

## **Erläuterungsbericht nach Art. 16 RPV**



## **Inhalt Erläuterungsbericht**

- 1 Anlass und Gegenstand der Planung
- 2 Planungsablauf
- 3 Zusammenarbeit
- 4 Anhörung und Mitwirkung
- 5 Berücksichtigung der Anträge



## 1 Anlass und Gegenstand der Planung

Für die Erarbeitung und Verabschiedung des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) wurde ein zweistufiges Vorgehen gewählt. In einem ersten Schritt verabschiedete der Bundesrat am 18. Oktober 2000 den Konzeptteil mit den Sachplanteilen

- I Allgemeines (Einleitung und Lesehilfe)
- II Luftfahrtinfrastruktur – Stand und prognostizierte Entwicklungen
- IIIA Grundsätze zur Handhabung des SIL
- IIIB Konzeptionelle Ziele und Vorgaben zur Luftfahrtinfrastruktur

In einer zweiten Phase wird nun schrittweise der Teil

- IIIC Anlagespezifische Ziele und Vorgaben

mit den Objektblättern für jede Anlage festgelegt. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ist beauftragt, diesen Sachparteil in Zusammenarbeit mit den betroffenen Bundesstellen zu erarbeiten.

Die fünf bisherigen Objektblattserien mit insgesamt 36 Anlagen, davon 9 Regionalflugplätze, ein zivil mitbenützter Militärflugplatz, 24 Flugfelder und 2 Helikopterflugfelder, verabschiedete der Bundesrat am 30. Januar 2002, am 14. Mai 2003, am 18. August 2004, am 2. November 2005 und am 7. Dezember 2007.

Die vorliegende sechste Serie enthält folgende 5 Anlagen:

	<b>Kanton</b>	<b>Anlage</b>	<b>Teilnetz</b>
Neue Objektblätter	LU	Luzern-Beromünster	Flugfeld
	NW	Buochs	zivil mitbenützter Militärflugplatz
	VD	Montricher	Flugfeld
Anpassungen	BE	Courtelary	Flugfeld
	SO	Grenchen	Regionalflugplatz

## 2 Planungsablauf

### Bisherige Schritte

- 1998 Erster Sachplanentwurf mit Konzeptteil und Objektblättern für alle Anlagen vom 30. September 1998
- 1999 Öffentliche Auflage, Anhörung der Behörden und Mitwirkung der Bevölkerung  
Auswertung der rund 17'500 Stellungnahmen  
Einleitung der Überarbeitung des Sachplans in zwei Stufen
- 2000 Überarbeitung der konzeptionellen Teile I bis IIIB
- Bereinigungsgespräche mit allen Kantonen und interessierten Bundesstellen
  - Sachplanentwurf vom 28. April 2000
  - Nochmalige Anhörung der Kantone und Ämterkonsultation
  - 18. Oktober 2000: Verabschiedung durch den Bundesrat
- 2001/02 Überarbeitung anlagespezifischer Teil III C, Objektblätter 1. Serie
- Koordinationsprozess für jeden Flugplatz mit den beteiligten Planungsträgern (Bundesstellen, Kantone, Gemeinden, Flugplatzhalter); Festhalten der Ergebnisse in einem Koordinationsprotokoll
  - Entwurf der überarbeiteten Objektblätter vom 21.08.2001
  - Anhörung der Kantone und Ämterkonsultation (Behördenverfahren)
  - Verabschiedung durch den Bundesrat am 30. Januar 2002
- 2002/03 Überarbeitung anlagespezifischer Teil III C, Objektblätter 2. Serie
- Koordinationsprozess für jeden Flugplatz mit den beteiligten Planungsträgern (Bundesstellen, Kantone, Gemeinden, Flugplatzhalter); Festhalten der Ergebnisse in einem Koordinationsprotokoll
  - Entwurf der überarbeiteten Objektblätter vom 30.09.02
  - Anhörung der Kantone und Ämterkonsultation (Behördenverfahren)
  - Verabschiedung durch den Bundesrat am 14. Mai 2003
- 2003/04 Überarbeitung anlagespezifischer Teil III C, Objektblätter 3. Serie
- Koordinationsprozess für jeden Flugplatz mit den beteiligten Planungsträgern (Bundesstellen, Kantone, Gemeinden, Flugplatzhalter); Festhalten der Ergebnisse in einem Koordinationsprotokoll
  - Entwurf der überarbeiteten Objektblätter vom Juni 2003 (Lugano-Agno), 31.07.03 (Bressaucourt) und 11.02.2004 (übrige Anlagen)
  - Anhörung der Kantone und Ämterkonsultation (Behördenverfahren); Information und Mitwirkung der Bevölkerung zur Anlage Bressaucourt
  - Verabschiedung durch den Bundesrat am 18. August 2004
- 2004/05 Überarbeitung anlagespezifischer Teil III C, Objektblätter 4. Serie
- Koordinationsprozess für jeden Flugplatz mit den beteiligten Planungsträgern (Bundesstellen, Kantone, Gemeinden, Flugplatzhalter); Festhalten der Ergebnisse in einem Koordinationsprotokoll
  - Entwurf der überarbeiteten Objektblätter vom 25.01.2005 (Courtelary und Môtiers), 16.03.2005 (La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures) und 4.11.2004 (übrige Anlagen)
  - Anhörung der Kantone, Ämterkonsultation (Behördenverfahren); Mitwirkung der Bevölkerung zu den Objektblättern Interlaken, Saanen, St. Stephan und Zweisimmen
  - Verabschiedung durch den Bundesrat am 2. November 2005; Rückweisung der

- Objektblätter Saanen und Zweisimmen zur Bereinigung der Differenzen mit dem Kanton Bern
- 2001-07 Überprüfung Netz der Gebirgslandeplätze, konzeptioneller Teil III B6a
- Erarbeitung konzeptionelle Ziele und Vorgaben in Zusammenarbeit mit den Bundesstellen, betroffenen Kantonen und interessierten Organisationen
  - August 2006: Anhörung der Kantone und interessierten Organisationen nach Art. 19 RPV; Überarbeitung der konzeptionellen Ziele und Vorgaben
  - Januar 2007: Anhörung der Kantone gemäss Art. 20 RPV (Behördenverfahren)
  - Mai 2007: Konsultation der Bundesstellen
  - Verabschiedung durch den Bundesrat am 27. Juni 2007
- 2006/07 Überarbeitung anlagespezifischer Teil III C 5. Serie
- Koordinationsprozess für jeden Flugplatz mit den beteiligten Planungsträgern (Bundesstellen, Kantone, Gemeinden, Flugplatzhalter); Festhalten der Ergebnisse in einem Koordinationsprotokoll
  - Bereinigung der Differenzen mit dem Kanton Bern zu den Objektblättern Saanen und Zweisimmen
  - Entwurf der überarbeiteten Objektblätter vom 1.05.2007 (Payerne), 15.05.2007 (Saanen, Zweisimmen), 26.06.2007 (Triengen) und 4.07.2007 (Lausanne-La Blécherette, Bex, Neuchâtel)
  - Anhörung der Kantone, Ämterkonsultation (Behördenverfahren); Mitwirkung der Bevölkerung zum Objektblatt Payerne
  - Verabschiedung durch den Bundesrat am 7. Dezember 2007
- 2007/09 Überarbeitung anlagespezifischer Teil III C, Objektblätter 6. Serie
- Koordinationsprozess für jeden Flugplatz mit den beteiligten Planungsträgern (Bundesstellen, Kantone, Gemeinden, Flugplatzhalter); Festhalten der Ergebnisse in einem Koordinationsprotokoll
  - Entwurf der überarbeiteten Objektblätter vom 21.11.2007 (Buochs) und vom 16.12.2008 (Luzern-Beromünster, Montricher, Courtelary und Grenchen) für die 1. Ämterkonsultation und die Anhörung der Kantone
  - Anhörung der Kantone, Ämterkonsultation (Behördenverfahren); Mitwirkung der Bevölkerung zum Objektblatt Buochs
  - Verabschiedung durch den Bundesrat offen
- 2009 - Verabschiedung durch den Bundesrat am 1. Juli 2009

### Weitere Schritte

- 2009/10 Anlagespezifischer Teil III C - weitere Serien

### 3 Zusammenarbeit

Grundlage für die Erarbeitung der Objektblätter war das im Konzeptteil des SIL verlangte Koordinationsprotokoll zur räumlichen Abstimmung (Teil III A-3). Dieses Koordinationsprotokoll hält die Ergebnisse der Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Planungsträgern fest:

- zuständige Bundesstellen
  - Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL, Federführung)
  - Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)
  - Bundesamt für Umwelt (BAFU)
- zuständige Stellen der betroffenen Kantone (in der Regel die Raumplanungsfachstelle)
- betroffene Gemeinden
- Anlagebetreiber (Flugplatzhalter)

An der Zusammenarbeit zum Flugplatz Buochs waren zusätzlich die zuständigen Stellen des VBS beteiligt.

### 4 Anhörung und Mitwirkung

Im ersten Quartal 1999 wurden in Zusammenarbeit mit den Kantonen die Anhörung der betroffenen Gemeinden und die Mitwirkung der Bevölkerung zum ersten SIL-Entwurf (Konzept- und Objektteil) vom 30. September 1998 durchgeführt.

