

Anlage: **Samedan**

GR-1

~~Teilnetz~~ Anlagentyp: Regionalflygplatz/hafen

**Mit
Anpassungen
gegenüber der
Version vom
13.09.2019**

A U S G A N G S L A G E

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Graubünden
- Perimetergemeinde: Samedan
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Bever, Celerina/Schlarigna, La Punt-Chamues-ch, Pontresina, Samedan
- Gemeinde mit Lärmbelastung: Samedan
- Verkehrsleistung:
 - Ø 4 Jahre: ~~13 920~~ 15 400 Bewegungen (~~2014–17~~) (2020–2023)
 - max. 10 Jahre: ~~20 480 (2008)~~ 16 540 (2022)
- Segelflug (bestehend):
 - Ø 4 Jahre: ~~1 920~~ 1 290 Bewegungen (~~2014–17~~) (2020–23)
 - max. 10 Jahre: ~~3 460 (2011)~~ 2 110 (2015)
- Verkehrsleistung:
 - 23 480 Bewegungen

Zweck der Anlage/Funktion im Netz:

Regionalflygplatz seit 1937, touristisch und wirtschaftlich bedeutende Verkehrsanlage für das Oberengadin.

Gewerbsmässiger Luftverkehr (Charter-, Taxi- und Transportflüge, Rundflüge, Arbeitsflüge); nichtgewerbsmässiger Luftverkehr (Motor-, Helikopter- und Segelflug, Werkflüge für Hersteller- und Unterhaltsbetriebe, Fallschirmsport).

Stand der Koordination:

Funktion, Betrieb und Infrastruktur sowie die geplante Entwicklung des Flugplatzes sind mit den Vorgaben und Zielen der kantonalen Richtplanung sowie mit den umgebenden Nutzungs- und Schutzansprüchen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll).

Die Flugplatzhalterin verfolgt die Strategie, den Flugplatz zu modernisieren und die Erreichbarkeit des Oberengadins sowohl als Tourismusdestination als auch als Wohn- und Arbeitsort für den Flugverkehr zu verbessern. In diesem Zusammenhang ~~möchte~~ hat sie neu einen Betrieb nach Instrumenten-Flugregeln (IFR-Betrieb) ~~einführen~~ eingeführt

Verweis:

~~Teilnetz Flugfolder III – B4~~
SIL-Konzeptteil 26.02.2020,
Kap. 4.2 Regionalflyghäfen

Grundlagendokumente:

- Betriebskonzession vom 27.08.2001
- Betriebsreglement vom ~~27.04.2012~~ 19.09.2019
- Lärmbelastungskataster vom ~~Februar 2017~~ Mai 2020
- Sicherheitszonenplan vom ~~04.03.1998~~ 26.05.2020
- Entwurf Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) vom 21.01.2025
- Koordinationsprotokoll vom Oktober 2018 / Ergänzung vom 09.09.2024

Die Infrastrukturunternehmung Regionalflyg Samedan (InfraRFS) will die veraltete Infrastruktur aus der Armeezeit und die verschiedenen Provisorien ~~sollen~~ etappenweise ersetzen und ergänzen und den Flächenflug- und den Helikopterbetrieb entflechten werden. Die erste Etappe umfasst den Bau einer neuen Helikopterbasis mit Vorfeld im Norden für die auf dem Flughafen ansässigen Helikopter-Unternehmungen. Die Anlagen für den Flächenflug und den Helikopterbetrieb ~~sollen entflechten und erweitert werden~~. In einer zweiten Etappe sollen die bestehenden Betriebsgebäude, das Terminal, ein Hangar sowie die Vorfelder ersetzt werden. In der dritten Etappe sind der Ersatz weiterer Hangars sowie allfällige weitere Vorhaben vorgesehen. Das Flugplatzareal befindet sich weitgehend im Eigentum des Kantons.

Die Lärmprognose und die Hindernisbegrenzungsflächen wurden aufgrund der geplanten Verschiebung der Helikopterbasis nach Norden angepasst. Die Planung ~~soll~~ ist jedoch nach wie vor auf die bisherige Verkehrsprognose von jährlich 23 480 Flugbewegungen ausgerichtet werden.

