



T +41 31 326 66 04
E urs.scheuss@gruene.ch

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Sektion Sachplan und Anlagen
3003 Bern

28. September 2018

Revision des Konzeptteils Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL); Mitwirkung

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Rahmen der Revision des Konzeptteils Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt haben Sie die Grünen Schweiz zwar nicht zur Mitwirkung eingeladen. Aufgrund der Bedeutung, die wir der Revisionsvorlage beimessen, erlauben wir uns dennoch eine Stellungnahme einzureichen.

Zusammenfassung

Die Grünen weisen die Vorlage zurück und verlangen eine umfassende Überarbeitung. Es fehlen wichtige Planungsgrundlagen und das Prinzip der Nachhaltigkeit wird verletzt. Der vorliegende Revisionsentwurf ist einseitig auf die Interessen des Luftverkehrs ausgerichtet und berücksichtigt die Anliegen des Schutzes der Bevölkerung vor Lärm und Schadstoffen und die internationalen Verpflichtungen im Rahmen des Pariser Klimaabkommens völlig ungenügend. Was für eine nachhaltige Verkehrspolitik am Boden gilt, gilt aus Sicht der Grünen ebenso für den Flugverkehr: Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern und Verkehr verträglich gestalten. Der SIL-Konzeptentwurf steht dieser Stossrichtung diametral entgegen.

Stellungnahme der Grünen Schweiz

Fehlende Grundlagen

Geht es nach dem Fahrplan des UVEK/BAZL, soll der neue SIL-Konzeptteil vom Bundesrat im Eilzugtempo bereits in der ersten Hälfte 2019 verabschiedet werden, ohne dass alle zwingend notwendigen Grundlagen für eine öffentliche Mitwirkung verfügbar sind.

Erstens soll eine Aktualisierung und Erweiterung der Luftverkehrsprognose erst Ende 2020 vorhanden sein. Zu diesem Zeitpunkt wäre der heute vorliegende Konzeptteil nach Drehbuch UVEK/BAZL bereits rund eineinhalb Jahre in Kraft. Es ist nicht einzusehen, weshalb der SIL-Konzeptteil 2018 nicht auch wie damals schon der SIL-Konzeptteil 2000 mit Prognosen in die Mitwirkung geschickt wurde.

Zweitens fehlen im SIL-Konzeptteil Grundlagedaten zu den Umsteige-/Transitpassagieren auf den Landesflughäfen. Der Konzeptteil befasst sich nicht mit der Frage, wieviel „Hub-“, respektive „Dreh-scheibenfunktion“ auf den jeweiligen Landesflughäfen sinnvoll und tatsächlich notwendig ist. Gerade weil Umsteigebeziehungen auf Landesflughäfen zeitaufwändig und zum Beispiel in Zürich-Kloten verspätete Abflüge am Abend verursachen, ist es unabdingbar, für die Mitwirkung der Öffentlichkeit, dass im SIL-Konzeptteil zu den Umsteige-/Transitpassagieren volle Transparenz hergestellt wird.

Drittens fehlen Grundlagen über die Entwicklung der rein militärischen Flugbewegungen auf den Flugplätzen Alpnach, Buochs, Dübendorf, Emmen, Meiringen, Locarno, Payerne und Sion. Auch militärischen Flugbewegungen wirken sich erheblich auf den Raum und die Umwelt aus. Daher ist eine Gesamtbetrachtung der zivilen und militärischen Flugbewegungen für den SIL-Konzeptteil unabdingbar.

Schliesslich fehlt im SIL-Konzeptteil ein Kapitel zu den Gebirgslandeplätzen. Gebirgslandeplätze und die damit verbundenen Helikopterflüge sind seit Jahren besonders konfliktrichtig. Es ist inakzeptabel, dass dieses Kapitel erst nach dem derzeit laufenden Verfahren vor Bundesgericht erstellt und im SIL-Konzeptteil ausserhalb einer öffentlichen Anhörung/Mitwirkung integriert werden soll, als ob es sich bei diesem Kapitel um eine Kleinigkeit handeln würde.

Missachtung Prinzips der Nachhaltigkeit

Der SIL-Entwurf verletzt zudem den Nachhaltigkeitsartikel der Bundesverfassung (Artikel 2 und 73). Die Totalrevision des Konzeptteils wird vor allem damit gerechtfertigt, dass angeblich Kapazitätsengpässe auf den Landesflughäfen drohen. Der SIL-Konzeptteil setzt sich jedoch mit keiner Silbe damit auseinander, wieviel Flugverkehr die Schweiz künftig tatsächlich braucht und raumplanerisch, umweltmässig und gesellschaftlich erträgt.

