

AEROSUISSE

Dachverband der
schweizerischen
Luft- und Raumfahrt

Fédération faîtière de
l'aéronautique et de
l'aérospatiale suisses

Associazione mantello
dell'aeronautica e
dello spazio svizzeri

Umbrella Organisation
of Swiss Aerospace

An die Mitglieder des Ständerates

Bern, 30. November 2023

**Positionspapier der AEROSUISSE
zum Geschäft [22.085](#) Umweltschutzgesetz. Änderung**

Sekretariat:
Kapellenstrasse 14
Postfach
CH-3001 Bern
T +41 (0)58 796 98 90
F +41 (0)58 796 99 03
info@aerosuisse.ch
www.aerosuisse.ch

Sehr geehrte Damen Ständerätinnen
Sehr geehrte Herren Ständeräte

Am 6. Dezember 2023 beraten Sie die Änderung des Umweltschutzgesetzes. Wesentlicher Bestandteil der Gesetzesänderung ist die bessere Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Lärmschutz.

Die AEROSUISSE bittet Sie, dem Minderheitsantrag zu Art. 22 Abs. 3 und 4 (neu) USG (Minderheit Crevoisier Crelieu, Thorens Goumaz, Zanetti Roberto) zuzustimmen. Dieser Antrag entspricht unserem Vorschlag, den wir in die UREK-S eingegeben haben, um Rechtssicherheit mit Blick auf den Schutz vor Fluglärm und die Siedlungsentwicklung zu schaffen.

Die anderen Minderheitsanträge, die den Lärmschutz betreffen, lehnen wir ab. Wir bitten Sie demnach, die Anträge aus Ihrer Umweltkommission wie folgt zu behandeln:

Art. 15 USG – gemäss Mehrheit (Ablehnung der Minderheit)

Begründung:

Die Formulierung von Art. 15 im geltenden Recht gibt vor, nach welchen Kriterien Lärmgrenzwerte festzulegen sind. Die Lärmgrenzwerte selber werden auf Verordnungsstufe festgelegt. Es widerspricht der Intention wie auch der Kohärenz von Art. 15 und des USG insgesamt, spezifische starre Lärmgrenzwertvorgaben für gewisse Uhrzeiten oder bestimmte Verkehrsträger bereits auf Gesetzesstufe festzusetzen. Darauf ist klar zu verzichten.

Art. 22 Abs. 3 und 4 (neu) USG – Zustimmung zur Minderheit

Begründung:

Mit der vorliegenden Revision des Umweltschutzgesetzes sollen der Lärmschutz und die Siedlungsentwicklung aufeinander abgestimmt werden. Dabei wird im Vorschlag des Bundesrates für die bestehende eher grosszügige Ausnahmep Praxis bei Strassen- und Schienenlärm eine klare Regelung getroffen. Beim Fluglärm wird hingegen die Ausnahme zur Regel, indem relativ konzeptlos Möglichkeiten geschaffen werden, die generellen Lärmgrenzwerte zu übersteuern. Dabei bleiben die Rechts- und Planungssicherheit auf der Strecke.

Dieser Minderheitsantrag entspricht der Position der AEROSUISSE, wie sie sich gegenüber der UREK-S eingegeben hat. Wir schlagen damit für Fluglärm eine transparentere und verbindlichere Regelung vor, die – über situationsgerechte Lärmgrenzwerte – für alle Beteiligten die notwendige Rechts- und Planungssicherheit bringt. Die der Regelung zugrunde liegende Interessenabwägung soll umfassend sein, also dem Schutzbedürfnis der Bevölkerung, dem Interesse der Siedlungsentwicklung nach innen und dem Bundesauftrag der Landesflughäfen Rechnung tragen. Eine Überbaubarkeit soll nur gegeben sein, wenn die Lärmgrenzwerte eingehalten werden.

Eine ausführliche Begründung dieser Regelung finden Sie im Faktenblatt anbei.

Art. 24 Abs. 3 lit. c USG – gemäss Mehrheit (Ablehnung der Minderheit)

Begründung:

Gemeinden sind nicht befugt, für Verkehrsanlagen von Bund (z.B. Bahnstrecken der SBB, Autobahnen oder Landesflughäfen) und Kantonen (z.B. Kantonsstrassen) Anordnungen zu treffen, selbst wenn sie sich auf ihrem Territorium befinden. Das Treffen allfälliger betrieblicher Massnahmen ist vielmehr Sache der für die Verkehrsanlagen zuständigen Behörden (z.B. BAV, BAZL).

