



CH-3857 Unterbach, Flpl Kdo MEI

Eidgenössisches Departement für Verteidigung
Bevölkerungsschutz und Sport
Generalsekretariat VBS
Raum und Umwelt VBS
Maulbeerstrasse 9
3003 Bern

Referenz/Aktenzeichen:

Ihr Zeichen:

Unser Zeichen: S/P / Kdt

Sachbearbeiter/in:

3857 Unterbach, 7. Mai 2026

Erleichterungsantrag für den Betrieb des Militärflugplatzes Meiringen

Sehr geehrte Damen und Herren,

Als Nutzer des Militärflugplatzes Meiringen beantragen wir bei der Vollzugsbehörde die Gewährung von Erleichterungen nach Artikel 14 Absatz 1 der Lärmschutz-Verordnung (LSV, SR 814.41) und nach Art. 17 des Umweltschutzgesetzes (USG, SR 814.01) für Erschütterungen.

1. Grundlagen

Die folgenden Grundlagen regeln die militärische Nutzung des Militärflugplatzes Meiringen:

- Stationierungskonzept der Armee vom 01.06.2015;
- Armee Organisation 2026;
- Struktur der Luftwaffe per 01.01.2026;
- Sachplan Militär, Objektblatt für den Militärflugplatz Meiringen, vom Bundesrat am 28. Februar 2001 verabschiedet, und Entwurf des Objektblatts für die Anhörung und Mitwirkung vom 8. Mai 2026.

2. Rahmen der Nutzung

Gemäss dem Stationierungskonzept zur Weiterentwicklung der Armee vom 01.06.2015 ist der Militärflugplatz Meiringen einer von zwei Hauptflugplätzen der Luftwaffe für Kampfflugzeuge und wird langfristig aufrechterhalten. Das Fliegergeschwader 13, bestehend aus der Fliegerstaffel 11, in welche ein Drittel aller professionellen F/A-18 Piloten der Luftwaffe eingeteilt sind, ist heute dauerhaft auf dem Militärflugplatz Meiringen stationiert.

Luftwaffe
Flugplatzkommando Meiringen
3857 Unterbach
Tel. 058 461 64 64
www.luftwaffe.ch

Ab ca. 2030 wird mit der Ablösung der F/A-18 Flotte der regelmässige Flugbetrieb mit F-35A in Meiringen aufgenommen. Meiringen bleibt mit dem F-35A ein Hauptstandort, der seinen Betrieb eng mit dem Militärflugplatz Emmen als Einsatzstandort abstimmen wird.

Der Militärflugplatz Meiringen ist heute wie künftig regelmässig an Luftpolizeieinsätzen gemäss der Verordnung über die Sicherung der Souveränität im Luftraum (SSL, SR 748.111.1) beteiligt, sofern diese Aufgabe nicht durch den Haupteinsatzstandort Payerne abgedeckt werden kann. Zudem ist der Militärflugplatz Meiringen Ausweichflugplatz für Luftpolizeieinsätze.

Die Milizformation der Luftwaffenbasis (Flpl Kdo 13) absolviert hier ihren jährlichen Truppenausbildungsdienst (Wiederholungskurse).

Die Ausbildungsformationen der Fliegerbrigade 31 nutzen den Flugplatz für ihre Schulen als Verlegungsstandort und bilden das Milizpersonal in den Bereichen Bereitschaft und Betrieb, Reparatur, Flugunfallpikett, Werkschutz und Sicherheit aus. Mit dem F-35A wird ein Grossteil dieser Ausbildung zentral in Payerne durchgeführt werden. Die Pilotenschule nutzt den Militärflugplatz für Ausbildungsflüge mit PC-7, PC-21 und F/A-18 Flugzeugen.

Der Flugplatz wird regelmässig von ausländischen Luftstreitkräften im Rahmen gemeinsamer Trainingskampagnen mit Kampfflugzeugen genutzt.

3. Lärmschutzmassnahmen

Es ist ein ständiges Anliegen der Luftwaffe, die durch die Flugzeuge im Rahmen ihrer Aufgaben verursachten Lärmbelastigungen auf ein Minimum zu reduzieren.

