



CH-6032 Emmen, Flpl Kdo Emmen, THM

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

Referenz/Aktenzeichen: Erleichterungsantrag Betrieb Militärflugplatz Emmen

Ihr Zeichen:

Unser Zeichen: THM

Sachbearbeiter/in: EGL/MUM

6032 Emmen, 8. Mai 2026

Erleichterungsantrag für den Betrieb des Militärflugplatzes Emmen

Sehr geehrte Damen und Herren

Als Nutzer des Militärflugplatzes Emmen 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 Emmen:

- Stationierungskonzept der Armee vom 01.06.2015;
- Armee Organisation 2026;
- Struktur der Luftwaffe per 01.01.2026;
- Sachplan Militär, Objektblatt für den Militärflugplatz Emmen, vom Bundesrat am 28.02.2001 verabschiedet, und Entwurf des angepassten Objektblatts vom 8. Mai 2026.

2. Stationierungskonzept

Gemäss dem Stationierungskonzept zur Weiterentwicklung der Armee vom 01.06.2015 ist der Militärflugplatz Emmen einer von drei Flugplätzen der Luftwaffe für Kampfflugzeuge und wird langfristig aufrechterhalten. Im Rahmen der Beschaffung des neuen Kampfflugzeugs F-35A wurde das Stationierungskonzept der Luftwaffe mit den drei Militärflugplätzen Payerne,

Meiringen und Emmen für den Betrieb mit Kampfflugzeugen bestätigt. Ein Fliegergeschwader mit entsprechend eingeteilten Berufsmilitärpiloten wird auf dem Militärflugplatz Emmen jedoch nicht stationiert sein.

Mit der Auslieferung der ersten F-35A in die Schweiz im Jahre 2028 können bereits einzelne Flüge durch die Erprobungsstelle des Bundesamts für Rüstung armasuisse in Emmen stattfinden.

Nach der gestaffelten Ablösung der F/A-18C/D Flotte ab ca. 2030 wird in Emmen ab dem Jahr 2032 der regelmässige Flugbetrieb mit F-35A aufgenommen. Emmen wird mit dem F-35A ein Standort für Ausbildungen, Trainings und Einsätze im Alltag sein, der seinen Betrieb eng mit den Hauptflugplätzen Payerne und Meiringen abstimmen wird.

Der Grossteil Ausbildung auf dem F-35A wird zentral in Payerne durchgeführt werden. Während der Einführungsphase kommt es temporär zu einer Verlagerung von F/A-18C/D Flugbewegungen nach Emmen. Die durchschnittlichen Flugbewegungen mit F/A-18C/D von ca. 1'000/Jahr werden in den Jahren 2027 bis zur voraussichtlichen Ausserbetriebnahme der F/A-18C/D im Jahre 2032 eine Verdoppelung erfahren.

Die durchschnittlichen Bewegungszahlen der F-5E/F von jährlich ca. 2'500 reduzieren sich weiter kontinuierlich bis zur Ausserbetriebnahme des Systems (gemäss aktueller Planung Ende 2027).

Bei Bedarf wird der Militärflugplatz Emmen an Luftpolizeieinsätzen oder als Ausweichflugplatz gemäss der Verordnung über die Sicherung der Souveränität im Luftraum (SSL, SR 748.111.1) beteiligt, sofern diese Aufgabe nicht durch den primären Haupteinsatzstandort Payerne oder durch den Militärflugplatz Meiringen abgedeckt werden kann.

Der Flugplatz kann auch von ausländischen Luftstreitkräften im Rahmen gemeinsamer Trainings mit Kampfflugzeugen genutzt werden.

Die Pilotenschule der Luftwaffe nutzt den Militärflugplatz Emmen hauptsächlich für Ausbildungsflüge auf PC-21 und PC-7 Propellerflugzeugen. Weitere Flugbewegungen von Propellerflugzeugen entfallen auf:

- PC-7 TEAM,
- Zielflüge zugunsten der bodengestützten Luftverteidigung (BODLUV),
- Konferenzschutz- Einsätze,
- Transport von Fallschirmaufklärern mit PC-6,
- Verbindungs- und Transportflüge sowie Individuelles Training der Militärpiloten.

