

Bekanntmachungen der Departemente und Ämter

Erneuerung der Konzession für den Betrieb des Flughafens Birrfeld

vom 18. Dezember 1985

Das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (EVED),
gestützt auf das Gesuch der Sektion Aargau des Aero-Clubs der Schweiz vom
5. Juli 1985¹⁾,
nach Durchführung des gesetzlich vorgeschriebenen Vernehmlassungsverfah-
rens,
gestützt auf die anschliessenden Erwägungen,
in Anwendung der Artikel 37, 39 und 93 des Luftfahrtgesetzes²⁾ (LFG), der Ar-
tikel 36–39, 41, 92, 95 und 98 der Luftfahrtverordnung³⁾ (LFV) sowie der mass-
gebenden Bestimmungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes⁴⁾ (VwVG),
verfügt:

1. Die Konzession der Sektion Aargau des Aero-Clubs der Schweiz für den Betrieb des Flughafens Birrfeld wird für die Zeit vom 1. Januar 1986 bis 31. Dezember 2015 gemäss der als Anhang beigefügten Konzessionsurkunde erneuert.
2. Wer nach Artikel 48 des Verwaltungsverfahrensgesetzes zur Beschwerde berechtigt ist, kann diese Verfügung durch Beschwerde an den Schweizerischen Bundesrat, 3003 Bern, anfechten. Die Beschwerdeschrift ist im Doppel innert 30 Tagen seit Eröffnung im Bundesblatt einzureichen und hat die Begehren und deren Begründung zu enthalten.
Allfälligen Beschwerden wird die aufschiebende Wirkung entzogen.

BBl 1986 I 132

¹⁾ Ergänzt durch Eingaben vom 24. Juli und 21. September 1985.

²⁾ SR 748.0

³⁾ SR 748.01

⁴⁾ SR 172.021

Erwägungen

1 Ausgangslage

Am 21. Juni 1955 stellte die Sektion Aargau des Aero-Clubs der Schweiz, Halterin des Flugfeldes Birrfeld, beim damaligen Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement das Gesuch um Erteilung einer Konzession für den Bau des Regionalflugplatzes Birrfeld. Diesem Gesuch wurde am 5. Dezember 1960 entsprochen. Verzögerungen namentlich im Zusammenhang mit der Sicherheitszone hatten zur Folge, dass diese Baukonzession wiederholt verlängert werden musste, letztmals am 20. Dezember 1968. Nachdem 1968/69 sowohl von seiten des Kantons Aargau wie auch von seiten des Bundes Beiträge an den Ausbau des Regionalflugplatzes Birrfeld bewilligt worden waren, stellte die Konzessionärin am 24. November 1970 das Gesuch um Erteilung der Betriebskonzession. Am 13. Dezember 1977 konnten Entwürfe einer Betriebskonzession mit Gültigkeitsdauer von 30 Jahren sowie des zugehörigen Betriebsreglementes beim Regierungsrat des Kantons Aargau, beim Eidgenössischen Militärdepartement, beim Bundesamt für Umweltschutz sowie beim Delegierten für Raumplanung in die Vernehmlassung gegeben werden. Diese Entwürfe erweckten auf seiten des Kantons Aargau wie auch des Bundesamtes für Umweltschutz Bedenken, wobei namentlich auf das Fehlen einer Lärmzonenplanaufgabe hingewiesen wurde. Mit Rücksicht darauf wurde eine vorläufig auf drei Jahre befristete Betriebskonzession in Aussicht genommen. Mit deren Publikation im Bundesblatt vom 16. Dezember 1980 (BBl 1980 III 1325) wurden gleichzeitig auch die für das Betriebsreglement vorgesehenen Lärmbekämpfungsvorschriften veröffentlicht.

Die in der Folge eingereichten Beschwerden wurden ausschliesslich damit begründet, es seien übermässige Fluglärmwirkungen zu befürchten. Im Entscheid des Bundesrates vom 12. Mai 1982 wurde den geäusserten Bedenken in begrenztem Umfang Rechnung getragen. Das Betriebsreglement wurde daraufhin entsprechend bereinigt und genehmigt. Am 1. Januar 1983 trat dann die auf drei Jahre befristete Betriebskonzession in Kraft.

In der Folge wurden:

- die damals noch fehlende Verordnung vom 9. März 1984 über die Lärmzonen der konzessionierten Regionalflugplätze erlassen (SR 748.134.3);
- der Lärmzonenplan am 23. September 1985 öffentlich aufgelegt.

Mit Gesuch vom 5. Juli 1985, ergänzt durch Eingaben vom 24. Juli und 21. September 1985, beantragt die Sektion Aargau des Aero-

Clubs der Schweiz die Verlängerung der Betriebskonzession für eine Dauer von 50 Jahren.

