



Eidgenössisches Departement für Verteidigung,
Bevölkerungsschutz und Sport
Herr Bruno Locher
Chef Raum und Umwelt VBS
Generalsekretariat VBS
Raum und Umwelt VBS
Maulbeerstrasse 9
3003 Bern

Geschäftsleitung

Juck Egli, Verwaltungsleiter / juck.egli@meiringen.ch / Telefon 033 972 45 41

Meiringen, 13. Juni 2025

**Konkrete Anliegen der Gemeinden aus dem Raum
oberer Brienzensee-Oberhasli an das VBS**

Sehr geehrter Herr Locher, *weiter Bruno*

Im Zusammenhang mit dem Koordinationsprozess Stationierung F-35A haben Gemeinden aus dem Raum oberer Brienzensee-Oberhasli ein Dokument mit konkreten Anliegen an das VBS erarbeitet. Die Anliegen werden von den nachfolgenden Gemeinden aus dem Raum oberer Brienzensee-Oberhasli getragen: Einwohnergemeinde Brienz, Gemischte Gemeinde Brienzwiler, Einwohnergemeinde Guttannen, Einwohnergemeinde Hofstetten, Einwohnergemeinde Innertkirchen, Einwohnergemeinde Meiringen und der Einwohnergemeinde Schwanden. Anlässlich der 9. Koordinationssitzung vom 16. Juni 2025 werden die unterzeichnenden Gemeindepräsidenten noch darüber informieren.

Bei Fragen zu den Anliegen steht Ihnen Daniel Studer, Gemeindepräsident Meiringen, oder Bernhard Fuchs, Gemeindepräsident Brienz, gerne zur Verfügung.

Wir danken für das gute Einvernehmen und danken auch für den konstruktiven Prozess bei der Erarbeitung des Objektblattes.

Freundliche Grüsse

Gemeinden aus dem Raum oberer Brienzensee-Oberhasli

Daniel Studer
Gemeindepräsident Meiringen

Bernhard Fuchs
Gemeindepräsident Brienz

Beilage

- Konkrete Anliegen der Gemeinden aus dem Raum oberer Brienzensee-Oberhasli an das VBS 10. Juni 2025



Flugplatz Meiringen (Unterbach)
Koordinationsprozess Stationierung F-35A

Konkrete Anliegen der Gemeinden aus dem Raum oberer Brienzensee-Oberhasli an das VBS 10. Juni 2025

1. Die Kommunikation und **partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen den Regionsgemeinden, dem Kanton und dem Bund** (v.a. VBS, wie auch weitere, betroffene Ämter) soll weiter verbessert werden. Im Fokus steht ein konstruktiver Dialog auf Augenhöhe und eine proaktive sowie spürbare wohlwollende Haltung von Seite Bund als Voraussetzung. Dies geschieht über regelmässige, offene Information, Transparenz, Verbindlichkeit im Handeln und eine angemessene Partizipation der Gemeinden und der Bevölkerung. Damit sollen das verloren gegangene Vertrauen, speziell bei den direkt betroffenen Personen, wieder hergestellt werden. Zudem geht es darum, bei der regionalen Bevölkerung eine möglichst breite Akzeptanz für die zu erwartenden neue Situation mit der Stationierung des F-35A ab 2028/30 zu schaffen.
 - a. Das VBS gibt "grünes Licht" für einen zeitnahen Prüfauftrag der Lärmberechnungen durch die Unternehmung Grolimund + Partner AG (G+P), die vom VBS akkreditiert ist, und stimmt damit einer Kontaktaufnahme vom G+P mit der EMPA zu (*läuft*). Die zwei wichtigsten Ziele sind:
 - Wir Gemeinden wollen noch besser verstehen, was in Sachen Lärm auf uns zukommt, speziell mit dem Einzelereignis (Lärm UND Erschütterungen); mögliche Fragen sind: Wie laut ist das Einzelereignis an bestimmten Standorten? Wie gross sind die Sicherheiten/Unsicherheiten (auch in Bezug auf die Jahresmittelwerte gem. Lärmkurven)? Was hat der Abflugwinkel für einen Einfluss auf die Verteilung des Lärms? Wie gross ist der Lärm beim Rollen im Vergleich zu heute? Wie kommt man überhaupt auf einen Einzelwert?
 - Ziel 2: Verifikation möglicher Lärmschutzmassnahmen in Bezug auf das Jahresmittel und das Einzelereignis; mögliche Fragen: Was sind geeignete Massnahmen? Reichen sie aus? Braucht es ergänzende Massnahmen?
 - b. Die Kommunikation und Planung der 2. Jahreshälfte 2025 und der Ausblick 2026 soll gemeinsam weiter konkretisiert werden (z.B. Info zum Zwischenstand der Arbeiten, Besuch BR Martin Pfister in der Region, öffentlicher Informationsanlass zum Start der Mitwirkung Objektblatt usw.).
 - c. Die erfassten Daten aus dem «Airport Systems for Noise and Security» (ANMS) werden live auf einer Website aufgeschaltet, analog dem Flight Tracker vom Militärflugplatz Leeuwarden¹. In Unterbach wird angeblich dasselbe Messsystem CASPER verwendet. Die Daten werden zudem monatlich/jährlich ausgewertet, analog Anlage Fam. Michel. (*wurde per Sommer 2025 in Aussicht gestellt*).

