Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication
Office fédéral de l'aviation civile OFAC

03.02.2016

Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)

Partie IIIC 11e série

avec rapport explicatif et rapport d'examen

Impressum

Editeur
Office fédéral de l'aviation civile OFAC
Office fédéral du développement territorial ARE

Elaboration des cartes et réalisation graphique
SIRKOM GmbH, 3184 Wünnewil

Cartes reproduites avec l'autorisation de
Office fédéral de topographie swisstopo, © 2016 swisstopo (BA160014)

Distribution
En version électronique: www.bazl.admin.ch
Disponible aussi en allemand

02.2016

Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)

Partie IIIC 11e série

avec rapport explicatif et rapport d'examen

03.02.2016

Les conceptions et plans sectoriels au sens de l'article 13 de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) constituent les principaux instruments d'aménagement aux mains de la Confédération. Ils lui permettent non seulement de satisfaire à l'exigence légale de planifier et de coordonner ses activités à incidence spatiale, mais également de mieux maîtriser, par ce biais, les problèmes de plus en plus complexes liés à la réalisation de tâches ou de projets d'intérêt national. Dans le cadre de ses conceptions et plans sectoriels, la Confédération montre comment elle prévoit d'accomplir ses tâches dans un domaine sectoriel ou thématique et précise notamment les objectifs qu'elle poursuit et les conditions ou exigences qu'elle entend respecter. Elaborés sur la base d'un partenariat entre les autorités fédérales et cantonales, ces instruments contribuent à une meilleure harmonisation des efforts de la Confédération et des cantons en matière d'aménagement du territoire.

Sommaire

Introduction

Contenu du plan sectoriel

Dates des décisions prises par l'autorité fédérale

Fiches par installation 11e série

ZH Hausen am Albis (mise à jour)
BE Courtelary (mise à jour)
BE Biel-Kappelen (adaptation)
BE Langenthal (mise à jour)
BE Saanen (mise à jour)
BE Thun (mise à jour)
SZ Wangen-Lachen
FR Bellechasse (mise à jour)
SG St. Gallen-Altenrhein (mise à jour)
TG Amlikon (mise à jour)
TG Lommis (mise à jour)
TG Sitterdorf (adaptation)
VD Lausanne-La Blécherette (adaptation)
VD Montricher (mise à jour)
BE Môtiers (mise à jour)

Légende des cartes par installation

Explication des termes utilisés

Annexes

Rapport explicatif selon l'art.16 OAT

Rapport d'examen selon l'art.17 OAT

Introduction

Le 18 octobre 2000, le Conseil fédéral a adopté la partie conceptuelle (parties I à IIIB) du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA).

Les exigences spécifiques à chaque installation sont fixées dans les fiches par installation (PSIA partie III C). Le Conseil fédéral a approuvé à ce jour les fiches de 50 aérodromes, dont celles des aéroports de Zurich et de Bâle-Mulhouse.

Le présent objet concerne la onzième série de fiches, laquelle est établie pour les installations suivantes:

	Canton	Installation	Réseau partiel
Nouvelles fiches	SZ	Wangen-Lachen	Champ d'aviation
Adaptations	BE	Biel-Kappelen	Champ d'aviation
	TG	Sitterdorf	Champ d'aviation
	VD	Lausanne-La Blécherette	Aérodrome régional
Mise à jour	ZH	Hausen am Albis	Champ d'aviation
	BE	Courtelary	Champ d'aviation
	BE	Langenthal	Champ d'aviation
	BE	Saanen	Champ d'aviation
	BE	Thun	Champ d'aviation
	FR	Bellechasse	Champ d'aviation
	SG	St. Gallen-Altenrhein	Aérodrome régional
	TG	Amlikon	Champ d'aviation
	TG	Lommis	Champ d'aviation
	VD	Montricher	Champ d'aviation
	NE	Môtiers	Champ d'aviation

Contenu du plan sectoriel

Dates des décisions prises par l'autorité fédérale (état 03.02.2016)

IIIA	**Principes de gestion du PSIA**		**Décision**
	Eléments relevant du plan sectoriel	IIIA – 1	18.10.2000
	Actualisation du plan sectoriel	IIIA – 2	18.10.2000
	Obligation et demande d'adaptation du plan sectoriel	IIIA – 3	18.10.2000
	Examen de la compatibilité d'activités à incidence spatiale avec le plan sectoriel	IIIA – 4	18.10.2000
IIIB	**Objectifs et exigences de caractère conceptionnel**		
	Orientation générale de l'aviation civile	IIIB – 3	18.10.2000
	Utilisation efficace de l'infrastructure aéronautique	IIIB – 3	18.10.2000
	Utilisation efficace de l'infrastructure aéronautique (adaptation du principe 6)	IIIB – 3	15.05.2013
	Intégration dans le système global des transports	IIIB – 7	18.10.2000
	Protection globale de l'environnement	IIIB – 10	18.10.2000
	Coordination spatiale	IIIB – 15	18.10.2000
	Réseaux partiels		
	B1 – Aéroports nationaux	IIIB1 – B7 – 2	18.10.2000
	B2 – Aérodromes régionaux	IIIB1 – B7 – 7	18.10.2000
	B3 – Aérodromes militaires avec utilisation civile	IIIB1 – B7 – 13	18.10.2000
	B3 – Aérodromes militaires avec utilisation civile (adaptation du réseau / suppression d'Interlaken)	IIIB1 – B7 – 13	02.11.2005
	B3 – Aérodromes militaires avec utilisation civile (adaptation du principe 5)	IIIB1 – B7 – 13	07.12.2007
	B4 – Champs d'aviation	IIIB1 – B7 – 20	18.10.2000
	B4 – Champs d'aviation (intégration champ d'aviation Lodrino (TI))	IIIB1 – B7 – 20	20.11.2013
	B5 – Héliports	IIIB1 – B7 – 24	18.10.2000
	B5 – Héliports (adaptation/élargissement du réseau avec Interlaken)	IIIB1 – B7 – 24	02.11.2005
	B5 – Heliports (abandon du projet d'héliport de Val Müstair (GR))	IIIB1 – B7 – 24	07.06.2011
	B5 – Héliports (suppression de l'héliport de Benken (SG))	IIIB1 – B7 – 24	06.07.2011
	B5 – Héliports (radiation de l'héliport de Lodrino (TI) du réseau partiel)	IIIB1 – B7 – 24	20.11.2013
	B6 – Terrains d'atterrissage	IIIB1 – B7 – 30	18.10.2000
	B6a – Places d'atterrissage en montagne	IIIB1 – B7 – 31	18.10.2000
	B6a – Places d'atterrissage en montagne (adaptation)	IIIB6a	27.06.2007
	B6a – Places d'atterrissage en montagne (adaptation)	IIIB6a	21.10.2015
	B6b – Places d'atterrissage d'hôpitaux	IIIB1 – B7 – 34	18.10.2000
	B6c – Places de chargement	IIIB1 – B7 – 35	18.10.2000
	B6d – Places de décollage et d'atterrissage pour le vol libre	IIIB1 – B7 – 36	18.10.2000
	B6e – Autres places d'atterrissage	IIIB1 – B7 – 37	18.10.2000
	B7 – Installations de navigation aérienne	IIIB1 – B7 – 38	18.10.2000