2 Vernehmlassungsverfahren

2.1 Das Vernehmlassungsverfahren wurde am 15. Oktober 1985 eröffnet. Direkt begrüsst wurden der Regierungsrat des Kantons Aargau sowie die Eidgenössischen Departemente (Art. 37 Abs. 3 LFG, Art. 37 Abs. 3 LFV).

Ferner wurde das Gesuch mit Publikation im Bundesblatt vom 15. Oktober 1985 und Pressemitteilung bekanntgemacht.

2.2 Insgesamt gingen 37 Stellungnahmen ein; davon richtete sich keine gegen die Konzessionsverlängerung an sich; 33 Eingaben enthielten jedoch mehr oder weniger weitgehende Vorbehalte hinsichtlich der Konzessionsdauer und der Lärmbekämpfungsmassnahmen.

Der Regierungsrat des Kantons Aargau nimmt – mit dem Hinweis, dass die betroffenen Gemeinden ihre Einwände gesondert vorbringen werden – zur Konzessionsdauer, zur Voltenführung und zur Limitierung der Flugbewegungszahl Stellung. Zur Konzessionsdauer führt er aus, die Zeitspanne von 50 Jahren sei hinsichtlich Technik und Umweltpolitik nicht überblickbar; er beantrage deshalb, die Konzession für lediglich 20 Jahre zu erneuern. Zur Voltenführung bittet er zu prüfen, ob eine gewisse Verschiebung der Motorflugvolte möglich sei. Obwohl der Regierungsrat durchaus anerkennt, dass eine Limitierung der Flugbewegungszahl unerwünscht und im Widerspruch zur Zulassungspflicht sei, beantragt er eine Festlegung auf den heutigen Umfang, d. h. auf rund 100 000 Bewegungen pro Jahr.

Von den interessierten eidgenössischen Departementen beantragt das Eidgenössische Departement des Innern mit den Bundesämtern für Umweltschutz sowie Forstwesen und Landschaftsschutz die Beschränkung der Konzessionsdauer auf 30 Jahre. Hinsichtlich der Lärmbekämpfungsmassnahmen werden von den Bundesstellen, einschliesslich dem Bundesamt für Raumplanung, keine weiteren Vorbehalte angebracht.

Neun Anliegergemeinden sind der Auffassung, die beantragte Konzessionsdauer von 50 Jahren sei zu lang und die Lärmbelastung dürfe nicht mehr weiter zunehmen. Hinsichtlich der Konzessionsdauer wird mehrheitlich eine Dauer von 20 Jahren beantragt; eine Gemeinde würde gemäss der für Regionalflugplätze geltenden Praxis einer Dauer von 30 Jahren zustimmen. Die wichtigsten Anliegen im Zusammenhang mit dem Fluglärmproblem sind die Limitierung der Flugbe-

wegungen sowie gewisse Verschiebungen der An- und Abflugwege in Verbindung mit einer besseren Kontrolle bezüglich der korrekten Benützung dieser Wege.

22 Eingaben entfallen auf Personen, Organisationen und Stellen, die sich aufgrund der Publikation im Bundesblatt äusserten. Zur Frage der Konzessionsdauer gehen hier die Vorstellungen weit auseinander: Von einem Provisorium während drei bis zu den beantragten 50 Jahren. Hinsichtlich der Lärmbekämpfungsmassnahmen werden neben den bereits von den Gemeinden gestellten Anträgen weitere Forderungen gestellt, namentlich eine Ausdehnung der Mittagsruhe sowie weitergehende Einschränkungen hinsichtlich Platzrundenflüge, kurzer Rundflüge, Schulung, Schleppflüge und Akrobatik. Besondere Anliegen betreffen die vermehrte Lärmbekämpfung an der Quelle und die Einführung lärm differenzierter Landetarife.

In den folgenden Erwägungen wird eingehender auf die eingereichten Stellungnahmen und Anträge eingegangen.

3 Prüfung der Konzessionsvoraussetzungen

3.1 Sicherheits- und Lärmzonenplan

Sicherheitszonenplan:

- Öffentliche Auflage vom 1. Oktober bis 1. November 1971,
- Entscheid EVED vom 25. April 1975,
- Verbindlich seit dem 12. Juli 1975
(Publikation im Amtsblatt des Kantons Aargau).

Lärmzonenplan:

- Öffentliche Auflage vom 23. September bis 23. Oktober 1985,
- Die im aufgelegten Lärmzonenplan enthaltenen Eigentumsbeschränkungen sind provisorisch rechtswirksam (Art. 43 Abs. 1 LFG).

Die Bestimmungen der Artikel 60 und 68 LFV, wonach die Auflage des Sicherheits- und Lärmzonenplans Voraussetzung für eine Konzessionsverlängerung ist, sind somit eingehalten.