Die Betriebszeiten ~~sollen bleiben~~ grundsätzlich unverändert ~~bleiben~~, in begründeten Fällen ~~möchte~~ kann die Flugplatzhalterin aber Ausnahmen gewähren ~~können~~. Ein Flugbetrieb bei Dunkelheit ist weiterhin nicht vorgesehen.

Als Massnahme zur Verbesserung der Sicherheit (Zutrittsschutz) plant ~~schlägt~~ die Flugplatzhalterin zudem eine integrale Umhegungszäunung des Flugplatzareals mit einem Engadinerzaun ~~vor~~. Die Zweckmässigkeit ~~sowie die~~ landschaftlichen und ökologischen Auswirkungen eines solchen Bauwerks werden im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens geprüft ~~noch zu prüfen sein~~.

Weiter soll an der bisherigen Option, auf dem Flugplatz Linienverkehr zu ermöglichen, festgehalten werden. Die Flugplatzhalterin strebt ein saisonales, flugplanmässiges Angebot an Charterflügen an. Zusätzliche infrastrukturelle oder betriebliche Vorkehrungen, die eine Anpassung der Festlegungen im vorliegenden Objektblatt bedingen würden, sind dazu nicht notwendig.

An der Option einer Pistenverlängerung gegen Süden soll ebenfalls festgehalten werden. Die abschliessende raumplanerische Koordination ist im Hinblick auf eine Festsetzung im SIL noch vorzunehmen; dies gilt ebenso für die Fläche südwestlich der Piste für mögliche Entwicklungsvorhaben des Flugplatzes.

~~Auf dem südlichen Teil des Flugplatzareals befindet sich ein möglicher Standort für ein Busdepot mit Unterhaltswerkstätte. Dieses Projekt muss noch mit der möglichen langfristigen Erweiterung der Helikopterbasis abgestimmt werden und würde eine Änderung im Zonenplan der Gemeinde Samedan bedingen.~~

In der Ebene zwischen Flughafen und dem Fluss Flaz wird von Dritten der Bau einer 21 ha grossen Photovoltaik-Anlage geplant. Die An- und Abflugrouten der Helikopter sind auf diese unmittelbar angrenzende Anlage abgestimmt. Allfällige negative Auswirkungen (Blendwirkung etc.) der Anlage auf den Flugbetrieb werden in den notwendigen Planungs- und Bewilligungsverfahren für diese Anlage zu prüfen sein.

Der ursprünglich im SIL-Objektblatt enthaltene Auftrag zur Überprüfung der bestehenden Ruhezeiten und der Überflugbeschränkungen im Bereich des BLN-Gebiets gilt mit dem Konzept zu den Landschaftsruhezeiten von 2011 und der definitiven Festlegung der Gebirgslandeplätze von 2015 als erledigt. Der im Luftfahrt-handbuch (VFR Manual) bezeichnete «zu meidender Luftraum» ist weiterhin zu beachten. Die früher angedachte Verlegung des Winter-Heliports von St. Moritz nach Samedan wird derzeit nicht mehr weiterverfolgt.	
F E S T L E G U N G E N	F Z V
Zweckbestimmung: Der Flugplatz Samedan ist eine Anlage von regionaler Bedeutung. Er dient in erster Linie Geschäfts- und Tourismusreiseflügen, Arbeitsflügen, der fliegerischen Aus- und Weiterbildung sowie dem Motor- und Segelflugsport. Die Einführung von Linienflügen ist möglich. Der Flugplatz ist zudem Standort einer Helikopterbasis. Der Flugplatz bietet eine Infrastruktur an, die dieser Funktion und dem internationalen Standard entspricht. Seine Entwicklung richtet sich nach dem regionalwirtschaftlichen Bedarf und dem öffentlichen Interesse an Luftverkehrsleistungen. Die landschaftliche und naturräumliche Verträglichkeit ist dabei zu berücksichtigen. Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Betrieb des Flugplatzes wird im Betriebsreglement geregelt. Die bisher geltenden Betriebszeiten bleiben in den wesentlichen Zügen unverändert, in begründeten Fällen können Ausnahmen gewährt werden. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften. Zur Verbesserung der Bedingungen für den Geschäfts- und Tourismusreiseverkehr kann ein Betrieb nach Instrumenten-Flugregeln (IFR) eingeführt werden. Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den bestehenden und geplanten Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte). Bei Bedarf kann die Piste nach Süden verlängert werden [1]. Eine zusätzliche Erweiterung der Helikopterbasis gegen Süden ist mit der Nutzungsplanung der Gemeinde abzustimmen. Weitere Entwicklungsvorhaben des Flughafens können südwestlich der Piste [2] erfolgen. Lärmbelastung: Das Gebiet mit Lärmbelastung sichert und begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei der Richt- und Nutzungsplanung.	F • • • • • • Z • • V