IIIC	Objectifs et exigences concernant les installations Fiches par installation		série		
	~~ZH~~	~~Zürich~~		~~IIIC – ZH-1~~	~~26.06.2013~~
	ZH	Zürich (adaptation)		IIIC – ZH-1	18.09.2015
	~~ZH~~	~~Hausen am Albis~~	~~3~~	~~IIIC – ZH-2~~	~~18.08.2004~~
	ZH	Hausen am Albis (mise à jour)	11	IIIC – ZH-2	03.02.2016
	~~ZH~~	~~Speck-Fehraltorf~~	~~3~~	~~IIIC – ZH-3~~	~~18.08.2004~~
	ZH	Speck-Fehraltorf (adaptation)	10	IIIC – ZH-3	17.12.2014
	ZH	Hasenstrick	4	IIIC – ZH-4	02.11.2005
	ZH	Winterthur	9	IIIC – ZH-5	20.11.2013
	~~BE~~	~~Bern-Belp~~	~~1~~	~~IIIC – BE-1~~	~~30.01.2002~~
	BE	Bern-Belp (adaptation)	8	IIIC – BE-1	04.07.2012
	~~BE~~	~~Interlaken~~	~~3~~	~~IIIC – BE-2~~	~~18.08.2004~~
	BE	Interlaken (adaptation)	4	IIIC – BE-2	02.11.2005
	BE	Reichenbach	2	IIIC – BE-3	14.05.2003
	~~BE~~	~~Courtelary~~	~~4~~	~~IIIC – BE-4~~	~~02.11.2005~~
	~~BE~~	~~Courtelary (adaptation)~~	~~6~~	~~IIIC – BE-4~~	~~01.07.2009~~
	BE	Courtelary (mise à jour)	11	IIIC – BE-4	03.02.2016
	~~BE~~	~~Biel-Kappelen~~	~~4~~	~~IIIC – BE-5~~	~~02.11.2005~~
	BE	Biel-Kappelen (adaptation)	11	IIIC – BE-5	03.02.2016
	~~BE~~	~~Langenthal~~	~~4~~	~~IIIC – BE-6~~	~~02.11.2005~~
	BE	Langenthal (mise à jour)	11	IIIC – BE-6	03.02.2016
	~~BE~~	~~Saanen~~	~~5~~	~~IIIC – BE-7~~	~~07.12.2007~~
	BE	Saanen (mise à jour)	11	IIIC – BE-7	03.02.2016
	BE	St.Stephan	4	IIIC – BE-8	02.11.2005
	~~BE~~	~~Zweisimmen~~	~~5~~	~~IIIC – BE-9~~	~~07.12.2007~~
	BE	Zweisimmen (mise à jour)	9	IIIC – BE-9	20.11.2013
	~~BE~~	~~Thun~~	~~8~~	~~IIIC – BE-10~~	~~04.07.2012~~
	BE	Thun (mise à jour)	11	IIIC – BE-10	03.02.2016
	LU	Triengen	5	IIIC – LU-1	07.12.2007
	LU	Luzern-Beromünster	6	IIIC – LU-2	01.07.2009
	SZ	Wangen-Lachen	11	IIIC – SZ-1	03.02.2016
	NW	Buochs	6	IIIC – NW-1	01.07.2009
	FR	Ecuvillens	1	IIIC – FR-1	30.01.2002
	~~FR~~	~~Bellechasse~~	~~1~~	~~IIIC – FR-2~~	~~30.01.2002~~
	FR	Bellechasse (mise à jour)	11	IIIC – FR-2	03.02.2016
	FR	Gruyères	1	IIIC – FR-3	30.01.2002
	FR	Schwarzsee	1	IIIC – FR-4	30.01.2002
	~~SO~~	~~Grenchen~~	~~1~~	~~IIIC – SO-1~~	~~30.01.2002~~
	SO	Grenchen (adaptation)	6	IIIC – SO-1	01.07.2009
	SO	Olten	3	IIIC – SO-2	18.08.2004
	BS/BL	Basel-Mulhouse		IIIC – BS/BL-1	15.05.2013

