lärmschutz-Verordnung gibt.
C Berechnungen	6	An wie vielen Stellen erfolgten die Lärmmessungen mit dem F-35A im Umfeld des Flugplatzes in Meiringen? In welcher Art (z.B. mit und ohne Nachbrenner, in welchen Flughöhen, bei Start, bei Landung, Flugrichtung, Wetter, Tag/Nacht usw.) und wie viele? Erhält der Gemeinderat Meiringen Einsicht in alle tatsächlichen Messwerte (also vor Abzug des Korrekturfaktors und vor Berechnung des gemittelten Dauerschallpegels)?	Für die Berechnung der Lärmkonturen wurde ein Quellenmodell verwendet. In die Erstellung dieses Modells und dessen Korrelation sind alle Messwerte eingeflossen, die während der Testkampagne für die Evaluation in Payerne gemessen wurden (vgl. Kurzbericht zu den Lärmmessungen). Durch die Verwendung eines Quellenmodells wird die Berechnung unabhängig von den Messwerten. Die lokale Schallausbreitung in Meiringen wird durch die physikalische Modellierung von sonAir berechnet. Auf dem Flugplatz Meiringen wurde ein Vergleichswert 360 m südlich der Piste (46.73912° N 8.10834° E) gemessen. Bei diesem Nachbrennerstart war der Ereignispegel 3.5 dB(A) höher als bei Starts mit dem F/A-18CD. Dies ist in guter Übereinstimmung mit den in Payerne gemessenen Werten. Der Start erfolgte allerdings nicht mit dem für die Luftwaffe vorgesehenen, im Hinblick auf die Lärmimmissionen optimierten Verfahren.



C Berechnungen	7	Warum veröffentlicht das VBS allein Isophonen-Karten, die sich auf hoch abstrakte Modellrechnungen stützen, und nicht zusätzlich die tatsächlich vor Ort gemessenen Lärmspitzen, die für das menschliche Ohr und Empfinden allein nachvollziehbar sind?	Die Beurteilung der Lärmbelastung ist im Umweltschutzgesetz und in der Lärmschutz-Verordnung (LSV) geregelt. Die Berechnungen der EMPA erfolgen nach Anhang 8 LSV, weshalb diese Ergebnisse relevant sind und veröffentlicht werden. Die Luftwaffe kommuniziert auch Werte zu Einzelereignissen im Zusammenhang mit dem zukünftigen Airport Noise Monitoring System (ANMS).
C Berechnungen	8	In den Modellrechnungen werden beim F/A-18 akustische Kenndaten von 116.4 bis 120.6 (Start MAX) verwendet, gemessen von der EMPA im 1997 in Payerne (vor rund 17 Jahren). Wie erklären Sie sich, die Differenz zu den aktuell gemessenen Werten mit der professionellen Lärmmessanlage von P. und M. Michel am Flugfeld-Rand in Meiringen (Maximalwert im 2023 von 115 dB)?	Die Fluglärmrechnungen wurden mit den beiden Modellen FLULA 2 und sonAir durchgeführt. Beim heutigen Modell FLULA2 basieren die Emissionsmodelle auf Messungen der EMPA von 1997. Die Emissionsmodelle des neuen Programms sonAir wurden ausgehend von EMPA-Messungen in Payerne (2019) und in Meiringen (2021) erstellt. Die alten und neuen F/A-18 Modelle für FLULA2 wurden verglichen und zeigen eine sehr gute Übereinstimmung.
D Bevölkerung	1	Welche Massnahmen sind zum Schutz der lokalen Bevölkerung präventiv bis zum ersten regelmässigen Einsatz des F-35A geplant?	Mit der Einführung des F-35A werden die Jetbewegungen in Meiringen halbiert. armasuisse hat zusammen mit dem Hersteller das Flugprofil für Starts bezüglich Lärmimmissionen optimiert. Das VBS prüft, ob auf der Grundlage der Lärmrechnungen nach der Lärmschutz-Verordnung zusätzliche Schallschutzfenster eingebaut werden müssen. Die konkrete Umsetzung und mögliche Optimierungen der Planung der Flugbewegungen wird die Luftwaffe mit den lokalen Behörden im Rahmen des Koordinationsprozesses besprechen.