	F	Z	V
Die zulässigen Lärmimmissionen nach Lärmschutzverordnung (LSV) dürfen das Gebiet mit Lärmbelastung nicht überschreiten. Sie werden bei der Genehmigung des Betriebsreglements in einem Genehmigungsverfahren festgelegt und sind anschliessend im Lärmbelastungskataster (LBK) abzubilden. Bei einer Verlängerung der Piste oder einer Erweiterung der Helikopterbasis nach Süden sind die Lärmbelastungskurven zu überprüfen. Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung aufeinander abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte). Der bestehende Sicherheitszonenplan ist entsprechend anzupassen. Bei einer Verlängerung der Piste nach Süden sind die Hindernisbegrenzungsflächen zu überprüfen. Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatzareal sollen, unter Vorbehalt der luftfahrtspezifischen Sicherheitsvorschriften und der Ausbauerfordernisse, ökologisch aufgewertet werden. Die Flugplatzhalterin erstellt dazu ein Konzept. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen. Bei einer Umzäunung des Flugplatzes muss die Funktionsfähigkeit der bestehenden Wildtierkorridore erhalten bleiben. Erschliessung: Bei der Einführung von Linienflügen ist der Anschluss des Flugplatzes an das öffentliche Verkehrsnetz zu gewährleisten.	• • • • •	• •	
E R L Ä U T E R U N G E N Zweckbestimmung, Betrieb: Die Organisation und der Ablauf des Flugbetriebs, einschliesslich der Betriebszeiten, der An- und Abflugverfahren sowie der Flugrouten, werden im Betriebsreglement geregelt und im Luftfahrthandbuch (AIP) publiziert. Die bisherigen Betriebszeiten (08 bis 19 Uhr) bleiben grundsätzlich unverändert. Ausnahmeregelungen sind werden im Betriebsreglement zu treffen getroffen. Auf einen Flugbetrieb bei Dunkelheit soll weiterhin verzichtet werden, die Installation einer entsprechenden Infrastruktur (Beleuchtung) ist nicht vorgesehen. Für den geplanten Betrieb nach IFR ist ein satellitengestütztes Navigationsverfahren (GNSS) vorgesehen eingerichtet. Dazu muss das <u>Die dazu notwendige Ergänzung des Betriebsreglements wurde vorgenommen, ergänzt und möglicherweise die Luftraumstruktur entsprechend angepasst werden.</u> Ein allfälliger Linienverkehr wird sich nach denselben betrieblichen Bestimmungen ausrichten. Die Bei den An- und Abflugverfahren sowie die den Flugrouten für den Verkehr nach Sichtflugregeln (VFR) <u>wurden die Helikopterrouen aufgrund der Verschiebung der Helikopterbasis nach Norden im Bereich der Piste geringfügig angepasst bleiben bestehen. Die bisher von den lokalen Helikopterfirmen verwendete Helikopterroute West (direkt Richtung Dorf) wird spätestens mit dem Neubau der Helikopterbasis aufgegeben.</u> Der Start- und Landepunkt für die Helikopter (Final Approach and Take Off Area FATO) befindet sich auf der Piste.	ZUSTÄNDIGE STELLE <i>Zuständiges Bundesamt:</i> Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern <i>Flugplatzhalterin:</i> Engadin Airport AG, Piazza Aviatica 2, 7503 Samedan		

Flugplatzperimeter, Infrastruktur:

Der Flugplatzperimeter umgrenzt die Piste (einschliesslich Sicherheitsstreifen und Sicherheitsflächen an den Pistenenden), die Rollwege, die Manövrierv- und Abstellflächen für die Flugzeuge und Helikopter, die bestehenden und geplanten Hochbauten (Betriebszentrum, Hangars für Flächenflugzeuge, Helikopterbasis), das Segelfluggareal (inkl. Segelflugunterstand), die mögliche Umzäunung des Flugplatzareals sowie die landseitige Verkehrserschliessung (Parkplätze).