Nur durch mehrjähriges, intensives Training können sich die Piloten auf einen echten Einsatz vorbereiten. Dieses Training findet hauptsächlich über dem Alpenbogen statt, einer Region mit geringer Bevölkerungsdichte und in Höhen von über 4'000 Metern. Bei der Planung der Einsätze werden die Flüge sorgfältig über alle Trainingsgebiete verteilt. Die Starts und Landungen müssen jedoch von einem Militärflugplatz aus erfolgen.

3.1 Spezifische Massnahmen

- **Anzahl der Bewegungen:** Die Definition der Bedürfnisse der Luftwaffe für den Flugplatz Meiringen basiert jeweils auf den voraussichtlichen Entwicklungen im Planungshorizont. Auf dieser Grundlage wurde bisher eine Obergrenze von 5'000 Bewegungen mit Kampfflugzeugen (F/A-18 und F-5, einschließlich Bewegungen von ausländischen Jetflugzeugen) in Meiringen angenommen. Nach der vollständigen Ablösung des F/A-18 durch den F-35A wird die Obergrenze auf 2'500 F-35A Bewegungen pro Jahr halbiert werden. Effektiv rechnet die Luftwaffe mit durchschnittlich noch 2'040 F-35A Bewegungen pro Jahr (also 1'020 Starts), was einer deutlichen Reduktion der Lärmereignisse gegenüber heute entspricht.

Die Anzahl der Bewegungen von Kampfflugzeugen wird auf der Grundlage der Anzahl der Piloten (festgelegt in der Verordnung des VBS über die Organisation der Armee, SR 513.111) und den Ausbildungsanforderungen (Flugstunden), die sie jährlich erreichen müssen, um ihre operative Einsatzbereitschaft aufrechtzuerhalten, berechnet.

- **Flugstundenanforderungen für F/A-18-Piloten:**

Erfahrene F/A-18-Piloten müssen mindestens 120 Flugstunden pro Jahr absolvieren. F/A-18-Piloten in der Ausbildungsphase müssen mindestens 150 Flugstunden pro Jahr fliegen. Stabsoffiziere, die auf F/A-18 fliegen, absolvieren 60 Flugstunden pro Jahr.

Die Anzahl der Bewegungen mit F/A-18 bleibt unverändert bei maximal 5'000 Bewegungen pro Jahr.

Zum Vergleich: Die NATO und die französische Luftwaffe legen die Mindestflugstunden für erfahrene Piloten von 4. Generation Kampfflugzeugen auf **180 Stunden pro Jahr** fest.

- **Flugstundenanforderungen für F-35A Piloten:**

F-35A Piloten müssen je nach Erfahrungsstand mindestens zwischen 50 und 130 Flugstunden pro Jahr absolvieren.

Die Anzahl der Bewegungen mit F-35A reduzieren sich um die Hälfte auf maximal 2'500 Bewegungen pro Jahr.

- **Betriebsvorschriften und Flugzeiten:**

Mit Ausnahme der 3 Wochen, in denen Fortbildungsdienst / Wiederholungskurse der Truppe (FDT / WK) stattfinden, und einigen wenigen Sonderflügen operiert die Luftwaffe nach einem regulären Zeitplan von Montag bis Freitag. Nachtflüge sind auf ein absolutes Minimum beschränkt. Die Flugzeiten sind im Detail im Betriebsreglement des Militärflugplatzes Meiringen beschrieben.

- **Ordentliche Flugbetriebszeiten:**

Die Einsätze der regulären Trainingsflüge von Kampfflugzeugen finden tagsüber statt, um die Bevölkerung maximal von den Auswirkungen zu schützen und deren Lebensqualität kleinstmöglich zu tangieren. An Samstagen und Sonntagen finden keine Trainingsflüge statt.

Nachfolgende sind die Details der ordentlichen Flugbetriebszeiten mit Kampfflugzeugen aufgelistet:

Montag bis Freitag:

- Beginn: **08:30 Uhr** (mit der Einführung des F-35A am Montag jeweils um **13:30 Uhr**)
- Ende: **12:00 Uhr**
- Wiederaufnahme: **13:30 Uhr**
- Ende: **17:00 Uhr** (mit der Einführung des F-35A am Freitag jeweils um **12:00 Uhr**)
- Starts von Kampfflugzeugen finden nicht vor **08:30 Uhr** und nicht während der Mittagspause statt.

