
Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) / Revision Konzeptteil / Öffentliche Mitwirkung / Stellungnahme

Der Konzeptteil des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) enthält generelle Ziele und Vorgaben zur Infrastruktur der schweizerischen Zivilluftfahrt. Er legt das Gesamtnetz mit den Standorten und den Funktionen der einzelnen Flugplätze fest. Der geltende Konzeptteil stammt aus dem Jahr 2000. Seither hat sich der zivile Luftverkehr stark weiterentwickelt und die Ansprüche an die Nutzung der Flugplätze sowie die politischen und planerischen Vorgaben haben sich verändert. Deshalb wird der SIL-Konzeptteil revidiert.

Die im SIL-Konzeptteil festgelegten generellen Grundsätze werden für die einzelnen Flugplätze in Objektblättern konkretisiert. Die Verfahren zu den Objektblättern werden unabhängig vom Verfahren zum Konzeptteil durchgeführt.

Die Mitwirkung der Bevölkerung zum revidierten SIL-Konzeptteil startete am 4. Juli und dauert bis am 4. September 2018. Die kantonalen Behörden haben für ihre Stellungnahme bis Ende Oktober Zeit. Die Unterlagen sind unter www.bazl.admin.ch/sil-mitwirkung einsehbar. Stellungnahmen sind schriftlich einzureichen an das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), Sektion Sachplan und Anlagen, 3003 Bern. Das Mitwirkungsverfahren hat das BAZL auf die Sommermonate Juli und August gelegt. Die Gemeinde Küsnacht verlangt, dass solche Verfahren in Zukunft länger dauern, um der Bevölkerung und den Gemeinden eine echte Mitwirkung zu ermöglichen.

Die Gemeinde Küsnacht befasste sich dennoch intensiv mit der Thematik und hat grundlegende Vorbehalte zur Luftfahrtpolitik des Bundesrats und zum vorliegenden Konzeptteil SIL (Hauptantrag). Die Kernpunkte der Kritik wurden begründet und als 8 Teilanträge ausformuliert.

Auf der Grundlage dieser Grundhaltung folgen im zweiten Teil der Stellungnahme die einzelnen und spezifischen Änderungsanträge zu den behördenverbindlichen Festlegungen bzw. Grundsätzen gemäss dem Konzeptteil SIL.

Aufgrund der knappen Frist wurde ein Auszug aus der nachstehenden Stellungnahme der Bevölkerung in Form einer Musterstellungnahme bereits zur Verfügung gestellt.

Beschluss - auf Antrag des Gemeindepräsidenten:

1. Im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zur Revision des Konzeptteils des SIL stellt der Gemeinderat das Begehren, dass die vorliegende Revision des Konzeptteils SIL zur grundlegenden Überarbeitung an das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) zurückgewiesen wird. Dies als Folge und Konsequenz aus den nachstehenden Teilanträgen:
 - 1.1 Die Grundsätze und Ziele zur Luftfahrtpolitik der Schweiz sind in den Konzeptteil SIL zu integrieren.
 - 1.2 Abkehr vom Nachfrageprinzip hin zum Angebotsprinzip in der Luftfahrtpolitik und Erstellung einer Übersicht über das vorhandene Kapazitätsangebot der Flugplätze.
 - 1.3 Die Entwicklung der Luftfahrtinfrastruktur basiert auf dem Prinzip der Nachhaltigkeit und der gleichwertigen Berücksichtigung der drei Nachhaltigkeitsdimensionen.
 - 1.4 Die Luftverkehrsprognosen sind nicht auf die Nachfrage, sondern auf die vorhandenen Kapazitäten des Bestands auszurichten.
 - 1.5 Der Bund definiert für den bedeutenden Sektor Luftfahrt erstmals klimapolitische Massnahmen und leistet damit einen anteilmässigen Beitrag zur Reduktion der Umweltbelastungen.
 - 1.6 Es sind finanzpolitische Lenkungsmassnahmen (Steuern, Abgaben und Gebühren) im Luftverkehr einzuführen.
 - 1.7 Die Betriebszeiten sämtlicher Landesflughäfen sind auf maximal 17 Stunden (6 bis 23 Uhr) zu beschränken und durchzusetzen.
 - 1.8 Das Sachplanverfahren hat die Mitwirkungsmöglichkeiten der Gemeinden sicherzustellen.
2. Dies mit folgenden Begründungen:
 - 2.1 Der Bericht des Bundesrates über die Luftfahrtpolitik der Schweiz von 2016 (LUPO) legt die Haltung des Bundesrats auf dem Gebiet der Luftfahrtpolitik dar. Im Konzeptteil SIL wird festgehalten, dass sich die Luftfahrtpolitik insbesondere nach dem LUPO ausrichten muss und entsprechend basiert der Konzeptteil SIL auf den Zielen des LUPO. Der LUPO nimmt damit in nicht abschätzbaren Mass die Aufgaben des Konzeptteils SIL vorweg. Dennoch ist der LUPO der Mitwirkung im vorliegenden Verfahren betreffend Konzeptteil SIL entzogen. Das ist falsch, und es fehlt insofern an einer rechtstaatlichen Legitimation. Im SIL ist der Rahmen für die Luftfahrtpolitik und die künftige Entwicklung der zivilen Luftfahrtinfrastruktur festzuhalten.
 - 2.2 Im Vergleich mit anderen Verkehrsträgern ist der Luftverkehr keinen Lenkungsinstrumenten unterworfen. Das im Konzeptteil SIL propagierte Nachfrageprinzip nach Luftverkehrsleistungen und somit unbegrenztem Wachstum und Ausbau von Kapazitäten ist somit weder politisch noch sachlich mehrheitsfähig und verstösst gegen das Nachhaltigkeitsprinzip. Eine rein auf Kapazitätsausbau ausgerichtete Luftfahrtpolitik ist weder aus gesellschaftlicher noch aus ökologischer Sicht gewünscht und tragbar.

Es liegt derzeit keine aktuelle, schweizweite Übersicht über die vorhandene Kapazität der Flugplätze (Angebot) vor.