Der Flugplatzperimeter überlagert die kommunalen Nutzungszonen. Innerhalb des Flugplatzperimeters haben die Flugplatzanlagen Priorität. Andere Bauten und Anlagen sind möglich (Nebenanlagen), bedingen aber eine entsprechende Bauzone nach kantonalem Recht.

Als Voraussetzung für die Genehmigung einer Pistenverlängerung nach Süden muss die raumplanerische Koordination abgeschlossen und der als Zwischenergebnis festgelegte Flugplatzperimeter in eine Festsetzung überführt werden. Dies gilt ebenso für die für künftige Entwicklungsvorhaben vorgesehene Fläche südwestlich der Piste.

~~Der Flugplatzperimeter im Bereich der zusätzlich geplanten Erweiterung der Helikopterbasis gegen Süden kann festgesetzt werden, sobald die künftige Nutzung des Areals abschliessend geklärt und mit der Gemeinde abgestimmt ist. Sollte ein Busdepot mit Unterhaltswerkstätte erstellt werden, ist zusätzlich eine entsprechende kommunale Bauzone auszuscheiden. Sofern ein solches Busdepot nicht vom Flugplatz mitbenutzt werden soll (keine Nebenanlage nach Luftfahrtrecht), wird das Areal ganz aus dem Flugplatzperimeter zu entlassen sein.~~

Lärmbelastung:

Das Gebiet mit Lärmbelastung beruht auf der Fluglärmberechnung vom ~~Juli 2019~~ Januar 2025 mit einer Verkehrsprognose von jährlich 23 480 Motorflugbewegungen. Davon entfallen 3 700 ~~270~~ auf Grossflugzeuge (Jets) und 8 5750 auf Helikopter. ~~Insgesamt sind 1 710 IFR-Flüge berücksichtigt.~~ Massgebende Faktoren für die Berechnung sind neben der Zahl der Motorflugbewegungen deren zeitliche Verteilung (innerhalb der Woche und des Jahres), die Zusammensetzung der Flotte sowie die Flugwege (inkl. deren Belegung). Die Berechnung erfolgte gemäss den Vorgaben des aktuellen «Leitfadens Fluglärm: Vorgaben für die Lärmermittlung» (BAZL/BAFU/GS VBS 2021) und berücksichtigt die vorgesehenen militärischen Flugbewegungen. Die militärische Nutzung des Flugplatzes ist in einem Rahmenvertrag zwischen Luftwaffe und Flugplatzhalterin geregelt.

In der Karte ist die Lärmbelastungskurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PWES II) gemäss LSV dargestellt. Diese Kurve stellt stellvertretend für die übrigen Lärmbelastungskurven (PWES III und IV). Es liegen keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte bei Gebäuden mit lärmempfindlichen Räumen vor.

Das Gebiet mit Lärmbelastung sichert und begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb. D. h. die zulässigen Lärmimmissionen gemäss Art. 37a LSV, die ~~mit der Anpassung des Betriebsreglements~~ festzulegen sind, dürfen dieses Gebiet nicht überschreiten. Diese zulässigen Lärmimmissionen werden anschliessend im LBK abgebildet. Der bisherige LBK vom ~~Mai 2020~~ Februar 2017 (beruht auf der Lärmberechnung von 2000 ~~19~~) wird damit abgelöst.

Die Gemeinde berücksichtigt das Gebiet mit Lärmbelastung, indem sie dort keine Nutzungszonen ausscheidet, die in Konflikt mit der entsprechenden ES stehen würden.

~~Die mögliche Pistenverlängerung und die zusätzliche Erweiterung der Helikopterbasis gegen Süden (Erweiterung Flugplatzperimeter [1] und [2]) sind in der Fluglärmberechnung resp. im Gebiet mit Lärmbelastung nicht berücksichtigt.~~

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung beruht auf dem Entwurf des Hindernisbegrenzungsflächen-Katasters (HBK) vom 12.06.2024 ~~16.11.2012, ergänzt durch die neuen IFR- und Helikopter Routen (Entwurf Februar 2018)~~. In der Anlagekarte sind die Umrisse der An- und Abflugflächen (einschliesslich Helikopter Routen) und der Horizontalebene (Kreisfläche) dargestellt.

