

3003 Bern, 10. August 2015

Flugfeld Münster

Umnutzung des ehemaligen Militärflugplatzes Münster in ein ziviles Flugfeld

Bestehend aus:

- Erteilung einer Betriebsbewilligung;
 - Genehmigung des Betriebsreglements; und
 - Plangenehmigung für die Umnutzung bestehender militärischer Bauten und Anlagen.
-

A. Sachverhalt

1. Gesuch

1.1 *Gesuchseinreichung*

Ein erstes Gesuch zur Umnutzung des Militärflugplatzes Münster in ein ziviles Flugfeld wurde durch die Flugplatzgenossenschaft Münster (FGM, nachfolgend Gesuchstellerin), welche seit 2002 Flugplatzhalterin ist, am 10. Juni 2005 beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) eingereicht. Nach diversen Vorprüfungen durch das BAZL und Überarbeitungen durch die Gesuchstellerin verfügte das BAZL am 17. April 2008, dass ein Umnutzungsverfahren, bestehend aus einem ordentlichen Plangenehmigungsverfahren und einem Verfahren zur Genehmigung des Betriebsreglement, durchzuführen sei. Auf die vom Schweizer Flugplatzverein, welchem die Verfügung zur Kenntnis zugestellt wurde, erhobene Beschwerde trat das Bundesverwaltungsgericht mit Urteil vom 27. August 2008 nicht ein¹. Nach weiteren Vorprüfungen und Überarbeitungen des Umnutzungsgesuchs wurde das vorliegend zu beurteilende Gesuch mit Revisionsdatum vom 20. April 2014 definitiv beim BAZL eingereicht.

1.2 *Beschrieb*

Mit dem vorliegenden Gesuch soll der ehemalige Militärflugplatz Münster in ein ziviles Flugfeld umgenutzt werden. Dazu müssen die bestehende Betriebsbewilligung sowie das Betriebsreglement überprüft und bestehende militärische Bauten und Anlagen im Rahmen einer Plangenehmigung umgenutzt werden.

1.3 *Begründung*

Das Flugfeld Münster wird seit dem Jahr 1959 im Sommer als ziviler Flugplatz genutzt und dient der Durchführung von Segelfluglagern sowie der touristischen Nutzung. Eine militärische Nutzung besteht seit 1945 nicht mehr. Im Jahr 2000 hat die Gemeinde Münster das Flugplatzgelände vom Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) erworben und ein Jahr später übergab die Akademische Fluggruppe Zürich die Funktion der Flugplatzhalterin nach 42 Jahren an die damals neu gegründete FGM ab. Für die zivile Weiternutzung sieht der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)² die Durchführung eines Umnutzungsverfahrens nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes (LFG; SR 748.0) vor.

Das Gesuch bezweckt folglich, der Vorgabe im SIL nachzukommen.

¹ Urteil Bundesverwaltungsgericht vom 27.08.2008, Abteilung I, A-3329/2008

² SIL-Objektblatt zum Flugfeld Münster vom 14.05.2003 bzw. 17.12.2014

1.4 *Gesuchsunterlagen*

Das Gesuch beinhaltet die nachfolgend aufgeführten Dokumente:

- Gesuchsdossier vom 20. April 2014;
- Situationsplan Flugplatz Münster vom 27. Mai 2013, letztmals revidiert am 25. März 2015, Massstab 1:1000, Plan-Nr. 169008.1;
- Plan «Querschnitt und Ansicht» der Unterstände 1–7 im Gebiet Matten vom 19. August 2004;
- Plan «Grundriss» eines Unterstandes;
- Vorprojekt zur ökologischen Aufwertung des Flugplatzareals vom März 2014, erarbeitet vom Büro für Umwelt und Energie (Buweg), 3930 Visp;
- SIL-Objektblatt Flugfeld Münster vom 14. Mai 2003;
- Betriebsbewilligung Flugfeld Münster vom 13. Juli 1973, neue Fassung vom 28. Mai 2002;
- Betriebsreglement Flugfeld Münster vom 28. Mai 2002.

1.5 *Standort*

Flugplatz Münster, Flugplatzperimeter gemäss SIL-Objektblatt vom 17. Dezember 2014.

1.6 *Eigentum*

Das Flugplatzgelände ist seit 2002 grundsätzlich im Eigentum der Gemeinde Münster-Geschinen. Die Gebäude im südwestlichen Teil (Hangar, Kommandobaracke und Unterstand U8) sowie das angrenzende Umland sind noch im Besitz der Eidgenossenschaft. Ein Verkauf an die Gemeinde Münster-Geschinen ist vorgesehen.

1.7 *Koordination von Bau und Betrieb*

Im Rahmen des vorliegenden Umnutzungsverfahrens, welches die Erteilung einer Betriebsbewilligung, die Genehmigung eines Betriebsreglements sowie die Plangenehmigung für die Umnutzung der militärischen Bauten zum Gegenstand hat, werden die einzelnen Bestandteile aufgrund der gleichzeitigen Behandlung in einer einzigen Verfügung materiell wie formell koordiniert.

2. Instruktion

2.1 *Anhörung, Publikation und öffentliche Auflage*

Am 12. Mai 2014 stellte das BAZL die Gesuchsunterlagen dem Departement für Verkehr, Bau und Umwelt des Kantons Wallis (DVBU) zur Stellungnahme zu. Das Gesuch wurde im Amtsblatt des Kantons Wallis Nr. 22 vom 30. Mai 2014 publiziert und

in der Gemeinde Münster-Geschinen öffentlich ausgehängt. Die Gesuchsunterlagen wurden vom 2. Juni bis zum 1. Juli 2014 bei der Gemeinde Münster-Geschinen sowie bei der Dienststelle für Strassen, Verkehr und Flussbau, Sektion Verkehr, in Sitzen publiziert.

Im Übrigen hörte das BAZL mit Schreiben vom 24. September 2014 das Bundesamt für Umwelt (BAFU) und mit Brief vom 20. Januar 2015 das Generalsekretariat VBS (GS-VBS) an.

2.2 *Einsprachen*

Während der öffentlichen Auflage gingen beim BAZL die folgenden Einsprachen ein:

- Mountain Wilderness Schweiz, Pro Natura Schweiz, vertreten durch Pro Natura Wallis, Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), vertreten durch VCS Sektion Wallis, alle vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Adrian Strütt, 8026 Zürich, Einsprache vom 1. Juli 2014 (nachfolgend Einsprecher 1);
- Xy, 3985 Münster, vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Adrian Strütt, 8026 Zürich, Einsprache vom 1. Juli 2014 (nachfolgend Einsprecher 2).

2.3 *Stellungnahmen*

Es liegen die folgenden Fachberichte und Stellungnahmen vor:

- DVBU, Sektion Verkehr, Stellungnahme vom 27. August 2014;
- Kantonales Amt für Feuerwesen, Stellungnahme vom 5. Juni 2014;
- DVBU, Sektion Hochwasserschutz Rhone der Zentralstellen, Stellungnahme vom 30. Juni 2014;
- Amt für Strukturverbesserungen des Kantons Wallis, Stellungnahme vom 24. Juni 2014;
- DVBU, Dienststelle für Wald und Landschaft, Stellungnahme vom 1. Juli 2014;
- Departement für Volkswirtschaft, Energie und Raumentwicklung, Dienststelle für Raumentwicklung, Stellungnahme vom 15. Juli 2014;
- DVBU, Sektion Umweltverträglichkeitsprüfungen und Bauten, Stellungnahme vom 22. August 2014;
- Gemeinde Münster-Geschinen, Stellungnahme vom 4. Juli 2014;
- BAZL/SI (Sicherheit Infrastruktur), luftfahrtspezifische Prüfung vom 26. Juni 2014, ersetzt durch luftfahrtspezifische Prüfung vom 14. April 2015;
- BAFU, Stellungnahme vom 17. November 2014;
- E-Mails zwischen BAFU und BAZL vom 14., 16. und 19. Januar 2015;
- GS-VBS, Stellungnahme vom 19. Februar 2015;
- FGM, Schreiben vom 10. Februar 2015.

2.4 *Abschluss der Instruktion*

Am 11. März 2015 nahm die Gesuchstellerin, in der Zwischenzeit vertreten durch Rechtsanwalt und Notar Georges Schmid, 3930 Visp, Stellung zu den Einsprachen und den eingegangenen Fachberichten. Mit Schreiben vom 30. April 2015 äusserte sich die Gemeinde Münster-Geschinen abschliessend zur vorliegenden Umnutzung. Mit Schreiben vom 30. Mai 2015 äusserten sich die Einsprecher 1 und 2 im Rahmen ihrer Schlussbemerkungen abschliessend zum Vorhaben. Mit dieser letzten Stellungnahme wurde das Instruktionsverfahren geschlossen.

B. Erwägungen

1. Formelles

1.1 *Zuständigkeit*

Art. 31 der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL; SR 748.131.1) bestimmt, dass für die Nutzung der Anlagen eines ehemaligen Militärflugplatzes oder eines Teils davon als ziviler Flugplatz eine Betriebsbewilligung oder eine Betriebskonzession erforderlich ist. Für allfällige bauliche Änderungen oder Umnutzungen von Bauten sind ausserdem Plangenehmigungsverfahren durchzuführen.

Weiter ist für die Erteilung einer Betriebsbewilligung oder einer Betriebskonzession die Bestätigung des VBS erforderlich, wonach keine Konflikte zwischen den Interessen der Landesverteidigung und dem zivilen Flugplatzbetrieb bestehen. Mit Schreiben vom 19. Februar 2015 zeigte sich das GS-VBS mit der Umnutzung vorbehaltlos einverstanden.

Vorliegend geht es um die Erteilung einer Betriebsbewilligung, welche nach Art. 36b LFG in der Zuständigkeit des BAZL liegt. Gleiches gilt für die Umnutzung der Bauten anlässlich des Plangenehmigungsverfahrens (Art. 37 Abs. 2 lit. b LFG).

Im Rahmen eines Betriebsbewilligungsverfahrens ist gemäss Art. 18 lit. d VIL gleichzeitig ein Entwurf eines Betriebsreglements einzureichen. Die Betriebsbewilligung wird nach Art. 19 VIL erteilt, wenn unter anderem das Betriebsreglement genehmigt werden kann. Es ist folglich auch ein Betriebsreglementsverfahren durchzuführen, für welches ebenfalls das BAZL zuständig ist.