BL	Dittingen	10	IIIC – BL-1	17.12.2014
~~SG~~	~~St. Gallen-Altenrhein~~	~~7~~	~~IIIC – SG-1~~	~~06.07.2011~~
SG	St. Gallen-Altenrhein (mise à jour)	11	IIIC – SG-1	03.02.2016
SG	Schänis	9	IIIC – SG-2	20.11.2013
GR	Samedan	1	IIIC – GR-1	30.01.2002
~~AG~~	~~Birrfeld~~	~~1~~	~~IIIC – AG-1~~	~~30.01.2002~~
~~AG~~	~~Birrfeld (adaptation)~~	~~2~~	~~IIIC – AG-1~~	~~14.05.2003~~
AG	Birrfeld (adaptation)	10	IIIC – AG-1	17.12.2014
~~AG~~	~~Fricktal-Schupfart~~	~~1~~	~~IIIC – AG-3~~	~~30.01.2002~~
AG	Fricktal-Schupfart (mise à jour)	9	IIIC – AG-3	20.11.2013
AG	Holziken	10	IIIC – AG-4	17.12.2014
~~TG~~	~~Amlikon~~	~~4~~	~~IIIC – TG-1~~	~~02.11.2005~~
TG	Amlikon (mise à jour)	11	IIIC – TG-1	03.02.2016
~~TG~~	~~Lommis~~	~~4~~	~~IIIC – TG-2~~	~~02.11.2005~~
TG	Lommis (mise à jour)	11	IIIC – TG-2	03.02.2016
~~TG~~	~~Sitterdorf~~	~~4~~	~~IIIC – TG-3~~	~~02.11.2005~~
TG	Sitterdorf (adaptation)	11	IIIC – TG-3	03.02.2016
TI	Lugano-Agno	3	IIIC – TI-1	18.08.2004
TI	Locarno	10	IIIC – TI-2	17.12.2014
TI	Lodrino	9	IIIC – TI-3	20.11.2013
TI	Ambrì	10	IIIC – TI-4	17.12.2014
~~VD~~	~~Lausanne-La Blécherette~~	~~1~~	~~IIIC – VD-1~~	~~30.01.2002~~
~~VD~~	~~Lausanne-La Blécherette (adaptation)~~	~~3~~	~~IIIC – VD-1~~	~~18.08.2004~~
~~VD~~	~~Lausanne-La Blécherette (2e adaptation)~~	~~5~~	~~IIIC – VD-1~~	~~07.12.2007~~
~~VD~~	~~Lausanne-La Blécherette (3e adaptation)~~	~~5~~	~~IIIC – VD-1~~	~~04.07.2012~~
VD	Lausanne-La Blécherette (4e adaptation)	11	IIIC – VD-1	03.02.2016
~~VD~~	~~Payerne~~	~~5~~	~~IIIC – VD-2~~	~~07.12.2007~~
VD	Payerne (adaptation)	10	IIIC – VD-2	17.12.2014
~~VD~~	~~Bex~~	~~2~~	~~IIIC – VD-3~~	~~14.05.2003~~
VD	Bex (adaptation)	5	IIIC – VD-3	07.12.2007
~~VD~~	~~Montricher~~	~~6~~	~~IIIC – VD-4~~	~~01.07.2009~~
VD	Montricher (mise à jour)	11	IIIC – VD-4	03.02.2016
~~VS~~	~~Münster~~	~~2~~	~~IIIC – VS-2~~	~~14.05.2003~~
VS	Münster (adaptation)	10	IIIC – VS-2	17.12.2014
VS	Raron Flugplatz	2	IIIC – VS-3	14.05.2003
VS	Raron Heliport	2	IIIC – VS-6	14.05.2003
VS	Région Valais sud-est (VS-SE)	PAM 1	IIIC – PAM VS-SE	17.09.2010
VS	Aeschhorn	PAM 1	IIIC – PAM 1	17.09.2010
VS	Alphubel	PAM 1	IIIC – PAM 2	17.09.2010
VS	Monte Rosa	PAM 1	IIIC – PAM 3	17.09.2010
VS	Theodulgletscher	PAM 1	IIIC – PAM 4	17.09.2010
VS	Trift	PAM 1	IIIC – PAM 5	17.09.2010
VS	Unterrothorn	PAM 1	IIIC – PAM 6	17.09.2010

~~NE~~	~~La Chaux-de-Fonds - Les Eplatures~~	~~1~~	~~IIIC – NE-1~~	~~30.01.2002~~
~~NE~~	~~La Chaux-de-Fonds - Les Eplatures (adapt.)~~	~~4~~	~~IIIC – NE-1~~	~~02.11.2005~~
NE	La Chaux-de-Fonds - Les Eplatures (adapt.)	10	IIIC – NE-1	17.12.2014
~~NE~~	~~Môtiers~~	~~4~~	~~IIIC – NE-2~~	~~02.11.2005~~
NE	Môtiers (mise à jour)	11	IIIC – NE-2	03.02.2016
NE	Neuchâtel	5	IIIC – NE-3	07.12.2007
JU	Bressaucourt	3	IIIC – JU-1	18.08.2004

D'autres séries de fiches sont en préparation

Onzième série de fiches par installation

IIIC – ZH-2 Hausen am Albis (mise à jour)
IIIC – BE-4 Courtelary (mise à jour)
IIIC – BE-5 Biel-Kappelen (adaptation)
IIIC – BE-6 Langenthal (mise à jour)
IIIC – BE-7 Saanen (mise à jour)
IIIC – BE-10 Thun (mise à jour)
IIIC – SZ-1 Wangen-Lachen
IIIC – FR-2 Bellechasse (mise à jour)
IIIC – SG-1 St. Gallen-Altenrhein (mise à jour)
IIIC – TG-1 Amlikon (mise à jour)
IIIC – TG-2 Lommis (mise à jour)
IIIC – TG-3 Sitterdorf (adaptation)
IIIC – VD-1 Lausanne-La Blécherette (adaptation)
IIIC – VD-4 Montricher (mise à jour)
IIIC – NE-2 Môtiers (mise à jour)

Légende des cartes par installation

Explication des termes utilisés

Anlage: **Hausen am Albis** **ZH-2**

Teilnetz: Flugfeld

AUSGANGSLAGE

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton:	Zürich
- Perimetergemeinden:	Hausen am Albis, Rifferswil
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung:	Baar, Hausen am Albis, Horgen, Kappel am Albis, Mettmenstetten, Rifferswil
- Gemeinden mit Lärmbelastung:	Hausen am Albis, Kappel am Albis, Rifferswil
- Verkehrsleistung: (Motorflug)	- ∅ 4 Jahre: 11 300 (2011–14) - max. 10 Jahre: 13 118 (2011) - Datenbasis LBK: 14 258 (2001) - Potential SIL: 16 000

Zweck der Anlage, Funktion im Netz:

Flugplatz seit 1963 im Betrieb, dient der fliegerischen Aus- und Weiterbildung sowie dem Motor- und Segelflugsport.

Gewerbsmässiger Luftverkehr (Ausbildung von Berufspiloten, Rundflüge, Werkflüge Unterhaltsbetrieb), nichtgewerbsmässiger Luftverkehr (Motor- und Segelflug, Schulung in allen Sparten einschliesslich fliegerische Vorschulung).

