



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?	
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)?	
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?	
A Fluglärm	4	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?	
A Fluglärm	5	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?	
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?	



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?	
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?	
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?	
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?	
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?	
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)?	
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))?	
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?	
C Berechnungen	5	Sind bei den Lärmberechnungen auch die Erschütterungswerte erfasst worden? Wenn nein, warum nicht?	



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)?	
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?	
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)?	
D Bevölkerung	1	Welche Massnahmen sind zum Schutz der lokalen Bevölkerung präventiv bis zum ersten regelmässigen Einsatz des F-35A geplant?	
E Infrastrukturen	1	Welche Schäden können durch die Erschütterungen entstehen?	
E Infrastrukturen	2	Welche Unterschiede bestehen zwischen dem F-18A und dem F-35A bei den Erschütterungen?	
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?	
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?	
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)?	



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?	
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?	
F Gesetzgebung	3	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?	
G Objektblatt	1	Welche Themen umfasst der Umweltverträglichkeitsbericht? Wer führt die Umweltverträglichkeitsprüfung durch? Wie findet eine allfällige Interessenabwägung bei Zielkonflikten statt?	
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?	
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?	
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)?	
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)?	



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 erhalten Subventionen für Lärmschutzmassnahmen oder andere Entschädigungen)?	
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?	
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?	
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?	
K Regionalwirtschaft	3	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?	