- 2.3 Eine leistungsfähige und gut funktionierende Luftfahrtinfrastruktur ist für die wirtschaftliche Entwicklung der Schweiz eine wichtige Voraussetzung. Bau, Ausbau und Betrieb von Flugplatzanlagen haben aber auch negative Auswirkungen auf ihre Umgebung und die Umwelt. Um den Bestand und die Entwicklungsmöglichkeiten der Flugplatzanlagen längerfristig sicherstellen zu können, ist eine raumplanerische Koordination und eine Interessenabwägung zwischen wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit, gesellschaftlicher Solidarität und ökologischer Verantwortung vorzunehmen.
- 2.4 Die bisherigen Prognosen zu Flugbewegungen und Passagieren richteten sich nach der angenommenen starken Zunahme der ungebremsten Nachfrage aus und fielen allesamt massiv zu hoch aus. Trotzdem wird im Konzeptteil des SIL an der Nachfrageprognose festgehalten und beispielsweise für die drei Landesflughäfen mit einem Passagierwachstum von je 3% pro Jahr ausgegangen. Sollte dieses Szenario eintreffen wäre der Kollaps vorprogrammiert. Eine Abkehr vom Nachfrageansatz ist zwingend nötig und stattdessen ist von der Leistungsfähigkeit des Bestands auszugehen. Entsprechend sind die notwendigen Konzepte und Prognosen zu erstellen und gestützt darauf den Konzeptteil des SIL zu überarbeiten.
- 2.5 Die schweizerische Energie- und Klimapolitik ist mit der Flughafenpolitik nicht vereinbar. Der derzeitige Absatz von über 1,7 Millionen Tonnen Flugtreibstoff pro Jahr entspricht einem Anteil von rund 26% des gesamten Treibstoffabsatzes in der Schweiz und verursacht mehr als 5,5 Millionen Tonnen CO₂ bzw. 26% des gesamtschweizerischen CO₂-Ausstosses aus Treibstoffen. Unhaltbar ist, dass in der Schweiz obwohl das Fliegen die klimaschädlichste Fortbewegungsweise ist, die Luftfahrt als einziger bedeutender Sektor aktuell keiner klimapolitischen Lenkungsmassnahme untersteht und damit ein unverhältnismässiges Wachstum gefördert wird.
- 2.6 Fliegen ist im Verhältnis zu den anderen Verkehrsträgern dementsprechend zu billig, sodass dieser Verkehrsträger in einem unverhältnismässigen Mass bevorteilt und gefördert wird. Mit geeigneten und längst fälligen Lenkungsmassnahmen ist dies auszugleichen (Luftverkehrsabgabe, Start- bzw. Landegebühren, Kerosinsteuer, Emissionsabgabe, Verzicht auf finanzielle Unterstützungen und Subventionen etc.), damit eine Kostenwahrheit erreicht werden kann.
- 2.7 Die maximalen Betriebszeiten der Landesflughäfen sind zu vereinheitlichen und zum Schutz der Bevölkerung vor schädlichen Einwirkungen zu begrenzen. Als Teil der Angebotsstrategie ist der Flugplan und Flugbetrieb auf die beschränkten Betriebszeiten auszurichten. Der laschen Handhabung von Verspätungsabbau und Ausnahmebewilligungen in der Nacht muss Einhalt geboten werden.
- 2.8 Im SIL sollen nebst den Zielvorgaben für die zivile Luftfahrtinfrastruktur auch die Grundsätze und Ziele der Luftfahrtspolitik festgelegt werden (siehe auch 1.1 bzw. 2.1) und bei Sachplanverfahren soll der Anhörungskreis um die Gemeinden und weiteren Beteiligten erweitert werden. Damit wird die Luftfahrtpolitik demokratisch legitimiert und die Mitwirkungsmöglichkeiten der Gemeinden sowie weiteren Beteiligten im Sachplanverfahren sichergestellt.

3. Die folgenden detaillierten Änderungsanträge zu den behördenverbindlichen Festlegungen im Konzeptteil SIL basieren auf der vorstehenden Grundhaltung bzw. Anträgen (Ergänzungen: **rot**, Löschungen: durchgestrichen).

3. Grundsätze zur Planung und Entwicklung der Luftfahrtinfrastruktur

3.1 Ausrichtung der Luftfahrtinfrastruktur

1. Die Planungs- und Bewilligungsbehörden des Bundes schaffen die Rahmenbedingungen für eine ~~sichere, zuverlässige und leistungsfähige~~ Luftfahrtinfrastruktur, **welche gleichwertig die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit, gesellschaftliche Solidarität und ökologische Verantwortung sicherstellt.** ~~die den für Wirtschaft und Gesellschaft erforderlichen Luftverkehr ermöglicht. Dazu beobachtet er die Entwicklungstrends im Angebot der Luftfahrtinfrastruktur und in der Nachfrage nach Luftverkehrsleistung.~~
- ~~2. Die Planungs- und Bewilligungsbehörden des Bundes orientieren sich bei der Planung und Bewilligung der Luftfahrtinfrastruktur an den Grundsätzen der Nachhaltigkeit.~~
- 32.** Die Luftfahrtinfrastruktur und deren Betrieb haben die Anforderungen an die Sicherheit gemäss den geltenden internationalen und nationalen Vorgaben zu erfüllen. Bei der Planung und Anpassung von Flugverfahren hat die Sicherheit Priorität.
- 43.** Die Bereitstellung der Luftfahrtinfrastruktur durch Bau, Betrieb und Finanzierung der einzelnen Anlagen ist Dritten überlassen. Die Nutzung der Anlagen und die Anreize für Investitionen erfolgen – innerhalb der vom Bund gesetzten baulichen und betrieblichen Leitplanken – ebenfalls durch Dritte.
- ~~54.~~ Die Planungs- und Bewilligungsbehörden des Bundes tragen im Rahmen ihrer Interessenabwägung der Bedeutung der Anlagen im Gesamtsystem der Luftfahrtinfrastruktur Rechnung. ~~Diese misst sich am öffentlichen Interesse am Luftverkehr, der auf diesen Anlagen operieren soll.~~
- ~~65.~~ Für den Luftverkehr im öffentlichen Interesse sichert der Bund raumplanerisch ein ausreichendes Infrastrukturangebot. Dabei gelten in der Regel
 - Linienflüge (öffentlicher Luftverkehr), Rettungs- und Einsatzflüge sowie weitere Staatsflüge als Luftverkehr im öffentlichen Interesse;
 - Aus- und Weiterbildungsflüge, ~~Geschäfts- und Tourismusreise~~flüge, Arbeitsflüge sowie Werkflüge **häufig in der Regel** als Luftverkehr im öffentlichen Interesse;
 - **Geschäfts- und Tourismusreise**flüge sowie Flüge der Leicht- und Sportaviatik **in der Regel** als Luftverkehr im ~~vorwiegend~~ privaten Interesse.
- 76.** Die **Luftfahrtinfrastruktur der Schweiz verfügt über eine dichte, räumlich ausgewogen verteilte Luftfahrtinfrastruktur.** Diese bildet ein Gesamtsystem, in dem jede Anlage bestimmte Funktionen erfüllt. In diesem System werden folgende Anlagentypen unterschieden:
 - Landesflughäfen
 - Regionalf Flughäfen
 - Flugfelder
 - Heliports
 - Flugsicherungsanlagen

~~—Dieses Gesamtsystem wird ergänzt durch diejenigen Militärflugplätze, die zivilaviatisch mitbenutzt werden.~~

87. Die Anforderungen zur Ausstattung und zum Betrieb der Anlagen richten sich nach den gesetzlichen Vorgaben. Sie stellen sicher, dass die einzelnen Anlagen ihre spezifische Funktion gemäss Anlagentyp im Gesamtsystem der Luftfahrtinfrastruktur erfüllen können.