E Infrastrukturen	1	Welche Schäden können durch die Erschütterungen entstehen?	Die Erschütterungen werden ein Thema im Umweltverträglichkeitsbericht zum Betrieb des F-35A in Meiringen sein.



E Infrastrukturen	2	Welche Unterschiede bestehen zwischen dem F-18A und dem F-35A bei den Erschütterungen?	<p>Das Spektrum eines F-35 Lärmereignisses ist gegenüber dem Spektrum eines F/A-18 Ereignisses etwas zu den tiefen Frequenzen verschoben (vgl. Kurzbericht zu den Lärmmessungen).</p> <p>Wie sich dieser Unterschied auf das vibro-akustische Verhalten eines Innenraumes oder eines Gebäudes auswirkt, hängt sehr stark von den lokalen Bedingungen und der Bausubstanz ab. Es kann deshalb keine generelle, quantitative Aussage gemacht werden. Grundsätzlich ist es so, dass tiefe Frequenzen von der Atmosphäre weniger gedämpft werden, besser Hindernisse durchdringen und an Hindernissen stärker gebeugt werden.</p>
E Infrastrukturen	3	Besteht das Risiko, dass im Umfeld des Flugplatzes oder gar der Region die Liegenschaftswerte sinken und damit die EigentümerInnen eine Wertverlust in Kauf nehmen (in Bezug auf den amtlichen Wert und den Verkehrswert)? Wenn ja, wie gross ist dieses Risiko? Was wären die Folgen für die EigentümerInnen? Wer trägt die Verantwortung?	<p>Ob sich das etwas lautere Startereignis einerseits oder die Halbierung der Starts und die zusätzlichen flugfreien Phasen andererseits auf die Liegenschaftswerte auswirken, kann nicht vorausgesagt werden. Da der Betrieb des Militärflugplatzes Meiringen wie auch derjenige in Emmen und in Payerne nicht ohne Überschreitungen der Grenzwerte möglich ist, muss das VBS in einem Plangenehmigungsverfahren Erleichterungen gewähren. In diesem Fall können die betroffenen Liegenschaftseigentümer unter bestimmten Voraussetzungen Entschädigungen geltend machen.</p>
E Infrastrukturen	4	Wird das heute offene Flugplatz-Areal dereinst umzäunt? Bleibt die Unterbachstrasse, welche das Rollfeld kreuzt, weiterhin nutzbar bzw. wird die Benützung eingeschränkt oder die Strasse gar geschlossen bzw. verschoben?	Zurzeit sind keine der beschriebenen Anpassungen geplant.



E Infrastrukturen	5	Muss der Flugplatz Meiringen von den USA zuerst zugelassen werden, bevor dort F-35A stationiert werden können und starten und landen dürfen? Welche Voraussetzungen hat eine Zertifizierung durch die USA? Zu welchem Zeitpunkt ist diese geplant? Stehen die geplanten Investitionen in den Flugplatz Meiringen im Zusammenhang mit Vorgaben der USA (beispielsweise betr. Geheimhaltung)?	Bereits im Jahr 2019 wurde mit F-35A auf dem Flugplatz Meiringen gelandet und gestartet. Damit wurde gezeigt, dass mit dem F-35A grundsätzlich wie mit dem F/A-18 CD operiert werden kann. Zurzeit wird die notwendige Anpassung der Infrastruktur für den permanenten Betrieb, z. B. im Bereich der Logistik, zusammen mit den Fachleuten der amerikanischen Lieferanten geplant.
F Gesetzgebung	1	Wer haftet bei Schäden an Häusern und anderen Infrastrukturen oder gar an Menschen (v.a. Kinder) und (Nutz-)Tieren? Muss der/die Geschädigte einen Kausalzusammenhang beweisen?	Je nach Ereignis kann eine Haftung durch den Bund nach Massgabe des Verantwortlichkeitsgesetzes (SR 170.32), des Umweltschutzgesetzes (SR 814.01), des Luftfahrtgesetzes (SR 748.0) oder weiterer Spezialgesetze in Frage kommen. Der Schaden und der adäquate Kausalzusammenhang sind durch den Geschädigten oder die Geschädigte zu beweisen.