Für das überarbeitete Objektblatt Buochs wurden die Anhörung der betroffenen Kantone und Gemeinden, eine zweite Information und Mitwirkung der Bevölkerung sowie die Ämterkonsultation auf Bundesebene im ersten Quartal 2008 durchgeführt. Gleichzeitig wurden das überarbeitete Betriebsreglement und verschiedene Bauvorhaben auf dem Flugplatz öffentlich aufgelegt. Diese Verfahren wurden mit denjenigen zur Anpassung des Sachplans Militär (Objektblatt für den Militärflugplatz Buochs) und zur Anpassung des kantonalen Richtplans im Gebiet des Flugplatzes abgestimmt. Für die übrigen Objektblätter der sechsten Serie fanden Anhörung und Ämterkonsultation im ersten Quartal 2009 statt.

Die Kantone prüften, ob die vorliegenden Objektblätter mit den Zielen und Grundsätzen ihrer Richtplanung übereinstimmen und keine Widersprüche zum gültigen Richtplan bestehen.

Die Bundesstellen prüften, ob die Objektblätter mit den Zielen und Grundsätzen ihrer Sachbereichsplanung übereinstimmen und keine Widersprüche zu den bestehenden Konzepten und Sachplänen nach Artikel 13 RPG bestehen.

Die Anhörung und Mitwirkung konnte im April 2009 abgeschlossen werden. Die Anträge sowie die Art der Berücksichtigung sind nachfolgend zusammengestellt. Im Juni 2009 wurden die Objektblätter den Bundesstellen für eine zweite Ämterkonsultation unterbreitet. Diese Konsultation hat zu zwei kleinen Anpassungen im Objektblatt Buochs geführt, die ebenfalls in der nachfolgenden Zusammenstellung enthalten sind.



## 5 Berücksichtigung der Anträge

### 5.1 Anhörung und Ämterkonsultation

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b>ARE Bundesamt für Raumentwicklung / ARE Office fédéral du développement territorial</b>		
1 <b>Buochs</b> Die Anträge wurden bereits im Rahmen einer Vorkonsultation behandelt.		
2 <b>Courtelary</b> Demande de signaler sous «Etat de la coordination» la situation relative aux SDA	Le texte est complété comme suit sous «Etat de la coordination, Procédures en cours»: ...protocole de coordination et de son complément. <i>Le quota des surfaces d'assolement du canton est assuré.</i>	La demande a été prise en considération.
3 <b>Luzern-Beromünster</b> Erwähnen, dass der Flugbetrieb keine Auswirkungen auf den Bestand Fruchtfolgefleichen hat.	Ergänzung Stand der Koordination: «... raumplanungs- und umweltrechtlicher Sicht keine grundsätzlichen Vorbehalte. <i>Fruchtfolgefleichen sind nicht betroffen. Diese Vorhaben ...</i> »	Dem Antrag wird entsprochen.
4 <b>Grenchen</b> Anpassung Text Fruchtfolgefleichen	Änderung Erläuterungen Flugplatzperimeter, Infrastruktur: vgl. BLW, Ziffer 6	Dem Antrag wird entsprochen.
<b>ASTRA Bundesamt für Strassen / OFROU Office fédéral des routes</b>		
keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque		
<b>BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement</b>		
1 <b>Buochs</b> Aus den Erläuterungen zur Lärmbelastung muss ersichtlich sein, weshalb die Militärjets nicht in die Lärmberechnungen eingeflossen sind. Der Text ist entsprechend zu ergänzen.	Ergänzung Erläuterungen / Lärmbelastung: «Nicht in der Lärmberechnung berücksichtigt sind die Bewegungen der Luftwaffe zur Liquidation der Jets ( <del>vereinzelt</del> <b>vereinzelt Flüge</b> Hawk, Tiger). <i>Es handelt sich dabei um vereinzelt Flüge, die in absehbarer Zeit ganz wegfallen. Sie sind deshalb für die Planung der betrieblichen Entwicklung nicht relevant und müssen im Sachplan auch nicht ausgewiesen werden. Die 25'000 Bewegungen ...</i> »	Dem Antrag wird entsprochen.
2 Der Hinweis in den Erläuterungen, dass für die Lärmbelastung auch ein Betriebszustand von 20'000 Flugbewegungen berechnet worden ist, ist wie folgt zu ergänzen: Es ist zu prüfen, ob allenfalls im Sinne der Vorsorge als Zwischenschritt ein kleinerer Flugbetrieb als die langfristig geplanten 25'000 Flugbewegungen zu genehmigen ist.	Ergänzung Erläuterungen / Lärmbelastung: «Berechnet wurde auch ein Betriebszustand mit 20'000 Flugbewegungen pro Jahr. <i>Bei der Genehmigung des Betriebsreglements wird zu prüfen sein, ob im Sinne der Vorsorge die nach LSV zulässige Lärmbelastung auf dieser Basis festzulegen ist. Soll in diesem Fall der gesamte Entwicklungsspielraum von 25'000 Flugbewegungen zu einem späteren Zeitpunkt ausgeschöpft werden, wird eine entsprechende Anpassung der zulässigen Lärmbelastung in einem erneuten Betriebsreglementsverfahren notwendig sein.</i> »	Dem Antrag wird entsprochen.
3 Der Begriff «überwiegende Änderung» ist juristisch nicht korrekt und durch den Begriff «übergewichtige Nutzungserweiterung» zu ersetzen.	Änderung Erläuterungen / Lärmbelastung: «Deshalb ist die vorgesehene Intensivierung des zivilen Flugbetriebs umweltrechtlich als <del>überwiegende Änderung</del> <b>übergewichtige Nutzungserweiterung</b> einzustufen, es sind die Planungswerte einzuhalten.»	Dem Antrag wird entsprochen.

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
<p>4 <b>Buochs / 2. Ämterkonsultation</b> Die Festlegungen / Rahmenbedingungen zum Betrieb sind wie folgt zu ergänzen: «Diese Massnahmen sind mit dem Hochwasserschutz, dem Verkehrsnetz und den Anforderungen von Natur und Landschaft (Wildwechsel) abzustimmen.»</p>	<p>Ergänzung Festlegungen / Rahmenbedingungen zum Betrieb: «...Diese Massnahmen sind mit dem Hochwasserschutz, und mit dem Verkehrsnetz und den Anforderungen von Natur und Landschaft abzustimmen.»</p>	<p>Dem Antrag wird entsprochen. Die Spezifizierung «Wildwechsel» ist bereits im Text zum Stand der Koordination und in den Festlegungen zum Natur- und Landschaftsschutz enthalten und muss nicht mehr wiederholt werden.</p>
<p>5 <b>Courtelay</b> Il doit être mentionné dans les «Décisions» que l'exploitant réalise les mesures compensatoires et les mesures de compensation écologique prévues. De même, le texte doit être adapté dans les explications.</p>	<p>aucune</p>	<p>Comme il s'agit d'une adaptation de la fiche, il n'est pas pour habitude de modifier complètement la fiche. Seuls les aspects concernés sont modifiés. En outre, la décision d'approbation des plans délivrée en novembre 2008 fixe déjà comme charge (suivant en cela la prise de position de l'OFEV) de réaliser les mesures compensatoires et de compensation écologique. Ainsi la fiche PSIA ne peut pas venir par la suite renforcer, rappeler une charge déjà fixée dans une décision liant l'exploitant de l'aérodrome.</p>
<p>6 <b>Montricher</b> Sous «Décisions/Protection de la nature et du paysage», le texte doit être complété par <i>Des mesures compensatoires pour l'objet Le Marais des Monod sont à prévoir dans le cadre des nouveaux projets de construction.</i></p>	<p>La proposition est reprise tout en étant précisée et adaptée: <i>Des mesures de compensation se rapportant au conflit entre «Le Marais des Monod» et son survol sont à prévoir dans le cadre de l'élaboration du concept de compensation écologique ; lequel sera défini et mis en place au plus tard dans le cadre de la prochaine demande d'approbation des plans.</i></p>	<p>D'éventuelles mesures compensatoires liées à la présence du Marais des Monod sont à examiner. Elles ne sont pas connues et, le cas échéant, doivent être prises en concertation avec le Canton. D'autre part, il n'est pas encore clairement défini de quelle nature pourraient être les mesures pour qu'elles aient un véritable effet sur l'impact en question. En outre, comme aucun projet (construction ou exploitation) ne concerne directement la zone incriminée, ces mesures ne peuvent que se rattacher au concept de compensation écologique (catalogue des mesures de compensation) et leur mise en œuvre se faire dans le cadre de décisions liées à de nouveaux projets de construction.</p>
<p>7 Sous «Explications», le texte doit être complété par: ... dans le prolongement direct de la piste. <i>Le survol des marais n'est pas entièrement résolu. L'exploitant doit prévoir</i>, dans le cadre...</p>	<p>La proposition est reprise tout en étant précisée et adaptée: ... D'éventuelles mesures de compensation en lien avec le survol de ces objets par les avions en phase d'approche seront <i>définies</i>, en concertation avec le canton, dans le cadre de l'établissement du concept de compensation écologique. <i>Ce dernier sera défini et mis en place au plus tard dans le cadre de la prochaine demande d'approbation des plans.</i></p>	<p>Mêmes explications que ci-dessus.</p>
<b>BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture</b>		
<p>1 <b>Buochs</b> Der Freiraum zwischen Stans und Buochs (Ortsbilder von nationaler Bedeutung) ist bei der Erweiterung und Ausgestaltung von Flugplatzbauten zu berücksichtigen.</p>	<p>keine</p>	<p>Dem Anliegen ist Rechnung getragen: Eine landschaftliche Beeinträchtigung des Freiraums zwischen Flugplatzbauten und den umgebenden geschützten Ortsbildern ist nicht zu vermuten. Die konkrete Beurteilung hat im Rahmen der entsprechenden Plangenehmigungsverfahren zu erfolgen.</p>
<p>2 <b>übrige Anlagen</b> keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque</p>		