Nachfolgend sind die Details der ordentlichen Flugbetriebszeiten mit den übrigen Flugzeugen aufgelistet:

Montag bis Freitag:

- Beginn: **07:30 Uhr**
 - Ende: **12:00 Uhr**
 - Wiederaufnahme: **13:15 Uhr**
 - Ende: **17:00 Uhr**
 - Die Zeit von **07:30 bis 08:00 Uhr** ist für Flüge im Zusammenhang mit spezifischen Missionen reserviert. Es finden keine Trainingsmissionen in diesen Zeiten statt.
- **Nachtflüge:**

Operationen in der Nacht gewinnen weiterhin an Bedeutung. Moderne Kampfflugzeuge ermöglichen heute uneingeschränkte Operationen während der Nacht. Die Konflikte der letzten Jahrzehnte haben diese Fähigkeit gezeigt. Das Nachtflugtraining gewinnt daher immer mehr an Bedeutung. Dennoch berücksichtigt die Luftwaffe die Interessen der Bevölkerung in der Nähe von Militärflugplätzen.

Flüge mit Kampfflugzeugen in der Nacht finden von Oktober bis März einmal pro Woche im Zeitfenster zwischen 18:00 bis 22:00 Uhr statt. Der letzte Start muss spätestens um 20:45 Uhr erfolgen.

Ausbildungsmodule werden jedes Jahr im Ausland (z. B. in Grossbritannien) durchgeführt, um ein intensives Training über dem Meer oder in dünn besiedelten Gebieten zu ermöglichen. Diese Ausbildungsmodule sollen den Trainingsmangel ausgleichen, der durch die in der Schweiz auferlegten Beschränkungen entsteht.

○ **Flüge ausserhalb der ordentlichen Flugbetriebszeiten:**

Besondere Einsätze können ausserhalb der offiziellen Öffnungszeiten stattfinden, das heisst nachts sowie samstags und sonntags. Diese Bewegungen erfolgen immer im Rahmen einer speziellen Einsatzmission. Ihre Anzahl ist auf ein absolutes Minimum reduziert. Es kann sich um Luftpolizeieinsätze, Rettungsaktionen, Sondertransporte, VIP-Flüge, Katastrophenhilfe oder Unterstützung der Polizei handeln.

Um die Flexibilität der Luftwaffe zu wahren, muss es möglich sein, in gewissen Situationen auch Flüge ausserhalb der ordentlichen Flugbetriebszeiten durchzuführen. Daher kann der Flugplatzkommandant von Fall zu Fall zusätzliche Flüge ausserhalb der ordentlichen Flugbetriebszeiten aus operationeller Notwendigkeit bewilligen. Diese Bewilligungen werden restriktiv gehandhabt und sind zu begründen. Dies betrifft alle Flugzeugtypen.

Besondere operationelle Bedürfnisse oder Trainingsbedürfnisse können diese Massnahme erfordern. Hierzu einige Beispiele:

- Der Flottenzustand erfordert einen dringenden Werkflug.
- temporäre Überlastung im Schweizerischen Luftraum.
- Spezialmissionen für Armee-Übungen, angeordnet durch das Kommando Operationen.
- Missionen ins Ausland, die von internationalen Flugplänen oder von Tankflugzeugen abhängig sind.
- Überflüge zu oder Rückflüge von Trainings und Einsätzen im Ausland

Die Luftwaffe ist bestrebt, solche Flüge auf das Minimum zu beschränken und wenn nimmer möglich die ordentlichen Flugbetriebszeiten einzuhalten

○ **Zeiten während den Fortbildungsdiensten /Wiederholungskursen der Truppe (FDT / WK):**

Das Flugplatz Kommando Meiringen plant mit ihrer ordinären Flugplatzabteilung in der Regel pro Jahr einen Fortbildungsdienst der Truppe. Das Kommando der Luftwaffe kann erweiterte Flugbetriebszeiten für diese anordnen. Dieselben Betriebszeiten gelten in diesem Falle auch für den Ausweichflugplatz. Der Ausweichflugplatz erlaubt Flugzeugen, bei technischen Problemen oder einer Schliessung des Start- oder Zielflugplatzes zu landen.