Stand der Koordination:

Funktion und Entwicklung des Flugplatzes gemäss SIL sind mit den Zielen der kantonalen Richtplanung abgestimmt. Der Flugplatz soll keine Entlastungsfunktion für den Flughafen Zürich übernehmen.

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

Mit dem geltenden *Betriebsreglement* sind die Rahmenbedingungen zur Nutzung des Flugplatzes verbindlich festgelegt. Die Verkehrsleistung ist auf 16 000 Bewegungen pro Jahr beschränkt. Die An- und Abflugverfahren sowie die Volten wurden 2002 neu festgelegt.

Die bestehende *Zufahrt* zum Flugplatz ist eng und unübersichtlich, eine Verbesserung soll angestrebt werden.

Verweis:

Teilnetz Flugfelder III – B4

Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 15.07.1963 / 01.07.1997
- Betriebsreglement vom 01.07.1997; An- und Abflugverfahren, Volten vom 15.05.2002
- Lärmbelastungskataster (LBK) vom März 2011
- Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster vom 12.03.2014
- Koordinationsprotokoll vom Juni 2003

F E S T L E G U N G E N	**F**	**Z**	**V**
Zweckbestimmung: Der Flugplatz Hausen am Albis ist ein privates Flugfeld. Er dient der fliegerischen Aus- und Weiterbildung sowie dem Motor- und Segelflugsport. Er soll auch für Zwecke, die im öffentlichen Interesse liegen, genutzt werden können (z. B. Bereiche Tourismus-, Geschäfts- und Arbeitsflüge).	•		
Die Entwicklung des Flugplatzes ist durch das geltende Umweltrecht begrenzt. Der Flugplatz übernimmt keine Entlastungsfunktion für den Flughafen Zürich.	•		
Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.	•		
Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen den Perimeter bei der Richt- und Nutzungsplanung.	•		
Lärmbelastung: Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei der Richt- und Nutzungsplanung.	•		
Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung aufeinander abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte).	•		
Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden.	•		
Konkrete Massnahmen zum ökologischen Ausgleich richten sich nach dem genehmigten Konzept des Flugplatzhalters. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.	•		

ERLÄUTERUNGEN

Flugplatzperimeter:

Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal. Er überlagert die Grundnutzung gemäss Zonenplan der Gemeinden Hausen am Albis und Rifferswil. Er soll als Hinweis in den Zonenplan aufgenommen werden. Innerhalb des Flugplatzperimeters haben die Flugplatzanlagen Priorität.

Lärmbelastung:

Das Gebiet mit Lärmbelastung setzt den Rahmen für die künftige Entwicklung des Flugbetriebs. 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.

Zusätzlich gilt die im Betriebsreglement verbindlich festgelegte maximale Zahl der jährlichen Flugbewegungen von 16 000, davon 6000 für die ortsansässigen Fluggruppen (ohne Schulung; Zählperiode jeweils vom 1. Juli bis 30. Juni).

Die Lärmbelastungskurve basiert auf der Lärmberechnung von 2001 (14 258 Bewegungen pro Jahr mit entsprechendem Flottenmix sowie den neuen, 2002 genehmigten An-/Abflugverfahren und Volten), proportional aufgerechnet auf die zulässige Verkehrsleistung von 16 000 Bewegungen pro Jahr (Lärmberechnung vom März 2003). 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).

Das Gebiet mit Lärmbelastung setzt den Rahmen für die «zulässigen Lärmimmissionen» gemäss LSV Art. 37a, d. h. die «zulässigen Lärmimmissionen» dürfen dieses Gebiet nicht überschreiten. Sie sind im Rahmen eines ordentlichen Verfahrens (Betriebsreglement, Plangenehmnigung) zu ermitteln und im entsprechenden Genehmigungsentscheid festzuhalten.

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisflächen im geltenden Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) von 2014. In der Karte sind die Umrisse der An- und Abflugflächen sowie der Horizontalebene dargestellt. Kanton und Gemeinden tragen dem HBK bei der Richt- und Nutzungsplanung Rechnung.

Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:

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

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

Als Arbeitshilfe haben die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis erarbeitet (BAZL/BUWAL 2004).

ZUSTÄNDIGE STELLE

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

Flugplatzhalterin:
Flugplatzgenossenschaft Hausen-Oberamt (FGHO), Postfach, 8915 Hausen am Albis

Die Ausgleichsmassnahmen sollen in erster Linie auf freiwilliger Basis realisiert werden, können im Rahmen einer Plangenehmigung aber verbindlich verlangt werden. Die Flugplatzhalterin hat in Zusammenhang mit dem Genehmigungsverfahren für den Neubau des Hangars und der Anpassung der Infrastrukturbauten konkrete Massnahmen zum ökologischen Ausgleich vorgeschlagen. Nach Abschluss des Genehmigungsverfahrens sind diese Massnahmen von der Flugplatzhalterin umzusetzen. Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten: BLN: 1306 Albiskette-Reppischtal 1307 Glaziallandschaft zwischen Lorzentobel und Sihl mit Höhronen **Erschliessung:** Die angestrebte Verbesserung der Zufahrt zum Flugplatz ist Gegenstand der kommunalen Planung.	

Flugfeld

Hausen am Albis

BLN 1306

Zimmerberg-Basistunnel

Nr. 809 / 132 kV Leitungszug Rotkreuz - Sihlbrugg

Anschluss Litti

Mögliche Weiterführung Litti – Arth-Goldau Variante West

Mögliche Weiterführung Litti – Arth-Goldau Variante Ost

BLN 1307

0 0.25 0.5
km

©INFOPLAN-ARE, BAZL/OFAC/UFAC, BFE/OFEN/UFE, BAFU/OFEV/UFAM, ISOS-BAK/OFC/UFC, BABS/OFPP/UFPP, BFS/OFS/UFS, ASTRA/OFROU/USTRA © 2016 swisstopo

Installation: **Courtelary** **BE-4**

Réseau partiel: Champ d'aviation

SITUATION INITIALE

Informations générales et données techniques:

- Canton:	Berne
- Communes de site:	Cortébert, Courtelary
- Communes avec limitation d'obstacles:	Corgémont, Cormoret, Cortébert, Courtelary, Mont-Tramelan
- Communes avec exposition au bruit:	Cortébert, Courtelary
- Prestations de trafic: (vols à moteur)	- moyenne 4 ans: 3958 (2011–2014) - max. 10 ans: 5052 (2012) - base de référence CB: 4260 (1994) - potentiel PSIA: 4260 (2010)

Rôle et fonction de l'installation:

Champ d'aviation existant depuis 1928 et servant avant tout à l'aviation sportive. Il est destiné au vol à voile, à l'instruction aéronautique préparatoire et à l'instruction générale.