Dazu kommen jährlich rund 1'000 Flugbewegungen mit Drohnen (ADS-15) und 2'480 Helikopterflugbewegungen.

3. Lärmschutzmassnahmen

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 bestmöglich über alle Trainingsgebiete verteilt. Die Starts und Landungen müssen jedoch von einem Militärflugplatz aus erfolgen.

Die Luftwaffe ist bemüht, die durch die Flugzeuge im Rahmen ihrer Aufgaben verursachten Lärmereignisse auf ein Minimum zu reduzieren. Mit nachfolgenden Massnahmen werden die Lärmemissionen weitmöglichst reduziert.

3.1. Anzahl Flugbewegungen

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.

Die Definition der Bedürfnisse der Luftwaffe für den Flugplatz Emmen basiert auf den voraussichtlichen Entwicklungen.

Nach der vollständigen Ablösung der F/A-18C/D durch den F-35A wurde die Obergrenze der Bewegungen des F-35A in Emmen auf 1'350 pro Jahr festgelegt. Effektiv rechnet die Luftwaffe mit durchschnittlich 1'090 Bewegungen des F-35A pro Jahr, was einer deutlichen Reduktion der Lärmereignisse gegenüber heute entspricht.

3.2. Betriebszeiten

Die regulären Trainingsflüge von Kampfflugzeugen finden tagsüber statt, um die Bevölkerung maximal vor den Auswirkungen zu schützen und ihre Lebensqualität kleinstmöglich zu tangieren.

Die Luftwaffe operiert nach einem regulären Zeitplan von Montag bis Freitag. An Samstagen und Sonntagen finden keine Trainingsflüge statt. Die entsprechenden Flugzeiten sind im Betriebsreglement des Militärflugplatzes Emmen wie folgt beschrieben.

Ordentliche Flugbetriebszeiten Kampfflugzeuge	
Montag bis Freitag	
Beginn:	08:30 Uhr (<i>Montag 10:00, mit der Einführung des F-35A jeweils um 13:30 Uhr</i>)
Ende:	12:00 Uhr
Wiederaufnahme:	13:30 Uhr
Ende:	17:00 Uhr (<i>mit der Einführung des F-35A am Freitag jeweils um 12:00 Uhr</i>)
Ordentliche Flugbetriebszeiten der übrigen Flugzeuge, Helikopter und Drohnen	
Montag bis Freitag	
Beginn:	07:30 Uhr
Ende:	12:00 Uhr
Wiederaufnahme:	13:15 Uhr
Ende:	17:00 Uhr
Besonderes:	Die Zeit von 07:30 bis 08:00 Uhr ist für Flüge im Zusammenhang mit spezifischen Missionen reserviert. In diesen Zeiten finden keine Trainingsmissionen statt.

Für die Fliegergeschwader in Payerne und Meiringen kann die Luftwaffe während Fortbildungsdiensten der Truppe (FDT) erweiterte Flugbetriebszeiten 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.

Flugbetriebszeiten während den Fortbildungsdiensten der Truppe (FDT)	
Montag bis Freitag	
Beginn:	08:00 Uhr
Ende:	18:00 Uhr
Besonderes:	Nachtflug im Zeitfenster zwischen 18:00 bis 22:00 Uhr. Der letzte Start erfolgt spätestens um 20.45 Uhr.

Auf dem Militärflugplatz Emmen sind grundsätzlich keine Nachflüge mit Kampfflugzeugen vorgesehen. Bei Nachflügen auf den Militärflugplätzen Payerne oder Meiringen kann der Militärflugplatz Emmen jedoch als Ausweichflugplatz genutzt werden.