<b>Anträge Propositions Proposte</b>	<b>Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA</b>	<b>Bemerkungen Remarques Osservazioni</b>
<b>BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports</b>		
1 <b>Buochs</b> Der Betrieb der Bahnen darf durch den Betrieb des Flugplatzes weder eingeschränkt noch gefährdet werden.	keine	Dem Anliegen ist Rechnung getragen: Die bereits heute geltenden Hindernisbegrenzungsflächen werden durch das Gebiet mit Hindernisbegrenzung nicht verschärft. Sollten Fahr- oder Übertragungsleitungen die Hindernisbegrenzungsflächen durchstossen, ist die Situation fallweise zu beurteilen. Mögliche Massnahmen sind die Markierung oder Befeuern der Hindernisse.
2 <b>Courtelary, Montricher</b> aucune		
<b>BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique</b>		
<b>Buochs</b> keine Anträge und Bemerkungen		
<b>BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique</b>		
keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque		
<b>BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture</b>		
1 <b>Buochs</b> Mit der Anpassung des SIL werden voraussichtlich Fruchtfolgeflächen (FFF) gemäss kantonalem Kontingent tangiert; der Kanton hat gemäss Vollzugshilfe des ARE zum Sachplan FFF vorzugehen.	keine	Dem Anliegen ist Rechnung getragen: Die Ausdehnung der FFF wird nicht durch die Festlegungen im SIL reduziert, sondern erst bei der Realisierung der geplanten Flugplatzanlagen. Standort und Ausdehnung der künftigen Anlagen wurden im Rahmen der Koordination hinreichend geprüft. Allfällige Verluste von Fruchtfolgeflächen können voraussichtlich kompensiert werden. In den Erläuterungen im Objektblatt wird darauf hingewiesen, dass ein Ersatz der FFF nach den kantonalen Bestimmungen sichergestellt werden muss, wenn sie einer andern Nutzung zugeführt werden, und dass das kantonale Kontingent eingehalten werden muss.
2 Die vorgesehenen ökologischen Aufwertungen an anderen Standorten in der näheren Umgebung des Flugplatzes tangieren auch die Landwirtschaft. Bei der Planung und Ausführung von Massnahmen sind die Bewirtschafter und Grundeigentümer frühzeitig einzubeziehen.	keine	Dem Anliegen ist Rechnung getragen: Die ökologischen Ausgleichsmassnahmen werden im Rahmen der Plangenehmigungsverfahren zu den Flugplatzanlagen geplant und rechtlich sichergestellt. Der Einbezug von Bewirtschaftern und Grundeigentümern ist selbstverständlich.
3 <b>Courtelary</b> Si des SDA sont touchées par l'aérodrome, son exploitation ou son développement, il faut vérifier que le quota cantonal est toujours respecté. cf. demande ARE	Le texte est complété comme suit sous «Etat de la coordination, Procédures en cours»: ...protocole de coordination et de son complément. <i>Le quota des surfaces d'assolement du canton est assuré.</i>	La demande a été prise en considération.
4 La mise en place des mesures relatives à la protection de la nature et du paysage doit être fixée avec des échéances	aucune	Comme cela est signalé dans les explications, le concept de compensation écologique doit être établi dans le cadre des procédures d'approbation des plans à venir.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
5 <b>Luzern-Beromünster</b> Falls FFF tangiert werden; ist gemäss Vollzugshilfe des ARE zum Sachplan FFF vorzugehen.	keine	Der Flugplatzperimeter korrespondiert mit der bestehenden Flugfeldzone der Gemeinde Neudorf und umschliesst keine FFF. Der Flugbetrieb und die vorgesehenen Bauprojekte haben somit keine Auswirkungen auf den Bestand der FFF.
6 Die Umsetzung der Massnahmen zu Natur- und Landschaftsschutz ist in einem Zeitplan festzuhalten.	keine	Dem Anliegen ist Rechnung getragen: Die Festlegung der konkreten Massnahmen erfolgt im Projekt zur Pistenbefestigung (UVP). In den Erläuterungen wird bereits darauf hingewiesen. In diesen Festlegungen sind auch Angaben zur Umsetzung dieser Massnahmen einschliesslich Zeitplan, Art der Bewirtschaftung und rechtliche Sicherstellung enthalten.
7 <b>Grenchen</b> Von der Erweiterung des Flugplatzperimeters im Bereich Fallschirmlandeplatz sind FFF betroffen. Wie weit die landwirtschaftliche Nutzung und die Bodenfruchtbarkeit davon beeinträchtigt werden und ob die landwirtschaftlichen Anliegen bei der Interessenabwägung berücksichtigt wurden, geht aus den Akten nicht hervor. Damit das Areal weiterhin als FFF anerkannt werden kann, sind folgende Bedingungen einzuhalten und in den Erläuterungen zu erwähnen: das Areal muss in der Landwirtschaftszone bleiben, Bodenveränderungen dürfen nicht vorgenommen werden, Bodenverdichtungen sind zu vermeiden, die Anlagen zur Regelung des Bodenwasserhaushalts müssen weiterhin unterhalten und in Stand gestellt werden.	Änderung Erläuterungen Flugplatzperimeter, Infrastruktur: « <del>Wird das Areal von Bauten freigehalten, bleibt</del> Die geforderte Qualität einer Fruchtfolgefläche <i>bleibt</i> erhalten, <i>weil auf dem Areal keine Bauten errichtet werden dürfen und keine Bodenveränderungen vorgesehen sind.</i> »	Dem Anliegen ist Rechnung getragen: Das Areal dient ausschliesslich der Nutzung als Fallschirmlandeplatz. Planungsrechtlich verbleibt es in der Landwirtschaftszone. Veränderungen, welche die Qualität des Bodens für die Landwirtschaft mindern (Bauten, Terrainveränderungen, Bodenverdichtungen) sind nicht vorgesehen. Dies wurde im Plangenehmigungsverfahren (mit Beteiligung von kantonalen Fachstellen, BAFU und ARE) auch so festgestellt.
8 Grundsätzlich ist das BLW im Rahmen von Plangenehmigungsverfahren beizuziehen, bei welchen FFF oder Strukturverbesserungsmassnahmen betroffen sind.	keine	Wird in diesen Verfahren fallweise geprüft.
9 <b>Montricher</b> aucune		
<b>BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement</b>		
keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque		
<b>Bundeskanzlei / Chancellerie fédérale</b>		
keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque		
<b>EDI Eidgenössisches Departement des Innern/ DFI Département fédéral de l'intérieur</b>		
keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque		
<b>EFV Eidgenössische Finanzverwaltung / AFF Administration fédérale des finances</b>		
keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque		
<b>EZV Eidgenössische Zollverwaltung / AFD Administration fédérale des douanes</b>		
1 <b>Buochs</b> keine Anträge und Bemerkungen		

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b>VBS Verteidigung Bevölkerungsschutz Sport / DDPS Défense Protection de la population Sports</b>		
1 <b>Buochs</b> Es muss sichergestellt sein, dass die Herdernstrasse erst dann gesperrt wird, wenn die Ersatzzufahrt zur Industriezone Fadenbrücke realisiert ist, damit auch die Erreichbarkeit der VBS-Immobilien jederzeit gewährleistet bleibt.	Stand der Koordination: «Die Herdernstrasse (Querung der Piste) soll für den Durchgangsverkehr gesperrt <del>und werden, sobald</del> für die Erschliessung der Industriezone Fadenbrücke <del>durch eine die geplante</del> neue Zufahrtsstrasse ab Autobahn von Westen her <del>ersetzt werden</del> <i>erstellt ist.</i> »	Dem Antrag wird entsprochen.
2 Der militärische Hindernisbegrenzungskataster wurde bereits auf die Situation ohne Redundanzpiste angepasst. Die entsprechende Hindernisbegrenzungslinie wird im Objektblatt zum Militärflugplatz Buochs im Sachplan Militär dargestellt.	Ergänzung Erläuterungen / Hindernisbegrenzung: «Der militärische Hindernisbegrenzungskataster bleibt für die Sleeping Base in Kraft. <del>Allenfalls sind Anpassungen erforderlich</del> <i>Nach Aufgabe der Redundanzpiste wird er auf die Hindernisfreihalteflächen für die Hauptpiste beschränkt.</i> »	Dem Antrag wird entsprochen.
3 <b>Buochs / 2. Ämterkonsultation</b> Stand der Koordination: Der Antrag des Kantons Nidwalden, wonach bei der Festlegung der zulässigen Lärmbelastung von 19'500 zivilen und 500 militärischen Flugbewegungen auszugehen ist, ist mit der Luftwaffe nicht abgesprochen. Eine Reduktion von heute 1'700 auf 500 Bewegungen widerspricht den Bedürfnissen des VBS. Gegen die Begrenzung der Gesamtbewegungszahl auf 20'000 besteht kein Einwand.	Änderung Stand der Koordination: «... ob der Flugbetrieb kurz- bis mittelfristig, wie vom Kanton beantragt, auf 20'000 Flugbewegungen <del>(19'500 zivile und 500 militärische)</del> zu begrenzen ist.»	Dem Antrag wird entsprochen. Die vom Kanton beantragte Begrenzung der Gesamtbewegungszahl bleibt erwähnt. Die Aufteilung auf die verschiedenen Verkehrsarten wird noch zu bestimmen sein.
<b>übrige Anlagen</b> keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque		
<b>Die Post / La Poste</b> keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque		
<b>SBB / CFF</b> keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque		
<b>Canton de Berne (Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie)</b>		
1 <b>Courtelay</b> aucune proposition ni remarque		
<b>Commune de Courtelay</b>		
1 <b>Courtelay</b> pas de remarque		
<b>Kanton Luzern (Bau- Umwelt- und Wirtschaftsdepartement)</b>		
1 <b>Luzern-Beromünster</b> Der Kanton ist mit dem Objektblatt einverstanden, es ist mit der kantonalen Richtplanung abgestimmt. Die noch offenen umweltrechtlichen Belange sind in den nachfolgenden Verfahren zu klären (Änderung Betriebsreglement, Pistenbefestigung mit UVP).		
<b>Gemeinde Neudorf</b>		
1 <b>Luzern-Beromünster</b> Keine Ergänzungen zu den Festlegungen, bei den Erläuterungen ist die Adresse des Flugplatzes anzupassen.	Adresse: Flubag Flugbetriebs AG, Moos, 6025 Neudorf	

