

Das Leise

FlugBlatt

 Nr. 47, November 2001

An die geschätzten Mitglieder an weitere interessierte Personen und Verbände an alle Spenderinnen und Spender

Sehr geehrte Damen und Herren

*Wir haben die Herbstausgabe der **Zeitschrift FLAB** unseres Dachverbandes SSV erhalten, die wir Ihnen gerne zukommen lassen. Bei dieser Gelegenheit orientieren wir Sie auch über den laufenden Rekurs in Sachen Pistenverlängerung und **danken allen Spenderinnen und Spendern sehr** für Ihre finanzielle Unterstützung des Rekurses.*

Zum Rekurs in Sachen Pistenverlängerung

Am 15. Oktober reichte die Vereinigung gegen Fluglärm (VgF) ihre **Verwaltungsbeschwerde** gegen die Pistenverlängerung bei der Rekurskommission des eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (REKO UVEK) ein. In Anlehnung an die Einsprache vom vergangenen Jahr und aufgrund der im laufenden Verfahren gewonnenen weiteren Erkenntnisse präzisierte die VgF im Rekurs ihre **Rügen und Forderungen wie folgt:**

- Die VgF rügt, dass die **Notwendigkeit der Pistenverlängerung** für die aktuell fliegende Flotte auf dem Flughafen Bern-Belp nach wie vor nicht schlüssig nachgewiesen ist. Gerade das ausgesprochen gute Geschäftsergebnis des Jahres 2000 belegt, dass die aktuelle Flotte sehr wohl mit den geltenden Sicherheitsvorschriften der JAR OPS 1-Bestimmungen operieren kann. So ist im Jahr 2000 der Linienverkehr in nur einem Jahr um mehr als 10% und der Gesamtverkehr um rund 7% gestiegen. In der Nachtzeit wurden sogar über 100 Flüge mehr geflogen als im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) zur Pistenverlängerung für das Jahr 2010 angenommen werden.
- Weiter unterstreicht die VgF, dass die Pistenverlängerung vielmehr für die **neuen Jets** verbunden mit einer wesentlichen Ausweitung des Flugbetriebes gebraucht wird, ohne dass die Auswirkungen eines solchen Flugbetriebes im UVB zuverlässig belegt worden wären. Der UVB geht bis ins Jahr 2010 mindestens von einer Steigerung des Verkehrs mit Grossflugzeugen von rund 34% und des Gesamtverkehrs von 16% aus. Die effektiven Lärmfolgen für den Jetbetrieb sind nach Ansicht der VgF jedoch unklar. Für verschiedene Flugzeugtypen fehlen bis heute zertifizierte Lärmwerte. Damit aber ist ungewiss, welcher Lärm der Bevölkerung mit den neuen Jets wirklich zugemutet wird und wo die Grenzen des Zulässigen gemäss Umweltschutzrecht wirklich liegen.

- Zwar werden die **Immissionsgrenzwerte** gemäss den berechneten Lärmkurven für die Wohnzone (ES II) sowohl im Jahr 1999 als auch für das Jahr 2010 eingehalten, die **Planungswerte** aber werden an etlichen Orten überschritten. So **am Tag** bereits 1999 beispielsweise im Mettlen-Quartier und in erheblich grösserem Ausmass im Jahr 2010 im Mettlen- und Villetten-Quartier (Gemeinde Muri). **In der Nacht** wird der Planungswert von 50 Dezibel im Jahr 2010 im Mettlen-Quartier nicht mehr eingehalten. In Teilen der Quartiere Villette und Elfenau (Gemeinde Bern) wurde er bereits im Jahr 2000 überschritten. Es liegt auf der Hand, dass mit der Überschreitung der Planungswerte langfristig auch eine mehr oder weniger grosse Wertverminderung der Grundstücke einhergeht und sogar negative siedlungspolitische Entwicklungen zu erwarten sind. **Massnahmen im Vorsorgebereich** wären somit umso mehr angezeigt. Mit den entsprechenden Anträgen der VgF im Einspracheverfahren hat sich das UVEK in seinem Plangenehmigungsentscheid vom 10. September 2001 nicht einmal auseinandergesetzt.
- Nach Ansicht der VgF sind darüber hinaus die **geltenden Rechtsgrundlagen**, die ohne weitere Differenzierung sowohl für Regionalflughäfen als auch für Landesflughäfen zur Anwendung gelangen, für die Erfassung der tatsächlichen Störwirkung des Fluglärms in der Umgebung von Regionalflughäfen ungeeignet. Die VgF richtet sich deshalb in ihrem Rekurs gegen den geltenden **Nachtgrenzwert** von 55 Dezibel und verlangt in besserer Übereinstimmung mit den Anforderungen des Umweltschutzrechtes einen tieferen Nachtgrenzwert von 50 Dezibel für die Wohnzone (ES II). Es gibt nach Ansicht der VgF keinen vertretbaren Grund, erst recht nicht in der Umgebung von Regionalflughäfen, von der anerkannten Grundregel abzuweichen, nach der Nachtgrenzwerte 10 Dezibel tiefer liegen müssen als Tagesgrenzwerte. Ein tieferer Grenzwert von 50 Dezibel schützt wirksamer vor Schlafstörungen und unfreiwilligem Aufwachen. Weiter wendet die VgF sich gegen das geltende **Lärmberechnungsmodell**: mit dem Wegfall des Korrekturfaktors K für Grossflugzeuge und mit dem neuen 16-Stunden-Tag für Regionalflughäfen werden die Lärmkurven rein rechnerisch bei gleichbleibendem tatsächlichen Lärm zugunsten der Flugbetriebs verkleinert. Damit aber wird der Schutz der Bevölkerung vor Lärm in unzulässiger Weise geschmälert.

Sollte die REKO UVEK trotz allem an der erteilten Plangenehmigung für die Pistenverlängerung festhalten, verlangt die VgF in Übereinstimmung mit der aktuellen Praxis des Bundesgerichts zum Schutz der Anwohnerschaft vor Lärm folgende Auflagen:

- Die Festlegung der Anzahl Flugbewegungen auf insgesamt 70'000 pro Jahr mit einem Anteil von höchstens 18% Linienverkehr und von insgesamt höchstens 350 Nachtflugbewegungen.
- Die Festlegung von täglich höchstens je zwei Flugbewegungen am Morgen und vier am Abend in den sensiblen Tagesrandzeiten von 06.15 – 07.00 Uhr und von 22.00 – 22.30 Uhr.
- Ein Verbot von Flügen vor 07.00 Uhr an Sonn- und Feiertagen.
- Eine grundsätzliche Verpflichtung auf das leisere rollende Startverfahren (Rolling Take off) und ein grundsätzliches Verbot des lärmintensiven „Reverse“ beim Landen.
- Die Verpflichtung der AlparAG zu einer jährlichen Kontrollrechnung und Kontrollmessung mit öffentlicher Auflage des entsprechenden Berichts durch das BAZL.