Nachflüge mit Kampfflugzeugen	
Montag bis Donnerstag / Oktober – März	
Beginn:	17:00 Uhr
Ende:	22:00 Uhr
Besonderes:	Der letzte Start muss spätestens um 20:45 Uhr erfolgen.
Nachflüge mit Propellerflugzeugen, Helikoptern und Drohnen	
Montag bis Donnerstag / ganzjährig / 2x wöchentlich	
Beginn:	17:00 Uhr
Ende:	22:00 Uhr

Im Rahmen von Einsätzen und für operationelle Bedürfnisse der Luftwaffe können Flüge ausserhalb der normalen Flugbetriebszeiten stattfinden. Diese Flüge hängen direkt mit den Aufträgen der Luftwaffe und der Armee zusammen (Verteidigung, Unterstützung der zivilen Behörden, Friedensförderungsdienst). Es geht dabei um die Wahrung übergeordneter Interessen.

Die Luftwaffe ist bestrebt, solche Flüge auf das Minimum zu beschränken und wenn immer möglich die ordentlichen Flugbetriebszeiten einzuhalten. Von den zeitlichen Einschränkungen ausdrücklich ausgenommen sind Flüge für:

Operationelle Ausnahmen – Flüge im Rahmen von Einsätzen der Luftwaffe
1. SAR-Einsätze (Search and Rescue¹); 2. Subsidiäre Einsätze (z.B. Katastrophenhilfe, Waldbrandbekämpfung, Grenzüberwachung, Einsätze zugunsten der Polizei, Konferenzschutz); 3. Luftpolizei-Einsätze als Intervention für die permanente Luftraumüberwachung; 4. Rüstungskontrolle und Friedenssicherung (z.B. OSZE² - Missionen); 5. LTDB (Lufttransportdienst des Bundes) und VIP-Transporte; 6. Supportflüge für Auslandseinsätze; 7. Flüge für öffentliche Veranstaltungen; 8. Sonderoperationen.

Der Flugplatzkommandant kann von Fall zu Fall zusätzliche Flüge ausserhalb der ordentlichen Flugbetriebszeiten aus operationeller Notwendigkeit bewilligen. Diese Bewilligungen werden restriktiv gehandhabt.

Um die Flexibilität der Luftwaffe zu wahren, müssen in gewissen Situationen auch Flüge ausserhalb der ordentlichen Flugbetriebszeiten durchgeführt werden können, die nicht im Zusammenhang mit einem spezifischen Einsatz stehen. Dies betrifft alle Flugzeugtypen.

Besondere operationelle oder Trainingsbedürfnisse, welche diese Massnahme erfordern, sind zum Beispiel:

Operationelle Ausnahmen – Flüge zugunsten operationeller Bedürfnisse
• 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, Einsätzen und Vorführungen im Ausland.

¹ Such- und Rettungs-Einsätze

² Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa

3.3. Luftverkehrsraumgestaltung und -nutzung in der Schweiz

Die Gestaltung des Luftraums und seine Nutzung werden unter der Leitung der Militärluftfahrtbehörde (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 definierte, vorgeschriebene An- und Abflugkorridore.

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

Auf dem Militärflugplatz Emmen geht es auch darum, den Nahkontrollbezirk des Flughafens Zürich sowie die wichtigen Luftstrassen A9 (im Osten) und G5 (im Westen) zu berücksichtigen. Ebenso müssen die An- und Abflugzonen oder -korridore der Flugplätze Alpnach und Buochs koordiniert werden.

Im Weiteren sind die An- und Abflugachsen dem Gelände angepasst.

3.4. Optimierung der An- und Abflugkorridore

Die Routen der Flugzeuge und somit die Verteilung des Lärms werden von mehreren entscheidenden Faktoren beeinflusst.

Bei der Konstruktion eines Flugplatzes wird die Ausrichtung des Runways (RWY) durch die vorherrschende Windrichtung und die Topographie bestimmt. In Emmen verläuft diese in südwestlicher (RWY22) respektive nordöstlicher Richtung (RWY04).