3.2 Technische Mindestanforderungen (Art. 38 Bst. a LFV) und Anforderungen der Flugsicherheit (Art. 38 Bst. f LFV)

Die Konzession könnte namentlich verweigert werden, wenn der Flughafen den technischen Mindestanforderungen nicht genüge oder wenn er mit den wesentlichen Anforderungen der Flugsicherheit nicht vereinbar wäre.

Dazu ist festzustellen, dass der Flughafen Birrfeld die Mindestanforderungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) sowohl hinsichtlich der technischen und betrieblichen Normen als auch bezüglich der Flugsicherheit erfüllt.

In diesem Zusammenhang ist allerdings zu erwähnen, dass der Flugbetrieb und damit die Luftraumbelegung in Spitzenzeiten die Grenzen der Kapazität erreicht. Es wird Aufgabe der Flughafenhalterin und des Bundesamtes für Zivilluftfahrt sein, zu beurteilen und zu entscheiden, wann und zu welchen Zeiten allenfalls eine Flugverkehrsleitung notwendig wird.

3.3 **Bedürfnisfrage (Art. 38 Bst. b LFV)**

Das Bedürfnis nach dem Flughafen Birrfeld wird in keiner der im Vernehmlassungsverfahren eingereichten Stellungnahmen in Frage gestellt. Speziell hervorgehoben wird das Bedürfnis namentlich vom Verein schweizerischer Flugplatzhalter und -Eigentümer (SFHE).

Die Interessen am Flughafen Birrfeld liegen vor allem im Bereich der Kleinaviatik, einschliesslich der Möglichkeiten zur fliegerischen Ausbildung und damit auch zur Sicherstellung des Nachwuchses für die zivilen und militärischen Bedürfnisse des Flugwesens.

Für die stark industrialisierte und bevölkerungsreiche Region sind zudem die Möglichkeiten der direkten Geschäftsflüge vom und nach dem Ausland, aber auch die Funktion des Flughafens als Freizeit- und Erholungszentrum von Bedeutung. Gesamtschweizerisch kommt dem Flughafen Birrfeld eine wesentliche Funktion als wichtiger Stützpunkt der Luftfahrt zu; mit den Flughäfen Bern und Grenchen zählt er zu den drei verkehrsreichsten Regionalflugplätzen.

Zusammenfassend fällt die Beurteilung der Bedürfnisfrage zugunsten einer Verlängerung der Betriebskonzession aus.

3.4 **Raumplanung (Art. 38 Bst. c LFV)**

Das Bundesamt für Raumplanung hält in seiner Stellungnahme fest, dass nach Auskunft des Kantonsplaners der kürzlich aufgelegte Lärmzonenplan als Festsetzung in den kantonalen Richtplan aufgenommen werden soll. Dementsprechend bestehen aus der Sicht der Raumplanung keine grundsätzlichen Bedenken mehr gegen die Erneuerung der Konzession.

3.5 **Landesverteidigung (Art. 38 Bst. c LFV)**

Das Eidgenössische Militärdepartement teilt nach durchgeführter Vernehmlassung bei seinen zuständigen Stellen mit, dass es gegen die beantragte Verlängerung der Betriebskonzession nichts einzuwenden habe.

3.6 Finanzielle Grundlagen (Art. 38 Bst. d LFV)

Die Gesuchstellerin hat ausreichend nachgewiesen, dass sie über eine gesunde finanzielle Basis verfügt.

3.7 Haltung des Kantons (Art. 38 Bst. e LFV)

Der Regierungsrat des Kantons Aargau beantragt, die Konzession für eine Dauer von 20 Jahren zu verlängern, die Flugbewegungszahl auf rund 100 000 pro Jahr zu limitieren sowie zu prüfen, ob eine gewisse Verschiebung der Motorflugvolte möglich sei.

Ein Verweigerungsgrund nach Artikel 38 Buchstabe e LFV (Einspruch der Regierung eines Kantons) liegt somit nicht vor.

Zur Limitierung der Flugbewegungen und zur Voltenführung wird in der nachstehenden Ziffer 4, zur Konzessionsdauer in Ziffer 5 Stellung genommen.

3.8 Umweltschutz, Natur- und Heimatschutz (Art. 38 Bst. f LFV)

Mit dem Gesuch um Konzessionsverlängerung beantragt die Sektion Aargau des Aero-Clubs der Schweiz, das seit dem 1. Januar 1983 in Kraft stehende Betriebsreglement, namentlich die darin enthaltene Lärmbekämpfungsregelung, unverändert beizubehalten.

Abgesehen von den Einwänden gegen die beantragte Konzessionsdauer von 50 Jahren beinhalten sämtliche eingegangenen Stellungnahmen ausschliesslich Änderungsanträge zur bestehenden Lärmbekämpfungsregelung im Betriebsreglement.

