

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni

Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)

**Teil IIIC 1. Serie
mit Erläuterungs- und Prüfungsbericht**

30. Januar 2002

Herausgeber:

Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)

Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)

Karten reproduziert mit Bewilligung vom

Bundesamt für Landestopographie (L+T) BMO22099

Bundesamt für Statistik (BFS), GEOSTAT

Bundesamt für Kultur (BAK), ISOS

Bundesamt für Zivilschutz (BZS), Verzeichnis der Kulturgüter

Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL)

Grafische Gestaltung und Erarbeitung der Karten:

Büro Rüttimann-Schneuwly, 3184 Wünnewil

Bezugsquelle:

BBL, Vertrieb Publikationen, 3003 Bern, Fax 031 325 50 58,
www.bbl.admin.ch/bundespublikationen, Bestell-Nr.: 803.101 d(f).
Auch Französisch erhältlich.

Sachplan

Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)

Teil IIIC 1. Serie
mit Erläuterungs- und Prüfungsbericht
30. Januar 2002

Die Konzepte und Sachpläne nach Artikel 13 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) stellen die wichtigsten Raumplanungsinstrumente des Bundes dar. Sie ermöglichen ihm, seiner Planungs- und Abstimmungspflicht im Bereiche der raumwirksamen Tätigkeiten umfassend nachzukommen und helfen ihm, den immer komplexeren räumlichen Problemstellungen bei der Erfüllung seiner raumwirksamen Aufgaben gerecht zu werden. Der Bund zeigt in den Konzepten und Sachplänen, wie er seine raumwirksamen Aufgaben in einem bestimmten Sach- oder Themenbereich wahrnimmt, welche Ziele er verfolgt und in Berücksichtigung welcher Anforderungen und Vorgaben er zu handeln gedenkt. In enger partnerschaftlicher Zusammenarbeit zwischen den Bundesstellen und den Kantonen erarbeitet, unterstützen die Konzepte und Sachpläne die raumplanerischen Bestrebungen der Behörden aller Stufen.

Inhalt ¹⁾

III C Anlagespezifische Ziele und Vorgaben

Einleitung

Ausgangslage

Anlagen der 1. Objektblattserie

Inhalt der Objektblätter

Objektblätter

Begriffserklärungen zum Objektblatt

Objektblätter 1. Serie

BE	Bern-Belp
BE	Interlaken
FR	Ecuvillens
FR	Bellechasse
FR	Gruyères
FR	Schwarzsee
SO	Grenchen
GR	Samedan
AG	Birrfeld
AG	Fricktal-Schupfart
VD	Lausanne-La Blécherette
NE	La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures

Legende zur Anlagekarte siehe in der Umschlagklappe ganz hinten

Anhänge

Erläuterungsbericht nach Art. 16 RPV (Teil III C 1. Serie)

Prüfungsbericht nach Art. 17 RPV (Teil III C 1. Serie)

¹⁾ Die Sachplanteile I – IIIB wurden bereits mit Bundesratsbeschluss vom 18. Oktober 2000 gutgeheissen

Sachplaninhalt

Datum der Beschlussfassung durch die Bundesbehörde (Stand 30.01.2002)

IIIA Grundsätze zur Handhabung des SIL ¹⁾			Beschlüsse
Sachplanrelevanz	IIIA – 1		18.10.2000
Aktualisierung	IIIA – 2		18.10.2000
Anpassungserfordernis	IIIA – 3		18.10.2000
Prüfung der Vereinbarkeit von raumwirksamen Tätigkeiten mit dem SIL	IIIA – 4		18.10.2000
IIIB Konzeptionelle Ziele und Vorgaben ¹⁾			
Generelle Ausrichtung der Zivilluftfahrt	IIIB – 3		18.10.2000
Effiziente Nutzung der Luftfahrtinfrastruktur	IIIB – 3		18.10.2000
Einordnung in den Gesamtverkehr	IIIB – 7		18.10.2000
Umfassender Umweltschutz	IIIB – 10		18.10.2000
Räumliche Abstimmung	IIIB – 15		18.10.2000
Teilnetze			
B1 – Landesflughäfen	IIIB1 – B7 – 2		18.10.2000
B2 – Regionalflugplätze	IIIB1 – B7 – 7		18.10.2000
B3 – Zivil mitbenützte Militärflugplätze	IIIB1 – B7 – 13		18.10.2000
B4 – Flugfelder	IIIB1 – B7 – 20		18.10.2000
B5 – Heliports	IIIB1 – B7 – 24		18.10.2000
B6 – Landestellen	IIIB1 – B7 – 30		18.10.2000
B6a – Gebirgslandeplätze	IIIB1 – B7 – 31		18.10.2000
B6b – Spitallandeplätze	IIIB1 – B7 – 34		18.10.2000
B6c – Lastaufnahmeplätze	IIIB1 – B7 – 35		18.10.2000
B6d – Start – und Landestellen für Hängegleiter	IIIB1 – B7 – 36		18.10.2000
B6e – Übrige Landestellen	IIIB1 – B7 – 37		18.10.2000
B7 – Flugsicherungsanlagen	IIIB1 – B7 – 38		18.10.2000
IIIC Anlagespezifische Ziele und Vorgaben			
Objektblätter 1. Serie			
BE Bern-Belp	IIIC – BE-1		30.01.2002
BE Interlaken	IIIC – BE-2		30.01.2002
FR Ecuwillens	IIIC – FR-1		30.01.2002
FR Bellechasse	IIIC – FR-2		30.01.2002
FR Gruyères	IIIC – FR-3		30.01.2002
FR Schwarzsee	IIIC – FR-4		30.01.2002
SO Grenchen	IIIC – SO-1		30.01.2002
GR Samedan	IIIC – GR-1		30.01.2002
AG Birrfeld	IIIC – AG-1		30.01.2002
AG Fricktal-Schupfart	IIIC – AG-3		30.01.2002
VD Lausanne-La Blécherette	IIIC – VD-1		30.01.2002
NE La Chaux-de-Fonds - Les Eplatures	IIIC – NE-1		30.01.2002
Weitere Objektblattserien sind in Vorbereitung			

¹⁾ s. Bericht vom 18. Oktober 2000

Einleitung

Ausgangslage

Am 18. Oktober 2000 verabschiedete der Bundesrat mit den Teilen I bis IIIB den Konzeptteil des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL).

Er enthält neben einer Einleitung und Lesehilfe (Teil I) eine Übersicht über die bestehende Infrastruktur der Zivilluftfahrt sowie die aufgrund der Luftverkehrsprognosen zu erwartenden Entwicklungen (Teil II). Weiter enthält er Grundsätze hinsichtlich Sachplanrelevanz, Aktualisierung und Anpassung des Sachplans sowie Vereinbarkeit raumwirksamer Tätigkeiten mit dem SIL (Teil IIIA).

Kernteil bilden die konzeptionellen Ziele und Vorgaben (Teil IIIB) mit:

- den generellen Rahmenbedingungen, insbesondere den Anforderungen der nachhaltigen Entwicklung und der Raumordnungspolitik, sowie den daraus resultierenden Aufgaben für die Luftfahrtpolitik;
- der generellen Ausrichtung der Zivilluftfahrt mit den Festlegungen hinsichtlich effizienter Nutzung der Infrastruktur, Einordnung in den Gesamtverkehr, umfassendem Umweltschutz und räumlicher Abstimmung;
- einer Übersicht zum Gesamtnetz mit den einzelnen Anlagen, deren funktionale Einordnung in Teilnetze sowie Angaben zur Verkehrsleistung jeder Anlage in der Ausgangslage und hinsichtlich dem Entwicklungspotential;
- den Zielen und Vorgaben zu den Teilnetzen Landesflughäfen, Regionalflugplätze, zivil mitbenützte Militärflugplätze, Flugfelder, Heliports, Landestellen und Flugsicherungsanlagen.

Diesem bereits genehmigten Konzeptteil folgen nun die anlagespezifischen Ziele und Vorgaben.

Anlagen 1. Serie

Die vorliegende erste Objektblattserie umfasst folgende Anlagen:

Kanton	Anlage	Teilnetz
BE	Bern-Belp	Regionalflugplatz
	Interlaken	Zivil mitbenützter Militärflugplatz
FR	Ecuvillens	Aérodrome régional
	Bellechasse	Champ d'aviation
	Gruyères	Champ d'aviation
	Schwarzsee	Winterflugfeld
SO	Grenchen	Regionalflugplatz
GR	Samedan	Regionalflugplatz
AG	Birrfeld	Regionalflugplatz
	Fricktal-Schupfart	Flugfeld
VD	Lausanne-La Blécherette	Aérodrome régional
NE	La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures	Aérodrome régional

Weitere Objektblattserien folgen.

Inhalt der Objektblätter Jedes Objektblatt besteht aus einem Textblatt und einer Anlagekarte.

Hauptelemente des Textblattes:

Ausgangslage

- Generelle Informationen und technische Daten
- Zweck der Anlage und Funktion im Netz
- Stand der Koordination

Festlegungen

- Zweckbestimmung
- Rahmenbedingungen zum Betrieb
- Flugplatzperimeter
- Lärmbelastung
- Hindernisbegrenzung
- Natur- und Landschaftsschutz
- Erschliessung

Erläuterungen

Elemente der Anlagekarte:

Räumliche Wirkungen mit den Elementen:

- Flugplatzperimeter
- Gebiet mit Hindernisbegrenzung
- Gebiet mit Lärmbelastung

Inhalte anderer Sachpläne

Schutzobjekte von nationaler Bedeutung

Objektblätter

Begriffserklärungen zum Objektblatt

Perimetergemeinden	Gemeinden, auf deren Gebiet der im SIL festgelegte Flugplatzperimeter verläuft. Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal.	
Gemeinden mit Hindernisbegrenzung	Gemeinden, deren Gebiet von der im SIL festgelegten Hindernisbegrenzung betroffen ist. Die Hindernisbegrenzung entspricht bei konzessionierten Flugplätzen der äusseren Umgrenzung der Hindernisflächen gemäss Sicherheitszonenplan, bei Flugfeldern der äusseren Umgrenzung der Hindernisflächen gemäss Hindernisbegrenzungskataster (beschränkt auf eine Höhe von 60 m über Grund).	
Gemeinden mit Lärmbelastung	Gemeinden, deren Gebiet von der im SIL festgelegten Lärmbelastungskurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (gemäss Lärmschutzverordnung; LSV) betroffen ist.	
Verkehrsleistung		
- Ø 4 Jahre	durchschnittliche Zahl der jährlichen Flugbewegungen der letzten vier Jahre.	
- max. 10 Jahre	grösste Zahl der jährlichen Flugbewegungen in den letzten 10 Jahren (mit Betriebsjahr).	
- Datenbasis LBK	Zahl der jährlichen Flugbewegungen mit Angabe des Referenzjahres, auf deren Basis der geltende Lärmbelastungskataster (LBK) berechnet wurde.	
- Potential SIL	Zahl der jährlichen Flugbewegungen, die im Koordinationsprozess als Richtwert für die künftige Entwicklung vereinbart wurde. Sie dient als Basis für die Berechnung der Lärmbelastungskurve.	
Festlegungen	• Grundsätze • Festsetzungen • Zwischenergebnisse • Vororientierungen	G F Z V

Grundsätze

G

Grundsätze sind Festlegungen, die keiner räumlichen Abstimmung bedürfen oder die sich nicht auf konkrete räumliche Abstimmungsfragen beziehen; sie sind einer Festsetzung gleichgestellt.

Festsetzungen

F

Festsetzungen zeigen, wie raumwirksame Tätigkeiten aufeinander abgestimmt sind. Eine Abstimmungsanweisung kann als Festsetzung bezeichnet werden, wenn

- eine hinreichende Zusammenarbeit stattgefunden hat und
- die materiellen Anforderungen an die Koordination erfüllt sind (Grobabstimmung).

Gemäss Artikel 15 der Raumplanungsverordnung (RPV) darf ein konkretes Vorhaben erst festgesetzt werden, wenn ein Bedarf dafür besteht, eine Prüfung von Alternativstandorten stattgefunden hat, das Vorhaben auf den betreffenden Standort angewiesen ist, sich die wesentlichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt auf Grund der vorhandenen Grundlagen grob beurteilen lassen und wenn die Vereinbarkeit mit der massgeblichen Gesetzgebung voraussichtlich gegeben ist.

Festsetzungen binden die Behörden in der Sache und im Verfahren; sie legen den räumlichen, zeitlichen und organisatorischen Rahmen fest, innerhalb welchem sich die Behörden bei der Erfüllung ihrer raumwirksamen Aufgaben zu bewegen haben.

Zwischenergebnisse

Z

Zwischenergebnisse zeigen, welche raumwirksamen Tätigkeiten noch nicht in allen Teilen aufeinander abgestimmt sind. Eine Abstimmungsanweisung kann als Zwischenergebnis bezeichnet werden, wenn

- die Zusammenarbeit eingeleitet ist und
- noch nicht abschliessend beurteilt werden kann, ob die materiellen Anforderungen an die Koordination erfüllt sind.

Zwischenergebnisse binden die Behörden im Verfahren und – soweit bereinigt – in der Sache; sie verpflichten die Behörden zur gegenseitigen Information, wenn sich die Umstände erheblich ändern.

Prüfungsaufträge sind per Definition als Zwischenergebnis festgelegt.

Vororientierungen

V

Vororientierungen zeigen raumwirksame Tätigkeiten, welche erhebliche Auswirkungen auf die Nutzung des Bodens haben können, die sich aber noch nicht in dem für die Abstimmung erforderlichen Mass umschreiben lassen. Eine Abstimmungsanweisung kann als Vororientierung bezeichnet werden, wenn

- die vorgesehene raumwirksame Tätigkeit noch zu wenig bestimmt ist, um den überörtlichen Koordinationsbedarf zu ermitteln und
- die Zusammenarbeit noch nicht eingeleitet ist.

Vororientierungen binden die Behörden in der Regel im Verfahren; sie verpflichten die Behörden zur gegenseitigen Information, wenn sich die Umstände erheblich ändern.

Objektblätter 1. Serie

IIIC – BE-1	Bern-Belp
IIIC – BE-2	Interlaken
IIIC – FR-1	Ecuvillens
IIIC – FR-2	Bellechasse
IIIC – FR-3	Gruyères
IIIC – FR-4	Schwarzsee
IIIC – SO-1	Grenchen
IIIC – GR-1	Samedan
IIIC – AG-1	Birrfeld
IIIC – AG-3	Fricktal-Schupfart
IIIC – VD-1	Lausanne-La Blécherette
IIIC – NE-1	La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures

Legende zur Anlagekarte siehe in der Umschlagklappe ganz hinten

Anlage: **Bern-Belp**

BE-1

Teilnetz: Regionalflugplatz (mit Linienverkehr)

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Bern
- Perimetergemeinden: Belp
- Gemeinden mit
Hindernisbegrenzung: Belp, Bern, Kehrsatz, Köniz, Muri bei Bern, Rubigen
- Gemeinden mit
Lärmbelastung: Allmendingen, Belp, Englisberg, Kehrsatz, Köniz, Muri bei Bern, Rubigen, Worb, Zimmerwald
- Verkehrsleistung:
 - Ø 4 Jahre: 63'400 (1996–99)
 - max. 10 Jahre: 84'610 (1991)
 - Datenbasis LBK: 82'147 (1990)
 - Potential SIL: 75'000

Zweck der Anlage/Funktion im Netz:

Seit 1929 Flugplatz der Bundesstadt, 1951 konzessioniert, 1985 privatisiert. Einziger öffentlicher Flugplatz des Kantons Bern, wichtigster Flugplatz für den Wirtschaftsraum «Espace Mittelland» und Basis für die in Bern stationierten Luftfahrzeuge des Bundes.

Gewerbsmässiger Luftverkehr (Linien-, Charter-, Taxi-, Transport-, Rund- und Arbeitsflüge), nichtgewerbsmässiger Luftverkehr (Flüge mit Staatsluftfahrzeugen, Motor-, Helikopter- und Segelflug, Schulung/Aus- und Weiterbildung in allen Sparten, gelegentlicher Fallschirm- und Ballonsport, Werkflüge für Wartungs- und Unterhaltsbetriebe).

Stand der Koordination:

Funktion und Entwicklung des Flughafens gemäss SIL sind mit den Entwicklungsstrategien der Flughafenhalterin und den Zielen gemäss kantonalem Leitbild Luftverkehr abgestimmt. Die Verkehrsprognose 2010 (Potential SIL) entspricht diesen generellen Entwicklungszielen.

Verweis:

Teilnetz Regionalflugplätze III – B2

Grundlagendokumente:

- Betriebskonzession vom 16.10.1985
- Betriebsreglement vom 16.9.1985
- Lärmbelastungskataster vom Dezember 1993; LBK 2001 in Erarbeitung
- Sicherheitszonenplan vom März 2000
- Koordinationsprotokoll vom Juni 2001

<i>Infrastruktur, Perimeter und Betrieb</i> des Flughafens sind auf die umgebenden Nutzungs- und Schutzansprüche in den wesentlichen Zügen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll). Die verbleibenden Probleme im Zusammenhang mit den umliegenden Nutzungen sind grundsätzlich auf kantonaler Ebene zu lösen. Über den <i>Ausbau der Infrastruktur</i> des Flughafens wird in den entsprechenden Plangenehmigungsverfahren entschieden. Diese Verfahren sind mit dem SIL-Koordinationsprozess sowie dem laufenden kantonalen Verfahren für die neue Flughafenzufahrt koordiniert. Die Verfahren zur Pistenverlängerung (Entscheid vom 10.9.01) und zum Terminalneubau (Entscheid vom 27.6.01) sind abgeschlossen, das Verfahren zum Parkhaus ist noch hängig. Zur Verbesserung der <i>Lärmsituation</i> sind die An- und Abflugverfahren für Helikopter und die Volten zu überprüfen. Damit sollen die Konflikte mit dem Bauerwartungsgebiet in den umliegenden Gemeinden entschärft werden. Die <i>Überbauungsordnung «Flughafenzone»</i> der Gemeinde Belp ist mit dem geltenden Recht nicht mehr vereinbar. Der Flugplatzperimeter wird entsprechend den Erweiterungsprojekten neu definiert. Die Grundzüge der Nutzung und die Gestaltung innerhalb des Flughafenareals sind neu zu bestimmen. Dabei sind die <i>Anforderungen des ökologischen Ausgleichs</i> zu berücksichtigen (ökologische Aufwertung ungenutzter Flächen auf dem Flughafenareal gemäss Landschaftskonzept Schweiz) und das Inventar der Fruchtfolgeflächen zu überprüfen. Der <i>privatrechtliche Erschliessungsvertrag</i> zwischen Gemeinde, Flughafenhalterin und Grundeigentümern ist von dieser Überbauungsordnung abzukoppeln und der neuen rechtlichen Situation anzupassen. Die <i>Hochwasserschutzmassnahmen</i> an Aare und Gürbe und die Nutzung des Flughafens (inkl. Strassenerschliessung) müssen aufeinander abgestimmt werden. Die <i>Strassenerschliessung</i> (flankierende Massnahmen auf der bestehenden Flughafenstrasse, Zufahrt zum Bereich Segelflug/Heli-swiss, Ersatz von Parkplätzen) ist mit der Realisierung der neuen Flughafenzufahrt neu zu organisieren.			
F E S T L E G U N G E N Zweckbestimmung: Der Flughafen Bern-Belp ist eine Anlage von regionaler Bedeutung. Er sichert durch Linien- und Charterverkehr die Anbindung des Wirtschaftsstandortes Bern und des Espace Mittelland an den internationalen Linienverkehr und an die wichtigsten europäischen Zentren. Er dient weiter den Geschäfts-, Touristik- und Arbeitsflügen und soweit als möglich der fliegerischen Aus- und Weiterbildung und dem Flugsport. Er bietet eine Infrastruktur an, die dieser Funktion und dem internationalen Standard entspricht.	G/F •	Z	V

	G/F	Z	V
Die Entwicklung des Flughafens richtet sich nach dem regionalwirtschaftlichen Bedarf und dem öffentlichen Interesse an Luftfahrtleistungen. Der Flughafen soll sich zur besseren Nutzung des volkswirtschaftlichen Potentials, unter Beachtung des Zulassungszwangs, massvoll entwickeln.	•		
Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weiter geführt. Die Umweltvorschriften sind einzuhalten; einzig bei den Immissionsgrenzwerten für Lärm können Erleichterungen gewährt werden. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flughafenhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.	•		
Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen einschliesslich dem Projekt Pistenverlängerung, dem Bereich für Feuerungsanlagen sowie ökologische Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen [1] und dem Erweiterungsbereich für Hochbauten und Abstellflächen [2] beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte).	•		
Der Kanton Bern, die Gemeinde Belp und die Flughafenhalterin definieren die Grundzüge der Nutzung und Gestaltung innerhalb des Perimeters und legen diese in Absprache mit dem BAZL in einer rechtlich geeigneten Form fest. Diese Festlegung ersetzt die bestehende Überbauungsordnung «Flughafenzone».		•	
Der Kanton Bern überprüft das Inventar der Fruchtfolgeflächen innerhalb des Perimeters und legt nach Rücksprache mit dem ARE das weitere Vorgehen auf Stufe Sachplan fest.		•	
Lärmbelastung: Gebiet mit Lärmbelastung: vgl. Anlagekarte. Die entsprechenden Lärmkurven sind im Lärmbelastungskataster (LBK) festzuhalten. Zur Überprüfung des LBK weist die Flughafenhalterin ab diesem Datum die Lärmbelastung auf der Basis der effektiv geflogenen Bewegungen jährlich aus.	•		
Mit dem Ziel der Verbesserung der Lärmsituation in den umliegenden Gemeinden überprüft die Flughafenhalterin die An- und Abflugverfahren für Helikopter sowie die bestehenden Volten. Diese Arbeiten sind bis Ende 2003 abzuschliessen. Je nach Ergebnis sind das Betriebsreglement und der LBK anschliessend anzupassen.		•	
Hindernisbegrenzung: Gebiet mit Hindernisbegrenzung gemäss geltendem Sicherheitszonenplan (vgl. Anlagekarte).	•		
Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flughafenareal sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.	•		
Flughafenhalterin und Gemeinde prüfen die Möglichkeiten dazu und legen in Absprache mit den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton das weitere Vorgehen fest.		•	

	G/F	Z	V
Erschliessung: Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehrsmittel soll verbessert werden. Die Flughafenhalterin überprüft zusammen mit der Gemeinde die Wirkung der bestehenden Parkraumbewirtschaftung und trifft allenfalls weitergehende Massnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrsanschlusses nach Absprache mit Kanton und Gemeinde. Die Zufahrt zum Bereich Heliswiss/Segelflug [3] muss langfristig sicher gestellt bleiben. Der Installationsparkplatz [4] ist nach Abschluss der Bauarbeiten aufzuheben.	•	•	
E R L Ä U T E R U N G E N Zweckbestimmung, Betrieb: Nach Auffassung des Kantons Bern soll der Linien- und Geschäftsverkehr gestärkt, die Sport- und Freizeitfliegerei aber nicht gefördert werden. Ziel ist ein optimales öffentliches Linienverkehrsangebot zu den wichtigsten europäischen Zentren, sofern diese mit der Bahn nicht vergleichbar attraktiv erschlossen sind. Die Strategie der Alpar AG umfasst die drei Elemente Linien- und Charterverkehr (öffentlicher Verkehr), allgemeine Luftfahrt (Individualverkehr) und Bundesflüge. Der Entwicklung der Verkehrsleistung sind durch Infrastruktur und Platzverhältnisse auf dem Belpmoos langfristig klare Grenzen gesetzt. Der Einsatz von grösseren Flugzeugtypen bleibt primär durch die Pistenbreite und die topografischen Verhältnisse limitiert. Zur Optimierung der Information und Kommunikation unter den Beteiligten bietet die Flughafenhalterin jährliche Besuche bei den Gemeindebehörden an und veröffentlicht periodisch Fact Sheets zur aktuellen Situation auf dem Flughafen. Zur Sicherstellung der Koordination in Fragen der Luftfahrt konstituiert der Kanton eine Luftfahrtkommission. Die Gemeinden prüfen die Reaktivierung der Flughafenkommission. Flugplatzperimeter, Infrastruktur: Kanton und Gemeinde sind eingeladen, den Flugplatzperimeter als Hinweis in ihre Richt- und Nutzungsplanung zu übernehmen. Die Festlegungen zu den Grundzügen der Nutzung und Gestaltung innerhalb des Flugplatzperimeters dienen einerseits als Grundlage für die Plan genehmigung von Flugplatzanlagen nach Luftfahrtrecht. Andererseits dienen sie als Grundlage für die Planung und Bewilligung von Nebenanlagen nach kantonalem Recht, für welche die Gemeinde einen Richtplan erlassen oder Nutzungszonen ausscheiden kann. Die Abstimmung zwischen der neuen Flughafenzufahrt und den Bauvorhaben auf dem Flughafenareal erfolgt im Rahmen der laufenden Verfahren. Der Landerwerb für die Realisierung der Vorhaben wird gemeinsam durchgeführt. Lärmbelastung: Mit dem Gebiet mit Lärmbelastung wird die mögliche Entwicklung des Flughafens 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 Neuberechnung erforderlich.	ZUSTÄNDIGE STELLE <i>Zuständiges Bundesamt:</i> Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern <i>Flughafenhalterin:</i> ALPAR Flug- und Flugplatzgesellschaft AG, 3123 Belp		

Das Gebiet mit Lärmbelastung zeigt den Prognosezustand 2010 gemäss UVP zum Projekt Pistenverlängerung vom 31. Mai 2000 (75'000 Bewegungen mit 21% Linien- und Charterverkehr). Dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II) als Umhüllende der Lärmkurven zum PW ES II für den Gesamtverkehr am Tag (57 dB(A)), den Gesamtverkehr in der ersten Nachtstunde (50 dB(A)) und den Verkehr der Kleinluftfahrzeuge (55 dB(A)) gemäss LSV vom 1. Juni 2001. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV).

Der Verlauf der Lärmkurven ist bekannt. Damit bestehen die materiellen Voraussetzungen für die Erstellung des Lärmbelastungskatasters. Demgegenüber muss das Verfahren für die Festsetzung des LBK noch definiert werden (vgl. Bundesgerichtsentscheid vom 14.12.2000 zum Flughafen Zürich).

Die Ergebnisse der jährlichen Lärmberechnungen sind dem BAZL und dem Kanton zuhanden der kant. Luftfahrtkommission mitzuteilen.

Die Überprüfung der An- und Abflugverfahren für Helikopter umfasst die Flughöhen und die Routenwahl. In einem ersten Schritt werden die entsprechenden Lärmkurven theoretisch berechnet und die betroffenen Gemeinden über das Ergebnis orientiert. In einem zweiten Schritt werden ein Testbetrieb eingeführt und die Berechnung auf der Basis der effektiv geflogenen Bewegungen überprüft.

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisflächen im Sicherheitszonenplan vom 24.3.2000.

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. In beiden Fällen sind konkrete Massnahmen Gegenstand einer Genehmigung nach Luftfahrtrecht oder einer Bewilligung nach kantonalem Recht. Die Realisierung wird in privatrechtlichen Verträgen geregelt.

Die projektunabhängigen Massnahmen sollen primär auf freiwilliger Basis getroffen werden.

Unter der Federführung des BAZL erarbeiten die Fachstellen des Bundes an Hand von Beispielen aus der Praxis Richtlinien zur ökologischen Aufwertung auf Flugplatzarealen. Diese sollen so ausgestaltet werden, dass sie die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung berücksichtigen.

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

BLN:	1314	Aarelandschaft Thun-Bern
	1320	Schwarzenburgerland mit Sense- und Schwarzwasser-Schluchten

Moorlandschaft:	280	Aare/Giessen
-----------------	-----	--------------

Auengebiet:	69	Belper Giessen
-------------	----	----------------

Als Massnahme zur Luftreinhaltung hat die Flughafenhalterin am 1. April 2001 emissionsabhängige Landetaxen eingeführt. Diese Massnahme wird periodisch auf ihre Wirkung überprüft und bei Bedarf angepasst.

Beim Hochwasserschutz sind prioritäre Massnahmen im Bereich Selhofenzöpfen erforderlich. Entsprechende Studien sind in Erarbeitung.

Bei künftigen Ausbauprojekten ist zu prüfen, ob der Flughafen auf Grund der vorgesehenen Änderungen in den Geltungsbereich der Störfallverordnung (StFV) fällt.

Erschliessung:

Dem Grundsatz, wonach Flugplätze mit Linienverkehr mit einem öffentlichen Verkehrsmittel zu erschliessen sind, wird mit den bestehenden Busverbindungen von Bern und von Münsingen/Belp (Versuchsbetrieb) Rechnung getragen. Der Busbetrieb soll durch eine wirksame Parkraumbewirtschaftung auf dem Flughafenareal und einen zweckmässigen Fahrplan gefördert werden.

Für die Strassenerschliessung wird eine neue Flughafenzufahrt ab Belp erstellt. Die bestehende Strasse zwischen Kehrsatz und Flughafen bleibt als öffentliche Strasse bestehen. Insbesondere dient sie als wichtige Achse für Notfalleinsätze.

Über den Bau der neuen Flughafenzufahrt wird in einem kantonalen Verfahren entschieden. Das Projekt zur neuen Flughafenzufahrt sieht auf der bestehenden Strasse in Kehrsatz flankierende Massnahmen in Abhängigkeit des Verkehrsaufkommens vor.

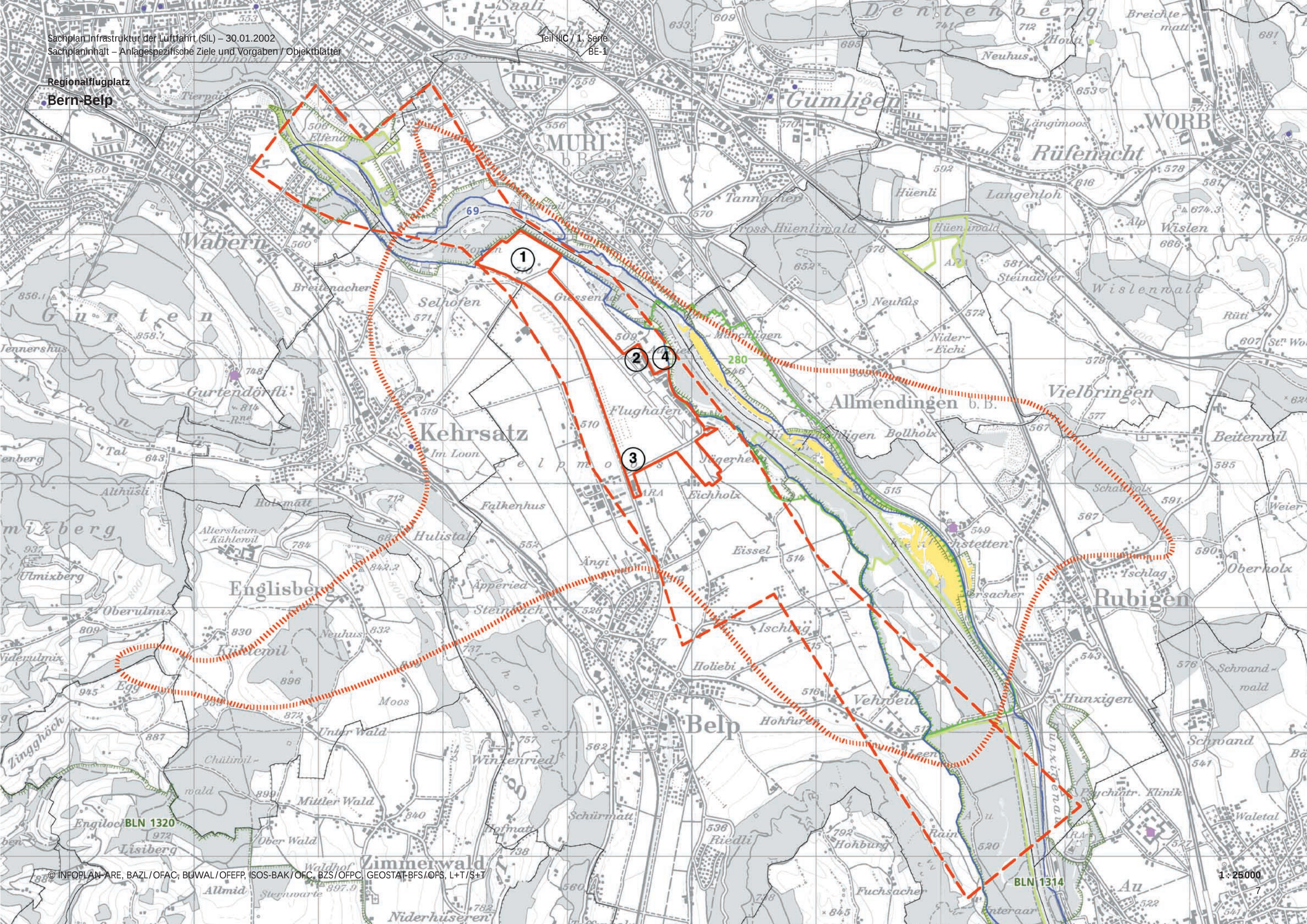
Mit dem Bau der neuen Infrastrukturanlagen (Pistenverlängerung, Parkhaus, Zufahrtsstrasse) wird die Parkierung neu organisiert:

Durch den Bau der Pistenverlängerung muss der Parkplatz P6 umgelegt werden. Diese Umlegung ist Bestandteil des Projekts Zufahrtsstrasse.