Die meteorologischen Bedingungen beeinflussen die Richtung der verwendeten Start- und Landebahn. Aus physikalischen und Sicherheitsgründen erfolgen Starts und Landungen gegen den Wind.

Falls es die vorherrschenden Windbedingungen und die Koordination des an- und abfliegenden Instrumentenflugverkehrs erlauben, wird angestrebt, die Kampfflugzeuge durchschnittlich in 25% der Fälle in Richtung Westen (RWY22) und in den restlichen 75% der Fälle in Richtung Osten (RWY04) starten zu lassen.

3.5. Flugverfahren und Lärminderung am Flugplatz Emmen

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

Um Lärmereignisse während der Start- und Landephase zu minimieren, vermeiden die Flugverfahren bestmöglich das direkte Überfliegen der umliegenden Dörfer während VFR- (Sichtflugregeln) und IFR-Starts und Landungen (Instrumentenflugregeln). Dies soweit es die zuvor beschriebenen Einschränkungen (Topographie und Luftraumstruktur) zulassen.

Während Luftverteidigungsübungen sind normalerweise mehrere Flugzeuge gleichzeitig im Einsatz. Um eine möglichst kurze Landesequenz zu ermöglichen, fliegen die Flugzeuge in der Regel gruppiert im Sichtflug entlang der Landebahn und trennen sich dann für die individuelle Landung. Dadurch reduzieren sie die benötigte Flugzeit und den Treibstoffverbrauch. Diese Art von gruppiertem Rückflug zum Flugplatz ermöglicht es den Piloten zudem, den Formationsflug zu trainieren und sich gegenseitig besser zu sehen, was die Flugsicherheit erhöht.

Individuelle Instrumentenanflüge erfolgen mithilfe verschiedener technischer Verfahren in Landebahnachse. Diese sind bei schlechtem Wetter oder zu Trainingszwecken erforderlich. Wie zivile Flugzeuge müssen im Instrumentenanflug auch die Flugzeuge der Luftwaffe eine Distanz von etwa 5 NM (ungefähr 8 km) zwischen jedem Flugzeug resp. zwischen den Formationen einhalten. Dies verlängert den Flugweg und somit auch die Flugzeit.

Das Verhältnis der Sichtanflüge (VFR) zu den Instrumentenanflügen (IFR) der Kampfflugzeuge beträgt gemäss den Daten, die zur Berechnung des Lärmbelastungskatasters verwendet worden sind, etwa 75% zu 25%. Diese Zahlen können je nach Wetterbedingungen variieren.

3.6. Einschränkungen des Betriebs

An folgenden offiziellen nationalen und kantonalen Feiertagen des Kantons Luzern bleibt der Flugplatz im Alltag³ geschlossen:

- Neujahr;
- 2. Januar;
- Karfreitag;
- Ostermontag;
- Auffahrt;
- Pfingstmontag;
- Nationalfeiertag;
- Weihnachten.

An katholischen Feiertagen und nach Möglichkeit auch an Brückentagen bleibt der Flugplatz geschlossen, sofern keine operationellen Bedürfnisse aufgrund ausserordentlicher Ereignisse vorliegen.

Bei ausserordentlichen Ereignissen (z. B. Umweltkatastrophen oder Anlässe von nationaler oder internationaler Bedeutung) kann aus operationellem Bedarf davon abgewichen werden.

Weiter wird der Flugbetrieb nach Möglichkeit unterbrochen, wenn dem Flugplatzkommando Beerdigungen in den Gemeinden Emmen und Eschenbach angezeigt werden.

Der Militärflugplatz Emmen ist während dem Jahreswechsel in der Regel 2 Wochen geschlossen. Zudem wird jedes Jahr eine Sommerpause von 4 Wochen ohne Flugbetrieb eingelegt. Die genauen Termine können von Jahr zu Jahr zwischen Juni und August variieren, wobei eine möglichst wiederkehrende Planung während den Sommerferien angestrebt wird.