1.2 *Zu berücksichtigendes Recht*

1.2.1 Betriebsbewilligung

Für das Betriebsbewilligungsverfahren sind Art. 36b LFG sowie Art. 17 ff VIL einschlägig. Wer eine Betriebsbewilligung erlangen will, hat nach Art. 18 VIL beim BAZL ein entsprechendes Gesuch einzureichen, welches folgende Elemente enthalten muss:

- a. die Angabe, wer für die Anlage und den Betrieb des Flugfeldes die Verantwortung trägt;
- b. eine Begründung, in der darzulegen ist, dass der Gesuchsteller über die erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten verfügt, um ein Flugfeld unter Einhaltung der Pflichten aus Bewilligung, Betriebsreglement und Gesetz zu betreiben;
- c. Angaben über vorgesehene Bauvorhaben;
- d. einen Entwurf des Betriebsreglements.

1.2.2 Betriebsreglement

Die Bestimmungen zur Genehmigung des Betriebsreglements finden sich in Art. 36c LFG sowie Art. 23 ff VIL. Im Betriebsreglement sind nach Art. 36c LFG die im SIL, in der Betriebsbewilligung sowie in der Plangenehmigung vorgegebenen Rahmenbedingungen konkret auszugestalten. Insbesondere festzuhalten sind:

- a. die Organisation des Flugplatzes;
- b. die An- und Abflugverfahren sowie die besonderen Vorschriften für die Benützung des Flugplatzes.

1.2.3 Plangenehmigung

Die umgenutzten Anlageteile dienen dem Betrieb des Flugplatzes und sind somit Flugplatzanlagen im Sinne von Art. 2 lit. e VIL. Das Plangenehmigungsverfahren richtet sich nach den Art. 37–37i LFG und den Bestimmungen der VIL, insbesondere deren Art. 27a–27f. Mit der Plangenehmigung werden sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen erteilt (Art. 37 Abs. 3 LFG). Kantonale Bewilligungen und Pläne sind nicht erforderlich. Das kantonale Recht ist zu berücksichtigen, soweit es den Bau und Betrieb des Flugplatzes nicht unverhältnismässig einschränkt (Art. 37 Abs. 4 LFG).

1.2.4 Betriebsbewilligung und Betriebsreglement Münster

Wie eingangs erwähnt erfolgte nach 1945 auf dem Flugplatz Münster keine militärische Nutzung mehr. Im Jahr 2000 erwarb die Gemeinde Münster das Flugplatzgelände vom VBS und die Gesuchstellerin wurde neue Flugplatzhalterin. Eine Benützungsvereinbarung zwischen dem VBS und der Flugplatzhalterin im Sinne von Art. 30 VIL konnte in der Folge nicht mehr abgeschlossen werden. Das BAZL erteilte deshalb am 28. Mai 2002 die im Gesuchsdossier enthaltene unbefristete Betriebsbewilligung und genehmigte gleichzeitig das ebenfalls im Gesuchsdossier enthaltene Betriebsreglement. Im Rahmen des vorliegenden Umnutzungsverfahrens werden diese beiden Dokumente nun überprüft und bei Bedarf angepasst.

1.3 Verfahren

Über eine Umnutzung kann aufgrund des engen Sachzusammenhangs und der gegenseitigen Verknüpfung von Betriebsbewilligung, Betriebsreglement und Plangenehmigung nur gemeinsam in sinnvoller Weise entschieden werden. Aus diesem Grund wird über die Umnutzung in einem einzigen Verfahren befunden, wobei im Sinne von Art. 36d sowie 37b LFG das ordentliche Verfahren zur Anwendung gelangt.

Die öffentliche Auflage bei Kanton und Gemeinde wurde in den kantonalen und kommunalen Publikationsorganen bekannt gemacht.

Das Potential des Flugplatzes Münster ist gemäss SIL-Objektblatt vom 17. Dezember 2014 auf 3000 Motorflugbewegungen festgelegt. Damit untersteht der Flugplatz nicht der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (Nr. 14.2 des Anhangs zur UVPV, Verordnung vom 19. Oktober 1988 über die Umweltverträglichkeitsprüfung; SR 814.011).

1.4 *Zulässigkeit der Einsprachen*

Nach Art. 36d Abs. 4 und Art. 37f LFG ist zur Einsprache berechtigt, wer nach den Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVG; SR 172.021) Partei ist. Erforderlich ist somit gestützt auf Art. 6 i. V. m. Art. 48 VwVG, dass Einsprecher über eine spezifische Beziehungsnähe zur Streitsache verfügen und einen praktischen Nutzen aus der Aufhebung, Änderung oder einer negativen Verfügung ziehen. Die tatsächliche oder rechtliche Situation des Einsprechers muss durch den Ausgang des Verfahrens beeinflusst werden können³.

Der Kreis der zur Beschwerde legitimierten Betroffenen im Einwirkungsbereich von Flugplätzen kann gemäss gefestigter Rechtsprechung des Bundesgerichts sehr weit sein, ohne dass bereits von einer Popularbeschwerde zu sprechen wäre. «Bezogen auf den Lärm kommt allen Personen Beschwerdelegitimation zu, die den Lärm deutlich hören können und dadurch in ihrer Ruhe gestört werden.»⁴

Schliesslich muss die Einsprache fristgerecht, d. h. während der Auflagefrist, erhoben worden sein und es sind die Formvorschriften nach Art. 52 VwVG zu beachten.

1.4.1 Einsprecher 1

Mountain Wilderness Schweiz, Pro Natura Schweiz wie auch der VCS gehören zu den gesamtschweizerischen Organisationen, welche nach Art. 12 Abs. 1 lit. b des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG; SR 451) i. V. m. der Verordnung über die Bezeichnung der im Bereich des Umweltschutzes sowie des Natur- und Heimatschutzes beschwerdeberechtigten Organisationen (VBO; SR 814.076) beschwerde- bzw. vorliegend einspracheberechtigt sind. Mountain Wilderness Schweiz und Pro Natura Schweiz sind sowohl nach USG wie auch nach NHG einspracheberechtigt, der VCS bezüglich der Vorbringen nach USG. Auf die form- und fristgerechte Einsprache der drei Organisationen ist somit einzutreten.

1.4.2 Einsprecher 2

Einsprecher 2 wohnt in der Gemeinde Münster-Geschinen und somit in unmittelbarer Nähe. Er ist somit im Sinne der Ausführungen unter B.1.4 als Direktbetroffener zur

³ BGE 133 II 249, E. 1.3.1

⁴ Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 10. Dezember 2009, A-1936/2006, E 3.1

Einsprache legitimiert. Auf die form- und fristgerechte Einsprache ist einzutreten.

Die beiden Einsprachen vom 1. Juli 2014 haben identische Anträge und Begründungen, weshalb nachfolgend der Terminus «die Einsprecher» verwendet wird.

1.5 *Erlass vorsorglicher Massnahmen*

Die Einsprecher verlangen in ihren Einsprachen, dass der Gesuchstellerin im Sinne einer vorsorglichen Massnahme die Betriebsbewilligung für das Jahr 2015 entzogen werde. Mit Schreiben vom 15. Mai 2015 zogen die Einsprecher ihren diesbezüglichen Antrag zurück. Auf diesen Punkt ist somit im Weiteren nicht mehr einzugehen.

2. **Materielles**

2.1 *Umfang der Prüfung*

2.1.1 Betriebsbewilligung

Nach Art. 19 VIL ist für die Erteilung einer Betriebsbewilligung zu prüfen, ob die Anlage den Zielen und Vorgaben des SIL entspricht, der Gesuchsteller über die erforderlichen Fähigkeiten, Kenntnisse und Mittel verfügt, um einen rechtmässigen Betrieb aufrechtzuerhalten und ein genehmigungsfähiges Betriebsreglement vorliegt.

2.1.2 Betriebsreglement

Art. 25 VIL regelt die Genehmigungsvoraussetzungen für das Betriebsreglement. Die Ziele und Vorgaben im SIL sind wiederum zu berücksichtigen. Daneben müssen die Vorgaben aus der Betriebsbewilligung und der Plangenehmigung umgesetzt und die luftfahrtspezifischen Anforderungen sowie diejenigen der Raumplanung und des Umwelt-, Natur- und Heimatschutzes erfüllt sein. Schliesslich müssen der Lärmbelastungskataster (LBK) und der Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) festgesetzt werden können.

2.1.3 Plangenehmigung

Für die umgenutzten Anlageteile sind nach Art. 31 VIL Plangenehmigungsverfahren durchzuführen. Nach Art. 27d VIL wird das Vorhaben namentlich dahingehend überprüft, ob es den Zielen und Vorgaben des SIL entspricht. Im Übrigen wird auf die obigen Ausführungen verwiesen (B.1.2.3).

2.2 *Begründung*

Wie bereits unter A.1.3 ausgeführt, legen der SIL-Konzeptteil⁵ sowie das SIL-Objektblatt⁶ zum Flugplatz Münster fest, dass für die Umwandlung der Militäranlage in einen zivilen Flugplatz ein Umnutzungsverfahren nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes erforderlich sei.

Das Gesuch verfolgt die Umnutzung entsprechend den Vorgaben im SIL und ist somit ausreichend begründet.

2.3 *Ziele und Vorgaben des SIL*

2.3.1 *Allgemeines*

Das SIL-Objektblatt vom 14. Mai 2003 wurde im Rahmen der 10. Objektblattserie überarbeitet und vom Bundesrat am 17. Dezember 2014 verabschiedet. Mit der Überarbeitung wurden die raumplanerischen Voraussetzungen für die vorliegende Umnutzung geschaffen.

Wie unter B.2.1 erläutert, sind die Ziele und Vorgaben des SIL für alle vorliegend zu beurteilenden Teilgebiete des Umnutzungsverfahrens zu beachten. Aus diesem Grund wird die SIL-Konformität vorweg geprüft, bevor die weiteren Anforderungen einzeln für die Betriebsbewilligung, das Betriebsreglement und die Plangenehmigung behandelt werden.

Gemäss SIL-Konzeptteil soll der ehemalige Militärflugplatz Münster als ziviles Flugfeld weitergeführt werden. Hierzu ist das für die Umwandlung von Militäranlagen zu zivilen Anlagen erforderliche Zweckänderungsverfahren durchzuführen, welches sich nach den für Zivilflugplätze geltenden Bestimmungen des LFG richtet.⁷ Die Anlage soll dabei im heute akzeptierten Rahmen weitergenutzt werden, wobei die betrieblichen Entwicklungen zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen dürfen.