Das Bewilligungsverfahren für den Parkplatz P7 konnte seinerzeit nicht abgeschlossen werden. Er wird nach der Erstellung des Parkhauses oder mit dem Bau der Pistenverlängerung aufgehoben.

Regionalflugplatz

Bern-Belp



Anlage: **Interlaken**

BE-2

Teilnetz: Zivil mitbenützter Militärflugplatz

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Bern
- Perimetergemeinden: Bönigen, Matten bei Interlaken, Wilderswil
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Bönigen, Gsteigwiler, Interlaken, Matten bei Interlaken, Wilderswil
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Bönigen, Interlaken, Matten bei Interlaken, Wilderswil
- Verkehrsleistung:
 - Ø 4 Jahre: 24 (gem. Betriebsbewilligung)
 - max. 10 Jahre: 24
 - Datenbasis LBK: 7'160 zivil, 2'200 Militär (2010)
 - Potential SIL: 7'160

Zweck der Anlage/Funktion im Netz:

Militärflugplatz (Propellerflugzeuge, Helikopter; kein Jetbetrieb), seit 1971 in bescheidenem Mass zivilaviatisch mitbenützt.

Stand der Koordination:

Der Flugplatz Interlaken ist ein *Militärflugplatz* gemäss Sachplan Militär vom 28.2.2001. Die *zivile Nutzung* soll gefördert werden, soweit es die militärischen Interessen zulassen und soweit dazu ein Bedürfnis in der Region besteht. Das Projekt zur zivilen Mitbenützung geht von einer Verkehrsleistung von jährlich 7'160 Bewegungen aus (Zeithorizont 2010), wovon 1'160 Bewegungen auf den Helibetrieb der Rega entfallen. Der Kanton Bern stimmt dieser Entwicklung zu. Die Realisierung der zivilen Mitbenützung in diesem Mass erfordert eine Abstimmung mit der Nutzungsplanung der Gemeinde Bönigen (Zuordnung der Empfindlichkeitsstufen gemäss LSV). Die Koordination ist in diesem Punkt noch nicht abgeschlossen.

Der *Flugplatzperimeter* und die *zivil genutzte Infrastruktur* sind auf die umgebenden Nutzungen und Schutzziele abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll). Die verbleibenden Probleme im Zusammenhang mit den umliegenden Nutzungen sind grundsätzlich auf kantonaler Ebene zu lösen.

Verweis:

Teilnetz zivil mitbenützte Militärflugplätze III – B3

Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 15.7.1971
- Betriebsreglement vom 15.7.1971
- Lärmbelastungskataster vom April 2000
- Koordinationsprotokoll vom Juli 2001

Das <i>Verfahren zur erweiterten zivilen Mitbenützung</i> des Flugplatzes (Betriebsbewilligung, Genehmigung Betriebsreglement) ist gestützt auf die Vorgaben des SIL abzuschliessen. Die vorliegenden Stellungnahmen aus der Anhörung sind dabei zu berücksichtigen, soweit sie in der Koordination zum SIL nicht bereits behandelt wurden. Die im Entwurf zum Betriebsreglement enthaltenen Bestimmungen zu den Betriebszeiten und Betriebsarten werden im Rahmen des Genehmigungsverfahrens geprüft. Die <i>Rega</i> beabsichtigt die Verlegung ihrer Basis von Gsteigwiler nach Interlaken. Der Betrieb der Rega ist Teil der zivilen Mitbenützung unter der Halterschaft der zivilen Flugplatzhalterin. Eine vorgezogene Bewilligung für den Betrieb der Rega ist denkbar. Die <i>Massnahmen zur ökologischen Aufwertung</i> gemäss Studie NLA (Natur, Landschaft und Armee) werden unter der Federführung des VBS umgesetzt. Die möglichen Auswirkungen der bestehenden Infrastruktur auf die <i>Gewässer</i> sollen geklärt werden. Die Verantwortlichkeiten in der <i>Störfallvorsorge</i> sind zu regeln. Die <i>landseitige Erschliessung</i> des Flugplatzareals soll mit den andern, nichtaviatischen Nutzungen koordiniert werden. Über eine differenzierte Zweckbestimmung ist auf die Dauer sicherzustellen, dass auf dem Flugplatz Interlaken und dem nahe gelegenen <i>Heliport Gsteigwiler</i> kein doppelspuriges Luftverkehrsangebot besteht.			
F E S T L E G U N G E N Zweckbestimmung: Der Flugplatz Interlaken ist ein Militärflugplatz mit ziviler Mitbenützung. Er soll zur Erhaltung und Förderung der regionalen Wirtschaft beitragen. Priorität haben die im regionalen Interesse liegende Nutzung (Geschäftsreiseverkehr, Tourismus- und Arbeitsflüge) und der Betrieb einer Rega-Basis. Sport- und Schulungsflüge sollen nur in bescheidenem Mass stattfinden. Ein regelmässiger Helibetrieb ausserhalb der Tätigkeit der Rega ist nicht erwünscht. Rahmenbedingungen zum Betrieb: Die vom Kanton beantragte Entwicklung der zivilen Mitbenützung kann festgesetzt werden, wenn sie mit der Ortsplanung von Böningen abgestimmt ist (Zuordnung der Empfindlichkeitsstufen). Die Betriebszeiten, die Betriebsarten sowie die An- und Abflugverfahren werden im Betriebsreglement geregelt. Die Grenzwerte der Umweltvorschriften sind einzuhalten, es gibt keine Erleichterungen. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne der Vorsorge und wacht über die Einhaltung der Vorschriften. Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den zivil mitbenützten Anlageteilen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte).	G/F • • • •	Z •	V

Lärmbelastung: Gebiet mit Lärmbelastung gemäss geltendem Lärmbelastungskataster (vgl. Anlagekarte). Die Festsetzung kann nach Abstimmung mit der Ortsplanung von Bönigen erfolgen. Hindernisbegrenzung: Gebiet mit Hindernisbegrenzung gemäss geltendem Hindernisbegrenzungskataster Militär (vgl. Anlagekarte).	G/F	Z	V
E R L Ä U T E R U N G E N Zweckbestimmung, Betrieb: Die militärische Nutzung des Flugplatzes wurde in den vergangenen Jahren deutlich reduziert. Der Jet-Betrieb wurde eingestellt. Der Kanton Bern stimmt dem vorgesehenen Ausbau der zivilaviatischen Nutzung zu. Er begrüsst die Verlegung der Rega-Basis. Über die erweiterte zivile Mitbenützung des Flugplatzes wird im laufenden Verfahren zu Betriebsbewilligung und Betriebsreglement entschieden. Dieses Verfahren wurde zugunsten des SIL-Koordinationsprozesses unterbrochen und wird gestützt auf die Vorgaben des SIL und die vorliegenden Stellungnahmen aus der Anhörung abzuschliessen sein. Die nichtaviatische zivile Mitbenützung des Flugplatzes ist nicht Gegenstand des SIL. Flugplatzperimeter, Infrastruktur: Die Abgrenzung des zivilen Flugplatzperimeters stützt sich auf die in der Studie «Natur, Landschaft und Armee (NLA)» des VBS vom 14. Juni 2000 ausgewiesenen zivilaviatischen Nutzungen. Der zivile Flugbetrieb erfordert zur Zeit keine zusätzlichen Bauten und Anlagen. Die Umnutzung des Hangars für den Helibetrieb der Rega macht ein Plangenehmigungsverfahren erforderlich. Das gesamte Areal befindet sich im Grundeigentum des VBS. Zur privatrechtlichen Sicherstellung des zivilen Flugbetriebs schliessen die Flugplatzhalterin (VFI) und das VBS einen Benützungsvertrag ab. 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. Das Gebiet mit Lärmbelastung zeigt den Prognosezustand 2010 gemäss Lärmbelastungskataster (LBK) vom April 2000 bzw. gemäss dem Projekt zur zivilen Mitbenützung (7'160 zivile Bewegungen, wovon 1'160 Helikopter). Dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 55 dB(A) für den zivilen Verkehr) gemäss LSV vom 1. Juni 2001. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV). Die Lärmbelastungskurven für den Gesamtverkehr (inkl. die 2'200 Bewegungen des Militärs) sind praktisch identisch mit den Kurven für den zivilen Verkehr. Die Ergebnisse der periodischen Überprüfung des LBK sind dem Kanton zuhänden der kantonalen Luftfahrtkommission mitzuteilen.	•	•	
			ZUSTÄNDIGE STELLEN <i>Zuständiges Bundesamt für die zivilaviatische Nutzung:</i> Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern <i>Zivile Flugplatzhalterin:</i> Vereinigung Flugplatz Interlaken, 3800 Interlaken <i>Zuständiges Bundesamt für die bundeseigene Anlage:</i> Bundesamt für Betriebe Luftwaffe (BABLW) Betrieb Meiringen, 3857 Unterbach

Es ist davon auszugehen, dass die zivile Mitbenützung des Flugplatzes wie eine neue ortsfeste Anlage gemäss Art. 2 Abs. 2 LSV zu beurteilen ist. Demzufolge sind die Planungswerte einzuhalten. Betroffen ist davon namentlich das Siedlungsgebiet von Bönigen. Die Ortsplanung der Gemeinde Bönigen muss auf das festgelegte Gebiet mit Lärmbelastung abgestimmt werden (Zuordnung der Empfindlichkeitsstufen). Die Ortsplanung wird am 28. Dezember 2001 von der Gemeindeversammlung beschlossen. Anschliessend wird sie vom Kanton genehmigt.

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht dem Gebiet mit Hindernisbegrenzung gemäss Sachplan Militär. Die militärische Hindernisbegrenzung deckt die Bedürfnisse der zivilen Luftfahrt ab, für die zivile Mitbenützung ist kein Hindernisbegrenzungskataster erforderlich.

Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:

Gemäss Landschaftskonzept Schweiz (Massnahme 6.03) sollen luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flughafenareal unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden.

Diese Anforderung wird mit der Umsetzung der gemäss Studie NLA des VBS vorgesehenen Massnahmen erfüllt. Diese Massnahmen werden im Landschaftsentwicklungskonzept der Region Oberland-Ost in einen regionalen Gesamtrahmen eingebettet. Zusätzliche ökologische Ausgleichsmassnahmen zulasten der zivilen Mitbenützung sind nicht vorgesehen.

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

BLN: 1508 Weissenau

Auengebiet: 79 Weissenau

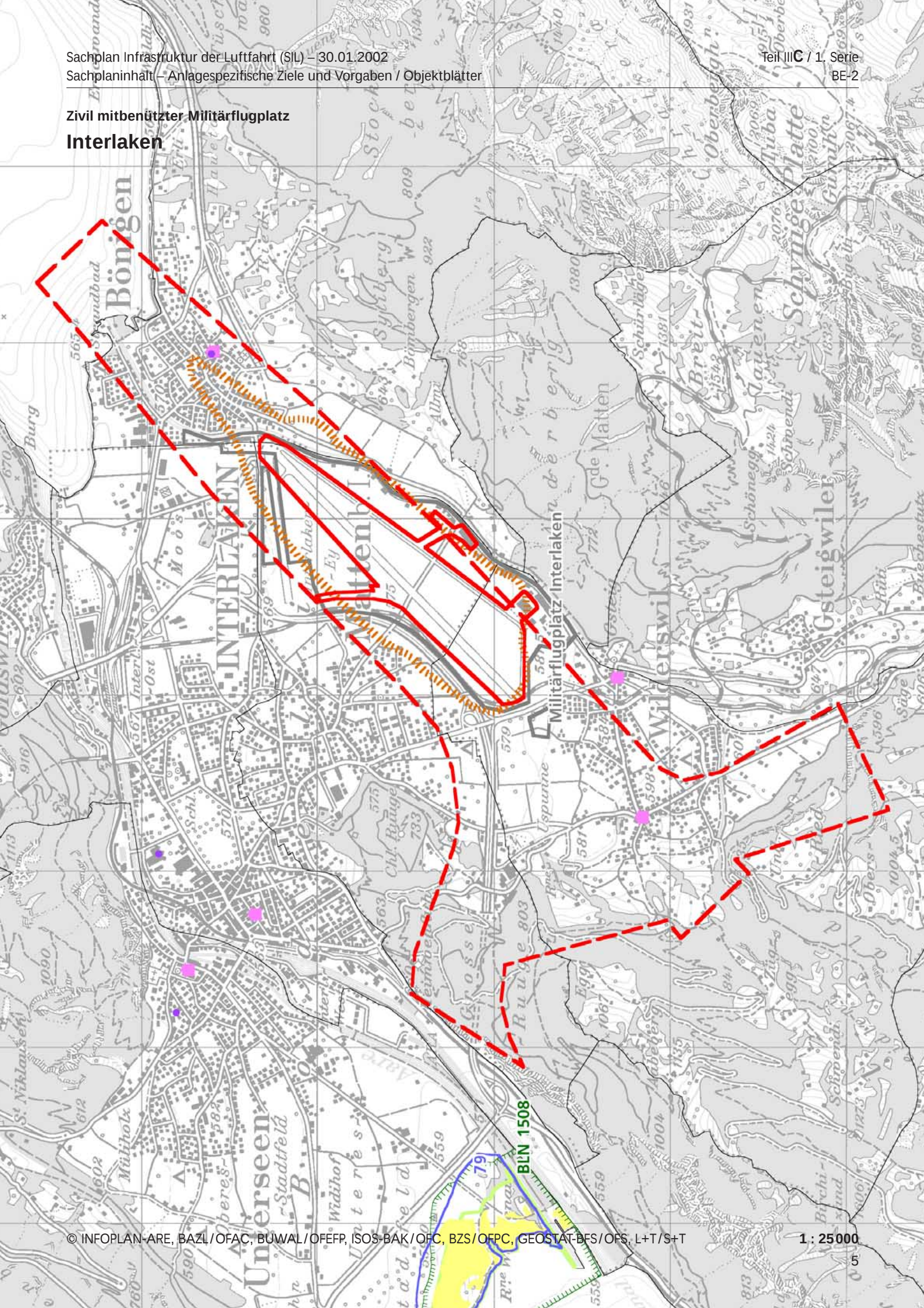
Der Flugplatz liegt im Zuströmbereich der Trinkwasserfassung Bönigen. Allfällige Massnahmen zum Gewässerschutz sind im Rahmen der Genehmigung des Betriebsreglements zu prüfen.

Die Verantwortlichkeiten in der Störfallvorsorge gemäss StFV (allgemeine Sicherheitsmassnahmen, Risikoermittlung, Alarm- und Einsatzplanung) sind zwischen VBS und zivilen Mitbenützern zu regeln, allfällige Massnahmen sind im Rahmen der Genehmigung des Betriebsreglements festzulegen.

Erschliessung:

Die Koordination der landseitigen Erschliessung des Flugplatzareals mit den andern, nichtaviatischen Nutzungen erfolgt im Rahmen der regionalen und kommunalen Verkehrsplanung. Ein öffentlicher Verkehrsanschluss ist für die Erschliessung des Mystery Park geplant.

Zivil mitbenützter Militärflugplatz
Interlaken



Installation: **Ecuvillens**

FR-1

Réseau partiel: Aérodrome régional

S I T U A T I O N I N I T I A L E

Informations générales et données techniques:

- Canton: Fribourg
- Communes de site: Hauterive
- Communes avec limitation d'obstacles: Arconciel, Corpataux-Magnedens, Cottens (FR), Hauterive (FR), Neyruz (FR)
- Communes avec exposition au bruit: Cottens (FR), Hauterive (FR), Neyruz (FR)
- Prestations de trafic:
 - moyenne 4 ans: 32'000 (1996-1999)
 - max. 10 ans: 41'538 (1994)
 - base de référence CB: 45'000 (1997)
 - potentiel PSIA: 45'000

Rôle et fonction de l'installation:

Aérodrome existant depuis 1953. Il est le plus important du canton et appartient au réseau des aérodromes régionaux de Suisse.

Base régionale pour le trafic commercial (vols taxi et de transport, vols de plaisance, vols de travail) et non commercial (vols touristiques et de plaisance privés, vols à moteur et à voile à des fins sportives, vols d'instruction, vols d'essai).

Etat de la coordination:

Les *fonction et développement* de l'aéroport selon le PSIA sont coordonnés avec la stratégie de développement de l'exploitant et les principes directeurs du canton. Les prévisions de trafic 2010 (potentiel PSIA) correspondent à ces objectifs généraux de développement.

L'exploitation, l'infrastructure et le périmètre de l'installation sont pour l'essentiel coordonnés, en partenariat avec le canton et les communes, avec les utilisations adjacentes. Les problèmes en suspens (dépassement de valeurs limites d'exposition au bruit) sont identifiés dans le protocole de coordination et doivent être réglés au niveau cantonal.

Les *surfaces vertes* de l'installation seront valorisées selon la conception «Paysage Suisse» et les principes correspondants du PSIA (en particulier en termes d'extensification).

Renvois:

Réseau aérodromes régionaux III – B2

Documents de base:

- concession d'exploitation du 8.9.1997
- règlement d'exploitation du 8.9.1997
- concession de construction hangars et restaurant du 8.9.1997
- cadastre d'exposition au bruit de juin 1997
- cadastre de limitation d'obstacles de novembre 1997
- plans des zones de sécurité d'avril 1970
- protocole de coordination d'août 2001

D E C I S I O N S	P/CR	CC	IP
Fonction de l'installation: L'aérodrome d'Ecuvillens est une installation d'importance régionale pour les vols d'affaires, de tourisme et de travail et, dans la mesure du possible, les vols de formation et de perfectionnement ainsi que ceux liés à l'aviation sportive. En tant que telle, elle doit offrir une infrastructure correspondant à sa fonction et aux normes internationales.	•		
Un développement est possible lorsque les prestations en question répondent à un besoin de développement régional et à un intérêt public.	•		
Conditions générales de l'exploitation: L'exploitation se poursuit dans le cadre actuel. Les valeurs limites en matière de protection de l'environnement doivent dans tous les cas être respectées car aucun allègement n'est possible. Afin de diminuer la charge sonore, l'exploitant prend toutes les dispositions d'exploitation possibles conformément au principe de précaution et en contrôle l'efficacité.	•		
Périmètre d'aérodrome: Périmètre: voir carte. Le périmètre fixé englobe les constructions et les installations nécessaires à l'exploitation aéronautique, en incluant les bâtiments projetés et autorisés.	•		
Exposition au bruit: Territoires exposés au bruit: voir carte. La courbe de référence correspond au cadastre d'exposition au bruit de 1997.	•		
Aire de limitation d'obstacles: Territoires concernés par la limitation d'obstacles: voir carte. La ligne de référence se fonde sur le plan des zones de sécurité de 1970.	•		
Protection de la nature et du paysage: Les surfaces que l'aviation n'utilise pas dans l'aire d'aérodrome doivent être mises en valeur sous l'angle écologique – sous réserve des prescriptions de sécurité et des besoins de développement de l'aviation.	•		
L'exploitant et la commune examinent la possibilité de mettre en place des surfaces de compensation écologique sur l'aérodrome et définissent la façon de procéder avec les instances concernées de la Confédération et du canton. Les besoins de l'agriculture seront pris en compte.		•	
Equipement: L'accès à l'aérodrome se fait actuellement par la route. La desserte par les transports en commun doit être améliorée à moyen terme.	•		
Au minimum, un système de transport collectif à la demande sera mis en place par le canton dans le cadre de son futur plan sectoriel des transports.		•	

E X P L I C A T I O N S

Fonction de l'installation, exploitation:

Pas de développement prévu de l'installation. Le cadre actuel reste inchangé (infrastructure et exploitation).

Périmètre d'aérodrome, infrastructure:

Le canton et les communes concernées sont invités à reprendre le périmètre fixé dans le PSIA dans leurs instruments d'aménagement du territoire comme information.

La réalisation des projets de constructions concessionnés en 1997 (construction de nouveaux hangars avec place d'atterrissage pour hélicoptères, restaurant, stationnement voitures) ainsi que les mesures y relatives sera effectuée par étapes jusqu'en 2007.

Si des projets d'infrastructures nouvelles (p. ex. piste en herbe) deviennent réalité, une procédure d'approbation de plans sera menée et le PSIA devra être adapté (périmètre, bruit, obstacles, etc.). Une nouvelle coordination devra avoir lieu sur tous les thèmes concernés.

Exposition au bruit:

Le développement possible de l'aéroport est fonction des territoires exposés au bruit. Le calcul des courbes de bruit prend en compte différents éléments. Le nombre de mouvements est l'un de ceux-ci; les autres sont: la composition de la flotte, la répartition des mouvements dans le temps et les routes de vol. Si un des éléments change notablement, de nouvelles courbes doivent être calculées.

La courbe de bruit représentée sur la carte (55 dB(A)) montre la valeur de planification pour un degré de sensibilité II (VP DS II) selon l'OPB, état au 1^{er} juin 2001. Cette courbe symbolise toutes les autres courbes de bruit (VP DS III et IV, valeurs limites d'immission et d'alarme des DS II à IV).

La courbe de bruit de la carte montre les territoires exposés au bruit selon les prévisions 2010, soit la situation future du nombre de mouvements (45'000). Ce chiffre provient du rapport d'impact sur l'environnement lié à la concession de construction de 1997. Le cadastre d'exposition au bruit de 1997 se base également sur ce chiffre.

Selon l'AREF, toutes les mesures possibles en vue de réduire les émissions ont été prises; cette courbe montre ainsi la charge sonore maximale acceptable.

Limitation d'obstacles:

Le territoire avec limitation d'obstacles correspond au pourtour de la surface de limitation d'obstacles selon le plan des zones de sécurité d'avril 1970.

Protection de la nature et du paysage, environnement:

En terme de revalorisation écologique, il faut distinguer entre les mesures de remplacement liées à un projet et les mesures de compensation selon la conception «Paysage Suisse» (mesure 6.03) qui dépendent prioritairement de l'exploitant. Dans les deux cas, les mesures concrètes sont décidées dans le cadre d'une procédure (approbation selon le droit fédéral de l'aviation ou autorisation selon le droit cantonal). La réalisation des mesures des deux types est régie par des contrats de droit privé.

Dans le cas des mesures de compensation, l'exploitant peut sans attendre développer librement les principes de compensation pour son installation.

Sous la responsabilité de l'OFAC, les instances de la Confédération concernées par la revalorisation écologique définissent les principes et lignes directrices applicables en l'espèce à l'aide d'exemples tirés de la réalité. Les besoins de l'agriculture seront pris en compte.

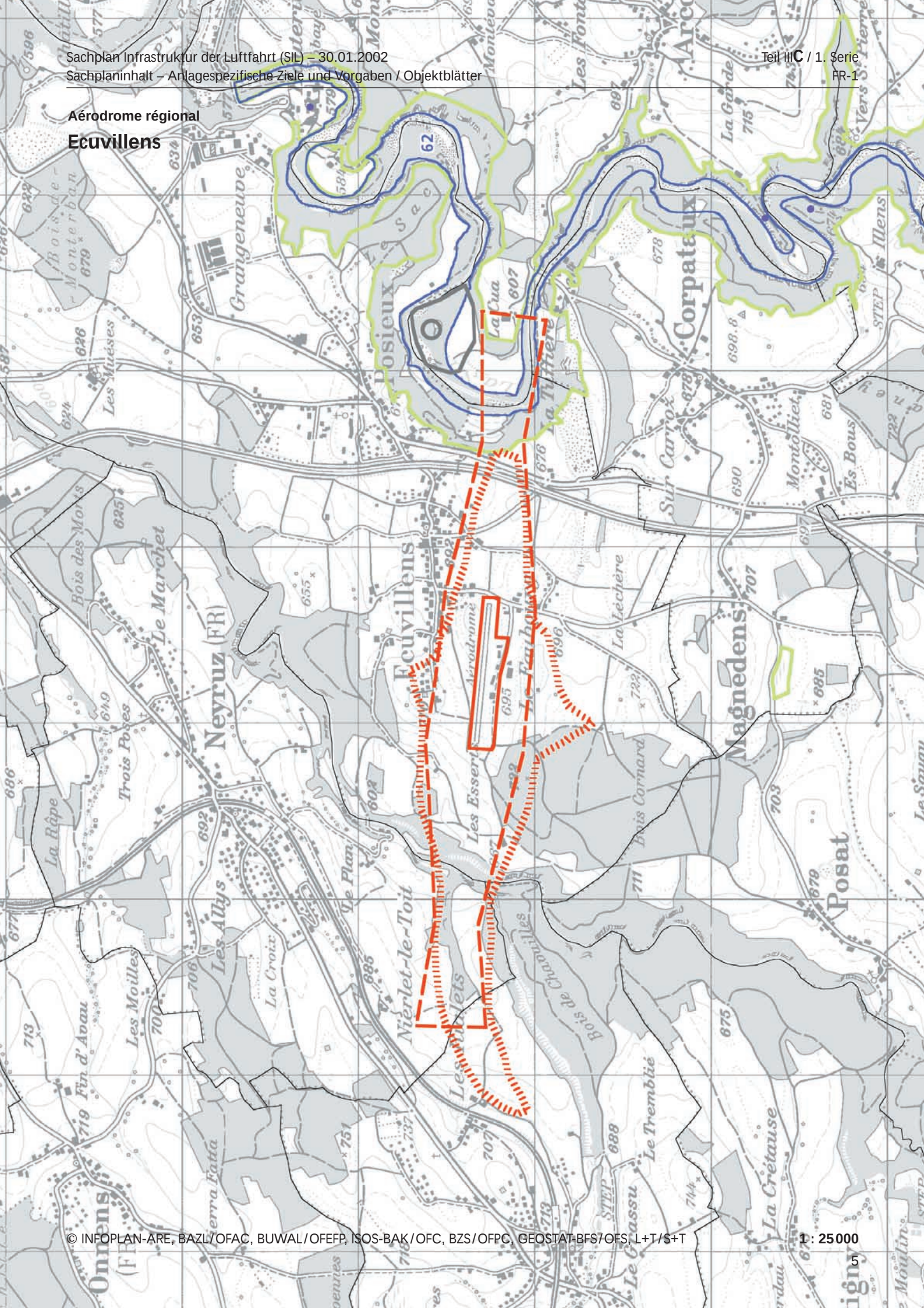
I N S T A N C E S R E S P O N S A B L E S

Office fédéral compétent:
 Office fédéral de l'aviation
 civile (OFAC), 3003 Berne

Exploitant d'aérodrome:
 Aéroport régional
 Fribourg-Ecuvillens (AREF)
 1730 Ecuvillens

Indications complémentaires quant aux objets de protection d'importance nationale désignés sur la carte par un numéro: zone alluviale: 62 La Sarine: Rossens – Hauterive Lors d'éventuels futurs projets de construction, il faudra vérifier si l'installation se trouve dans le domaine d'application de l'Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM). Equipement: Selon les principes de PISA, les installations du type d'Ecuvillens se doivent d'être reliées à un réseau de transports en commun. Le canton s'engage à prendre des mesures en ce sens dans le cadre de son futur plan sectoriel des transports.	
--	--

**Aérodrome régional
Ecuwillens**



Installation: **Bellechasse**

FR-2

Réseau partiel: Champ d'aviation (pour vol à voile)

S I T U A T I O N I N I T I A L E

Informations générales et données techniques:

- Canton: Fribourg
- Communes de site: Bas-Vully
- Communes avec limitation d'obstacles: Bas-Vully, Murten/Morat
- Communes avec exposition au bruit: –
- Prestations de trafic:
 - moyenne 4 ans: 3'600 (1996–1999)
 - max. 10 ans: 3'786 (1997)
 - base de référence CB: aucune
 - potentiel PSIA: 4'000

Rôle, but et fonction de l'installation:

Champ d'aviation existant depuis 1937. Il est utilisé uniquement pour le vol à voile avec instruction aéronautique préparatoire et instruction générale. Il couvre les besoins privés liés à l'aviation sportive et à la formation aéronautique.

Etat de la coordination:

Les *fonction et développement* de l'aéroport selon le PSIA sont coordonnés avec la stratégie de développement de l'exploitant et les principes directeurs du canton. Les prévisions de trafic 2010 (potentiel PSIA) correspondent à ces objectifs généraux de développement.

L'*infrastructure, le périmètre et l'exploitation* de l'installation sont pour l'essentiel coordonnés, en partenariat avec le canton et les communes, avec les utilisations adjacentes. Le protocole de coordination n'a identifié aucun problème en suspens.

Les *surfaces vertes* de l'installation seront valorisées selon la conception «Paysage Suisse» et les principes correspondants du PSIA (en particulier en termes d'extensification).

Renvois:

Réseau champs d'aviation III – B4

Documents de base:

- autorisation d'exploitation du 5.4.1974
- règlement d'exploitation du 27.6.1990
- cadastre de limitation d'obstacles de juin 1998
- protocole de coordination de mai 2001

D E C I S I O N S	P/CR	CC	IP
Fonction de l'installation: Champ d'aviation dévolu uniquement au vol à voile, notamment pour les besoins liés à l'aviation sportive et à la formation aéronautique. Le développement de l'installation est limité par la nécessité de respecter impérativement la législation sur la protection de l'environnement en vigueur. Conditions générales de l'exploitation: L'exploitation se poursuit dans le cadre actuel. Les valeurs limites en matière de protection de l'environnement doivent être respectées. Afin de diminuer la charge sonore, l'exploitant prend toutes les dispositions d'exploitation possibles conformément au principe de précaution et en contrôle l'efficacité. Périmètre d'aérodrome: Périmètre: voir carte. Le périmètre fixé englobe les constructions et les installations nécessaires à l'exploitation aéronautique. Exposition au bruit: Pas de courbes fixées. Aire de limitation d'obstacles: Territoires concernés par la limitation d'obstacles: voir carte. La ligne de référence se fonde sur le cadastre de limitation d'obstacles de 1998. Protection de la nature et du paysage: Les surfaces que l'aviation n'utilise pas dans l'aire d'aérodrome doivent être mises en valeur sous l'angle écologique – sous réserve des prescriptions de sécurité et des besoins de développement de l'aviation. L'exploitant et la commune examinent la possibilité de mettre en place des surfaces de compensation écologique sur l'aérodrome et définissent la façon de procéder avec les instances concernées de la Confédération et du canton. Les besoins de l'agriculture seront pris en compte.	• • • • • •	•	
E X P L I C A T I O N S Fonction de l'installation, exploitation: Pas de développement prévu de l'installation. Le cadre actuel reste inchangé (infrastructure et exploitation). Les données des prestations de trafic concernent uniquement les avions à moteur (nombre de mouvements). L'aérodrome de Bellechasse est en principe interdit aux tiers. Cependant, l'aérodrome régional de Fribourg-Ecuvillens est au bénéfice d'une autorisation d'utilisation de l'aérodrome de Bellechasse. Périmètre d'aérodrome, infrastructure Le canton et les communes concernées sont invités à reprendre le périmètre fixé dans le PSIA dans leurs instruments d'aménagement du territoire comme information.	INSTANCES RESPONSABLES <i>Office fédéral compétent:</i> Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), 3003 Berne <i>Exploitant d'aérodrome:</i> Groupe de vol à voile Fribourg, Case postale 369 1701 Fribourg		

Exposition au bruit:

Dans le domaine du bruit, l'expérience montre que les courbes de bruit déterminantes selon l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) des aéroports ayant peu de trafic (< 7500 mouvements) ne dépassent pas le périmètre de l'aéroport et n'ont donc pas d'influence sur les zones à bâtir environnantes.

Dans le cas présent, avec une moyenne de 3600 mouvements et vu l'absence de zones d'habitation dans les proches environs, il n'y a pas de conséquences de bruit à attendre sur l'activité et les utilisations du sol alentour. On peut donc renoncer à définir une courbe de bruit précise et à élaborer un cadastre d'exposition au bruit.

Limitation d'obstacles:

Le territoire avec limitation d'obstacles correspond au pourtour de la surface de limitation d'obstacles selon le cadastre de limitation d'obstacle du 20.06.1998, réduit à une hauteur maximale de 60 m sur sol.

Protection de la nature et du paysage, environnement:

En terme de revalorisation écologique, il faut distinguer entre les mesures de remplacement liées à un projet et les mesures de compensation selon la conception «Paysage Suisse» (mesure 6.03) qui dépendent prioritairement de l'exploitant. Dans les deux cas, les mesures concrètes sont décidées dans le cadre d'une procédure (approbation selon le droit fédéral de l'aviation ou autorisation selon le droit cantonal). La réalisation des mesures des deux types est régie par des contrats de droit privé.

