

# **Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)**

## **Verfahren für den Weiterbetrieb ehemaliger Militärflugplätze als Zivilflugplatz (Umnutzungsverfahren)**

### **Merkblatt**

1. Rechtsgrundlagen
2. Anwendung im Umnutzungsverfahren
3. Gesuchsunterlagen
4. Verfahrensablauf

#### Anhänge:

1. Konzeptionelle Ziele und Vorgaben im SIL
2. Herleitung Bewegungspotential als Grundlage für die Festlegung des Lärmkorsetts
3. Vorgehen für Nachweis des rechtskonformen Zustandes bei Plangenehmigungen

Stand Februar 2004

## 1. Rechtsgrundlagen

Die für den Weiterbetrieb als Zivilflugplatz vorgesehenen ehemaligen Militärflugplätze wurden noch nach der alten Militärorganisation aus dem Jahr 1907 (Art. 164 Abs. 3 MO) rechtmässig, jedoch ohne Baubewilligung erstellt.

Die bisherige zivilaviatische Mitbenützung basiert auf einer Benützungsvereinbarung zwischen dem Bundesamt für Betriebe der Luftwaffe (BABLW) und dem zivilen Flugplatzhalter sowie auf einem vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) genehmigten Flugplatzbetriebsreglement (Art. 38 Luftfahrtgesetz; LFG, SR 748.0) und Art. 30 der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL; SR 748.131.1). Teilweise bestehen Betriebsbewilligungen nach altem Recht. In einigen Fällen wurden zudem eigens für den zivilen Flugbetrieb erstellte Bauten durch die Gemeinden oder durch das BAZL (nach 1995) genehmigt.

Mit der Festsetzung des Gesamtnetzes der Infrastrukturanlagen im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) ist der raumplanerische Nachweis für den Bedarf und den Standort der einzelnen Anlagen erbracht.

Gemäss Art. 31 VIL ist für die Nutzung der Anlagen eines ehemaligen Militärflugplatzes oder eines Teils davon als ziviler Flugplatz eine Betriebsbewilligung erforderlich<sup>1</sup>. Für die Umnutzung von militärischen Bauten sowie für allfällige bauliche Änderungen sind ausserdem baurechtliche Bewilligungen (Plangenehmigungen) einzuholen.

Die Verfahren für die Erteilung der Betriebsbewilligung, die Genehmigung des Betriebsreglements sowie für die Plangenehmigung richten sich nach der VIL (vgl. auch Leitfaden zum Plangenehmigungsverfahren und zum Verfahren zur Genehmigung eines Betriebsreglements, BAZL 24.5.2000). Betriebskonzept, Betriebsreglement und Bauvorhaben müssen den Zielen und Vorgaben des SIL entsprechen (Art. 19, 25 und 27d VIL). Diese Verfahren werden im Umnutzungsverfahren zusammengefasst. Damit wird die erforderliche raumplanerische Abstimmung des Betriebs ermöglicht (SIL Teil III B3, vgl. Anhang).

## 2. Anwendung im Umnutzungsverfahren

Mit der Umnutzung eines Militärflugplatzes in einen zivilen Flugplatz wird der Grundcharakter der Anlage verändert, auch wenn keine bauliche oder betriebliche Erweiterung stattfindet: die militärische Zweckbestimmung entfällt, die zivilaviatische Nutzung wird als Hauptnutzung weitergeführt. Diese Umnutzung erfordert ein ordentliches Plangenehmigungsverfahren. Sofern der zivile Flugbetrieb bereits vor Inkrafttreten des Umweltschutzgesetzes 1985 bestand, ist er wie eine wesentliche Änderung einer ortsfesten Anlage im Sinne von Art. 8 Lärmschutzverordnung (LSV; SR 814.41) zu behandeln. D.h. es müssen die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden. Flugplätze, deren ziviler Flugbetrieb nach 1985 genehmigt worden ist, gelten als neue ortsfeste Anlage gemäss Art. 7 LSV; hier sind die Planungswerte massgebend.