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung (bzw. der ~~HBK Sicherheitszonenplan~~) zeigt, in welchem Gebiet und auf welcher Höhe die Hindernisfreiheit für den Flugverkehr zu gewährleisten ist, gewährleistet sein sollte resp. wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung aufeinander abzustimmen sind (Höhenbeschränkung oder Markierung von Hindernissen, Bewilligungs- und Meldepflicht gemäss VIL Art. 63 ff). Auf der Grundlage des HBK ist der bestehende Sicherheitszonenplan vom ~~26.05.2020~~ 04.03.1998 anzupassen. Mit dieser Anpassung werden die im HBK enthaltenen Hindernisbegrenzungsflächen grundeigentümerverbindlich. ~~Das Verfahren wird mit der vorgesehenen Anpassung des Betriebsreglements koordiniert. Kanton und Gemeinden tragen dem HBK berücksichtigen sie bei der Richt- und Nutzungsplanung Rechnung (vgl. VIL Art. 62).~~

Überbauungen sind nur bis zu einer Höhe der massgebenden Hindernisbegrenzungsflächen zulässig. Ebenso dürfen keine Bauzonen ausgeschieden werden, die bei späterer Überbauung zur Durchstossung einer Hindernisbegrenzungsfläche führen würden.

Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:

Bei der ökologischen Aufwertung ist zwischen den projektbezogenen Ersatzmassnahmen gemäss Art. 18 Abs. 1^{ter} des Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG) und den projektunabhängigen Ausgleichsmassnahmen gemäss Art. 18b NHG zu unterscheiden. Die Aufwertungsmassnahmen sollen den betrieblichen und naturräumlichen Möglichkeiten Rechnung tragen und in erster Linie auf dem Flugplatzareal realisiert werden. Dabei ist von einem Richtwert von 12 % der Fläche im Flugplatzperimeter auszugehen. Wo zweckmässig können auch Flächen ausserhalb des Perimeters angerechnet werden.

Die Flugplatzhalterin hat bereits aus einem früheren Plangenehmigungsverfahren den verbindlichen Auftrag, ein Konzept für diesen ökologischen Ausgleich zu erarbeiten. In diesem Konzept sollen Lage und Umfang, Ausgestaltung, Bewirtschaftung und Pflege sowie die rechtliche Sicherstellung der Ausgleichsflächen ausgewiesen werden. ~~Als Arbeitshilfe haben die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplatzarealen mit Beispielen aus der Praxis erarbeitet (BAZL/BUWAL 2004, wird derzeit überarbeitet). Zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen haben die Fachstellen des Bundes eine Vollzugshilfe erarbeitet (BAFU, BAZL 2019).~~