98. Für das bestehende Gesamtsystem der Flugplätze soll in seiner Substanz erhalten, qualitativ verbessert und nach Bedarf entwickelt werden. Dabei gilt:

- ~~Nachfragesteigerungen nach~~ Die Luftverkehrsleistungen sowie neue Luftverkehrsbedürfnisse sind primär mit den vorhandenen Kapazitäten auf den bestehenden Flugplätzen abzudecken. ~~Die Ausschöpfung der bestehenden Kapazitäten durch technische, betriebliche oder bauliche Massnahmen hat Vorrang vor dem Neubau von Anlagen.~~
- Die bestehenden Flugplätze sollen im Sinne der optimalen Nutzung soweit möglich verschiedenen Nutzerinnen und Nutzern zur Verfügung stehen. Den Flügen im öffentlichen Interesse kommt Priorität zu.
- ~~Bei Kapazitätsengpässen sind Entlastungsmöglichkeiten im Gesamtsystem zu suchen. Kapazitätsengpässe, welche die Funktionalität und Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems gefährden, sollen durch gezielte Massnahmen rechtzeitig beseitigt werden. Insbesondere ist bei den Regionalflughäfen zu prüfen, ob und wie weit sie zur Entlastung der Landesflughäfen beitragen können.~~
- ~~Bestehende Militärflugplätze sollen zivilaviatisch mitbenutzt werden, soweit es die militärischen Interessen erlauben bzw. es mit dem Betrieb der Luftwaffe vereinbar ist.~~
- ~~Ehemalige Militärflugplätze sollen für den zivilen Luftverkehr weitergenutzt und in zivile Flugplätze umgewandelt werden, sofern keine anderweitigen öffentlichen Interessen überwiegen.~~
- Für die militärische Mitbenützung ziviler Flugplätze gelten die Bestimmungen des Luftfahrtrechts (LFG, VIL) sowie des SIL-Objektblatts und Betriebsreglements des jeweiligen Flugplatzes.
- Neue Technologien und Verfahren, welche die Leistungsfähigkeit, Effizienz, Umweltbelastung oder Sicherheit der Luftfahrtinfrastrukturen verbessern, sollen gefördert und genutzt werden.

109. ~~Der Bund stellt die Grundlagen bereit, um die möglichen Auswirkungen der Kapazitätsengpässe, die sich für den öffentlichen Luftverkehr auf den Landesflughäfen langfristig abzeichnen, auf die internationale Verkehrsanbindung und die schweizerische Volkswirtschaft vertieft zu beurteilen. Dazu soll die Nach Vorliegen der~~ aktualisierten und erweiterten bestehende Luftverkehrsprognose ist der SIL zu revidieren. ~~aktualisiert und erweitert werden.~~

4410. Bei Ablauf der Konzession oder Entzug der Betriebsbewilligung eines Flugplatzes ist dessen raumplanerische Sicherung im SIL zu überprüfen.

4211. Die Flugsicherung dient der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs. Die dazu notwendigen Flugsicherungsanlagen sind Verkehrsinfrastrukturen von nationaler Bedeutung.

3.2 Koordination mit anderen Verkehrsträgern

1. Der Luftverkehr ist ein **wesentlicher** wichtiger Teil des nationalen und internationalen Verkehrssystems und ist in die schweizerische Verkehrspolitik eingebunden. Der Luftverkehr stellt im Personen- und Güterverkehr die interkontinentale Anbindung der Schweiz sowie die Anbindung an die wichtigen europäischen Zentren sicher.
2. Der Luftverkehr ist – wie die Verkehrsträger Strasse, Schiene und Wasser – nach seinen komparativen Vorteilen einzusetzen und mit den anderen Verkehrsträgern so zu verknüpfen, dass zuverlässige, komfortable und leistungsfähige Umsteigebeziehungen entstehen. Insbesondere soll die Zusammenarbeit zwischen Luft- und Schienenverkehr sowohl im Passagier- als auch im **GüterFracht- und Postbereich** gefördert werden.
3. Bei Landesflughäfen **und Regionalflyghäfen mit öffentlichem Luftverkehr** ist anzustreben, dass sie landseitig
 - an ein leistungsfähiges Hochleistungsstrassennetz angeschlossen sind;
 - mit direkten Fernverkehrsverbindungen an das nationale Eisenbahnnetz angeschlossen und langfristig an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahnen angeschlossen sind;
 - in das regionale Netz des öffentlichen Verkehrs integriert und mit einem darauf abgestimmten Parkplatzangebot ausgestattet sind. Die Parkplätze sind zu bewirtschaften.
4. ~~Die Regionalflyghäfen mit öffentlichem Luftverkehr sollen~~
 - ~~durch öffentliche Verkehrsmittel mit ihrem regionalen und lokalen Einzugsgebiet verknüpft sein;~~
 - ~~über einen guten Anschluss an das Strassennetz verfügen;~~
 - ~~ausreichende Parkierungsmöglichkeiten aufweisen.~~
54. Bei Landesflughäfen und Regionalflyghäfen mit öffentlichem Luftverkehr sollen Massnahmen, die den Modal Split zugunsten des öffentlichen Verkehrs beeinflussen, gefördert **bzw. gefordert** werden.
65. Regionalflyghäfen ohne öffentlichen Luftverkehr und Flugfelder weisen eine ihrer Funktion angemessene Erschliessung auf.