Etat de la coordination:

Les *fonction et développement* de l'aérodrome 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 potentiels en relation avec les utilisations voisines doivent en règle générale être réglés au niveau cantonal.

Les restrictions dues à la présence de zones de protection des eaux souterraines ont été identifiées dans le protocole de coordination. Il en sera tenu compte dans l'exploitation et lors de projets futurs.

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 06.11.1981
- règlement d'exploitation du 29.10.1981
- cadastre d'exposition au bruit de mai 1994
- cadastre de limitation d'obstacles de février 2012
- protocole de coordination de novembre 2004 avec complément de juin 2008

D É C I S I O N S	**P/CR**	**CC**	**IP**
Fonction de l'installation: Champ d'aviation servant essentiellement à couvrir les besoins privés. Il permet avant tout de répondre aux besoins liés à l'aviation sportive. Il est destiné au vol à voile avec instruction aéronautique préparatoire et à l'instruction générale.	•		
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: Le périmètre d'aérodrome fixé englobe les constructions et les installations nécessaires à l'exploitation aéronautique (voir la carte de l'installation). Les cantons et les communes concernés en tiennent compte dans leurs instruments d'aménagement du territoire.	•		
Exposition au bruit: Le territoire exposé au bruit détermine la marge de développement maximal du trafic aérien (voir la carte de l'installation). Les cantons et les communes concernés en tiennent compte dans leurs instruments d'aménagement du territoire.	•		
Aire de limitation d'obstacles: L'aire de limitation d'obstacles indique les endroits où, du fait que la hauteur admissible des objets y est limitée, une coordination s'impose entre le trafic aérien et l'utilisation du sol (voir la carte de l'installation).	•		
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.	•		
Les mesures de compensation écologique doivent être mises en œuvre et se conformer au concept établi par l'exploitant. Les besoins de l'agriculture doivent être pris en compte.	•		

EXPLICATIONS

Fonction de l'installation, exploitation:

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

Périmètre d'aérodrome, infrastructure:

Le périmètre d'aérodrome délimite l'aire requise par les installations d'aérodrome qui servent à son exploitation. Il englobe les constructions et installations existantes ainsi que les extensions prévues dont les effets sont connus. En outre, il délimite l'étendue sur laquelle le droit fédéral est applicable aux constructions et installations servant à l'exploitation de l'aérodrome. Les cantons et les communes concernés tiennent compte de ce périmètre d'aérodrome dans leurs instruments d'aménagement du territoire.

Si de nouveaux projets d'infrastructure deviennent réalité, une nouvelle coordination devra avoir lieu sur tous les thèmes concernés par le projet (périmètre, bruit, obstacles, etc.). Le cas échéant, une procédure d'adaptation du PSIA et une procédure d'approbation de plans seront engagées.

Exposition au bruit:

Le développement possible de l'aérodrome est fonction des territoires exposés au bruit. Le calcul de l'exposition au 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, une nouvelle exposition au bruit doit être calculée.

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 le tableau 21 de l'annexe 5 de l'OPB. 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(A)) de la carte montre les territoires exposés au bruit selon les prévisions 2010, soit la situation future du nombre de mouvements (4260). Elle correspond au cadastre d'exposition au bruit de 1994 basé également sur 4260 mouvements. Le cadastre d'exposition au bruit de 1994 reste donc en vigueur sans adaptation et la courbe de 55 dB(A) devient la courbe de référence PSIA.

Le territoire exposé au bruit établit le cadre des «immissions de bruit admissibles» au sens de l'art. 37*a* OPB. Autrement dit, les «immissions de bruit admissibles» ne doivent pas être dépassées en dehors de ce territoire. Ces immissions sont à déterminer dans le cadre d'une procédure ordinaire (procédure d'approbation des plans ou de modification du règlement d'exploitation) et figurer dans la décision administrative correspondante.

Limitation d'obstacles:

L'aire de limitation d'obstacles englobe les surfaces de limitation d'obstacles telles qu'elles figurent dans le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles du 28 février 2012. La carte de l'installation représente le pourtour des surfaces d'approche et de montée au décollage de même que celui du plan horizontal.

Protection de la nature et du paysage, environnement :

En termes 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).

INSTANCES RESPONSABLES

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

Exploitant d'aérodrome:
Groupe de vol à voile de la section biennoise de l'AéCS, Case postale 2501 Biel/Bienne

Les mesures de compensation écologiques doivent être réalisées prioritairement à l'intérieur du périmètre d'aérodrome. Si nécessaire, des mesures à l'extérieur du périmètre peuvent également être prises en considération. L'étendue de la compensation devrait représenter environ 12 % de la surface délimitée par le périmètre d'aérodrome (valeur indicative). Cette proportion ne doit pas être considérée comme une exigence ferme; à côté des possibilités liées à la nature et à l'exploitation, la mise en place de mesures de compensation écologique doit en plus tenir compte de l'intensité d'utilisation de l'installation.

Sous la responsabilité de l'OFAC, les instances de la Confédération concernées par la revalorisation écologique ont défini les principes et lignes directrices applicables en l'espèce. Elles ont élaboré un document d'aide à la compensation écologique (cf. *La compensation écologique sur les aérodromes. Recommandations*, Environnement pratique, 2004). Les besoins de l'agriculture ont été pris en compte.

La compensation écologique se déroule en premier lieu sur une base volontaire mais pourra lier les parties dans le cadre d'une procédure d'approbation des plans de construction. L'exploitant détermine à l'aide d'un concept comment, sous quelle forme et avec quels moyens, il entend réaliser la compensation écologique.

Dans le cas des mesures de compensation, l'exploitant a défini les principes de compensation pour son installation dans le cadre de la procédure d'approbation des plans concernant la construction de deux bandes d'élan et d'un chemin d'accès du 5 novembre 2008.