Der SIL-Konzeptteil erwähnt zwar im Kapitel 2.10.5 „Raumsicherung für die Luftfahrtinfrastruktur“, dass gegenläufige Nutzungsziele und -bedürfnisse nach den Grundsätzen der Nachhaltigkeit aufeinander abzustimmen sind. Es soll demnach ein Ausgleich zwischen den Interessen der Wirtschaft, der Umwelt und der Gesellschaft hergestellt werden. Das Prinzip der Nachhaltigkeit muss aber für den gesamten SIL-Konzeptteil gelten und nicht nur für ein Kapitel (ausserdem wird selbst in diesem Abschnitt dem Thema nicht genügend Rechnung getragen).

Bereits aus dem ersten Grundsatz des SIL geht hervor, dass das konzeptionelle SIL-Fundament mit Wirtschaft und Gesellschaft auf nur zwei der drei Nachhaltigkeitsdimensionen beruht. Im Kapitel 3.1 „Ausrichtung der Luftfahrtinfrastruktur“ lautet die erste Festsetzung zur Nachhaltigkeit nämlich: „Die Planungs- und Bewilligungsbehörden des Bundes schaffen die Rahmenbedingungen für eine (...) Luftfahrtinfrastruktur, die den für Wirtschaft und Gesellschaft erforderlichen Luftverkehr ermöglicht.“ Der Fokus auf eine nachfrage- und wachstumsorientierte Mobilität zieht sich als roter Faden durch den gesamten SIL-Konzeptteil. Der dritten Nachhaltigkeitsdimension „Umwelt“ teilt der SIL-Entwurf dagegen den Platz der Zuschauerin zu. Ein Ausgleich der Interessen der drei Nachhaltigkeitsdimensionen – geschweige denn deren Gleichgewichtung – ist in den Festsetzungen nicht erkennbar.

Dabei verkennen die Autoren, dass sich die Verhältnisse im letzten Jahrzehnt grundlegend geändert haben. Wie das Pariser-Übereinkommen belegt, besteht ein breiter Konsens darüber, dass die Menschen gemachte globale Erwärmung auf 2°C begrenzt werden muss. Ausgerechnet die Luftfahrt – der am stärksten wachsende Verkehrssektor – ist von Klimaschutzmassnahmen bisher ausgenommen. Es zeichnet sich deshalb ab, dass die Luftfahrt zu einem der wichtigsten Treiber der Klimaerwärmung aufsteigt. Der SIL muss als das massgebliche sektoruelle Planungsinstrument der Schweiz diese Fehlentwicklung aufzeigen, analysieren und Szenarien entwickeln, wie eine der höchst entwickelten Volkswirtschaften der Welt mit diesem Problem umgehen könnte. In seiner jetzigen Fassung wird der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt keiner dieser Anforderungen gerecht. Neben der Umweltdimension berücksichtigt der SIL-Entwurf auch die Gesellschaftsdimension nur ungenügend. Die verkehrstechnische und wirtschaftliche Bedeutung der Flughäfen gewichtet er weitaus stärker als den Schutz der Bevölkerung vor Sicherheitsrisiken, Lärm- und Schadstoffimmissionen des Flugverkehrs.

Der Entwurf des SIL-Konzeptteils weist somit bei der Nachhaltigkeit gravierende Mängel auf. Der SIL-Konzeptteil bleibt so ein Instrument, um der Luftfahrt ungebremstes Wachstum zu sichern und deren staatlich subventionierten Besitzstand selbst dort zu wahren, wo dies sogar ökonomisch sinnlos ist.