Nachfolgend sind die Details der Flugbetriebszeiten für Kampfflugzeuge während den FDT aufgelistet:

Montag bis Freitag:

- Beginn: **08:00 Uhr**
- Ende: **18:00 Uhr**
- Nachtflug 1x pro Woche im Zeitfenster zwischen 18:00 bis 22:00 Uhr, der letzte Start muss spätestens um 20:45 Uhr erfolgen.

3.2 Optimierung der An- und Abflugkorridore

Die Flugbahn der Flugzeuge und somit die Verteilung des Lärms werden von mehreren entscheidenden Faktoren beeinflusst:

1. **Achse der Landebahn:** Bei der Konstruktion eines Flugplatzes wird die Ausrichtung der Landebahn durch die vorherrschende Windrichtung und der Topographie bestimmt. In Meiringen verläuft diese entlang des Tals in westlich zu östlicher Richtung.
2. **Wetterbedingungen:** Die meteorologischen Bedingungen beeinflussen die Richtung der verwendeten Start- und Landebahn. Aus physikalischen und Sicherheitsgründen erfolgen Starts und Landungen immer gegen den Wind.

Die vorherrschenden Windbedingungen in Meiringen führen dazu, dass Flugzeuge durchschnittlich in **55% der Fälle** in Richtung Westen (Brien-Interlaken) und in den restlichen **45% der Fälle** in Richtung Meiringen starten. Dieses Verhältnis variiert von Jahr zu Jahr um einige wenige Prozente.

3.3 Luftverkehrsraumgestaltung und -nutzung in der Schweiz

Die Gestaltung des Luftraums und seine Nutzung werden unter der Leitung der Militärflugverkehr Behörde (MAA) in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) erarbeitet. Es handelt sich dabei um ein umfassendes dreidimensionales Puzzle, das sich vom Boden bis in eine Höhe von etwa 20.000 Metern erstreckt. Ähnlich wie bei Autos auf Strassen und Autobahnen müssen die Flugzeugströme getrennt werden. Jeder Flugplatz verfügt daher über präzise An- und Abflugkorridore.

Die verschiedenen Anflug- und Abflugachsen ermöglichen es Flugzeugen, in die Luftstrassen für Instrumentenflugverkehr einzufädeln oder aus ihnen auszutreten. Dies gilt auch für Sichtflüge.

In unserem Fall geht es darum, auf regionaler Ebene die europaweit wichtige Luftstrasse A9 zu koordinieren, die sich quer zur Pistenrichtung im Osten des Flugplatzes (von Luzern nach Lugano) befindet. Dies betrifft die An- und Abflugzonen oder -korridore der Flugplätze / Flughäfen in Emmen, Buochs, Alpnach und Meiringen. Weiter müssen die Anflug- und Abflugachsen dem Gelände angepasst werden, da nicht beliebig steil ab- bzw. angefliegen werden kann.

3.4 Flugverfahren und Lärminderung am Flugplatz Meiringen

Am Flugplatz Meiringen wurden Flugverfahren (Volten) unter Berücksichtigung der Topographie der Region, der Lage der Ortschaften und der Flugeigenschaften der Luftfahrzeuge entwickelt.

Um Lärmbelastigungen während Start- und Landephase zu minimieren, vermeiden die Flugverfahren systematisch das direkte Überfliegen der umliegenden Dörfer während VFR-Starts (Sichtflugregeln) und IFR-Starts (Instrumentenflugregeln), soweit es die oben beschriebenen Einschränkungen (Topographie und Luftstrassen) zulassen.

Während Luftverteidigungsübungen sind normalerweise mehrere Flugzeuge (4 bis 8) gleichzeitig im Einsatz. Um eine möglichst kurze Landesequenz zu ermöglichen, fliegen die Flugzeuge in der Regel gruppiert im Sichtflug (unter VFR) entlang der Landebahn und trennen sich dann für die individuelle Landung. Dadurch reduzieren sie die benötigte Flugzeit, begrenzen ihren Kraftstoffverbrauch durch wirtschaftliche Triebwerkeinstellungen und minimieren den Lärm in der Nähe des Flugplatzes. Letztendlich verbrauchen sie weniger Treibstoff und erzeugen weniger Lärm als bei einer direkten Anflugmethode, die eine längere Sequenzierung mit längeren Flugwegen und höhere Triebwerkeleistung erfordert. Diese Art von gruppiertem Rückflug zum Flugplatz ermöglicht es den Militärbesatzungen auch, sich gegenseitig besser zu sehen, was die Flugsicherheit erhöht. Gleichzeitig kann das Fliegen in Formation trainiert werden.