L'aérodrome est entièrement situé dans une zone de protection des eaux S3. Une zone de protection des eaux S1 (zone de captage) est également située à l'intérieur du périmètre de l'aérodrome.

Les installations d'avitaillement en carburant ont été inscrites au cadastre des sites pollués de l'OFAC le 10.5.2004. Elles ne nécessitent pas d'investigations supplémentaires.

Une attention particulière doit cependant être accordée à la protection des eaux. Il conviendra de prendre les mesures adéquates afin que la présence de l'aérodrome n'entre pas en conflit avec les zones de protection des eaux S1 et S3:

- La zone S1 jouxte une aire de stationnement pour aéronefs et doit par conséquent être clairement signalée en tant que surface interdite d'accès aux aéronefs (par exemple: disposer des cônes de couleur orange aux quatre coins de la zone de protection S1 pendant les périodes d'activité aéronautique).
- L'exploitant doit prendre en considération la présence de la zone S3 et respecter les exigences de l'OEaux et de l'OPEL lors de l'exploitation et pour des projets futurs de construction.
- L'évacuation des eaux doit se faire hors de la zone S3.

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

IFP:	1002	Le Chasseral
Site marécageux:	12	La Chaux-des-Breuleux
District franc:	2	Combe-Grède

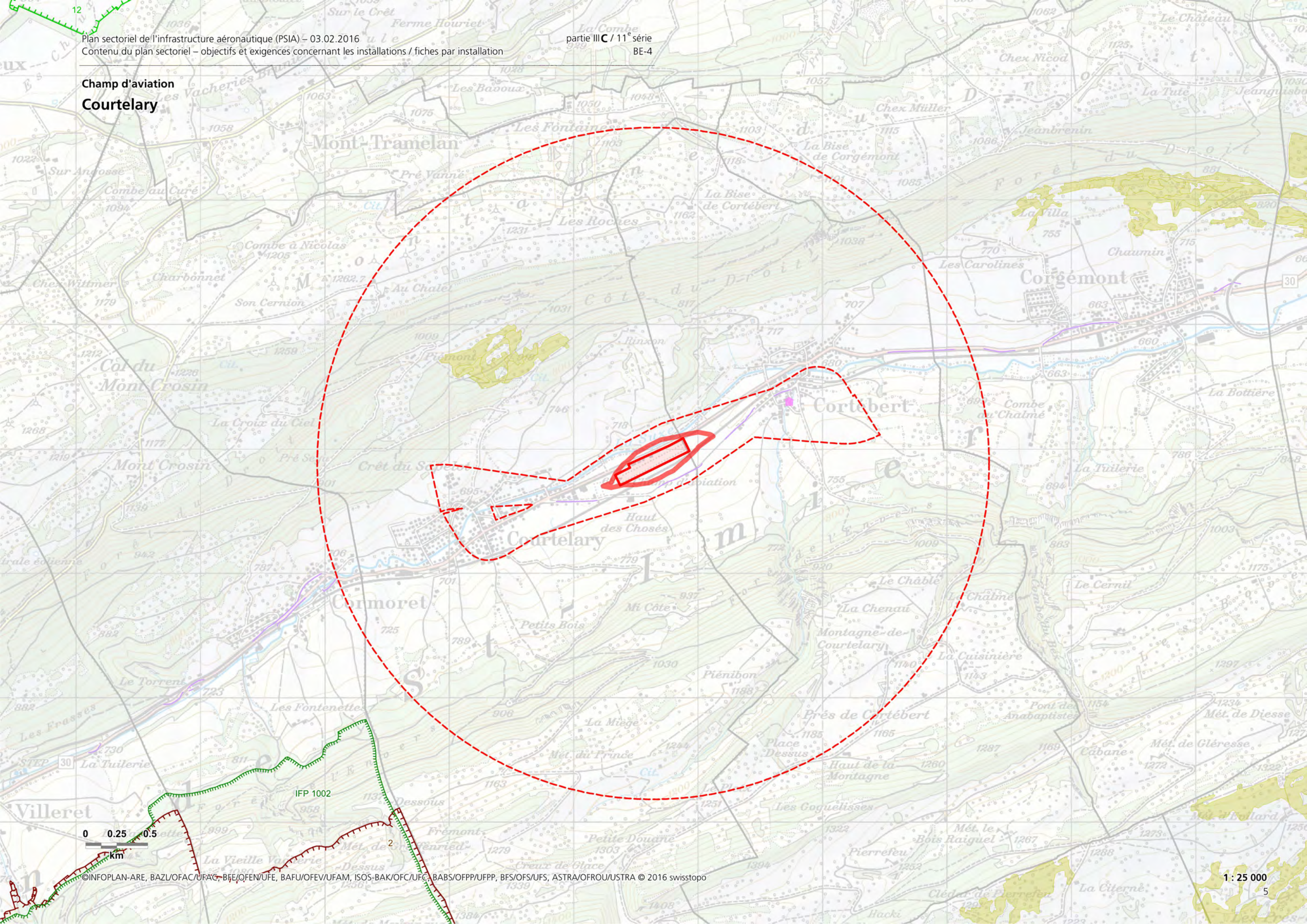
Pour le développement des aérodromes, il faut respecter un espace minimum nécessaire à la protection contre les crues et aux fonctions naturelles des cours d'eau selon l'art. 21 de l'Ordonnance sur l'aménagement des cours d'eau (OACE).

Equipement:

Pas de modification dans le domaine de la desserte (accès par la route).

Champ d'aviation

Courtelary



Anlage: **Biel-Kappelen** **BE-5**

Teilnetz: Flugfeld

AUSGANGSLAGE

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton:	Bern
- Perimetergemeinde:	Kappelen
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung:	Aegerten, Bellmund, Hermrigen, Jens, Kappelen, Lyss, Merzligen, Port, Studen (BE), Worben
- Gemeinde mit Lärmbelastung:	Kappelen
- Verkehrsleistung:	- ∅ 4 Jahre: 8860 (2010–2013) - max. 10 Jahre: 9930 (2011) - Potential SIL: 11 000

Zweck der Anlage, Funktion im Netz:

Flugfeld seit 1969, dient primär dem Flugsport.

Gewerbsmässiger Luftverkehr (Taxi- und Transportflüge), nichtgewerbsmässige Flüge (Motorflug, Schulung, Fallschirmsport, Werkflüge).