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b>Gemeinde Beromünster</b>		
<p>1 <b>Luzern-Beromünster</b> Das Flugfeld dient seit seiner Gründung dem Flugsport; die gewerbliche Nutzung wurde in den letzten Jahren entgegen dieser Zweckbestimmung massiv gefördert. Es ist nicht zulässig, diese Entwicklung im Objektblatt festzuhalten und damit zu legitimieren. Eine solche Zustimmung muss privatrechtlich vereinbart werden. Die Stationierung von Helikoptern und die Nutzung als Basis für weitere Helikopterhalter widersprechen fundamental der Zweckbestimmung des Flugfeldes.</p>	<p>Ergänzung Stand der Koordination: «... Differenzen dazu bestehen insbesondere noch mit der Gemeinde Beromünster. <i>Diese Gemeinde ist ebenfalls nicht einverstanden mit der vorgesehenen Nutzung des Flugplatzes durch gewerbliche Helikopterflüge.</i>»</p>	<p>Die im Objektblatt festzulegende Zweckbestimmung des Flugplatzes, einschliesslich der gewerbmässigen Helikopterflüge, ist das Ergebnis des Koordinationsprozesses. Währenddem der Kanton und die andern am Prozess beteiligten Stellen mit dieser Erweiterung der Zweckbestimmung einverstanden waren, hat sich die Gemeinde Beromünster dagegen ausgesprochen. Im Objektblatt soll explizit auf diese Haltung hingewiesen werden.</p>
<p>2 Starke Veränderung des Flugbetriebs in den letzten 5 Jahren mit massiver Erhöhung der Lärmimmissionen für die Anwohner. Die Formulierung «der Flugbetrieb wird grundsätzlich im bisherigen Rahmen weitergeführt» in den Rahmenbedingungen zum Betrieb legitimiert diesen inakzeptablen Betrieb, sie ist mit «der Flugbetrieb entspricht der Nutzung eines Sportflugplatzes» zu ersetzen.</p>	<p>Ergänzung Festlegungen / Rahmenbedingungen zum Betrieb: «Der Flugbetrieb wird <i>bezüglich der Verkehrsleistung und der Betriebszeiten</i> grundsätzlich im bisherigen Rahmen weitergeführt. Die Helikopter <del>werden sollen</del> im Betriebsreglement erwähnt, die Helikopterflugrouten <del>werden im Betriebsreglement</del> neu festgelegt <i>werden.</i>»</p>	<p>Die angesprochene Festlegung in den Rahmenbedingungen zum Betrieb bezieht sich auf die geltenden Bestimmungen im Betriebsreglement zur Verkehrsmenge und zu den Betriebszeiten. Das Betriebsreglement soll nun mit Vorgaben zum Helikopterbetrieb ergänzt werden, das entsprechende Genehmigungsverfahren nach Luftfahrtgesetz (LFG) steht noch an. Die Zweckbestimmung im SIL-Objektblatt (gewerbmässige Helikopterflüge, vgl. Ziffer 1) gibt den Rahmen dazu vor.</p>
<p>3 Die Auswirkungen des Helikopterbetriebs auf Raum und Umwelt wurden ungenügend oder gar nicht analysiert. Nach Art. 15 RPV müssen sie grob beurteilt werden, bevor eine Festsetzung im Objektblatt genehmigt werden kann.</p>	keine	<p>Dem Antrag ist bereits Rechnung getragen: Im Rahmen des Koordinationsprozesses wurden Lärmberechnungen durchgeführt, der vorgesehene Flugbetrieb führt demnach zu keinen Überschreitungen der geltenden Grenzwerte nach Lärmschutzverordnung (LSV). Die raumplanerische Abstimmung zwischen Flugbetrieb und den umgebenden Raumnutzungen ist damit erfolgt.</p>
<p>4 Die Gemeinde ist mit dem Potenzial von 19'500 Flugbewegungen nicht einverstanden, sie fordert eine weitergehende Beschränkung der Verkehrsleistung. Das Potenzial ist aus dem Objektblatt zu entfernen.</p>	keine	<p>Das Objektblatt weist auf die Haltung der Gemeinde Beromünster zur Verkehrsleistung hin (vgl. Ziffer 1). Im weiteren diente das Potenzial als Grundlage für die Lärmberechnungen, in den Erläuterungen wird auf diesen Sachverhalt hingewiesen. Eine verbindliche Festlegung der Verkehrsleistung kann allenfalls im Betriebsreglement erfolgen oder privatrechtlich vereinbart werden. Das geltende Betriebsreglement vom 22.1.2004 lässt eine Verkehrsleistung von 20'000 Flugbewegungen zu.</p>
<p>5 Wesentliche Auswirkungen des Flugplatzbetriebs auf die Umwelt sind nicht untersucht worden, weshalb eine ganzheitliche Beurteilung nicht möglich ist. Z.B. wurden die Lärmimmissionen nur rechnerisch abgeschätzt, die Ergebnisse widersprechen der subjektiven Wahrnehmung der Bevölkerung. Eine UVP ist nicht erst im Rahmen von Bewilligungsverfahren, sondern bereits vor der Genehmigung des Objektblatts durchzuführen (vgl. auch Ziffer 3). Altlasten im Bereich der Tankanlagen sind zu prüfen.</p>	keine	<p>Die Beurteilung der Lärmauswirkungen richtet sich nach den Vorgaben der LSV. Grundlage dazu ist eine Lärmberechnung und nicht eine Erhebung der subjektiven Wahrnehmung. Diese Lärmberechnung diente als Grundlage für das vorliegende Objektblatt. Das Objektblatt definiert den Spielraum für die künftige Entwicklung des Flugbetriebs. Ob die vorgesehenen Änderungen des Betriebsreglements dereinst tatsächlich auch realisiert werden können, wird im entsprechenden Verfahren zu prüfen und zu entscheiden sein. Dazu ist ein Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) zu erstellen, der alle relevanten Umweltbereiche behandelt (z.B. auch Altlasten)</p>

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
6 Die Gemeinde stimmt der vorgesehenen Stationierung eines zweiten Helikopters nicht zu.	keine	Die Stationierung eines zweiten Helikopters bedingt eine Änderung des Betriebsreglements, das Verfahren richtet sich nach den Bestimmungen des LFG (vgl. Ziffern 2 und 5). Die Erläuterungen im Objektblatt weisen bereits auf diesen Sachverhalt hin.
7 Die Kontrolle des Flugbetriebs muss zwingend durch eine unabhängige Instanz erfolgen, nicht durch den Flugplatzbetreiber selber (zeitgerechte Erfassung und Publikation der Flugbewegungen, Kontrolle durch eine unabhängige Kommission). Periodisch zu überprüfen sind auch die An- und Abflugvolten (vorzugsweise am Wochenende).	keine	Dem Antrag ist bereits Rechnung getragen: Das BAZL kontrolliert jährlich die Verkehrsleistung des Flugplatzes anhand der von der Flugplatzhalterin erfassten Bewegungsstatistik und ordnet bei Bedarf eine Überprüfung der Lärmbeurteilung an. Weitergehende Kontrollen zum Betrieb wären allenfalls zwischen Gemeinden und Flugplatz zu regeln (z.B. Einberufung einer Kommission).
8 Das Vorsehen einer Hartbelagspiste ist aus dem Objektblatt zu streichen. Eine solche Bewilligung bedarf der Zustimmung beider Perimetergemeinden.	keine	Das Objektblatt weist auf das Projekt der Flugplatzhalterin zum Einbau einer Hartbelagspiste hin. Es verpflichtet nicht zur Realisierung dieses Projekts, sondern lässt lediglich den Spielraum dazu offen. Ob es letztlich umgesetzt werden kann, wird im entsprechenden Plangenehmigungsverfahren nach LFG zu prüfen und zu entscheiden sein. Die Gemeinden haben ein Einspracherecht; weitergehende Mitspracherechte können privatrechtlich geregelt werden.
9 Die Flugplatzhalterin muss im Objektblatt zwingend zu einer privatrechtlichen Vereinbarung mit den Perimetergemeinden verpflichtet werden. Ziel ist die verbindliche Festlegung von Flugbewegungszahlen und Flottenmix.	keine	Die Bestimmungen im Objektblatt sind auf die Abstimmung der Raumnutzungen ausgerichtet, sie geben den Rahmen für die bauliche und betriebliche Entwicklung des Flugplatzes vor. Dazu gehören die Festlegung der Zweckbestimmung und des Gebiets mit Lärmbelastung. Sie sind für die Behörden verbindlich. Weitergehende Bestimmungen zum Flugbetrieb (Verkehrsmenge, Betriebszeiten, Flottenzusammensetzung) sind Gegenstand des Betriebsreglements. Sie können darüber hinaus auch in privatrechtlichen Vereinbarungen geregelt werden; der SIL macht zu solchen Vereinbarungen keine Vorgaben.
10 Der Begriff «Standortgemeinde» ist im Objektblatt durch den Begriff «Perimetergemeinde» zu ersetzen. Die Gemeinden Neudorf und Beromünster sind beide Perimetergemeinden. Sie sind somit gleichberechtigt und gleich zu behandeln.	Änderung Stand der Koordination: «... Rasenrasterplatten. Langfristig <del>ist der</del> <i>plant sie den</i> Einbau einer Hartbelagspiste <del>geplant, wozu auf privatrechtlicher Ebene die ausdrückliche Zustimmung der Standortgemeinde Neudorf erforderlich ist.</del> Ziele der Pistenbefestigung ...»	Dem Antrag wird entsprochen. Auf den Hinweis auf die vorgesehene privatrechtliche Vereinbarung wird in diesem Zusammenhang verzichtet.
11 Funktion und Entwicklung des Flugplatzes konnten nicht mit dem kantonalen Richtplan abgestimmt werden, da dieser erst im Entwurf vorliegt. Funktion und Entwicklung des Flugplatzes entsprechen nicht den übergeordneten Zielen der Wohngemeinden.	keine	Funktion und Entwicklung des Flugplatzes sind mit der kantonalen Richtplanung abgestimmt (vgl. Kanton Luzern, Ziffer 1).