F Gesetzgebung	2	Wann und unter welchen Annahmen (z.B. Fokus auf Strasse, Zivilluftfahrt oder Militär?) wurde in den 80er-Jahren die Lärmverordnung des Bundes erstellt und in welchen Punkten wurde sie bis heute revidiert?	Im Umweltschutzgesetz hat das Parlament den Bundesrat beauftragt, Immissionsgrenzwerte für Lärm so festzulegen, dass nach dem Stand der Wissenschaft oder der Erfahrung Immissionen unterhalb dieser Werte die Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden nicht erheblich stören. Die Eidgenössische Kommission für Lärmbekämpfung (EKLB) hat den Bundesrat bei der Festlegung der Grenzwerte für die verschiedenen Lärmarten mit entsprechenden Grundlagenberichten unterstützt. Die Berichte sind öffentlich zugänglich (Berichte der EKLB). Zur Lärmbelastung von Militärflugplätzen hat die Kommission im April 1989 einen entsprechenden Bericht verfasst. Die Aussagen im Bericht bilden bis heute die Grundlage für die Beurteilung der Lärmimmissionen von Militärflugplätzen.



<p>F Gesetzgebung</p>	<p>3</p>	<p>Welche Unterstützungs- oder Entschädigungsmassnahmen für den verstärkten Lärm sind vorgesehen, wie z.B. finanzielle Mittel für Lärmsanierungen, kontrollierte Raumlüftung (damit man auch bei geschlossenem Fenster frische Luft hat) oder den Ver-/Kauf einer betroffenen Liegenschaft, falls das Leben in Pistennähe nicht mehr zumutbar ist. Welches sind die gesetzlichen Grundlagen? Wenn keine, warum nicht? Wie könnten hierfür entsprechende gesetzliche Grundlagen geschaffen werden?</p>	<p>Art. 20 des Umweltschutzgesetzes (USG) und die Art. 10 und 11 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) verpflichten die Eigentümer bestehender Gebäude, bei denen die Grenzwerte nicht eingehalten werden können, die Fenster lärmempfindlich genutzter Räume mit Schallschutzfenstern zu versehen oder durch ähnliche bauliche Massnahmen zu schützen. Die Kosten dafür trägt das VBS als Lärmverursacher. Die Kosten für den Unterhalt und die Erneuerung der Schallschutzmassnahmen trägt der Gebäudeeigentümer. Wer neue Gebäude erstellt, muss die Kosten der Schallschutzmassnahmen selbst tragen (Art. 21 USG). Das VBS kann Liegenschaften erwerben, wenn dies der Erfüllung seiner Aufgaben dient. Es ist nicht geplant, aktiv und präventiv Liegenschaften in der Umgebung der Militärflugplätze zu erwerben. Bei konkreten Angeboten ist das VBS aber zu einer Prüfung im Einzelfall bereit.</p>
-----------------------	----------	---	---

G Objektblatt	1	Welche Themen umfasst der Umweltverträglichkeitsbericht? Wer führt die Umweltverträglichkeitsprüfung durch? Wie findet eine allfällige Interessenabwägung bei Zielkonflikten statt?	<p>Vertieft untersucht werden die Auswirkungen des Betriebs mit F-35A bezüglich Lärm (Fluglärm und Betriebslärm am Boden), Luftreinhaltung, Erschütterungen und Körperschall sowie Naturschutz. Weitere Themen wie Gewässerschutz, Störfall, nichtionisierende Strahlung oder Licht werden bei Bedarf betrachtet.</p> <p>Der Umweltverträglichkeitsbericht wird durch das Büro Basler & Hofmann, Zürich und Esslingen, im Auftrag von armasuisse erarbeitet.</p> <p>Im Umweltverträglichkeitsbericht werden die Auswirkungen aufgezeigt, beurteilt und Massnahmen vorgeschlagen, um die Auswirkungen zu reduzieren. Die Interessenabwägung zwischen den verbleibenden Auswirkungen und dem Betrieb des F-35A erfolgt im Sachplanverfahren und im Militärischen Plangenehmigungsverfahren nach den üblichen Grundsätzen.</p>