2.3.2 *Zweck der Anlage*

In den Festlegungen zum SIL-Konzeptteil sind als hauptsächliche Zwecke die Touristik- und Geschäftsflüge sowie das Sommersegelfluglager genannt. Das SIL-Objektblatt vom 17. Dezember 2014 führt in den Festlegungen aus, dass der Flugplatz Münster in erster Linie der Durchführung von Segelfluglagern im Sommer und der touristischen Nutzung dient. Die vom BAZL erhobene Flugbewegungsstatistik zeigt

⁵ SIL-Konzeptteil vom 18. Oktober 2000, S. III B1–B7 – 15 und 16

⁶ SIL-Objektblatt, a. a. O., A.1.3

⁷ SIL-Konzeptteil, a. a. O., III B1–B7 – 15 und 16

auf, dass der Flugplatz Münster in den letzten Jahren im Juni für nichtgewerbsmässige Reiseflüge (Touristikflüge) und im Juli und August nebst den nichtgewerbsmässigen Reiseflügen und vereinzelt Helikopterflügen in erster Linie von Motorseglern und Schleppflügen benutzt wurde. Die bisherige Nutzung steht somit mit dem SIL im Einklang und gemäss diesem soll die Anlage im heute akzeptierten Rahmen weitergenutzt werden. Die Formulierung im geltenden Betriebsreglement «im Rahmen der Segelfluglager benutzbar» lässt die beschriebene Nutzung zu, ist jedoch unpräzise. Die Gesuchstellerin hat das Betriebsreglement in diesem Punkt deshalb wie folgt zu präzisieren: «Der Flugplatz ist während den Monaten Juni, Juli und August für den Segelflugbetrieb und die Touristik- und Geschäftsfliegerei benutzbar». Eine entsprechende Bestimmung wird in das Dispositiv aufgenommen.

Wie im Gesuch dargelegt soll am bestehenden und im Gesuch beschriebenen Regime des *Prior permission required* (PPR) festgehalten werden. Das heisst, dass sich auswärtige Piloten vor der Landung beim Flugplatzleiter anmelden müssen und dieser für die Landung eine entsprechende Bewilligung erteilt. Die PPR-Regelung fehlt im eingereichten Betriebsreglement, weshalb eine entsprechende Bestimmung ins Dispositiv aufgenommen wird.

Entgegen den Ausführungen der Einsprecher sehen sowohl der SIL-Konzeptteil wie auch das geltende SIL-Objektblatt nebst den Motorflugbewegungen, welche im direkten Zusammenhang zum Segelflugbetrieb stehen, eine zusätzliche aviatische Nutzung (Touristik- und Geschäftsfliegerei) vor. Die beschriebene Nutzung ist auch Gegenstand des Mietvertrages zwischen der Gemeinde Münster-Geschinen und des Kompromisses der Region Goms⁸. Die darin enthaltene Einschränkung für zusätzliche Motorflugbewegungen (Bewilligung durch die Gemeinde) ist privatrechtlicher Natur und für das vorliegende Verfahren nicht massgebend.

Eine Einschränkung der Zweckbestimmung, wie sie von den Einsprechern gefordert wird, widerspricht den Vorgaben des SIL. Das von den Einsprechern vorgebrachte Rundschreiben der Gemeinde Münster aus dem Jahre 1999 hat bezüglich der im SIL festgelegten Zweckbestimmung keine Bedeutung. Die Einsprachen sind in diesem Punkt unbegründet und werden abgewiesen.

2.3.3 Betriebszeiten

Das geltende Betriebsreglement sieht einen Flugbetrieb in den Monaten Juni, Juli und August vor. Im SIL-Objektblatt ist festgehalten, dass der Flugplatz im heute akzeptierten Rahmen, d. h. in den drei erwähnten Monaten, weitergenutzt werden soll. Das geltende Betriebsreglement steht somit mit den Vorgaben des SIL-Objektblatts im Einklang. Der heutige Rahmen wird sowohl von der Gemeinde Münster-Geschinen wie auch vom Kanton Wallis akzeptiert. Eine Betriebszeit von drei Monaten pro

⁸ SIL-Objektblatt, Erläuterungen, S. 3

Jahr ist bereits restriktiv. Eine weitergehende Einschränkung des Flugbetriebs auf zwei Monate pro Jahr, wie von den Einsprechern geltend gemacht, entspräche wie oben erwähnt nicht den Vorgaben im SIL. Die Einsprecher berücksichtigen zudem nicht, dass der Flugplatz im Juni der Touristik- und Geschäftsfliegerei zugänglich ist. Zudem muss das Segelfluglager in Zukunft nicht zwingend in den Monaten Juli und August stattfinden. Es ist durchaus denkbar, dass die Segelfluglager in Zukunft zu einem früheren Zeitpunkt beginnen.

Die Betriebszeiten auf dem Flugplatz Münster sind von 08.00 LT⁹ bis HR*¹⁰. Einschränkungen gemäss dem geltenden Betriebsreglement sind an Mariä Himmelfahrt, während der Gottesdienste in den Gemeinden Münster-Geschinen und Reckingen sowie während den der Flugplatzleitung angezeigten Beerdigungen und Prozessionen. Das BAFU hält hierzu fest, dass damit Einschränkungen im Sinne des Vorsorgeprinzips gemäss Art. 8 Abs. 1 der Lärmschutz-Verordnung (LSV; SR 814.41) gemacht seien. Weitere Einschränkungen wären denkbar, seien aber nicht zwingend (Subsidiaritätsprinzip). Die Betriebszeiten und die genannten Einschränkungen werden von der Gesuchstellerin respektiert und von den umliegenden Gemeinden und vom Kanton Wallis akzeptiert. Weitergehende Einschränkungen, wie sie von den Einsprechern pauschal verlangt werden, sind unter dem Aspekt der Vorsorge nicht angezeigt.

2.3.4 Flugplatzperimeter

Mit der Anpassung des SIL-Objektblatts vom 17. Dezember 2014 wurde auch der Flugplatzperimeter angepasst¹¹. Er umgrenzt die zivil weitergenutzten Flugplatzanlagen, einschliesslich der Hochbauten, der Montage-, Manövrier- und Abstellflächen am südwestlichen Pistenende sowie der Unterstände U5–U8 auf der Süd- und Westseite der Piste. Der ehemalige Rollweg auf der Südseite der Piste wird für den Flugplatzbetrieb nicht mehr benötigt, da auf der Nordseite der Piste für das Verschieben der Segelflugzeuge genügend Platz zur Verfügung steht. An den Pistenenden wurden Flugplatzinfrastruktur und Zufahrtsstrasse baulich voneinander getrennt. Mit diesen Massnahmen konnten der Roll- und der Zubringerverkehr zur Freizeit- und Campingzone entflochten und damit die Sicherheit verbessert werden. In diesem Zusammenhang ist der auf dem Situationsplan Flugplatz Münster vom 25. März 2015 eingezeichnete Flugplatzperimeter am nordöstlichen Pistenende entsprechend dem geltenden SIL-Objektblatt anzupassen. Der Flugplatzperimeter endet 30 m nach Pistenende und somit vor der Strasse. Eine entsprechende Auflage zur Anpassung des Situationsplans vom 25. März 2015 wird in das Dispositiv aufgenommen.

⁹ Local time

¹⁰ HR*, siehe VFR Guide, RAC 1-1

¹¹ Vgl. Anlagekarte zum SIL-Objektblatt und Situationsplan Flugplatz Münster vom 25. März 2015, Plan-Nr. 169008.1

Entgegen den Ausführungen der Einsprecher wurde der Flugplatzperimeter im Hinblick auf die vorliegende Umnutzung angepasst. Von fehlender Zonenkonformität, wie dies die Einsprecher geltend machen, kann vorliegend nicht gesprochen werden, da der Flugplatzperimeter sämtliche benötigte Flächen und Infrastrukturanlagen, die für den zivilen Weiterbetrieb des Flugplatzes notwendig sind, umfasst. Hierzu gehört auch die Fläche nördlich der Piste, die neu dem Verschieben der Flugzeuge dient, da der Rollweg südlich der Piste neu ausserhalb des Flugplatzperimeters liegt und vom Flugplatz nicht mehr benutzt wird.

Innerhalb des Flugplatzperimeters ist die Zone gemäss Zonennutzungsplan der Gemeinde (z. B. Landwirtschaftszone, Zone für öffentliche Nutzung usw.) für den Flugplatz und die sich darauf befindenden Luftfahrtanlagen nicht massgebend. Insbesondere sind kantonale Pläne gemäss Art. 37 Abs. 4 LFG nicht erforderlich. Die Dienststelle für Raumentwicklung hält in ihrer Stellungnahme vom 15. Juli 2014 fest, dass die neue Nutzungsfestlegung in der kommunalen Bau- und Zonenordnung ebenfalls ihren Niederschlag finden sollte. Bei der anstehenden Anpassung der Zonennutzungsplanung der Gemeinde Münster-Geschinen sei das Flugplatzareal (Flugplatzperimeter) einer entsprechenden Nutzungszone zuzuweisen.

Aus raumplanerischer Sicht macht die kommunale Abstimmung des Zonenplans mit dem Flugplatzperimeter durchaus Sinn, sie ist jedoch keine rechtliche Voraussetzung, da darüber abschliessend der SIL befindet.

Ausserhalb des Flugplatzperimeters gilt die Zone gemäss Zonenplan der Gemeinde Münster-Geschinen. Falls aufgrund der Anpassung des Flugplatzperimeters (Verkleinerung) und der zukünftigen Nutzung eine Anpassung der Zonenordnung ausserhalb des Flugplatzperimeters notwendig sein wird, hat die Gemeinde diese bei der anstehenden Zonenplanrevision an die Hand zu nehmen. Der Flugplatz ist davon nicht betroffen.

Die Einsprachen sind in diesem Punkt unbegründet und werden abgewiesen.

2.3.5 Reduktion der Pistenbreite

Gemäss SIL-Objektblatt vom 17. Dezember 2014 soll die Piste mittelfristig auf die minimal erforderliche Breite von 18 m zurückgebaut werden. Entgegen den Ausführungen der Einsprecher ist die Reduktion der Pistenbreite somit nicht eine Voraussetzung der Umnutzung, sondern ein mittelfristiges Ziel. In der Verantwortung steht hier u. a. auch die Gemeinde Münster-Geschinen als Grundeigentümerin. Wie aus den Unterlagen hervorgeht, hat die Gemeinde dieses Vorhaben schon vor längerer Zeit in ihre Agenda aufgenommen. Das geplante Vorgehen steht den Vorgaben aus dem SIL nicht entgegen.

Die Einsprachen sind in diesem Punkt unbegründet und werden abgewiesen.

2.3.6 Ökologischer Ausgleich

Im SIL-Objektblatt vom 17. Dezember 2014 ist festgehalten, dass die Realisierung ökologischer Ausgleichsmassnahmen auf dem Flugplatz im Sinne des Landschaftskonzepts Schweiz den naturräumlichen, landwirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten Rechnung tragen soll. Als Richtwert für die ökologische Ausgleichsfläche ist von 12 % der Fläche des Flugplatzperimeters auszugehen. Die Ausgleichsflächen sollen primär innerhalb des Perimeters realisiert werden. Wo zweckmässig, können in Absprache mit den landwirtschaftlichen Bewirtschaftern auch Massnahmen ausserhalb des Perimeters in Betracht gezogen werden. Die Flugplatzhalterin zeigt im Umnutzungsverfahren, in welcher Form und mit welchen Mitteln sie den ökologischen Ausgleich realisieren will (Ausdehnung und Lage der Flächen, Art der Bewirtschaftung, rechtliche Sicherstellung). Vorgesehen ist eine Fläche am nordöstlichen Pistenende.