Der SIL sieht vor, dass die ehemaligen Militärflugplätze im heute akzeptierten Rahmen weitergenutzt werden könne. Dies bedeutet, dass die betriebliche Entwicklung zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen darf (SIL Teil III B3, vgl. Anhang). Als Richtwert für die Berechnung der maximal zulässigen Lärmbelastung ist von einer Erhöhung der Bewegungszahl von maximal 20% (im Vergleich zum Schnitt der letzten 10 Jahre [1992-2001] bei gleich bleibendem Flottenmix und Betrieb) auszugehen. Diese Lärmkurve wird als "Lärmkorsett" festgesetzt.

---

<sup>1</sup> Bestehende zivile Betriebsbewilligungen behalten ihre Gültigkeit. Sie müssen jedoch an die neuen gesetzlichen Gegebenheiten angepasst werden. D.h. Regelungen, welche den Betrieb oder die bauliche Nutzung betreffen, sind in das Betriebsreglement zu übernehmen (vgl. Art. 17 Abs. 2 VIL).

Da es sich zumindest um eine wesentliche Änderung von Anlagen im Sinne der LSV handelt, ist im Umnutzungsverfahren die Einhaltung aller relevanten Gesetzesbestimmungen zu prüfen und wo erforderlich sind die entsprechenden betrieblichen oder baulichen Massnahmen zu treffen.

Dem Umnutzungsverfahren vorgelagert erfolgt die vom SIL vorgesehene anlagespezifische räumliche Abstimmung in Form des Koordinationsprotokolls (vgl. SIL Teil III B - Räumliche Abstimmung sowie Merkblatt zum Koordinationsprotokoll, BAZL Juni 2000).