3.3 Koordination mit der Raumnutzung

1. Die bauliche und betriebliche Entwicklung der Luftfahrtinfrastruktur ist – unter Berücksichtigung der Grundsätze zur «Ausrichtung der Luftfahrtinfrastruktur» (vgl. Kap. 3.1) – mit den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzziele abzustimmen **und über die Landesgrenzen hinaus abzusichern**. Der Bund sichert die räumliche Koordination von Bau, Betrieb und Entwicklung der einzelnen Anlagen im SIL-Objektteil. ~~in der Regel durch die Festlegung von~~
 - ~~Zweckbestimmung und Funktion der Anlage, Rahmenbedingungen zum Betrieb~~
 - ~~Flugplatzperimeter und Rahmenbedingungen zur Infrastruktur~~
 - ~~Gebiet mit Hindernisbegrenzung~~
 - ~~Gebiet mit Lärmbelastung~~
 - ~~Grundsätze zur landseitigen Erschliessung~~
 - ~~Grundsätze zum Natur- und Landschaftsschutz~~
2. Die Kantone **bestimmen in ihren Richtplänen, wie die raumwirksamen Tätigkeiten von Kanton und Gemeinden mit denen des Bundes im Bereich der Luftfahrt koordiniert**

werden.

- ~~stimmen ihre Richtpläne mit den Festlegungen des SIL ab;~~
- ~~stellen die Koordination der Flugplatznutzung mit der Nutzung in der Umgebung des Flugplatzes sicher;~~
- ~~stellen in ihrem Zuständigkeitsbereich die landseitige Erschliessung der Flugplätze mit dem öffentlichen und privaten Verkehr sicher;~~
- ~~erteilen die notwendigen Aufträge an die Gemeinden.~~

~~3. Die Gemeinden~~

- ~~berücksichtigen in ihrer Nutzungsplanung die Festlegungen des SIL;~~
- ~~legen in den Nutzungsplänen innerhalb des Flugplatzperimeters die Bedingungen für Bauten, Anlagen und Nutzungen fest, die nicht direkt der Luftfahrt dienen (Nebenanlagen);~~
- ~~stellen in ihrem Zuständigkeitsbereich die landseitige Erschliessung der Flugplätze mit dem öffentlichen und privaten Verkehr sicher.~~

3.4 Koordination mit dem Umweltschutz

1. Der Schutz der Umwelt **und die Umweltschäden** sind bei der Planung, dem Bau und Betrieb der Luftfahrtinfrastruktur zu berücksichtigen. ~~Die Behörden des Bundes beziehen bei der Planung der Luftfahrtinfrastruktur die Umweltschäden mit ein.~~ Im Rahmen seiner Bewilligungskompetenz für die Luftfahrtinfrastruktur prüft der Bund die Einhaltung der Bestimmungen der Umweltschutzgesetzgebung.

2. Der Bund definiert für den Sektor Luftfahrt klimapolitische Massnahmen.

~~23.~~ Die Umweltbelastung der Luftfahrt ist durch technische, betriebliche, ökonomische und planerische Massnahmen im Sinne der ~~Vorsorge~~ möglichst zu begrenzen **reduzieren**.

- Technik: Reduktion von Energieverbrauch und Emissionen durch Anreize für den Einsatz möglichst sparsamer und emissionsarmer Luftfahrzeuge auf Flugplätzen (Emissionsbegrenzung an der Quelle);
- Betrieb: Reduktion von Energieverbrauch und Emissionen durch Optimierung der An- und Abflüge und der betrieblichen Abläufe auf Flugplätzen;
- Gebühren: Reduktion von Energieverbrauch und Emissionen durch Erhebung umweltbezogener **Abgaben und** Gebühren auf Flugplätzen;
- Planung: Schutz der Bevölkerung vor Immissionen durch ~~die möglichst frühzeitige~~ raumplanerische Abstimmung der Luftfahrtinfrastruktur mit der Umgebung und ~~Minimierung der~~ **Verzicht** baulicher Eingriffe in die ~~gewachsene~~ Natur- und Kulturlandschaften.

~~Technische und betriebliche Massnahmen sind im wirtschaftlich tragbaren Rahmen umzusetzen.~~

~~34.~~ Im Interesse der ~~ökonomischen und sozialen~~ Dimension der Mobilität wird in Kauf genommen, dass

- ~~bei Landesflughäfen, Regionalflughäfen mit öffentlichem Luftverkehr und bei Heliports die Belastungsgrenzwerte für den Fluglärm nicht überall eingehalten werden können;~~
- ~~bei Landesflughäfen gewisse Luftschadstoffe (namentlich Stickoxide und Fein-~~

~~staub) einen feststellbaren Anteil an der Gesamtschadstoffbelastung ausmachen.~~

Erleichterungen gemäss Umweltschutzgesetz (USG) können nur nach umfassender Interessenabwägung für Anlagen **der Rettungs- und Einsatzflüge** gewährt werden; ~~die dem öffentlichen Luftverkehr dienen oder einen wesentlichen Anteil an Rettungs- und Einsatzflügen am Gesamtverkehr aufweisen.~~

~~Im Weiteren können Erleichterungen für Flugplätze gewährt werden, die gemäss den Festlegungen im SIL ausdrücklich zur Entlastung der Landesflughäfen vorgesehen sind, sofern die Voraussetzungen gemäss Art. 7 Abs. 2 LSV erfüllt sind. Die Immissionsgrenzwerte für den Fluglärm müssen jedoch eingehalten und die Erleichterungen dürfen nur in geringem örtlichem Umfang gewährt werden.~~

45. Die Landesflughäfen **erfüllen die klimapolitischen Ziele der Luftfahrt** sollen mit spezifischen Kontroll- und Verbesserungsmassnahmen ~~eine kontinuierliche Reduktion der Umweltauswirkungen (nach den Prinzipien eines Umweltmanagementsystems) anstreben.~~
56. Der Flächenverbrauch der Luftfahrtinfrastruktur ist unter Berücksichtigung der betrieblichen und sicherheitstechnischen Anforderungen möglichst zu begrenzen; das landwirtschaftliche Kulturland ist zu schonen. Fruchtfolgeflächen auf dem Areal der Landesflughäfen oder der Regionalflughäfen, die für den Bau von Flugplatzanlagen beansprucht werden, sind zu kompensieren. ~~Auf den Flugfeldern richtet sich diese Kompensation nach den Vorgaben der Kantone.~~
67. Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen in Flugplatzarealen sollen – unter Vorbehalt der luftfahrtspezifischen Sicherheitsvorschriften ~~und der Ausbauefordernisse~~ – ökologisch aufgewertet werden. Die Interessen der Landwirtschaft sind zu berücksichtigen.
78. Im Sinne der nachhaltigen Verkehrspolitik des Bundes soll die luftfahrtspezifische Forschung und Entwicklung im Umweltbereich gefördert werden. Im Vordergrund stehen die weitere Reduktion von Energieverbrauch, **Umweltbelastungen** und Lärmemissionen, die rationellere Nutzung vorhandener Transportkapazitäten sowie das Verkehrsmanagement am Boden (Flugplätze) und in der Luft (Flugsicherung).
89. Der Bund verwendet einen Teil der Erträge der zweckgebundenen Mineralölsteuer auf Flugtreibstoffen ~~zweckgebunden für Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Luftverkehr («Spezialfinanzierung Luftverkehr»)~~. Dabei kann der ~~Bund unter anderem~~ **für** Beiträge an Umweltschutzmassnahmen sowie an die Forschung und Entwicklung im Umweltbereich, die zur Begrenzung der Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Umwelt beitragen ~~gewähren.~~
910. Der Bund setzt sich auf internationaler Ebene für einen ~~angemessenen~~ Beitrag der Luftfahrt am Klimaschutz sowie für eine Reduktion der durch den Luftverkehr verursachten Lärm- und Schadstoffemissionen ein.