Im Gesuchsdossier ist unter Ziffer 4.2 festgehalten, dass die Gemeinde Münster-Geschinen als Grundeigentümerin zu verpflichten sei, die markierte Fläche am nordöstlichen Pistenkopf (siehe Situationsplan vom 25. März 2015) ökologisch aufzuwerten. Die Fläche sei bis anhin intensiv genutzt worden und soll neu einer extensiven Bewirtschaftung zugeführt werden.

Mit der vorgeschlagenen Massnahme wird den Voraussetzungen im SIL Rechnung getragen. Die Ausdehnung entspricht dem empfohlenen Richtwert von 12 %. Die Lage am nordöstlichen Pistenkopf entspricht der Vorgabe aus dem SIL-Objektblatt. Aufgrund der getroffenen Sicherheitsmassnahmen (Trennung von Strasse und Flugplatzbetrieb) kommt die Fläche ausserhalb des Flugplatzperimeters zu liegen. Die Gemeinde Münster-Geschinen als Grundeigentümerin verpflichtet sich, diese Fläche als ökologische Ausgleichsfläche mit extensiver Bewirtschaftung auszuscheiden. Die Sicherstellung ist mittels eines Bewirtschaftungsvertrages vorzunehmen. Eine entsprechende Auflage wird in das Dispositiv aufgenommen.

Die Voraussetzungen zum ökologischen Ausgleich gemäss Art. 18b Abs. 2 NHG i. V. m. Art. 15 Abs. 1 der Verordnung über den Natur- und Heimatschutz (NHV; SR 451.1) sind mit den getroffenen Massnahmen erfüllt.

Zusätzlich zum ökologischen Ausgleich hat die Gesuchstellerin zusammen mit der Gemeinde Münster-Geschinen vom Buweg das Vorprojekt vom März 2014 zur ökologischen Aufwertung des Flugplatzareals und der angrenzenden Umgebung ausarbeiten lassen und dem Gesuchsdossier beigelegt. Zur Realisierung der im Vorprojekt beschriebenen Massnahmen M1–M6 besteht vorliegend jedoch keine Rechtspflicht. Mit der Umnutzung gehen keine wertvollen Flächen verloren und somit besteht auch keine Pflicht für Ersatzmassnahmen gemäss Art. 18 Abs. 1^{ter} und Art. 14 NHV. Die Massnahmen zur ökologischen Aufwertung sind auch gemäss SIL-Objektblatt nicht Gegenstand des vorliegenden Umnutzungsverfahrens.

Die zusätzliche Aufwertung gemäss den vorgeschlagenen Massnahmen wird jedoch begrüsst. Wie in den Berichten zutreffend festgehalten, gibt es bei der weiteren Planung aufgrund des noch anstehenden Ökovernetzungsprojekts gemäss Direktzahlungsverordnung erheblichen Koordinationsbedarf. Wir empfehlen der Gesuchstellerin und der Gemeinde bei der Ausarbeitung der Detailprojekte nebst der Koordination auch eine enge Zusammenarbeit mit den involvierten kantonalen Fachstellen und dem BAFU.

In der Stellungnahme des DVBU, Sektion Verkehr, vom 27. August 2014 sind die Anträge der kantonalen Fachstellen in den Ziffern 1–16 zusammengefasst. Es wird im nachfolgenden bezüglich der kantonalen Anträge auf diese konsolidierte Stellungnahme referenziert, welche zur Beilage 1 der vorliegenden Verfügung erklärt wird.

Bezüglich der ökologischen Aufwertungsmassnahmen sind die Ausführungen gemäss Ziffer 8 zu berücksichtigen. Der Antrag des BAFU, dass das ökologische Ausgleichskonzept in detaillierter Form innerhalb von fünf Jahren nach Inkrafttreten der Verfügung einzureichen sei, wird ebenfalls begrüsst. Wie bereits erwähnt besteht bezüglich der Aufwertungsmassnahmen jedoch keine Rechtspflicht. Die diesbezüglichen Ausführungen des BAFU sind bei der weiteren Ausarbeitung der Massnahmen M1–M6 jedoch möglichst zu berücksichtigen.

Die Einsprachen bezüglich des ökologischen Ausgleichs sind unbegründet und werden abgewiesen.

Bezüglich der Ausführungen zur weiteren Aufwertung des Flugplatzareals inkl. der näheren Umgebung und dem vorhandenen Koordinationsbedarf (Gesamtmelioration, Rhonekorrektur, Ökovernetzungsprojekt) sind die Einsprachen aufgrund der fehlenden Rechtspflicht der Gesuchstellerin zur Umsetzung der ökologischen Aufwertung ebenfalls unbegründet und werden abgewiesen.

2.3.7 Lärm

In den Festlegungen zum SIL-Objektblatt vom 17. Dezember 2014 ist festgehalten, dass die Verkehrsleistung auf jährlich 3000 Motorflugbewegungen begrenzt wird und unter diesen Voraussetzungen die Lärmbelastung nicht berechnet werden muss. In der Anlagekarte zum SIL-Objektblatt wird kein Gebiet mit Lärmbelastung ausgewiesen. Die Erfahrung zeigt nämlich, dass die massgebenden Lärmkurven angesichts der geringen Verkehrsleistung nur unwesentlich über den Flugplatzperimeter hinausragen. In der Karte zum Koordinationsprotokoll vom Juli 2001 ist eine Abschätzung der Lärmkurve dargestellt. Der Flugplatz liegt vollständig im Landwirtschaftsgebiet, die massgebenden Grenzwerte können überall eingehalten werden.

Das BAFU hält in seiner Stellungnahme vom 17. November 2014 fest, dass diese Ausführungen für Immissionsorte gemäss Empfindlichkeitsstufe II (ES II) bis ES IV

(Mitte offenes Fenster von lärmempfindlichen Räumen) plausibel sei. Des Weiteren werde aber auf den möglichen Konflikt einer ES I, bei welcher die strengsten Belastungsgrenzwerte (BGW) gelten und in der näheren Umgebung des Flugplatzes von der Gemeinde oder vom Kanton ausgeschieden werden könnte, verwiesen. In einer ES I gelte der Grenzwert überall auf dem ausgeschiedenen Gebiet auf einer Höhe von 1,5 m über Boden (Art. 39 Abs. 2 und Art. 41 Abs. 2 Buchstabe b LSV). Diesbezüglich sei ein Konflikt mit den BGW der LSV gemäss Unterlagen in Zukunft nicht ganz ausgeschlossen.

Wie eingangs erwähnt ist der Flugplatz heute vollständig von der Landwirtschaftszone umgeben. Weiter südlich des Flugplatzes grenzen an die Landwirtschaftszone eine Zone öffentlicher Nutzung, eine Campingzone und eine Bauzone. Der Flugplatz grenzt somit auch in einer gewissen Distanz an keine Zone der ES I. Weder der Kanton noch die Gemeinde führen in ihren Stellungnahmen aus, dass die Ausscheidung einer ES I geplant sei. Bei der zukünftigen Nutzungsplanung ist dem Flugplatz und seinen Emissionen Rechnung zu tragen. Entgegen der Aussagen der Einsprecher bestehen somit in Bezug auf den Lärm keine Konflikte.

Das BAFU beantragt in seiner Stellungnahme gemäss Antrag 9, dass zumindest die Planungswertkurve für die Empfindlichkeitsstufe I anhand einer Abschätzung der Lärmkurve festzulegen sei.

Diesem Antrag ist zu folgen (siehe Karte zur Lärmabschätzung [Beilage 2]). Grundlage für die Abschätzung der Lärmkurve bilden die 3000 Motorflugbewegungen gemäss SIL-Objektblatt, welche mit einer entsprechenden Bestimmung ins Betriebsreglement aufgenommen werden. Im Weiteren ist dieser Lärmabschätzung ein Flugbetrieb von ca. 2,5 Flugbewegungen pro Stunde mit einem üblicherweise in Münster eingesetzten Schleppflugzeug zugrunde gelegt. Diese Abschätzung zeigt auf, dass durch den Flugbetrieb keiner der massgebenden Grenzwerte der LSV überschritten wird und nur gerade der Planungswert der Empfindlichkeitsstufe I (Ruhezonen) ausserhalb des Flugplatzgeländes zu liegen kommt. Die zulässigen Lärmimmissionen gemäss Art. 37a Abs. 1 LSV sind mit dieser Lärmabschätzung festgelegt.

Die weitergehenden Ausführungen der Einsprecher zur Lärmberechnung ohne Mitteilung über eine Beurteilungszeit, respektive über eine Beurteilungszeit alleine, wenn die Störung auftritt, sind aufgrund der getroffenen Lärmabschätzung nicht weiter zu erörtern. Wie das BAFU zutreffend ausführt, sind die Ausführungen der Einsprecher in diesem Punkt zudem mit der LSV und der herrschenden Lehre nicht vereinbar. Die Beschränkung der Flugbewegungen gemäss der Vereinbarung zwischen der Gesuchstellerin und der Region Goms ist privatrechtlicher Natur. Für eine Übernahme dieser Bestimmung ins öffentliche Recht besteht vorliegend kein Anlass.

Die Einsprecher verlangen in ihren Eingaben, dass auf dem Flugplatz Münster nur

sehr leise Flugzeuge starten und landen dürfen. Es sei ein entsprechender Maximalpegel für zugelassene Motorflugzeuge in das Betriebsreglement aufzunehmen. Das BAFU führt hierzu aus, dass es opportun erscheine, eine durchschnittliche oder maximale Emissionsbegrenzung der Flugzeuge ins Betriebsreglement aufzunehmen.

Angesichts der vorgenommenen Lärmabschätzung und des Verzichts auf eine Lärm-berechnung ist eine solche Emissionsbegrenzung angemessen. Auf dem Flugplatz Münster dürfen nur Flugzeuge eingesetzt werden, deren zertifizierter Schallpegel eines der nachstehenden Kriterien erfüllt:

- a. 68.0 dB(A) oder tiefer nach ICAO Anhang 16, Band 1, Kapitel 6;
- b. 75.0 dB(A) oder tiefer nach ICAO Anhang 16, Band 1, Kapitel 10.

Im Segelfluglager werden bereits heute generell sehr leise Schleppflugzeuge eingesetzt, welche die oben genannten Bestimmungen einhalten. Für grosse, schwere Doppelsitzer ist der Flugplatz jedoch aus Sicherheitsgründen auch auf stärker motorisierte Schleppflugzeuge, wie z. B. die Maule MX7, angewiesen.