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b>Kanton Nidwalden (Regierungsrat)</b>		
1 <b>Buochs</b> Stand der Koordination: Die Aussage, wonach die Massnahmen für die Sicherheit mit dem Hochwasserschutz abzustimmen seien, ist vor dem Hintergrund der neuen Gefahrenkarten besonders wichtig. Die Realisierung der angestrebten Umzäunung des Flugplatzes wird noch eine Interessenabwägung erfordern. Der Aspekt des Hochwasserschutzes ist deshalb in die Festlegungen aufzunehmen.	Ergänzung Festlegungen / Rahmenbedingungen zum Betrieb: «... Zur Verbesserung der Sicherheit ist der Zutritt Unbefugter auf das Flugplatzareal mit geeigneten Massnahmen zu verhindern. <i>Diese Massnahmen sind mit dem Hochwasserschutz und mit dem Verkehrsnetz abzustimmen.</i> »	Dem Antrag wird entsprochen.
2 Die der Lärmberechnung zu Grunde gelegte Zahl von jährlich 25'000 Flugbewegungen ist als langfristiges Maximalszenario zu verstehen. Bei der Festlegung der zulässigen Lärmbelastung im Rahmen des Betriebsreglements ist von einer Zahl von 19'500 zivilen und 500 militärischen Flugbewegungen auszugehen.	Ergänzung Stand der Koordination: «Die Auswirkungen des Flugplatzbetriebs werden in einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) beurteilt. <i>Dabei wird auch zu prüfen sein, ob der Flugbetrieb kurz- bis mittelfristig, wie vom Kanton beantragt, auf 20'000 Flugbewegungen (19'500 zivile und 500 militärische) zu begrenzen ist.</i> Die Umnutzung ...» Ergänzung Erläuterungen / Lärmbelastung: vgl. BAFU, Ziffer 2	Dem Anliegen wird Rechnung getragen. SIL und Richtplan sichern den Raum für die langfristige Entwicklung des Flugbetriebs. Über die zulässige Lärmbelastung wird im Verfahren zum Betriebsreglement entschieden.
<b>Kanton Obwalden (Bau- und Raumentwicklungsdepartement) Kanton Schwyz (Departement des Innern) Kanton Uri (Gesundheits- Sozial- und Umweltdirektion)</b>		
1 <b>Buochs</b> Die Talebenen im Kantonsgebiet sind durch Testflüge der Pilatuswerke betroffen. Im Sinne der Vorsorge sind schädliche und lästige Einwirkungen frühzeitig zu begrenzen. Vorgeschlagen wird eine zeitliche Beschränkung der Testflüge mit Ruhezeiten mittags (12 bis 13.30 Uhr) und nachts (20 bis 7.30 Uhr).	keine	Die Betriebszeiten des Flugplatzes werden im Betriebsreglement geregelt und sind im entsprechenden Verfahren zu prüfen. Sie betreffen den Start und die Landung von Flugzeugen. Die Zeiten von Überflügen ausserhalb der An- und Abflugrouten werden damit nur indirekt beeinflusst.
<b>Gemeinde Buochs</b>		
1 <b>Buochs</b> Die jährliche Zahl von 25'000 Flugbewegungen wird als Grundlage für die Lärmberechnung und die Festlegung des langfristigen Entwicklungsspielraums als richtig erachtet. Kurzfristig soll die Bewegungszahl aber bei 18'000 plafoniert werden. Eine Aufstockung bis auf 25'000 soll vom dereinstigen Bedarf abhängig gemacht werden und eine Interessensabwägung mit Regierungsratsentscheid voraussetzen.	Ergänzungen Stand der Koordination und Erläuterungen / Lärmbelastung: vgl. Kanton Nidwalden, Ziffer 2	Dem Anliegen wird weitgehend Rechnung getragen: Die Festlegung der zulässigen Lärmbelastung wird im Verfahren zum Betriebsreglement auf der Basis von 20'000 Flugbewegungen geprüft.
2 Das Objektblatt soll sich nur mit Festlegungen befassen, die den Flugplatzperimeter betreffen. In den Erläuterungen sind auch Aussagen zu Gebieten ausserhalb des Perimeters enthalten.	keine	Das Objektblatt konzentriert sich auf Festlegungen zur baulichen und betrieblichen Entwicklung des Flugplatzes. Erläuterungen zu Sachverhalten, die nicht direkt im Objektblatt geregelt werden, sollen dem besseren Verständnis der räumlichen Abstimmung im Umfeld des Flugplatzes dienen.
3 Der Begriff «Reiseflüge» ist unglücklich gewählt und sollte durch «Flüge» ersetzt werden.	keine	Der Begriff entstammt den Unterlagen zur Lärmberechnung. Er bezweckt primär die Abgrenzung der Hin- und Wegflüge von den Voltenflügen.



Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
4 Die touristischen Helikopterflüge sind weitgehend einzuschränken.	keine	Gemäss Festlegung in der Zweckbestimmung werden Helikopterrundflüge nicht gefördert oder unterstützt. Diese Regelung entspricht dem Ergebnis der Koordination.
5 Die Sicherstellung des Wildwechsels ist im Rahmen des Umzäunungsprojekts nicht nur zu prüfen, sondern sicherzustellen.	keine	Der Prüfauftrag im SIL verpflichtet die zuständigen Behörden, sich für Lösungen zur Sicherstellung des Wildwechsels einzusetzen. Eine abschliessende Beurteilung der Notwendigkeit und der Ausgestaltung von entsprechenden Massnahmen ist aber erst nach detaillierter Prüfung im Rahmen des Genehmigungsverfahrens möglich. Deren Umsetzung bedingt dann auch noch die Zustimmung der Grundeigentümer.
<b>Gemeinde Ennetbürgen</b>		
1 <b>Buochs</b> Das Gebiet mit Lärmbelastung, das auf jährlich 25'000 Flugbewegungen basiert, schränkt die bauliche Entwicklung der Gemeinde zu stark ein. Die maximale Zahl der Flugbewegungen ist deshalb auf 20'000 begrenzen, das Gebiet mit Lärmbelastung entsprechend zu verkleinern (analog Lärmkurve für die mittelfristige Prognose im UVB). Die Limite von 20'000 Bewegungen soll auch gelten, wenn das Gebiet mit Lärmbelastung nach Veränderungen im Flottenmix nicht ausgeschöpft würde. Solche Veränderungen sind aufzuzeigen und den betroffenen Gemeinden zur Kenntnis zu bringen.	Ergänzungen Stand der Koordination und Erläuterungen / Lärmbelastung: vgl. Kanton Nidwalden, Ziffer 2	Dem Anliegen wird teilweise Rechnung getragen, indem die Festlegung der zulässigen Lärmbelastung auf der Basis von 20'000 Flugbewegungen geprüft wird. Demgegenüber soll im SIL aber ein Entwicklungsspielraum offen gehalten bleiben, der langfristig eine Verkehrsleistung von 25'000 Flugbewegungen ermöglicht (entspricht dem Ergebnis der Koordination und den Zielen des Kantons). Die Einhaltung der zulässigen Lärmbelastung wird durch das BAZL überprüft (LSV Art. 36ff). Die Flugplatzhalterin liefert dazu die notwendigen statistischen Daten (An- und Abflüge nach Flugzeugtypen). Wird die zulässige Lärmbelastung auf Dauer wesentlich überschritten, trifft das BAZL die notwendigen Massnahmen (LSV Art. 37).
2 Die Herdernstrasse soll für den Durchgangsverkehr nur während den Betriebszeiten des Flugplatzes geschlossen werden. In Notzeiten (z.B. Hochwasser) ist sie ganz zu öffnen. Der Scheidgrabenweg soll verlängert und um das westliche Pistenende in die Flurhofstrasse geführt werden.	Ergänzung Festlegungen / Rahmenbedingungen zum Betrieb: vgl. Kanton Nidwalden, Ziffer 2 Ergänzung Stand der Koordination: vgl. VBS, Ziffer 1	Die Festlegung im SIL, wonach der Zutritt Unbefugter auf das Flugplatzareal zu verhindern ist, bezieht sich auf die Betriebszeiten. Ob und wie weit dazu auch eine bauliche Umgestaltung des Strassen- und Wegnetzes erforderlich ist und ob die Herdernstrasse in Notfallsituationen befahrbar bleiben muss, ist in den nachfolgenden Plangenehmigungsverfahren zu prüfen und zu entscheiden (Projekt Umzäunung).
3 Die Zweckbestimmung ist zu ergänzen mit dem Zusatz «... und er darf nicht zu einem Regionalflugplatz klassifiziert oder ausgebaut werden.»	keine	Dem Anliegen ist bereits Rechnung getragen: Funktion und Rechtsstatus des Flugplatzes (zivil mitbenützter Militärflugplatz) sind mit der Zweckbestimmung abschliessend festgesetzt. Die Umnutzung in einen (konzessionierten) Regionalflugplatz würde eine Änderung von SIL und Sachplan Militär mit vorangehendem Koordinationsprozess bedingen. Eine solche Absicht besteht nicht.