Flüge im Rahmen von Einsätzen der Luftwaffe ausserhalb der ordentlichen Betriebszeiten bleiben in jedem Fall vorbehalten.

3.7. Information der Behörden und der Bevölkerung

Die transparente Information an die Behörden und die Bevölkerung ist ein wichtiger Faktor für das Verständnis gegenüber dem Flugbetrieb. Das Betriebsreglement sieht deshalb die Pflicht des Flugplatzkommandanten vor, regelmässig zu informieren. Dies betrifft einerseits die zukunftsgerichtete Information über den Jahresplan oder aussergewöhnliche Aktivitäten auf dem Flugplatz. Daneben gehört eine Rechenschaftsablage zum effektiven Flugbetrieb dazu: Bewegungsstatistik mit Verteilung der Start- und Landerichtungen oder die erteilten Ausnahmen ausserhalb der ordentlichen Betriebszeiten.

Im Weiteren werden ausserordentliche Flugaktivitäten (z. B. verstärkter Flugbetrieb aufgrund Trainings von Vorführteams) im Vorfeld kommuniziert. Von Vorankündigungen ausgenommen sind jegliche ausserordentlichen Aktivitäten im Zusammenhang mit operationellen Einsätzen.

Der Bevölkerung steht zudem die Möglichkeit offen, Kontakt aufzunehmen mit der Fachstelle Fluglärm der Luftwaffe (058 460 27 00 oder per [Kontaktformular](#)) bei Fragen und Anliegen im Zusammenhang mit Flugaktivitäten.

³ Relativer Frieden

3.8. Aircraft Noise Monitoring System (ANMS) - Überwachungssystem Flugzeuglärm

Das ANMS-System überwacht und zeichnet den Lärm punktuell auf, der von Flugzeugen im Bereich des Flugplatzes erzeugt wird. Das System besteht aus Sensoren, die Geräuschereignisse in der Region des Militärflugplatzes Emmen unabhängig von ihrer Herkunft erfassen. Die 10 Sensoren befinden sich in Emmen und den umliegenden Gemeinden des Militärflugplatzes. Die Daten werden aufgezeichnet und von der Luftwaffe zur Bearbeitung von Anfragen und für Statistiken verwendet.

Im Verlaufe dieses Jahres wird eine öffentlich zugängliche Plattform im Internet eine Darstellung der Lärmereignisse, die mit dem System ANMS erfasst werden, erlauben. Die Details sind noch in Klärung.

3.9. Nutzung von Simulatoren für die Grundausbildung und das Training der Piloten

Die Luftwaffe verwendet seit der Einführung der F/A-18C/D im Jahr 1998 Flugsimulatoren für Kampfflugzeuge. Diese Systeme sind eine wertvolle Hilfe bei der Ausbildung der Piloten und ermöglichen eine Reduktion der tatsächlichen Flugstunden. Mit der Einführung des F-35A werden ebenfalls Flugsimulatoren beschafft. Der Anteil der im Simulator geflogenen Übungen wird beim F-35A im Vergleich zum F/A-18C/D weiter deutlich zunehmen, da die zu trainierenden Einsätze insgesamt noch komplexer werden.

3.10. Ausbildungsmodule im Ausland (AMA)

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

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

3.11. Funktionsprüfungen der Flugzeuge in schallisolierten Gebäuden

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

4. Grenzen der Lärminderung

4.1. Triebwerk

Die Konstruktion von Kampfflugzeug-Triebwerken unterscheidet sich grundlegend von denen ziviler Flugzeuge. Im Gegensatz zu den in der Zivilluftfahrt verwendeten Triebwerken sind die Triebwerke von Kampfflugzeugen darauf ausgelegt, maximale Schubkraft oder Leistung zu erzeugen. Im Gegenzug sind solche Triebwerke dafür lauter. Weiter sind sie mit einem sogenannten Nachbrenner ausgestattet, um den Schub des Triebwerks vorübergehend erhöhen zu können. Diese zusätzliche Leistung ist besonders nützlich beim Start auf kurzen Landebahnen, bei Interzeptionen von anderen Flugzeugen unter Zeitdruck oder im Luftkampf.