Der Flugplatz soll weiterhin die Möglichkeit haben, ausnahmsweise auch Flugzeuge landen und starten zu lassen, welche die oben genannten Bestimmungen nicht einhalten. Hierbei handelt es sich z. B. um Oldtimer-Flugzeuge wie die Antonov. Zusätzlich zur oben genannten Bestimmung ist deshalb die Ausnahmeregelung ins Betriebsreglement aufzunehmen, wonach der Flugplatzhalter pro Monat fünf Ausnahmen bewilligen darf. Bei 3000 Motorflugbewegungen pro Jahr wären dies nur 0,5 % aller Flugbewegungen.

Mit den genannten Bestimmungen zur Emissionsbegrenzung wird dem Vorsorgeprinzip und auch den Anliegen der Einsprecher und denjenigen des BAFU Rechnung getragen.

2.3.8 Altlasten

Im SIL-Objektblatt zum Flugplatz Münster ist der Verdachtsflächenkataster des VBS erwähnt. Im Kataster der belasteten Standorte (KbS) des VBS ist das Objekt Nr. ZBR 13/2 bezeichnet. Es handelt sich um den Betriebsstandort beim Unterstand U8 (Tankstelle), welcher als belastet und gemäss Art. 5 Abs. 4 lit. b der Altlasten-Verordnung (AltIV; SR 814.680) als untersuchungsbedürftig gilt. Die Gesuchstellerin hat am genannten Standort, welcher sich im Eigentum der Armasuisse befindet, nie irgendwelche Betankungen vorgenommen. Die Gesuchstellerin ist weder Verhaltens- noch Zustandsstörerin und somit auch nicht verantwortlich für den belasteten Standort¹². Im Übrigen liegt die Aufsicht über die belasteten Standorte, welche wie vorliegend im KbS des VBS eingetragen sind, beim VBS und nicht beim BAZL.

¹² Vgl. dazu Hinweise auf der Webseite des BAFU, <http://www.bafu.ch>

Der Kataster der belasteten Standorte des Kantons Wallis enthält ein Objekt mit der Bezeichnung E-6074-020-00. Es handelt sich um eine Schiessanlage, welche ausserhalb des Flugplatzperimeters nahe des Unterstandes U1 liegt. Der Vollzug liegt beim Kanton, die Umnutzung ist von diesem belasteten Standort nicht betroffen.

Im KbS des BAZL ist kein Eintrag eines belasteten Standorts vorhanden. Die vom BAFU in seiner Stellungnahme genannten Standorte sind beim stillgelegten Flugplatz in Ulrichen und betreffen das vorliegende Verfahren nicht. Entsprechend hat das BAFU in der E-Mail vom 16. Januar 2015 seine anfänglich gestellten Anträge zurückgezogen.

Es kann somit festgehalten werden, dass bezüglich Altlasten keine Massnahmen zu treffen sind, welche die Umnutzung betreffen. Gemäss der erwähnten Katastereinträge stehen vorliegend das VBS und der Kanton Wallis in der Verantwortung.

Die Einsprachen sind in diesem Punkt unbegründet und abzuweisen.

2.3.9 Fazit

Unter Berücksichtigung der erwähnten Auflagen unter B.2.3 kann die Umnutzung als SIL-konform beurteilt werden.

2.4 *Weitere Anforderungen für die Betriebsbewilligung*

2.4.1 Fähigkeiten, Kenntnisse und Mittel

Die Gesuchstellerin hat in den vergangenen Jahren bewiesen, dass sie über die erforderlichen Fähigkeiten und Kenntnisse verfügt, um einen rechtmässigen Betrieb sicherzustellen. Es gab in der Vergangenheit nie irgendwelche Beanstandungen. Die Gesuchstellerin verfügt auch über die notwendigen Mittel um den Flugplatz während den drei Monaten im Sommer zu betreiben. Die Gemeinde Münster-Geschinen als Grundeigentümerin steht zudem voll und ganz hinter dem Flugplatz und der vorliegenden Umnutzung. Dies geht u. a. auch aus dem eingereichten Schreiben vom 30. April 2015 hervor. Anderweitige Behauptungen der Einsprecher entbehren jeglicher Grundlage.

Damit sind die Voraussetzungen erfüllt, damit die Gesuchstellerin den Flugbetrieb in Münster entsprechend den geltenden Bestimmungen weiterführen kann.

2.4.2 Genehmigungsfähiges Betriebsreglement

Als weitere Voraussetzung für die Erteilung der Betriebsbewilligung muss ein genehmigungsfähiges Betriebsreglement vorliegen. Die Gesuchstellerin hat das beste-

hende Betriebsreglement zur Genehmigung eingereicht und beabsichtigt keine Änderungen am bestehenden Betrieb. Das geltende Betriebsreglement enthält zudem die erforderlichen Angaben über die Organisation des Flugplatzes, die Betriebszeiten und die An- und Abflugverfahren. Unter Berücksichtigung der bereits unter B.2.3 formulierten Auflagen (Zweck der Anlage, PPR und Anzahl der Motorflugbewegungen) ist auch diese Voraussetzung erfüllt.

2.4.3 Fazit

Der Gesuchstellerin wird eine formell überarbeitete Betriebsbewilligung zusammen mit der vorliegenden Verfügung ausgestellt.

2.5 *Weitere Anforderungen für das Betriebsreglement*

Wie unter B.2.4.2 ausgeführt, liegt unter Berücksichtigung der erwähnten Auflagen ein genehmigungsfähiges Betriebsreglement vor. Auf der Grundlage der erfolgten Lärmabschätzung wird nach Rechtskraft der vorliegenden Verfügung der LBK erstellt. Nach Erhalt der Verfügung hat die Gesuchstellerin innerhalb von drei Monaten die Hindernisauswertung durchzuführen und dem BAZL zur Inkraftsetzung zuzustellen¹³.

2.5.1 Fazit

Die Voraussetzungen zur Genehmigung des Betriebsreglements nach Art. 25 VIL sind somit erfüllt.

2.6 *Weitere Anforderungen für die Plangenehmigungen*

2.6.1 Umgenutzte Anlageteile

Im Rahmen des Umnutzungsverfahrens werden keine baulichen oder betrieblichen Veränderungen an den Anlageteilen vorgenommen und auch deren Nutzung bleibt unverändert. Die Umnutzung liegt folglich einzig im Wegfall der militärischen Zweckbestimmung und in der Überführung der Anlage in ein ziviles Flugfeld.

Die gemäss Situationsplan Flugplatz Münster vom 25. März 2015 innerhalb des Flugplatzperimeters liegenden Anlageteile unterliegen der Plangenehmigung i. S. v. Art. 31 Abs. 2 VIL. Es sind dies insbesondere die nachfolgend aufgeführten Anlageteile:

- Piste;
- Hangar, Nr. 651;
- Clubhaus, Nr. 652;

¹³ Siehe Auflage gemäss Luftfahrtspezifischer Prüfung vom 14. April 2015, B.2.6.4 (Beilage 3)

- Kommandobaracke, Nr. 653
- Unterstände U5–U8 inkl. Zufahrten;
- Tankstelle;
- stationärer Windsack von Juli–August;
- temporärer Windsack während Segelfluglager;
- Hydrant;
- Zonen 1–5 (Montage-, Bereitstell- und Abstellflächen).

2.6.2 Verantwortung des Flugplatzhalters

Art. 3 Abs. 1 VIL besagt unter anderem, dass Flugplätze so ausgestaltet, organisiert und geführt sein müssen, dass der Betrieb geordnet und die Sicherheit für Personen und Sachen [...] stets gewährleistet ist. Der Inhaber der Betriebsbewilligung hat für die dazu erforderliche Infrastruktur zu sorgen; die Verantwortung für einen sicheren Betrieb liegt in jedem Fall beim Bewilligungsinhaber (Art. 17 Abs. 1 VIL).

2.6.3 Allgemeine Auflagen

Für den Betrieb dieser Anlage sind die für Flugplätze bestehenden Normen und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zu beachten.

Im Fall von Uneinigkeiten zwischen den Fachstellen und der Gesuchstellerin ist das BAZL anzurufen, welches entscheidet.

2.6.4 Luftfahrtspezifische Anforderungen

Gemäss Art. 3 Abs. 1^{bis} VIL sind die Normen und Empfehlungen der ICAO in den Anhängen 3, 4, 10, 11, 14 und 15 zum Übereinkommen vom 7. Dezember 1944 (SR 0.748.0) über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO-Anhänge) für Flugplätze unmittelbar anwendbar. Art. 9 VIL bestimmt, dass das BAZL eine luftfahrtspezifische Projektprüfung vornimmt. Nach der ersten Prüfung vom 26. Juni 2014 wurde das eingereichte Gesuch zur Umnutzung überarbeitet. Die zweite Projektprüfung vom 14. April 2015 ergab, dass die verlangten Anforderungen eingehalten werden, sofern die in der Stellungnahme formulierten Auflagen berücksichtigt werden. Die Gesuchstellerin zeigte sich mit den beantragten Auflagen einverstanden.

Aufgrund der zahlreichen Auflagen und des detaillierten Beschriebs, welcher dem Verständnis dient, wird die besagte Stellungnahme zur Beilage 3 dieser Verfügung erklärt. Eine entsprechende Bestimmung wird ins Dispositiv aufgenommen. Die erwähnten Auflagen beziehen sich auf folgende Bereiche:

- Pistenstreifen;
- Pistenmarkierungen;
- Definition der *Run-up* Positionen;
- Treibstoffanlage;

- Hochbauten;
- HBK;
- Luftfahrtpublikationen.

Unter dem Titel Sicherheit rügen die Einsprecher die geplante ökologische Aufwertung im Pistenstreifen. Zur Frage der verbindlichen Umsetzung kann auf die Ausführungen unter B.2.3.6 verwiesen werden. Für die ökologische Aufwertung besteht keine Pflicht, sie ist jedoch als Aufwertungsmassnahme vorgesehen und kann anlässlich der Reduktion der Pistenbreite umgesetzt werden. Ein Konflikt mit der Sicherheit besteht nicht, wenn die Aufwertung im Sinne der luftfahrtspezifischen Auflage umgesetzt wird. Auf diversen Flugplätzen in der Schweiz bestehen ökologische Flächen im Pistenstreifen; sehr oft sind dies Magerwiesen, die extensiv genutzt werden. In diesem Zusammenhang kann auf die Ausführungen in der Stellungnahme des BAFU verwiesen werden. Der Gesuchstellerin wird empfohlen, die lineare und damit als Vernetzungselement geeignete Fläche als extensive Fläche, Ruderalfläche und/oder Pionierfläche zu gestalten bzw. zu belassen und in diesem Sinne den Bewirtschaftern als hochwertige Biodiversitätsförderfläche im Sinne des Landwirtschaftsrechts nutzbar zu machen.