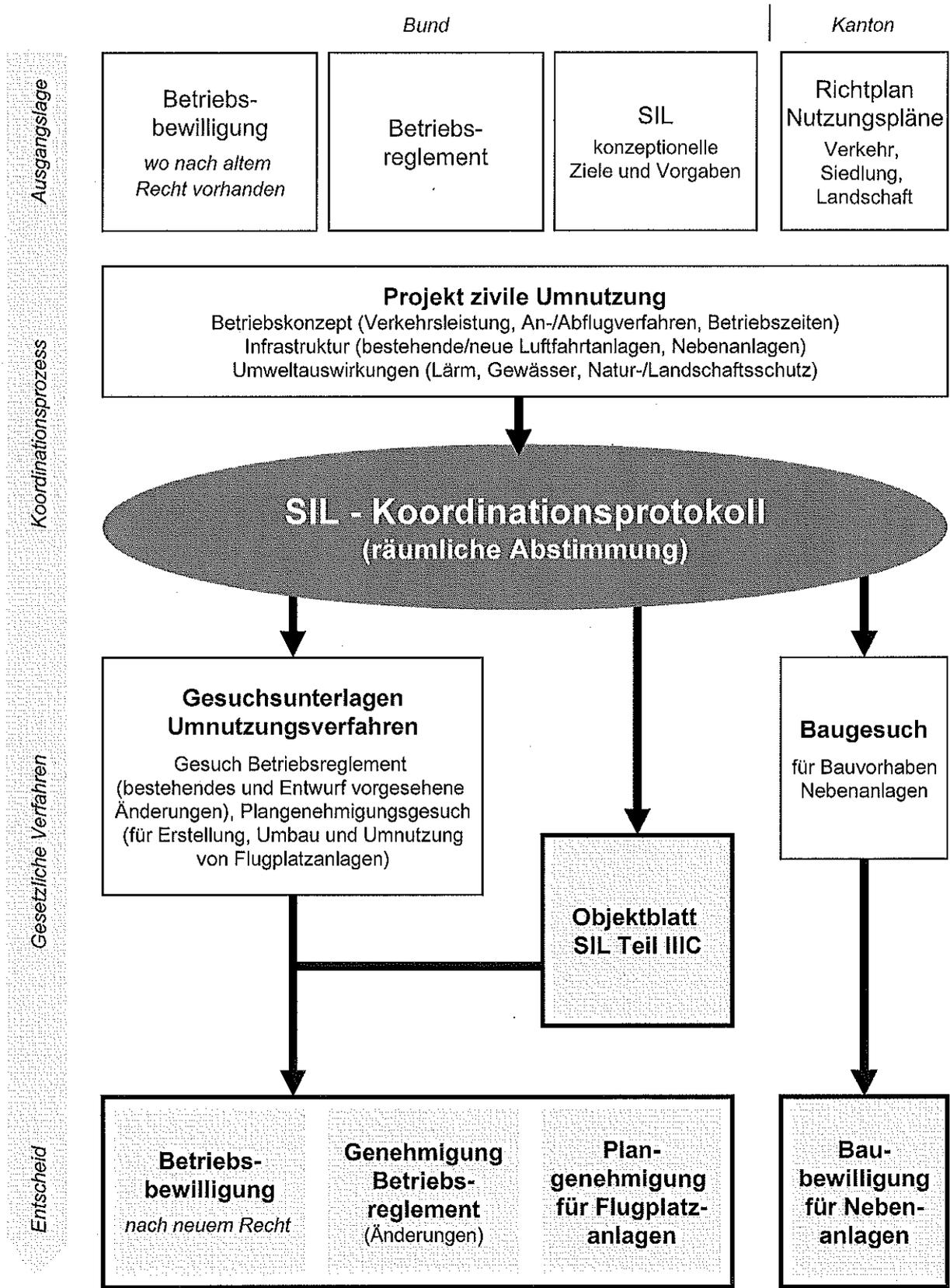
Im Rahmen dieser Koordination werden auch diejenigen Anlageteile ausgeschieden, welche nicht für den Flugbetrieb verwendet werden. Allfällige Planungen und Bewilligungen für die zivile Weiterverwendung solcher Anlagen sind Sache der Kantone bzw. Gemeinden. Zudem wird festgelegt, welche Gebiete innerhalb der ehemaligen Militäranlagen mit welchen Massnahmen ökologisch aufgewertet werden und wer dafür zuständig ist.

### 3. Gesuchsunterlagen

Das BAZL benötigt für die Einleitung des Umnutzungsverfahrens folgende Unterlagen (Gesuchsunterlagen für die Betriebsbewilligung gemäss VIL Art. 18, für die Genehmigung des Betriebsreglements gemäss VIL Art. 24 und für die Erstellung oder Umnutzung von Bauten und Anlagen für die Plangenehmigung gemäss VIL Art. 27a):

- a) die Angabe, wer für die Anlage und den Betrieb des Flugplatzes die Verantwortung trägt;
- b) der Nachweis, dass Übernahme- bzw. Benutzungsmodalitäten mit dem VBS geregelt sind;
- c) das bestehende Betriebsreglement bzw. der Entwurf der vorgesehenen Änderungen des Betriebsreglements mit entsprechender Begründung (umfasst Angaben über die Organisation des Flugplatzes, die Betriebszeiten, die An- und Abflugverfahren, die Benützung der Flugplatzanlagen);
- d) Situationsplan mit den für den Flugbetrieb beanspruchten Teilen des ehemaligen Militärflugplatzes (umzunutzende Bauten und Anlagen), den bereits für den zivilen Flugbetrieb genehmigten Anlagen, der Erschliessung sowie allfällige Schutzobjekte, für die der Flugplatzhalter zuständig ist;
- e) Nachweis des rechtskonformen Zustandes der umzunutzenden Anlageteile, bzw. die Gesuche für die Genehmigung der baulichen Massnahmen für die Herstellung des rechtskonformen Zustandes (mit allen ortsüblichen Unterlagen, beachte auch Anhang 3);
- f) Gesuche für allfällige Neu- oder Umbauvorhaben (mit allen ortsüblichen Unterlagen);
- g) Angaben über die relevanten Auswirkungen des Flugbetriebs auf Raum und Umwelt (insbesondere der vorgesehenen Änderungen);
- h) Angaben, die für die Festsetzung oder Anpassung von Lärmbelastungskataster und Hindernisbegrenzungskataster notwendig sind;
- i) Konzept zur ökologischen Aufwertung luftfahrtseitig nicht genutzter Flächen auf dem Flugplatzareal.