<b>Anträge Propositions Proposte</b>	<b>Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA</b>	<b>Bemerkungen Remarques Osservazioni</b>
4 In den Erläuterungen zum Natur- und Landschaftsschutz soll der Richtwert für die Ausdehnung der ökologischen Ausgleichsflächen von 12% nicht erwähnt werden, weil der ökologische Ausgleich über einen finanziellen Beitrag an andere Projekte im Kanton vorgesehen ist.	keine	Wie in der Koordination vereinbart, ist im Objektblatt festgelegt, dass die konkreten Massnahmen zur ökologischen Aufwertung im Rahmen der Verfahren zum Betriebsreglement und zur Abspernung der Piste zu bestimmen sind. Umfang und ökologischer Nutzen dieser Massnahmen sollen sich soweit wie möglich an den Grundsätzen orientieren, die für alle Flugplätze der Schweiz gelten. Deshalb wird in den Erläuterungen auf diese Grundsätze (einschliesslich Richtwert) hingewiesen.
5 Der Wildwechsel und ein Fussweg im Bereich Scheidgraben sind gegenüber einer Umzäunung zu bevorzugen.	keine	Im Objektblatt ist lediglich festgelegt, dass die Sicherheit zu verbessern ist, diese Sicherheitsmassnahmen mit dem Verkehrsnetz abzustimmen und gleichzeitig Lösungen zur Sicherstellung des Wildwechsels zu prüfen sind. Der Entscheid über die konkrete Ausgestaltung dieser Massnahmen ist Gegenstand des anstehenden Plangenehmigungsverfahrens (Projekt Umzäunung).
<b>Gemeinde Stans</b>		
1 <b>Buochs</b> (Die Stellungnahme gilt gleichzeitig als Einsprache gegen Betriebsreglement und Plangenehmigungsgesuche.) Feststellung: Das für die Umzäunung benötigte Land ist im Eigentum der Genossenkorporationen. Deren Zustimmung zum Projekt liegt derzeit noch nicht vor.	Ergänzung Stand der Koordination: «Zur Verbesserung der Sicherheit sind eine Umzäunung ... abgestimmt werden. <i>Voraussetzung für die Genehmigung solcher Massnahmen ist deren privatrechtliche Sicherstellung.</i> »	Der SIL legt die Rahmenbedingungen für die bauliche und betriebliche Entwicklung des Flugplatzes behördenverbindlich fest. Eine Zustimmung der betroffenen Grundeigentümer ist dazu nicht erforderlich, eine solche muss erst für die Genehmigung von Betriebsreglement oder Bauprojekten vorliegen.
2 Die jährlichen Flugbewegungen sind auf maximal 20'000 zu beschränken.	Ergänzungen Stand der Koordination und Erläuterungen / Lärmbelastung: vgl. Kanton Nidwalden, Ziffer 2	Dem Anliegen wird teilweise Rechnung getragen, indem die Festlegung der zulässigen Lärmbelastung auf der Basis von 20'000 Flugbewegungen geprüft wird.
3 Die Zuteilung der Flugbewegungen soll nach den verschiedenen Verkehrsarten priorisiert werden.	keine	In den Festlegungen zur Zweckbestimmung wird eine stufengerechte Priorisierung der Verkehrsarten vorgenommen. Differenziertere Bestimmungen sind Gegenstand des Betriebsreglements.
4 Helikopter-Rundflüge sind zu verbieten.	keine	Gemäss Zweckbestimmung sollen Helikopterrundflüge nicht gefördert oder unterstützt werden. Diese Regelung entspricht dem Ergebnis der Koordination.
5 Beschränkung der Flugbetriebszeiten von Montag bis Freitag auf 7 bis 20 Uhr. Kontingent von jährlich 600 Flügen für die Zeit zwischen 20 und 22 Uhr.	keine	Die Flugbetriebszeiten sind Gegenstand des Betriebsreglements. Die Festlegung von Vorgaben im SIL ist nicht stufengerecht.
6 Festschreibung des ordentlichen Abflugverfahrens in Richtung 07 (Nordosten).	keine	Die An- und Abflugverfahren sind Gegenstand des Betriebsreglements. Im SIL wirkt das Gebiet mit Lärmbelastung als Vorgabe für den Betrieb.
7 Feststellung: Die Gestaltung der Wildbeziehung zwischen Buochserberg und Bürgerberg ist nicht befriedigend gelöst.	keine	Im SIL ist festgelegt, dass Lösungen zur Sicherstellung des Wildwechsels zu prüfen sind. Die Umsetzung erfolgt im Rahmen der Genehmigung von Bauprojekten (Umzäunung).

<b>Anträge Propositions Proposte</b>	<b>Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA</b>	<b>Bemerkungen Remarques Osservazioni</b>
<b>Gemeinde Stansstad</b>		
1 <b>Buochs</b> Die Gemeinde akzeptiert das festgelegte Gebiet mit Hindernisbegrenzung.	keine	
<b>Kanton Solothurn</b>		
1 <b>Grenchen</b> Das Objektblatt ist mit den Zielen und Grundsätzen der Richtplanung abgestimmt.		
<b>Kanton Bern (Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion)</b>		
1 <b>Grenchen</b> keine Anträge und Bemerkungen		
<b>Gemeinde Meisberg</b>		
1 <b>Grenchen</b> Die Gemeinde beantragt, das Gebiet mit Lärmbelastung im Hinblick auf einen allfälligen Ausbau des Flugplatzes bis und mit Meisberg zu erweitern. Die 90'000 Flugbewegungen führen zu einer Mehrbelastung des Dorfes mit Fluglärm.	keine	Das Gebiet mit Lärmbelastung wurde im Objektblatt 2002 festgesetzt, es ist nicht Gegenstand der vorliegenden Anpassung. Im Zusammenhang mit neuen Ausbauprojekten soll das Objektblatt jedoch grundlegend überarbeitet werden. Der Koordinationsprozess dazu ist in Vorbereitung, die Gemeinde wird daran beteiligt sein und ihre Interessen einbringen können.
<b>Canton de Vaud</b>		
1 <b>Montricher</b> Pas de remarques	aucune	aucune
<b>Fondation de Montricher centre de vol à voile</b>		
1 <b>Montricher</b> Sous «Rôle et fonction de l'installation», partie introductive, compéter par: ... aux départs autonomes <i>et aux vols en relation avec son activité principale</i> .	Le texte est modifié: ... aux départs autonomes <i>et aux vols en relation avec son activité principale</i> .	Il est judicieux de préciser que quelques autres mouvements occasionnels ont lieu, liés à l'activité principale, comme des vols techniques ou de contrôle des remorqueurs.
2 Sous «Etat de la coordination», compléter par ... doivent en règle générale être réglés au niveau cantonal <i>et/ou communal</i>	aucune	Il n'y a pas lieu de préciser l'échelon communal dans la résolution des problèmes avec les utilisations voisines étant entendu qu'il s'agit d'une règle générale et que le canton est compétant pour l'aménagement de son territoire.
3 Sous «Décisions/Fonction de l'installation», remplacer le premier point par: <i>Champ d'aviation destiné essentiellement au vol à voile, aux avions remorqueurs, à l'instruction, aux départs autonomes et aux vols en relation avec son activité principale.</i>	La proposition n'est pas entièrement reprise et le texte est complété comme suit: ... aux départs autonomes <i>et aux vols en relation avec son activité principale</i> .	cf. ci-dessus
4 Sous «Décisions/Fonction de l'installation», remplacer: Le développement de l'installation par le développement de <i>l'exploitation</i>	aucune	Il faut comprendre ici que l'exploitation est un élément de l'installation et que le développement de cette dernière recoupe également d'autres éléments comme l'infrastructure.
5 Sous «Décisions/Conditions générales de l'exploitation», remplacer: ...L'exploitant prend <del>toutes</del> les dispositions d'exploitation <del>possibles conformément</del> conformes au principe...	aucune	Il n'y a pas lieu de laisser croire que des dispositions préventives pourraient être laissées de côté; c'est pourquoi il est mentionné que toutes les dispositions d'exploitation doivent être considérées.