4. Anlagentypen

4.1 Landesflughäfen

1. Die Landesflughäfen sind Verkehrsinfrastrukturen von nationaler **und internationaler** Bedeutung. Sie dienen in erster Priorität dem öffentlichen Verkehr (Linienflüge), soweit es die verbleibende Kapazität erlaubt auch dem weiteren Luftverkehr im öffentlichen Interesse. Sie schaffen die Voraussetzungen für die Anbindung der Schweiz

an den internationalen Luftverkehr, **in erster Priorität** durch Direktverbindungen und **in zweiter Priorität** oder durch Umsteigeverbindungen.

2. Die bauliche und betriebliche Weiterentwicklung der Landesflughäfen ~~richtet sich nach der Luftverkehrsnachfrage, soweit diese Entwicklung steht~~ mit den Grundsätzen der Nachhaltigkeit in Einklang ~~steht~~.

~~Zur Deckung der Nachfrage ist~~ Die vorhandene Infrastruktur **ist** möglichst effizient zu nutzen; ~~auf lange Sicht sind die Kapazitäten auch mit baulichen Massnahmen zu steigern.~~ Die Objektblätter können verbindliche Leistungs- und Kapazitätsziele enthalten, mit denen sichergestellt werden soll, dass der jeweilige Landesflughafen seinen Zweck erreicht.

3. Die Ausstattung der Landesflughäfen entspricht den Anforderungen des Linienverkehrs und ermöglicht interkontinentale Direktverbindungen. Die Landesflughäfen
 - verfügen über mindestens eine befestigte Piste inkl. Roll- und Vorfeldbereich;
 - sind für den Instrumentenflugverkehr (IFR) und den Allwetterbetrieb ausgerüstet;
 - verfügen über eine Anflugkontrollstelle mit einem Kontrollturm sowie eine Kontrollzone (CTR) mit einem Nahverkehrsbereich (TMA);
 - weisen permanente Zolleinrichtungen für die Abfertigung von Personen und Waren aus der ganzen Welt auf;
 - weisen eine leistungsfähige Infrastruktur für den Transport von Luftfracht auf;
 - können eine Helikopterbasis aufweisen.
4. Die ~~bestehenden~~ **maximalen** Betriebszeiten der Landesflughäfen sind von 6 bis 23 Uhr ~~aufrecht zu erhalten. Sie sollen nur reduziert werden, wenn sich im vergleichbaren europäischen Umfeld verlängerte Nachtruhezeiten durchsetzen, sodass im Minimum die 7-stündige Nachtruhezeit bzw. Nachtflugperre zwischen 23 und 6 Uhr eingehalten werden kann~~ die über die in der Schweiz geltende Nachtflugsperr hinausgehen.
5. Die Anzahl und die Verteilung der Landesflughäfen entsprechen der Metropolitanstruktur der Schweiz gemäss Raumkonzept Schweiz. Zu den Landesflughäfen gehören die Flugplätze (Standorte gemäss Abb. 16):
 - Basel-Mulhouse
 - Genève
 - Zürich

4.2 Regionallughäfen

1. Die Regionallughäfen sind Verkehrsinfrastrukturen von überregionaler resp. regionaler Bedeutung. Sie dienen primär dem Luftverkehr im öffentlichen Interesse. Der Zugang der Flugschulen ist zu gewährleisten.

Die Regionallughäfen können **als Ergänzung zu den Landesflughäfen** – sofern dafür ausgerüstet – Linienflüge zu den Landesflughäfen und zu ausländischen Destinationen anbieten.

~~Die Regionallughäfen mit Anbindungsfunktion übernehmen zudem, als Ergänzung zu den Landesflughäfen, die Anbindung der Sprachräume sowie der gemäss Raumkonzept Schweiz grosstädtisch geprägten Handlungsräume an den internationalen öffentlichen Luftverkehr.~~

2. Die Anzahl und die Verteilung der Regionalflughäfen sowie deren bauliche und betriebliche ~~Weiterentwicklung~~ **Ausrüstung** orientieren sich
 - ~~an der Nachfrage nach dem Luftverkehr im öffentlichen Interesse;~~
 - am Bedarf nach öffentlich zugänglichen Flugplätzen sowie nach regionaler Anbindung an den internationalen öffentlichen Luftverkehr;
 - am regionalwirtschaftlichen Bedarf, der von Standortkanton und -region geltend gemacht wird;
 - am Ziel der räumlichen Ausgewogenheit.
3. Die Regionalflughäfen ~~mit Anbindungsfunktion~~ bieten eine Ausstattung, die den Anforderungen des öffentlichen Luftverkehrs entspricht. Sie
 - verfügen über mindestens eine befestigte Piste inkl. Roll- und Vorfeldbereich;
 - sind für den Instrumentenflugverkehr (IFR) und für den Allwetterbetrieb ausgerüstet;
 - verfügen über eine Anflugkontrollstelle mit einem Kontrollturm sowie eine Kontrollzone (CTR) mit einem Nahverkehrsbereich (TMA) oder eine technisch gleichwertige Einrichtung;
 - weisen Zolleinrichtungen für die Abfertigung von Personen und Waren aus der ganzen Welt auf;
 - können eine Helikopterbasis aufweisen.