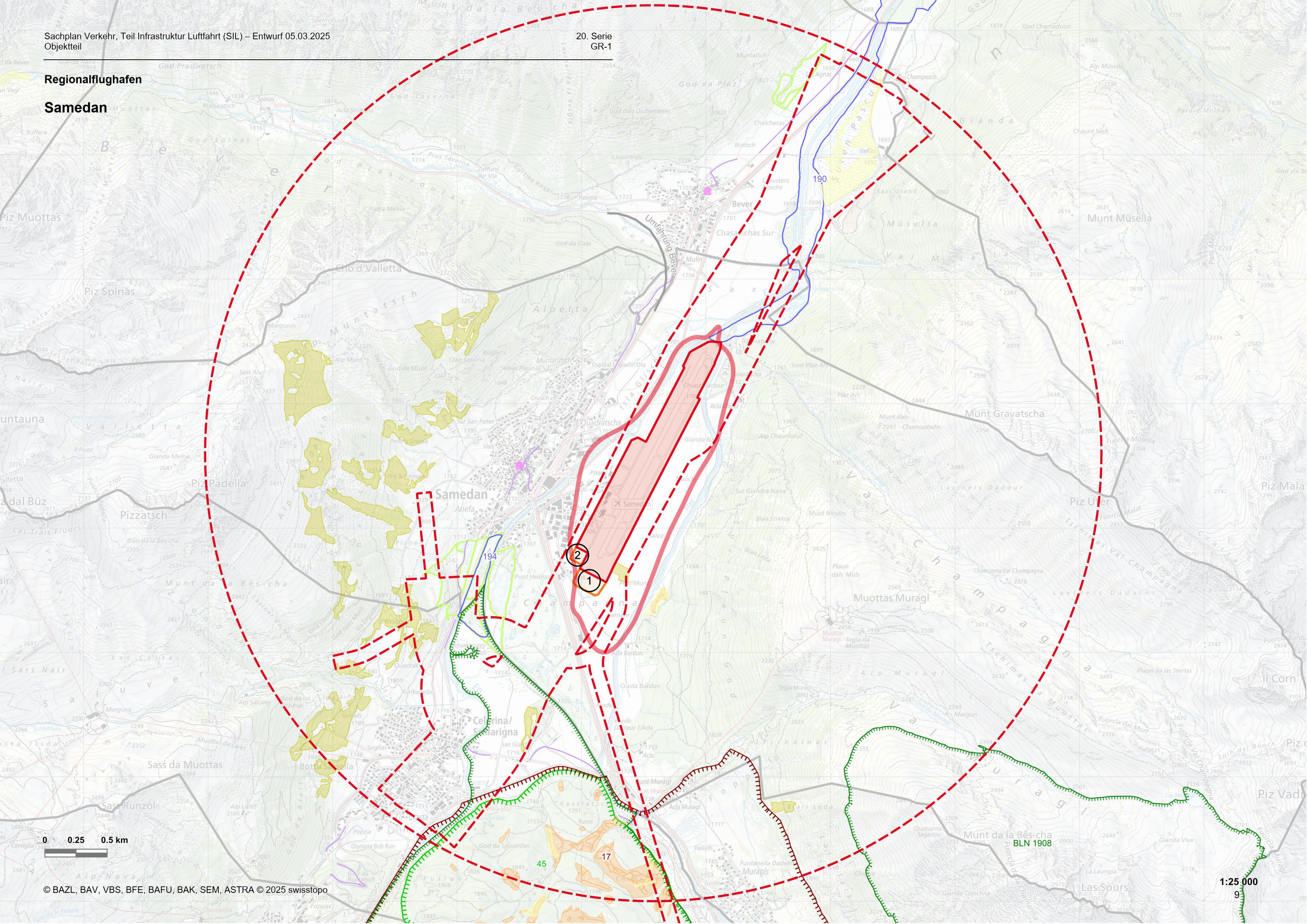
Die längs und quer zum Flugplatzareal verlaufenden Achsen im Vernetzungssystem der Wildtiere müssen funktionsfähig erhalten bleiben. Diese Achsen sollen wenn möglich mit Leitstrukturen so geführt werden, dass die Wildtiere während den Flugbetriebszeiten die Piste nicht queren. Geeignete Massnahmen sind bei der ökologischen Aufwertung oder bei einer Umzäunung des Flugplatzes zu prüfen und ihre Wirksamkeit ist nachzuweisen.

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten, von den Festlegungen betroffenen Schutzgebieten: BLN: 1908 Oberengadiner Seenlandschaft und Berninagruppe Moorlandschaft: 45 God da Staz/Stazerwald Auengebiet: 190 Isla Glischa-Arvins-Seglias 194 Flaz TWW: 14049 Champagna Jagdbanngbiet: 17 Bernina-Albris Der Schutz des Grundwassers hat im Bereich des Flugplatzareals eine hohe Priorität (Trinkwasserversorgung Oberengadin). Bei der Entwässerung des Flugplatzes sind die im Generellen Entwässerungsplan der Gemeinde von 2008 aufgeführten Grundwasserschutzmassnahmen zu berücksichtigen. Erschliessung: Die bestehende Strassenzufahrt zum Flugplatz bleibt unverändert. Die Einführung einer neuen Buslinie mit einer Wendeschleife auf dem Flugplatzareal sowie die Erstellung zusätzlicher Parkplätze werden im Zusammenhang mit dem geplanten Um- und Ausbau <u>Erneuerung</u> der Flugplatzinfrastruktur geprüft.	
--	--