Die bisherige Praxis des EVED, wonach die Betriebskonzession bezüglich Umweltschutz nur den Rahmen setzt und, gestützt darauf, die konkreten Massnahmen im Betriebsreglement festzulegen sind, wird aufrechterhalten (vgl. dazu auch den Beschwerdeentscheid des Bundesrates vom 12. Mai 1982 i. S. Betriebskonzession und Betriebsreglement für den Flughafen Birrfeld sowie den Entscheid des EVED vom 16. Oktober 1985 zur Erneuerung der Konzession für den Betrieb des Flughafens Bern-Belp). Demzufolge werden in die Betriebskonzession lediglich die Betriebszeiten sowie die Verpflichtung der Flughafenhalterin aufgenommen, die Massnahmen zum Schutz der Umwelt im Betriebsreglement festzulegen. Gegenüber der bisher gültigen Konzession wird diese Verpflichtung in Ziffer 5.1 wie folgt konkretisiert:

Die Konzessionärin ist verpflichtet, ein Betriebsreglement zu erlassen. In diesem Reglement sind namentlich festzulegen:

- a. die Organisation des Flughafenbetriebes;
- b. die Vorschriften über die Benützung des Flughafens;
- c. die Massnahmen zum Schutz der Umwelt, namentlich zur Verminderung des Fluglärms und zum Schutz der Gewässer.

Das Eidgenössische Departement des Innern hält in seiner Stellungnahme fest, dass sowohl das Bundesamt für Umweltschutz wie auch das Bundesamt für Forstwesen und Landschaftsschutz der Konzessionserneuerung – allerdings mit einer Beschränkung der Dauer auf 30 Jahre – zustimmen.

Die seitens des Kantons Aargau, der Anliegergemeinden sowie verschiedener Flugplatzanwohner gestellten Anträge zum Betriebsreglement, namentlich betreffend die Lärminderung werden in Ziffer 4 behandelt.

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen sowie die erwähnten nachstehenden Erwägungen kann festgestellt werden, dass nichts vorliegt, was zur Annahme führen könnte, die Erteilung der Konzession sei mit wesentlichen Anforderungen des Umweltschutzes oder des Natur- und Heimatschutzes nicht vereinbar (Art. 38 Bst. f LFV).

4 Anträge betreffend Lärminderung

4.1 Allgemeines

Die Gesuchstellerin beabsichtigt zurzeit keine Änderung des Betriebsreglementes; sie hat deshalb auch keine diesbezüglichen Anträge an das Bundesamt für Zivilluftfahrt als zuständiger Genehmigungsbehörde gestellt. Wie in Ziffer 3.8 erwähnt, gehören die konkreten Lärminderungsmassnahmen nach bestehender Praxis in das Betriebsreglement und nicht in die Betriebskonzession. Nachdem Artikel 39 Absatz 5 Buchstabe h LFV aber ganz generell die Möglichkeit von Auflagen zum Schutze der Umwelt als Konzessionsinhalt vorsieht, ist es angezeigt, entsprechende Begehren im Rahmen der Erwägungen zum Konzessionsentscheid zu beurteilen.

4.2 Limitierung der Anzahl Flugbewegungen

In mehreren Stellungnahmen wird eine Beschränkung der Flugbewegungszahl beantragt, wobei gleichzeitig erwähnt wird, dass der heutige Zustand als tragbare Grenze zu akzeptieren sei. Bis vor kurzer Zeit war die Bewegungszahl das einzige einigermaßen greifbare Kriterium für eine Abschätzung der Lärmentwicklung. Seitdem jedoch auf sozio-psychologische Untersuchungen gestützte Beurteilungskriterien vorliegen, kann die für die Umgebung massgebende Lärmbelastung zuverlässiger und sachgerechter ermittelt werden. Dazu ist sowohl der Flugplatzbetrieb in seiner Gesamtheit, unter Berücksichtigung der Eigenschaften der eingesetzten Flugzeugtypen, der Bewegungszahlen und der Flugwege, als auch die Umgebung mit ihren jeweiligen Gegebenheiten einzubeziehen. Die aufgelegten Lärmzonen

entsprechen weitgehend der heutigen Lärmbelastung; eine betriebliche Entwicklung im Sinne von Artikel 61 Absatz 3 LFV wurde lediglich für Motorsegler, die verhältnismässig leiseste Flugzeugkategorie, vorgesehen. Bei wesentlicher Änderung der Verhältnisse, zum Beispiel beim Einsatz von lärmigeren Flugzeugen oder bei bedeutsamer und dauernder Zunahme der Bewegungszahlen, müssten die Lärmzonen neu aufgelegt werden. In diesem Fall würden die betroffenen Stellen jedenfalls wieder zur Mitsprache aufgefordert. Eine Kontrolle der Entwicklung der Lärmbelastung ist damit gegeben.