#### 4. Verfahrensablauf



## Anhang 1 Konzeptionelle Ziele und Vorgaben des SIL (vom Bundesrat am 18. Oktober 2000 verabschiedet)

### Grundsatz

Die im Zuge der Armeereform 95 vom VBS nicht mehr benötigten Militärflugplätze sollen als Zivilflugplatz weiterbetrieben werden, wenn folgende Kriterien erfüllt sind:

- a) ein regionales Interesse am Erhalt der Anlage besteht;
- b) eine Trägerschaft Gewähr für eine geordnete Benützung bietet;
- c) die Zweckbestimmung der angestrebten räumlich ausgewogenen Verteilung der Luftverkehrsleistungen im Gesamtsystem Rechnung trägt;
- d) nach Raumplanungs- und Umweltschutzrecht keine überwiegenden Interessen entgegen stehen.

### Festsetzungen

Folgende ehemalige Militärflugplätze sollen als zivile Flugplätze (Flugfelder) weitergeführt werden:

	zivile Benützung seit
Ambri (TI)	1994
Münster (VS)	1959
Raron (VS) <sup>1)</sup>	1977
Reichenbach (BE)	1961
Saanen (BE)	1946
St.Stephan (BE)	1998
Zweisimmen (BE)	1963

Der seit 1956 zivil mitbenützte Militärflugplatz Kägiswil (OW) wird provisorisch weitergeführt, bis die vom Kanton beabsichtigte Umnutzung zugunsten regionalwirtschaftlich wichtiger Gewerbe- und Industriezonen realisiert wird.

<sup>1)</sup> Provisorische Weiterführung auf dem westlichen Pistenteil; nach Beendigung der NEAT-Arbeiten definitiver Betrieb auf dem östlichen Pistenteil

Mit einer differenzierten Zweckbestimmung dieser Anlagen ist auf die Dauer sicherzustellen, dass regional keine doppelspurigen Luftverkehrsangebote entstehen. Die Anlagen sollen sich deshalb auf folgende hauptsächliche Zwecke ausrichten:

Ambri	Touristik- und Geschäftsflüge, Helibasis, Werkflüge, Fliegerische Aus- und Weiterbildung, Flugsport (Motor- und Segelflug)
Kägiswil	Touristik- und Geschäftsflüge, Fliegerische Aus- und Weiterbildung, Flugsport (Motor- und Segelflug)
Münster	Touristik- und Geschäftsflüge, Sommersegelfluglager
Raron	Touristik- und Geschäftsflüge, Fliegerische Aus- und Weiterbildung, Flugsport (Motor- und Segelflug)
Reichenbach	Touristik- und Geschäftsflüge, Fliegerische Aus- und Weiterbildung, Motorflugsport
Saanen	Touristik- und Geschäftsflüge, Sommersegelfluglager
St.Stephan	Werkflugplatz, Sommerfluglager
Zweisimmen	Touristik- und Geschäftsflüge, Flugsport (Motor- und Segelflug), Heli-Rettungsbasis