¹ <https://lwr.flighttracking.casper.aero/>

- d. Der F-35A startet und landet im 2025/26 erneut in Unterbach (mit/ohne Nachbrenner, unterschiedliche Steigungswinkel, Richtungen usw.). Die Bevölkerung der Region wird dazu eingeladen, sich ein eigenes Bild zu machen und es werden zur Vertrauensbildung vor Ort Messungen durchgeführt (u.a. Vergleich mit F/A-18). Dieses Anliegen ist mit Brief der Regionsgemeinden vom 06.05.2025 an Bundesrat Martin Pfister, Vorsteher VBS, bereits mitgeteilt worden.
 - e. Der laufende Prozess verursacht für die Gemeinden einen ausserordentlichen personellen und finanziellen Aufwand (u.a. viele Sitzungen, fachliche Beratung, Expertenwissen). Das VBS bestätigt eine Kostenbeteiligung von 50 Prozent für externe Kosten, z.B. für oben genannter Prüfauftrag (Prüfung *mündlich in Aussicht gestellt*).
2. Das **VBS sorgt für eine betriebliche und technische Minimierung der Lärmemission.** Die Reduktion der total Flugbewegungen ist grundsätzlich erfreulich, doch das lautere Einzelereignis bereitet der Bevölkerung Sorgen. Bei den Annahmen zur Modellberechnung bestehen Unsicherheiten (Abstützung auf wenige tatsächliche Messungen). Der fragliche Lautstärken-Unterschied im Vergleich zum F/A-18 von rund 3 dB bzw. doppelte Schallenergie ist schwierig einzuschätzen und bleibt subjektiv. Daraus abgeleitet ergeben sich die folgenden, konkreten Anliegen:
- a. Nebst dem Total der Flugbewegungen pro Jahr für Jet, Propeller, Helikopter usw. – vom VBS in Aussicht gestellt ist aktuell eine Halbierung des heutigen «Kontingents» von 5'000 auf 2'500 – wird auch eine Obergrenze für den F-35A von rund 1'800 festgelegt (F/A-18 heute ca. 2'400 bis 4'000 Bewegungen). Dies ist dank den zusätzlich eröffneten, temporären Pisten auf anderen Flugplätzen (z.B. St. Stefan) oder auf Autobahnen (z.B. Belp und Payerne) möglich.
 - b. Für die Anzahl Flugwochen pro Jahr wird eine Reduktion auf den Zielwert von 30 Wochen angestrebt (heute rund 37-39 Wochen), wobei vereinzelte, begründete und vorgängig kommunizierte Ausnahmen möglich sein sollen. Dabei findet während den Sommerferien an mindestens 4 Wochen am Stück kein Flugbetrieb statt und 4 Wochen ist der Flugplatz «nur» Ausweichflugplatz (heutige Lösung beibehalten). Weitere flugfreie Wochen sind auf die touristische Hauptsaison abzustimmen (Mitte Juni-Ende September, Weihnachten/Neujahr, Februar-Mitte März). (*In Abklärung*)
 - c. Die Anzahl flugfreie Tage pro Flugwoche wird auf 3 erhöht und von Donnerstagabend bis Montagmorgen ist flugfrei (heute 2 flugfreie Tage). Das VBS schlägt aktuell vor, dass Montagmorgen und Freitagnachmittags kein Jet-Flugbetrieb in Unterbach stattfinden. Das ist grundsätzlich erfreulich. Der regionalen Bevölkerung und vor allem den Anwohnerinnen und Anwohnern wäre jedoch mehr gedient, wenn anstelle von 2 Halbtagen den ganzen Freitag nicht geflogen wird. *Rückmeldung VBS: nicht erfüllt; der ganze Freitag flugfrei ist nicht möglich; stattdessen zwei flugfreie Halbtage*).
 - d. Die grösste Lärmbelastung für die Region geht von den Starts und Landungen mit Nachbrenner aus. Darum soll der Trainingsluftraum schweizweit möglichst breit genutzt werden und oberhalb der Region Haslital-Brienzen (inkl. der Seitentäler) möglichst wenige Flugtrainings durchgeführt werden. Wir erinnern daran, dass der Tourismus seit über 150 Jahren einen grossen Teil zur regionalen Wertschöpfung beiträgt, u.a. weil viele der Gäste Ruhe und möglichst unverfälschte Naturerlebnisse suchen.
 - e. Die Übungen am Schiessplatz Axalp werden auf die Gästesaison und die Ferien im Winter abgestimmt (*altes Anliegen*).