Gestützt auf diese Erwägungen sowie mit Rücksicht auf die aus einer Limitierung entstehenden betrieblichen Schwierigkeiten und zum Teil negativen Nebenwirkungen ist ein Bewegungskontingent als untaugliche Massnahme zur Lärmbekämpfung abzulehnen. Im übrigen kann davon ausgegangen werden, dass die Fluglärmbelastung auch bei leicht zunehmendem Verkehrsvolumen dank den Massnahmen an der Quelle tendenziell abnimmt.

4.3 Lärmdifferenzierte Landetarife

Verschiedene Stellen befürworten die Einführung von lärmabhängigen Landetarifen. Diese, auf den Landesflughäfen bereits eingeführte Massnahme wird grundsätzlich als wirksam beurteilt, indem sie Anreize zum Einsatz und zur Beschaffung von leiseren Flugzeugen schafft. Mit der bereits vorhandenen Einteilung der Kleinflugzeuge nach Lärmkriterien ist eine wichtige Voraussetzung zur Einführung der lärmdifferenzierten Landetarife vorhanden. Eine entsprechende Verpflichtung wird in die Konzession aufgenommen (Ziff. 8.3).

4.4 Voltenführung

12 Anträge auf Voltenänderungen in den Bereichen Birmenstorf/Mülligen, Habsburg und Hausen/Brunegg (Schleppvolten) einschliesslich das Ersuchen des Regierungsrates des Kantons Aargau, die Voltenführung zu überprüfen, geben Anlass, auf die Frage der An- und Abflugverfahren näher einzugehen:

Volten sind nach ihrer Zweckbestimmung Flugwegvorgaben für Platzrundenflüge und für ankommende Flugzeuge. Ursprünglich waren diese Flugwege normiert, d. h. sie wurden auf allen Flugplätzen nach gleichem Schema, aber mit den jeweiligen Eigenschaften der Flugzeugmuster angepasst, unterschiedlichen Distanzen geflogen. Mit zunehmender Überbauung der Flugplatzumgebung wurden diese Volten in der Regel eingengt und je nach Flugplatz so geändert, dass möglichst wenig bewohnte Gebiete überflogen werden müssen. Damit wird einerseits die Lärmbelastung nach Möglichkeit in unbewohnte Gebiete verschoben und andererseits die Störung durch direkte Über-

flüge möglichst klein gehalten. Nach Ansicht des Flugplatzhalters sind die Volten – deren Festlegung im Einvernehmen mit den Flugplatzgemeinden erfolgte – soweit als möglich optimiert worden; eine weitere Einengung dürfte flugtechnisch nicht mehr praktikabel sein.

Im weiteren kann darauf hingewiesen werden, dass das bestehende Platzvolten-Konzept in nächster Zeit gesamtschweizerisch überprüft wird. Bei dieser Gelegenheit werden auch die bereits sehr engen Volten des Flugplatzes Birrfeld auf mögliche oder wünschbare Verbesserungen untersucht werden.

4.5 Unabhängige Kontrollinstanz

Verschiedene Flugplatzanwohner verlangen eine von der Flughafenleitung unabhängige Kontrollinstanz, welche den Luftverkehr ähnlich dem Strassenverkehr kontrolliert. Begründet wird dieses Begehren mit in letzter Zeit vermehrt auftretenden Missachtungen der Volte.

Dem Flughafenleiter obliegt nach dem Pflichtenheft die Luftpolei im Bereiche des Flughafens. Er überwacht die Einhaltung der in den allgemeinen luftrechtlichen Erlassen, in der Betriebskonzession und im Betriebsreglement enthaltenen Vorschriften sowie besonderer Weisungen des Bundesamtes für Zivilluftfahrt. Er veranlasst die sofortige schriftliche Meldung von Verstössen an das Bundesamt für Zivilluftfahrt, sofern er diese nicht als geringfügig beurteilt. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt ermittelt bei Meldungen des Flughafenleiters oder bei Anzeigen Dritter gegen die angeschuldigten Personen. Bei Vorliegen eines Übertretungstatbestandes ist die Sanktion Verwarnung oder Busse (Art. 91 LFG), allenfalls zusätzlich Entzug oder Einschränkung von Ausweisen (Art. 92 LFG). Diese Kontrolle ist ausreichend. Was das sogenannte Abweichen von den vorgegebenen Flugwegen anbelangt, ergeben sich häufig Beweisschwierigkeiten. Es muss davon ausgegangen werden, dass das Bild von geflogenen Flugwegen eine gewisse Streuung um eine Schwerlinie aufweist, wobei dieselbe idealerweise mit der vorgegebenen Linie auf der Anflugkarte übereinstimmen sollte. Die Beurteilung, was als normale Streuung und was allenfalls als Abweichung zu gelten hat, ist von mehreren Faktoren abhängig, so zum Beispiel vom Vertrautsein des Piloten mit den Platzverhältnissen, von den Wetterverhältnissen, der Flugphase und topografischen Gegebenheiten. Eine zusätzliche Schwierigkeit besteht darin, dass derselbe Flugweg vom Boden her und aus der Luft unterschiedlich gesehen wird. Falls die Anwohner eine bestehende Volte systematisch als nicht eingehalten betrachten, kann der Konflikt durch den Voltenplan selbst gegeben sein, indem dessen Vorgabe Erwartungen auslöst, die in der Praxis nicht erfüllt werden können; in diesem Fall müsste beispielsweise die Vorgabe angepasst werden. Diese