Diese grundsätzlichen Kritikpunkte veranlassen die Grünen, den vorgelegten Entwurf insgesamt abzulehnen. Wir fordern eine entsprechende Überarbeitung des Konzeptteils und ein neuerliches Mitwirkungsverfahren. Für die Überarbeitung sind folgende Punkte zu berücksichtigen:

- Der Begriff des öffentlichen Interesses ist zu konkretisieren und nur dort zu verwenden, wo ein solches überhaupt vorliegt. Sodann sind die Interessen des Luftverkehrs jeweils gegen diejenigen der Umwelt, des Klimas sowie des Lärm- und Gesundheitsschutzes korrekt abzuwägen.
- Der Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Luftverkehrs soll beim Interessensausgleich eine höhere Gewichtung erhalten. Die Formulierungen im SIL-Entwurf sind entsprechend an zahlreichen Stellen zu überarbeiten. Als grösste Herausforderung ist nicht die Erweiterung der Kapazitätsgrenzen der Landesflughäfen, sondern der faire Interessensausgleich festzuschreiben. Zahlreiche Textstellen sind entsprechend zu ändern.
- Der SIL muss mit den Zielen des von der Schweiz ratifizierten Pariser Klimaabkommens vereinbar sein. Selbst wenn das bedeutet, dass das Flugangebot plafoniert und der Flughafenausbau gestoppt werden muss.
- Für den Schweizer Flugverkehr soll ein CO₂-Budget erstellt und an die Flughäfen verteilt werden. So würden die Grenzen des Klimaabkommens eingehalten.
- Es sei eine Priorisierung von Flugarten nach den oben skizzierten Relevanzkriterien vorzunehmen.
- Der Bund muss mit seiner Verkehrspolitik zu einer Verlagerung zu nachhaltigeren Verkehrsträgern, insbesondere zum Schienenverkehr und dem öV, hinwirken. Insbesondere die umweltschädlichen, aber substituierbaren Flüge auf Kurzstrecken gilt es gezielt einzudämmen.
- Mittelfristig sind grundsätzliche, neue Überlegungen anzustellen, wie die limitierte Anzahl der Slots auf den Landesflugplätzen zum grösstmöglichen Nutzen der Schweizer Bevölkerung genutzt werden können. Die Bedingungen für die Konzession der Flughafenbetreiber wären dann entsprechend anzupassen. Vorstellbar wäre zum Beispiel, dass Slots an die Meistbietenden (ähnlich der Mobilfunklizenzen) vergeben würden, wobei die daraus entstehenden Erträge durch die Flughafengesellschaften an die Standortkantone und den Bund abzuführen wären. Der Begriff der Wettbewerbsfähigkeit der Landesflughäfen ist entsprechend zu relativieren.
- In mindestens einer der neuen Festsetzungen zur Luftverkehrspolitik im SIL ist als Grundsatz aufzunehmen, dass sich der Luftverkehr in Zukunft stärker an den Kosten der Umweltbelastungen zu beteiligen hat. Die Erträge daraus sind direkt an die Standortkantone und Bund abzuliefern. Die Wettbewerbsfähigkeit der Landesflughäfen mit ausländischen Flughäfen darf kein Ziel sein.
- Bei den Internationalen Normen, Verträgen und Erlassen (1.5) fehlen beim internationalen Recht sowohl die Klimakonvention UNFCCC wie auch das Pariser Klima-Abkommen. Zudem sind die ICAO-Abkommen von 2016 nicht aufgeführt. Bei den nationalen Gesetzen wurde das CO₂-Gesetz nicht aufgeführt, dabei macht dieses schon heute Vorgaben für Flughäfen und künftig hoffentlich auch für den Flugverkehr. Zudem muss die Luftraumgestaltung (TMA) über der Schweiz schon lange einem Re-Design unterzogen werden, damit Flugrouten optimiert geflogen werden können. Der Bund hat diese Aufgabe schon jahrelang als Pendenz und nimmt sich ihr nicht an. Diese Aufgabe soll im SIL verankert werden.
- „Die Beiträge an der gesamten Luftbelastung liegen an der Flugplatzperipherie im jährlichen Mittel heute jedoch selten über 10%“ (S. 40). Das stimmt pauschal so nicht: Um die Landesflughäfen herum ist es lokal ein Vielfaches. Diesem Umstand gilt es Rechnung zu tragen und entsprechende Massnahmen sind zu ergreifen.
- Die Anzahl lärmbelasteter Personen muss massiv reduziert werden. Für das öffentliche Interesse ist dies notwendig.