*** yyy Anpassungen gegenüber der Objektblatt-Version vom 13.09.2019

Regionalflyghafen

Samedan



0 0.25 0.5 km

Legende/Légende/Leggenda

Inhalte SIL
Contenus du PSIA
Contenuti PSIA

Festsetzung
Coordination réglée
Dato acquisito

Zwischenergebnis
Coordination en cours
Risultato intermedio

Vororientierung
Information préalable
Informazione preliminare

Flugplatzperimeter Périmètre d'aérodrome Perimetro dell'aerodromo			
Gebiet mit Hindernisbegrenzung Aire de limitation d'obstacles Aera con limitazione degli ostacoli			
Gebiet mit Lärmbelastung (PW ES II) Territoire exposé au bruit (VP DS II) Aera con esposizione al rumore (VP GS II)			
Verknüpfungen zum Text Renvoi au texte Rinvio al testo			

Weitere Inhalte
Autres contenus
Altri contenuti

	Landesgrenze Frontière nationale Confine nazionale
	Kantonsgrenze Limite de canton Confine cantonale
	Gemeindegrenze Limite de commune Confine comunale

Inhalte anderer Sachpläne
Contenus d'autres plans sectoriels
Contenuti degli altri piani settoriali

	Infrastruktur Schiene Infrastructure rail Infrastruttura ferroviaria
	Infrastruktur Strasse Infrastructure route Infrastruttura stradale
	Infrastruktur Schifffahrt Infrastructure navigation Infrastruttura navigazione
	Militär* Militaire* Militare*
	Übertragungsleitungen Lignes de transport d'électricité Elettrodotti
	Geologische Tiefenlager Dépôts en couches géologiques profondes Depositi in strati geologici profondi
	Asyl Asile Asilo

* Anlagen genehmigt im Programmteil SPM vom 08.12.2017; Planerische Massnahmen für Anlagen gemäss Programmteil 2017 werden ab 2019 serienweise aktualisiert. Wo dies noch nicht der Fall ist, sind die Objektblätter SPM 2001 bzw. Sachplan Waffen- und Schiessplätze 1998 weiterhin gültig.

* Installations approuvées dans la Partie programme du PSM du 08.12.2017; mesures planifiées pour installations selon la Partie programme 2017 sont mises à jour par séries à partir de 2019. Lorsque ce n'est pas encore le cas, les fiches de coordination du PSM 2001 et du PS des places d'armes et de tir 1998 continuent de faire foi.

* Installazioni approvati nella Parte programmatica del PSM del 08.12.2017; misure di pianificazione delle installazioni secondo la Parte programmatica 2017 saranno aggiornate in serie a partire dal 2019. Dove non è ancora il caso, i schede di coordinamento PSM 2001, risp. del PS delle piazze d'armi e di tiro del 1998 restano valide.

Schutzobjekte von nationaler Bedeutung
Objets de protection d'importance nationale
Oggetti protetti di importanza nazionale

	BLN-Objekt (Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler) Objet IFP (Inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels) Oggetto IFP (Inventario federale dei paesaggi, siti e monumenti naturali)
	Moorlandschaft Site marécageux Zona palustre
	Flachmoor Bas-marais Palude
	Hoch- und Übergangsmoor Haut-marais et marais de transition Torbiera alta e torbiera di transizione
	Trockenwiesen und -weiden Prairies et pâturages secs Prati e pascoli secchi
	Auengebiet Zone alluviale Zona golenale
	Wasser- und Zugvogelreservat Réserve d'oiseaux d'eau et de migration Riserva di uccelli acquatici e di uccelli migratori
	Jagdbanngebiet District franc Bandita
	Wildtierkorridor überregional Corridor faunistique suprarégional Corridoio faunistico sovraregionale
	Amphibienlaichgebiet: Ortsfeste und Wanderobjekte Site de reproduction de batraciens: objets fixes et itinérants Sito di riproduzione di anfibi: oggetti fissi et mobili
	ISOS-Objekt (Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz) Objet ISOS (Inventaire fédéral des sites construits à protéger en Suisse) Oggetto IAMP (Inventario federale degli insediamenti svizzeri da proteggere)
	Historischer Verkehrsweg von nationaler Bedeutung (mit Substanz bzw. viel Substanz) Voie de communication historique d'importance nationale (avec substance, resp. beaucoup de substance) Via di comunicazione storiche d'importanza nazionale (con sostanza. risp. con molta sostanza)