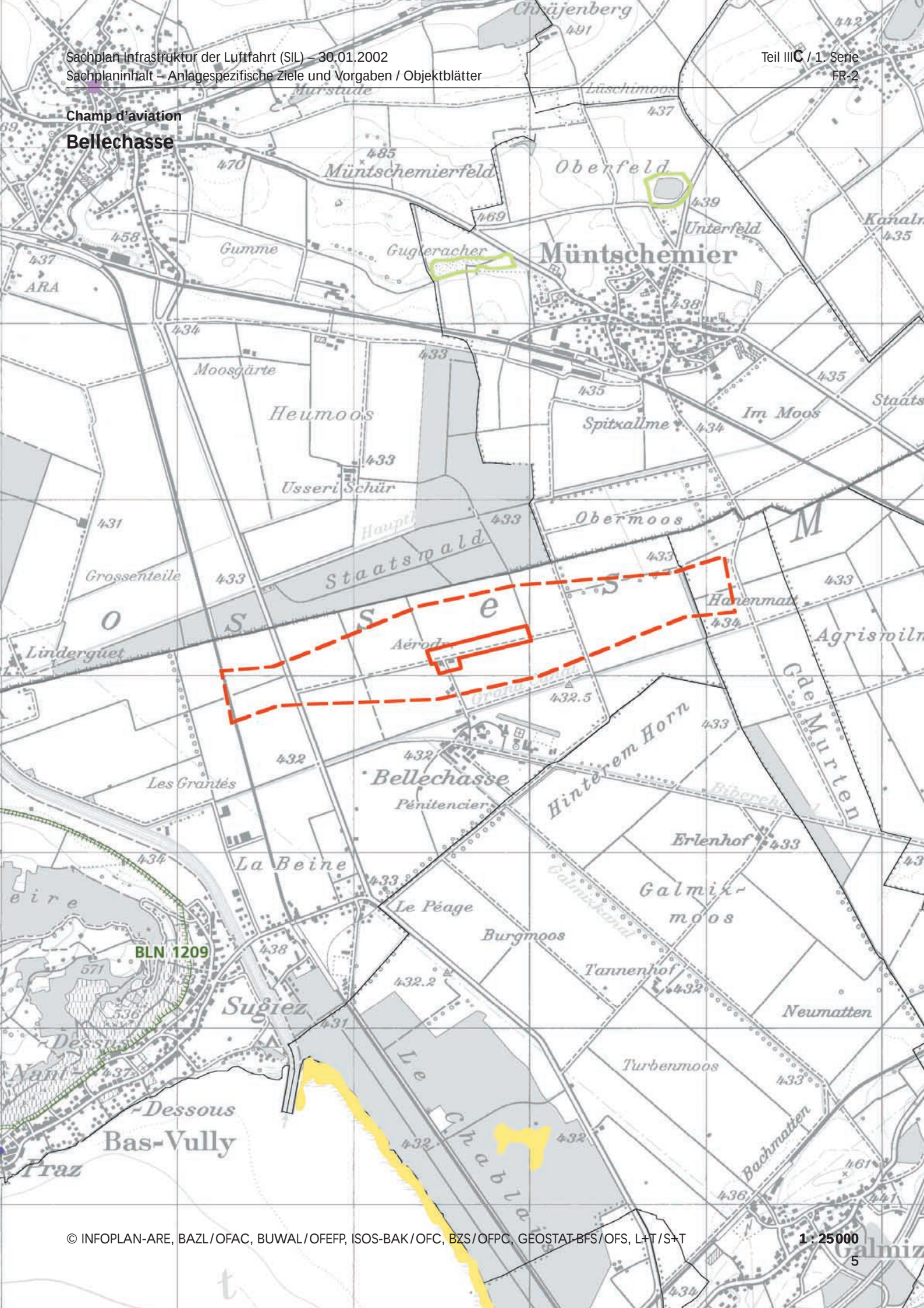
Dans le cas des mesures de compensation, l'exploitant peut sans attendre développer librement les principes de compensation pour son installation.

Sous la responsabilité de l'OFAC, les instances de la Confédération concernées par la revalorisation écologique définissent les principes et lignes directrices applicables en l'espèce à l'aide d'exemples tirés de la réalité. Les besoins de l'agriculture seront pris en compte.

Indications complémentaires quant aux objets de protection d'importance nationale désignés sur la carte par un numéro:

IFP: 1209 Mont Vully

Champ d'aviation
Bellechasse



Installation: **Gruyères**

FR-3

Réseau partiel: Champ d'aviation

S I T U A T I O N I N I T I A L E

Informations générales et données techniques:

- Canton: Fribourg
- Communes de site: Gruyères
- Communes avec limitation d'obstacles: Broc, Gruyères, La Tour-de-Trême
- Communes avec exposition au bruit: Broc, Gruyères
- Prestations de trafic:
 - moyenne 4 ans: 15'400 (1996–1999)
 - max. 10 ans: 17'432 (1991)
 - base de référence CB: 15'100 (1997)
 - potentiel PSIA: 17'500

Rôle et fonction de l'installation:

Champ d'aviation existant depuis 1963. Il a pour fonction le trafic commercial (vols d'hélicoptères et d'avions) et le trafic non commercial (vols de tourisme et de plaisance, vol à moteur et à voile, vols d'école).

Etat de la coordination:

Les *fonction et développement* de l'aéroport selon le PSIA sont coordonnés avec la stratégie de développement de l'exploitant et les principes directeurs du canton. Les prévisions de trafic 2010 (potentiel PSIA) correspondent à ces objectifs généraux de développement.

L'infrastructure, le périmètre et l'exploitation de l'installation sont pour l'essentiel coordonnés, en partenariat avec le canton et les communes, avec les utilisations adjacentes. Le protocole de coordination n'a identifié aucun conflit en suspens dans ce domaine.

Les problèmes subsistants liés au transport de parachutistes sont mentionnés dans le protocole de coordination; ils doivent être examinés lors des tables rondes entre l'exploitant, les communes et les riverains.

Les *surfaces vertes* de l'installation seront valorisées selon la conception «Paysage Suisse» et les principes correspondants du PSIA (en particulier en termes d'extensification).

Renvois:

Réseau champs d'aviation III – B4

Documents de base:

- autorisation d'exploitation du 20.1.1981
- règlement d'exploitation du 30.11.1997
- cadastre d'exposition au bruit de juillet 1997
- cadastre de limitation d'obstacles de décembre 1997
- protocole de coordination d'août 2001

D E C I S I O N S	P/CR	CC	IP
Fonction de l'installation: Champ d'aviation ayant pour fonction le trafic commercial (vols d'hélicoptères et d'avions) et non commercial (vols de tourisme et de plaisance, vol à moteur et à voile, vols d'école). Il sert essentiellement à couvrir les besoins privés, notamment ceux liés à l'aviation sportive et à la formation aéronautique. Le développement de l'installation est limité par la nécessité de respecter impérativement la législation sur la protection de l'environnement en vigueur. Conditions générales de l'exploitation: L'exploitation se poursuit dans le cadre actuel. Les valeurs limites en matière de protection de l'environnement doivent être respectées. Afin de diminuer la charge sonore, l'exploitant prend toutes les dispositions d'exploitation possibles conformément au principe de précaution et en contrôle l'efficacité. Périmètre d'aérodrome: Périmètre: voir carte. Le périmètre fixé englobe les constructions et les installations nécessaires à l'exploitation aéronautique. Exposition au bruit: Territoires exposés au bruit: voir carte. La courbe de référence correspond au cadastre d'exposition au bruit de 1997. Aire de limitation d'obstacles: Territoires concernés par la limitation d'obstacles: voir carte. La ligne de référence se fonde sur le cadastre de limitation d'obstacles de 1997. Protection de la nature et du paysage: Les surfaces que l'aviation n'utilise pas dans l'aire d'aérodrome doivent être mises en valeur sous l'angle écologique – sous réserve des prescriptions de sécurité et des besoins de développement de l'aviation. L'exploitant et la commune examinent la possibilité de mettre en place des surfaces de compensation écologique sur l'aérodrome et définissent la façon de procéder avec les instances concernées de la Confédération et du canton. Les besoins de l'agriculture seront pris en compte.	• • • • • •	•	
E X P L I C A T I O N S Fonction de l'installation, exploitation: Pas de développement prévu de l'installation. Le cadre actuel reste inchangé (infrastructure et exploitation). L'activité de parachutisme est présente sur l'installation de Gruyères. Cette activité n'est pas remise en question. Son déroulement concret sera convenu entre toutes les parties lors des tables rondes.	INSTANCES RESPONSABLES <i>Office fédéral compétent:</i> Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), 3003 Berne <i>Exploitant d'aérodrome:</i> Société d'Aviation de la Gruyère, Aérodrome de la Gruyère, 1664 Epagny		

Périmètre d'aérodrome, infrastructure:

Le canton et les communes concernées sont invités à reprendre le périmètre fixé dans le PSIA dans leurs instruments d'aménagement du territoire comme information.

Si les projets d'infrastructures étudiés hors périmètre deviennent réalité, une procédure d'approbation de plans sera menée et le PSIA devra être adapté (périmètre, bruit, obstacles, etc.). Une nouvelle coordination devra avoir lieu sur tous les thèmes concernés.

Exposition au bruit:

Le développement possible de l'aéroport est fonction des territoires exposés au bruit. Le calcul des courbes de bruit prend en compte différents éléments. Le nombre de mouvements est l'un de ceux-ci; les autres sont: la composition de la flotte, la répartition des mouvements dans le temps et les routes de vol. Si un des éléments change notablement, de nouvelles courbes doivent être calculées.

La courbe de bruit représentée sur la carte (55 dB(A)) montre la valeur de planification pour un degré de sensibilité II (VP DS II) selon l'OPB, état au 1^{er} juin 2001. Cette courbe symbolise toutes les autres courbes de bruit (VP DS III et IV, valeurs limites d'immission et d'alarme des DS II à IV).

Le potentiel 2010 de 17'500 mouvements correspond à une augmentation d'environ 2'500 mouvements par rapport à la base de calcul du cadastre de 1997. Si la composition de la flotte ne change pas, l'augmentation de la charge de bruit est estimée à environ 1.5 dB(A). Les courbes de bruit correspondant à 17'500 mouvements reflèteront donc proportionnellement la différence. Par rapport à la courbe actuelle, montrée sur la carte, cette différence se traduirait par un léger élargissement. Cependant, au vu de la situation existante aux alentours de l'installation en matière de zones à bâtir, cet écart a une incidence faible et, selon l'OFAC, ne nécessite pas de nouveaux calculs de bruit détaillés. Le cadastre d'exposition au bruit de 1997 reste donc en vigueur sans adaptation et la courbe de 55 dB(A) devient la courbe de référence PSIA.

L'OFAC contrôlera et vérifiera chaque année le nombre de mouvements et la composition de la flotte. En cas de modification importante de la répartition de la flotte, il demandera un nouveau calcul des courbes de bruit.

Les mouvements d'avions servant au largage des parachutistes ne peuvent pas être distingués des autres mouvements. Les limites d'exposition au bruit étant respectées, les problèmes engendrés par cette activité doivent trouver une solution dans un autre cadre, par exemple celui des tables rondes entre l'exploitant, les communes et les riverains.

Limitation d'obstacles:

Le territoire avec limitation d'obstacles correspond au pourtour de la surface de limitation d'obstacles selon le cadastre de limitation d'obstacle du 20.06.1998, réduit à une hauteur maximale de 60 m sur sol.

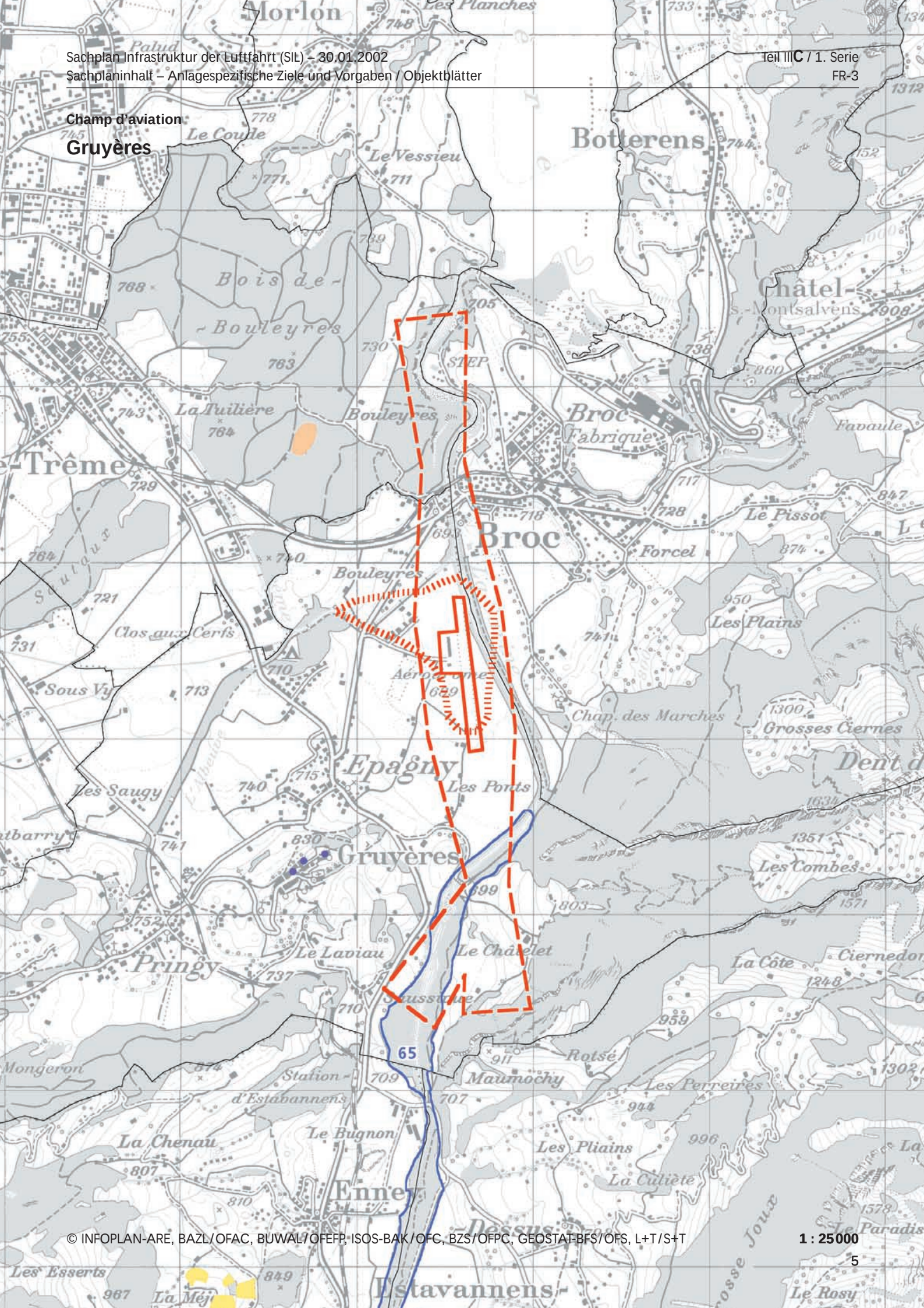
Protection de la nature et du paysage, environnement:

En terme de revalorisation écologique, il faut distinguer entre les mesures de remplacement liées à un projet et les mesures de compensation selon la conception «Paysage Suisse» (mesure 6.03) qui dépendent prioritairement de l'exploitant. Dans les deux cas, les mesures concrètes sont décidées dans le cadre d'une procédure (approbation selon le droit fédéral de l'aviation ou autorisation selon le droit cantonal). La réalisation des mesures des deux types est régie par des contrats de droit privé.

Dans le cas des mesures de compensation, l'exploitant peut sans attendre développer librement les principes de compensation pour son installation.

Sous la responsabilité de l'OFAC, les instances de la Confédération concernées par la revalorisation écologique définissent les principes et lignes directrices applicables en l'espèce à l'aide d'exemples tirés de la réalité. Les besoins de l'agriculture seront pris en compte. Indications complémentaires quant aux objets de protection d'importance nationale désignés sur la carte par un numéro: zone alluviale: 65 Les Auges d'Estavannens Equipement: Pas de modification dans le domaine de la desserte (gare GFM à Broc et arrêt de bus à 800 m de l'aérodrome).	
---	--

Champ d'aviation
Gruyères



Anlage: **Schwarzsee**

FR-4

Teilnetz: Flugfeld (Winterflugfeld)

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Freiburg
- Perimetergemeinden: Jaun, Plaffeien
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: –
- Gemeinden mit Lärmbelastung: –
- Verkehrsleistung:
 - Ø 4 Jahre: 111 (1996–99)
 - max. 10 Jahre: 382 (1991)
 - Datenbasis LBK: –
 - Potential SIL: 200

Zweck der Anlage/Funktion im Netz:

Winterflugfeld seit 1973, Betrieb nur im Winter bei tragfähiger Eisddecke des Schwarzsees; wird für Ausbildung, Übung, Sport und touristische Zwecke (Personenbeförderung) genutzt.

Stand der Koordination:

Die *Nutzung des Flugfeldes* ist raumplanerisch auf die umgebenden Nutzungs- und Schutzansprüche abgestimmt. Es besteht keine feste Infrastruktur.

Die *Koordination* zwischen dem *Flugbetrieb und den Wintersportaktivitäten* auf dem See sowie der militärischen Nutzung des angrenzenden Schiessplatzes ist von der Betreiberin des Flugfeldes in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverein und dem VBS sicher zu stellen.

Verweis:

Teilnetz Flugfelder III – B4

Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 5.1.1999
- Betriebsreglement vom 18.12.1998
- Koordinationsprotokoll vom Mai 2001

F E S T L E G U N G E N

Zweckbestimmung:

Das Flugfeld dient der Ausbildung, der Übung, dem Sport und touristischen Zwecken (Personenbeförderung).

Rahmenbedingungen zum Betrieb:

Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weiter geführt.

Die Betreiberin des Flugfeldes, der Verkehrsverein und das VBS koordinieren den Flugbetrieb und die Wintersportaktivitäten auf dem See sowie die militärische Nutzung des angrenzenden Schiessplatzes.

G/F

•

Z

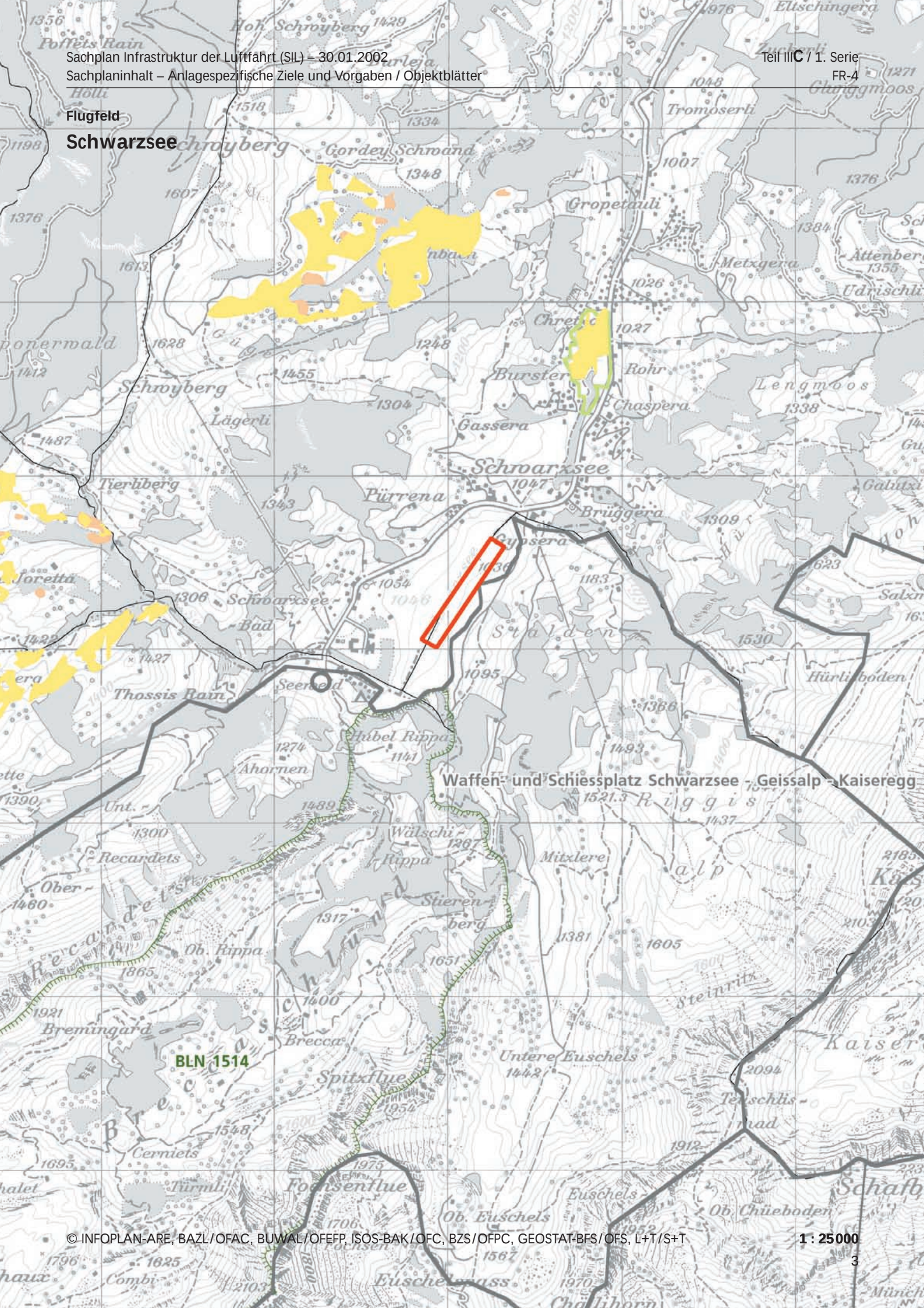
•

V

	G/F	Z	V
Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt die vom Flugbetrieb beanspruchte Seeoberfläche von 800x60 m (vgl. Anlagekarte). Lärmbelastung: kein Gebiet mit Lärmbelastung Hindernisbegrenzung: kein Gebiet mit Hindernisbegrenzung	•		
E R L Ä U T E R U N G E N Zweckbestimmung, Betrieb: Das im SIL Teil III B ausgewiesene Potential von 500 Bewegungen bezieht sich auf die mögliche Verkehrsleistung in Jahren, in denen das Flugfeld genutzt werden kann. Im Durchschnitt beträgt die Verkehrsleistung weniger als 200 Bewegungen pro Jahr. Diese Bewegungen konzentrieren sich auf einige Tage im Jahr. Der Betrieb soll im bisherigen Rahmen weiter geführt werden. Dementsprechend wird für die künftige Entwicklung von einem durchschnittlichen Potential von 200 Bewegungen pro Jahr ausgegangen. Flugplatzperimeter, Infrastruktur: Der Flugplatzperimeter entspricht der Abgrenzung des Flugfeldes auf der Seeoberfläche. Das Flugfeld verfügt über keine feste Infrastruktur. Lärmbelastung: In der Anlagekarte wird kein Gebiet mit Lärmbelastung ausgewiesen. Auf die Berechnung der Lärmbelastung und die Erstellung eines Lärmbelastungskatasters kann angesichts der geringen Verkehrsleistung verzichtet werden. Die Erfahrung zeigt, dass die massgebenden Lärmbelastungskurven nicht über den Perimeter hinausragen und auf die umgebenden Nutzungszonen keinen Einfluss haben. Hindernisbegrenzung: In der Anlagekarte wird kein Gebiet mit Hindernisbegrenzung ausgewiesen. Die Hindernisbegrenzung ist auf die Seefläche beschränkt, die Erstellung eines Hindernisbegrenzungskatasters erübrigt sich. Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt: Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten: BLN: 1514 Breccaschlund	ZUSTÄNDIGE STELLE <i>Zuständiges Bundesamt:</i> Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern <i>Flugplatzhalter:</i> Aéroport régional Fribourg-Ecuvillens (AREF) 1730 Ecuvillens		

Flugfeld

Schwarzsee



Anlage: **Grenchen**

SO-1

Teilnetz: Regionalflugplatz

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Solothurn
- Perimetergemeinden: Grenchen
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Arch, Bettlach, Grenchen, Selzach
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Arch, Bettlach, Büren an der Aare, Grenchen, Lengnau (BE), Leuzigen, Meisberg, Rüti bei Büren, Selzach
- Verkehrsleistung:
 - Ø 4 Jahre: 79'100 (1996–99)
 - max. 10 Jahre: 89'381 (1990)
 - Datenbasis LBK: 87'878 (1983)
 - Potential SIL: 90'000

Zweck der Anlage/Funktion im Netz:

Regionalflugplatz, seit 1931 in Betrieb; dient im Verbund mit den umliegenden Regionalflugplätzen Bern-Belp, Ecuwillens und Les Eplatures zur Erschliessung des Espace Mittelland für den Luftverkehr.

Gewerbsmässiger Luftverkehr (Charter-, Taxi- und Transportflüge), nichtgewerbsmässiger Luftverkehr (Motor-, Helikopter- und Segelflug; Schulung/Aus- und Weiterbildung in allen Sparten, fliegerische Vorschulung; Fallschirmsport; Werkflüge für Hersteller- und Unterhaltsbetriebe).

Stand der Koordination:

Funktion und Entwicklung des Flugplatzes gemäss SIL sind mit den Zielsetzungen im kantonalen Richtplan abgestimmt. Die Verkehrsprognose 2010 (Potential SIL) entspricht diesen generellen Entwicklungszielen.

Mit Entscheid vom 20. Februar 2001 sind die *Betriebskonzession* für weitere 30 Jahre erneuert, das Betriebsreglement und der Ausbau der Infrastruktur (Pistenverlängerung, Navigationsanlage, Standplatz Segelfluganhänger) genehmigt worden.

Infrastruktur, Perimeter und Betrieb des Flugplatzes sind damit auf die umgebenden Nutzungs- und Schutzansprüche abgestimmt. Die verbleibenden Probleme im Zusammenhang mit den umliegenden Nutzungen sind grundsätzlich auf kantonomer Ebene zu lösen.

Verweis:

Teilnetz Regionalflugplätze III – B2

Grundlagendokumente:

- Betriebskonzession vom 20.2.2001
- Betriebsreglement vom 20.2.2001
- Lärmbelastungskataster vom Juni 1994; LBK 2001 in Erarbeitung
- Sicherheitszonenplan vom 20.2.2001
- Koordinationsprotokoll vom November 2000

Durch den Neubau eines Hangars auf dem Flugplatzareal muss der <i>Landeplatz der Fallschirmspringer</i> verlegt werden. Das erforderliche Plangenehmigungsverfahren ist in Vorbereitung. Die Realisierbarkeit einer <i>Schulungsvolte</i> entlang dem Jurahang soll geprüft werden. Die <i>ökologischen Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen</i> (Renaturierung Witibach, Aufwertung auf dem Flugplatzareal) und Massnahmen zum Schutz des Wasser- und Zugvogelreservats Witi (minimale Überflughöhe) gemäss Betriebskonzession sind umzusetzen. Über die <i>Auswirkungen</i> des Luftverkehrs <i>auf die Vogelwelt</i> ist eine gesamtschweizerische Studie als Beurteilungsgrundlage in Arbeit (BUWAL, BAZL).			
F E S T L E G U N G E N Zweckbestimmung: Der Flugplatz Grenchen ist eine Anlage von regionaler Bedeutung. Er ist Anschlusspunkt des Kantons Solothurn an den nationalen und internationalen Luftverkehr und dient dem Geschäftsreiseverkehr, dem Tourismus, den Arbeitsflügen, dem Flugsport und insbesondere der fliegerischen Aus- und Weiterbildung. Er bietet eine Infrastruktur an, die dieser Funktion und dem internationalen Standard entspricht. Die Entwicklung des Flughafens richtet sich nach dem regionalwirtschaftlichen Bedarf und dem öffentlichen Interesse an Luftverkehrsleistungen, unter Beachtung des Zulassungszwangs. Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weiter geführt. Die Grenzwerte der Umweltvorschriften sind einzuhalten, es gibt keine Erleichterungen. Im Sinne des Vorsorgeprinzips trifft der Flugplatzhalter die betrieblich möglichen Vorkehrungen zur Reduktion der Umweltbelastung und wacht über die Einhaltung der Vorschriften. Flugplatzhalter und BAZL klären die Realisierbarkeit einer Schulungsvolte entlang dem Jurahang aus flugtechnischer Sicht ab und orientieren die betroffenen Gemeinden über das Ergebnis. Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen einschliesslich der genehmigten Projekte beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte). Der Perimeter wird nach Absprache mit den betroffenen Fachstellen des Bundes im Bereich der projektierten Verlegung des Landeplatzes der Fallschirmspringer erweitert [1]. Lärmbelastung: Gebiet mit Lärmbelastung (vgl. Anlagekarte). Die entsprechenden Lärmkurven sind im Lärmbelastungskataster (LBK) festzuhalten. Hindernisbegrenzung: Gebiet mit Hindernisbegrenzung gemäss geltendem Sicherheitszonenplan (vgl. Anlagekarte).	G/F • • • • • • •	Z •	V •

Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatzareal sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.	G/F	Z	V
E R L Ä U T E R U N G E N Zwekbestimmung, Betrieb: Die Prüfung einer Schulungsvolte entlang dem Jurahang wurde von der Gemeinde Leuzigen mit dem Ziel einer besseren Lärmverteilung in der Region gewünscht. Die Einführung einer solchen Volte setzt ein Koordinationsgespräch mit den betroffenen Gemeinden voraus und bedingt die Überprüfung der Lärmberechnung und eine Änderung des Betriebsreglements. Flugplatzperimeter, Infrastruktur: Kanton und Gemeinde sind eingeladen, den Flugplatzperimeter als Hinweis in ihre Richt- und Nutzungsplanung zu übernehmen. Der Flugplatzperimeter ist auf die angrenzenden Nutzungen und Nutzungsansprüche abgestimmt. Zu den Nutzungsvorschriften auf kantonaler Ebene besteht kein Konflikt (betrifft insbesondere die Landwirtschafts- und Schutzzone Witi). In der Schutzzone Witi dürfen keine Bauten erstellt werden. Die Grundzüge der Nutzung innerhalb des Flugplatzperimeters sind in einer Vereinbarung zwischen Flugplatzhalter und Standortgemeinde geregelt. Diese Vereinbarung dient einerseits als Grundlage für die Plangenehmigung von Flugplatzanlagen nach Luftfahrtrecht, andererseits als Grundlage für die Planung und Bewilligung von Nebenanlagen nach kantonalem Recht. Die Verlegung des Landeplatzes der Fallschirmspringer erfordert den Bau einer in Notfällen mit Personenfahrzeugen befahrbaren Brücke über den Witibach. Zudem muss das Ufergehölz im Sichtbereich dauernd niedrig gehalten werden. Die erforderliche Koordination erfolgt im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens. 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 Neuberechnung erforderlich. Das Gebiet mit Lärmbelastung zeigt den Prognosezustand 2010 gemäss UVP zum Projekt Pistenverlängerung (90'000 Bewegungen). Dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 55 dB(A)) gemäss LSV vom 1. Juni 2001. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV). Der Verlauf der Lärmkurven ist bekannt. Damit bestehen die materiellen Voraussetzungen für die Erstellung des Lärmbelastungskatasters. Demgegenüber muss das Verfahren für die Festsetzung des LBK noch definiert werden (vgl. Bundesgerichtsentscheid vom 14.12.2000 zum Flughafen Zürich).	ZUSTÄNDIGE STELLE <i>Zuständiges Bundesamt:</i> Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern <i>Flugplatzhalter:</i> Regionalflugplatz Jura Grenchen, 2540 Grenchen		

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisflächen im Sicherheitszonenplan vom 20.2.2001.

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. In beiden Fällen sind konkrete Massnahmen Gegenstand einer Genehmigung nach Luftfahrtrecht oder einer Bewilligung nach kantonalem Recht. Die Realisierung wird in privatrechtlichen Verträgen geregelt.

Die projektunabhängigen Massnahmen sollen primär auf freiwilliger Basis getroffen werden, mittels Vereinbarungen im Sinne des kantonalen Mehrjahresprogrammes Natur und Landschaft.

Unter der Federführung des BAZL erarbeiten die Fachstellen des Bundes an Hand von Beispielen aus der Praxis Richtlinien zur ökologischen Aufwertung auf Flugplatzarealen. Diese sollen so ausgestaltet werden, dass sie die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung berücksichtigen.

Die erforderlichen ökologischen Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen sind in der Betriebskonzession bzw. der Plangenehmigung zur Pistenverlängerung festgelegt: Beitrag zur Renaturierung des Witibachs (Projekt Kanton Solothurn), Sicherstellung einer naturnahen Bewirtschaftung auf dem Flugplatzareal mit entsprechenden Pachtverträgen. Damit wird den Anforderungen des Landschaftskonzepts Schweiz Rechnung getragen.

Als Massnahme zum Schutz des Wasser- und Zugvogelreservats Witi wird mit der Betriebskonzession eine minimale Überflughöhe von 300 Metern festgelegt (ausgenommen Starts, Landungen sowie Schulungsvolten).

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

BLN:	1302	Altwässer von Aare und Zihl
Auengebiet:	47	Altwässer der Aare und der Zihl
	221	Aare bei Altreu

Wasser- und Zugvogelreservat	102	Witi
---------------------------------	-----	------

Bei künftigen Ausbauprojekten ist zu prüfen, ob der Flughafen auf Grund der vorgesehenen Änderungen in den Geltungsbereich der Störfallverordnung (StFV) fällt.