G Objektblatt	2	Wie sieht die detaillierte Terminplanung aus für die Erarbeitung des Objektblatts? Welche Grundlagen fliessen hier ein, wann und in welcher Form werden diese erarbeitet?	<p>Das Objektblatt wird im laufenden Koordinationsprozess erarbeitet. Auf der Grundlage des Koordinationsprotokolls wird ein Entwurf erstellt und im Prozess bearbeitet. Darin fliessen die vorliegenden Fluglärmrechnungen der EMPA ein. Da der Umweltverträglichkeitsbericht und das Betriebsreglement parallel erarbeitet werden, fliessen diese als Grundlage ebenfalls in das Objektblatt ein. Das Objektblatt soll zusammen mit dem Betriebsreglement, dem Umweltverträglichkeitsbericht und den weiteren Unterlagen im 1. Quartal 2025 für das Verfahren bereit sein.</p>



G Objektblatt	3	Erfolgt nach einer gewissen Zeitdauer eine Kontrolle über das Einhalten der Vorgaben? Wenn ja, nach welchem Zeitpunkt? Wenn nein, kann eine solche beantragt werden und durch wen?	Das Generalsekretariat VBS wird auf Gesuch der Luftwaffe die zulässige Lärmbelastung festlegen und das Betriebsreglement genehmigen. Das GS prüft jährlich anhand der Flugbetriebsstatistik, ob es Anhaltspunkte dafür gibt, dass die festgelegte zulässige Lärmbelastung überschritten sein könnte und veranlasst bei Bedarf Neuberechnungen.
H Betriebsbewilligung	1	Wie gross sind der theoretische und praktische Handlungsspielraum bei den Anzahl Flugbewegungen, der Flugzeiten und bei den flugfreien Tage oder Wochen im Hinblick auf die Rücksichtnahme auf touristische Saisonzeiten (unter Berücksichtigung der Tatsache, dass sich der Tourismus mehr und mehr in Richtung Ganzjahrestourismus entwickelt)?	Mit der Einführung des F-35A werden die Jetbewegungen in Meiringen halbiert. Um den Pilotinnen und Piloten ein genügendes Training zu ermöglichen, muss diese deutlich tiefere Anzahl Flugbewegungen in Meiringen grundsätzlich über das ganze Jahr ähnlich verteilt werden wie heute. Im Rahmen des Koordinationsprozesses wird die Luftwaffe die Details und mögliche Optimierungen der Planung der Flugbewegungen mit den lokalen Behörden besprechen.
J Politik	1	Wer legt fest, ob und wie oft mit Nachbrenner geflogen wird, bzw. welche Gebiete mehr oder weniger davon betroffen sind (z.B. Verhältnis der Belastung zwischen direkt betroffene Personen in der Nähe des Flugplatzes vs. BewohnerInnen am Brienzensee oder in Meiringen)?	Für den Einsatz des Nachbrenners sind für die Luftwaffe Flugleistungsparameter massgebend. Der F-35A wird im Trainingsalltag bei gleichen Bedingungen gleich wie der F/A-18CD heute den Nachbrenner einsetzen und noch im Bereich der Flugplatzzone wieder ausschalten. Nur für vereinzelte Alarmstarts im Jahr wird der Nachbrenner länger eingesetzt werden.
J Politik	2	Wer moderiert die Diskussion über die Folgen rechtlich definierter Grenzwerte bei Erhöhung bzw. Erleichterung (weniger Einschränkungen beim Bau) vs. Heruntersetzung bzw. Verschärfung (mehr HausbesitzerInnen erhielten Subventionen für Lärmschutzmassnahmen oder andere Entschädigungen)?	Das Generalsekretariat VBS führt als Sachplanbehörde den Koordinationsprozess und moderiert in dieser Rolle die Diskussion zu Varianten, wenn es solche gibt.