- f. Die massive Lärmzunahme beim Rollen am Boden gemäss Bericht² soll mit geeigneten Massnahmen reduziert werden.
 - g. Technische Möglichkeiten zur Lärmreduktion sind auszuschöpfen (z.B. Forschungsbestrebungen im Hinblick auf leisere Triebwerke in Zusammenarbeit mit USA)
3. **Das VBS schützt die betroffene Bevölkerung bestmöglich** gegen die Immissionen durch den verbleibenden Lärm mit dem lauterem Einzelereignis über den gesetzlichen Rahmen hinaus. Denn in der Realität ist das Einzelereignis prägend und nicht ein Durchschnittswert. Lärm ist nachweislich gesundheitsschädigend. Die Minimierung der Lärmemissionen stösst ab einem bestimmten Punkt an betriebliche und technische Grenzen. Zum Themenfeld Lärmschutz haben wir folgende, konkrete Anliegen:
- a. Das An-/Abflugregime (Richtung, mit/ohne Nachbrenner) wird angesichts des lauterem Einzelereignisses in Bezug auf eine möglichst "faire" Verteilung des Lärms innerhalb der Region ergänzend zum Prüfauftrag (s. Punkt 1a) überprüft. Dabei soll geklärt werden, ob und wenn ja, welcher Handlungsspielraum/-bedarf besteht (z.B. Prüfung Anforderung an Pistenlänge für Start und Landung ohne Nachbrenner). Denn die direkt betroffene Bevölkerung von Unterbach und wohl auch von Brienzwiler leidet vermutlich viel stärker unter einem noch steileren Start mit Nachbrenner als andere Gebiete. Anschliessend soll die UVP dazu allfällige Verbesserungsvorschläge machen.
 - b. Die Ergebnisse aus dem Prüfauftrag in Bezug auf geeignete Lärmschutzmassnahmen an Gebäuden (s. Punkt 1a) sind in der UVP wohlwollend aufzunehmen, seriös zu prüfen und, bei einem Gewinn in Bezug auf Lärmschutz, dann auch umzusetzen. Massnahmen können ergänzend dazu auch die Umgebung betreffen, z.B. korrekte Dimensionierung der Schallschutzfenster, Lärmschutzmassnahmen entlang der Piste.
4. **Der Bund schafft einen angemessenen Ausgleich bei der direkt betroffenen Bevölkerung** im Falle von nicht zu verhindernden, negativen Auswirkungen (z.B. Erleichterungen, Entschädigung). Bei Menschen (und Tieren), die im Umfeld vom Flugplatz wohnen, stellt sich heute beispielsweise die Frage, ob und unter welchen Bedingungen sie zukünftig noch in Unterbach oder umliegenden Gebieten leben können/wollen. In diesem Zusammenhang und im Sinne des Vorsorgeprinzips geht das VBS weiter auch auf die folgenden Punkte ein:
- a. Das VBS geht proaktiv auf Eigentümerschaften zu (z.B. Angebot an öffentlicher Informationsveranstaltung machen) und behandelt allfällige Anliegen/Klagen betreffend Schäden, Entschädigung usw. wohlwollend.
 - b. Das VBS richtet einen kostenlosen Rechtsschutz für vom Lärm betroffene Eigentümerschaften ein.
 - c. Das VBS veranlasst frühzeitig Gebäudeaufnahmen (IST-Zustandserhebung mit Fokus auf Erschütterungen) in noch festzulegenden Lärmkurven-Perimetern des Einzelereignisses, damit allfällige Schäden (z.B. Risse) durch das lautere Ereignis und die tieferen Frequenzen ab 2030 festgestellt/-gehalten werden können. Die Aufnahmen sollen frühzeitig kommuniziert und mit allfälligen anderen Aufnahmen abgestimmt werden.
 - d. Der Bund und der Kanton Bern ermöglichen Erleichterungen bei der raumplanerischen und baulichen Entwicklung, z.B. Einzonungen, Umzonungen, Neubauten, Umbauten/Erweiterungen oder Sanierungen von Gebäuden. (*läuft*)