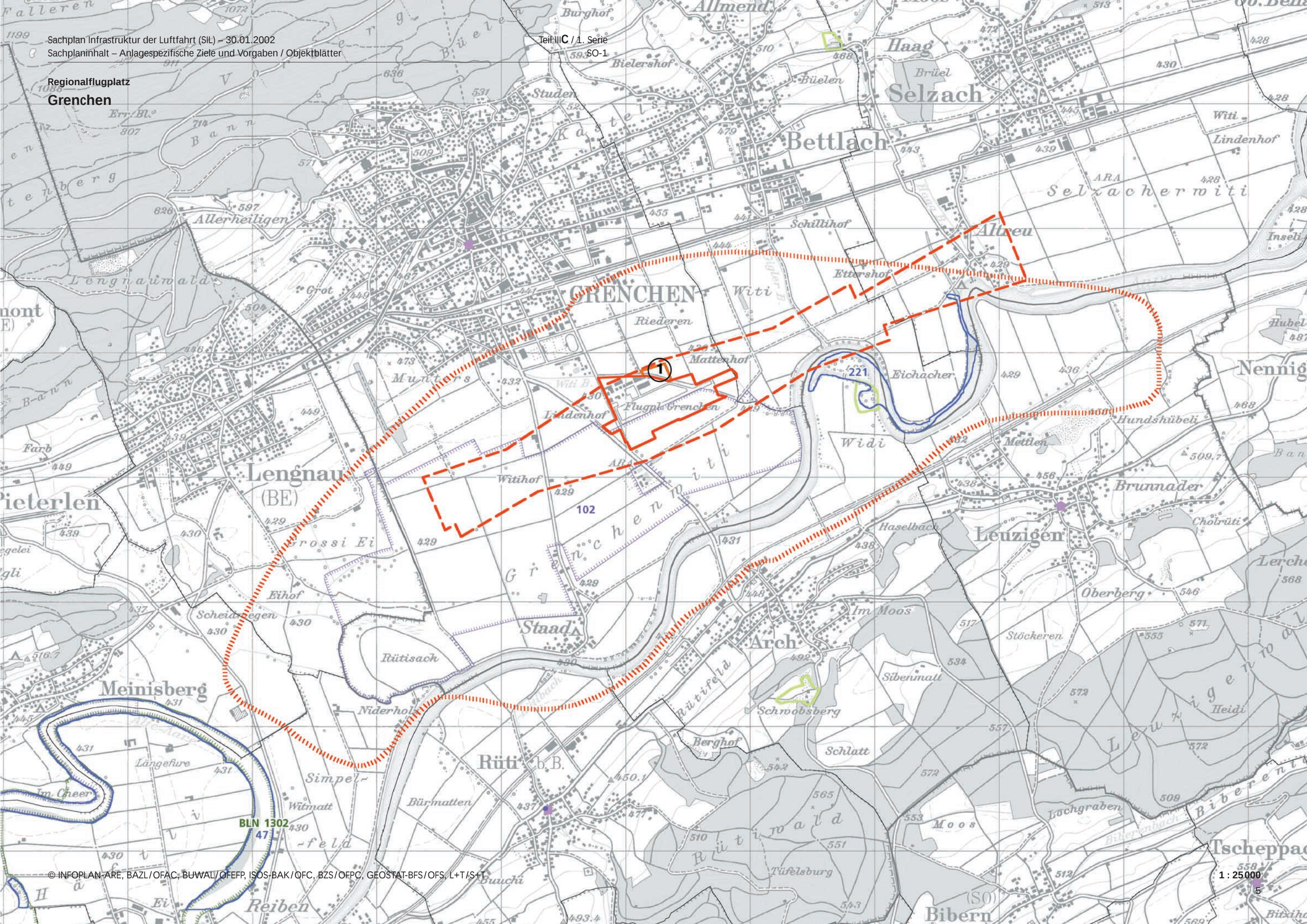
Erschliessung:

Dem Grundsatz eines öffentlichen Verkehrsanschlusses wird mit der bestehenden Busverbindung Grenchen-Arch-Büren Rechnung getragen.

Die Zufahrt zum Parkplatz Nord ist in der Plangenehmigung des Parkplatzes Nord (Anhang C) geregelt (erfolgt bis auf weiteres über den bestehenden Flurweg am Witibach).

Regionalflugplatz
Grenchen

Teil III C / 1. Serie
SO-1



Anlage: **Samedan**

GR-1

Teilnetz: Regionalflugplatz (Option Linienverkehr)

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Graubünden
- Perimetergemeinden: Samedan
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Bever, Celerina/Schlarigna, La Punt-Chamues-ch, Samedan, St. Moritz
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Bever, Celerina/Schlarigna, Samedan
- Verkehrsleistung:
 - Ø 4 Jahre: 19'500 (1996–99)
 - max. 10 Jahre: 20'676 (1997)
 - Datenbasis LBK: 20'874 (1991 inkl. Militär)
 - Potential SIL: 25'000 (mit Linienverkehr), 23'500 (ohne Linienverkehr)

Zweck der Anlage/Funktion im Netz:

Regionalflugplatz 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 und Entwicklung des Flugplatzes gemäss SIL sind mit den Zielen der kantonalen Richtplanung abgestimmt. Darin eingeschlossen sind die Option der Einführung von Linienverkehr und der dazu erforderliche Ausbau der Infrastruktur. Die Verkehrsprognose 2010 (Potential SIL mit Linienverkehr) entspricht diesen Entwicklungszielen.

Die Einführung von *Linienverkehr* würde eine Überprüfung des Betriebsreglements und einen Ausbau der Infrastrukturanlagen bedingen. Dazu ist ein Verfahren nach Luftfahrtgesetz (voraussichtlich mit Umweltverträglichkeitsprüfung) erforderlich. Dabei werden die Auswirkungen auf die umgebenden Nutzungs- und Schutzansprüche im Detail zu prüfen und entsprechende Massnahmen festzulegen sein.

Verweis:

Teilnetz Regionalflugplätze III – B2

Grundlagendokumente:

- Betriebskonzession vom 27.8.2001
- Betriebsreglement vom 22.8.2001
- Lärmbelastungskataster vom Juli 1995; LBK 2001 in Erarbeitung
- Sicherheitszonenplan vom 15.10.1990
- Koordinationsprotokoll vom Juni 2001

Auf Bundesebene (Departement) wurde vereinbart, dass besondere Massnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft zu ergreifen seien, sollte mit der Einführung von Linienverkehr das Potential von 25'000 Bewegungen erreicht werden. Die Option «Linienverkehr» ist zwischen Kanton, Kreis Oberengadin und Standortgemeinde noch nicht in allen Teilen abgestimmt. Mit der <i>Erneuerung der Betriebskonzession</i> vom 27.8.2001 und der Genehmigung des Betriebsreglements wurde festgelegt, unter welchen Bedingungen der bisherige Betrieb weitergeführt wird. Infrastruktur, Perimeter und Betrieb des Flugplatzes sind auf die umgebenden Nutzungs- und Schutzansprüche abgestimmt. Eine bei der Rekurskommission UVEK hängige Beschwerde verlangt die Beschränkung der Flugbewegungen auf 21'000 pro Jahr. Die <i>militärische Nutzung</i> des Flugplatzes Samedan soll in absehbarer Zeit aufgegeben werden. Der Unterhalt der Anlage ist vom zivilen Flugplatzbetreiber sicher zu stellen. Im Rahmen der Überprüfung der Gebirgslandeplätze und der Erarbeitung von Richtlinien zur Bestimmung von Ruhezeiten gemäss SIL Teil IIIB-6 und 6a sollen die bestehenden <i>Ruhezeiten</i> (zu meidender Luftraum gemäss AIP) und die Überflugbeschränkungen im Bereich des angrenzenden BLN-Gebietes überprüft werden. <i>Ungenutzte Flächen</i> auf dem Flugplatzareal sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt <i>ökologisch aufgewertet</i> werden (gemäss Landschaftskonzept Schweiz). Über die <i>Auswirkungen</i> des Luftverkehrs <i>auf die Vogelwelt</i> ist eine gesamtschweizerische Studie als Beurteilungsgrundlage in Arbeit (BUWAL, BAZL). Die Verlegung des <i>Winter-Heliports</i> von St. Moritz nach Samedan wird zu prüfen sein. Zu dieser Frage besteht zwischen den beteiligten Behörden noch kein Konsens. Die verbleibenden Probleme im Zusammenhang mit den umliegenden Nutzungen sind grundsätzlich auf kantonaler Ebene zu lösen.			
F E S T L E G U N G E N Zweckbestimmung: Der Flugplatz Samedan ist eine Anlage von regionaler Bedeutung. Er dient den Geschäfts-, Touristik- und Arbeitsflügen einschliesslich der fliegerischen Aus- und Weiterbildung im bisherigen Rahmen und dem Flugsport. Er 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, unter Beachtung des Zulassungszwangs. Der Flugplatz Samedan kann mittelfristig als Regionalflugplatz mit Linienverkehr anerkannt werden. Der entsprechende Betrieb und Ausbau des Flugplatzes sind in den Planungen von Bund, Kanton und Gemeinden als Option zu berücksichtigen. Die Differenzen zwischen Kanton, Kreis Oberengadin und Standortgemeinde müssen noch bereinigt werden.	G/F •	Z •	V

	G/F	Z	V
Im Zusammenhang mit einem Ausbau des Flugplatzes ist die Verlegung des Winter-Heliport von St. Moritz nach Samedan zu prüfen.			•
Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weiter geführt. Die Grenzwerte der Umweltvorschriften sind einzuhalten. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.	•		
Die Flugplatzhalterin prüft die Einführung schadstoffabhängiger Landetaxen.		•	
Sollte mit der Einführung von Linienverkehr das Potential von 25'000 Bewegungen erreicht werden, sind besondere Massnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft zu treffen.	•		
Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den bestehenden Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte).	•		
Der erweiterte Flugplatzperimeter umgrenzt das für den Ausbau des Flugplatzes mit Linienverkehr beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte).		•	
Lärmbelastung: Gebiet mit Lärmbelastung für die Weiterführung des bestehenden Betriebs (vgl. Anlagekarte). Die entsprechenden Lärmkurven sind im Lärmbelastungskataster (LBK) festzuhalten.	•		
Gebiet mit Lärmbelastung für die Option Ausbau mit Linienverkehr (vgl. Anlagekarte).		•	
Hindernisbegrenzung: Gebiet mit Hindernisbegrenzung gemäss geltendem Sicherheitszonenplan (vgl. Anlagekarte).	•		
Natur- und Landschaftsschutz: Die bestehenden Ruhezonen und die Überflugbeschränkungen im Bereich des angrenzenden BLN-Gebietes sind zu überprüfen.		•	
Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatzareal sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.	•		
Die Flugplatzhalterin prüft die Möglichkeiten dazu und legt in Absprache mit den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton das weitere Vorgehen fest.		•	
Erschliessung: Der Anschluss des Flugplatzes an das öffentliche Verkehrsnetz ist zu gewährleisten.		•	

E R L Ä U T E R U N G E N

Zweckbestimmung, Betrieb:

Die Betriebszeiten werden im Betriebsreglement geregelt. Das Reglement für die Weiterführung des Betriebs in der heutigen Form wurde zusammen mit der Erneuerung der Betriebskonzession genehmigt.

Die Einführung von Linienverkehr bedingt eine Überprüfung des Betriebsreglements. Aus der Option Linienverkehr kann nicht automatisch Anspruch auf eine Verlängerung der Betriebszeiten abgeleitet werden.

Der Flugplatz Samedan befindet sich in unmittelbarer Nähe eines BLN-Gebietes, das u.a. wegen seiner Eignung als Wander- und Tourengebiet einen speziellen Schutz geniesst. Es sind deshalb besondere Massnahmen zum Schutz der Landschaft zu treffen, sollte das Potential von jährlich 25'000 Bewegungen erreicht werden. Namentlich ist - entgegen dem Grundsatz im SIL - im Zusammenhang mit der Einführung von Linienverkehr ein Verzicht auf die Gewährung von Erleichterungen nach USG zu prüfen.

Bei einer allfälligen Konkretisierung der Option «Linienverkehr» wird das Gespräch zwischen den beteiligten Behörden zu gegebener Zeit wieder aufzunehmen sein. Insbesondere müssen die Differenzen zwischen Kanton, Kreis Oberengadin und Standortgemeinde bereinigt werden.

Der Winter-Heliport St. Moritz ist im Netzkonzept des SIL festgesetzt. Zur Verlegung des Heliports nach Samedan besteht zwischen dem Kanton und der betroffenen Region bzw. der Standortgemeinde Samedan noch kein Konsens. Die als Vororientierung festgelegte Prüfung wird im Rahmen des Koordinationsprotokolls zum Winter-Heliport vorzunehmen sein.

Flugplatzperimeter, Infrastruktur:

Der Flugplatzperimeter entspricht der Abgrenzung der bestehenden Flugplatzzone der Gemeinde Samedan.

Ein Ausbau des Flugplatzes mit Linienverkehr erfordert den Bau zusätzlicher Infrastrukturanlagen. Der erweiterte Flugplatzperimeter umfasst die Bauten und Anlagen gemäss ursprünglichem Ausbauprojekt vom Januar 2000: Verlängerung der Piste Richtung Süd auf total 2000 m inkl. Rollweg, Erweiterung Vorfeld und Flugzeug-Abstellfläche, neuer Heli-Landeplatz, Instrumentenlandesystem, Terminal/Tower, 3 Helikopter-Hangars, Jet-Hangar, Segler-Hangar, landseitige Zufahrt/Parkhaus.

Das Land für diesen Ausbau befindet sich nur teilweise im Grundeigentum der Flugplatzhalterin und muss privatrechtlich sichergestellt werden. An die Gestaltung der Bauten werden aus Gründen des Landschaftsschutzes erhöhte Anforderungen gestellt.

Kanton und Gemeinde sind eingeladen, den erweiterten Flugplatzperimeter als Hinweis in ihre Richt- und Nutzungsplanung zu übernehmen.

Aufgrund der klimatischen Bedingungen könnte die Realisierung eines Instrumentenanflugverfahrens auch unabhängig von der Einführung von Linienverkehr notwendig werden. Ein Teil dieses Systems (Localizer) muss gemäss heutigem Stand der Technik ausserhalb des Perimeters erstellt werden.

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 Neuberechnung erforderlich.

ZUSTÄNDIGE STELLE

Zuständiges Bundesamt:
 Bundesamt für Zivilluftfahrt
 (BAZL), 3003 Bern

Flugplatzhalterin:
 Genossenschaft Flugplatz
 Oberengadin Samedan
 7503 Samedan

Das Gebiet mit Lärmbelastung für den Ausbau mit Linienverkehr zeigt den Prognosezustand 2010 gemäss ITA-Studie vom Mai 1999 (25'000 Bewegungen mit Anteil Grossflugzeugen von 31%). Pistenvverlängerung und Verlegung der Heli-Landestelle sind berücksichtigt.

Dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II) als Umhüllende der Lärmkurven zum PW ES II für den Gesamtverkehr am Tag (57 dB(A)) und den Verkehr der Kleinluftfahrzeuge (55 dB(A)) gemäss LSV vom 1. Juni 2001. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV).

Das Gebiet mit Lärmbelastung für die Weiterführung des bestehenden Betriebs zeigt den Prognosezustand 2010 gemäss UVP zur Erneuerung der Betriebskonzession vom 16. Oktober 2000 (23'590 Bewegungen mit Anteil Grossflugzeugen von 6.5%). Berechnung und Darstellung erfolgten nach den obigen Grundsätzen. Diese Zahl ersetzt das im SIL Teil IIIB aufgeführte Potential von 20'000 Bewegungen.

Der Verlauf der Lärmkurven ist bekannt. Damit bestehen die materiellen Voraussetzungen für die Erstellung des Lärmbelastungskatasters. Demgegenüber muss das Verfahren für die Festsetzung des LKB noch definiert werden (vgl. Bundesgerichtsentscheid vom 14.12.2000 zum Flughafen Zürich).

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisflächen im Sicherheitszonenplan vom 4.3.1998. Die Verlängerung der Piste bedingt keine Änderung des Sicherheitszonenplans.

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. In beiden Fällen sind konkrete Massnahmen Gegenstand einer Genehmigung nach Luftfahrtrecht oder einer Bewilligung nach kantonalem Recht. Die Realisierung wird in privatrechtlichen Verträgen geregelt.

Die projektunabhängigen Massnahmen sollen primär auf freiwilliger Basis getroffen werden. Die Flugplatzhalterin prüft die Möglichkeiten in Zusammenarbeit mit den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton.

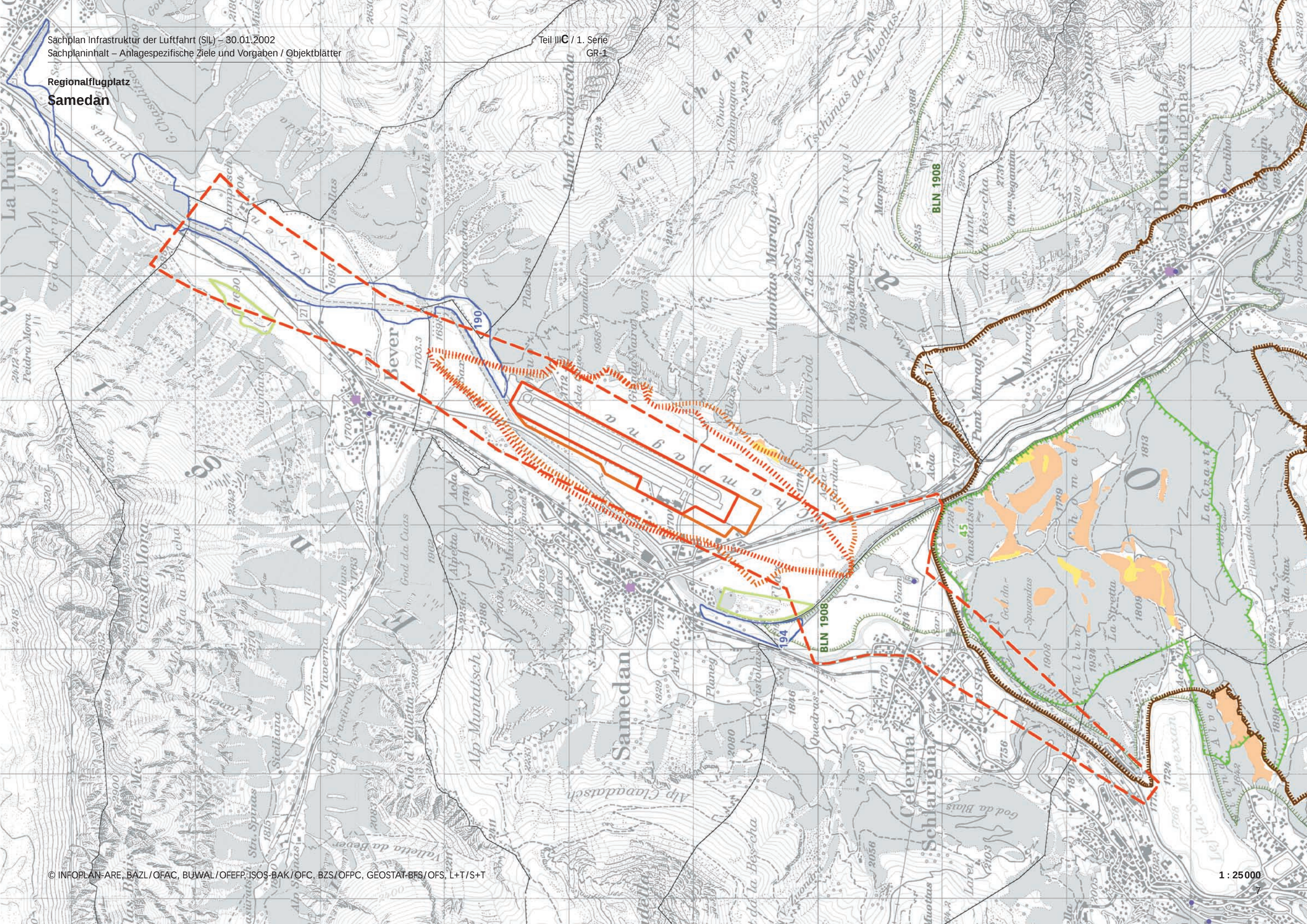
Projektbezogene Ersatzmassnahmen werden im Zuge einer Erweiterung der Flugplatzanlage zu prüfen und soweit erforderlich in den entsprechenden Plangenehmigungsverfahren festzulegen sein.

Unter der Federführung des BAZL erarbeiten die Fachstellen des Bundes an Hand von Beispielen aus der Praxis Richtlinien zur ökologischen Aufwertung auf Flugplatzarealen. Diese sollen so ausgestaltet werden, dass sie die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung berücksichtigen.

Die Überprüfung der bestehenden Ruhezeiten (zu meidender Luftraum gemäss AIP) und der Überflugbeschränkungen im Bereich des BLN-Gebietes «Oberengadiner Seenlandschaft» erfolgt im Rahmen der Überprüfung der Gebirgslandeplätze und der Erarbeitung von Richtlinien zur Bestimmung von Ruhezeiten gemäss SIL Teil IIIB-6 und 6a. Gefordert wird insbesondere die Ausdehnung des zu meidenden Luftraums an der Bergflanke Muottas Muragl. Die bestehenden An- und Abflugverfahren bzw. Volten bieten diesbezüglich jedoch kaum Optimierungspotential.

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten: BLN: 1908 Oberengadiner Seenlandschaft Moorlandschaft: 45 God da Staz/Stazerwald Auengebiet: 190 Isla Glischa-Arvins-Seglias 194 Flaz Jagdbanngebiet: 17 Bernina-Albris Hochwasserschutz: Die Abstimmung zwischen der Flugplatznutzung und dem kommunalen Projekt der Flazumlegung ist im Rahmen der ordentlichen Verfahren erfolgt. Lärmabhängige Landetaxen wurden bereits vor längerer Zeit eingeführt. Im Zuge der Erneuerung der Betriebskonzession soll nun die Einführung schadstoffabhängiger Landetaxen geprüft werden. Damit soll dem Grundsatz im SIL, wonach emissionsarme Luftfahrzeuge bei der Festlegung von Gebühren zu bevorzugen seien, Rechnung getragen werden. Bei künftigen Ausbauprojekten ist zu prüfen, ob der Flughafen auf Grund der vorgesehenen Änderungen in den Geltungsbereich der Störfallverordnung (StFV) fällt. Erschliessung: Der öffentliche Verkehrsanschluss ist als Option in der kantonalen und regionalen Verkehrsrichtplanung berücksichtigt. Dem Grundsatz, wonach Regionalflugplätze mit Linienverkehr mit einem öffentlichen Verkehrsmittel erschlossen werden sollen, wird damit Rechnung getragen.	
---	--

Regionalflugplatz
Samedan



Anlage: **Birrfeld**

AG-1

Teilnetz: Regionalflugplatz

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Aargau
- Perimetergemeinden: Lupfig
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Birmenstorf (AG), Birr, Birrhard, Lupfig, Mülligen
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Birmenstorf (AG), Birr, Birrhard, Brunegg, Habsburg, Hausen bei Brugg, Lupfig, Mägenwil, Mülligen, Scherz
- Verkehrsleistung:
 - Ø 4 Jahre: 83'500 (1996–99)
 - max. 10 Jahre: 102'703 (1991)
 - Datenbasis LBK: 110'691 (1983)
 - Potential SIL: 95'000

Zweck der Anlage/Funktion im Netz:

Flugplatz seit 1937, regionales Flugsportzentrum, seit 1985 konzessioniert. Die Infrastruktur des Flugplatzes ist auf den Sport- und Schulungsbetrieb mit einmotorigen Flugzeugen ausgerichtet.

Gewerbsmässiger Luftverkehr (Taxi- und Transportflüge), nichtgewerbsmässige Flüge (Motor- und Segelflug, Schulung: Aus- und Weiterbildung in allen Sparten einschliesslich fliegerische Vorschulung, gelegentlich Fallschirmsport, Werkflüge für Hersteller- und Unterhaltsbetriebe).

Stand der Koordination:

Funktion und Entwicklung des Flugplatzes gemäss SIL sind mit den Zielen der kantonalen Richtplanung abgestimmt. Die Verkehrsprognose 2010 (Potential SIL) entspricht diesen Entwicklungszielen.

Der Flugplatz soll *keine Entlastungsfunktion* für andere Flugplätze übernehmen. Ein Ausbau der Infrastruktur für den Betrieb mit grösseren, zweimotorigen Flugzeugen (Flugverkehrsleitung/Tower, Pistenverlängerung, Instrumentenlandesystem) ist nicht vorgesehen und entspricht weder der Strategie des Flugplatzhalters noch den Interessen der umliegenden Gemeinden.

Verweis:

Teilnetz Regionalflugplätze III – B2

Grundlagendokumente:

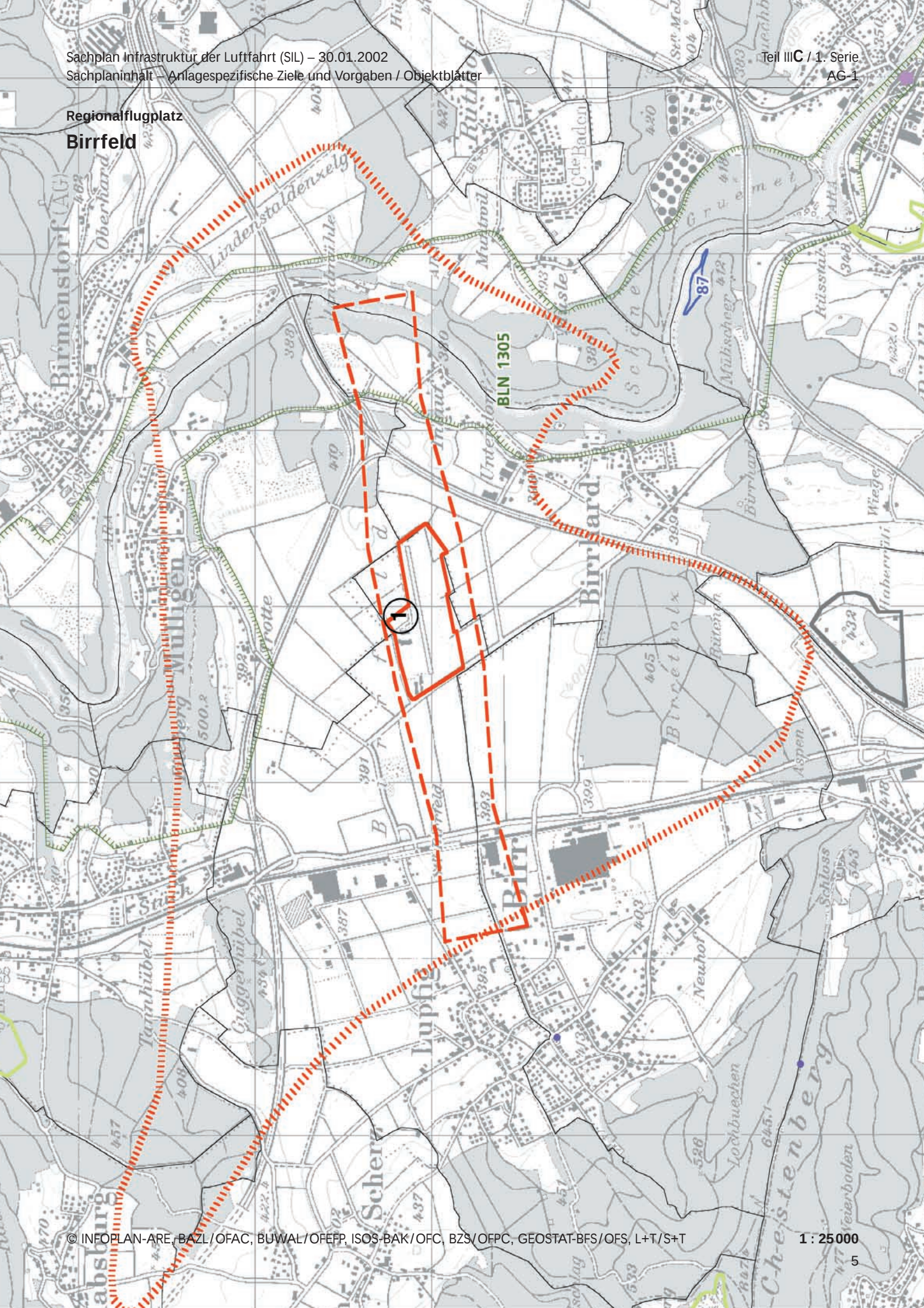
- Betriebskonzession vom 18.12.1985
- Betriebsreglement vom 1.1.1997
- Lärmbelastungskataster vom Mai 1992 (Lärmkorsett)
- Hindernisbegrenzungskataster vom 31.8.1995
- Sicherheitszonenplan vom 8.7.1975
- Koordinationsprotokoll vom Juli 2001

<i>Infrastruktur, Perimeter und Betrieb</i> des Flugplatzes sind in den wesentlichen Zügen auf die umgebenden Nutzungs- und Schutzansprüche abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll). Die verbleibenden Probleme im Zusammenhang mit den umliegenden Nutzungen sind grundsätzlich auf kantonaler Ebene zu lösen. Der Flugplatzhalter <i>beabsichtigt die Befestigung der Segelfluggpiste, den Neubau</i> eines Hangars und die <i>Verlegung des Helikopterlandeplatzes</i>. Diese Vorhaben erfordern eine Plangenehmigung nach Luftfahrtgesetz. Im Flugbetrieb sind zur Zeit keine Änderungen vorgesehen. Die <i>Anpassung des Lärmbelastungskatasters</i> an die Verkehrsleistung gemäss Potential SIL soll geprüft werden. <i>Ungenutzte Flächen</i> auf dem Flugplatzareal sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt <i>ökologisch aufgewertet</i> werden (gemäss Landschaftskonzept Schweiz).			
F E S T L E G U N G E N Zweckbestimmung: Der Flugplatz Birrfeld ist eine Anlage von regionaler Bedeutung. Er dient in erster Linie dem Flugsport (Motor- und Segelflug) und der fliegerischen Aus- und Weiterbildung in allen Sparten (einschliesslich fliegerische Vorschulung), weiter dem Geschäftsreiseverkehr, Tourismus- und Arbeitsflügen. Er bietet eine Infrastruktur an, die dieser Funktion und dem internationalen Standard entspricht. Die Entwicklung des Flugplatzes richtet sich nach dem regionalwirtschaftlichen Bedarf und dem öffentlichen Interesse an Luftverkehrsleistungen, unter Beachtung des Zulassungszwangs. Der Flugplatz Birrfeld übernimmt keine Entlastungsfunktion für andere Flugplätze. Ein entsprechender Ausbau der Infrastruktur wird nicht angestrebt. Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weiter geführt. Die Grenzwerte der Umweltvorschriften sind einzuhalten, es gibt keine Erleichterungen. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft der Flugplatzhalter die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften. Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte), einschliesslich Erweiterungsbereich für das Projekt Hangarneubau/Verlegung Helikopterlandeplatz [1]. Lärmbelastung: Gebiet mit Lärmbelastung gemäss geltendem Lärmbelastungskataster (vgl. Anlagekarte). Die Anpassung des Lärmbelastungskatasters an die Verkehrsleistung gemäss Potential SIL ist zu prüfen. Hindernisbegrenzung: Gebiet mit Hindernisbegrenzung gemäss geltendem Sicherheitszonenplan (vgl. Anlagekarte).	G/F • • • • • • •	Z •	V

	G/F	Z	V
Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatzareal sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden. Die Flugplatzhalterin prüft die Möglichkeiten dazu und legt in Absprache mit den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton das weitere Vorgehen fest. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.	•	•	
E R L Ä U T E R U N G E N Flugplatzperimeter, Infrastruktur: Der Flugplatzperimeter entspricht der Abgrenzung der bestehenden Flugplatzzone der Gemeinde Lupfig. 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 Neuberechnung erforderlich. Das Gebiet mit Lärmbelastung entspricht dem Lärmbelastungskataster (LBK) 1992 und gilt als Lärmkorsett. Dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 55 dB(A)) gemäss LSV vom 1. Juni 2001. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV). Der LBK basiert auf der Verkehrsleistung (Bewegungszahl, Flottenmix) der Betriebsjahre 1983/90 (110'691 Bewegungen). Er entspricht nicht mehr der aktuellen Lärmsituation. Zur Überprüfung des LBK wurde bereits 1996 eine Lärmberechnung durchgeführt (Basis: Verkehrsleistung Betriebsjahr 1995, 89'661 Bewegungen). Zu prüfen ist nun die Anpassung des LBK (resp. des Gebietes mit Lärmbelastung in der Anlagekarte) an die Verkehrsleistung gemäss Potential SIL (95'000 Bewegungen). Diese Überprüfung soll im Zuge der Ortsplanungsrevision der Gemeinde Mülligen an die Hand genommen werden. Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisflächen im Sicherheitszonenplan vom 8.7.1975 bzw. im Hindernisbegrenzungskataster vom 31.8.1995. 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. In beiden Fällen sind konkrete Massnahmen Gegenstand einer Genehmigung nach Luftfahrtrecht oder einer Bewilligung nach kantonalem Recht. Die Realisierung wird in privatrechtlichen Verträgen geregelt. Die projektunabhängigen Massnahmen sollen primär auf freiwilliger Basis getroffen werden. Unter der Federführung des BAZL erarbeiten die Fachstellen des Bundes an Hand von Beispielen aus der Praxis Richtlinien zur ökologischen Aufwertung auf Flugplatzarealen. Diese sollen so ausgestaltet werden, dass sie die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung berücksichtigen.	ZUSTÄNDIGE STELLE <i>Zuständiges Bundesamt:</i> Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern <i>Flugplatzhalter:</i> Regionalverband Aargau des AeCS, Postfach 5242 Birr-Lupfig		

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten: BLN: 1305 Reusslandschaft Auengebiet: 87 Ruesshalden Bei künftigen Ausbauprojekten ist zu prüfen, ob der Flugplatz auf Grund der vorgesehenen Änderungen in den Geltungsbereich der Störfallverordnung (StFV) fällt. Erschliessung: Die bestehende Strassenerschliessung genügt den Anforderungen. Ein öffentlicher Verkehrsanschluss kann zur Zeit nicht wirtschaftlich betrieben werden. Langfristig wäre die Erschliessung mit einer Postautolinie wünschenswert.	
--	--

Regionalflygplatz
Birrfeld



Anlage: **Fricktal-Schupfart**

AG-3

Teilnetz: Flugfeld

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Aargau
- Perimetergemeinden: Schupfart, Wegenstetten (Projekt)
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Hellikon, Schupfart, Wegenstetten
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Schupfart, Wegenstetten
- Verkehrsleistung:
 - Ø 4 Jahre: 19'100 (1996–99)
 - max. 10 Jahre: 25'191 (1991)
 - Datenbasis LBK: 24'844 (1989)
 - Potential SIL: 30'000

Zweck der Anlage/Funktion im Netz:

Flugfeld seit 1966 in Betrieb, dient primär dem Flugsport.