J Politik	3	Wer moderiert die Diskussion darüber, ob es Sinn machen würde, wenn die Schweiz nach dem Vorbild von Norwegen und Holland um den Flugplatz eine Zone „nicht lebenswertes Gebiet“ ausscheidet und damit den betroffenen Eigentümern anbietet, ihre Liegenschaft abzukaufen (natürlich freiwillig)? Wie müsste man hier vorgehen?	Das VBS sieht keine Veranlassung, aus Lärmgründen besondere Zonen um die Militärflugplätze auszuscheiden. Aufgrund der Halbierung der Flugbewegungen und der zusätzlichen flugfreien Phasen gilt dies auch für Meiringen. Wenn Liegenschaftseigentümer wegziehen möchten, prüft das VBS allfällige Verkaufsangebote.
K Regionalwirtschaft	1	Welches sind mögliche Auswirkungen auf die Attraktivität der Region für Gäste (z.B. BesucherInnen FLM Ballenberg, Gäste am Brienersee) und Zu-/Wegzüge? Welches sind mögliche Massnahmen bei allfällig negativen Auswirkungen auf die Regionalwirtschaft? Wer trägt die Verantwortung? Was hat bzw. sieht der Bund für Möglichkeiten und ist diesbezüglich konkret etwas angedacht?	Ob sich das etwas lautere Startereignis (negativ) oder die Halbierung der Starts und die zusätzlichen flugfreien Phasen (positiv) auf den Tourismus oder die Zu- und Wegzüge auswirken werden, kann kaum vorausgesagt werden. Da hier sehr viele Einflussfaktoren zum Tragen kommen, ist es eine gemeinsame Verantwortung des VBS und der Behörden, wie der Flugplatz mit seinen positiven und negativen Auswirkungen in die Positionierung der Region eingebettet wird. Konkret könnte dies eine Aufgabe der Standortmarketingstelle sein.
K Regionalwirtschaft	2	Wie hat sich die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flugplatzes Meiringen für die Region Haslital Brienz in den letzten 50 Jahren verändert und wie sieht sie in Zukunft aus? Will der Bund seinen Beitrag an die regionale Wertschöpfung konkret steigern? Wenn ja, mit welchen Massnahmen?	Mit der Einführung des F-35A werden in Meiringen rund 10 neue, hochqualifizierte Arbeitsplätze geschaffen. Der Betrieb des F-35A, des zurzeit modernsten operationellen Kampfflugzeugs der Welt, wird darüber hinaus weiterhin sicherstellen, dass die bestehenden rund 220 Arbeits- und Ausbildungsplätze im Zusammenhang mit dem Flugplatz im Haslital erhalten bleiben.



K Regionalwirtschaft	3	<p>Welche ausgleichenden/kompensierenden Massnahmen zur «Entschädigungen» für die zusätzlichen Belastungen in der Region sind von Seite Bund vorgehen? Welches sind die gesetzlichen Grundlagen? Wenn keine, warum nicht? Wie könnten hierfür entsprechende gesetzliche Grundlagen geschaffen werden?</p>	<p>Ob die etwas lautereren Startereignisse des F-35A im Vergleich zum F/A-18 insgesamt zu einer zusätzlichen Belastung führen, wenn man die entlastenden Faktoren wie die Halbierung der Starts und die dadurch zusätzlichen flugfreien Phasen in Betracht zieht, lässt sich nicht objektiv beantworten.</p> <p>Neben den rechtlich geregelten Schallschutzmassnahmen und Fluglärmentschädigungen leistet die Luftwaffe eine finanzielle Entschädigung für Leistungen der Standortmarketingstelle.</p> <p>Für die Zahlung von allgemeinen Entschädigungen, Tourismusabgaben oder ähnlichem fehlt eine gesetzliche Grundlage. Eine entsprechende Grundlage müsste durch den Gesetzgeber (National- und Ständerat) geschaffen werden.</p>
----------------------	---	---	---