Individuelle Anflüge nach Instrumenten (IFR-Anflüge) mittels GPS oder präzisiertem PAR-Radar sind hingegen bei schlechtem Wetter erforderlich. Der IFR-Anflugweg entspricht aus topographischen und technischen Gründen nicht genau der Landebahnachse. Wie zivile Flug-

zeuge müssen auch die Luftwaffenflugzeuge eine Annäherungssequenz von etwa 5 NM (ungefähr 8 km) zwischen jeder Formation einhalten, wenn sie nach Instrumenten fliegen. Dies verlängert die Flugzeit, den Flugweg und erhöht insgesamt den Treibstoffverbrauch.

Die Proportion der Sichtanflüge (VFR) im Vergleich zu den Instrumentenanflügen (IFR) beträgt gemäß den Daten, die zur Berechnung des Lärmkatasters verwendet werden, etwa 60% (62%) zu 40% (38%) für Kampfflugzeuge. Diese Zahlen können je nach Wetterbedingungen variieren.

3.5 Aircraft Noise Monitoring System (ANMS) - Überwachungssystem für Flugzeuglärm

Das ANMS-System überwacht und zeichnet den Lärm auf, der von Flugzeugen im Bereich des Flugplatzes erzeugt wird. Das System besteht aus Sensoren, die Geräuschereignisse unabhängig von ihrer Herkunft erfassen. Die Installation in Meiringen verfügt über 8 Sensoren, die in den umliegenden Dörfern des Militärflugplatzes installiert sind.

Die aufgezeichneten Lärmwerte und eine Auflistung, respektive grafische Darstellung von historischen Lärmwerten werden den Behörden und der Bevölkerung mittels einer Publikation zugänglich gemacht. Das System überwacht die Einhaltung der Flugverfahren durch die Piloten und protokolliert den Lärmpegel jedes Flugzeugs.

Statistikberichte über Lärmereignisse werden regelmässig erstellt und den lokalen Behörden vorgelegt. Im Verlaufe dieses Jahres wird eine öffentlich zugängliche Plattform im Internet eine Visualisierung der Lärmereignisse, die mit dem System ANMS erfasst werden, erlauben. Die Details sind noch in Klärung.

3.6 Unterbrechung des Betriebs

Der Militärflugplatz Meiringen ist in der Regel während **2 Wochen** während der Weihnachtszeit geschlossen. Zudem wird jedes Jahr eine Sommerpause von **4 Wochen** ohne Flugbetrieb eingelegt. Während weiteren **4 Wochen** im Sommer dient der Flugplatz nur als Ausweichflugplatz ohne eigenen geplanten Flugbetrieb. In dieser Zeit werden Wartungs- oder Bauarbeiten auf dem Rollfeld durchgeführt. Die genauen Termine können von Jahr zu Jahr zwischen Juni und August variieren. Auch mit der Stationierung des F-35A in Meiringen soll nach Erreichen eines eingeschwungenen Zustands an diesen Unterbrechungen des Flugbetriebs festgehalten werden und somit eine **maximale Anzahl von 42 Wochen** Flugdienst mit F-35 geplant werden. Es wird ein Zielwert von **34 (+/- 4) Wochen** pro Jahr für Flugbetrieb mit F-35A in Meiringen angestrebt.

Ebenfalls nicht geflogen wird an den offiziellen Feiertagen im Kanton Bern und an den katholischen Feiertagen, aus Rücksicht auf eine erhöhtes Tourismusaufkommen aus den katholischen Kantonen an diesen Tagen.

Weiter wird der Flugbetrieb nach Möglichkeit angepasst, wenn dem Flugplatzkommando Berichtigungen in den Flugplatzgemeinden angezeigt werden.