Gewerbsmässiger Luftverkehr (Taxi- und Transportflüge), nicht-gewerbsmässige Flüge (Motor-, Helikopter- und Segelflug, Schulung, gelegentlich Fallschirmsport, Werkflüge für Hersteller- und Unterhaltsbetrieb).

Stand der Koordination:

Funktion und Entwicklung des Flugplatzes gemäss SIL sind mit den Zielen der kantonalen Richtplanung abgestimmt.

Der Flugplatz soll *keine Entlastungsfunktion* für andere Flugplätze übernehmen. Ein entsprechender Ausbau der Infrastruktur ist zur Zeit weder erwünscht noch vorgesehen.

Infrastruktur, Perimeter und Betrieb des Flugplatzes sind in den wesentlichen Zügen auf die umgebenden Nutzungs- und Schutzansprüche abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll). Die verbleibenden Probleme im Zusammenhang mit den umliegenden Nutzungen sind grundsätzlich auf kantonomer Ebene zu lösen.

Im *Flugbetrieb* sind zur Zeit keine Änderungen vorgesehen. Zur Reduktion der Lärmbelastung und zur Verbesserung der Sicherheit im Flugbetrieb soll die Option für eine künftige Verlängerung der Graspiste auf 980 m offen gehalten werden. Ein solches Vorhaben erfordert eine Anpassung des SIL und eine Plangenehmigung nach Luftfahrtgesetz. Die betroffenen Gemeinden lehnen eine Verlängerung der Piste ab.

Ungenutzte Flächen auf dem Flugplatzareal sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt *ökologisch aufgewertet* werden (gemäss Landschaftskonzept Schweiz).

Verweis:

Teilnetz Flugfelder III – B4

Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 4.4.1996
- Betriebsreglement vom 22.1.1990
- Lärmbelastungskataster vom November 1993
- Hindernisbegrenzungskataster vom 31.5.1996
- Koordinationsprotokoll vom Juli 2001

F E S T L E G U N G E N	G/F	Z	V
Zweckbestimmung: Der Flugplatz Fricktal-Schupfart ist ein privates Flugfeld. Er dient im wesentlichen dem Flugsport und der fliegerischen Ausbildung. Er soll auch für Zwecke, die im öffentlichen Interesse liegen, genutzt werden können (Bereich Geschäfts-, Tourismus- und Arbeitsflüge). Die Entwicklung des Flugplatzes ist durch das geltende Umweltrecht begrenzt. Der Flugplatz übernimmt keine Entlastungsfunktion für andere Flugplätze. Ein entsprechender Ausbau der Infrastruktur wird nicht angestrebt. Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weiter geführt. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft der Flugplatzhalter die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften. Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte). Mit dem Ziel der Reduktion der Lärmbelastung und der Verbesserung der Sicherheit im Flugbetrieb ist die Option für eine künftige Verlängerung der Graspiste auf 980 m offen zu halten. Lärmbelastung: Gebiet mit Lärmbelastung gemäss geltendem Lärmbelastungskataster (vgl. Anlagekarte). Hindernisbegrenzung: Gebiet mit Hindernisbegrenzung (vgl. Anlagekarte). Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatzareal sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden. Die Flugplatzhalterin prüft die Möglichkeiten dazu und legt in Absprache mit den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton das weitere Vorgehen fest. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.	• • • • • • •		•
E R L Ä U T E R U N G E N Flugplatzperimeter, Infrastruktur: Der Flugplatzperimeter entspricht der Abgrenzung der Flugplatzzone der Gemeinde Schupfart. Mit der als Vororientierung festgelegten Erweiterung des Perimeters für die Verlängerung der Graspiste auf 980 m soll kein Präjudiz für die Realisierung des Projekts geschaffen, sondern die Koordination der räumlichen Nutzungsansprüche behördenverbindlich sicher gestellt werden. Ein solches Vorhaben erfordert ein Plangenehmigungsverfahren nach Luftfahrtgesetz mit Überprüfung von Betriebsreglement, Lärm- und Hindernisbegrenzungskataster. Dabei wären die Auswirkungen auf die umgebenden Nutzungen und Schutzziele im Detail zu prüfen und entsprechende Massnahmen festzulegen.	ZUSTÄNDIGE STELLE <i>Zuständiges Bundesamt:</i> Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern <i>Flugplatzhalter:</i> Aero-Club der Schweiz, Regionalverband Fricktal, Flugplatz 4325 Schupfart		

Die Auswirkungen einer Verlängerung der Graspiste sind in der Machbarkeitsanalyse vom 25.9.2000 dargelegt. Zu erwarten wären demnach eine Verringerung der Lärmbelastung in der Gemeinde Schupfart und eine Verbesserung der Sicherheit im Flugbetrieb. Auf Fauna und Flora dürfte das Projekt keinen wesentlichen Einfluss haben, sich aber auf das Landschaftsbild auswirken. Zudem würde eine Fruchtfolgefläche beansprucht.

Das Vorhaben wurde in der Region intensiv diskutiert. Die betroffenen Gemeinden anerkennen zwar die betrieblichen Vorteile einer Pistenerweiterung, lehnen sie angesichts der breiten Opposition in der Bevölkerung aber ab.

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 Neuberechnung erforderlich.

Das Gebiet mit Lärmbelastung entspricht dem Lärmbelastungskataster 1993. Dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 55 dB(A)) gemäss LSV vom 1. Juni 2001. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV).

Eine Anpassung des LBK entsprechend dem Potential SIL steht zur Zeit nicht zur Diskussion.

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisflächen im Hindernisbegrenzungskataster vom 24.4.1996, reduziert auf eine Höhe von 60 m über Grund.

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. In beiden Fällen sind konkrete Massnahmen Gegenstand einer Genehmigung nach Luftfahrtrecht oder einer Bewilligung nach kantonalem Recht. Die Realisierung wird in privatrechtlichen Verträgen geregelt.

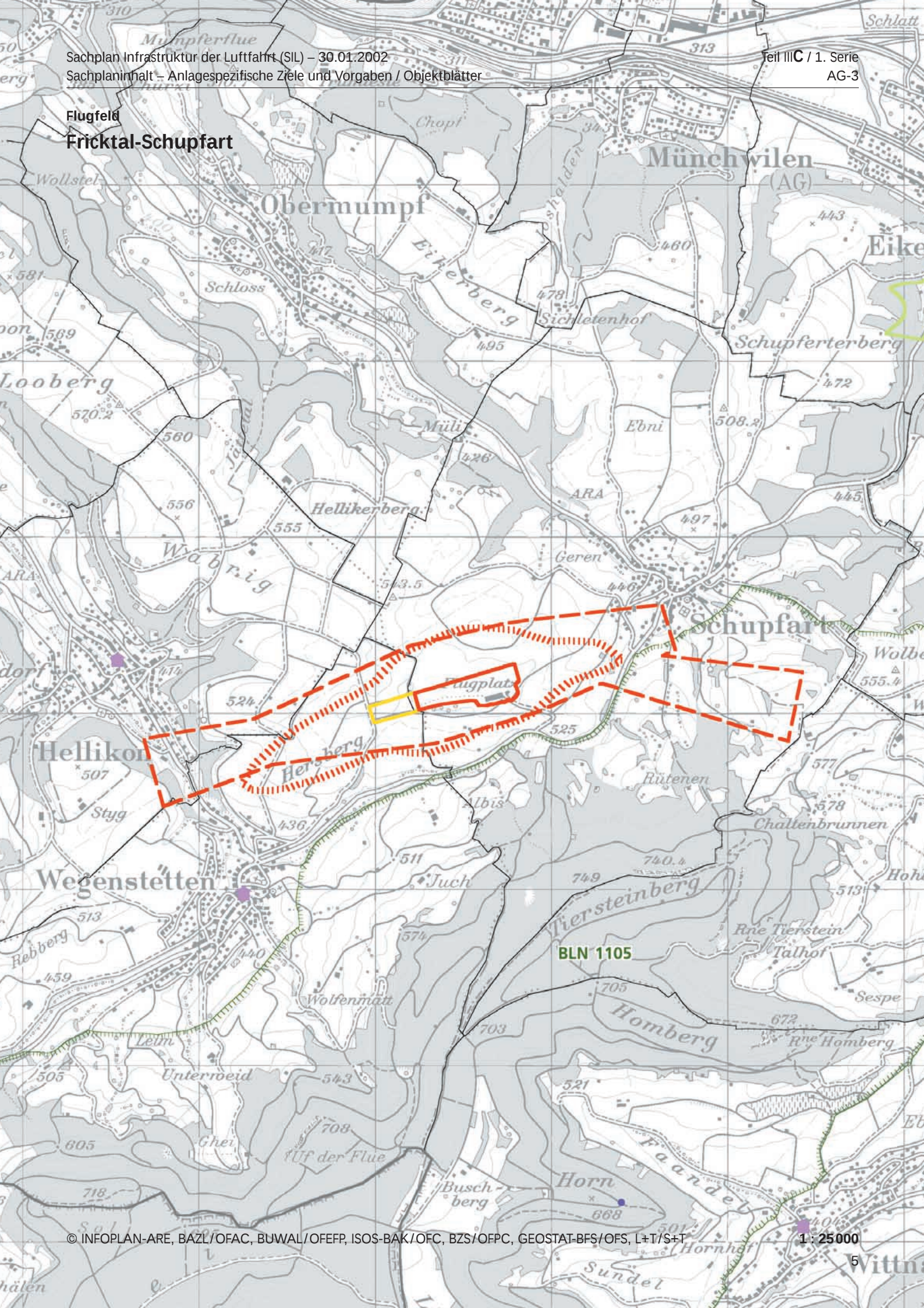
Die projektunabhängigen Massnahmen sollen primär auf freiwilliger Basis getroffen werden.

Unter der Federführung des BAZL erarbeiten die Fachstellen des Bundes an Hand von Beispielen aus der Praxis Richtlinien zur ökologischen Aufwertung auf Flugplatzarealen. Diese sollen so ausgestaltet werden, dass sie die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung berücksichtigen.

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

BLN: 1105 Baselbieter und Fricktaler Tafeljura

Flugfeld
Fricktal-Schupfart



Installation: **Lausanne-La Blécherette**

VD-1

Réseau partiel: Aérodrome régional

S I T U A T I O N I N I T I A L E

Informations générales et données techniques:

- Canton: Vaud
- Communes de site: Lausanne
- Communes avec limitation d'obstacles: Lausanne, Le Mont-sur-Lausanne, Romanel-sur-Lausanne
- Communes avec exposition au bruit: Lausanne, Le Mont-sur-Lausanne, Prilly, Romanel-sur-Lausanne
- Prestations de trafic:
 - moyenne 4 ans: 32'500 (1996–1999)
 - max. 10 ans: 37'947 (1994)
 - base de référence CB: 45'000 (1996)
 - potentiel PSIA: 45'000

Rôle et fonction de l'installation:

Aérodrome régional concessionnaire existant depuis 1910. Il est le plus ancien et le plus important du canton et appartient au réseau des aérodromes régionaux de Suisse.

Base régionale pour le trafic commercial (vols taxi et de transport, vols de secours) et non commercial (vols à moteur à des fins sportives avec restrictions conformes au règlement d'exploitation, vols d'instruction de formation et de perfectionnement, vols techniques d'entretien).

Etat de la coordination:

Les *fonction et développement* de l'aéroport selon le PSIA sont coordonnés avec la stratégie de développement de l'exploitant et les principes directeurs du canton. Les prévisions de trafic 2010 (potentiel PSIA) correspondent à ces objectifs généraux de développement.

Renvois:

Réseau aérodromes régionaux III – B2

Documents de base:

- concession d'exploitation du 20.12.1979
- règlement d'exploitation du 17.7.1991
- cadastre d'exposition au bruit de juillet 1996
- cadastre de limitation d'obstacles de mars 1995
- plans des zones de sécurité de février 1978
- protocole de coordination d'août 2001

<i>L'infrastructure, le périmètre et l'exploitation</i> de l'installation sont pour l'essentiel coordonnés, en partenariat avec le canton et les communes, avec les utilisations adjacentes. Les problèmes en suspens (opportunité d'adapter le règlement d'exploitation, réexamen du domaine bruit, prise en compte du pôle de développement économique «Blécherette Région» – composé de trois sites distincts sur les communes de Lausanne, du Mont-sur-Lausanne et de Romanel-sur-Lausanne –, abaissement des surfaces de sécurité, déménagement de la base REGA) sont identifiés dans le protocole de coordination. Ils doivent en règle générale être réglés au niveau cantonal pour ceux qui concernent les utilisations voisines. Les conséquences du bruit ne sont pas encore totalement examinées et coordonnées en raison de l'absence de courbes de bruit définitives; ce domaine doit encore faire l'objet d'une réévaluation. Une étude de faisabilité devra être effectuée sur l'abaissement des surfaces de sécurité en cas de mise en place d'un système de navigation aux instruments. A moyen terme, la base Rega doit trouver place dans le périmètre d'aérodrome. Les <i>surfaces vertes</i> de l'installation seront valorisées selon la conception «Paysage Suisse» et les principes correspondants du PSIA (en particulier en termes d'extensification).			
D E C I S I O N S Fonction de l'installation: L'aéroport est une installation d'importance régionale pour les vols d'affaires, de tourisme et de travail, les vols de formation et de perfectionnement ainsi que ceux liés à l'aviation sportive. En tant que tel, il doit offrir une infrastructure correspondant à sa fonction et aux normes internationales. Un développement est possible lorsque les prestations en question répondent à un besoin de développement régional et à un intérêt public. Conditions générales de l'exploitation: L'exploitation se poursuit dans le cadre actuel. Les valeurs limites en matière de protection de l'environnement doivent dans tous les cas être respectées car aucun allègement n'est possible. Afin de diminuer la charge sonore, l'exploitant prend toutes les dispositions d'exploitation possibles conformément au principe de précaution et en contrôle l'efficacité. Périmètre d'aérodrome: Périmètre: voir carte. Le périmètre fixé englobe les constructions et les installations nécessaires à l'exploitation aéronautique, en incluant les projets approuvés de constructions à l'est de la piste – bâtiments administratifs et hangars [1]. A moyen terme, la base Rega doit trouver place à l'intérieur du périmètre fixé, conformément aux vœux de la commune de Lausanne [2].	CR • • • •	CC •	IP

	P/CR	CC	IP
Exposition au bruit: Territoires exposés au bruit: voir carte. La courbe de référence correspond au cadastre d'exposition au bruit de 1996, dans sa version corrigée. Les courbes définitives seront fixées dans un nouveau cadastre d'exposition au bruit suite à la procédure d'approbation du futur règlement d'exploitation. Dans le but de réduire le bruit de son installation, l'exploitant doit étudier et redéfinir les procédures d'approche et de décollage ainsi que les voltes. Ces travaux demanderont une adaptation du règlement d'exploitation et du cadastre d'exposition au bruit. Un nouveau cadastre d'exposition au bruit doit être établi. Aire de limitation d'obstacles: Territoires concernés par la limitation d'obstacles: voir carte. La ligne de référence se fonde sur le plan de zones de sécurité de 1978. Protection de la nature et du paysage: Les surfaces que l'aviation n'utilise pas dans l'aire d'aérodrome doivent être mises en valeur sous l'angle écologique – sous réserve des prescriptions de sécurité et des besoins de développement de l'aviation. L'exploitant et la commune examinent la possibilité de mettre en place des surfaces de compensation écologique sur l'aérodrome et définissent la façon de procéder avec les instances concernées de la Confédération et du canton. Les besoins de l'agriculture seront pris en compte. Equipement: L'accès à l'aérodrome se fait par la route et par bus urbains. Le canton et la ville développent et améliorent les liaisons aéroport – centre-ville et mettent en place une interface de transport dans le cadre du pôle de développement cantonal «Blécherette Région» – composé de trois sites distincts sur les communes de Lausanne, du Mont-sur-Lausanne et de Romanel-sur-Lausanne [3].		• • •	
E X P L I C A T I O N S Fonction de l'installation, exploitation: Pas de développement prévu de l'installation. Le cadre général actuel reste inchangé avec une enveloppe de 45'000 mouvements. Cependant, le règlement actuel fixe la nécessité de réviser le règlement d'exploitation dès que le nombre annuel total de mouvements atteint ou dépasse 38'000. De plus, une année après la mise en service de la piste, l'exploitant est tenu de proposer une modification des procédures de vol dans le but de réduire le bruit et de déterminer l'opportunité d'une éventuelle adaptation du règlement d'exploitation. Périmètre d'aérodrome, infrastructure: Le canton et les communes concernées sont invités à reprendre le périmètre fixé dans le PSIA dans leurs instruments d'aménagement du territoire comme information.	•	• •	INSTANCES RESPONSABLES <i>Office fédéral compétent:</i> Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), 3003 Berne <i>Exploitant d'aérodrome:</i> A.R.L.B. SA, Aéroport Région Lausannoise, Case postale 25 1018 Lausanne

Les projets de construction de hangars et d'un bâtiment administratif, dont les plans sont approuvés, ont été intégrés dans la coordination et leurs effets pris en compte. Si des projets d'infrastructures nouvelles deviennent réalité (p. ex. hangars pour hélicoptères), une nouvelle coordination devra avoir lieu sur tous les thèmes concernés par le projet (périmètre, bruit, obstacles, etc.). Le cas échéant, le PSIA sera adapté et une procédure d'approbation de plans sera menée.

Le périmètre PSIA reprend pour partie le périmètre communal, défini par le PPA n° 661 pour les activités aéronautiques. Le PPA prévoit un endroit réservé aux hélicoptères, en particulier destiné à la Rega. La base Rega se trouve hors des deux périmètres. La base Rega est une installation aéronautique existante. Elle est actuellement séparée du reste des installations de l'aéroport. Elle doit trouver place à l'intérieur du périmètre d'aérodrome défini par le PSIA, en accord avec le PPA.

Dans l'attente de son déménagement dans le périmètre de l'aéroport, la base Rega sera considérée comme faisant partie de l'aéroport quel que soit son emplacement.

Exposition au bruit:

Le développement possible de l'aéroport est fonction des territoires exposés au bruit. Le calcul des courbes de bruit prend en compte différents éléments. Le nombre de mouvements est l'un de ceux-ci; les autres sont: la composition de la flotte, la répartition des mouvements dans le temps et les routes de vol. Si un des éléments change notablement, de nouvelles courbes doivent être calculées.

La courbe de bruit représentée sur la carte (55 dB(A)) montre la valeur de planification pour un degré de sensibilité II (VP DS II) selon l'OPB, état au 1^{er} juin 2001. Cette courbe symbolise toutes les autres courbes de bruit (VP DS III et IV, valeurs limites d'immission et d'alarme des DS II à IV).

La courbe de bruit (55 dB) de la carte montre les territoires exposés au bruit selon les prévisions 2010, soit la situation future du nombre de mouvements. Elle provient du rapport d'impact sur l'environnement lié à la concession de construction de 1995. Elle correspond au cadastre d'exposition au bruit après correction, soit avec la prise en compte des mouvements de la volte courte (décollage direction nord et virage à gauche avant la ligne à haute tension). Elle figure dans la catégorie «coordination en cours» car l'exploitant doit encore présenter un rapport indiquant quels moyens il entend mettre en œuvre pour réduire le bruit de l'installation. Ce rapport pourrait modifier cette courbe.

Sur la base de la nouvelle courbe, une coordination entre le bruit et les utilisations du sol adjacentes aura lieu, en particulier pour régler l'avenir du pôle de développement cantonal «Blécherette Région» – composé de trois sites distincts sur les communes de Lausanne, du Mont-sur-Lausanne et de Romanel-sur-Lausanne. Ensuite, la courbe fixée servira de base à l'établissement d'un nouveau cadastre d'exposition au bruit. Le PSIA sera adapté parallèlement.

Limitation d'obstacles:

Le territoire avec limitation d'obstacles correspond au pourtour de la surface de limitation d'obstacles selon le plan des zones de sécurité de février 1978.

En cas d'adaptation du plan des zones de sécurité suite à la mise en place d'un système de navigation aux instruments (p. ex. GPS), une procédure d'approbation du plan des zones de sécurité sera menée et le PSIA devra être adapté. Une nouvelle coordination devra avoir lieu.

Protection de la nature et du paysage, environnement:

En terme de revalorisation écologique, il faut distinguer entre les mesures de remplacement liées à un projet et les mesures de compensation selon la conception «Paysage Suisse» (mesure 6.03) qui dépendent prioritairement de l'exploitant. Dans les deux cas, les mesures concrètes sont décidées dans le cadre d'une procédure (approbation selon le droit fédéral de l'aviation ou autorisation selon le droit cantonal). La réalisation des mesures des deux types est régie par des contrats de droit privé.

Dans le cas des mesures de compensation, l'exploitant peut sans attendre développer librement les principes de compensation pour son installation.

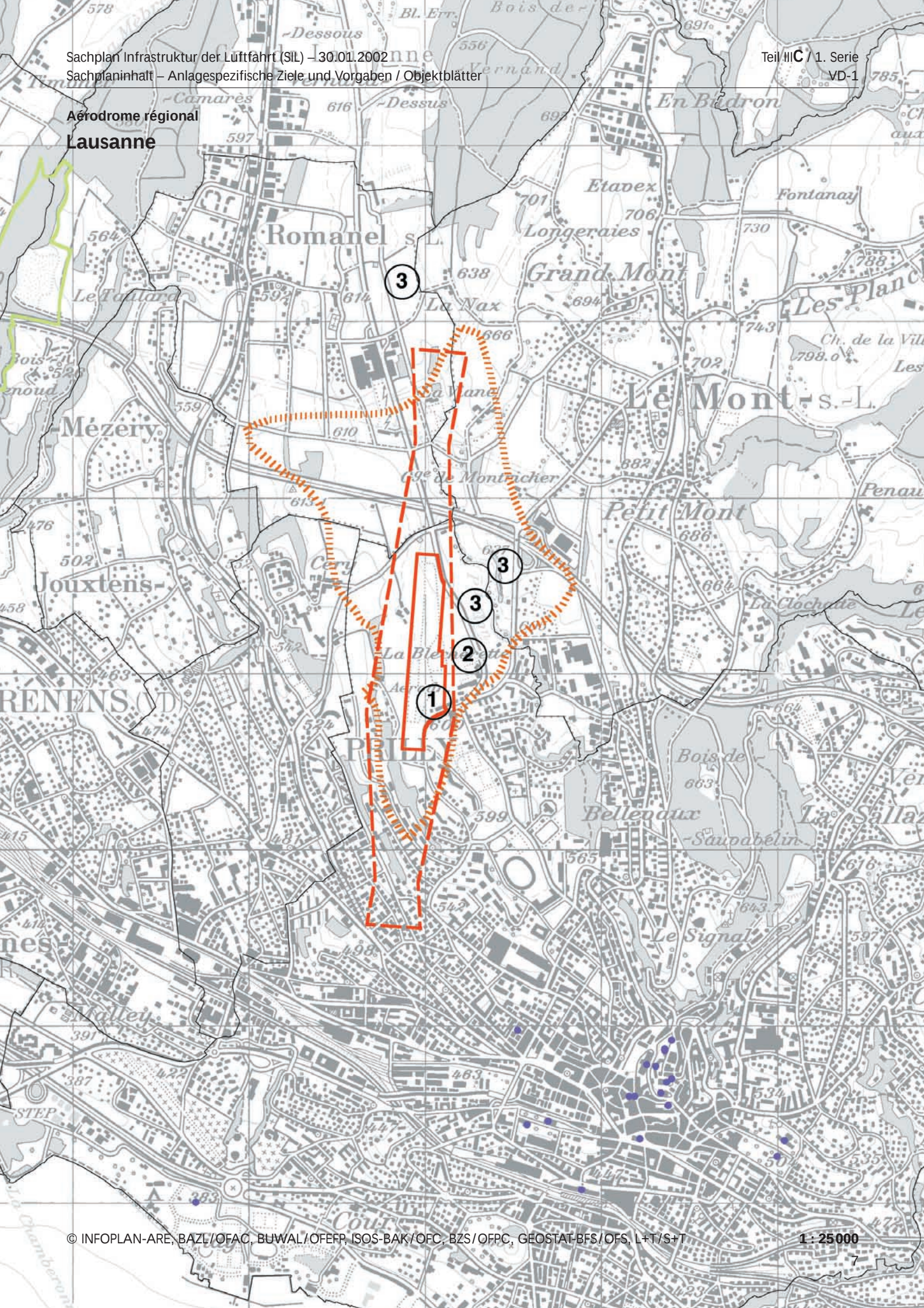
Sous la responsabilité de l'OFAC, les instances de la Confédération concernées par la revalorisation écologique définissent les principes et lignes directrices applicables en l'espèce à l'aide d'exemples tirés de la réalité. Les besoins de l'agriculture seront pris en compte.

Lors d'éventuels futurs projets de construction, il faudra vérifier si l'installation se trouve dans le domaine d'application de l'Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM).

Equipement:

Selon les principes du PSIA, les installations du type de Lausanne se doivent d'être reliées à un réseau de transports en commun. A moyen terme, le canton et la commune s'engagent à procéder à une coordination d'ensemble des transports, compte tenu du nombre d'utilisateurs de l'aéroport.

Aérodrome régional
Lausanne



Installation: **La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures**

NE-1

Réseau partiel: Aérodrome régional

S I T U A T I O N I N I T I A L E

Informations générales et données techniques:

- Canton: Neuchâtel
- Communes de site: La Chaux-de-Fonds
- Communes avec limitation d'obstacles: La Chaux-de-Fonds, Le Locle
- Communes avec exposition au bruit: La Chaux-de-Fonds, Le Locle
- Prestations de trafic:
 - moyenne 4 ans: 10'700 (1996–1999)
 - max. 10 ans: 16'381 (1991)
 - base de référence CB: 21'803 (1992)
 - potentiel PSIA: 20'250

Rôle et fonction de l'installation:

Aérodrome régional concessionnaire existant depuis 1912. Il est le plus important du canton et appartient au réseau des aérodromes régionaux de Suisse.

Base régionale pour le trafic commercial (trafic d'affrètement, vols taxi et de transport, vols de travail) et non commercial (vols privés de tourisme et de plaisance, vols à moteur à des fins sportives, vols d'instruction de formation et de perfectionnement, vols d'essai).

Etat de la coordination:

Les *fonction et développement* de l'aéroport selon le PSIA sont coordonnés avec la stratégie de développement de l'exploitant et les principes directeurs du canton. Les prévisions de trafic 2010 (potentiel PSIA) correspondent à ces objectifs généraux de développement.

L'infrastructure, le périmètre et l'exploitation de l'installation sont pour l'essentiel coordonnés, en partenariat avec le canton et les communes, avec les utilisations adjacentes. Les problèmes en suspens concernant le bruit sont identifiés dans le protocole de coordination. La situation générale du bruit doit être réexaminée et un nouveau cadastre d'exposition au bruit doit être établi. Les problèmes en suspens en relation avec les utilisations voisines doivent en règle générale être réglés au niveau cantonal.

Renvois:

Réseau aérodromes régionaux III – B2

Documents de base:

- concession d'exploitation du 31.8.2001
- règlement d'exploitation du 2.12.2000
- concession de construction du 9.10.1996
- concession de construction du 15.8.1997
- cadastre d'exposition au bruit de décembre 1992
- cadastre de limitation d'obstacles de décembre 1997
- plans des zones de sécurité de décembre 1978
- protocole de coordination de août 2001

<i>Procédures en cours:</i> les demandes pendantes d'approbation de plans (prolongements de piste, hangars) doivent être menées à terme. Ces procédures ont elles aussi été coordonnées dans le cadre du protocole de coordination. Les <i>surfaces vertes</i> de l'installation seront valorisées selon la conception «Paysage Suisse» et les principes correspondants du PSIA (en particulier en termes d'extensification).			
D E C I S I O N S			
Fonction de l'installation: L'aéroport des Eplatures est une installation d'importance régionale pour les vols d'affaires, de tourisme et de travail et, dans la mesure du possible, les vols de formation et de perfectionnement ainsi que ceux liés à l'aviation sportive. En tant que tel, il doit offrir une infrastructure correspondant à sa fonction et aux normes internationales. Un développement est possible lorsque les prestations en question répondent à un besoin de développement régional et à un intérêt public. Conditions générales de l'exploitation: L'exploitation se poursuit dans le cadre actuel. Les valeurs limites en matière de protection de l'environnement doivent dans tous les cas être respectées car aucun allègement n'est possible. Afin de diminuer la charge sonore, l'exploitant prend toutes les dispositions d'exploitation possibles conformément au principe de précaution et en contrôle l'efficacité. Périmètre d'aérodrome: Périmètre: voir carte. Le périmètre fixé englobe les constructions et les installations nécessaires à l'exploitation aéronautique, en incluant les futurs prolongements de piste [1] et les futurs hangars [2] au nord de la piste. Exposition au bruit: Territoires exposés au bruit: voir carte. La courbe de référence correspond à l'état futur de l'exploitation. Elle sera fixée dans le cadastre d'exposition au bruit au moment de l'approbation des plans des prolongements de pistes et des hangars. Un nouveau cadastre d'exposition au bruit doit être établi. Aire de limitation d'obstacles: Territoires concernés par la limitation d'obstacles: voir carte. La ligne de référence se fonde sur le plan de zones de sécurité de 1978.	P/CR • • • • •	CC • •	IP

	P/CR	CC	IP
Protection de la nature et du paysage: Les surfaces que l'aviation n'utilise pas dans l'aire d'aérodrome doivent être mises en valeur sous l'angle écologique – sous réserve des prescriptions de sécurité et des besoins de développement de l'aviation. L'exploitant et la commune examinent la possibilité de mettre en place des surfaces de compensation écologique sur l'aérodrome et définissent la façon de procéder avec les instances concernées de la Confédération et du canton. Les besoins de l'agriculture seront pris en compte. L'exploitant prendra en compte la présence de l'aire d'alimentation Z_u des captages du Locle et respectera les exigences découlant du règlement y relatif lors de l'exploitation et pour des projets futurs. Equipement: L'accès à l'aérodrome se fait par la route et par bus urbains. Une amélioration de la desserte par les transports en commun est souhaitable à moyen terme. La Confédération, le canton, la ville et l'exploitant chercheront une solution pour améliorer la desserte par les transports en commun (halte ferroviaire) et présenteront les résultats de cette étude dans le cadre de prochains projets.	• • •	• •	
E X P L I C A T I O N S Fonction de l'installation, exploitation: L'exploitation est définie dans le règlement d'exploitation, venant d'être approuvé dans le cadre du renouvellement de la concession. Il n'y a pas eu de changement de l'exploitation par rapport à la situation antérieure. Le cadre général reste inchangé avec une enveloppe réduite à 20'250 mouvements comme potentiel 2010. Périmètre d'aérodrome, infrastructure: Le canton et les communes concernées sont invités à reprendre le périmètre fixé dans le PSIA dans leurs instruments d'aménagement du territoire comme information. Les projets de construction de hangars et de prolongements de piste, faisant l'objet d'une demande d'approbation de plans, ont été intégrés dans la coordination et leurs effets pris en compte. La procédure suit son cours. Si des projets d'infrastructures nouvelles deviennent réalité, une nouvelle coordination devra avoir lieu sur tous les thèmes concernés par le projet (périmètre, bruit, obstacles, etc.). Le cas échéant, le PSIA sera adapté et une procédure d'approbation de plans sera menée. Exposition au bruit: Le développement possible de l'aéroport est fonction des territoires exposés au bruit. Le calcul des courbes de bruit prend en compte différents éléments. Le nombre de mouvements est l'un de ceux-ci; les autres sont: la composition de la flotte, la répartition des mouvements dans le temps et les routes de vol. Si un des éléments change notablement, de nouvelles courbes doivent être calculées. La courbe de bruit représentée sur la carte (55 dB(A)) montre la valeur de planification pour un degré de sensibilité II (VP DS II) selon l'OPB, état au 1^{er} juin 2001. Cette courbe symbolise toutes les autres courbes de bruit (VP DS III et IV, valeurs limites d'immission et d'alarme des DS II à IV).	INSTANCES RESPONSABLES <i>Office fédéral compétent:</i> Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), 3003 Berne <i>Exploitant d'aérodrome:</i> ARESA Aéroport des Eplatures, Bd des Eplatures 56, 2300 La Chaux-de-Fonds		

La courbe de bruit de la carte montre les territoires exposés au bruit selon les prévisions 2010 pour l'aviation civile (20'250 mouvements). Elle provient du rapport d'impact sur l'environnement de 1996 (extension piste, voie de roulage, hangar). A l'époque, elle correspondait à des prévisions pour 2006. Lors de la coordination, les partenaires se sont mis d'accord pour fixer les perspectives de développement 2010 à 20'250 mouvements. Ce chiffre devient donc le potentiel technique retenu par le PSIA.