<b>Anträge Propositions Proposte</b>	<b>Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA</b>	<b>Bemerkungen Remarques Osservazioni</b>
6 Il faut adapter le périmètre PSIA au plan d'affectation communal.	aucune	Le périmètre PSIA délimite l'aire requise par les installations de l'aérodrome. Il englobe les constructions et installations existantes ainsi que les extensions prévues faisant l'objet d'une demande et dont les effets sont entièrement connus.
7 Sous «Décisions/Protection de la nature et du paysage», supprimer la première phrase et fusionner les deux paragraphes: <i>Sous réserve des prescriptions de sécurité, des besoins de l'exploitant, de développement de l'aviation et des besoins agricoles, l'exploitant examine la possibilité de mettre en place ... et du canton.</i>	aucune	La mise en valeur sous l'angle écologique de surfaces non utilisées est un principe de base qu'il s'agit de conserver. Au demeurant la question des intérêts agricoles à prendre en compte est assurée dans le deuxième paragraphe.
8 Aucune mesure de compensation n'est exigible concernant le survol du «Marais des Monod»	aucune	Des mesures de compensation sont à examiner et à prévoir dans le cadre de l'élaboration du concept de compensation écologique. L'éventuelle exigence de leur mise en place sera fixée dans la prochaine décision d'approbation des plans.
9 Sous «Explications/Protection de la nature et du paysage», l'exigence d'une compensation d'environ 12% de la surface comprise dans le périmètre PSIA n'est pas une exigence liée au PSIA et n'a pas sa place ici.	aucune	Il s'agit ici uniquement d'explications qui concernent la question de la compensation écologique sur un aérodrome. Sa concrétisation se déroule dans le cadre de procédures d'autorisations. En outre, le thème de la compensation écologique émanant de la Conception «Paysage Suisse», il a tout à fait sa place dans le plan sectoriel, étant entendu que les conceptions sont des instruments de planification de la Confédération au même titre que les plans sectoriels.

## 5.2 Mitwirkung (Flugplatz Buochs)

### Genossenkorporation Buochs

<p>1 In den Erläuterungen wird erwähnt, dass die Flugplatzhalterin ein Projekt für die Umzäunung der Piste oder eine andere geeignete Absperrung der Piste erarbeitet und es mit den betroffenen Grundeigentümern abstimmt. Diese Abstimmung hat bis anhin nicht stattgefunden. Ungeklärt sind insbesondere die Neuzuteilung der Bewirtschaftungsflächen im Bereich der Umzäunung bzw. die Bereitstellung von Realersatzflächen für die betroffenen Landwirte ohne gleichzeitigen Rückbau der Redundanzpiste und der nicht mehr benötigten Rollwege. Diese zentralen Anliegen sollten unbedingt geklärt werden und im SIL ist darauf hinzuweisen.</p>	<p>Ergänzung Erläuterungen / Zweckbestimmung, Betrieb: «... sowie mit den betroffenen Grundeigentümern ab. <i>Für die Grundeigentümer stehen die Fragen nach dem Realersatz für Bewirtschaftungsflächen, die der landwirtschaftlichen Nutzung durch den Bau von Vorrichtungen für die Pistenabsperrung verloren gehen, und deren Neuzuteilung im Vordergrund.</i>»</p>	<p>Dem Anliegen wird Rechnung getragen, indem in den Erläuterungen auf die offenen Fragen bei der Abstimmung mit den Grundeigentümern hingewiesen wird. Diese Abstimmung muss dann im Rahmen des anstehenden Bewilligungsverfahrens für die Umzäunung erfolgen, die Genehmigung des Projekts erfordert die Zustimmung der betroffenen Grundeigentümer.</p>
---	--	--

### Genossenkorporation Ennetbürgen

<p>1 Das Objektblatt steht bezüglich der Zweckbestimmung des Flugplatzes im Widerspruch zum kantonalen Richtplan. Der Richtplan basiere auf dem Wertschöpfungskonzept des Regierungsrats und lasse nur Privatflüge im Zusammenhang mit der Tätigkeit von im Kanton bzw. in der Region ansässigen Unternehmen und Privatpersonen zu. Das Objektblatt lasse demgegenüber einer viel weiter gehenden privaten Nutzung Raum. Dieser offensichtlich gewollte Widerspruch sei aufzulösen, das Konzept des Richtplans vollumfänglich umzusetzen.</p>	<p>keine</p>	<p>Wie im SIL sind auch im Richtplan des Kantons Nidwalden nur die grau hinterlegten Textpassagen verbindlich, die übrigen Texte dienen der Erläuterung. Die Formulierung zu den Privatflügen im Richtplan steht in den Erläuterungen. Sie entspricht dem Wortlaut, wie er im Koordinationsprotokoll vom Januar 2007 enthalten ist und im Entwurf zum Betriebsreglement wieder aufgenommen wird (Prioritätsordnung zu den zugelassenen Verkehrsarten). Die im Objektblatt enthaltene Zweckbestimmung steht nicht im Widerspruch zu den Ergebnissen der Koordination. Sie konzentriert sich auf die Hauptnutzungen und ist in einer für die Verabschiedung durch den Bundesrat stufengerechten Form verfasst. Die in der Koordination vereinbarte Präzisierung der Zweckbestimmung wird mit der Genehmigung des Betriebsreglements umgesetzt.</p>
<p>2 Die vorgesehene Umzäunung ist nicht mit den umgebenden Nutzungsansprüchen abgestimmt und deshalb nicht realisierbar. Sie würde namentlich den bestehenden Rad- und Fussrundweg um den Flugplatz unterbrechen (keine Ersatzmassnahmen vorgesehen) sowie eine Sperrung der Herdernstrasse bedingen. Die erforderlichen ökologischen Aufwertungsmaßnahmen sind nicht aufgezeigt. Für die Umsetzung einer Umzäunung oder einer anderen geeigneten Absperrung der Piste fehlt zudem die Zustimmung der betroffenen Grundeigentümer. Eine solche Zustimmung steht zurzeit nicht in Aussicht. Deshalb ist auf die vorgesehene Festsetzung zum Zutritt Unbefugter auf das Flugplatzareal zu verzichten, nicht realisierbare Sachverhalte gehören im SIL nicht festgesetzt.</p>	<p>Ergänzung Stand der Koordination: vgl. Anhörung VBS, Ziffer 1 und Gemeinde Stans, Ziffer 1 Ergänzung Festlegungen / Rahmenbedingungen zum Betrieb: vgl. Anhörung Kanton Nidwalden, Ziffer 1</p>	<p>Der SIL legt die Rahmenbedingungen für die bauliche und betriebliche Entwicklung des Flugplatzes behördenverbindlich fest. Eine Zustimmung der betroffenen Grundeigentümer ist dazu noch nicht zwingend erforderlich, eine solche muss erst für die Genehmigung von Betriebsreglement oder Bauprojekten vorliegen.</p>
<p>3 Gemäss Erläuterungen soll die Redundanzpiste zurückgebaut werden, damit Handlungsspielraum für Realersatz gewonnen werden kann (z.B. Landbedarf für die Umzäunung). Der zivilen Flugplatzhalterin fehlen die Mittel dazu, das Objektblatt entbehrt jeglicher realistischer Zielsetzung.</p>	<p>Keine</p>	<p>Um Handlungsspielraum für Realersatz zu gewinnen, soll die Redundanzpiste <i>aus Sicht</i> des zivilen Flugbetriebs soweit wie möglich zurückgebaut werden. Zuständig für einen solchen Rückbau ist der Bund (VBS) als Grundeigentümer.</p>

4	Lösungen zur Sicherstellung des Wildwechsels sind nicht nur zu prüfen, sondern zu gewährleisten. Gemäss Plangenehmigungsdossier zur Umzäunung sind NHG-konforme Lösungen nicht ansatzweise in Sicht.	keine	Vgl. Anhörung Buochs, Ziffer 5
5	Mit der Ausdehnung des zivilen Flugbetriebs auf Zeiten ausserhalb des militärischen Betriebs geht eine Verlagerung der Störwirkung in die lärmsensiblen Tagesrandstunden und ins Wochenende einher. Dies widerspricht der vom Richtplan geforderten Berücksichtigung der Lebensqualität in der betroffenen Region; die Planungen sind nicht koordiniert. Die Flüge der Luftwaffe zur Liquidation der Jets sind in der Lärmberechnung zu berücksichtigen. Dem Objektblatt ist eine jährliche Flugbewegungszahl von 15'000 zu hinterlegen, was einem qualifiziert wertschöpfenden Flugbetrieb entspricht.	Ergänzung Stand der Koordination: vgl. Anhörung Kanton Nidwalden, Ziffer 2 Ergänzung Erläuterungen / Lärmbelastung: vgl. Anhörung BAFU, Ziffern 1 und 2	