Die Einsprecher bemängeln die fehlende Sicherheit in Bezug auf landende und startende Flugzeuge im Sinne eines Überschliessens über die Piste. Diesbezüglich kann auf die Ausführungen zur *Runway end safety area* (RESA) in der luftfahrtspezifischen Prüfung verwiesen werden. Mit dieser Massnahme sind insgesamt 60 m Sicherheitsfläche geschaffen worden. Die Einsprachen sind in diesem Punkt unbegründet und werden abgewiesen.

Des Weiteren rügen die Einsprecher die fehlende Sicherheit am Boden. Diesbezüglich haben die Gesuchsteller eine Reihe von Massnahmen getroffen, um genau diese Sicherheit gewährleisten zu können. Die einzelnen Massnahmen, wie Entflechtung/Trennung von Flugbetrieb und öffentlichem Bereich, Entlassung der Strasse am nordöstlichen Bereich aus dem Flugplatzperimeter, Aufstellen von Hinweistafeln etc. entsprechen den für Flugplätze dieser Kategorie üblichen Sicherheitsvorkehrungen. Die zusätzlichen Anträge in den Einsprachen zur Sicherheit am Boden sind weder praktikabel noch angemessen. Die Einsprachen sind unbegründet und werden abgewiesen.

2.6.5 Natur und Landschaft

Hinsichtlich des ökologischen Ausgleichs bzw. der Aufwertung wird auf die Ausführungen unter B.2.3.6 verwiesen.

Das DVBU, Sektion Verkehr, stellt in der Stellungnahme vom 27. August 2014 in Ziffer 9 bezüglich der Lawinengefahrenzone und in Ziffer 10 bezüglich der Benützung des zwischen Flugplatz und Rotten verlaufenden Fuss- und Wanderweges und des

kantonalen Radweges entsprechende Anträge. Diese werden von der Gesuchstellerin nicht bestritten und vom BAZL als rechtskonform erachtet. Die Anträge werden entsprechend ins Dispositiv aufgenommen (Beilage 1).

Die Einsprecher fordern in ihren Eingaben, dass BAZL habe ein Gutachten der Eidgenössischen Kommission für Natur- und Heimatschutz (ENHK) über die Auswirkungen des vom Flugplatz Münster ausgehenden Flugbetriebs auf die umliegenden BLN-Gebiete einzuholen. Basierend auf den darin gewonnenen Erkenntnissen sei zu prüfen, ob bzw. mit welchen Nebenbestimmungen die Plangenehmigung überhaupt erteilt werden könne. Zur Begründung wird ausgeführt, dass der Flugplatz von mehreren BLN-Gebieten umgeben sei (BLN-Objekt Nrn. 1507, 1706 und 1701). Es wird eine Beeinträchtigung der Fauna und der Artenvielfalt in den erwähnten BLN-Gebieten geltend gemacht. Verwiesen wird insbesondere auf die Ausführungen im Gutachten der ENHK vom 28. November 2012 zu den Gebirgslandeplätzen (GLP) in der Region Wallis-Süd-Ost.

Das BAFU als Fachbehörde hat sich entgegen den Ausführungen der Einsprecher zum Antrag der Einsprecher geäußert. Es kommt zum Schluss, dass vorliegend die Voraussetzungen für ein solches Gutachten aus mehreren Gründen nicht gegeben seien. Weder Flugplatzperimeter, LBK noch HBK würden die erwähnten Schutzgebiete tangieren. Allfällige fliegerische Aktivitäten in den Schutzgebieten würden zudem durch deren Schutzziele und aufgrund der rechtlichen Schutzwirkungen des Inventars nicht ausgeschlossen. Es gehe vorliegend um normale Überflüge im Rahmen der allgemeinverbindlichen aviatischen Regeln. So sei auch im Rahmen der Anhörung zur Revision der Verordnung über das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (VBLN) ausdrücklich darauf hingewiesen worden, dass rechtskräftig bewilligte Bauten, Anlagen und Nutzungen, insbesondere auch aviatischer Natur, in den BLN-Gebieten nicht in Frage gestellt würden. Bei seiner Würdigung kommt das BAFU zum Schluss, dass die vorgesehene künftige Nutzung des Flugplatzes Münster zu keiner wesentlichen Beeinträchtigung der BLN-Objekte führe. Aufgrund der beschriebenen Verhältnisse und der künftigen Nutzung des Flugplatzes Münster besteht aus Sicht des BAZL vorliegend kein Anlass für die Erstellung eines Gutachtens durch die ENHK.

Im Gegensatz zu den im Gutachten aufgeführten GLP liegt der Flugplatz in keinem BLN-Gebiet und auch die Volten des Flugplatzes sind vollständig ausserhalb des nächstgelegenen BLN-Gebietes. Der Sachverhalt ist zudem auch in Bezug auf die Flugbewegungen, den generierten Lärm sowie weitere durch die Lage der GLP induzierte Aspekte in keiner Art und Weise vergleichbar. Wie das BAFU zutreffend ausführt, steht die allenfalls störende fliegerische Aktivität in den genannten Schutzgebieten nur zu einem kleinen Teil mit dem doch sehr bescheidenen Flugbetrieb in Münster in Zusammenhang.

Die Einsprachen sind in diesem Punkt unbegründet und werden abgewiesen.

2.6.6 Grundwasserschutz und Entwässerung

In der Stellungnahme des BAFU werden bezüglich Grundwasserschutz folgende Anträge gestellt:

- Die zuständige Behörde müsse sicherstellen, dass die Tankanlage den aktuellen rechtlichen Vorgaben entspreche.
- Die Auswirkungen der ökologischen Aufwertungen auf das Grundwasser seien im Rahmen des Detailprojekts abzuklären. Das BAZL könne die geplanten Ausgleichsmassnahmen bewilligen, wenn ein ausreichender Schutz der Gewässer gewährleistet sei.
- Die Absenkungen unterhalb des Grundwasserspiegels müssen auf das für ihre Funktion als Feuchtbiotop unvermeidbare Minimum (Ausdehnung und Tiefe) beschränkt sein.
- Sowohl bei der Ausführung der ökologischen Aufwertungen als auch bei ihrer Pflege seien alle erforderlichen Massnahmen zu ergreifen, um nachteilige Einwirkungen auf das Grundwasser zu verhindern.

Zur Tankanlage ist festzuhalten, dass mit Plangenehmigung des BAZL vom 15. Juni 2001 der bestehende, erdverlegte Tank durch einen erdverlegten, doppelwandigen Tank ersetzt wurde. Der neue Stahltank ist mit zwei Kammern, 22 m³ für AVGAS und 11 m³ für MOGAS, ausgelegt und rohrleitungsmässig getrennt. Die Tankanlage ist mit einem Leckanzeigegerät und einem Korrosionsschutz ausgestattet. Die Funktionskontrolle und die Wartung des Leckanzeigegerätes und des Korrosionsschutz-Gleichrichters werden alle zwei Jahre von der Firma TALIMEX durchgeführt. Der Kanton Wallis verlangt, dass Tankanlagen mit wassergefährdenden Flüssigkeiten mindestens alle zehn Jahre kontrolliert werden. Die Kontrolle der Tankanlage auf dem Flugplatz Münster fand am 2. August 2011 durch die Firma Gebr. Gsponer AG, 3942 St. Germain, statt, d. h. 10 Jahre nach der Inbetriebnahme im 2001.

Der Nachweis ist erbracht, dass bezüglich der Tankanlage die gesetzlichen Bestimmungen eingehalten werden. Der Antrag des BAFU zur Tankanlage ist somit erfüllt. Bezüglich der Altlasten kann auf die Ausführungen unter B.2.3.8 verwiesen werden. Die Ausführungen der Einsprecher zur Tankanlage basieren – wie sie selber festhalten – auf Nichtwissen. Die Einsprachen sind in diesem Punkt unbegründet und werden abgewiesen.

Die restlichen Anträge des BAFU zum Grundwasserschutz sind unbestritten. Sie werden vom BAZL als rechtskonform erachtet und entsprechend ins Dispositiv aufgenommen.

Das DVBU, Sektion Verkehr, stellt in der Stellungnahme vom 27. August 2014 in den Ziffern 12–16 weitere Anträge im Bereich Umwelt- und Grundwasserschutz. Der Antrag in Ziffer 13, dass der kantonalen Dienststelle für Umweltschutz eine Kopie der Plangenehmigung zuzustellen sei, betrifft nicht die Gesuchstellerin. Gemäss Plangenehmigung vom 15. Juni 2001 wurde der kantonalen Dienststelle für Umweltschutz

eine Kopie zugestellt. Das BAZL wird der erwähnten Dienststelle zusammen mit der vorliegenden Verfügung nochmals eine Kopie der erwähnten Plangenehmigung zu stellen. Der Antrag in Ziffer 14, dass für den Rückbau der Piste ein entsprechendes Plangenehmigungsgesuch einzureichen sei, betrifft einerseits nicht die vorliegende Umnutzung und ist andererseits nach dem Verfahren des LFG vorgesehen.

Die Anträge 12, 15 und 16 sind von der Gesuchstellerin unbestritten und werden vom BAZL als rechtskonform erachtet. Die Anträge werden entsprechend in das Dispositiv aufgenommen (Beilage 1).

Bezüglich der Entwässerung beantragt das BAFU in seiner Stellungnahme, dass im Betrieb sicherzustellen sei, dass Löschwasser oder andere wassergefährdenden Stoffe nicht in ein Gewässer eingebracht oder versickert werden.

Die Gesuchstellerin hält hierzu fest, dass bei einem Ereignis, welches zu Löscharbeiten in der Nähe eines Gewässers führe, realistischerweise kaum sichergestellt werden könne, dass Löschwasser nicht in ein Gewässer versickern könne. Vor diesem Hintergrund erscheine die Forderung des BAFU eher unrealistisch, die Gesuchstellerin bemühe sich jedoch, den Vorgaben des Gewässerschutzes soweit wie möglich nachzukommen.