Stand der Koordination:

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

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

Die Flugplatzhalterin plant, die bestehende Graspiste zu verschieben und mit Kunststoffgittern zu befestigen. Dies erfordert eine Plangenehmigung nach Luftfahrtgesetz (LFG). Gleichzeitig sollen die Ab- und Abflugrouten sowie die Volten leicht angepasst werden. Bei den Betriebszeiten und beim Fallschirmsprungbetrieb sind ebenfalls kleinere Änderungen vorgesehen.

Das Flugplatzareal bleibt im kantonalen Richtplan der Fruchtfolgefläche zugeordnet. Mit der Pistenverschiebung sollen Massnahmen zum ökologischen Ausgleich getroffen werden. Neue Hochbauten sind derzeit nicht vorgesehen.

Verweis:

Teilnetz Flugfelder III – B4

Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 20.09.1974
- Betriebsreglement vom 24.08.1974
- Lärmbelastungskataster vom April 2010
- Hindernisbegrenzungskataster vom 15.02.1998
- Koordinationsprotokoll vom Februar 2004, Ergänzung vom 16. April 2015

Mit dem Projekt zur Pistenverschiebung sollen die Sicherheit im Flugbetrieb und die betrieblichen Abläufe verbessert werden. Die Auswirkungen auf die Umwelt, insbesondere die Lärmbelastung, können damit deutlich reduziert werden.			
F E S T L E G U N G E N	**F**	**Z**	**V**
Zweckbestimmung: Der Flugplatz Biel-Kappelen ist ein privates Flugfeld. Er dient in erster Linie dem Flugsport (inkl. Fallschirmsport) und der fliegerischen Aus- und Weiterbildung. Er soll auch für Zwecke, die im öffentlichen Interesse liegen, genutzt werden können (Geschäfts-, Touristik- und Arbeitsflüge). Die Entwicklung des Flugplatzes ist durch das geltende Umweltrecht begrenzt.	•		
Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. Er ist so zu gestalten, dass keine wesentliche Verkehrszunahme stattfindet. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin 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). Kanton und Gemeinden berücksichtigen den Perimeter bei der Richt- und Nutzungsplanung.	•		
Lärmbelastung: Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei ihrer Richt- und Nutzungsplanung.	•		
Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung aufeinander abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte).	•		
Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden.	•		
Die Flugplatzhalterin legt in Absprache mit den Gemeinden und den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton die konkreten Massnahmen fest und setzt sie um. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.	•		

ERLÄUTERUNGEN

Zweckbestimmung, Rahmenbedingungen zum Betrieb:

Die Zweckbestimmung des Flugplatzes Biel-Kappelen ergibt sich aus der bisherigen Nutzung. Sie wird gestützt durch die Festlegungen zu den Flugfeldern im Konzeptteil des SIL (Teil III B4).

Eine verbindliche Zahl der jährlichen Flugbewegungen ist nicht festgesetzt. Der Flugbetrieb ist im Betriebsreglement geregelt. Dort ist die Festlegung einer Bewegungszahl möglich; vorgesehen ist die Begrenzung auf jährlich 12 000 Flugbewegungen. Im Zusammenhang mit der geplanten Verschiebung der Piste müssen die An- und Abflugverfahren entsprechend angepasst werden.

Flugplatzperimeter, Infrastruktur:

Der Flugplatzperimeter umgrenzt das Areal, das bei der geplanten Verschiebung der Piste von den Flugplatzanlagen beansprucht wird (inkl. Sicherheitsabstände). Dazu gehören neben der Piste (Länge 690 m, Breite 25 m) der Rollweg, die Manövrier- und Abstellflächen für die Flächenflugzeuge, der Helikopter-Abstellplatz, die Fallschirmlandefläche sowie die bestehenden Gebäude und Parkplätze.

Der Flugplatzperimeter überlagert die Grundnutzung gemäss Zonenplan der Gemeinde Kappelen. Er soll als Hinweis in den Zonenplan aufgenommen werden. Innerhalb des Flugplatzperimeters haben die Flugplatzanlagen Priorität.

Das Flugplatzareal bleibt im kantonalen Richtplan der Fruchtfolgefläche (FFF) zugeordnet. Mit der projektierten Verschiebung und Befestigung der Piste mit Kunststoffgittern wird die Bodenqualität nicht verändert. Die detaillierte Beurteilung und die Festlegung allfälliger Massnahmen erfolgen aufgrund der Vollzugshilfe 2006 zum Sachplan Fruchtfolgeflächen bei der Plangenehmigung.

Lärmbelastung:

Mit dem Gebiet mit Lärmbelastung wird die mögliche Entwicklung des Flugplatzes definiert. Die Berechnung der Lärmbelastungskurve beruht auf der Bewegungszahl (inkl. zeitliche Verteilung), der Zusammensetzung der Flotte und den Flugwegen.

Die Lärmbelastungskurve basiert auf einem Potenzial von jährlich 11 000 Flugbewegungen mit der aktuellen Flottenzusammensetzung. Sie berücksichtigt die geplante Verschiebung und Befestigung der Piste (Lärmberechnung vom März 2014). In der Karte dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 55 dB(A)) gemäss Lärmschutzverordnung (LSV). Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV).

Bei der Genehmigung des Betriebsreglements resp. der Plangenehmigung für den Umbau der Flugplatzanlagen werden die zulässigen Lärmimmissionen gemäss Art. 37a LSV festgehalten und im Lärmbelastungskataster (LBK) abgebildet. Die zulässigen Lärmimmissionen dürfen das im SIL festgesetzte Gebiet mit Lärmbelastung nicht überschreiten. Bis zum Zeitpunkt dieser Genehmigungen gilt der LBK vom April 2010.

ZUSTÄNDIGE STELLE

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

Flugplatzhalterin:
Flugplatzgenossenschaft Biel und Umgebung,
Postfach,
2501 Biel/Bienne

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung weist auf den Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) hin. Gemäss Art. 62 der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL) tragen Kanton und Gemeinden dem HBK in ihrer Nutzungsordnung Rechnung. Die Beurteilung und Bewilligung von Hindernissen richtet sich nach Art. 63ff der VIL. Für die Grundeigentümer ist der HBK nicht verbindlich; allfällige Höhenbeschränkungen für Bauten, Anlagen oder Bepflanzungen sind privatrechtlich zu regeln.