- Verhängung einer Nachtruhe von mindestens 8 Stunden für alle Flughäfen in der Schweiz. Die ordentlichen Betriebszeiten an den Landesflughäfen, Regionalflughäfen, Flugfeldern und Heliports (mit Ausnahmen für Rettungsflüge u. dgl.) sind grundsätzlich auf die Zeit von 7.00 bis 22.00 Uhr zu definieren. Ausnahmen dürfen nur in einem sehr eng definierten Umfang gewährt werden. Der Grundsatz zu den Betriebszeiten (Kapitel 4.1 Grundsatz 2) ist entsprechend zu ändern.
- Auf Regionalflughäfen, Flugfeldern und Heliports ist eine Nachtsperrezeit von 22.00 bis 7.00 Uhr durchgehend gewährleistet ist (mit Ausnahmen für Rettungsflüge u.dgl.). Damit wird auch dem minimalen öffentlichen Interesse an diesen Einrichtungen Rechnung getragen.
- Dem besonderen Ruhebedürfnis der Anwohnenden am Wochenende und an arbeitsfreien Tagen gilt es insbesondere bei Flugfeldern und Heliports Rechnung zu tragen.
- Es sollte dafür gesorgt werden, dass das raumplanerische Instrument der Abgrenzungslinien (AGL) Bestand hat. Dies verlangt auch das Gebot der Planungs- und Rechtssicherheit. Der SIL relativiert aber sogar die Planungssicherheit, indem er in Aussicht stellt, dass die AGL infolge der Zunahme der Bewegungen und des Ausbleibens weiterer Fortschritte beim Bau leiserer Triebwerke teilweise ausgedehnt werden müsse.
- Die Flugverkehrsprognosen für die Landesflughäfen sind neu zu beurteilen und nach unten anzupassen. Die Prognosen müssen u.a. die Pariser Klimaziele berücksichtigen.
- Die im SIL-Entwurf dargelegte Wettbewerbsfähigkeit der Landesflughäfen ist entsprechend zu präzisieren und insbesondere konsequent klarzustellen, dass eine Verlagerung des Flugverkehrs aus dem Ausland in die Schweiz nicht begünstigt werden darf.
- Prognosen müssen eine Verkehrsverlagerungspolitik enthalten. Etwa 80% der Flüge aus der Schweiz gehen nach Europa, diese wären in den meisten Fällen mit dem Zug ersetzbar. Der Bund muss einer Verkehrsverlagerung auf nachhaltigere Verkehrsträger den Vorzug geben und mehr regionales Reisen fördern. Eine Massnahme wäre, Zugverbindungen als Alternative gegenüber innereuropäischen Flugreisen vermehrt zu fördern, gegebenenfalls auch durch Staatsbeiträge bzw. Zweckbindung der dem Flugverkehr auferlegten Lenkungsabgaben. Im SIL sollte die Möglichkeit vorgegeben werden, dass hierzu Planungsaufträge vergeben werden können, an denen die Flughafenkonzessionäre mitzuwirken haben.
- Die Luftverkehrsregulierung soll keine rechtsverbindlichen Vorschriften zur Kapazitätsausdehnung erlassen, sofern diese nicht als Grundversorgung für die lokale Bevölkerung begründet werden können. In diesem Sinne beantragen wir insbesondere den Text in Kapitel 4.1 Grundsätze für die Landesflughäfen, Grundsatz 2 zu ändern.
- Die Wachstumsprognosen für die Regionalflughäfen und Flugfelder sind an die offensichtliche und im SIL dargestellte Stagnation dieser Sektoren anzupassen. Dementsprechend ist das ihnen zugewilligte öffentliche Interesse an Regionalflughäfen zurückzustufen und dasjenige an den Flugfeldern zu eliminieren.
- Der SIL sollte sich nicht zu stark auf den luftfahrtpolitischen Bericht (LUPO) beziehen, weil dieser wenig demokratisch legitimiert ist, weil die Zeithorizonte des LUPO und des SIL deutlich verschieden sind und weil er keine Grundlagen für einen nachhaltigen Luftverkehr darstellt.

Falls der der SIL-Konzeptteil nicht wie oben gefordert überarbeitet werden sollte, sind nachstehende Änderungsanträge **eventualiter** zu berücksichtigen.