La courbe fixée servira de base à l'établissement d'un nouveau cadastre d'exposition au bruit.

Limitation d'obstacles:

Le territoire avec limitation d'obstacles correspond au pourtour de la surface de limitation d'obstacles selon le plan des zones de sécurité de décembre 1978.

Protection de la nature et du paysage, environnement:

En terme de revalorisation écologique, il faut distinguer entre les mesures de remplacement liées à un projet et les mesures de compensation selon la conception «Paysage Suisse» (mesure 6.03) qui dépendent prioritairement de l'exploitant. Dans les deux cas, les mesures concrètes sont décidées dans le cadre d'une procédure (approbation selon le droit fédéral de l'aviation ou autorisation selon le droit cantonal). La réalisation des mesures des deux types est régie par des contrats de droit privé.

Dans le cas des mesures de compensation, l'exploitant peut sans attendre développer librement les principes de compensation pour son installation.

Sous la responsabilité de l'OFAC, les instances de la Confédération concernées par la revalorisation écologique définissent les principes et lignes directrices applicables en l'espèce à l'aide d'exemples tirés de la réalité. Les besoins de l'agriculture seront pris en compte.

Indications complémentaires quant aux objets de protection d'importance nationale désignés sur la carte par un numéro:

IFP: 1006 Vallée du Doubs

En attendant les résultats des études en cours sur les précautions de survol des objets IFP, l'exploitant doit sensibiliser les pilotes au départ de son installation afin qu'ils évitent le survol de la vallée du Doubs à trop basse altitude.

L'aéroport se trouve complètement à l'intérieur d'une aire d'alimentation Z_u . Il n'existe à première vue pas de conflits directs identifiés entre l'exploitation aéronautique et la protection des eaux. Il faudra cependant tenir compte de la présence de l'aire d'alimentation dans les futurs projets et lors de l'exploitation.

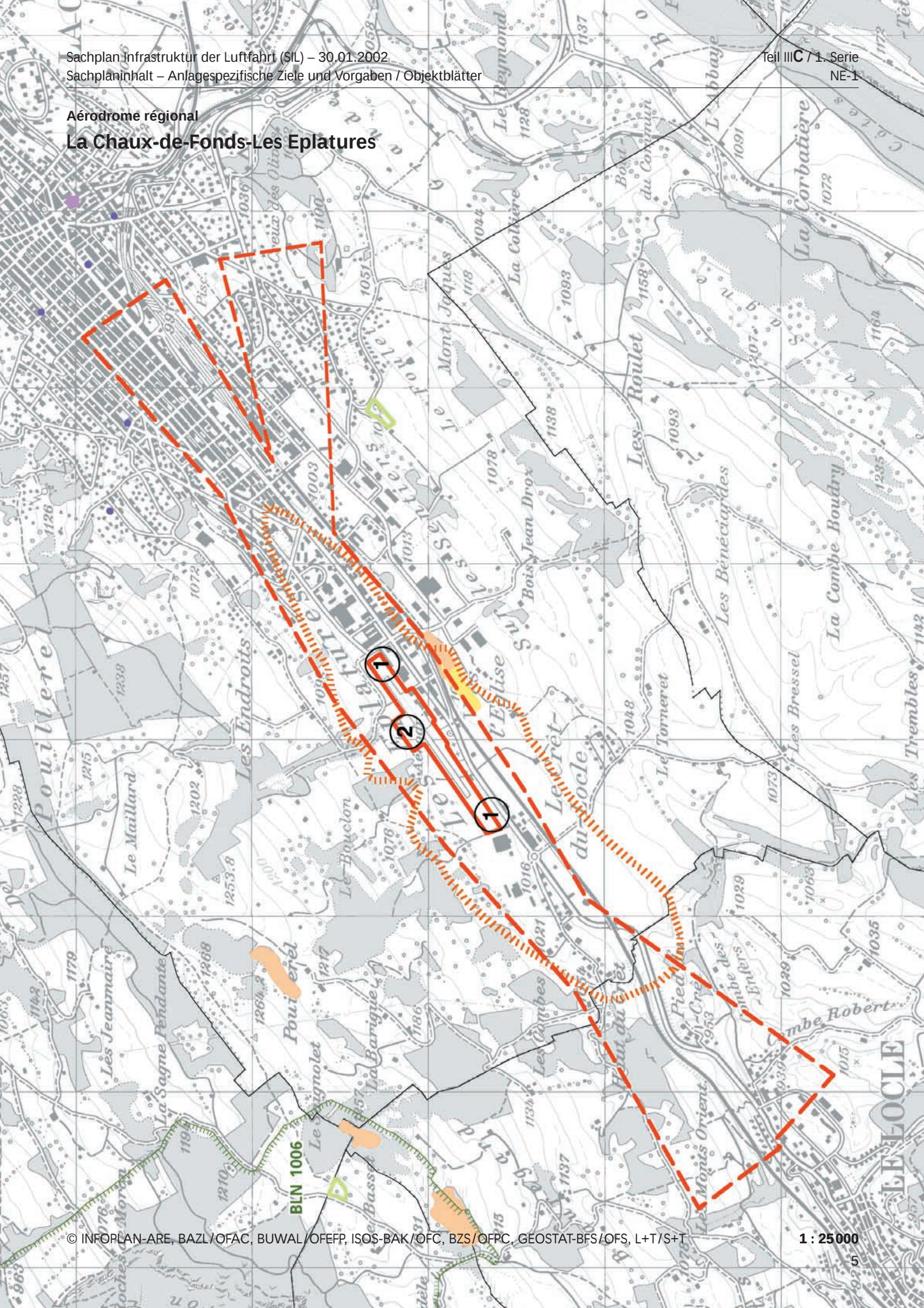
Lors d'éventuels futurs projets de construction, il faudra vérifier si l'installation se trouve dans le domaine d'application de l'Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM).

Equipement:

Selon les principes du PSIA, les installations du type des Eplatures se doivent d'être reliées à un réseau de transports en commun performant. A moyen terme, si l'opportunité se présente, le canton, la commune et l'exploitant examineront la possibilité de réintroduire une halte ferroviaire à proximité de l'aéroport.

Aérodrome régional

La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures



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 schrittweises 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, wiederum schrittweise, der Teil

- IIIC Anlagespezifische Ziele und Vorgaben

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

Die vorliegende erste Objektblattserie enthält schwergewichtig Anlagen, bei denen aufgrund laufender Verfahren (Betriebskonzessionserneuerung, Plangenehmigung) ein besonderes Koordinationsbedürfnis bestand. Es sind dies folgende 12 Anlagen:

Kanton	Anlage	Teilnetz
BE	Bern-Belp	Regionalflugplatz
	Interlaken	Zivil mitbenützter Militärflugplatz
FR	Ecuvillens	Aérodrome régional
	Bellechasse	Champ d'aviation
	Gruyères	Champ d'aviation
	Schwarzsee	Winterflugfeld
SO	Grenchen	Regionalflugplatz
GR	Samedan	Regionalflugplatz
AG	Birrfeld	Regionalflugplatz
	Fricktal-Schupfart	Flugfeld
VD	Lausanne-La Blécherette	Aérodrome régional
NE	La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures	Aérodrome régional

2 Planungsablauf

Federführung

Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)

Bisherige Schritte

- 1989 Realisierungsprogramm zur Raumordnungspolitik: erste Zielsetzung für ein nationales Flugplatzkonzept
- 1990–94 Revision Luftfahrtgesetz
- 1994 Flugplatzkonzept: Vorarbeiten, erste Umfrage bei Kantonen, Gemeinden und Flugplatzhaltern (Grundlagenbeschaffung)
- 1996 Realisierungsprogramm 1996–1999 zur Raumordnungspolitik: konkretisierter Auftrag des Bundesrates für einen Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt
- 1997/98 Konzeptarbeiten und Datenerfassung
Bericht des BRP über die Merkmale des Instrumentes «Konzepte und Sachpläne des Bundes» mit Grundsätzen für die Erarbeitung, Verabschiedung und Anwendung
- 1998 Konflikterfassung, erste Gesprächsrunde mit Kantonen, Gemeinden und Flugplätzen
Erster Sachplanentwurf – Stand 30.9.98
- 1999 Öffentliche Auflage, Anhörung der Behörde und Mitwirkung der Bevölkerung
Auswertung der rund 17'500 Stellungnahmen
Veröffentlichung des Mitwirkungsergebnisses im Internet
Erfassung der aus der Mitwirkung hervorgegangenen Grundsatzfragen
Einleitung zweistufige Bereinigung
- 2000 Allgemeine und konzeptionelle Teile I bis IIIB (erster Überarbeitungsschritt):
- Bereinigungsgespräche mit allen Kantonen und interessierten Bundesstellen
- Sachplanentwurf Teile I bis IIIB vom 28.4.2000
- Nochmalige Anhörung der Kantone und Ämterkonsultation (Behördenverfahren)
18. Oktober: Gutheissung durch den Bundesrat
- 2001 Anlagespezifischer Teil III C 1. Serie (zweiter Überarbeitungsschritt):
- Festlegung des Vorgehens zur räumlichen Abstimmung der Flugplatzanlagen mit der umgebenden Nutzung (Merkblatt Koordinationsprotokoll)
- Einleitung Koordinationsprozesse 1. Serie gemäss Merkblatt
- Erstellung und Abschluss der Koordinationsprotokolle in Zusammenarbeit mit den beteiligten Planungsträgern Bund, Kantone und Gemeinden sowie Flugplatzhalter
- Entwurf der überarbeiteten Objektblätter vom 21.8.2001
- Nochmalige Anhörung der Kantone und Ämterkonsultation (Behördenverfahren)
- 2002 30. Januar: Gutheissung durch den Bundesrat

Weitere Schritte

- | | |
|-----------|--|
| Ende 2002 | Abschluss anlagespezifischer Teil III C 2. Serie |
| Ende 2003 | Abschluss anlagespezifischer Teil III C 3. Serie |

3 Zusammenarbeit

Die Erarbeitung der Objektblätter erfolgte über das vom SIL in den konzeptionellen Zielen und Vorgaben zur räumlichen Abstimmung verlangte Koordinationsprotokoll, in partnerschaftlicher Zusammenarbeit zwischen den Planungsträgern:

- betroffene Bundesstellen
 - Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL, Federführung)
 - Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)
 - Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL)
 - Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS)
- zuständige Stellen der betroffenen Kantone (in der Regel die Raumplanungsfachstelle)
- betroffene Gemeinden
- Anlagebetreiber (Flugplatzhalter)

Das Koordinationsprotokoll hält die Ergebnisse dieser Zusammenarbeit fest. Es dient als gemeinsame Basis der beteiligten Partner für ihre Planungsinstrumente, d.h. dem Bund für die Überarbeitung der anlagespezifischen Objektblätter zum SIL, den Kantonen für die Berücksichtigung in den Richtplänen und den Gemeinden für ihre Ortsplanung.

4 Anhörung und Mitwirkung

Im ersten Quartal 1999 wurde in Zusammenarbeit mit den Kantonen die Anhörung der betroffenen Gemeinden und die Mitwirkung der Bevölkerung zum ersten SIL-Entwurf vom 30.8.1998 durchgeführt. Im Zeitraum Mai/Juni hatten die Kantone noch einmal Gelegenheit, sich zum überarbeiteten Konzeptteil des SIL abschliessend zu äussern.

Im Zeitraum September/Oktober 2001 hatten die betroffenen Kantone und Gemeinden Gelegenheit, sich zu den bereinigten Objektblätter mit Stand vom 21.8.2001 abschliessend zu äussern. Gleichzeitig erfolgte die Ämterkonsultation auf Bundesebene.

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 ihrerseits bestehenden Konzepten und Sachplänen nach Artikel 13 RPG bestehen.

Die Anhörung und Mitwirkung dauerte von Mitte September bis Ende Oktober 2001. Stellung bezogen haben 11 Bundesstellen, die 7 betroffenen Kantone, 1 Kreisamt, 18 Gemeinden sowie 6 Flugplatzhalter.

Die Anträge sowie die Art der Berücksichtigung sind nachfolgend zusammengestellt.

5 Berücksichtigung der Anträge

Anträge Propositions	Änderung im SIL Modification du PSIA	Bemerkungen Remarques
ASTRA Bundesamt für Strassen / OFROU Office fédéral des routes		
1 keine Anträge	keine	keine
BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports		
1 Zum Regionalflugplatz Bern-Belp: Grundsatz «Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr soll unterstützt werden» ersetzen durch: <i>«Der Flughafen Belp ist durch den öffentlichen Verkehr bedürfnisgerecht zu erschliessen.»</i> Erläuterung ergänzen mit: <i>«Der Busbetrieb soll durch eine wirksame Parkraumbewirtschaftung auf dem Flughafenareal und mit einem zweckmässigen Fahrplan gefördert werden.»</i>	Änderung Festlegungen (gemäss Eingabe Kanton Bern): <i>«Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehrsmittel soll verbessert werden.»</i> Ergänzung Erläuterungen <i>«Der Busbetrieb soll durch eine wirksame Parkraumbewirtschaftung auf dem Flughafenareal und einen zweckmässigen Fahrplan gefördert werden.»</i>	Der Antrag wird nicht berücksichtigt, der Vorschlag des Kantons Bern ist präziser. Dem Antrag wird entsprochen.
2 Zum Regionalflugplatz Birrfeld: Aufgrund der sehr hohen Flugbewegungszahl soll folgende Vororientierung aufgenommen werden: <i>«Eine mittelfristige öffentliche Verkehrserschliessung des Regionalflugplatzes Birrfeld mit einer Postautolinie ist zu prüfen.»</i>	keine	Der Antrag wird nicht berücksichtigt. Eine Postautolinie wurde im Rahmen der Koordinationsgespräche einvernehmlich als nicht realistisch eingestuft. Ein wirtschaftlicher Betrieb ist nicht möglich. In den Erläuterungen ist bereits ein entsprechender Hinweis enthalten.
BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / Office fédéral des constructions et de la logistique		
1 keine Anträge	keine	keine
BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture		
1 Zum Regionalflugplatz Bern-Belp: Festlegungen Natur- und Landschaftsschutz ergänzen: <i>«Flughafenhalterin und Gemeinde prüfen zusammen mit den Bewirtschaftern die Möglichkeiten und...»</i> Erläuterungen, Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt ergänzen: <i>«Unter Federführung des BAZL ... Richtlinien zur ökologischen Aufwertung von Flugplatzarealen. Diese sollen so ausgestaltet werden, dass sie sich für die landwirtschaftlichen Bewirtschaften vorteilhaft auswirken.»</i>	Ergänzung Festlegungen: <i>«Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.»</i> Ergänzung Erläuterungen: <i>«... Richtlinien zur ökologischen Aufwertung von Flugplatzarealen. Diese sollen so ausgestaltet werden, dass sie die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung berücksichtigen.»</i>	Dem Antrag wird in abgeänderter Form entsprochen. Formulierung gemäss Art. 18b NHG. Dem Antrag wird in abgeänderter Form entsprochen. Das BLW wird bei der Erarbeitung der Richtlinien für den ökologischen Ausgleich auf Flugplätzen als Fachstelle beigezogen.
2 Zum Flugplatz Interlaken Erläuterungen, Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt ergänzen: <i>«Gemäss Landschaftskonzept Schweiz... unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt im Einklang mit der landwirtschaftlichen Nutzung ökologisch aufgewertet werden.»</i>	keine	Der Antrag wird nicht berücksichtigt. In den Erläuterungen wird an dieser Stelle das LKS (Massnahme 6.03) zitiert. Die Realisierung der ökologischen Aufwertung und damit auch die Berücksichtigung der landwirtschaftlichen Interessen erfolgt im Rahmen der Umsetzung der Studie NLA des VBS.
3 Aérodrome régional Ecuwillens: Décisions, Protection de la nature et du paysage compléter la phrase: <i>«L'exploitant et la commune examinent ensemble avec les exploitants agricoles la possibilité de mettre en place...»</i>	Complément aux décisions: <i>«Les besoins de l'agriculture seront pris en compte.»</i> Complément aux explications: <i>«...à l'aide d'exemples tirés de la réalité. Les besoins de l'agriculture seront pris en compte.»</i>	La proposition est prise en considération sous une autre forme. La formulation respecte l'intitulé de l'art. 18b, LPN. L'OFAG sera intégré en tant que partenaire dans la préparation des lignes directrices sur la compensation écologique des installations aéronautiques.

Anträge Propositions	Änderung im SIL Modification du PSIA	Bemerkungen Remarques
4 Champ d'aviation Bellechasse: Décisions, Protection de la nature et du paysage compléter la phrase: «L'exploitant et la commune examinent ensemble avec les exploitants agricoles la possibilité de mettre en place...»	Complément aux décisions: <i>«Les besoins de l'agriculture seront pris en compte.»</i> Complément aux explications: «...à l'aide d'exemples tirés de la réalité. <i>Les besoins de l'agriculture seront pris en compte.»</i>	La proposition est prise en considération sous une autre forme. La formulation respecte l'intitulé de l'art. 18b, LPN. L'OFAG sera intégré en tant que partenaire dans la préparation des lignes directrices sur la compensation écologique des installations aéronautiques.
5 Champ d'aviation Gruyères: Décisions, Protection de la nature et du paysage compléter la phrase: «L'exploitant et la commune examinent ensemble avec les exploitants agricoles la possibilité de mettre en place...»	Complément aux décisions: <i>«Les besoins de l'agriculture seront pris en compte.»</i> Complément aux explications: «...à l'aide d'exemples tirés de la réalité. <i>Les besoins de l'agriculture seront pris en compte.»</i>	La proposition est prise en considération sous une autre forme. La formulation respecte l'intitulé de l'art. 18b, LPN. L'OFAG sera intégré en tant que partenaire dans la préparation des lignes directrices sur la compensation écologique des installations aéronautiques.
6 Zum Regionalflugplatz Grenchen: Festlegungen, Natur- und Landschaftsschutz ergänzen: «Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen ... unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt und in Absprache mit den landwirtschaftlichen Bewirtschaftern ökologisch aufgewertet werden».	Ergänzung Festlegungen: <i>«Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.»</i> Ergänzung Erläuterungen: « ... Richtlinien zur ökologischen Aufwertung von Flugplatzarealen. <i>Diese sollen so ausgestaltet werden, dass sie die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung berücksichtigen.</i> »	Dem Antrag wird in abgeänderter Form entsprochen. Formulierung gemäss Art. 18b NHG. Das BLW wird bei der Erarbeitung der Richtlinien für den ökologischen Ausgleich auf Flugplätzen als Fachstelle beigezogen.
7 Zum Regionalflugplatz Samedan: Festlegungen, Natur- und Landschaftsschutz ergänzen: «Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen ... unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt und in Absprache mit den landwirtschaftlichen Bewirtschaftern ökologisch aufgewertet werden.»	Ergänzung Festlegungen: <i>«Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.»</i> Ergänzung Erläuterungen: « ... Richtlinien zur ökologischen Aufwertung von Flugplatzarealen. <i>Diese sollen so ausgestaltet werden, dass sie die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung berücksichtigen.</i> »	Dem Antrag wird in abgeänderter Form entsprochen. Formulierung gemäss Art. 18b NHG. Das BLW wird bei der Erarbeitung der Richtlinien für den ökologischen Ausgleich auf Flugplätzen als Fachstelle beigezogen.
8 Zum Regionalflugplatz Birrfeld: Festlegungen, Natur- und Landschaftsschutz ergänzen: «Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen ... unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt und in Absprache mit den landwirtschaftlichen Bewirtschaftern ökologisch aufgewertet werden.»	Ergänzung Festlegungen: <i>«Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.»</i> Ergänzung Erläuterungen: « ... Richtlinien zur ökologischen Aufwertung von Flugplatzarealen. <i>Diese sollen so ausgestaltet werden, dass sie die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung berücksichtigen.</i> »	Dem Antrag wird in abgeänderter Form entsprochen. Formulierung gemäss Art. 18b NHG. Das BLW wird bei der Erarbeitung der Richtlinien für den ökologischen Ausgleich auf Flugplätzen als Fachstelle beigezogen.
9 Zum Flugfeld Fricktal-Schupfart: Festlegungen, Flugplatzperimeter: «Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte). Eine allfällige Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen ist auszuweisen».	Ergänzung Erläuterungen: « ... auf das Landschaftsbild auswirken. <i>Zudem würde eine Fruchtfolgefläche beansprucht.»</i>	Dem Antrag wird in abgeänderter Form entsprochen. Der Bereich der Option Pistenverlängerung liegt innerhalb, das heutige Flugplatzareal ausserhalb der FFF.

Anträge Propositions	Änderung im SIL Modification du PSIA	Bemerkungen Remarques
Festlegungen, Natur- und Landschafts- schutz ergänzen: «Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen ... unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt und in Absprache mit den landwirtschaftlichen Bewirtschaftern ökologisch aufgewertet werden.»	Ergänzung Festlegungen: «Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.» Ergänzung Erläuterungen: «... Richtlinien zur ökologischen Auf- wertung von Flugplatzarealen. Diese sollen so ausgestaltet werden, dass sie die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung berücksichtigen.»	Dem Antrag wird in abgeänderter Form entsprochen. Formulierung gemäss Art. 18b NHG. Das BLW wird bei der Erarbeitung der Richtlinien für den ökologischen Ausgleich auf Flugplätzen als Fachstelle beigezogen.
10 Aérodrome régional Lausanne-La Blécherette: Décisions, Protection de la nature et du paysage compléter la phrase: «L'exploitant et la commune examinent ensemble avec les exploitants agricoles la possibilité de mettre en place ... »	Complément aux décisions: «Les besoins de l'agriculture seront pris en compte.» Complément aux explications: «...à l'aide d'exemples tirés de la réalité. Les besoins de l'agriculture seront pris en compte.»	La proposition est prise en considération sous une autre forme. La formulation respecte l'intitulé de l'art. 18b, LPN. L'OFAG sera intégré en tant que parte- naire dans la préparation des lignes directrices sur la compensation écolo- gique des installations aéronautiques.
11 Aérodrome régional La-Chaux-de Fonds-Les Eplatures Décisions, Protection de la nature et du paysage compléter la phrase: «L'exploitant et la commune examinent ensemble avec les exploitants agricoles la possibilité de mettre en place ... »	Complément aux décisions: «Les besoins de l'agriculture seront pris en compte.» Complément aux explications: «...à l'aide d'exemples tirés de la réalité. Les besoins de l'agriculture seront pris en compte.»	La proposition est prise en considération sous une autre forme. La formulation respecte l'intitulé de l'art. 18b, LPN. L'OFAG sera intégré en tant que parte- naire dans la préparation des lignes directrices sur la compensation écolo- gique des installations aéronautiques.
BJ Bundesamt für Justiz / OFJ Office fédéral de la justice		
1 Zum Regionalflugplatz Bern-Belp: Rahmenbedingungen zum Betrieb, Fest- legung: «Die Umweltgrenzwerte sind ein- zuhalten; bei den Lärmimmissionsgrenz- werten können Erleichterungen gewährt werden.» ersetzen durch Variante 1: «Die Umweltvorschriften sind einzuhalten; einzig bei Immissionsgrenzwerten für Lärm (Art. 15 und 19 USG) können Erleichterungen gewährt werden.» oder Variante 2: «Die Umweltvorschriften sind einzuhalten; einzig bei Immissions- grenzwerten und Alarmgrenzwerten für Lärm (Art. 15 und 19 USG) können Erleichterungen gewährt werden.» Variante 1 entspricht dem Wortlaut SIL Teil IIIB2-Regionalflugplätze Variante 2 müsste begründet werden, wobei gemäss SIL Teil IV auch der Alarm- wert zu den Lärmbelastungsgrenzwerten gehört.	Änderung Festlegungen: «Die Umweltvorschriften sind einzuhalten; einzig bei Immissionsgrenzwerten für Lärm können Erleichterungen gewährt werden.»	Dem Antrag wird gemäss Variante 1 entsprochen.
2 Zu allen Flugplätzen: Rahmenbedingungen zum Betrieb, Fest- legung: «Die Umweltgrenzwerte Umwelt- vorschriften sind einzuhalten; bei den Lärmimmissionsgrenzwerten können Erleichterungen gewährt werden.»	Änderung Festlegungen (betrifft Flugplätze Interlaken, Grenchen, Birrfeld): «Die Grenzwerte der Umweltvorschriften sind einzuhalten, es gibt keine Erleichterungen.»	Dem Antrag wird teilweise entsprochen. Der SIL (Teil IIIB, Generelle Ausrichtung der Zivilluftfahrt, Grundsätze 7 und 8) schliesst die Gewährung von Erleichte- rungen bei Flugplätzen ohne Linienver- kehr aus.

Anträge Propositions	Änderung im SIL Modification du PSIA	Bemerkungen Remarques
BUWAL Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft / OFEFP Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage		
1 Zum Regionalflugplatz Samedan: Da Beschwerden bei der Rekurskommission UVEK hängig sind, beantragt das BUWAL das Objektblatt Samedan in der ersten Serie der SIL-Objektblätter nicht weiterzubehandeln. Die Beschwerden betreffen eine Beschränkung der Flugbewegungen und damit eine SIL-relevante Rahmenbedingung. Entscheid REKO ist abzuwarten.	Ergänzung Stand der Koordination: <i>«Eine bei der Rekurskommission UVEK hängige Beschwerde verlangt die Beschränkung der Flugbewegungen auf 21'000 pro Jahr.»</i>	Der Antrag wird nicht berücksichtigt. Die der räumlichen Abstimmung zugrunde gelegte Verkehrsleistung von 25'000 Flugbewegungen (einschliesslich allfälliger Linienflüge) wurde vom UVEK im Rahmen der Koordinationsgespräche in Übereinstimmung mit dem kantonalen Richtplan vorentschieden.
2 Zu den Anlagen Bern-Belp, Grenchen, Samedan, Birrfeld: Erläuterungen, Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt: ergänzen: <i>«Bei zukünftigen Ausbauprojekten ist zu prüfen, ob auf Grund der vorgesehenen Änderungen der Flugplatz in den Geltungsbereich der StfV (Störfallverordnung) fällt».</i>	Ergänzung Erläuterungen (betrifft Flugplätze Bern-Belp, Grenchen, Samedan, Birrfeld): <i>«Bei künftigen Ausbauprojekten ist zu prüfen, ob der Flughafen auf Grund der vorgesehenen Änderungen in den Geltungsbereich der Störfallverordnung (StfV) fällt.»</i>	Dem Antrag wird entsprochen.
3 Zum Flugplatz Interlaken: Erläuterungen, Lärmbelastung Satz streichen: <i>«Sie sind relevant für Lärmbewertung in den Zonen ES-III und ES-IV».</i> (Dieser Satz führt eher zu Verunsicherung als zu Klarheit)	Erläuterungen: Satz wird gestrichen.	Dem Antrag wird entsprochen.
BWG Bundesamt für Wasser und Geologie / OFEG Office fédéral des eaux et de la géologie		
1 Grundsätzliche Bemerkung: Es versteht sich von selbst, dass die Gesetzgebung des Bundes zu berücksichtigen ist; dass aber z. B. bei Gruyère die Umweltschutzgesetzgebung wieder ausdrücklich erwähnt wird, drängt die Konsequenz auf, auch andere Gesetzgebungen bei absehbaren Konflikten ausdrücklich zu nennen.	keine	Der Antrag wird nicht berücksichtigt. Die Umweltgesetzgebung wird in Anlehnung an der SIL (Teil IIIB – Generelle Ausrichtung der Zivilluftfahrt, Grundsatz 8) bei allen Flugfeldern als Rahmen für die Begrenzung der Entwicklung erwähnt.
2 Zum Regionalflugplatz Bern-Belp: Ausgangslage, Stand der Koordination: <i>«Die Hochwasserschutzmassnahmen an der Aare ab Giessenhof und an der Gürbe an Aare und Gürbe müssen auf und die Nutzung des Flughafens (inkl. Strassenerschliessung) müssen abgestimmt werden».</i> (Richtiger Hochwasserschutz ist auch im Interesse des Flughafens, nicht beschränken auf Strecke ab Giessenhof)	Änderung Stand der Koordination: <i>«Die Hochwasserschutzmassnahmen an Aare und Gürbe und die Nutzung des Flughafens (inkl. Strassenerschliessung) müssen aufeinander abgestimmt werden.»</i> Ergänzung Erläuterungen: <i>«Beim Hochwasserschutz sind prioritäre Massnahmen im Bereich Selhofenzöpfen erforderlich. Entsprechende Studien sind in Erarbeitung.»</i>	Dem Antrag wird entsprochen.
3 Zum Flugplatz Interlaken Ausgangslage, Stand der Koordination: Neben den Auswirkungen der Infrastruktur auf die Gewässer soll auch der Einfluss der Gewässer auf die Anlage abgeklärt werden. (Massnahmen am Sagilouenenbach)	keine	Dem Antrag wird in abgeänderter Form entsprochen: Der Hinweis wird zuhanden des Koordinationsprotokolls aufgenommen.
4 Champ d'aviation Gruyères Décisions, Fonction de l'installation: compléter <i>«Législation sur l'aménagement des cours d'eau».</i>	aucune	Ces aspects sont trop précis pour être traités dans les décisions du PSIA.

13

Anträge Propositions	Änderung im SIL Modification du PSIA	Bemerkungen Remarques
Kanton Bern		
1 Zum Regionalflugplatz Bern- Belp		
Anträge		
Grundlegendendokumente: den Verweis auf den LBK 1993 ersetzen durch den LBK 2001 und als zusätzliches Dokument den <i>Sicherheitszonenplan vom März 2000</i> mit den Pistenanpassungen anfügen.	Änderung Grundlegendendokumente: « <i>LBK 2001 in Bearbeitung</i> » « <i>Sicherheitszonenplan vom März 2000</i> » Änderung Stand der Koordination: «Über den <i>Ausbau der Infrastruktur</i> des Flughafens wird in den <i>entsprechenden</i> Plangenehmigungsverfahren entschieden. Diese Verfahren sind mit dem SIL-Koordinationsprozess sowie dem laufenden kantonalen Verfahren für die neue Flughafenzufahrt koordiniert. <i>Die Verfahren zur Pistenverlängerung (Entscheid vom 10.9.01) und zum Terminalneubau (Entscheid vom 27.6.01) sind abgeschlossen, das Verfahren zum Parkhaus ist noch hängig.</i> »	Dem Antrag wird entsprochen.
Festlegungen, Zweckbestimmungen ändern: «Der Flughafen Bern-Belp ist eine Anlage regionaler Bedeutung. Er ergänzt die Landesflughäfen als Träger des Linienverkehrs sichert durch Linien- und Charterverkehr die Anbindung des Wirtschaftsstandortes Bern und des Espace Mittelland an den internationalen Linienverkehr und an die wichtigsten europäischen Zentren, sofern diese mit der Bahn nicht vergleichbar attraktiv erschlossen sind. Er dient ... »	Änderung Festlegungen: «... regionaler Bedeutung. <i>Er sichert durch Linien- und Charterverkehr die Anbindung des Wirtschaftsstandortes Bern und des Espace Mittelland an den internationalen Linienverkehr und an die wichtigsten europäischen Zentren, sofern diese mit der Bahn nicht vergleichbar attraktiv erschlossen sind.</i> Er dient ...»	Dem Antrag wird entsprochen.
Die Entwicklung des Flughafens richtet sich nach dem regionalwirtschaftlichen Bedarf und dem öffentlichen Interesse an Luftfahrtsleistungen. <i>Der Flughafen soll sich zur besseren Nutzung des volkswirtschaftlichen Potentials und entsprechend dem regionalwirtschaftlichen Bedarf und dem öffentlichen Interesse massvoll entwickeln</i> , unter Beachtung des Zulassungszwangs.	Ergänzung Festlegungen: «Die Entwicklung des Flughafens richtet sich nach dem regionalwirtschaftlichen Bedarf und dem öffentlichen Interesse an Luftfahrtsleistungen. <i>Der Flughafen soll sich zur besseren Nutzung des volkswirtschaftlichen Potentials</i> , unter Beachtung des Zulassungszwangs, <i>massvoll entwickeln</i> ».	Dem Antrag wird entsprochen.
Festlegungen, Erschliessung: «Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehrsmittel soll unterstützt <i>verbessert</i> werden.»	Änderung Festlegungen: «Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehrsmittel soll <i>verbessert</i> werden.»	Dem Antrag wird entsprochen.
<i>Für die Strassenerschliessung wird eine neue Flughafenzufahrt erstellt.</i>	Ergänzung Erläuterungen: « <i>Für die Strassenerschliessung wird eine neue Flughafenzufahrt ab Belp erstellt. Die bestehende ...</i> »	Dem Antrag wird in abgeänderter Form entsprochen.
Die Flugplatzhalterin überprüft <i>zusammen mit der Gemeinde</i> die Wirkung der bestehenden Parkraumbewirtschaftung ... zugunsten des öffentlichen Verkehrsanschlusses <i>nach Absprache mit Kanton und Gemeinde.</i>	Änderung Festlegungen: «Die Flugplatzhalterin überprüft <i>zusammen mit der Gemeinde</i> die Wirkung ... öffentlichen Verkehrsanschlusses <i>nach Absprache mit Kanton und Gemeinde.</i> »	Dem Antrag wird entsprochen.
Der Parkplatz P7...entlassen »	Die Festlegung wird gestrichen. Ergänzung Erläuterungen: « <i>Das Bewilligungsverfahren für den Parkplatz P7 konnte seinerzeit nicht abgeschlossen werden. Er wird nach der Erstellung des Parkhauses oder mit dem Bau der Pistenverlängerung aufgehoben.</i> »	Dem Antrag wird entsprochen.