### Weitere Grundsätze

- Die Anlagen sollen im heute akzeptierten Rahmen weitergenutzt werden, d.h. die betrieblichen Entwicklungen dürfen zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen.
- Für jeden Flugplatz ist das für die Umwandlung von Militäranlagen zu zivilen Anlagen erforderliche Zweckänderungsverfahren durchzuführen. Dieses richtet sich nach den für Zivilflugplätze geltenden Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes (LFG).
- Im Zweckänderungsverfahren sind die Vorgaben des SIL, insbesondere hinsichtlich Flugplatzperimeter, Gebiete mit Lärmbelastung und Hindernisbegrenzung sowie Erschliessung raumplanerisch abzustimmen. Dazu gehört auch die Frage, wie ungenutzte Zwischenräume im Flugplatzareal, unter Berücksichtigung der landwirtschaftlichen Nutzung, ökologisch aufgewertet werden können.
- Bis zum Abschluss des Zweckänderungsverfahrens kann die Anlage zivilaviatisch weiter benützt werden.
- Der Bund gewährt keine finanzielle Unterstützung.

### E R L Ä U T E R U N G E N

Dem Entscheid, welche der ehemaligen Militärflugplätze als Zivilflugplatz weiterbetrieben werden sollen, liegen folgende Feststellungen zugrunde:

Generell:

- Bei allen Anlagen handelt es sich um bestehende Flugplätze, welche zum Teil schon seit Jahren zivilaviatisch genutzt werden.
- Kantone und Gemeinden wollen die Anlagen als Zivilflugplätze im heutigen Zustand erhalten, d.h. es soll weder baulich noch betrieblich wesentliche Erweiterungen geben.
- Auch seitens der Trägerschaften wird auf keinem der Flugplätze eine wesentliche Erweiterung des Flugbetriebs angestrebt.
- Die räumlichen Auswirkungen der Flugplätze sind akzeptiert, die Umweltschutzvorschriften können eingehalten werden und die Anlagen lösen regional keine wesentlichen Konflikte aus.
- Mit Ausnahme von Kägiswil und Raron bestehen für keinen der Flugplätze andere wirtschaftliche Konzepte oder Alternativen für reine nichtaviatische Nutzungen.
- Die Flugplätze dienen neben der zivilaviatischen Nutzung auch weiteren nicht aviatischen Bedürfnissen seitens der Gemeinden und Regionen, wie etwa Grossanlässe, Märkte, permanente Drittnutzungen oder Winterparkflächen.

Zu den Anlagen im Berner Oberland:

- Der Kanton stellt bei allen Flugplätzen eine hohe Akzeptanz sowohl bei den kommunalen Behörden als auch bei der Bevölkerung fest. Einem Weiterbetrieb stellt er sich nicht entgegen. Er stellt aber klar, dass die Trägerschaften vom Kanton keine finanziellen Beiträge erhalten.
- Die im SIL-Entwurf in die Anhörung gegebene Zweckbestimmung und Aufgabenteilung unter den drei Flugplätzen Saanen, St. Stephan und Zweisimmen wird von allen Gemeinden und der Region grundsätzlich gutgeheissen. Unzweckmässige Doppelspurigkeiten werden keine geortet. Auf keiner der Anlagen will man aber mehr Fluglärm, das heisst, die Betriebe sollen in der heutigen Grössenordnung weitergeführt werden. Betriebliche Entwicklungen dürfen keine wahrnehmbare Erhöhung der Fluglärmbelastung auslösen.
- Obwohl die bestehende Flugplatzdichte dem Grundsatz der haushälterischen Nutzung nicht vollkommen entspricht, kann dem Weiterbetrieb dieser Flugplätze zugestimmt werden, weil:
  - sie auf dem bestehenden tiefen Verkehrsleistungsniveau belassen werden,
  - sie keine wesentliche Konflikte festzustellen sind und
  - der Erhalt seitens der Regionen und Gemeinden ausdrücklich gewünscht wird.