Die Piste des Flugplatzes Münster wird entlang der südlichen Längsseite über die Schulter in das angrenzende Wiesland entwässert. Zwischen der Piste und dem Roten besteht ein Entwässerungskanal, welcher jedoch viel mehr der Entwässerung des Wieslandes als der Piste dient. Diese Art der Pistenentwässerung besteht auf einer Vielzahl von Flugfeldern und wird weder von den Fachstellen des Kantons noch vom BAFU beanstandet. Die Kantonsstrasse in diesem Gebiet, welche ein weitaus grösseres Verkehrsaufkommen aufweist als der Flugplatz Münster, wird im Übrigen auch über die Schulter ins angrenzende Wiesland entwässert. Das BAZL geht mit der Gesuchstellerin einig, dass die Vorgaben des BAFU hinsichtlich des «normalen Betriebs» jederzeit einzuhalten sind. Bei einem unvorhergesehenen Ereignis auf dem Flugplatz, wie z. B. bei Löscharbeiten an einem brennenden Flugzeug, kann die beantragte Sicherstellung kaum jederzeit gewährleistet werden. Die Brandbekämpfung genießt in einem solchen Fall oberste Priorität. Die in einem solchen Fall zu treffenden Massnahmen zum Schutz der Gewässer sind durch die Organe der Brandbekämpfung (Ölsperren, Einsatz von Bindemittel etc.) adäquat und ohne Verzug einzuleiten.

Vor diesem Hintergrund erscheint die Auflage des BAFU zur Entwässerung als rechtskonform und eine entsprechende Bestimmung wird ins Dispositiv aufgenommen.

Die Ausführungen der Einsprecher in Bezug auf die mangelhafte Entwässerung sind unbegründet. Die Einsprachen werden in diesem Punkt abgewiesen.

2.6.7 Hochwasserschutz Rhone

Das DVBU, Sektion Verkehr, stellt in der Stellungnahme vom 27. August 2014 bezüglich Hochwasserschutz in den Ziffern 5–7 die folgenden Anträge:

- Die Verantwortung für allfällige Überschwemmungsschäden sowie die Kosten für Schutzmassnahmen und/oder Instandstellungen gingen vollumfänglich zu Lasten der Gesuchstellerin.
- Neuschaffung des Feuchtbiotops und Aufwertung des Naturschutzgebiets Brunne/Eye: Eine Koordination mit dem Projekt der 3. Rhonekorrektur sei unabdingbar.
- Die Massnahmen seien so auszugestalten, dass sie mit den Massnahmen des Rhoneprojekts vereinbar seien.

Die Gesuchstellerin zeigt sich in der Stellungnahme vom 11. März 2015 mit den beantragten Massnahmen einverstanden. Die Neuschaffung des Feuchtbiotops sei im entsprechenden Bericht der Buweg vorgesehen und bei der Umsetzung werde auf die Koordination mit den Massnahmen des Rhoneprojekts Rücksicht genommen.

Das BAZL erachtet die beantragten Massnahmen als rechtskonform und nimmt sie ins Dispositiv auf (Beilage 1).

2.6.8 Raumentwicklung

Das DVBU, Sektion Verkehr, stellt in der Stellungnahme vom 27. August 2014 zur Raumentwicklung in Ziffer 11 folgenden Antrag: Die erwähnten Flächen der Flugpiste und der Infrastrukturbauten (Zone, deren Nutzung noch nicht festgelegt ist) sowie die vorgesehenen Flächen für das Feuchtbiotop am östlichen Pistenrand seien zu überprüfen und im Rahmen der nächsten (anstehenden) Anpassung der Zonennutzungsplanung der Gemeinde Münster-Geschinen einer entsprechenden Nutzungszone zuzuweisen. In diesem Zusammenhang sei auch eine Überprüfung des rechtsgültigen Detailnutzungsplans „Eye“ südlich des Flugplatzareals vorzunehmen und allenfalls die maximale Gebäudehöhe von 8 m innerhalb der Bauzone „Rotteneye“ gemäss den Vorgaben des HBK anzupassen.

Die anstehende Anpassung der Zonennutzungsplanung wie auch die Überprüfung des rechtsgültigen Detailnutzungsplans „Eye“ südlich des Flugplatzareals sind von der Gemeinde Münster-Geschinen vorzunehmen. Diese raumplanerische Abstimmung betrifft weder das vorliegende Umnutzungsverfahren noch die Gesuchstellerin. Im Weiteren kann auf die Ausführungen unter B.2.3.4 verwiesen werden.

2.6.9 Pistenzustand

Die Einsprecher bezweifeln, ob die bestehende Hartbelagspiste für den Flugbetrieb genügende Sicherheit bietet. Gemäss einem Rundschreiben der Gemeinde Münster

vom Oktober 2008 sei die Hartbelagspiste sanierungsbedürftig.

Gemäss der Gesuchstellerin werde der Zustand der Hartbelagspiste jeweils im Sommer vor der Aufnahme des Flugbetriebs überprüft. Bei Bedarf würden die notwendigen Sanierungsarbeiten vorgenommen. Im mittleren Bereich der Piste, dort wo effektiv gestartet und gelandet werde, sei die Piste in gutem Zustand. Die Gewährleistung der Sicherheit sei letztlich in ihrem eigenen Interesse. Geplant sei eine komplette Pistensanierung auf den Zeitpunkt der Redimensionierung der Pistenbreite.

Damit auch nach der Umnutzung ein sicherer Flugbetrieb gewährleistet werden kann, wird das BAZL vor Aufnahme des Betriebs im Sommer 2016 auf dem Flugplatz Münster eine Inspektion bezüglich Pistenzustand vornehmen. Eine entsprechende Auflage wird ins Dispositiv aufgenommen.

Weitergehende Begehren der Einsprecher sind unbegründet und werden abgewiesen.

2.6.10 Brandschutz

Das DVBU, Sektion Verkehr, stellt in der Stellungnahme vom 27. August 2014 bezüglich Feuersicherheit in den Ziffern 1–4 die folgenden Anträge:

- Bei Inbetriebnahme, bei Umbauten und Nutzungsänderungen seien jeweils in Absprache mit der Brandschutzbehörde die endsprechenden Brandschutzmassnahmen festzulegen und nötigenfalls einzurichten.
- Der Brandschutz richte sich nach der Brandbelastung und sei ständig anzupassen.
- Brennbare, giftige und umweltschädigende Stoffe, Waren und Flüssigkeiten seien vorschriftsgemäss zu lagern.
- Eine genügende Löschwasserreserve sei anzulegen und die einzelnen Gebäude seien mit Wasserlöschposten und Handfeuerlöscher auszurüsten.

Im Schreiben vom 11. März 2015 bestätigt die Gesuchstellerin, dass diesen Vorgaben nachgelebt werde und die Brandschutzbehörde die entsprechenden Kontrollen durchführen könne.

Das BAZL erachtet die beantragten Auflagen als rechtskonform und nimmt sie ins Dispositiv auf (Beilage 1).

2.7 *Vollzug*

In Anwendung von Art. 3b VIL überwacht das BAZL die Erfüllung der luftfahrtspezifischen Anforderungen. Es lässt die korrekte Ausführung sowie die Einhaltung der verfügbaren Auflagen durch die Fachstellen des Kantons und die Gemeinde Münster-Geschinen überwachen. Zu diesem Zweck sind das BAZL, Sektion Sachplan und

Anlagen, die zuständigen kantonalen Fachstellen sowie die Gemeinde Münster-Geschinen mit den erforderlichen Unterlagen zu bedienen.

2.8 *Fazit*

Die Umnutzung des Flugfeldes Münster erfüllt die gesetzlichen Anforderungen. Unter Berücksichtigung der obenstehenden Auflagen ist der Gesuchstellerin somit die Betriebsbewilligung zu erteilen und das Betriebsreglement kann genehmigt werden. Schliesslich sind auch die für die Umnutzung der Anlageteile erforderlichen Plangenehmigungen zu erteilen.

3. **Gebühren**

Die Gebühren für die Umnutzung bestehend aus der Erteilung einer Betriebsbewilligung, der Genehmigung des Betriebsreglements und der Erteilung der Plangenehmigung, richten sich in Anwendung von Art. 53 der Gebührenverordnung des BAZL (GebV-BAZL; SR 748.112.11) nach bisherigem Recht. Die Verordnung über die Gebühren des BAZL vom 25. September 1989 (VGZ; SR 748.112.11) sieht in Art. 40 Abs. 1 lit. a–e für Flugfelder für die Behandlung eines Bewilligungsgesuches, die Verleihung einer Baubewilligung, die Verleihung einer Betriebsbewilligung und die Genehmigung einer Änderung eines Betriebsreglements den jeweiligen Gebührenrahmen vor. Vorliegend werden aufgrund des aufwändigen Verfahrens folgende Gebühren festgelegt: Art. 40 Abs. 1 lit. a Fr. 4000.00, lit. b Ziffer 1 Fr. 500.00, lit. c Ziffer 1 Fr. 1000.00 und lit. d Fr. 500.00, total ausmachend Fr. 6000.00. Unter Berücksichtigung der verfügbaren Zwischenrechnung vom 26. Januar 2012 im Betrag von Fr. 2000.00 resultiert eine Restgebühr von Fr. 4000.00. Diese wird mit einer separaten Gebührenrechnung erhoben.

Die Gebühren für die Aufsicht über die verfügbaren Auflagen werden gesondert erhoben.

4. **Eröffnung und Mitteilung**

Diese Verfügung wird der Gesuchstellerin und den Einsprechern eröffnet. Den kantonalen Fachstellen, der Gemeinde Münster-Geschinen und dem BAFU wird sie zur Kenntnis zugestellt.

C. Verfügung

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt,

- gestützt auf das Gesuch der Flugplatzgenossenschaft Münster vom 2. Juni 2005, Revisionsdatum vom 20. April 2014,
- in Anwendung von Art. 31 VIL i. V. m. Art. 36b–d sowie Art. 37–37h LFG,

verfügt:

I. Betriebsbewilligung

Der Flugplatzgenossenschaft Münster wird eine Bewilligung für den zivilen Betrieb des ehemaligen Militärflugplatzes Münster erteilt (Anhang A).

II. Betriebsreglement

Das eingereichte Betriebsreglement (Anhang B) wird unter Berücksichtigung nachfolgender Auflagen genehmigt.

1. Auf Seite 1 des Betriebsreglements ist in Ziffer 3 der Anhang 2 neu wie folgt zu benennen: Anhang Benützungsbestimmungen. Anhang 2 zum Betriebsreglement ist mit einem ersten Untertitel wie folgt zu ergänzen: Untertitel Anzahl Motorflugbewegungen.

Text: Auf dem Flugplatz Münster sind in den Monaten Juni, Juli und August maximal 3000 Motorflugbewegungen zulässig.

2. In Anhang 2 zum Betriebsreglement ist die letzte Zeile wie folgt anzupassen: Der Flugplatz ist während den Monaten Juni, Juli und August für den Segelflugbetrieb und die Touristik- und Geschäftsfliegerei benutzbar.
3. Nach dem Untertitel Betriebszeiten ist neu der Untertitel Emissionsbegrenzung aufzunehmen.