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

Grundsätzlich wird mit dem F-35A in Emmen auf RWY22 mit dem Einsatz des Nachbrenners gestartet, um über dem bewohnten Gebiet Emmen eine möglichst hohe Flughöhe zu erlangen. Falls es die meteorologischen Bedingungen und das Gewicht des Flugzeuges erlauben, wird

für den Start auf RWY04 auf den Einsatz des Nachbrenners verzichtet. Dies hilft, die Lärmimmissionen im Bereich des Quartiers Rüeggisingen zu minimieren.

4.2. Reduktion der Anzahl Piloten und/oder 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.

4.3. Reduktion der Flugbewegungen

Eine Reduktion der mit dem Projekt F-35A berechneten Flugbewegungen hätte negative Auswirkungen auf die Fähigkeit der Piloten, ihre Missionen effizient und sicher zu erfüllen. Die Flugstunden, welche ein Militärpilot in der Schweiz trainieren kann, sind bereits heute niedriger als der Standard der europäischen Luftwaffen.

Die Anzahl der Flugbewegungen wird durch die Anzahl der Staffel- und Stabspiloten bestimmt.

4.4. Reduktion der Nachtflüge

Operationen in der Nacht haben an Bedeutung gewonnen. 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. Nachtflug-Ausbildungsmodule (AMA) 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 AMA sollen den Trainingsmangel ausgleichen, der durch die in der Schweiz auferlegten Beschränkungen entsteht.

4.5. Vermehrtes Training im Simulator

Die Luftwaffe trägt zur Sicherheit der Schweiz bei und somit zu ihrem Wohlstand, ihrer politischen und wirtschaftlichen Stabilität sowie zu ihrem internationalen Ruf. Dieser Zweck widerspiegelt sich in der Hauptaufgabe der Luftwaffe, nämlich die Souveränität im eigenen Luftraum zu gewährleisten. Die Luftwaffe stellt täglich rund um die Uhr den Luftpolizeidienst über dem Schweizer Territorium sicher. Im Falle erhöhter Spannungen oder bei bewaffneten Konflikten würde sie die Luftverteidigung sicherstellen.

Eine Zunahme der Flüge in Flugsimulatoren auf Kosten von echten Flügen würde die "Sicherheitspräsenz" im Schweizer Luftraum verringern, gleichbedeutend mit einer Minderung des allgemeinen Sicherheitsbeitrags. Piloten können während jedes Trainingsflugs von der Einsatzleitung für Luftpolizeieinsätze eingesetzt werden. Diese Massnahmen würden daher die Erfüllung der verfassungsmässigen Aufgabe, die der Armee obliegt, gefährden.

Simulator-Trainings können das Training im echten Flug nicht ersetzen, weil beispielsweise die physischen und psychischen Belastungen durch Beschleunigungen in engen Kurven nicht simuliert werden können.

Nur regelmässiges Training in der Luft ermöglicht es den Militärpiloten, ihre Flugzeuge in jeder Lage zu beherrschen und ihre Einsätze in jeder geopolitischen Situation sicher durchzuführen. Das Training in der Schweiz ermöglicht es ihnen ausserdem, das Gelände hervorragend zu kennen und diesen Vorteil bei Bedarf voll ausschöpfen zu können.

5. Antrag

Aus diesen Gründen beantragt die Luftwaffe Erleichterungen nach Art. 14 LSV und nach 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 Emmen/Dübendorf

Oberst i GSt Markus Thöni
Kommandant

Beilagen:

- Betriebsreglement mit Erläuterungen
- Umweltverträglichkeitsbericht inkl. Lärmbericht und Schallschutzkonzept