² Kurzbericht zu Lärmmessungen und Auswirkungsanalyse F-35A: «Beim Rollen war der F-35A rund 5 dB(A) lauter als der F/A-18 C/D)»

- e. Bei einer allfälligen Nicht-Mehr-Bewohnbarkeit von einzelnen Gebäuden bezahlt der Bund eine angemessene Entschädigung und hilft mit, eine allfällige Umsiedlung zu finanzieren (analog Mitholz).
 - f. Der Bund zahlt auch Entschädigungen bei Um- und Neubauten von Gebäuden (über die Jahrzehnte hinweg, z.B. bei Fensterersatz nach 30 Jahren; nicht nur einmalige Beiträge). Falls notwendig hilft er aktiv mit, aufgrund der im Vergleich mit den anderen Flugplätzen einzigartigen Topografie (U-Tal; Felswände), eine hierfür notwendige gesetzliche Grundlage zu schaffen ("Lex Haslital Brienz").
5. **Der Bund und Kanton Bern unterstützen die Bearbeitung diverser Themen im Zusammenhang mit dem Standortmarketing und der Regionalentwicklung** im Raum oberer Brienzersee- Haslital. Sinn und Zweck ist die Minimierung der Risiken betreffend Attraktivitätsverlust, Abwanderung, Abnahme der regionalen Wertschöpfung usw. aufgrund des laueren Einzelereignisses. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die finanziellen und personellen Ressourcen der Gemeinden beschränkt sind. Erste Ideen/Vorschläge sind:
- a. Der Bund und der Kanton Bern ermöglichen eine räumliche Entwicklung im Umfeld vom Flugplatz, trotz der Einschränkungen durch die Lärmkurven (s. auch Punkt 4d)
 - b. Der Bund unterstützt die Stärkung der Stelle für Standortmarketing und Regionalentwicklung in Richtung «Anpassung der Stossrichtung/Neuorientierung», z.B. mit Finanzierung von zusätzlichen Arbeitsstellen mit Fokus auf Halten/Gewinnen von Unternehmen sowie Einwohnerinnen und Einwohner (z.B. über Aktivitäten in den Bereichen Innovations- und Wohnraumförderung). Dieses Engagement kommt dem Flugplatz als Arbeitgeber ebenfalls zu Gute.
 - c. Es wird ein wissenschaftliche Regionsmonitoring aufgebaut (z.B. für 10 Jahre 2028-2038), damit mögliche Veränderungen mit der Neustationierung des F-35A über die Zeit beobachtet und frühzeitig auf allfällig negative Auswirkungen reagiert werden könnte (analog Bsp. Andermatt). Nebst quantitativ messbaren Indikatoren sollen auch qualitative Aspekte einfließen, z.B. Umfrage zu Wohn- und Lebensqualität.
 - d. Der Bund unterstützt finanzielle und personell die Gründung einer Arbeitsgruppe «Flugplatz und Regionalentwicklung» und die jeweils betroffenen Bundesstellen arbeiten aktiv an der Erarbeitung von weiteren, umsetzbaren Massnahmen mit, z.B. in folgenden Bereichen (erste Ideen): Beschaffungswesen Flugplatz, zusätzliche stille Arbeitsplätze, Ansiedlung von Unternehmen, Wohnraumförderung, Zusammenarbeit bei Krisenbewältigung, Zusammenarbeit Feuerwehren (z.B. bei Übungen), Nutzung von Bundesinfrastrukturen usw.

Gemeinden aus dem Raum oberer Brienzersee-Oberhasli

Einwohnergemeinde Brienz
Gemischte Gemeinde Brienzwiler
Einwohnergemeinde Guttannen
Einwohnergemeinde Hofstetten
Einwohnergemeinde Innertkirchen
Einwohnergemeinde Meiringen
Einwohnergemeinde Schwanden