

Anlage: **Zweisimmen**

BE-9

Teilnetz: Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Bern
- Perimetergemeinde: Zweisimmen
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Boltigen, St. Stephan, Zweisimmen
- Gemeinde mit Lärmbelastung: Zweisimmen
- Verkehrsleistung:
 - Ø 4 Jahre: 4'800 (2009–2012)
 - max. 10 Jahre: 5'480 (2006)
 - Potential SIL: 5'620

Zweck der Anlage, Funktion im Netz:

Ehemaliger Militärflugplatz mit ziviler Mitbenützung seit 1963, Betrieb durch die Flugplatzgenossenschaft Zweisimmen.

Zivile Nutzung mit den Schwerpunkten Touristik- und Geschäftsflüge, Motor- und Segelflugsport und einer Helibasis für Rettungs- und Arbeitsflüge.

Stand der Koordination:

Funktion und Entwicklung des Flugplatzes gemäss SIL sind mit dem kantonalen Leitbild Luftverkehr abgestimmt. Der Flugplatz soll im heute akzeptierten Rahmen weiter genutzt werden, die Entwicklung des Betriebs darf zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen (vgl. SIL Teil III B3–15, Grundsatz 4). Der Flugplatz funktioniert zusammen mit den Flugplätzen Saanen und St. Stephan als Flugplatzsystem mit klarer Aufgabenteilung, das heisst mit Nutzungen, die sich ergänzen und aufeinander abgestimmt sind. Regional sollen keine doppelspurigen Luftverkehrsangebote entstehen (vgl. SIL Teil III B3–15, Grundsatz 3).

Betrieb, Perimeter und Infrastruktur sind in den wesentlichen Zügen mit den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzzielen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll).

Verweis:

Teilnetz zivil mitbenützte Militärflugplätze (ehemalige Militärflugplätze) III – B3
Teilnetz Flugfelder III – B4

Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 11.10.1971 (Ausgabe vom 20.12.2010)
- Betriebsreglement vom 31.07.2011
- Lärmberechnung 2002
- Hindernisbegrenzungskataster vom 12.06.2013
- Koordinationsprotokoll vom März 2003, Ergänzung vom 19.12.2011
- Genehmigung der Umnutzung vom 20.12.2010

<p>Für die Umwandlung der Militäranlage in einen zivilen Flugplatz wurde ein <i>Umnutzungsverfahren</i> nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes durchgeführt. Dieses Umnutzungsverfahren umfasste eine Plangenehmigung für die Bauten und Anlagen (Piste, Rollwege, Hochbauten für den Flugbetrieb), die Überprüfung des Betriebsreglements sowie die Anpassung der Betriebsbewilligung.</p> <p>Grundlage bildete das vorliegende Objektblatt in der Fassung vom 7.12.2007. Mit der Genehmigung der Umnutzung wurden auch die zulässigen Lärmimmissionen nach Lärmschutzverordnung (LSV) und die konkreten Massnahmen zur ökologischen Aufwertung festgelegt.</p> <p>Auf dem Flugplatz befindet sich eine Helibasis für Rettungsflüge mit Arbeitsflügen als ergänzender Nutzung. Eine zweite Heliunternehmung möchte eine Basis für Arbeitsflüge eröffnen.</p> <p>Der Regierungsrat des Kantons Bern misst dem Projekt eine grosse wirtschaftliche Bedeutung für die Region bei. Er hat dem Bundesrat beantragt, im SIL den notwendigen Spielraum für dessen Realisierung einzuräumen. Mit der entsprechenden Festlegung der Zweckbestimmung des Flugplatzes soll dies ermöglicht werden. Die Flüge dieser zweiten Heliunternehmung dürfen jedoch nicht dazu führen, dass die aufgrund der vorgegebenen Bewegungszahl berechneten Lärmkurven überschritten werden.</p>			
<p>F E S T L E G U N G E N</p> <p>Zweckbestimmung: Der Flugplatz Zweisimmen ist ein privates Flugfeld. Er dient den Touristik- und Geschäftsflügen sowie dem Motor- und Segelflugsport, inklusive der fliegerischen Aus- und Weiterbildung für Flächenflugzeuge. Er ist Standort von Helikopterunternehmungen für Rettungs- und Arbeitsflüge. Er funktioniert zusammen mit den Flugplätzen Saanen und St. Stephan als Flugplatzsystem mit klarer Aufgabenteilung, regional sollen keine doppelspurigen Luftverkehrsangebote entstehen.</p> <p>Der Flugplatz wird im heute akzeptierten Rahmen weiter genutzt, die Entwicklung des Betriebs darf zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen.</p> <p>Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.</p> <p>Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal einschliesslich dem Areal für eine neue Helikopterbasis [1] (vgl. Anlagekarte).</p>	<p>F</p> <ul style="list-style-type: none"> • • • • 	<p>Z</p>	<p>V</p>