Zu Kägiswil:

Der Kanton Obwalden hält an seiner Absicht fest, das Flugplatzgelände einmal zugunsten regionalwirtschaftlich wichtiger Gewerbe- und Industriezonen umnutzen zu können. Unter Berücksichtigung dieser als mittelfristig bezeichneten kantonalen Zielsetzung wird der zivile Flugbetrieb im bisherigen Rahmen provisorisch weitergeführt.

Zu Raron:

Nachdem die Gemeinde Raron im Zuge der Projekte von NEAT und A9 für Gewerbe- und Industriebauten vorgesehene Flächen abgeben muss, ist sie darauf angewiesen, Ersatz im Bereich des westlichen Pistenkopfes zu schaffen. Um diesem berechtigten Interesse Rechnung tragen zu können, wird sich der zivile Flugbetrieb auf der östlichen Pistenhälfte einrichten, sobald die dort eingerichtete Aufbereitungsanlage der NEAT entfernt ist.

Zweckänderungsverfahren:

Mit dem SIL-Entscheid, acht der vom Militär nicht mehr benötigten Militärflugplätze als Zivilflugplätze weiter zu betreiben, müssen diese Anlagen in einen zivilen Status überführt werden. Die Anlagen wurden nach altem Militärorganisationsgesetz aus dem Jahr 1907 ohne Baubewilligung erstellt. Sie verfügen jedoch über eine Benützungsvereinbarung mit der Eidgenossenschaft als Grundeigentümerin, eine Betriebsbewilligung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) und/oder ein vom BAZL genehmigtes Betriebsreglement. Die Weiterführung als Zivilflugplatz erfordert noch ein Zweckänderungsverfahren. Dieses richtet sich nach den für Zivilflugplätze geltenden Bestimmungen der Luftfahrtgesetzgebung. Das Verfahren soll innert zwei Jahren nach der Verabschiedung des SIL eingeleitet werden.

## Anhang 2

### Herleitung Bewegungspotential als Grundlage für die Festlegung des Lärmkorsetts

	<i>Bewegungen 2001</i>	<i>Schnitt 92-01</i>	<i>Maximum 92-01</i>	<i>Lärmkorsett<sup>3)</sup></i>
<b>Ambri</b>	4'100	3'000 <sup>1)</sup>	4'100 <sup>1)</sup>	<b>6'000<sup>5)</sup></b>
<b>Münster</b>	1'850	2'300	3'400	<b>3'000<sup>4)</sup></b>
<b>Raron</b>	2'450	3'350	4'450	<b>4'000</b>
<b>Reichenbach</b>	4'950	4'550	5'700	<b>5'500</b>
<b>Saanen</b>	4'750 <sup>7)</sup>	5'550 <sup>7)</sup>	7'050 <sup>7)</sup>	<b>7'000<sup>7)</sup></b>
<b>St. Stephan</b>	250	850 <sup>2)</sup>	1'400 <sup>2)</sup>	<b>4'500<sup>6)</sup></b>
<b>Zweisimmen</b>	4'550	4'680	5'350	<b>5'620</b>
<b>Kägiswil</b>	11'500	11'100	13'300	<b>13'000</b>

<sup>1)</sup> Betriebsjahre 1995-2001

<sup>2)</sup> Betriebsjahre 2000 / 2001

<sup>3)</sup> entspricht dem Schnitt 92-01 + 20 %, gerundet – Die massgebenden Belastungsgrenzwerte nach LSV sind einzuhalten.

<sup>4)</sup> entspricht auch dem Ergebnis aus dem politischen Prozess (Grundsätzlich sind maximal 2500 Bewegungen pro Jahr zulässig. Innerhalb einer Periode von fünf Jahren können jeweils nicht ausgeschöpfte Kontingente bis maximal 3000 Flugbewegungen pro Jahr kompensiert werden)

<sup>5)</sup> Betrieb erst im Aufbau, Vorgabe Bewegungszahl gemäss Bedarf Flugplatzhalter (Gesuch Betriebsreglement 1995) +20%

<sup>6)</sup> Betrieb erst im Aufbau, Vorgabe Bewegungszahl gemäss Genehmigung Betriebsreglement 1998 (Fluglärmstudie)

<sup>7)</sup> Statistik wird noch überprüft und die Tabelle wird ggf. entsprechend angepasst werden müssen.