Anträge Propositions	Änderung im SIL Modification du PSIA	Bemerkungen Remarques
Erläuterungen, Zweckbestimmungen, Betrieb: «Gemäss dem kantonalen Leitbild und Entwicklungsstrategie der Alpar AG soll der Linien- und Geschäftsverkehr gestärkt, die Kleinaviatik nicht gefördert werden. Nach Auffassung des Kantons Bern soll der Linien- und Geschäftsverkehr gestärkt, die Sport- und Freizeitfliegerei aber nicht gefördert werden. Ziel ist ... erschlossen sind. Die Strategie der Alpar AG umfasst die drei Elemente Linien- und Charterverkehr (als öffentlicher Verkehr), allgemeine Luftfahrt (als Individualverkehr) und Bundesflüge. Der Entwicklung der Verkehrsleistung ...»	Änderung Erläuterungen: «<i>Nach Auffassung des Kantons Bern sollen der Linien- und Geschäftsverkehr gestärkt, die Sport- und Freizeitfliegerei aber nicht gefördert werden.</i> Ziel ist ein optimales öffentliches Linienverkehrsangebot zu den wichtigsten europäischen Zentren, sofern diese mit der Bahn nicht vergleichbar attraktiv erschlossen sind. Die Strategie der Alpar AG umfasst die drei Elemente Linien- und Charterverkehr (öffentlicher Verkehr), allgemeine Luftfahrt (Individualverkehr) und Bundesflüge.»	Dem Antrag wird entsprochen.
Erläuterungen; Lärmbelastung: «Über die Ergebnisse der jährlichen Lärmberechnungen sind dem BAZL und dem Kanton zuhanden der Gemeinden und der Kantonalen Luftfahrtkommission mitzuteilen. ist das BAZL in Kenntnis zu setzen.»	Änderung Erläuterungen: «<i>Die Ergebnisse der jährlichen Lärmberechnungen sind dem BAZL und dem Kanton zuhanden der kant. Luftfahrtkommission mitzuteilen.</i>»	Dem Antrag wird entsprochen.
Erläuterungen, Flugplatzperimeter: «Kanton und Gemeinde ... zu übernehmen. Die Gemeinde kann einen Richtplan erlassen oder Nutzungszonen ausscheiden.»	Änderung Erläuterungen: «<i>... Luftfahrtrecht. Andererseits dienen sie als Grundlage für die Planung und Bewilligung von Nebenanlagen nach kantonalem Recht, für welche die Gemeinde einen Richtplan erlassen oder Nutzungszonen ausscheiden kann.</i>»	Dem Antrag wird in abgeänderter Form entsprochen.
Erläuterungen, Natur und Landschaftsschutz, Umwelt: «emissionsabhängige Landetaxen eingeführt. Diese und weitere Lenkungs-massnahmen sind periodisch auf ihre Wirkung zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen.»	Ergänzung Erläuterungen: «<i>... Landetaxen eingeführt. Diese Massnahme wird periodisch auf ihre Wirkung überprüft und bei Bedarf angepasst.</i>»	Dem Antrag wird in abgeänderter Form entsprochen. Die Überprüfung erfolgt unter anderem gestützt auf den SIL (Teil IIIB-11, Generelle Ausrichtung der Zivilluftfahrt, konzeptionelle Ziele und Vorgaben zum Umweltschutz, Grundsatz 6).
Erläuterungen, Erschliessung: «Die bestehende Flugplatzstrasse als Kehrsatz muss ihre Funktion ... weiterhin erfüllen können ...»	Änderung Erläuterungen: «<i>... ab Belp erstellt. Die bestehende Strasse zwischen Kehrsatz und Flugplatz bleibt als öffentliche Strasse bestehen. Insbesondere dient sie als wichtige Achse für Notfalleinsätze.</i>»	Dem Antrag wird in abgeänderter Form entsprochen.
Durch den Bau ... entfällt der Parkplatz P6 (oder P7?).»	Ergänzung Erläuterungen: «<i>Mit dem Bau der neuen Infrastrukturanlagen (Pistenverlängerung, Parkhaus, Zufahrtsstrasse) wird die Parkierung neu organisiert: Durch den Bau der Pistenverlängerung muss der Parkplatz P6 umgelegt werden. Diese Umlegung ist Bestandteil des Projekts Zufahrtsstrasse.</i>»	Erläuterung zu P7 vgl. oben.
2 Zum Flugplatz Interlaken Festlegungen Zweckbestimmung: «Priorität haben die Verlegung der REGA-Basis sowie die im regionalen Interesse liegende Nutzung ...	Änderung Festlegungen: «<i>Priorität haben die im regionalen Interesse liegende Nutzung (Geschäftsreiseverkehr, Tourismus- und Arbeitsflüge) und der Betrieb einer Rega-Basis.</i>»	Dem Antrag wird in abgeänderter Form entsprochen.

Anträge Propositions	Änderung im SIL Modification du PSIA	Bemerkungen Remarques
Festlegungen, Rahmenbedingungen zum Betrieb: «<i>Der Kanton beantragt, die für die wirtschaftliche Tragfähigkeit eines zivilen Flugbetriebs als notwendig erachtete Zahl von 6000 Flugbewegungen unter Berücksichtigung eines möglichst lärmarmen Flottenmix als Potential festzulegen</i>». ...	Ergänzung Stand der Koordination: «... von jährlich 7160 Bewegungen aus (Zeithorizont 2010), wovon 1160 Bewegungen auf den Helibetrieb der Rega entfallen. <i>Der Kanton Bern stimmt dieser Entwicklung zu. Die Nutzungsplanung der Gemeinde Bönigen (Zuordnung der Empfindlichkeitsstufen gemäss LSV) muss darauf abgestimmt werden. Die Gemeinde hat sich damit noch nicht einverstanden erklärt. Die Koordination ist damit noch nicht abgeschlossen.</i>» Der Abschnitt «Zur Art der künftigen zivilen Nutzung ...» entfällt. Änderung Festlegungen: Der Satz «Der Kanton definiert ... und der Flugplatzhalterin.» wird ersetzt durch: «<i>Die vom Kanton beantragte Entwicklung der zivilen Mitbenützung wird mit der Genehmigung der Ortsplanung von Bönigen (Zuordnung der Empfindlichkeitsstufen) festgesetzt.</i>» Änderung Festlegungen: Der Satz «Der Lärmbelastungskataster ist auf der Basis der festgelegten Verkehrsleistung zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen.» wird ersetzt durch: «<i>Die Festsetzung erfolgt mit der Genehmigung der Ortsplanung von Bönigen.</i>» Änderung Erläuterungen: Der Satz «Im Falle von neuen Vorgaben zur Verkehrsleistung sind die Lärmkurven neu zu berechnen und der Lärmbelastungskataster entsprechend anzupassen.» entfällt. Ergänzung Erläuterungen: «<i>Die Ergebnisse der periodischen Überprüfung des LBK sind dem Kanton zuhanden der kant. Luftfahrtkommission mitzuteilen.</i>» Änderung Erläuterungen: «Betroffen ist davon namentlich das Siedlungsgebiet von Bönigen. <i>Die Ortsplanung der Gemeinde Bönigen muss auf das festgelegte Gebiet mit Lärmbelastung abgestimmt werden (Zuordnung der Empfindlichkeitsstufen). Die Ortsplanung wird am 28. Dezember 2001 von der Gemeindeversammlung beschlossen. Anschliessend wird sie vom Kanton genehmigt.</i>»	Dem Antrag wird in abgeänderter Form entsprochen. Die vom Kanton Bern beantragte Zahl von jährlich 6000 Flugbewegungen umfasst gemäss Rücksprache mit den zuständigen kant. Stellen nur die Flächenflugzeuge (ohne die 1160 Helikopterbewegungen). Diese Verkehrsleistung wird in Form der Lärmkurve dargestellt. Das Gebiet mit Lärmbelastung kann erst festgesetzt werden, wenn sich Kanton und Gemeinde Bönigen über die Zuordnung der Empfindlichkeitsstufen geeinigt haben, bzw. wenn die Ortsplanung der Gemeinde vom Kanton genehmigt ist. Bis zu diesem Zeitpunkt bleibt das Gebiet mit Lärmbelastung ein Zwischenergebnis. Der Flottenmix wird bei der periodischen Überprüfung des LBK gemäss Art. 37a LSV festgestellt und den beteiligten Behörden mitgeteilt. Diese entscheiden auf der Basis der Ergebnisse (im Rahmen eines Koordinationsgesprächs), ob eine Anpassung des Gebiets mit Lärmbelastung im SIL vorzunehmen sei.

Anträge Propositions	Änderung im SIL Modification du PSIA	Bemerkungen Remarques
Kanton Graubünden, Departement des Innern und der Volkswirtschaft		
1 Zum Regionalflugplatz Samedan		
Grundlagendokumente: Betriebskonzession vom 23. 8. 1974 1. September 2001 bis 31. August 2031. Betriebsreglement vom 12. 9. 1989 22. August 2001	Änderung Grundlagendokumente: «Betriebskonzession vom 27. 8. 2001» «Betriebsreglement vom 22. 8. 2001» Änderung Stand der Koordination: «Mit der Erneuerung der Betriebskonzession vom 27. 8. 2001 und der Genehmigung des Betriebsreglements wurde festgelegt, unter welchen Bedingungen der bisherige Betrieb weitergeführt wird. Infrastruktur ...».	Dem Antrag wird entsprochen.
Festlegungen Erschliessung Zwischenergebnis: Der Kanton hält fest, dass er stets der Auffassung war, dass der Flugplatz unabhängig von der Einführung von Linienverkehr an das öffentliche Verkehrsnetz anzuschliessen ist.	Änderung Festlegungen: «Der Anschluss des Flugplatzes an das öffentliche Verkehrsnetz ist zu gewährleisten».	Dem Antrag wird entsprochen.
Erläuterungen Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt: «Die Abstimmung zwischen der Flugplatznutzung und dem kantonalen kommunalen Projekt der Flazumlegung ist im ...»	Änderung Erläuterungen: «... Flugplatznutzung und dem kommunalen Projekt ...»	Dem Antrag wird entsprochen.
Anmerkung Linienverkehr / Heliport: Der Kanton hält weiterhin an den Optionen «Einführung von Linienverkehr» und «Verlegung des Heliports St. Moritz nach Samedan» fest, obschon seitens Gemeinden und Kreis Oberengadin Widerstand besteht.	Ergänzung Stand der Koordination: «Die Option «Linienverkehr» ist zwischen Kanton, Kreis Oberengadin und Standortgemeinde noch nicht in allen Teilen abgestimmt.» Änderung Festlegungen: Zweckbestimmung, «Der Flugplatz Samedan kann mittelfristig ...» wird als Zwischenergebnis eingestuft. Die Festlegungen werden ergänzt mit: «... Option zu berücksichtigen. Die Differenzen zwischen Kanton, Kreis Oberengadin und Standortgemeinde müssen noch bereinigt werden.» Ergänzung Erläuterungen: «Die Standortgemeinde Samedan ist mit der Option Linienverkehr nicht einverstanden. Bei einer allfälligen Konkretisierung des Projekts und als Voraussetzung für eine Festsetzung im SIL wird das Gespräch zwischen den beteiligten Behörden zu gegebener Zeit wieder aufzunehmen sein. Insbesondere müssen die Differenzen zwischen Kanton und Standortgemeinde bereinigt werden.» Ergänzung Stand der Koordination: «Die Verlegung des Winter-Heliports von St. Moritz nach Samedan wird zu prüfen sein. Zu dieser Frage besteht zwischen den beteiligten Behörden noch kein Konsens.» Änderung Festlegungen: Zweckbestimmung, «Im Zusammenhang mit einem Ausbau ... Winter-Heliport ...» wird als Vororientierung eingestuft. Ergänzung Erläuterungen: «Der Winter-Heliport St. Moritz ist im Netzkonzept des SIL festgesetzt. Zur Verlegung des Heliports nach Samedan besteht zwischen dem Kanton und der betroffenen Region bzw. der Standortgemeinde Samedan noch kein Konsens. Die als Vororientierung festgelegte Prüfung wird im Rahmen des Koordinationsprotokolls zum Winter-Heliport vorzunehmen sein.»	Die Option Linienverkehr bleibt als Zwischenergebnis im Objektblatt. Kanton und Bund stützen diese Option. Die Standortgemeinde Samedan ist mit dieser Option nicht einverstanden (Stellungnahme zum Objektblatt SIL), hat sich im Rahmen des Koordinationsprozesses jedoch nicht dagegen ausgesprochen. Der Kreis Oberengadin hat sich in seiner Stellungnahme zum Objektblatt SIL nicht dazu geäußert. Der Winter-Heliport St. Moritz ist im Netzkonzept des SIL festgesetzt. Der Kanton unterstützt die Verlegung des Heliports auf den Flugplatz Samedan. Zu dieser Frage besteht zwischen dem Kanton und den betroffenen Gemeinden noch kein Konsens. Die Prüfung der Verlegung wird als Vororientierung festgehalten. Die Diskussion soll im Rahmen des Koordinationsprotokolls zum Winter-Heliport weitergeführt werden.

Anträge Propositions	Änderung im SIL Modification du PSIA	Bemerkungen Remarques
Canton de Fribourg		
1 pas de remarque	aucune	aucune
Canton de Neuchâtel, département de la gestion du territoire		
1 Aéroport Les Eplatures		
Un nouveau chapitre «Protection des eaux» doit être créé, indépendant du chapitre «Protection de la nature et du paysage»:	aucune	Ces aspects sont trop précis pour être traités dans les décisions du PSIA. Le thème est abordé dans les explications de la fiche. De même, il figure dans le protocole de coordination.
Le plan ainsi que la légende doivent intégrer l'aspect de la protection des eaux. Il s'agit de spécifier les secteurs, zones et aires d'alimentation des eaux.		
Il manque deux chapitres: «Emissions gazeuses et calcul d'immissions» et «Rayonnements non ionisants»	aucune	Ces aspects sont trop précis pour être traités dans les décisions du PSIA. Ils doivent au besoin être mis en relation avec des projets spécifiques de construction.
Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung		
1 Zum Regionalflugplatz Grenchen		
Festlegungen, Zweckbestimmung zu offen formuliert, Ergänzen: «... unter Beachtung des Zulassungszwanges und im Rahmen des Potentials von 90'000 Flugbewegungen».	keine	Der Antrag wird nicht berücksichtigt. Die Bewegungszahl ist über die Lärmkurve gesteuert.
Festlegungen, Rahmenbedingungen zum Betrieb: Schulungsvolte befindet sich in Abklärung. Aufnahme als Zwischenergebnis scheint verfrüht, darum als Vororientierung deklarieren.	Änderung Festlegungen: Rahmenbedingungen zum Betrieb, «Flugplatzhalter und BAZL klären die Realisierbarkeit einer Schulungsvolte ...» wird als Vororientierung eingestuft.	Dem Antrag wird entsprochen.
Festlegungen, Natur- und Landschaftsschutz, ergänzen: «... ökologisch aufgewertet bzw. im Sinne des kantonalen Mehrjahresprogramms Natur und Landschaft genutzt werden».	Ergänzung Erläuterungen: «... freiwilliger Basis getroffen werden, mittels Vereinbarungen im Sinne des kantonalen Mehrjahresprogramms Natur und Landschaft.»	Dem Antrag wird in abgeschwächter Form entsprochen.
Erläuterungen; Erschliessung ergänzen: «... ist in der Plangenehmigung des Parkplatzes Nord (Anhang C) geregelt.»	Ergänzung Erläuterungen: «... ist in der Plangenehmigung des Parkplatzes Nord (Anhang C) geregelt ...»	Dem Antrag wird entsprochen.
Anmerkungen:		
Festlegungen, Flugplatzperimeter: Wegen Projekt Hangar Breitling wird der Landeplatz der Fallschirmspringer verlegt und der Perimeter geringfügig erweitert. Kanton unterstützt das Vorhaben.	Ergänzung Stand der Koordination: «Durch den Neubau eines Hangars auf dem Flugplatzareal muss der Landeplatz der Fallschirmspringer verlegt werden. Das erforderliche Plangenehmigungsverfahren ist eingeleitet.»	Die vorgesehene Erweiterung des Perimeters ist noch nicht mit allen betroffenen Fachstellen des Bundes abgestimmt. Sie wird als Zwischenergebnis ins Objektblatt aufgenommen. Die erforderliche Koordination erfolgt im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens.
Eine neue Brücke über den Witibach wird benötigt. Eine dauernde Niederhaltung des Ufergehölz erfordert eine naturschutzrechtliche Bewilligung.	Ergänzung Festlegungen, als Zwischenergebnis in Text und Karte: «Der Perimeter wird nach Absprache mit den betroffenen Fachstellen des Bundes im Bereich der projektierten Verlegung des Landeplatzes der Fallschirmspringer erweitert [1].»	
Erläuterungen, Flugplatzperimeter: Der Kanton passt den Flugplatzperimeter und den Text im Richtplan an. Wird 2001 dem ARE unterbreitet.	Ergänzung Erläuterungen: «Die Verlegung des Landeplatzes der Fallschirmspringer erfordert den Bau einer in Notfällen mit Personalfahrzeugen befahrbaren Brücke über den Witibach. Zudem muss das Ufergehölz im Sichtbereich dauernd nieder gehalten werden. Die erforderliche Koordination erfolgt im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens.»	

Anträge Propositions	Änderung im SIL Modification du PSIA	Bemerkungen Remarques
Canton de Vaud, service de l'aménagement du territoire		
1 Aéroport Lausanne-La Blécherette Explications, Exposition au bruit: supprimer la phrase «Mais dans tous les cas la courbe représentée sur la carte indique la charge sonore maximale acceptable»	Les explications sont modifiées dans le sens de la proposition.	Suite au futur rapport de l'ARLB sur la modification des procédures d'approche et de décollage en vue de réduire le bruit, la nouvelle courbe pourra éventuellement être différente de la présente courbe; par exemple en diminuant à l'ouest pour augmenter au nord. La proposition est retenue.
Remarque: le canton de Vaud reste dans l'attente du rapport de l'ARLB, une année après la mise en service de la piste.	aucune	Le rapport de l'ARLB sur la modification des procédures d'approche et de décollage en vue de réduire le bruit est actuellement en cours d'élaboration. Dès que ses conclusions seront connues, une nouvelle coordination aura lieu entre les partenaires concernés. Tout ce qui concerne le bruit se trouve d'ailleurs pour cette raison en catégorie «coordination en cours» dans la fiche par objet.
Einwohnergemeinde Belp		
1 Zum Regionalflugplatz Bern-Belp Anmerkung Der Parkplatz P7 (Legende in Koordinationskarte 3) wurde nie bewilligt und kann somit auch nicht aufgehoben werden. Er gehört demzufolge nicht in den Flugplatzperimeter.	Die Festlegung wird gestrichen. Ergänzung Erläuterungen: <i>«Das Bewilligungsverfahren für den Parkplatz P7 konnte seinerzeit nicht abgeschlossen werden. Er wird nach der Erstellung des Parkhauses oder mit dem Bau der Pistenverlängerung aufgehoben.»</i>	Dem Antrag wird entsprochen (vgl. auch Stellungnahme Kanton Bern).
Gemeinde Bönigen		
1 Zum Flugplatz Interlaken Bemerkungen Die Gemeinde unterstützt die Interpretation des BUWAL betreffend der Umnutzung des Flugplatzareals. Sie ist als Neuanlage einzustufen. (PW müssen eingehalten werden. In Bönigen werden z. T. die Planungswerte überschritten)	keine	Die Festlegungen im SIL gehen davon aus, dass die Erweiterung der zivilen Mitbenützung des Flugplatzes als Neuanlage einzustufen ist.
Als Folge der Einstufung verschiedener Wohngebiete in Bönigen in die ES II, ist eine zivile Nutzung des Flugplatzareals mit Ausnahme der Helikopterbewegungen fraglich. Am 28. Dezember wird voraussichtlich die neue Ortsplanung beschlossen.	Ergänzung Stand der Koordination: <i>«... Der Kanton Bern stimmt dieser Entwicklung zu. Die Nutzungsplanung der Gemeinde Bönigen (Zuordnung der Empfindlichkeitsstufen gemäss LSV) muss darauf abgestimmt werden. Die Gemeinde hat sich damit noch nicht einverstanden erklärt. Die Koordination ist damit noch nicht abgeschlossen.»</i> Änderung Festlegungen: Der Satz «Der Kanton definiert ... und der Flugplatzhalterin.» wird ersetzt durch: <i>«Die vom Kanton beantragte Entwicklung der zivilen Mitbenützung wird mit der Genehmigung der Ortsplanung von Bönigen (Zuordnung der Empfindlichkeitsstufen) festgesetzt.»</i> Änderung Festlegungen: Der Satz «Der Lärmbelastungskataster ist auf der Basis der festgelegten Verkehrsleistung zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen.» wird ersetzt durch: <i>«Die Festsetzung erfolgt mit der Genehmigung der Ortsplanung von Bönigen.»</i>	Das Gebiet mit Lärmbelastung kann erst festgesetzt werden, wenn sich Kanton und Gemeinde Bönigen über die Zuordnung der Empfindlichkeitsstufen geeinigt haben, bzw. wenn die Ortsplanung der Gemeinde vom Kanton genehmigt ist. Bis zu diesem Zeitpunkt bleibt das Gebiet mit Lärmbelastung ein Zwischenergebnis. vgl. auch Stellungnahme Kanton Bern

Anträge Propositions	Änderung im SIL Modification du PSIA	Bemerkungen Remarques
Stadt Grenchen		
1 Zum Regionalflugplatz Grenchen Festlegungen, Rahmenbedingungen zum Betrieb: Schulungsvolte befindet sich erst in Abklärung, die Stadt Grenchen wurde noch nicht orientiert. Aufnahme als Zwischenergebnis scheint verfrüht, darum als Vororientierung deklarieren. Anmerkungen: Festlegungen, Flugplatzperimeter: Wegen Projekt Hangar Breitling wird der Landeplatz der Fallschirmspringer verlegt und der Perimeter geringfügig erweitert. Die Stadt Grenchen unterstützt das Vorhaben. Eine neue Brücke über den Witibach wird benötigt. Eine dauernde Niederhaltung des Ufergehölz erfordert eine naturschutzrechtliche Bewilligung.	Änderung Erläuterungen: «Betroffen ist davon namentlich das Siedlungsgebiet von Bönigen. Die Nutzungsplanung der Gemeinde und das Gebiet mit Lärmbelastung müssen aufeinander abgestimmt werden (Zuordnung der Empfindlichkeitsstufen). Die Ortsplanung wird am 28. Dezember 2001 von der Gemeindeversammlung beschlossen. Anschliessend wird sie vom Kanton genehmigt. Der Kanton wird dabei entscheiden, ob die zur Diskussion stehenden Wohnzonen von der Genehmigung auszuschliessen sind und deren Nutzung neu zu definieren sein wird.» Änderung Festlegungen: Rahmenbedingungen zum Betrieb, «Flugplatzhalter und BAZL klären die Realisierbarkeit einer Schulungsvolte ...» wird als Vororientierung eingestuft. Ergänzung Stand der Koordination: «Durch den Neubau eines Hangars auf dem Flugplatzareal muss der Landeplatz der Fallschirmspringer verlegt werden. Das erforderliche Plangenehmigungsverfahren ist eingeleitet.» Ergänzung Festlegungen, als Zwischenergebnis in Text und Karte: «Der Perimeter wird nach Absprache mit den betroffenen Fachstellen des Bundes im Bereich der projektierten Verlegung des Landeplatzes der Fallschirmspringer erweitert [1].» Ergänzung Erläuterungen: «Die Verlegung des Landeplatzes der Fallschirmspringer erfordert den Bau einer in Notfällen mit Personenfahrzeugen befahrbaren Brücke über den Witibach. Zudem muss das Ufergehölz im Sichtbereich dauernd nieder gehalten werden. Die erforderliche Koordination erfolgt im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens.»	Dem Antrag wird entsprochen. vgl. auch Stellungnahme Kanton Solothurn Die vorgesehene Erweiterung des Perimeters ist noch nicht mit allen betroffenen Fachstellen des Bundes abgestimmt. Sie wird als Zwischenergebnis ins Objektblatt aufgenommen. Die erforderliche Koordination erfolgt im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens. vgl. auch Stellungnahme Kanton Solothurn
Commune de Gruyères		
1 Pas de remarque sur le protocole de coordination.	aucune	aucune
Gemeinde Kehrsatz		
1 Zum Regionalflugplatz Bern-Belp Erschliessung, Antrag: Die Flugplatzstrasse Kehrsatz ist langfristig für den Zubringerverkehr zum Flugplatz zu schliessen.	Änderung Erläuterungen: «... ab Belp erstellt. Die bestehende Strasse zwischen Kehrsatz und Flugplatz bleibt als öffentliche Strasse bestehen. Insbesondere dient sie als wichtige Achse für Notfalleinsätze.»	Dem Antrag wird in abgeänderter Form entsprochen. In den Erläuterungen wird bereits darauf hingewiesen, dass das kantonale Projekt zur neuen Flughafen-zufahrt auf der bestehenden Flugplatzstrasse in Kehrsatz flankierende Massnahmen vorsieht. vgl. auch Stellungnahme Kanton Bern

Anträge Propositions	Änderung im SIL Modification du PSIA	Bemerkungen Remarques
Lärmbelastung: Die im Plan Regionalflugplatz Bern-Belp Nr. 3.2.2-1 eingetragene Lärmkurve von 55dB(A) muss im Bereich Kehrsatz um mind. 2 Dezibel reduziert werden (Verschiebung auf die Kurve 57dB(A). Ohne diese Reduktion können die betroffenen Gebiete Selhofen und Luchli inskünftig nicht mehr als Wohngebiete eingezont werden.	keine	Der Antrag kann nicht berücksichtigt werden. Zweck der Lärmkurve ist es, zu zeigen, wo die lärmbelasteten Gebiete liegen und zu verhindern, dass dort neue Siedlungen entstehen. Die Kurve hängt von Bewegungszahl, Flottenmix und Route ab und kann nicht einfach verschoben werden.
Die Kleinaviatik soll nicht weiter ausgebaut werden.	keine	Dem Antrag wird mit den bereits bestehenden Festlegungen entsprochen.
Die vorgeschriebenen Flugvolten von Flugzeugen und Helikoptern müssen optimiert werden.	keine	Dem Antrag wird mit den bereits bestehenden Festlegungen entsprochen. Im weitem wird auf das Koordinationsprotokoll vom Juni 2001 verwiesen.
Municipalité de Lausanne		
1 Aéroport Lausanne-La Blécherette Remarque: la ville est en attente d'une nouvelle séance de coordination liée au bruit et la courbe de bruit devra être réactualisée dans le cadre de l'établissement d'un nouveau cadastre.	aucune	Le rapport de l'ARLB sur la modification des procédures d'approche et de décollage en vue de réduire le bruit est actuellement en cours d'élaboration. Dès que ses conclusions seront connues, une nouvelle coordination aura lieu entre les partenaires concernés. Tout ce qui concerne le bruit se trouve d'ailleurs pour cette raison en catégorie «coordination en cours» dans la fiche par objet.
Le plan des zones de sécurité de mars 1995 n'est pas connu des services administratifs de la ville.	Le texte pages 3 et 4 est modifié comme suit: «... le plan des zones de sécurité de février 1978.»	La modification se justifie car le texte actuel est faux.
Einwohnergemeinde Lengnau		
1 Zum Flugplatz Grenchen keine Anträge, Anmerkung: Eine Schulungsvolte entlang dem Jurahang wird die Gemeinde nicht akzeptieren.	keine	Die Schulungsvolte befindet sich erst in Abklärung und hat den Status einer Vororientierung. vgl. auch Stellungnahme Kanton Solothurn
Einwohnergemeinde Matten		
1 keine Anträge	keine	keine
Municipalité du Mont-sur-Lausanne		
1 Aéroport Lausanne-La Blécherette Précision à propos du protocole de coordination: Sur le territoire communal du Mont-sur-Lausanne, il n'y a pas de différenciation de mise en œuvre entre les différents secteurs du pôle de développement. Cette mise en œuvre interviendra en fonction de l'établissement des plans de quartier et selon la volonté des propriétaires; aucune priorité n'est légalement définie.	aucune	Il sera tenu compte de la remarque dans le cadre du protocole de coordination.
Einwohnergemeinde Münsingen		
1 Zum Regionalflugplatz Bern-Belp Zweckbestimmung: Der Flugplatzbetrieb mit seinen negativen Auswirkungen darf den Bemühungen der Gemeinden, lokal attraktiv zu bleiben, nicht zuwiderlaufen.	keine	Diese Inhalte sind im konzeptionellen Teil des SIL enthalten und vom Bundesrat verabschiedet.

Anträge Propositions	Änderung im SIL Modification du PSIA	Bemerkungen Remarques
Verkehrsleistung, Lärmbelastung: Die Bevölkerung hat ein Anrecht darauf, von den technischen und betrieblichen Entwicklungen betreffend Lärmverminderung zu profitieren. Die «Erfolge» sollen nicht durch die steigende Anzahl Flugbewegungen kompensiert werden.	keine	keine
Auf die Möglichkeit, bei Lärmimmissionsgrenzwerten Erleichterungen gewähren zu können, sollte verzichtet werden.	keine	Die Möglichkeit wird vom Gesetz und vom SIL (Konzept) gegeben; ob von ihr Gebrauch gemacht wird, hängt vom künftigen Betrieb ab.
Die Überprüfung der An- und Abflugvolten wird begrüsst.	keine	
Gemeinde Muri		
1 Zum Regionalfugplatz Bern-Belp Lärmbelastung Ergänzung: Der Abschnitt sollte dahingehend ergänzt werden, dass der Flugbetrieb in der Nacht und an Sonntagen besonders störend wirkt. Allfällige Erweiterungen im Flugbetrieb dürfen deshalb keineswegs in den «Ruhezeiten» zugelassen werden.	keine	Dieser Umstand ist allgemein bekannt. Ruhezeiten erfüllen genau diesen Zweck. Flüge in dieser Zeit sind auf das absolut notwendige Minimum beschränkt.
Stadt Murten / Ville de Morat FR		
1 keine Anträge / pas de remarque	aucune	aucune
Commune de Neyruz FR		
1 Aérodrome régional d'Ecuvillens: pas de remarques Commentaire: «Nous saisissons cette occasion pour demander instamment que les vols d'aéronefs respectent les couloirs aériens figurant sur la carte d'approche.»	aucune	Le commentaire est enregistré.
Gemeinde Plaffeien		
1 keine Anträge	keine	keine
Commune de Romanel-sur-Lausanne		
1 Aéroport Lausanne-La Blécherette Remarque de détail: Les lignes de transport d'électricité telles que définies graphiquement sur la légende ne figurent pas sur la carte 3.22.2-1. Constat: la Municipalité prend acte qu'en matière de bruit la coordination n'est qu'en cours et qu'il s'agira d'entreprendre les actes d'aménagement nécessaires pour passer en catégorie CR (coordination réglée). La commune part de l'idée qu'elle sera associée à ce processus.	La légende sera adaptée. aucune	Seuls les nouveaux projets de ligne électrique (contenu du PSE) sont reportés sur la carte. Les lignes existantes n'y apparaissent pas. Le rapport de l'ARLB sur la modification des procédures d'approche et de décollage en vue de réduire le bruit est actuellement en cours d'élaboration. Dès que ses conclusions seront connues, une nouvelle coordination aura lieu entre les partenaires concernés. Tout ce qui concerne le bruit se trouve d'ailleurs pour cette raison dans la catégorie «coordination en cours» sur la fiche par objet.
La commune souhaite qu'à la page 1, dernier paragraphe, ainsi qu'à la page 4, dernier paragraphe du point «exposition au bruit», la nouvelle terminologie «Blécherette Région» avec adjonction entre parenthèses (composé de trois sites distincts sur les communes de Lausanne, le Mont-sur-Lausanne et Romanel-sur-Lausanne) soit utilisée lorsqu'il est question du pôle de développement économique.	Le texte est modifié dans le sens de la proposition.	La proposition est acceptée.