Wechselbeziehungen sind im Rahmen der in Ziffer 4.4 genannten Überprüfung zu untersuchen.

4.6 Vermehrte Lärmbekämpfung an der Quelle

Einzelne Stellungnahmen enthalten Forderungen zur Lärmbekämpfung an der Quelle. Dazu ist festzustellen, dass die Zulassungsbedingungen für Luftfahrzeuge verbindlich für die ganze Schweiz in der Verordnung vom 5. Oktober 1984 über die Emissionen von Luftfahrzeugen (SR 748.215.3) festgelegt sind. Immerhin schreibt der Flugplatzhalter im genehmigten Betriebsreglement unter anderem zeitliche Einschränkungen für besondere Betriebsarten, und für Schleppflüge an Sonntagen zusätzlich einen gegenüber der gegenwärtigen Zulassungsnorm herabgesetzten Grenzwert von 70 dB (A) vor. Ein allgemeines Verbot von Flugzeugen mit einem Schallpegel von über 68 dB (A), wie gefordert, wäre unverhältnismässig. Zurzeit könnten nur sehr wenige Flugzeugtypen diesen Grenzwert erfüllen.

Ebenfalls im Betriebsreglement ist eine in Frage gestellte Bestimmung enthalten, welche – mit Zustimmung des Bundesamtes für Umweltschutz – für besonders leise, die Zulassungsbedingungen unterschreitende Luftfahrzeuge, die Betriebszeitenbeschränkungen aufhebt. Mit dieser Bestimmung sollen längerfristig Anreize zur Anwendung des neuesten Standes der Lärminderungstechnik geschaffen werden. Die Konkretisierung dieser Bestimmung, wie auch allfällige Änderungen von Grenzwerten für bestimmte Betriebsarten, werden bei kommenden Überarbeitungen des Betriebsreglementes zu diskutieren sein. Die Konzession enthält lediglich die grundsätzliche Verpflichtung, Bestimmungen zum Schutze der Umwelt im Betriebsreglement aufzunehmen.

4.7 Zusätzliche Einschränkungen der Betriebszeiten

Die Gemeinde Birmenstorf beantragt die Aufnahme eines vollständigen Flugverbotes für die Zeit von täglich 12.00 bis 13.00 Uhr in das Betriebsreglement.

Desgleichen wird in verschiedene Einzeleingaben beantragt, die Betriebszeiten weiter einzuschränken, namentlich hinsichtlich Mittagsruhe, Platzrundenflüge, Schulung, Schleppflüge und Akrobatik.

Dazu ist festzuhalten, dass die Flugplatzhalterin im Zusammenhang mit der Konzessionserneuerung keine erneute Überarbeitung des erst 1980 vollständig erneuerten Betriebsreglementes vorsieht. Sie schliesst aus den Besprechungen mit Vertretern des Kantons und den Anwohnergemeinden, dass die gegenwärtige Regelung mehrheitlich als zumutbar beurteilt werde. Dieser Beurteilung kann zugestimmt werden.

Auch hinsichtlich der nun bekannten Ausdehnung der Lärmzonen und dem gegenwärtigen Stand der Technik ergibt sich keine unmittelbare Notwendigkeit, Betriebseinschränkungen zu erlassen, die über die bestehende Regelung hinausgehen.

4.8 Einsprachemöglichkeit gegen die Lärmbekämpfungsregelung

Es besteht jederzeit die Möglichkeit, Anträge zur Lärmbekämpfung nicht nur an den Flughafenhalter, sondern auch an das Bundesamt für Zivilluftfahrt als Aufsichtsbehörde zu richten, welches die Begehren prüft und über deren weitere Behandlung einen Entscheid trifft. Der Antragsteller hat dabei Anspruch darauf, dass ihm der entsprechende Entscheid in Form einer beschwerdefähigen Verfügung eröffnet wird.