- 3.1 2. Die Planungs- und Bewilligungsbehörden des Bundes **sind** bei der Planung und Bewilligung der Luftfahrtinfrastruktur den Grundsätzen der Nachhaltigkeit **verpflichtet**.
Begründung: Die Nachhaltigkeit ist in der Bundesverfassung verankert (Artikel 2). Das bedeutet, dass das Klima, die Umwelt und die Gesundheit der Bevölkerung auch bei der Planung der Luftfahrtinfrastruktur beachtet werden müssen.
- 3.1 9. Der Text muss komplett neu formuliert werden. Nachfragesteigerungen nach Luftverkehrsleistungen sowie neue Luftverkehrsbedürfnisse sind nur anzupeilen, falls sie im öffentlichen Interesse und nachhaltig sind. Die Regional- und Militärflughäfen sollen nicht zur Erweiterung des Flugverkehrs genutzt werden. Zudem sollen neue Technologien und Verfahren nur gefördert und genutzt werden, soweit sie sich bezüglich Umweltbelastung und Sicherheitsrisiken nicht negativ auswirken.
Begründung: Der Luftverkehr muss sinken, um die Klimaziele zu erreichen. Neue Technologien sind nur dann nachhaltig, wenn sie die Umwelt nicht belasten und kein Sicherheitsrisiko darstellen.
- 3.4 2. Die Umweltbelastung der Luftfahrt ist durch Verkehrsverlagerungen, technische, betriebliche, ökonomische und planerische Massnahmen im Sinne der Vorsorge möglichst zu reduzieren und zu begrenzen.
Folgende Maßnahmen müssen hinzugefügt werden:
Stopp des Flughafenausbaus: Gegebenenfalls muss das Flugangebot plafoniert werden.
Verursacherprinzip: Die Preise im Flugverkehrsbereich müssen alle anfallenden Kosten (auch externe Kosten) widerspiegeln.
Verkehrsverlagerung: Bei allen kontinentalen Strecken muss den nachhaltigeren Verkehrsträgern, insbesondere dem Schienenverkehr, Vorrang eingeräumt werden.
Begründung: Diese Massnahmen sind nötig, um eine nachhaltige Entwicklung und die Gesundheit der Bevölkerung zu gewährleisten sowie um die Klimaziele zu erreichen.
- 3.4 3. Alles streichen und ersetzen mit: „**Im Interesse der Gesellschaft sind die Immissionsgrenzwerte für die von der Luftfahrt verursachten Luftschadstoffe und Lärm für alle Flughäfen, Flugplätze, Flugfelder und Heliports einzuhalten. Ausnahmen sollen nur für Rettungsflüge möglich sein**“.
Begründung: Diese Massnahmen sind nötig um eine nachhaltige Entwicklung und die Gesundheit der Bevölkerung zu gewährleisten.
- 3.4 4. **Alle Landesflughäfen sind verpflichtet**, mit spezifischen Kontroll- und Verbesserungsmaßnahmen eine kontinuierliche Reduktion der Umweltauswirkungen (**Treibhausgas-, Luftschadstoff- und Lärmemissionen**) anzustreben **und darüber im Vierjahresturnus Bericht zu erstatten**.
Begründung: Diese Massnahmen sind nötig um eine nachhaltige Entwicklung und die Gesundheit der Bevölkerung zu gewährleisten.
- 3.4 9. Der Bund setzt sich auf **nationaler und** internationaler Ebene für einen angemessenen Beitrag der Luftfahrt am Klimaschutz sowie für eine Reduktion der durch den Luftverkehr verursachten **Treibhausgas**, Lärm- und Schadstoffemissionen ein.
Begründung: Massnahmen für einen nachhaltigeren Flugverkehr müssen auch von der Schweiz selbst getroffen werden. Zum Beispiel profitiert der internationale Flugverkehr

hierzulande von Privilegien (keine Mineralölsteuer, keine Mehrwertsteuer und keine CO₂-Abgabe). Leider weigern sich der Bundesrat und das Parlament, diese gefährliche Bevorzugung des Flugverkehrs zu beenden.