Anträge Propositions	Änderung im SIL Modification du PSIA	Bemerkungen Remarques
La commune émet «toutes réserves d'intervenir si nécessaire lorsque l'emplacement de la base Rega sera déterminé.»	aucune	Le futur emplacement de la base Rega est déterminé dans le PPA n° 661. Un processus de coordination et une consultation auront lieu lors d'une éventuelle future construction.
Gemeinde Rüti bei Büren		
1 zum Flugplatz Grenchen Antrag Festlegungen, Rahmenbedingungen zum Betrieb: Die Schulungsvolte am Jurahang ist nicht zu prüfen, sondern zu beschliessen.	Änderung Festlegungen: Rahmenbedingungen zum Betrieb, «Flugplatzhalter und BAZL klären die Realisierbarkeit einer Schulungsvolte ...» wird als Vororientierung eingestuft.	Der Antrag wird nicht berücksichtigt. Die Schulungsvolte befindet sich erst in Abklärung und wird als Vororientierung eingestuft. vgl. auch Stellungnahme Kanton Solothurn
Commune de La Tour-de-Trême		
1 pas de remarque	aucune	aucune
Gemeinde Samedan		
1 Zum Regionalflugplatz Samedan: Festlegungen Zweckbestimmung: Die Option der Einführung des Linienverkehrs ist ersatzlos aus dem SIL zu streichen. (Bereits in Zusammenhang mit der Vernehmlassung zum kt. Richtplan, in Übereinstimmung mit anderen Gemeinden und dem Kreis Oberengadin hat sich Samedan gegen diese Option ausgesprochen).	Ergänzung Stand der Koordination: <i>« Mit der Standortgemeinde Samedan besteht zur Option Linienverkehr noch kein Konsens.»</i> Änderung Festlegungen: Zweckbestimmung «Der Flugplatz Samedan kann mittelfristig ...» wird als Zwischenergebnis eingestuft. Die Festlegungen werden ergänzt mit: «... Option zu berücksichtigen. Als Voraussetzung für eine Festsetzung müssen insbesondere die Differenzen zwischen Kanton und Standortgemeinde bereinigt werden.» Ergänzung Erläuterungen: <i>« Die Standortgemeinde Samedan ist mit der Option Linienverkehr nicht einverstanden. Bei einer allfälligen Konkretisierung des Projekts und als Voraussetzung für eine Festsetzung im SIL wird das Gespräch zwischen den beteiligten Behörden zu gegebener Zeit wieder aufzunehmen sein. Insbesondere müssen die Differenzen zwischen Kanton und Standortgemeinde bereinigt werden.»</i>	Der Antrag wird nicht berücksichtigt. Die Option Linienverkehr bleibt als Zwischenergebnis im Objektblatt. Kanton und Bund stützen diese Option. Die Standortgemeinde Samedan ist mit dieser Option nicht einverstanden (Stellungnahme zum Objektblatt SIL), hat sich im Rahmen des Koordinationsprozesses jedoch nicht dagegen ausgesprochen. Der Kreis Oberengadin hat sich in seiner Stellungnahme zum Objektblatt SIL nicht dazu geäußert. Die Festsetzung der Option Linienverkehr im SIL setzt die Bereinigung der Differenzen zwischen Kanton und Standortgemeinde voraus. vgl. auch Stellungnahme Kanton Graubünden
Der Winter-Heliport soll weiterhin in St. Moritz bleiben. (Opfersymmetrie, Transportwege)	Ergänzung Stand der Koordination: <i>« Die Verlegung des Winter-Heliports von St. Moritz nach Samedan wird zu prüfen sein. Zu dieser Frage besteht zwischen den beteiligten Behörden noch kein Konsens.»</i> Änderung Festlegungen: Zweckbestimmung, «Im Zusammenhang mit einem Ausbau ... Winter-Heliport ...» wird als Vororientierung eingestuft. Ergänzung Erläuterungen: <i>« Der Winter-Heliport St. Moritz ist im Netzkonzept des SIL festgesetzt. Zur Verlegung des Heliports nach Samedan besteht zwischen dem Kanton und der betroffenen Region bzw. der Standortgemeinde Samedan noch kein Konsens. Die als Vororientierung festgelegte Prüfung wird im Rahmen des Koordinationsprotokolls zum Winter-Heliport vorzunehmen sein.»</i>	Der Winter-Heliport St. Moritz ist im Netzkonzept des SIL festgesetzt. Der Kanton unterstützt die Verlegung des Heliports auf den Flugplatz Samedan. Zu dieser Frage besteht zwischen dem Kanton und den betroffenen Gemeinden noch kein Konsens. Die Prüfung der Verlegung wird als Vororientierung festgehalten. Die Diskussion soll im Rahmen des Koordinationsprotokolls zum Winter-Heliport weitergeführt werden. vgl. auch Stellungnahme Kanton Graubünden

Anträge Propositions	Änderung im SIL Modification du PSIA	Bemerkungen Remarques
Gemeinde Zimmerwald		
1 keine Anträge	keine	keine
Kreisamt Kreis Oberengadin		
1 Regionalplanung Oberengadin und Kreis Oberengadin halten fest, dass der Winter-Heliport St. Moritz als Festsetzung mit den nötigen Auflagen beizubehalten ist.	Ergänzung Stand der Koordination: «Die Verlegung des Winter-Heliports von St. Moritz nach Samedan wird zu prüfen sein. Zu dieser Frage besteht zwischen den beteiligten Behörden noch kein Konsens.» Änderung Festlegungen: Zweckbestimmung «Im Zusammenhang mit einem Ausbau ... Winter-Heliport ...» wird als Vororientierung eingestuft. Ergänzung Erläuterungen: «Der Winter-Heliport St. Moritz ist im Netzkonzept des SIL festgesetzt. Zur Verlegung des Heliports nach Samedan besteht zwischen dem Kanton und der betroffenen Region bzw. der Standort-gemeinde Samedan noch kein Konsens. Die als Vororientierung festgelegte Prüfung wird im Rahmen des Koordina-tionsprotokolls zum Winter-Heliport vorzunehmen sein.»	Der Winter-Heliport St. Moritz ist im Netzkonzept des SIL festgesetzt. Der Kanton unterstützt die Verlegung des Heliports auf den Flugplatz Samedan. Zu dieser Frage besteht zwischen dem Kanton und den betroffenen Gemeinden noch kein Konsens. Die Prüfung der Verlegung wird als Vororientierung festgehalten. Die Diskussion soll im Rahmen des Koordinationsprotokolls zum Winter-Heliport weitergeführt werden. vgl. auch Stellungnahme Kanton Graubünden
Aéroport Région Lausannoise La Blécherette SA (ARLB)		
1 Aéroport Lausanne-La Blécherette	Le texte est modifié dans le sens de la proposition.	La proposition est acceptée conformément à l'intitulé des parties I à IIIB du PSIA (approuvé par le Conseil fédéral le 18.10.2000).
Remarques, Fonction de l'installation: «... vols d'affaire, de tourisme et de travail et dans la mesure du possible, les vols de formation et de ...»		
Il serait souhaitable de mettre un terme au second paragraphe après le mot «besoin» celui-ci n'étant pas nécessairement lié au développement régional ni à un intérêt public, d'ores et déjà consacré par le statut de l'installation. «Un développement est possible lorsque les prestations en question répondent à un besoin de développement régional et à un intérêt public.»	aucune	La proposition est refusée conformément à l'intitulé des parties I à IIIB du PSIA, définissant les critères de développement d'une installation.
Conditions générales de l'exploitation: «Les valeurs limites en matière de protection de l'environnement doivent en principe être respectées dans tous les cas être respectées car aucun allègement n'est possible.	aucune	La proposition est refusée, conformément à l'intitulé des parties I à IIIB du PSIA, car en l'absence de trafic de ligne, les valeurs limites doivent être respectées dans tous les cas.
Aire de limitation d'obstacles: Un second paragraphe devrait être introduit avec un point correspondant dans la colonne IP. Ce paragraphe pourrait être libellé de la manière suivante: «Une procédure d'adaptation du plan de zone de sécurité et de l'aire de limitation d'obstacles est réservée dans l'hypothèse de l'introduction d'une aide à l'approche aux instruments (par ex. GPS)».	aucune	La proposition est refusée car l'intention n'est pas encore assez concrète pour appartenir à la catégorie «information préalable». En outre, il est fait mention du sujet dans les explications.
Explications: L'ARLB demande de retirer la phrase «Mais dans tous les cas, la courbe représentée sur la carte indique la charge sonore maximale acceptable» car l'adaptation de l'exploitation à la demande et le remodelage des procédures opérationnelles pourraient entraîner un léger déplacement des courbes isophones.	Le texte est modifié dans le sens de la proposition.	Suite au futur rapport de l'ARLB sur la modification des procédures d'approche et de décollage en vue de réduire le bruit, la nouvelle courbe pourra éventuellement être différente de la présente courbe; par exemple en diminuant à l'ouest pour augmenter au nord. La proposition est retenue.

Anträge Propositions	Änderung im SIL Modification du PSIA	Bemerkungen Remarques
Flughafen Bern-Belp (Alpar Flug- und Flugplatzgesellschaft AG)		
1 Zum Regionalflugplatz Bern-Belp Grundlagendokumente: Es empfiehlt sich, den Sicherheitszonenplan vom März 2000, mit Pistenanpassungen, anzufügen.	Änderung Grundlagendokumente: «Sicherheitszonenplan vom März 2000» Änderung Stand der Koordination: «Über den Ausbau der Infrastruktur des Flughafens wird in den entsprechenden Plangenehmigungsverfahren entschieden. Diese Verfahren sind mit dem SIL-Koordinationsprozess sowie dem laufenden kantonalen Verfahren für die neue Flughafenzufahrt koordiniert. Die Verfahren zur Pistenverlängerung (Entscheid vom 10.9.01) und zum Terminalneubau (Entscheid vom 27.6.01) sind abgeschlossen, das Verfahren zum Parkhaus ist noch hängig.»	Dem Antrag wird entsprochen. vgl. auch Stellungnahme Kanton Bern
Erläuterungen, Zweckbestimmungen, Betrieb: Anfügen: «Gemäss kantonalem Leitbild(...) Die Strategie der Alpar AG umfasst grundsätzlich drei Elemente, nämlich: Linien- und Charterverkehr (als öV) / Allgemeine Luftfahrt (als indiv. Verkehr) / Bundesflüge. Der Entwicklung der Verkehrsleistung...»	Änderung Erläuterungen: «Nach Auffassung des Kantons Bern sollen der Linien- und Geschäftsverkehr gestärkt, die Sport- und Freizeitfliegerei aber nicht gefördert werden. Ziel ist ein optimales öffentliches Linienverkehrsangebot zu den wichtigsten europäischen Zentren, sofern diese mit der Bahn nicht vergleichbar attraktiv erschlossen sind. Die Strategie der Alpar AG umfasst die drei Elemente Linien- und Charterverkehr (öffentlicher Verkehr), allgemeine Luftfahrt (Individualverkehr) und Bundesflüge.»	Dem Antrag wird entsprochen. vgl. auch Stellungnahme Kanton Bern
Erläuterungen Erschliessung: Änderung: Durch den Bau der Pistenverlängerung entfällt der Parkplatz P6, entfallen Teile des Parkplatzes.	Ergänzung Erläuterungen: «Mit dem Bau der neuen Infrastrukturanlagen (Pistenverlängerung, Parkhaus, Zufahrtsstrasse) wird die Parkierung neu organisiert: Durch den Bau der Pistenverlängerung muss der Parkplatz P6 umgelegt werden. Diese Umlegung ist Bestandteil des Projekts Zufahrtsstrasse.»	Dem Antrag wird in abgeänderter Form entsprochen. vgl. auch Stellungnahme Kanton Bern
Flugplatz Birrfeld (Aero-Club Aargau)		
1 keine Anträge	keine	keine
Regionalplanung Oberland-Ost		
1 Zum Flugplatz Interlaken Die geplanten Flugbewegungen von 7160 sind recht bescheiden. Damit könnte sogar die untere Grenze eines wirtschaftlichen Betriebes unterschritten sein.	keine	Die Festlegungen im Objektblatt basieren auf der vom VFI beantragten zivilen Mitbenützung. vgl. auch Stellungnahme Kanton Bern
Société d'Aviation de la Gruyère, SAG SA		
1 Demandes Prestations de trafic, potentiel PSIA: Le chiffre de 17'500 doit être compris comme une projection dans les limites de laquelle il n'y a pas lieu de reconsidérer le cadastre du bruit de 1997. Il ne s'agit en aucun cas d'une acceptation d'une limitation de mouvements par SAG, mais d'une barre au-delà de laquelle un réexamen de ce cadastre pourrait être mis en œuvre.	aucune	Le nombre de mouvements est un des critères avec la composition de la flotte, la répartition des mouvements dans le temps et les routes de vol permettant de calculer la charge sonore. C'est donc la charge sonore calculée avec 17'500 mouvements qui détermine le potentiel de développement de l'installation.

Anträge Propositions	Änderung im SIL Modification du PSIA	Bemerkungen Remarques
Fonction de l'installation: Mentionner expressément l'activité de parachutisme.	Dans les explications, le texte est complété comme suit: <i>«L'activité de parachutisme est présente sur l'installation de Gruyères. Cette activité n'est pas remise en question. Son déroulement concret sera convenu entre toutes les parties lors des tables rondes.»</i>	La proposition n'est pas retenue. Par contre un complément sera ajouté au chapitre «Explications».
Conditions générales de l'exploitation: SAG s'en tient strictement au principe administratif de base fixé dans la LPE, l'OPB et la jurisprudence. Il n'est pas opportun de répéter «L'exploitant (...) prend toutes dispositions d'exploitation possibles». SAG ne prendra pas de mesures plus restrictives que celles que lui impose la loi.	aucune	La proposition est refusée car la phrase inscrite rappelle le principe de prévention comme cadre général.
Protection de la nature et du paysage: L'exigence de l'affectation écologique des surfaces non utilisées par l'aviation doit être relativisée. Il ne saurait être question que SAG soit appelée à l'avenir à prendre des mesures de compensation écologique particulière. Le 1 ^{er} paragraphe doit être formulé sous forme incitative et non pas sous forme impérative.	aucune	La proposition est refusée en respect des principes énoncés dans la Conception Paysage Suisse (CPS).
Explications: Mentionner que la gestion de la charge sonore liée au parachutisme est attribuée à la SAG.	aucune	La proposition est refusée car le parachutisme appartient de fait à l'exploitation de l'aéroport et ce dernier doit gérer la charge sonore globale de son installation. Il est inutile de rappeler cette obligation.
Vereinigung für eine zivile Mitbenutzung des Flugplatzes Interlaken (VFI)		
1 Zum Flugplatz Interlaken Die genannten 7160 Bewegungen dürfen nicht unterschritten werden, da sonst die Wirtschaftlichkeit des Flugplatzes gefährdet ist. Dies ist bei der Festlegung des Masses der angestrebten Entwicklung zu berücksichtigen.	keine	Die Festlegungen im Objektblatt basieren auf der beantragten zivilen Mitbenutzung. vgl. auch Stellungnahme Kanton Bern

Prüfungsbericht nach Art. 17 RPV

**Bundesamt für Raumentwicklung
20.12.2001**

Inhalt Prüfungsbericht

1 Einleitung

- 11 Anlass der Prüfung
- 12 Gegenstand der Prüfung
- 13 Inhalt der Prüfung

2 Gegenstand und Form des Sachplans

- 21 Zweck und Gegenstand des Teils III C
- 22 Darstellung und Ermöglichung von Anpassungen
- 23 Fazit zu Gegenstand und Form

3 Verfahren bei der Sachplanerarbeitung

- 31 Anlass für die Erarbeitung
- 32 Projektorganisation
- 33 Zusammenarbeit mit den Trägern raumwirksamer Aufgaben
- 34 Anhörung und Mitwirkung
- 35 Bereinigung
- 36 Erläuterungen
- 37 Veröffentlichung
- 38 Fazit zum Verfahren

4 Inhalt

- 41 Koordination der raumwirksamen Tätigkeiten
- 42 Anforderungen an die Festsetzung konkreter Vorhaben
- 43 Beitrag zur angestrebten räumlichen Entwicklung und zur Nachhaltigkeit
- 44 Vereinbarkeit mit den geltenden Planungen und Vorschriften
- 45 Fazit zum Inhalt

5 Schlussfolgerung

1 Einleitung

11 Anlass der Prüfung

In Ausführung des vom Bundesrat am 18.10.2000 genehmigten Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), Teil I-III B, wurde eine erste Reihe anlagespezifischer Objektblätter (Teil III C, 1. Serie) vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) in enger Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), weiteren Bundesstellen sowie unter Beizug der betroffenen Kantone, Gemeinden und Flugplatzhalter erarbeitet und dem Bundesrat zur Genehmigung unterbreitet.

12 Gegenstand der Prüfung

Die vorliegende Prüfung betrifft nur den Teil III C des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), Stand 20. Dezember 2001, und zwar eine erste Serie von 12 Anlagen, namentlich:

- Bern-Belp, Regionalflugplatz
- Interlaken, zivil mitbenützter Militärflugplatz
- Ecuwillens, aérodrome régional
- Bellechasse, champ d'aviation
- Gruyères, champ d'aviation
- Schwarzsee, Winterflugfeld
- Grenchen, Regionalflugplatz
- Samedan, Regionalflugplatz
- Birrfeld, Regionalflugplatz
- Fricktal-Schupfart, Flugfeld
- Lausanne-La Blécherette, aérodrome régional
- Les Eplatures, aérodrome régional

Der Erläuterungsbericht, der dem zur Genehmigung vorliegenden Dokument beigelegt ist, gibt einen Überblick über den Planungsablauf, das Ergebnis der abschliessenden Anhörung der Behörden und Flugplatzhalter (September-Oktober 2001) sowie deren Berücksichtigung und Interessenabwägung. Weitere Erläuterungen zu den anlagespezifischen Festlegungen sind in den Objektblättern selbst enthalten.

Für die Festlegungen zur Handhabung des SIL sowie zu den konzeptionellen Zielen und Vorgaben zur Luftfahrtinfrastruktur (mit Ausnahme des Netzes der Gebirgslandplätze) verweisen wir im übrigen auf den Teil I-III B mit dem entsprechenden Erläuterungs- und Prüfungsbericht.

Die weiteren Anlagen werden noch stufenweise erarbeitet und dem Bundesrat in weiteren Schritten unterbreitet.

13 Inhalt der Prüfung

Der Sachplaninhalt Teil III C, 1. Serie stellt eine Fortsetzung des bereits genehmigten Sachplans Teil I-III B dar, dessen Grundsätze und Vorgaben er mit anlagespezifischen räumlichen Bedingungen konkretisiert.

Im vorliegenden Prüfungsbericht beschränkt sich das ARE somit darauf, festzustellen, ob die neuen, noch nicht geprüften Aspekte mit den Anforderungen des Raumplanungsrechts übereinstimmen, die anzustrebende Entwicklung sinnvoll unterstützen und allfällige Widersprüche zu den übrigen Konzepten und Sachplänen des Bundes sowie den geltenden kantonalen Richtplänen ausgeräumt sind. Für die allgemeinen, konzeptionellen Fragestellungen – Gegenstand des bereits genehmigten SIL Teil I-III B – wird an dieser Stelle auf den Prüfungsbericht 2000 verwiesen.

2 Gegenstand und Form des Sachplans

Gegenstand und Form des konzeptionellen SIL Teil I-III B wurden mit der ersten Genehmigung schon untersucht. Wir beschränken uns hier auf die Prüfung des Objektteils IIIC.

21 Zweck und Gegenstand des Teils IIIC

Basierend auf dem bereits verabschiedeten konzeptionellen Rahmen dient der Objektteil IIIC der Festlegung der anlagespezifischen Ziele und Vorgaben.

Der SIL Teil IIIC baut inhaltlich – als räumliche Weiterentwicklung auf lokaler / regionaler Stufe jeder einzelnen Anlage – auf den Teil I-III B auf und konkretisiert ihn. Er enthält als verbindliche Elemente für jede der 12 behandelten Anlagen Aussagen zu:

- Zweckbestimmung
- Rahmenbedingungen zum Betrieb
- Flugplatzperimeter
- Lärmbelastung
- Hindernisbegrenzung
- Natur- und Landschaftsschutz und allenfalls
- Erschliessung

Mit diesen Angaben zeigt der Bund die Anforderungen auf, die bei den nachfolgenden luftfahrt-spezifischen Verfahren zu berücksichtigen sind.

Zweck und Gegenstand des SIL Teil IIIC entsprechen den Voraussetzungen von Artikel 14 RPV.

22 Darstellung und Ermöglichung von Anpassungen

Der SIL Teil IIIC lehnt sich an die bereits bewährte Form des SIL an. Die anlagespezifischen Aussagen des SIL sind sowohl im Text als auch kartographisch dargestellt. Der verbindliche Inhalt ist in Text und Karte klar gekennzeichnet und die entsprechenden Festlegungen sind nach Vororientierung, Zwischenergebnis und Festsetzung bzw. Grundsatz gegliedert. Text und Karte geben Aufschluss über die zum Verständnis der Festlegungen erforderlichen räumlichen und sachlichen Zusammenhänge (Ausgangslage); der Text umfasst noch weitere Informationen, insbesondere Erläuterungen. Die Festlegungen werden begründet.

Die gewählte Form und klare Struktur des Dokumentes ist geeignet für künftige Anpassungen und Nachführungen.

Die Anforderungen von Artikel 15 Absätze 1 und 2 und Artikel 17 Absatz 4 RPV an die Form und Ermöglichung von Anpassungen sind erfüllt.

23 Fazit zu Gegenstand und Form

In Bezug auf Gegenstand und Form entspricht der Sachplan in Verbindung mit dem Teil I-III B den Anforderungen des RPG und der RPV.

3 Verfahren bei der Sachplanerarbeitung

31 Anlass für die Erarbeitung

Mit der Verabschiedung des SIL Teil I–IIIB wurde für die Erarbeitung des Objektteils ein schrittweises Vorgehen vorgesehen. In einer ersten Phase konnten dementsprechend für 12 Anlagen die Koordinationsarbeiten abgeschlossen und auf dieser Grundlage jeweils behördenverbindliche Objektblätter erstellt werden.

Die Anforderungen von Artikel 14 und 17 RPV an die Sachplanerarbeitung sind erfüllt.

32 Projektorganisation

Der SIL Teil IIIC, 1. Serie wurde federführend durch das BAZL erarbeitet. Auf Bundesebene hat es hierfür eine Begleitgruppe, bestehend aus Vertretern der hauptbetroffenen Bundesstellen (ARE, BUWAL, bei Bedarf VBS), eingesetzt.

Das ARE war während der gesamten Erarbeitung des SIL Teil IIIC, 1. Serie in die laufenden Arbeiten eingebunden. Die Zusammenarbeit kann als konstruktiv bezeichnet werden.

Die Anforderungen von Artikel 17 Absätze 1 – 3 RPV an die Organisation und Sachplanerarbeitung sind erfüllt.

33 Zusammenarbeit mit den Trägern raumwirksamer Aufgaben

Der anlagespezifische Koordinationsprozess zur Sicherstellung der räumlichen Einordnung der Anlagen erfolgte in laufender und intensiver Zusammenarbeit mit den interessierten Bundesstellen, den beteiligten kantonalen Stellen, den betroffenen Gemeinden und Flugplatzhaltern. Die Ergebnisse dieser Zusammenarbeit (Stand der Abstimmung und Vorgehen für die Bereinigung vorhandener Konflikte) wurden in Koordinationsprotokollen erfasst. Die Erarbeitung dieser Protokolle benötigte jeweils mehrere Sitzungen, in der Regel unter Leitung der kantonalen Raumplanungsfachstelle, sowie einige Vernehmlassungsrunden. Auf dieser Basis wurden anschliessend 12 SIL-Objektblätter erstellt.

Die Anforderungen von Artikel 18 RPV an die Zusammenarbeit mit den Trägern raumwirksamer Aufgaben sind erfüllt.

34 Anhörung und Mitwirkung

Im September-Oktober 2001 erfolgte zum Entwurf der 12 ersten SIL-Objektblätter eine bundesinterne Ämterkonsultation sowie die Anhörung der betroffenen Kantone, Gemeinden und Flugplatzhalter. Der Erläuterungsbericht informiert über die entsprechenden Ergebnisse.

Die interessierte Bevölkerung, die Wirtschaftsverbände, die Parteien, die Luftfahrtorganisationen sowie die Raumplanungs- und Umweltschutzorganisationen wurden ihrerseits im Rahmen der ersten grossen Mitwirkungsrunde (Januar-März 1999) mittels Publikation im Bundesblatt (BBl 1998 5634) zur Mitwirkung eingeladen. Deren Ergebnisse sind im Erläuterungsbericht 2000 (Anhang A) dargestellt und die einzelnen Anträge zudem in einer auf Internet öffentlich zugänglichen Datenbank zusammengefasst.

Die Anforderungen von Artikel 19 RPV an die Anhörung sowie Information und Mitwirkung der Bevölkerung sind erfüllt.

35 Bereinigung

Die Kantone erhielten im Rahmen der abschliessenden Anhörung im September-Oktober 2001 die Möglichkeit, sich zum bereinigten Sachplanentwurf zu äussern und noch vorhandene Widersprüche zur kantonalen Richtplanung festzustellen. Das Bereinigungsverfahren nach Artikel 12 RPG wurde nicht verlangt.

Die Anforderungen von Artikel 20 RPK an die Bereinigung sind erfüllt.

36 Erläuterungen

Die Erläuterungen in jedem Objektblatt geben Aufschluss über die Abstimmungsprozesse und liefern zusätzliche Informationen zur besseren Verständigung der Festlegungen.

Der Erläuterungsbericht vermittelt eine kurze Übersicht über den Ablauf der Planung und die Art und Weise der Berücksichtigung der verschiedenen Interessen; er zeigt, welche Bemerkungen und Hinweise berücksichtigt wurden oder liefert Begründungen, wieso diese nicht übernommen werden konnten.

Die Anforderungen von Artikel 16 RPK an die Erläuterungen eines Sachplans sind erfüllt.

37 Veröffentlichung

Der vom Bundesrat verabschiedete SIL Teil IIIC, 1. Serie wird wie der bereits publizierte Teil I-IIIB in Papierform veröffentlicht und den Adressaten zugestellt. Eine Version im pdf-Format steht ebenfalls auf Internet zur Verfügung.

Das gewählte Vorgehen für die Veröffentlichung der Publikation wird als zweckmässig beurteilt (Art. 4 Abs. 3 RPK)

38 Fazit zum Verfahren

Das Verfahren für die Erarbeitung des vorliegenden Sachplaneils genügt den Anforderungen des RPK und der RPK.

4 Inhalt

41 Koordination der raumwirksamen Tätigkeiten

Zur Festlegung der anlagespezifischen Bedingungen im Hinblick auf die räumliche Einordnung und Abstimmung wurde eine intensive Zusammenarbeitphase – unter frühzeitigem Beizug der betroffenen Parteien (Bundesstellen, Kanton, Gemeinden, Flugplatzhalter) – eingesetzt. Für jede Anlage wurde ein detailliertes Koordinationsprotokoll (Karte und Text) als Grundlage für die anlagespezifischen Objektblätter des SIL erstellt.

In diesem breit abgestützten Prozess konnten alle Interessen auf den Tisch gelegt, die Konflikte aufgezeigt und Lösungsmöglichkeiten geprüft werden.

Die Anforderungen von Artikel 2 RPK an die Koordination sind erfüllt.

42 Anforderungen an die Festsetzung konkreter Vorhaben

Bedarf und Standort der Anlagen sind aus dem konzeptionellen Teil vorgegeben. Im Rahmen des Koordinationsprozesses wurden – unter Einbezug der betroffenen Amtsstellen – die wesentlichen Auswirkungen der Anlagen auf Raum und Umwelt ermittelt und deren Vereinbarkeit mit der massgeblichen Gesetzgebung überprüft.

Die Anforderungen von Artikel 15 Absatz 3 RPV an die Festsetzung konkreter Vorhaben sind erfüllt.

43 Beitrag zur angestrebten räumlichen Entwicklung und zur Nachhaltigkeit

Bei der Genehmigung des SIL Teil I-III B wurde bereits grundsätzlich geprüft, ob die Ziele und Vorgaben zur Luftfahrtinfrastruktur sowie die festgelegten Netze mit der angestrebten räumlichen Entwicklung vereinbar sind. An dieser Stelle wird demzufolge auf die entsprechenden Ausführungen im Prüfungsbericht 2000 verwiesen.

Die Berücksichtigung der Anliegen der Nachhaltigkeit wurde im Zusammenhang mit dem SIL Teil I-III B ansatzweise behandelt. Dabei wurde festgehalten, dass die Ausrichtung auf die Strategie der Nachhaltigkeit bei Berücksichtigung der wachsenden Mobilität noch verfeinert werden muss.

Mit dem Koordinationsprozess konnte die räumliche Einordnung der jeweiligen Anlagen noch konkretisiert werden. In diesem Prozess wurde insbesondere gemeinsam versucht, die zusätzlichen Belastungen der Umwelt- und Lebensraumqualität zu minimieren, unter Berücksichtigung der Interessen – wirtschaftliche, soziale, umweltmässige – aller beteiligten Parteien (Bundesstellen, Kantonalstellen, Gemeinden, Flugplatzhalter). Die getroffenen Lösungen sind aus der Sicht der Ziele und Grundsätze der Raumplanung gesamthaft gesehen zweckmässig. Die verbleibenden Probleme sind in den Objektblättern erwähnt und entsprechende Aufträge erteilt.

Der vorliegende Sachplanteil ist mit der angestrebten räumlichen Entwicklung vereinbar. Bezüglich der Berücksichtigung der Nachhaltigkeit behalten die Feststellungen im Rahmen des ersten Sachplanbeschlusses ihre Gültigkeit.

44 Vereinbarkeit mit den geltenden Planungen und Vorschriften

Die abschliessende Anhörung der Kantone und die Ämterkonsultation haben gezeigt, dass zwischen dem Teil III C, 1. Serie und dem raumrelevanten Bundesrecht, den geltenden Konzepten und Sachplänen des Bundes und den geltenden Richtplänen der Kantone keine Widersprüche bestehen.

Die Anforderungen von Artikel 2 Absatz 1 Bst. e RPV sind erfüllt.

45 Fazit zum Inhalt

Der Inhalt des zur Genehmigung vorliegenden Sachplans Teil III C, 1. Serie genügt den Anforderungen des RPG und der RPV.

5 Schlussfolgerung

Der SIL Teil III C, 1. Serie stimmt in Bezug auf den Gegenstand, die Form, das Verfahren und den Inhalt mit den Anforderungen des Raumplanungsrechts überein. Es bestehen keine Widersprüche zu den übrigen Konzepten und Sachplänen des Bundes nach Artikel 13 RPG oder zu den kantonalen Richtplänen nach Artikel 6 – 12 RPG. Auf Grund der Zusammenarbeit mit den Bundesstellen und den Kantonen kann festgestellt werden, dass dieser Sachplanteil die übrigen raumrelevanten Anliegen von Bund und Kantonen sachgerecht berücksichtigt.

Der komplexe anlagespezifische Koordinationsprozess wird weitergeführt und die weiteren SIL-Objektblätter des Teil III C etappenweise zur Genehmigung unterbreitet. Das ARE ist bereit, in diesem Sinne und entsprechend dem gemeinsam festgelegten Programm mit den zuständigen Bundesstellen weiter zu arbeiten.

In Berücksichtigung der obigen Erkenntnisse ist das ARE der Meinung, dass der SIL Teil III C, 1. Serie vom Bundesrat gutgeheissen werden kann.

Legende/Légende/Leggenda

Inhalte SIL Contenu du PSIA Contenuti PSIA

Flugplatzperimeter
périmètre d'aérodrome
perimetro dell'aerodromo

Gebiet mit Hindernisbegrenzung
territoire avec 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)

Festsetzung
coordination réglée
dato acquisito

Zwischenergebnis
coordination en cours
risultato intermedio

Vororientierung
information préalable
informazione preliminare



Verknüpfungen zum Text Renvoi au texte Rinvio al testo

1 ...
...
...

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



Waffen- und Schiessplätze
places d'armes et de tir
piazze d'armi e di tiro



Militärflugplätze
aérodromes militaires
aerodromi militari



AlpTransit



Übertragungsleitungen (Projekte)
lignes de transport d'électricité (projets)
elettrorodotti (progetti)

Weitere Inhalte Autres contenus Altri contenuti



Landesgrenze
frontière nationale
confine nazionale



Kantonsgrenze
limite de canton
confine cantonale



Gemeindengrenze
limite de commune
confine comunale

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



BLN-Objekt
objet IFP
oggetto IFP



Moorlandschaft
site marécageux
zona palustre



Flachmoor
bas-marais
palude



Hoch- und Übergangsmoor
haut-marais et marais de transition
torbiera alta e torbiera di transizione



Auengebiet
zone alluviale
zona golenale



Wasser- und Zugvogelreservat
réserve d'oiseaux d'eau et de migrateurs
riserva di uccelli acquatici e di uccelli migratori



Jagdbanngebiet
district franc
bandita



Amphibienlaichgebiet: Kern- und Umgebungszone
site de reproduction de batraciens: zone centrale et périphérique
sito di riproduzione di anfibi: zona centrale e periferica



Kulturgut
bien culturel
bene culturale



ISOS-Objekt
objet ISOS
oggetto IAMP