5 Konzessionsdauer

Von den insgesamt 37 Stellungnahmen richten sich deren 32 gegen eine Konzessionsdauer von 50 Jahren. Beantragt werden in

4 Stellungnahmen: höchstens 30 Jahre (Bundesämter BUS und BFL, eine Gemeinde, ein Anwohner),

1 Stellungnahme: höchstens 25 Jahre (ein Anwohner),

11 Stellungnahmen: höchstens 20 Jahre (Kanton, 8 Gemeinden, 2 Anwohner),

16 Stellungnahmen: 10 Jahre und weniger (Anwohner).

Gegen eine langfristige Konzessionsdauer wird namentlich angeführt, die Zeitspanne müsse hinsichtlich möglicher Veränderungen (Technik, Umweltpolitik) überblickbar bleiben und es müsse sichergestellt werden, dass von Zeit zu Zeit die Möglichkeit zur Mitsprache bestehe.

Eine Gemeinde hält richtigerweise fest, bei der Betriebskonzession handle es sich um eine Rechtsgrundlage. Benützung und Organisation, also Betriebseinschränkungen, seien im Betriebsreglement festzulegen. Sie, die Gemeinde, setze voraus, dass das Betriebsreglement in begründeten Fällen jederzeit, auch während der jeweils laufenden Konzessionsdauer, an veränderte Bedürfnisse und Verhältnisse angepasst werden könne.

Hinsichtlich der tatsächlich vorhandenen Möglichkeit, auf das Betriebsreglement und damit auf den Betrieb einwirken zu können, wird auf die Ausführungen in Ziffer 4.8 verwiesen. In Erwägung der vorstehend erwähnten Anträge erscheint es in Übereinstimmung mit der bisherigen Praxis bei Regionalflughäfen als gerechtfertigt, die Konzession für 30 Jahre zu erneuern.

6 Entzug der aufschiebenden Wirkung

Die vorliegende Verfügung ermöglicht die Weiterführung eines Flughafenbetriebes, der unbestrittenermassen im öffentlichen Interesse liegt.

Die Nachteile, die für die Flughafenhalterin, die Benützer und weitere Interessierte mit einem möglicherweise mehrmonatigen Ausfall des Flughafens Birrfeld als wichtiger Basis des Luftverkehrs verbunden wären, könnten nach dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit durch Vorteile für die Flughafenanwohner nicht aufgewogen werden. Bei der Interessenabwägung überwiegen demnach die Gründe für eine ununterbrochene Weiterführung des Flughafenbetriebes während der Dauer eines allfälligen Beschwerdeverfahrens. Deshalb ist allfälligen Beschwerden die aufschiebende Wirkung zu entziehen (Art. 55 VwVG).

Anhang:

Konzessionsurkunde

18. Dezember 1985

Eidgenössisches
Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement:
Schlumpf

Konzession für den Betrieb des Flughafens Birrfeld

(Anhang zur Verfügung vom 18. Dezember 1985)

*Das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (EVED),
gestützt auf das Gesuch der Sektion Aargau des Aero-Clubs der Schweiz
(AeCS) vom 5. Juli 1985¹⁾,
in Anwendung der Artikel 37, 39 und 93 des Luftfahrtgesetzes²⁾ (LFG) und der
Artikel 36–39, 41, 92, 95 und 98 der Luftfahrtverordnung³⁾ (LFV),*

erteilt

der Sektion Aargau des Aero-Clubs der Schweiz

die nachstehend umschriebene Konzession für den Betrieb des Flughafens Birrfeld:

1 Gegenstand

- 1.1 Die Konzession verleiht das Recht und die Pflicht, einen Flughafen der Kategorie 1 A nach internationaler Klassifikation gewerbsmässig zu betreiben.
- 1.2 Die im Luftfahrthandbuch der Schweiz (AIP) veröffentlichten Angaben und Pläne umschreiben Ausmass und Einrichtungen des Flughafens.

2 Gültigkeitsdauer

Die Konzession gilt vom 1. Januar 1986 bis zum 31. Dezember 2015. Sie kann auf Gesuch der Konzessionärin verlängert werden.

3 Zulassung

- 3.1 Die Konzessionärin ist verpflichtet, den Flughafen für alle im nationalen und internationalen Verkehr zugelassenen Luftfahrzeuge zur Verfügung zu stellen.
- 3.2 Aus Gründen der Verkehrssicherheit oder der Lärmbekämpfung ist die Konzessionärin befugt, im Einvernehmen mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt die Zulassung einzuschränken.