	F	Z	V
<p>Lärmbelastung: Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte).</p> <p>Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte).</p> <p>Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden. Die ökologische Aufwertung wird entlang der Simme auf den im Rahmen der Koordination bezeichneten Flächen realisiert. Die konkreten Massnahmen richten sich nach den bei der Umnutzung festgelegten Bestimmungen. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • • • • 		
<p style="text-align: center;">E R L Ä U T E R U N G E N</p> <p>Zweckbestimmung, Betrieb: Der bestehende Grundsatz im Konzeptteil des SIL, wonach mit einer differenzierten Zweckbestimmung der Flugplätze auf die Dauer sicherzustellen ist, dass regional keine doppelspurigen Luftverkehrsangebote entstehen (SIL Teil III B3-15), ist das Ergebnis der damaligen Verhandlungen. Er entspricht einem Kompromiss zwischen regionalen und wirtschaftlichen Interessen einerseits und überregionalen Interessen von Raumplanung und Umweltschutz andererseits. Nur unter diesen Bedingungen hat der Bundesrat am 18.10.2000 der Weiterführung des zivilen Betriebs auf allen drei Flugplätzen (Saanen, St. Stephan, Zweisimmen) zugestimmt. Vor diesem Hintergrund wurde die Zweckbestimmung für den Flugplatz Zweisimmen im Teil III B3 des SIL verbindlich festgesetzt, der Helikopterverkehr wurde auf den Betrieb einer Rettungsbasis beschränkt. Damit die Voraussetzungen für den Bau der geplanten zweiten Helikopterbasis geschaffen werden können, wird die Zweckbestimmung nun mit Arbeitsflügen für Helikopter ergänzt. Mit dieser Zweckbestimmung bleiben touristische Flüge ausgeschlossen. Der Flugbetrieb ist im Betriebsreglement geregelt. Dieses Reglement wurde im Umnutzungsverfahren überprüft und gemäss Bedarf angepasst. Der Flugplatz dient neben der fliegerischen Nutzung auch verschiedenen nichtaviatischen Nutzungen. Diese sind nicht Gegenstand des SIL. Die Koordination wird durch den Flugplatzhalter sichergestellt, er ist für die Sicherheit auf dem Flugplatz verantwortlich.</p> <p>Flugplatzperimeter, Infrastruktur: Der Flugplatzperimeter umgrenzt die für den zivilen Flugbetrieb benötigten Bauten und Anlagen: die Piste mit den Unterständen U5 bis U8 entlang der Simme, die Parzelle mit C-Büro und Hangar, den Unterstand U2 mit Zufahrt/Parkplatz, die bestehende Basis der BOHAG sowie das Areal für die neue Helikopterbasis.</p>		<p>ZUSTÄNDIGE STELLE</p> <p><i>Zuständiges Bundesamt:</i> Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern</p> <p><i>Flugplatzhalterin:</i> Flugplatzgenossenschaft Zweisimmen, Postfach 237, 3770 Zweisimmen</p>	

Die bestehende Helibasis wird durch einen Neubau ersetzt, die Plangenehmigung wurde am 2. November 2012 erteilt. Das Bauvorhaben hat eine geringfügige Anpassung des Flugplatzperimeters erforderlich gemacht.