## Anhang 3

## Vorgehen für Nachweis des rechtskonformen Zustandes bei Plangenehmigungen

Bestehende und zukünftige Nutzung der Bauten	Vorgehen	Konkretes Verfahren
<b>Militärbauten ohne zivilaviatische Nutzung</b>		
a) Bestehende Militärbauten, welche weiterhin ausschliesslich militärisch genutzt werden	Nicht Gegenstand des luftfahrtrechtlichen Verfahrens	- Als reine Militärbauten bezeichnen
b) Bestehende Militärbauten, welche nicht zivilaviatisch genutzt werden (Nebenanlagen)	Nicht Gegenstand des luftfahrtrechtlichen Verfahrens	- Genehmigung gemäss kantonalem Recht
<b>Militärbauten mit zivilaviatischer Nutzung</b>		
c) Bestehende Militäranlagen, welche mit unveränderter Nutzung zivil genutzt werden (z.B. Piste, Rollwege)	Keine baurechtliche Überprüfung im luftfahrtrechtlichen Verfahren erforderlich	- Als Anlagen ohne Nutzungsänderung bezeichnen
d) Bestehende Militärbauten, welche ohne bauliche Veränderung einer neuen zivilaviatischen Nutzung zugeführt werden (z.B. Unterstand wird neu als Werkstatt oder Hangar verwendet)	Überprüfen, ob durch die Nutzungsänderung Anpassungen erforderlich werden (z.B. Brandschutz, Gewässerschutz etc.) Im Umnutzungs- und Plangenehmigungsverfahren ist der Nachweis des rechtskonformen Zustandes für den umgenutzten Bau zu erbringen	- Ehemalige und zukünftige Nutzung nennen - Überprüfung allfälliger Anforderung im Rahmen einer Ortsbegehung mit kt. Baupolizeibehörde (evtl. inkl. BAZL und/oder BUWAL) - Begehungsprotokoll z.Hd. BAZL, welches die Rechtskonformität bestätigt bzw. Anforderungen der Baupolizeibehörde enthält - Auflagen werden durch BAZL verfügt
e) Bestehende Militärbauten, welche umgebaut werden, um eine neue zivilaviatische Nutzung zu ermöglichen	Plangenehmigungsverfahren	Unterlagen und Verfahren gemäss PGV
<b>Zivile Bauten</b>		
f) Bestehende zivile Bauten, welche unverändert zivilaviatisch genutzt werden	Keine Überprüfung erforderlich, da nicht Gegenstand des Umnutzungsverfahrens	als zivilen Bau mit unveränderter Nutzung bezeichnen
g) Bestehende zivile Bauten, welche umgenutzt werden	Überprüfen, ob durch die Nutzungsänderung Anpassungen erforderlich werden (z.B. Brandschutz, Gewässerschutz etc.) Im Umnutzungs- und Plangenehmigungsverfahren ist der Nachweis des rechtskonformen Zustandes für den umgenutzten Bau zu erbringen	- Ehemalige und zukünftige Nutzung nennen - Überprüfung allfälliger Anforderung im Rahmen einer Ortsbegehung mit kt. Baupolizeibehörde (evtl. inkl. BAZL und/oder BUWAL) - Begehungsprotokoll z.Hd. BAZL, welches die Rechtskonformität bestätigt bzw. Anforderungen der Baupolizeibehörde enthält - Auflagen werden durch BAZL verfügt
h) neue zivile Bauten oder Anbauvorhaben	Plangenehmigungsverfahren	Unterlagen und Verfahren gemäss PGV