3.7 Funktionsprüfungen der Flugzeuge in schallisolierten Gebäuden

Bei bestimmten Wartungsarbeiten müssen die Triebwerke der Flugzeuge getestet und eingestellt werden. Diese Arbeiten am F/A-18 werden in einem speziell dafür konzipierten, schallisolierten Gebäude durchgeführt, das als Bremszelle bezeichnet wird. Zurzeit wird geprüft, welche Schallschutzmassnahmen für Triebwerkfunktionsprüfungen des einmotorigen den F-35A getroffen werden.

3.8 Nutzung des F/A-18 und F-35A Flugsimulators für die Grundausbildung und das Training der Piloten

Die Luftwaffe verwendet seit der Einführung des F/A-18 im Jahr 1998 Flugsimulatoren. Diese Systeme sind eine wertvolle Hilfe bei der Ausbildung der Piloten und ermöglicht eine Reduzierung der tatsächlichen Flugstunden. Mit der Einführung des F-35A werden ebenfalls Flugsimulatoren installiert. Der Anteil der im Simulator geflogenen Übungen wird beim F-35A im

Vergleich zum F/A-18 weiter deutlich zunehmen, da die zu trainierenden Einsätze insgesamt noch komplexer werden.

Technische Grenzen der Simulatoren:

- Die Simulator-Trainings ersetzen jedoch nicht das Training im echten Flug. Sie können beispielsweise nicht die physischen und psychischen Belastungen durch Beschleunigungen in engen Kurven simulieren.
- Nur regelmässiges Training in der Luft ermöglicht es den Militärpiloten, die Flugzeuge perfekt zu beherrschen und die Einsätze in jeder geopolitischen Situation sicher durchzuführen. Das Training in der Schweiz ermöglicht es ihnen ausserdem, das Gelände perfekt zu kennen und diesen Vorteil voll auszuschöpfen

Sicherheitsgrenzen der Flugsimulatoren:

- Der Zweck der Luftwaffe besteht darin, zur Sicherheit der Schweiz beizutragen und somit ihr Wohlergehen, ihre politische und wirtschaftliche Stabilität sowie ihren internationalen Ruf zu gewährleisten. Diese Mission spiegelt sich in der Hauptaufgabe der Luftstreitkräfte wider: die Souveränität über den Luftraum zu gewährleisten. Die Luftstreitkräfte stellen Tag für Tag während ihrer Betriebsstunden die luftpolizeilichen Aufgaben über dem Schweizer Territorium sicher. Im Falle von Konflikten oder ernststen Situationen würden sie die Luftverteidigung sicherstellen.
- Eine Zunahme der Flüge im Simulator auf Kosten der tatsächlichen Flüge würde die "sicherheitsrelevante" Präsenz im Schweizer Luftraum verringern, d. h. eine Verringerung des allgemeinen Sicherheitsbeitrags. Tatsächlich können die Piloten bei jedem Trainingsflug von der Einsatzleitung für Luftpolizeieinsätze eingesetzt werden.

3.9 Ausbildungsmodule im Ausland:

Die Schweizer Luftwaffe plant und führt jährlich mehrere Ausbildungsmodule im Ausland durch. Diese dienen dem Training in Flugbereichen, die in der Schweiz nicht realisiert werden können (Überschallflug, Tiefflug, Luftkampf tief) und dem Erfahrungsaustausch mit ausländischen Streitkräften. Diese Ausbildungsmodule finden oft in dünn besiedelten Regionen statt.

Es ist geplant, dass rund 10% aller F-35A-Bewegungen im Rahmen von Ausbildungsmodulen im Ausland stattfinden werden.

3.10 Technische Grenzen der Lärminderung:

Die Konstruktion von Kampfjettriebwerken unterscheidet sich grundlegend von denen ziviler Flugzeuge. Im Gegensatz zu den in der Zivilluftfahrt verwendeten Mantelstromtriebwerken sind die Strahltriebwerke von Militärjets fokussiert darauf ausgelegt, maximale Schubkraft oder Leistung zu erzeugen. Im Gegenzug sind solche Triebwerke dafür lauter. Weiter sind sie mit einem sogenannten Nachbrenner ausgestattet, um vorübergehend den Schub des Turbostrahltriebwerks weiter zu erhöhen. Diese Technik besteht darin, Kerosin nach der Turbine des Motors in die Abgase des Triebwerks zu injizieren. Durch die Hitze entzündet sich das Kerosin, was zu einem weiteren Schubanstieg führt. Diese zusätzliche Leistung ist besonders nützlich beim Start auf kurzen Landebahnen, bei der Abfangphase oder im Luftkampf.