- 3.4 10. **Bei verbleibenden übermässigen Lärmbelastungen sind die gesetzlich vorgesehenen Ersatzmassnahmen zu treffen bzw. gegebenenfalls Entschädigungszahlungen zu leisten.** (neu; aus dem SIL-Konzeptteil 2000 übernommen)
Begründung: Lärmimmissionen sind für die Bevölkerung sehr gefährlich. Können Immissionsgrenzwerte zum Schutz der Bevölkerung nicht eingehalten werden, muss die Bevölkerung anderweitig geschützt und allenfalls entschädigt werden. Zudem müssen Grenzwerte immer an neue wissenschaftliche Erkenntnisse angepasst werden. Es ist die Pflicht des Bundes, die Menschen zu schützen.
11. **Eine übermässige Luftbelastung, mitverursacht durch den Flughafenbetrieb, ist im Perimeter der Flughäfen und den angrenzenden Gebieten mittelfristig in Kauf zu nehmen. Langfristig ist dafür zu sorgen, dass mit einem Massnahmenplan der Flughäfen bzw. der Kantone die Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung eingehalten werden können.** (neu; aus dem SIL-Konzeptteil 2000 übernommen)
Begründung: Luftschadstoffemissionen sind für die Bevölkerung sehr gefährlich. Die Immissionsgrenzwerte müssen daher zum Schutz der Bevölkerung eingehalten werden. Zudem müssen Grenzwerte immer an neue wissenschaftliche Erkenntnisse angepasst werden. Es ist die Pflicht des Bundes, die Menschen zu schützen.
- 4.1 2. Die bauliche und betriebliche Weiterentwicklung der Landesflughäfen **steht im Einklang** mit den Grundsätzen der Nachhaltigkeit.
Begründung: Nachhaltigkeit bedeutet, dass die bauliche und betriebliche Weiterentwicklung der Landesflughäfen mit den Klimazielen und dem Gesundheitsschutz der Bevölkerung vereinbar sein muss und sich daher nicht einfach nach der Luftverkehrsnachfrage richten kann. Direkt oder indirekt implizierte Kapazitätsziele für den Flugverkehr, die als rechtsverbindliche Kapazitätsausweitung ausgelegt werden können, sollen durch den SIL nicht einführt werden.
- 4.1 4. Die ~~bestehenden~~ Betriebszeiten der Landesflughäfen **sind grundsätzlich auf die Zeit von 7.00 bis 22.00 Uhr zu definieren.** ~~sind aufrecht zu erhalten. Sie sollen nur reduziert werden, wenn sich im vergleichbaren europäischen Umfeld verlängerte Nachtruhezeiten durchsetzen, die über die in der Schweiz geltende Nachtflugsperrre hinausgehen.~~
Begründung: Dass die Betriebszeiten aufrechtzuhalten sind, stellt für die lärmgeplagte Bevölkerung in Genf, Zürich und Basel eine Ohrfeige dar. Es braucht schnellstmöglich eine einheitliche Nachtruhe von mindestens acht Stunden an allen Landesflughäfen, mit Ausnahmen nur aus Sicherheitsgründen. Neue Studien zeigen, wie ungesund Fluglärm ist.
- 5.2 1. Das BAZL hält das Ergebnis in einem Koordinationsprotokoll fest **und macht dieses der Öffentlichkeit zugänglich.**
Begründung: Anlagespezifische Festlegungen im SIL zum Bau oder Betrieb der Luftfahrtinfrastruktur betreffen die Bevölkerung direkt. Es besteht somit ein Interesse der Öffentlichkeit zu erfahren, wie die Schutzziele erreicht werden können.
- 5.2 3. **ersatzlos streichen**
Begründung: Siehe 5.2 Ziff. 1
- 5.3 1. Anpassungen des SIL mit ~~erheblichen~~ Auswirkungen auf Raum und Umwelt oder neuen

Konflikten mit anderen Nutzungsansprüchen oder Schutzziele werden nach einer Anhörung der betroffenen Kantone und einer Information und Mitwirkung der Bevölkerung vom Bundesrat verabschiedet.

Begründung: Eine Absprache mit den betroffenen Kantonen sowie die Information und Mitwirkung der Bevölkerung sind bei jeder Anpassung des SIL erforderlich, die Auswirkungen auf Raum und Umwelt haben.

5.3 2. **ersatzlos streichen**

Begründung: Eine Absprache mit den betroffenen Kantonen sowie die Information und Mitwirkung der Bevölkerung sind bei jeder Anpassung des SIL erforderlich.

5.3 6. Änderungen des SIL erfolgen nach Bedarf. Sie können von betroffenen Bundesstellen, Kantonen, Gemeinden, oder Flugplatzhaltern und **von Dritten (private Organisationen oder Interessengruppen)** beantragt oder durch das BAZL selbst eingeleitet werden.

Begründung: Dritte (private Organisationen oder Interessengruppen) sollen auch Änderungen initiieren können.

Wir danke Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und bitten Sie, die Vorlage entsprechend anzupassen. Für Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Regula Rytz
Präsidentin



Urs Scheuss
stv. Generalsekretär

Grüne / Les Verts / I Verdi
Waisenhausplatz 21 | 3011 Bern