### **Genossenkorporation Stans**

1	Die Konzentration des Flugbetriebs auf die Hauptpiste wird gutgeheissen. Die vom Militär nicht mehr benötigten Anlageeile sollen in renaturiertem Zustand an die ehemaligen Grundeigentümer zurückgegeben werden.	keine	Rückbau und Handänderung von Grundstücken sind nicht im Rahmen der Sachplanung, sondern in den dafür vorgesehenen, nachfolgenden Verfahren zu regeln. In den Erläuterungen wird darauf hingewiesen, dass die Redundanzpiste aus Sicht des zivilen Flugbetriebs soweit wie möglich zurückgebaut werden soll, um Handlungsspielraum bei künftigen Landerwerben zu gewinnen.
2	Die mit einer Umzäunung verbundene Erschliessung der Industriezone Fadenbrücke (Ersatz Herdernstrasse) und die Realisierung von ökologischen Aufwertungsmassnahmen (inkl. Verlegung Wildwechsel) betreffen das Gebiet der Genossenkorporation. Bevor dieses Projekt bewilligt und umgesetzt werden kann, müssen noch viele Unklarheiten beseitigt werden. Die Anliegen der Grundeigentümer sind zu berücksichtigen, deren Zustimmung muss vorliegen.	Ergänzung Stand der Koordination: vgl. Anhörung Gemeinde Stans, Ziffer 1	Der SIL legt die Rahmenbedingungen für die bauliche und betriebliche Entwicklung des Flugplatzes behördenverbindlich fest. In den Erläuterungen wird jedoch darauf hingewiesen, dass für die Bewilligung des Umzäunungsprojekts eine Zustimmung der betroffenen Grundeigentümer erforderlich ist.
3	Die Öffnung des Flugplatzes für die zivile Mitbenützung wird grundsätzlich unterstützt, die Erhöhung der jährlichen Flugbewegungszahl auf 25'000 jedoch abgelehnt. Diese muss tiefer angesetzt werden. Der Bedarf für Flüge ansässiger Aviatikunternehmungen wird anerkannt, andere Geschäfts-, Tourismus- oder Privatflüge sollen nicht gefördert werden. Es wird erwartet, dass mit der Reduktion des Militärbetriebs eine Verringerung der Lärmbelastung bzw. der Ausdehnung der Lärmbelastungskurven einhergeht. Die Wertverminderung umgebender Liegenschaften ist zu entschädigen.	Ergänzung Stand der Koordination: vgl. Anhörung Kanton Nidwalden, Ziffer 2	Im SIL soll der Raum für die langfristige Entwicklung des Flugbetriebs gesichert werden. Basis für die Lärmberechnung bleiben die 25'000 Flugbewegungen. Demgegenüber soll geprüft werden, ob die Flugbewegungszahl bei der Festlegung der zulässigen Lärmbelastung im Rahmen des Betriebsreglements auf 20'000 reduziert werden soll. Eine allfällige Auszahlung von Entschädigungen wird sich nach den einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen und der bestehenden Rechtspraxis richten.

**Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Buochs SBFB**

Mitwirkungsangaben zum SIL-Objektblatt sind eingebettet in die Einsprache gegen Betriebsreglement und UVB:

1	Eine übergreifende, raumplanerische Abstimmung mit der zivilaviatischen Nutzung der umgebenden Flugplätze (Emmen, Kägiswil) fehlt. Der Koordinationsprozess mit Nachbarkantonen und -gemeinden und Umweltorganisationen ist wieder aufzunehmen.	keine	Die überregionale Koordination hat im Zuge der Festlegung des Flugplatznetzes im SIL-Konzeptteil stattgefunden. Ein weiterer Abstimmungsbedarf besteht derzeit nicht. Der Flugplatz Kägiswil soll nur noch weiterbetrieben werden, bis die im kantonalen Richtplan vorgesehene Folgenutzung realisiert wird. Auf dem Flugplatz Emmen strebt der Kanton eine bescheidene Intensivierung des zivilaviatischen Betriebs an, bezüglich Realisierung sind derzeit noch verschiedene Fragen zu klären.
2	Die Entlastungsfunktion für soll sowohl bei Kapazitätsengpässen als auch bei einer Auslagerung der Kleinfliegerei auf andern Flugplätzen ausgeschlossen sein, die Zweckbestimmung soll entsprechend konkretisiert werden. Der Flugplatz soll auch künftig keine Funktion als Regionalflugplatz Zentralschweiz übernehmen.	Ergänzung Erläuterungen / Zweckbestimmung, Betrieb: <i>«Das Gebot, keine Entlastungsfunktion für andere Flugplätze zu übernehmen bedeutet, dass der Flugplatz Buochs bei dauerhaften Kapazitätsengpässen oder bei einem Ausschluss bestimmter Verkehrsarten auf andern Flugplätzen (z.B. Kleinaviatik), namentlich auf den Landesflughäfen, diesen Verkehr nicht übernehmen soll. Weiter möglich bleiben soll die freiwillige Zusammenarbeit der Flugplätze im Hinblick auf eine sinnvolle Verkehrsteilung, wie sie im Konzeptteil des SIL festgesetzt ist (SIL Teil III B-4, Grundsatz 9) und soweit dies mit den in der Zweckbestimmung aufgeführten Verkehrsarten vereinbar ist.»</i>	Der Begriff der Entlastungsfunktion wird in den Erläuterungen präzisiert. Im Übrigen sind Funktion und Rechtsstatus des Flugplatzes (zivil mitbenützter Militärflugplatz) mit der Zweckbestimmung abschliessend festgesetzt. Die Umnutzung in einen (konzessionierten) Regionalflugplatz würde eine Änderung von SIL und Sachplan Militär mit vorangehendem Koordinationsprozess bedingen. Eine solche Absicht besteht nicht.
2	Für die vorgesehene Ausweitung des Betriebs fehlen der Bedarfsnachweis und der stufengerechte Standortnachweis. Eine Erhöhung der Flugbewegungszahl auf 25'000 ist überdimensioniert und unbegründet; die Ausdehnung der Betriebszeiten führt zu einer massiven Beeinträchtigung der Wohn- und Erholungsqualität im Raum Vierwaldstättersee (umgebende BLN-Gebiete). Die zivilaviatische Nutzung soll sich auf Flugbewegungen mit nachweislich volkswirtschaftlich signifikanter Relevanz, die Sport- und Freizeitfliegerei auf die Aktivität der Segelfluggruppe beschränken: Das Entwicklungspotenzial für zivile Flüge ist in erster Stufe auf 8'000, in zweiter Stufe auf 10'700 (12'000 inkl. Militär) zu begrenzen.	keine	Der langfristige Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb im SIL wird in Abstimmung mit dem kantonalen Richtplan auf der Basis von 25'000 Bewegungen festgelegt. Eine kurz- bis mittelfristige Begrenzung auf 20'000 wird im Rahmen des Genehmigung des Betriebsreglements zu prüfen sein.
3	Eine Umzäunung und Sperrung der Herdernstrasse setzen den Rückbau der Redundanzpiste und die neue Zufahrt zu den Hallen 2 und 3 voraus.	Ergänzung Stand der Koordination: vgl. Anhörung VBS, Ziffer 1 Ergänzung Erläuterungen / Zweckbestimmung, Betrieb: vgl. Genossenkorporation Buochs, Ziffer 1	Im SIL-Objektblatt wird auf die Abhängigkeit zwischen Sperrung Herdernstrasse und Neubau der Zufahrt in die Industriezone Fadenbrücke verwiesen. Die Abhängigkeit zwischen Umzäunung und Rückbau der Redundanzpiste wird auch von den Grundeigentümern geltend gemacht.

**Gemeinde Horw**

1	Die mit der Intensivierung des Betriebs verbundenen zusätzlichen Immissionen auf dem Gemeindegebiet sind akzeptabel; die Bestimmungen im Betriebsreglement lassen jedoch zu viele Ermessensspielräume zu den Verkehrsarten und Betriebszeiten offen und sind griffiger zu formulieren.	keine	Die konkreten Bestimmungen zu den Verkehrsarten und Betriebszeiten sind Gegenstand des Verfahrens zum Betriebsreglement.
---	--	-------	--

---

**Gemeinde Meggen**

1	Eine zusätzliche Lärmbelastung durch die vorgesehene Intensivierung des Flugbetriebs und die damit verbundene Beeinträchtigung der Lebensqualität bereitet Sorge.	keine	Das Gemeindegebiet von Meggen ist von den An- und Abflugrouten des Flugplatzes nicht unmittelbar tangiert, die Lärmbelastung liegt unterhalb der Lärmgrenzwerte nach LSV.
---	---	-------	---

---

**Gemeinde Weggis**

1	Einsprache gegen das Betriebsreglement, Überprüfung der An- und Abflugverfahren im Hinblick auf eine bessere Lärmverteilung.	keine	Die Flugrouten im Bereich der Gemeinde Weggis liegen ausserhalb der nach LSV relevanten Lärmgrenzwerte. Die Prüfung der An- und Abflugverfahren ist Gegenstand des Verfahrens zum Betriebsreglement.
---	--	-------	--

---

**WWF Unterwalden**

1	Einsprache gegen Betriebsreglement und Plangenehmigungsgesuche mit Anträgen, die auch Inhalte des SIL-Objektblatts betreffen. Anträge entsprechen denjenigen des SBFB.	vgl. Mitwirkung SBFB	vgl. Mitwirkung SBFB
---	--	----------------------	----------------------

---

**pro natura Unterwalden**

1	Einsprache gegen Plangenehmigungsgesuch Umzäunung; ungenügender Nachweis der ökologischen Ausgleichsfläche und mangelhafte Planung des Wildkorridors.	keine	Das SIL-Objektblatt setzt die Rahmenbedingungen für den ökologischen Ausgleich und die Sicherstellung des Wildwechsels auf dem Flugplatzareal. Die Massnahmen zur Umsetzung sind im Plangenehmigungsverfahren zu prüfen und festzulegen.
---	---	-------	--

---

**Privatpersonen (verschiedene)**

1	Die Ausdehnung des Betriebs auf 25'000 Bewegungen ist unverhältnismässig und ohne volkswirtschaftlichen Nutzen, führt zu Verlust von Wohn- und Lebensqualität. Verschiedene Forderungen zur Begrenzung der Flugbewegungszahl (15'000, 16'000) und der Betriebszeiten.	keine	Der langfristige Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb im SIL wird in Abstimmung mit dem kantonalen Richtplan auf der Basis von 25'000 Bewegungen festgelegt. Eine kurz- bis mittelfristige Begrenzung auf 20'000 wird im Rahmen des Genehmigung des Betriebsreglements zu prüfen sein. Die Betriebszeiten sind generell Gegenstand des Betriebsreglements.
---	---	-------	---

---