Die Konzeption von Kampfflugzeugen mit Triebwerken, welche weniger Lärm erzeugen, würde die Flugzeugabmessungen vergrössern, das Gewicht erhöhen und die Kampffähigkeiten verringern.

In Meiringen muss aufgrund der kurzen Piste mit dem F/A-18 und dem F-35A grundsätzlich mit dem Einsatz des Nachbrenners gestartet werden. Ein Verzicht des Nachbrenners würde die Flugsicherheit gefährden, da das Flugzeug nur in einem flachen Winkel wegsteigen könnte.

Es bewegt sich dadurch zeitlich länger in einem Bereich, welcher beim Ausfall eines Triebwerks zu einer sehr kritischen Situation führt.

Reduzierung der Flugbewegungen und Sicherheit der Schweiz

Eine weitere Reduzierung der Flugbewegungen hätte schwerwiegende Auswirkungen auf die Fähigkeit der Piloten, ihre Missionen zu erfüllen. Die Flugstunden, welche ein Pilot in der Schweiz trainieren kann, sind bereits heute niedriger als der Standard der europäischen Luftwaffen.

Die Anzahl der Flugbewegungen wird durch die Anzahl der Piloten der in Meiringen ansässigen Fliegerstaffel 11, die Anzahl der Offiziere in Stabspilotenfunktion, die in Meiringen arbeiten und trainieren, die Anzahl der Piloten, die an Umschulungskursen teilnehmen sowie den Bedarf an taktischen Kursen bestimmt.

- **Reduzierung der Anzahl der Piloten und/oder der Flugzeuge:**

Die Verringerung der Anzahl der Piloten und/oder der Flugzeuge würde die Erfüllung der in Art. 1 Abs. 1 des Militärgesetzes (MG, SR 510.10) festgelegten Aufgaben der Armee beeinträchtigen, das Land zu verteidigen und die Schweizerische Lufthoheit zu wahren.

- **Mehr Flüge im Simulator:**

Der Zweck der Luftwaffe besteht darin, zur Sicherheit der Schweiz beizutragen und somit zu ihrem Wohlstand, ihrer politischen und wirtschaftlichen Stabilität sowie zu ihrem internationalen Ruf. Dieser Zweck spiegelt sich in der Hauptaufgabe der Luftwaffe wider, nämlich die Souveränität im Luftraum zu gewährleisten. Die Luftwaffe sorgt während ihrer Betriebsstunden täglich für die **Luftpolizei** über dem Schweizer Territorium. Im Falle von Krisen oder Konflikten würde sie die Luftverteidigung sicherstellen.

Eine Zunahme der Flüge in Flugsimulatoren auf Kosten von echten Flügen würde die "Sicherheitspräsenz" im Schweizer Luftraum verringern, das heißt, einen allgemeinen Sicherheitsbeitrag mindern. Tatsächlich können Piloten während jedes Trainingsflugs von der Einsatzleitung für Luftpolizeieinsätze eingesetzt werden. Diese Maßnahmen würden daher die Erfüllung der verfassungsmässigen Aufgabe, die der Armee obliegt, ernsthaft beeinträchtigen

4. Antrag

Aus diesen Gründen beantragt die Luftwaffe Erleichterungen nach Art. 14 LSV und Art. 17 USG für die Erschütterungen sowie die Festsetzung der zulässigen Lärmimmissionen nach Art. 37a LSV im Umfang gemäss Beilagen. Zudem beantragt sie die Bewilligung des Betriebsreglements.

Freundliche Grüsse

Luftwaffe
Flugplatzkommando Meiringen

Oberst Marc Studer
Kommandant

Referenz/Aktenzeichen:

Beilagen:

- Betriebsreglement mit Erläuterungen
- Umweltverträglichkeitsbericht inkl. Lärmbericht und Schallschutzkonzept