Die Ausstattung der übrigen Regionalflughäfen erfüllt die Mindestanforderungen des Luftverkehrs, der darauf operiert. Sie

- verfügen über mindestens eine befestigte Piste inkl. Roll- und Vorfeldbereich;
 - können für den Instrumentenflugverkehr (IFR), den Allwetterbetrieb sowie den Betrieb bei Dunkelheit ausgerüstet sein;
 - können eine Helikopterbasis aufweisen.
4. Zu den Regionalflughäfen ~~mit Anbindungsfunktion~~ gehören die Flugplätze (Standorte gemäss Abb. 16):
 - Bern-Belp (BE)
 - Lugano-Agno (TI)

Zu den **übrigen** Regionalflughäfen gehören die Flugplätze (Standorte gemäss Abb. 16):

- Birrfeld (AG)
- Bressaucourt (JU)
- Ecuwillens (FR)
- La Chaux-de-Fonds–Les-Eplatures (NE)
- Grenchen (SO)
- Lausanne-La Blécherette (VD)
- St.Gallen-Altenrhein (SG)
- Samedan (GR)
- Sion (VS)

4.3 Flugfelder

1. Die Flugfelder dienen allen Luftverkehrsarten mit Ausnahme des Linienverkehrs (öffentlicher Luftverkehr).

2. Die Anzahl und Verteilung der Flugfelder **ist abschliessend, d.h. es werden keine neuen Flugfelder bewilligt.** ~~sowie deren~~ **Die Ausstattung sowie** bauliche und betriebliche ~~Weiterentwicklung~~ **Ausrüstung der Flugfelder** orientieren sich an den Mindestanforderungen des Luftverkehrs, der darauf operiert. Die Flugfelder können für den Instrumentenflugverkehr (IFR), den Allwetterbetrieb sowie den Betrieb bei Dunkelheit ausgerüstet sein, Flugsicherungsdienste anbieten sowie eine Helikopterbasis aufweisen.
- ~~an der Nachfrage nach dem Luftverkehr im öffentlichen Interesse;~~
 - ~~am regionalwirtschaftlichen Bedarf, der von Standortkanton und -region geltend gemacht wird;~~
 - ~~dem Ziel der räumlichen Ausgewogenheit.~~
3. ~~Die Ausstattung der Flugfelder erfüllt die Mindestanforderungen des Luftverkehrs, der darauf operiert. Die Flugfelder können für den Instrumentenflugverkehr (IFR), den Allwetterbetrieb sowie den Betrieb bei Dunkelheit ausgerüstet sein, Flugsicherungsdienste anbieten sowie eine Helikopterbasis aufweisen.~~
43. Zu den Flugfeldern gehören die Flugplätze (Standorte gemäss Abb. 16):
- Ambri (TI)
 - Amlikon (TG)
 - BadRagaz (SG)
 - Bellechasse (FR)
 - Bex (VD)
 - Biel-Kappelen (BE)
 - Buochs (NW)
 - Buttwil (AG)
 - Courtelary (BE)
 - Dittingen (BL)
 - Dübendorf (ZH)
 - Fricktal-Schupfart (AG)
 - Gruyères (FR)
 - Hasenstrick (ZH)
 - Hausen am Albis (ZH)
 - Kägiswil (OW)
 - La Côte (VD)
 - Langenthal (BE)
 - Locarno (TI)
 - Lodrino (TI)
 - Lommis (TG)
 - Luzern-Beromünster (LU)
 - Mollis (GL)
 - Montricher (VD)
 - Môtiers (NE)
 - Münster (VS)
 - Neuchâtel (NE)
 - Olten (SO)
 - Raron (VS)
 - Reichenbach (BE)

- Saanen (BE)
 - Schänis (SG)
 - Schaffhausen (SH)
 - Sitterdorf (TG)
 - Speck-Fehraltorf (ZH)
 - St. Stephan (BE)
 - Thun (BE)
 - Triengen (LU)
 - Wangen-Lachen (SZ)
 - Winterthur (ZH)
 - Yverdon (VD)
 - Zweisimmen (BE)
54. Flugfelder mit saisonalem Flugbetrieb im Winter (Winterflugfelder) dienen primär Flügen der Leicht- und Sportaviatik und weisen keine permanente Infrastruktur auf. **Es werden keine neuen Winterflugfelder bewilligt.** Zu den Winterflugfeldern gehören die Flugplätze (Standorte gemäss Abb. 16):
- Blumental (BE)
 - Lauberhorn (BE)
 - Männlichen (BE)
 - Schwarzsee (FR)
65. Das Flugfeld Wangen (SZ) ist ein Wasserflugplatz (Standort gemäss Abb. 16). **Es werden keine neuen Wasserflugplätze bewilligt.** ~~Neue Wasserflugplätze dürfen nicht bewilligt werden.~~
76. Militärflugplätze, die von der Luftwaffe nicht mehr genutzt werden, **sind einer anderen nichtaviatischen Nutzung zuzuführen.** ~~sollen als zivile Flugplätze weiterbetrieben werden, wenn~~
- ~~• die Anlage dem Luftverkehr im öffentlichen Interesse dient oder zur Entlastung im Gesamtsystem der Flugplätze beiträgt;~~
 - ~~• eine Trägerschaft Gewähr für eine geordnete Benützung bietet;~~
 - ~~• keine überwiegenden Interessen der Raumplanung oder der Umwelt entgegenstehen.~~
8. ~~Für die Umwandlung eines ehemaligen Militärflugplatzes in einen zivilen Flugplatz ist ein Umnutzungsverfahren erforderlich. Dieses Verfahren richtet sich nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes (LFG). Bis zum Abschluss des Umnutzungsverfahrens können ehemalige Militärflugplätze im bisherigen Umfang zivilaviatisch weiter benützt werden.~~
9. ~~Teile des Militärflugplatzes Dübendorf werden in ein ziviles Flugfeld umgenutzt. Dieses dient in erster Linie dem Geschäftsreiseverkehr. Weiter soll es Werkflügen sowie Sport- und Freizeitflügen offen stehen. Aviatische Grundschulung sowie Linienverkehr sind ausgeschlossen.~~
- ~~Das zivile Flugfeld Dübendorf beherbergt eine Helikopterbasis für Rettungsflüge und Flüge der Kantonspolizei. Weitere gewerbsmässige und private Helikopterflüge sind möglich.~~
- ~~Das zivile Flugfeld Dübendorf lässt eine Mitbenützung durch die Luftwaffe für Flüge mit militärischen Helikoptern und Flächenflugzeugen zu.~~