Art. 24 Abs. 4 (neu) USG – gemäss Mehrheit (Ablehnung Minderheit)

Begründung:

Wir lehnen den Minderheitsantrag in dieser Form ab, da er zu offen gefasst ist. Allerdings sehen wir die Notwendigkeit einer Anpassung in Art. 24 USG, die es in der weiteren Beratung der Vorlage anzugehen gilt. Die mit dem Minderheitsantrag zu Art. 22 Abs. 4 postulierten besonderen Immissionsgrenzwerte müssen für Einzonungen und sonstige Änderungen von Nutzungsplänen, mit denen zusätzlicher Wohnraum geschaffen wird, gleichermassen massgeblich sein. Die Vorgabe, wonach Änderungen von Nutzungsplänen generell einzig von der Einhaltung der Alarmwerte abhängig gemacht werden, gilt es für Fluglärmgebiete mit besonderen Grenzwerten gemäss Art. 22 Abs. 4 daher entsprechend einzugrenzen bzw. zu verschärfen.

IIb Bundesgesetz über die Luftfahrt (LFG)

Art. 39a LFG – gemäss Mehrheit (Ablehnung der Minderheit)

Begründung:

An den Schweizer Landesflughäfen sind lärmabhängige Startgebühren und Lärmzuschläge bei den Landegebühren in Kraft. Dazu enthält Art. 39 Abs. 3 und Abs. 4 LFG bereits heute die notwendigen Grundlagen, die auf Verordnungsstufe weiter ausgeführt werden. Die Höhe der Gebühren wird auf dieser Basis ohnehin periodisch überprüft und die Lenkungswirkung bei Bedarf weiter verstärkt. Eine derart detaillierte und unangepasste Verankerung auf Gesetzesstufe, wie sie mit diesem Minderheitsantrag verlangt wird, ist überflüssig und absolut unpraktikabel. Die Thematik wird vielmehr (auch angesichts der Komplexität der Regelungsmaterie) sinnvollerweise auf Verordnungsstufe angegangen.

Art. 50a LFG – gemäss Mehrheit (Ablehnung der Minderheit)**Begründung:**

Für lärmoptimierte Flugverfahren bedarf es in der Regel überaus zeitaufwändiger Betriebsreglementsänderungen. Die AEROSUISSE bedauert, dass wesentliche Lärmoptimierungen aufgrund überlanger Verfahrensdauern nicht zeitnah umgesetzt werden können. Eine periodische Überprüfung ändert nichts an diesem Verfahren. Sie würde vielmehr dazu führen, dass bei einer Abflugroute keine Rechtssicherheit mehr und damit auch keine Planungssicherheit hinsichtlich der Siedlungsentwicklung erzielt werden könnte, weil eine Abflugroute dadurch ihre Beständigkeit verlieren würde. Zudem ist zu berücksichtigen, dass es bei jeder Abflugroute Lärmoptimierungen gibt, die sehr wohl im Interesse einiger Betroffener liegen können, aber gleichzeitig Lärmschäden für andere Betroffene mit sich bringen. Zudem gibt es bei einer Abflugroute nicht nur das Interesse an der Lärmoptimierung zu berücksichtigen, sondern auch viele weitere Ansprüche (u.a. Sicherheit, Luftraumstruktur, Flugbeschränkungen durch Nachbarstaaten, Kapazität). Die Gesamtabwägung dieser verschiedenen Interessen hat die Sachplanbehörde vorzunehmen. Basierend auf dem Sachplan kann eine Betriebsreglementsänderung mit lärmoptimierten Verfahren durch die Flughafenhalterin eingereicht werden, wobei im Streitfall im Rahmen des Rechtsmittelverfahrens der Rechtsinstanz die abschliessende Entscheidung zukommt. Alle diese Gesichtspunkte blendet der Vorschlag gemäss Minderheit schlicht aus.

Im Übrigen haben diese Anträge zum LFG mit dem eigentlichen Ziel der Vorlage, die Siedlungsentwicklung nach innen und den Lärmschutz besser in Einklang zu bringen, wenig zu tun. Es kann nicht angehen, solche Vorstösse kaschiert als Übergangsbestimmungen auf unfundierten Grundlagen nachträglich in die Vorlage einzubringen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Positionen und verbleiben

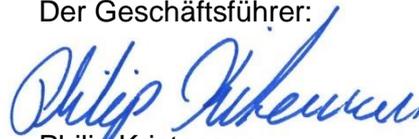
mit freundlichen Grüssen

AEROSUISSE

Dachverband der schweizerischen

Luft- und Raumfahrt

Der Geschäftsführer:



Philip Kristensen

Beilage: Faktenblatt