Text: 1. Auf dem Flugplatz Münster dürfen nur Flugzeuge eingesetzt werden, deren zertifizierter Schallpegel eines der nachstehenden Kriterien erfüllt:

- a. 68.0 dB(A) oder tiefer nach ICAO Anhang 16, Band 1, Kapitel 6;
- b. 75.0 dB(A) oder tiefer nach ICAO Anhang 16, Band 1, Kapitel 10.

Text: 2. Der Flugplatzleiter respektive die Flugplatzleiterin ist berechtigt, pro Monat

fünf Ausnahmen (Start oder Landung) von der oben genannten Bestimmung zu erteilen.

4. In Anhang 2 zum Betriebsreglement ist nach dem Untertitel zur Emissionsbegrenzung neu folgender Untertitel aufzunehmen: Benützungsrecht (Prior permission required [PPR]).

Text: Auswärtige Flugzeuge dürfen den Flugplatz nur mit ausdrücklicher, vorgängiger Erlaubnis des Flugplatzleiters respektive der Flugplatzleiterin benutzen.

5. Das Betriebsreglement ist innerhalb eines Monats nach Rechtskraft dieser Verfügung anzupassen und dem BAZL zuzustellen.
6. Die neue Regelung tritt sofort nach Rechtskraft dieser Verfügung in Kraft.

III. Plangenehmigungen

1. Gegenstand

Folgende ehemals militärischen Bauten und Anlagen werden ohne bauliche Veränderungen für den zivilen Flugbetrieb umgenutzt (Grundlage: Situationsplan Flugplatz Münster vom 25. März 2015 sowie Dokumentation gemäss Gesuchsdossier vom 20. April 2014):

- Piste;
- Hangar, Nr. 651;
- Clubhaus, Nr. 652;
- Kommandobaracke, Nr. 653
- Unterstände U5–U8 inkl. Zufahrten;
- Tankstelle;
- stationärer Windsack von Juli–August;
- temporärer Windsack während Segelfluglager;
- Hydrant;
- Zonen 1–5 (Montage-, Bereitstell- und Abstellflächen).

2. Standort

Flugplatz Münster, Flugplatzperimeter gemäss SIL-Objektblatt vom 17. Dezember 2014.

3. Massgebende Unterlagen

- Gesuchsdossier vom 20. April 2014;

- Situationsplan Flugplatz Münster vom 27. Mai 2013, letztmals revidiert am 25. März 2015, Massstab 1:1000, Plan-Nr. 169008.1;
- Plan «Querschnitt und Ansicht» der Unterstände 1–7 im Gebiet Matten vom 19. August 2004;
- Plan «Grundriss» eines Unterstandes;
- Vorprojekt zur ökologischen Aufwertung Flugplatzareal vom März 2014, erarbeitet vom Büro für Umwelt und Energie (Buweg), 3930 Visp.

4. Auflagen

4.1 Allgemeine Auflagen

4.1.1 Für den Betrieb dieser Anlage sind die für Flugplätze bestehenden Normen und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zu beachten.

4.1.2 Im Fall von Uneinigkeiten zwischen den Fachstellen und der Gesuchstellerin ist das BAZL anzurufen, welches entscheidet.

4.2 Flugplatzperimeter

Der Situationsplan Flugplatz Münster vom 25. März 2015 ist bezüglich des Flugplatzperimeters dem SIL-Objektblatt vom 17. Dezember 2014 anzupassen und dem BAZL innert eines Monats nach Rechtskraft der vorliegenden Verfügung einzureichen. Die Anpassung ist gemäss B.2.3.4 vorzunehmen.

4.3 Ökologischer Ausgleich

Die Gemeinde Münster-Geschinen wird verpflichtet, die ökologische Ausgleichsfläche am nordöstlichen Pistenkopf extensiv bewirtschaften zu lassen. Die Sicherstellung ist mittels eines Bewirtschaftungsvertrages vorzunehmen, welcher dem BAZL bis am 1. Mai 2016 einzureichen ist.

4.4 Ökologische Aufwertungsmassnahmen

Ziffer 8 der Stellungnahme des DVBU, Sektion Verkehr, vom 27. August 2014 ist bei der weiteren Ausarbeitung der Aufwertungsmassnahmen zu berücksichtigen (Beilage 1).

4.5 Lärm

Die zulässigen Lärmimmissionen sind mit der Lärmabschätzung gemäss Beilage 2 festgelegt.

4.6 *Luftfahrtspezifische Anforderungen*

Die luftfahrtspezifische Prüfung vom 14. April 2015 bildet einen Bestandteil dieser Verfügung (Beilage 3). Die Auflagen sind entsprechend umzusetzen.

4.7 *Natur und Landschaft*

Die Anträge in den Ziffern 9 und 10 der Stellungnahme des DVBU, Sektion Verkehr, vom 27. August 2014 sind einzuhalten (Beilage 1).

4.8 *Grundwasserschutz und Entwässerung*

4.8.1 Die Auswirkungen der ökologischen Aufwertungen auf das Grundwasser sind im Rahmen des Detailprojekts abzuklären.

4.8.2 Die Absenkungen unterhalb des Grundwasserspiegels sind auf das für ihre Funktion als Feuchtbiotop unvermeidbare Minimum (Ausdehnung und Tiefe) zu beschränken.

4.8.3 Sowohl bei der Ausführung der ökologischen Aufwertungen als auch bei ihrer Pflege müssen alle erforderlichen Massnahmen ergriffen werden, um nachteilige Einwirkungen auf das Grundwasser zu verhindern.

4.8.4 Die Anträge in den Ziffern 12, 15 und 16 der Stellungnahme des DVBU, Sektion Verkehr, vom 27. August 2014 sind einzuhalten (Beilage 1).

4.8.5 Im «normalen Betrieb» muss sichergestellt werden, dass Löschwasser oder andere wassergefährdenden Stoffe nicht in ein Gewässer eingebracht oder versickert werden.

4.9 *Hochwasserschutz Rhone*

Die Anträge in den Ziffern 5–7 der Stellungnahme des DVBU, Sektion Verkehr, vom 27. August 2014 sind einzuhalten (Beilage 1).

4.10 *Pistenzustand*

Das BAZL wird vor Aufnahme des Flugbetriebs im Sommer 2016 auf dem Flugplatz Münster eine Inspektion zwecks Begutachtung des Pistenzustandes durchführen. Allfällige Sanierungsmassnahmen richten sich nach der durchgeführten Inspektion.

4.11 *Brandschutz*

Die Anträge in den Ziffern 1–4 der Stellungnahme des DVBU, Sektion Verkehr, vom 27. August 2014 sind einzuhalten (Beilage 1).

IV. Einsprachen

1. Einsprecher 1

Die Einsprache der Einsprecher 1 wird, soweit sie im Betriebsreglement und den verfügbaren Auflagen nicht berücksichtigt wird, abgewiesen.

2. Einsprecher 2

Die Einsprache der Einsprecher 2 wird, soweit sie im Betriebsreglement und den verfügbaren Auflagen nicht berücksichtigt wird, abgewiesen.

V. Gebühren

Die Gebühr für diese Verfügung wird auf Fr. 6000.00 festgelegt. In Abzug der Zwischenrechnung wird der Gesuchstellerin der Restbetrag von Fr. 4000.00 in Rechnung gestellt. Dieser Betrag wird mit separater Rechnung erhoben.

Die Gebühren für die Aufsicht über die verfügbaren Auflagen werden gesondert erhoben.

VI. Eröffnung

Diese Verfügung wird eröffnet (Einschreiben mit Rückschein):

- Herr Rechtsanwalt und Notar Georges Schmid-Favre, Brückenweg 6, 3930 Visp, für sich und zuhanden seiner Klientschaft (im Doppel), inkl. massgebender Unterlagen, Anhänge, Beilagen und Schlussbemerkungen der Einsprecher 1 und 2
- Herr Rechtsanwalt Dr. Adrian Strütt, Grüngasse 31, Postfach, 8026 Zürich, für sich und zuhanden seiner Klientschaft (dreifach)

Diese Verfügung wird zur Kenntnis zugestellt (mit A-Post):

- Departement für Verkehr, Bau und Umwelt, Sektion Verkehr, rue des Creusets 5, Postfach 478, 1951 Sion
- Departement für Bildung und Sicherheit, kantonales Amt für Feuerwesen, Kasernenstrasse 40, Postfach 413, 1951 Sion 1
- Departement für Verkehr, Bau und Umwelt, Sektion Hochwasserschutz Rhone der Zentralstellen, rue des Creusets 5, 1951 Sion
- Departement für Volkswirtschaft Energie und Raumentwicklung, Amt für Strukturverbesserungen, Talstrasse 3, Postfach, 380, 3930 Visp

- Departement für Verkehr, Bau und Umwelt, Dienststelle für Wald und Landschaft, Place des Cèdres, 1950 Sion
- Departement für Volkswirtschaft Energie und Raumentwicklung, Dienststelle für Raumentwicklung, rue des Cèdres 11, 1950 Sion
- Departement für Verkehr, Bau und Umwelt, Sektion Umweltverträglichkeitsprüfungen und Bauten, rue des Creusets 5, 1951 Sion, inkl. Plangenehmigung zum Umbau der Tanksanierung vom 15. Juni 2001
- Gemeinde Münster-Geschinen, Gemeindeverwaltung, 3985 Münster-Geschinen
- Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport, Generalsekretariat, Maulbeerstrasse 9, 3003 Bern
- Bundesamt für Umwelt, Sektion UVP und Raumordnung, 3003 Bern

Intern: SIAP

Bundesamt für Zivilluftfahrt

sign. Peter Müller, Direktor

sign. Stephan Hirt, Rechtsanwalt
Sektion Sachplan und Anlagen

Anhänge

- Anhang A: Bewilligung zum Betrieb des Flugfeldes Münster
Anhang B: Betriebsreglement Flugplatz Münster

Beilagen

- Beilage 1: Stellungnahme DVBU, Sektion Verkehr, vom 27. August 2014
Beilage 2: Lärmabschätzung zum Flugplatz Münster
Beilage 3: luftfahrtspezifische Prüfung vom 14. April 2015

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diese Verfügung oder gegen Teile davon kann innert 30 Tagen beim Bundesverwaltungsgericht, Postfach, 9023 St. Gallen, Verwaltungsbeschwerde erhoben werden. Die Beschwerdefrist beginnt bei persönlicher Eröffnung an die Parteien an dem auf die Eröffnung folgenden Tag, bei Publikation in einem amtlichen Blatt an dem auf die Publikation folgenden Tag zu laufen. Die Frist steht still vom 15. Juli bis

und mit 15. August.

Die Beschwerde ist in einer Amtssprache abzufassen und hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift der Beschwerdeführer zu enthalten. Die angefochtene Verfügung und die als Beweismittel angerufenen Urkunden sind beizulegen, soweit die Beschwerdeführer sie in den Händen haben.