4.4 Heliports

1. Heliports dienen primär Rettungs- und Einsatzflügen sowie Arbeitsflügen, sekundär dem weiteren Luftverkehr. Den Heliports kommt im Gesamtsystem der Luftfahrtinfrastruktur eine komplementäre Rolle zu.
2. Die Anzahl und Verteilung der Heliports ~~ist abschliessend, d.h. es werden keine neuen Heliports bewilligt, sowie deren Weiterentwicklung~~ **Die Ausstattung sowie** bauliche und betriebliche **Ausrüstung der Heliports** orientieren sich **an den Mindestanforderungen des vorrangig darauf operierenden Flugverkehrs. Heliports können für den Instrumentenflugverkehr (IFR), den Allwetterbetrieb und den Betrieb bei Dunkelheit ausgerüstet sein sowie Flugsicherungsdienste anbieten.**

- ~~• an der Nachfrage nach dem Helikopter-Luftverkehr im öffentlichen Interesse;~~
- ~~• am regionalwirtschaftlichen Bedarf, der von Standortkanton und -region geltend gemacht wird;~~
- ~~• am Ziel der räumlichen Ausgewogenheit.~~

~~Neue Heliports können bewilligt werden, falls die vorgesehene Verkehrsleistung nachweislich nicht von einer bestehenden Anlage aus erbracht werden kann.~~

- ~~3. Die Ausstattung der Heliports entspricht den Mindestanforderungen des vorrangig darauf operierenden Flugverkehrs.~~

~~Heliports können für den Instrumentenflugverkehr (IFR), den Allwetterbetrieb und den Betrieb bei Dunkelheit ausgerüstet sein sowie Flugsicherungsdienste anbieten.~~

- ~~43. Heliports sollen, im Sinne der optimalen Nutzung der Infrastruktur, soweit möglich verschiedenen Nutzerinnen und Nutzern zur Verfügung stehen. Beim Neubau oder~~ Bei grösseren baulichen oder betrieblichen Änderungen von Heliports sollen die Möglichkeiten dazu geprüft werden.

- ~~54. Für bestehende und neue Heliports, die einen wesentlichen Anteil an Rettungs- und Einsatzflügen am Gesamtverkehr aufweisen, können Erleichterungen gemäss Lärm-schutzverordnung (LSV) gewährt werden.~~

- ~~65. Zu den Heliports gehören die Flugplätze (Standorte gemäss Abb. 16):~~

- ~~• Balzers (Fürstentum Liechtenstein)~~
- ~~• Collombey-Muraz (VS)~~
- ~~• Davos (GR)~~
- ~~• Erstfeld (UR)~~
- ~~• Gampel (VS)~~
- ~~• Gossau (SG)~~
- ~~• Gsteigwiler (BE)~~
- ~~• Haltikon (SZ)~~
- ~~• Holziken (AG)~~
- ~~• Interlaken (BE)~~
- ~~• Lauterbrunnen (BE)~~
- ~~• Leysin (VD)~~
- ~~• Pfaffnau (LU)~~
- ~~• Raron (VS)~~
- ~~• San Vittore (GR)~~
- ~~• Schattenhalb (BE)~~

- Schindellegi (SZ)
- Sembracher (VS)
- Tavanasa (GR)
- Trogen (AR)
- Untervaz (GR)
- Würenlingen (AG)
- Zermatt (VS)

76. Heliports mit saisonalem Flugbetrieb im Winter (Winterheliports) dienen primär Flügen der Leicht- und Sportaviatik und weisen keine permanente Infrastruktur auf. **Es werden keine neuen Winterheliports bewilligt.** Zu den Winterheliports zählen die Flugplätze (Standorte gemäss Abb. 16):

- Gstaad-Inn Grund (BE)
- St. Moritz (GR)

4.5 Militärflygplätze

~~1. Die Militärflygplätze sollen — soweit es die militärischen Interessen zulassen — dem zivilen Luftverkehr zur Verfügung gestellt werden. Die zivil mitbenützten Militärflygplätze nehmen eine Ergänzungsfunktion im Gesamtsystem der zivilen Luftfahrtinfrastruktur wahr (Standorte gemäss Abb. 16).~~

~~2. Die zivil mitbenützten Militärflygplätze können allen Luftverkehrsarten dienen. Die Art und das Ausmass der zivilen Mitbenützung richten sich nach~~

- ~~• den vorrangigen militärischen Nutzungsbedürfnissen resp. dem Betrieb der Luftwaffe,~~
- ~~• den regionalen zivilen Luftverkehrsbedürfnissen,~~
- ~~• der Ausstattung und den betrieblichen Rahmenbedingungen des Militärflygplatzes.~~

~~Bei Abweichungen der militärischen Infrastruktur von den zivilen Anforderungen ist die Sicherheit nach den Regeln des zivilen Luftfahrtrechts durch den zivilen Flugplatzhalter zu gewährleisten.~~

~~3. Die häufige zivile Mitbenützung eines Militärflygplatzes setzt ein SIL-Objektblatt für den zivilen Flugbetrieb voraus~~

~~→ Die Schwellenwerte für die häufige zivile Mitbenützung sollen neu im Art. 30 der revidierten VIL festgelegt werden. Falls der Artikel nicht aufgenommen werden sollte, ist der SIL (analog den bisherigen Festlegungen) zu ergänzen.~~

~~4. Die von der zivilen Mitbenützung ausgehende Lärmbelastung darf zu keinen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte (IGW) gemäss Anhang 5 und 8 Lärmschutzverordnung (LSV) führen. Wo die IGW gemäss Anhang 8 LSV bereits durch den militärischen Flugbetrieb überschritten werden, darf die von der zivilen Mitbenützung ausgehende Lärmbelastung nicht zu einer wahrnehmbaren Erhöhung der Gesamtlärmbelastung (militärisch und zivil) führen.~~

4.65 Flugsicherungsanlagen

1. Flugsicherungsanlagen dienen der sicheren, effizienten und pünktlichen Abwicklung des Luftverkehrs in der Luft und am Boden. Der lückenlose, sichere und wirtschaftliche Betrieb der Flugsicherungsanlagen liegt im öffentlichen Interesse.