BBl 1986 I 144

¹⁾ Ergänzt durch Eingaben vom 24. Juli und 21. September 1985

²⁾ SR 748.0

³⁾ SR 748.01

4 Betriebspflicht

- 4.1 Die Konzessionärin ist verpflichtet, während der ganzen Konzessionsdauer einen geordneten Flughafenbetrieb sicherzustellen. Sie ist insbesondere verpflichtet:
- a. den Flughafen nach den massgebenden Vorschriften der Gesetzgebung über die Luftfahrt und im Rahmen dieser Konzession zu betreiben;
 - b. eine Bodenorganisation zur Verfügung zu stellen, die den Bedürfnissen der Luftfahrzeuge genügt, welche den Flughafen benützen können;
 - c. dafür zu sorgen, dass das Pflichtenheft für Flughafenleiter mit den darin umschriebenen Pflichten und übertragenen Aufgaben eingehalten wird.
- 4.2 Das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement kann die Konzessionärin ermächtigen, den Flughafenbetrieb einzuschränken oder gänzlich einzustellen, wenn kein ausreichendes Bedürfnis für dessen Aufrechterhaltung mehr besteht. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt kann im weiteren die Konzessionärin bei Vorliegen besonderer Umstände vorübergehend von der Betriebspflicht nach Ziffer 4.1 entbinden.

5 Betriebsreglement

- 5.1 Die Konzessionärin ist verpflichtet, ein Betriebsreglement zu erlassen. In diesem Reglement sind namentlich festzulegen:
- a. die Organisation des Flughafenbetriebes;
 - b. die Vorschriften über die Benützung des Flughafens;
 - c. die Massnahmen zum Schutz der Umwelt, namentlich zur Verminderung des Fluglärms und zum Schutz der Gewässer.
- 5.2 Das Betriebsreglement bedarf der Genehmigung durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt.

6 Betriebszeit

- 6.1 Die Betriebszeit des Flughafens dauert:
- a. *für den Segelflugbetrieb mit Windenstart*
vom Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung bis zum Ende der bürgerlichen Abenddämmerung;

b. für den übrigen Flugbetrieb

– an Werktagen:

- während der Sommerzeit:
von 07.30 Uhr bis Ende der bürgerlichen Abenddämmerung,
- während der übrigen Zeit:
von 08.00 Uhr bis Ende der bürgerlichen Abenddämmerung,

– an Sonn- und allgemeinen Feiertagen:

von 10.00 Uhr bis Ende der bürgerlichen Abenddämmerung.

6.3 Für Nachtflüge ist eine besondere Bewilligung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt erforderlich.

6.4 Die Konzessionärin ist befugt, unter Meldung an das Bundesamt für Zivilluftfahrt an hohen Feiertagen den Flugbetrieb einzustellen.

7 Flughafenleitung

7.1 Die Konzessionärin bezeichnet einen Flughafenleiter. Dessen Rechte und Pflichten sowie die ihm vom Bund übertragenen Aufgaben sind in einem besonderen Pflichtenheft festgehalten.

7.2 Die Bezeichnung des Flughafenleiters sowie der Personen, welche leitende technische Funktionen im Flughafenbetrieb ausüben, bedarf der Genehmigung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt.

8 Benützungstarife

8.1 Für die Benützung des Flughafens, seiner Einrichtungen und Dienste setzt die Konzessionärin Tarife fest.

8.2 Die Tarifordnung bedarf der Genehmigung durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt.

8.3 Im Interesse der Fluglärmverminderung legt die Flughafenhalterin lärm differenzierte Landetarife fest.

9 Aufsicht

9.1 Der Flughafenbetrieb untersteht der Aufsicht des Bundesamtes für Zivilluftfahrt.

9.2 Die Beamten des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes, der Polizei und der Zollverwaltung haben für ihre dienstliche Tätigkeit auf dem Flughafen jederzeit und überall Zutritt.

10 Vorbehalt der Bundesgesetzgebung

Die Vorschriften der Bundesgesetzgebung, namentlich über Post und Zoll, bleiben vorbehalten.

11 Konzessionsübertragung

Die Konzession kann mit Genehmigung des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes auf einen Dritten übertragen werden.

12 Konzessionsentzug

Das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement kann die Konzession bei schwerer oder wiederholter Verletzung der Pflichten der Konzessionärin ohne Entschädigung entziehen.

13 Inkrafttreten

Die Konzession tritt am 1. Januar 1986 in Kraft. Sie ersetzt die am 27. November 1980¹⁾ erteilte, am 1. Januar 1983 in Kraft getretene und bis zum 31. Dezember 1985 befristete Konzession.

18. Dezember 1985

Eidgenössisches
Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement:
Schlumpf

1023

¹⁾ BBl 1980 III 1325

Bekanntmachungen der Departemente und Ämter

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1986
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	02
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.01.1986
Date	
Data	
Seite	131-147
Page	
Pagina	
Ref. No	10 049 898

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.
Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses.
Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.