Lärmbelastung:

Mit dem Gebiet mit Lärmbelastung wird die mögliche Entwicklung des Flugplatzes definiert. Die Berechnung der Lärmkurven beruht auf der Bewegungszahl (inkl. zeitliche Verteilung), der Zusammensetzung der Flotte und den Flugwegen. Wenn einer dieser Faktoren ändert, ist eine Überprüfung der Lärmberechnung bzw. des Flugbetriebs erforderlich.

Die Lärmbelastungskurve basiert auf einer jährlichen Bewegungszahl von 5'620 (Lärmberechnung vom November 2002). Sie diene auch als Nachweis für die Lärmbelastung im Umnutzungsverfahren (Plan «Fluglärmbelastung» vom 27. Januar 2010). Dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 55 dB(A)) gemäss LSV. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV).

Die Verkehrsleistung von jährlich 5'620 Motorflugbewegungen entspricht einer Erhöhung der Bewegungszahl um 20 % im Vergleich zum Schnitt der Jahre 1992–2001 bei gleich bleibender Flottenzusammensetzung. Diese Lärmbelastungskurve gilt als Lärmkorsett. Damit wird dem Grundsatz, dass der Flugplatz im heute (bzw. damals vor der Umnutzung) akzeptierten Rahmen weitergenutzt werden bzw. die Entwicklung des Betriebs zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen darf, Rechnung getragen.

Die Umnutzung in einen zivilen Flugplatz war wie eine wesentliche Änderung einer bestehenden ortsfesten Anlage im Sinne von Art. 8 LSV zu behandeln, die Immissionsgrenzwerte sind eingehalten. Die Lärmemissionen sind im Übrigen so weit zu begrenzen als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (Vorsorgeprinzip).

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisflächen im geltenden Hindernisberechnungsflächen-Kataster (HBK) vom Juni 2013. In der Karte sind die Umriss der An- und Abflugflächen sowie der Horizontalebene dargestellt. Kanton und Gemeinden tragen dem HBK bei der Richt- und Nutzungszugplanung Rechnung.

Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:

Bei der ökologischen Aufwertung ist zwischen projektbezogenen Ersatzmassnahmen und projektunabhängigen Ausgleichsmassnahmen im Sinne des Landschaftskonzepts Schweiz (Massnahme 6.03) zu unterscheiden.

Die Realisierung ökologischer Ausgleichsmassnahmen auf dem Flugplatz soll den naturräumlichen, landwirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten Rechnung tragen. Als Richtwert ist von 12 % der Fläche des Flugplatzperimeters auszugehen. Die Ausgleichsflächen sollen primär innerhalb des Perimeters realisiert werden. Wo zweckmässig, können in Absprache mit den landwirtschaftlichen Bewirtschaftern auch Massnahmen ausserhalb des Perimeters in Betracht gezogen werden.

Die Ausgleichsmassnahmen sollen in erster Linie auf freiwilliger Basis realisiert werden, können im Rahmen einer Plangenehmigung aber verbindlich verlangt werden. Als Arbeitshilfe haben die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis erarbeitet (BAZL/BUWAL 2004).

<p>Die konkreten Massnahmen zum ökologischen Ausgleich wurden im Umnutzungsverfahren festgelegt. Massgebend sind der Plan «ökologische Ausgleichsflächen» vom 17. Dezember 2009 sowie die Auflagen im Entscheid zur Umnutzung.</p> <p>Der Raumbedarf der Simme gemäss Art. 21 der Wasserbauverordnung ist zu beachten. Zur Eindämmung der Hochwassergefahr ist mittelfristig die Korrektur der Simme mit einer Ausweitung des Flussbetts vorgesehen. Die Abstimmung mit dem Flugplatzperimeter und der ökologischen Ausgleichsfläche erfolgt zu gegebenem Zeitpunkt.</p> <p>Die Altlasten gemäss Verdachtsflächenkataster des VBS werden im Zusammenhang mit dem Verkauf des Flugplatzes untersucht und soweit notwendig saniert.</p> <p>Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten: Moorlandschaft 118 Sparenmoos/Neuenberg</p>	
--	--

Flugfeld
Zweisimmen