2. Die Anzahl und die räumliche Verteilung der Flugsicherungsanlagen **sowie deren bauliche und betriebliche Weiterentwicklung** richten sich nach dem sicherheits- und navigationstechnischen Bedarf der nationalen und internationalen Luftfahrt. Flugsicherungsanlagen ~~sollen nach Möglichkeit~~ **halten** genügend Abstand zu bewohnten Gebieten **einhalten**, **liegen ausserhalb von** Schutzgebieten **meiden** und **ordnen** sich in die Landschaft **einordnen**. ~~Sie sollen~~ Ferner **halten sie** die Bestimmungen der Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV) **einhalten**. ~~Treten bei der Standortwahl Konflikte auf, hat die Flugsicherheit~~ **Priorität**.
- ~~3. Die bauliche und betriebliche Weiterentwicklung der Flugsicherungsanlagen richtet sich nach dem sicherheits- und navigationstechnischen Bedarf der nationalen und internationalen Luftfahrt.~~
43. Zu den Flugsicherungsanlagen gehören die Anlagen (Standorte gemäss Abb. 17):
 - Albis (ZH)
 - Albis-Felsenegg (ZH)
 - Belpberg (BE)
 - Bern-Belp (BE)
 - Bürgenberg (NW)
 - Corvatsch (GR)
 - Fribourg (FR)
 - Gland (VD)
 - Hochwald (SO)
 - Holberg 1 (ZH)
 - Holberg 2 (ZH)
 - Hörnli (ZH)
 - La Dôle 1 (VD)
 - La Dôle 2 (VD)
 - La Dôle 3 (VD)
 - La Praz (VD)
 - Lägern 1 (ZH)
 - Lägern 2 (ZH)
 - Lägern 3 (ZH)
 - Le Cunay 1 (VD)
 - Le Cunay 2 (VD)
 - Märchligen (BE)
 - Monte Lema 1 (TI)
 - Monte Lema 2 (TI)
 - Muzzano (TI)
 - Niesen (BE)
 - Passeiry (GE)
 - Pointe de la Plaine Morte (VS)
 - San Salvatore (TI)
 - St. Prex 1 (VD)
 - St. Prex 2 (VD)
 - Sion 1 (VS)
 - Sion 2 (VS)
 - Trasadingen (SH)

- Trütlikon (TG)
- Waltikon (ZH)
- Wangen-Brüttisellen (ZH)
- Willisau (LU)
- Wislistein (ZH)

5. Handhabung des Sachplans

5.1 Sachplanpflicht

1. Der SIL legt die Ziele **der Luftfahrtpolitik** und Vorgaben für die zivile Luftfahrtinfrastruktur fest und stimmt sie mit ~~den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzzielen ab.~~ **der Raumordnungspolitik und der Nachhaltigkeitsstrategie des Bundes ab.** Die generellen Ziele und Vorgaben sind im Konzeptteil, die anlagespezifischen Vorgaben im Objektteil festgelegt. Je nach Stand der Abstimmung unterscheidet er bei den Festlegungen zwischen Festsetzungen, Zwischenergebnissen und Vororientierungen.
2. Die Genehmigung raumwirksamer Vorhaben im Bereich der zivilen Luftfahrtinfrastruktur (bzw. von Vorhaben mit räumlichem Koordinationsbedarf) bedingt ~~grundsätzlich~~ vorgängig eine Festsetzung im SIL.

5.2 Koordinationsprozess

1. Anlagespezifische Festlegungen im SIL zum Bau oder Betrieb der Luftfahrtinfrastruktur beruhen auf dem Ergebnis eines Koordinationsprozesses zwischen den zuständigen Bundesstellen, den zuständigen Stellen der betroffenen Kantone und Gemeinden sowie den Flugplatzhaltern. Das BAZL hält das Ergebnis in einem Koordinationsprotokoll fest.
2. Das Koordinationsprotokoll gibt einen Überblick über die beabsichtigte Nutzung der Luftfahrtinfrastruktur, deren Auswirkungen auf Raum und Umwelt sowie deren Abstimmung mit ~~den umgebenden~~ **anderen** Nutzungsansprüchen und Schutzzielen. Es weist die räumlichen Konflikte sowie den Konsens und die Differenzen zwischen den an der Koordination beteiligten Stellen aus. Es dient als Grundlage sowohl für die Erarbeitung oder Anpassung des SIL-Objektblatts als auch der anderen betroffenen Planungsinstrumente.
3. ~~Besteht kein raumplanerischer Handlungsspielraum oder können die raumplanerischen Konflikte als bekannt vorausgesetzt werden, kann ausnahmsweise auf den Koordinationsprozess verzichtet werden.~~

5.3 Sachplanverfahren

1. Anpassungen des SIL mit erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt oder neuen Konflikten mit anderen Nutzungsansprüchen oder Schutzzielen werden nach ~~einer~~ Anhörug **der Bundesstellen**, der betroffenen Kantone **und Gemeinden**, **den Flugplatzhaltern** und ~~einer Information und Mitwirkung~~ der Bevölkerung vom Bundesrat verabschiedet.
2. Anpassungen ohne neue Interessenkonflikte und ohne erhebliche Auswirkungen auf Raum und Umwelt können vom Departement verabschiedet werden. Bei solchen Anpassungen kann in Absprache mit den betroffenen Kantonen **und Gemeinden sowie den Flugplatzhaltern** auf die Information und Mitwirkung der Bevölkerung verzichtet

werden.

3. Fortschreibungen des SIL ohne materielle Änderung können vom Departement verabschiedet werden.
4. Das Sachplanverfahren ist den Genehmigungsverfahren nach Luftfahrtgesetz grundsätzlich vorgelagert, kann aber auch parallel dazu durchgeführt werden. Fortschreibungen oder kleine, unbestrittene Änderungen können auch nachträglich vorgenommen werden.
5. Ist mit einer Änderung des SIL eine Anpassung eines kantonalen Richtplans oder eines anderen Bundessachplans verbunden, sind die Verfahren nach Möglichkeit gleichzeitig oder zumindest aufeinander abgestimmt durchzuführen.
6. Änderungen des SIL erfolgen nach Bedarf. Sie können von betroffenen Bundesstellen, Kantonen, Gemeinden oder Flugplatzhaltern beantragt oder durch das BAZL selbst eingeleitet werden.

5.4 Vollzugskontrolle, Berichterstattung

1. Das UVEK erstattet alle 4 Jahre im Rahmen der Legislaturplanung oder des Realisierungsprogramms dem Bundesrat Bericht über die Umsetzung der Ziele und Vorgaben des SIL sowie über den notwendigen Handlungsbedarf.
4. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt wird um Gutheissung der gestellten Anträge ersucht.
5. Mitteilung an
 - Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), Sektion Sachplan und Anlagen, 3003 Bern
 - [...]

Für richtigen Auszug

Catrina Erb Pola
Gemeindeschreiberin