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisbegrenzungsflächen im HBK, wie er bei der geplanten Verschiebung der Piste in Kraft zu setzen sein wird. In der Karte abgebildet sind einerseits die Umrisse der An- und Abflugflächen, andererseits der Horizontalebene. Bis dieser neue HBK in Kraft gesetzt ist, gilt der HBK von 1998.

Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:

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

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

Die Flugplatzhalterin zeigt im Zusammenhang mit der geplanten Verschiebung der Piste auf, in welcher Form und mit welchen Mitteln sie den ökologischen Ausgleich realisieren will. Diese Arbeiten sollen mit den bestehenden Landschaftsentwicklungskonzepten koordiniert werden (Vernetzung der naturnahen Räume Alte Aare und Jäissberg, ökologische Aufwertung im Rahmen der Umsetzung der Auenverordnung Alte Aare). Als Arbeitshilfe haben die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis erarbeitet (BAZL/BUWAL 2004).

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

BLN:	1302	Alte Aare / Alte Zihl
Auengebiet:	48	Alte Aare: Lyss-Dotzigen
Auengebiet:	49	Alte Aare: Aarberg-Lyss

Flugfeld

Biel-Kappelen

Nr. 807.40 / 132 kV Leitungszug Bellmund - Biel

Nr. 807.20 / 132 kV Leitungszug Kallnach - Merzligen

BLN 1302

49

Waffenplatz Lyss

0 0.25 0.5
km

©INFOPLAN-ARE, BAZL/OFAC/UFAC, BFE/OFEN/UFE, BAFU/OFEV/UFAM, ISOS-BAK/OFC/UFC, BABS/OFPP/UFPP, BFS/OFS/UFS, ASTRA/OFROU/USTRA ©2016 swisstopo

1 : 25 000

Anlage: **Langenthal** **BE-6**

Teilnetz: Flugfeld

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton:	Bern
- Perimetergemeinden:	Bleienbach, Thörigen
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung:	Bettenhausen, Bleienbach, Herzogenbuchsee, Langenthal, Lotzwil, Ochlenberg, Rütschelen, Thörigen, Thunstetten
- Gemeinden mit Lärmbelastung:	Bleienbach, Thörigen, Thunstetten
- Verkehrsleistung: (Motorflug)	- ∅ 4 Jahre: 11 650 (2011–14) - max. 10 Jahre: 15 432 (2009) - Datenbasis LBK: 17 000 - Potential SIL: 17 000 (inkl. Segelflug)

Zweck der Anlage, Funktion im Netz:

Flugfeld seit 1934 im Betrieb, dient vorwiegend dem Flugsport.

Gewerbsmässiger Luftverkehr (Taxi- und Transportflüge), nichtgewerbsmässige Flüge (Motor- und Segelflug, Schulung, Werkflüge, gelegentlich Fallschirmsport).

Stand der Koordination:

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

Betrieb, Perimeter und Infrastruktur sind in den wesentlichen Zügen mit den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzzielen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll). Die im Objektblatt vom 2. November 2005 erwähnte Pistenbefestigung ist realisiert.

Die *Verkehrsleistung* ist mit einer Nutzungsbeschränkung im Grundbuch auf eine Zahl von jährlich 17 000 Flugbewegungen begrenzt (Motor- und Segelflug).

Verweis:

Teilnetz Flugfelder III – B4

Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 01.04.2003
- Betriebsreglement vom 31.05.2007
- Lärmbelastungskataster (LBK) vom November 2010
- Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster vom 28.02.2013
- Koordinationsprotokoll vom August 2004

F E S T L E G U N G E N	**F**	**Z**	**V**
Zweckbestimmung: Der Flugplatz Langenthal ist ein privates Flugfeld. Er dient dem Motor- und Segelflugsport sowie der fliegerischen Aus- und Weiterbildung. Er soll auch für Zwecke, die im öffentlichen Interesse liegen, genutzt werden können (Geschäfts-, Touristik- und Arbeitsflüge). Die Entwicklung des Flugplatzes ist durch das geltende Umweltrecht begrenzt.	•		
Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.	•		
Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den bestehenden Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen den Perimeter bei der Richt- und Nutzungsplanung.	•		
Lärmbelastung: Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei der Richt- und Nutzungsplanung.	•		
Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung aufeinander abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte).	•		
Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden.	•		
Konkrete Massnahmen zum ökologischen Ausgleich richten sich nach dem Konzept der Flugplatzhalterin. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.	•		

E R L Ä U T E R U N G E N	Z U S T Ä N D I G E S T E L L E
Flugplatzperimeter, Infrastruktur: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal. Darin eingeschlossen sind einerseits die Piste und die Rollwege mit den Sicherheitsabständen, die Abstellplätze und die bestehenden Flugplatzbauten. Der Flugplatzperimeter überlagert die Grundnutzung gemäss Zonenplan der Gemeinden Bleienbach und Thörigen. Er soll als Hinweis in den Zonenplan aufgenommen werden. Innerhalb des Flugplatzperimeters haben die Flugplatzanlagen Priorität.	*Zuständiges Bundesamt:* Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern *Flugplatzhalterin:* AeCS der Schweiz, Regionalverband Langenthal, 3338 Bleienbach

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.

Die Lärmbelastungskurve basiert auf dem Betriebsjahr 1991 mit 16 967 Bewegungen pro Jahr und damaliger Zusammensetzung der Flotte. Dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 55 dB(A)) gemäss LSV. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV).

Das Gebiet mit Lärmbelastung setzt den Rahmen für die «zulässigen Lärmimmissionen» gemäss LSV Art. 37a, d. h. die «zulässigen Lärmimmissionen» dürfen dieses Gebiet nicht überschreiten. Sie sind im Rahmen eines ordentlichen Verfahrens (Betriebsreglement, Plangenehmigung) zu ermitteln und im entsprechenden Genehmigungsentscheid festzuhalten.

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisfreihalteflächen im geltenden Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) von 2013. In der Karte sind die Umrisse der An- und Abflugflächen sowie der Horizontalebene dargestellt. Kanton und Gemeinden tragen dem HBK bei der Richt- und Nutzungsplanung Rechnung.

Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:

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

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

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

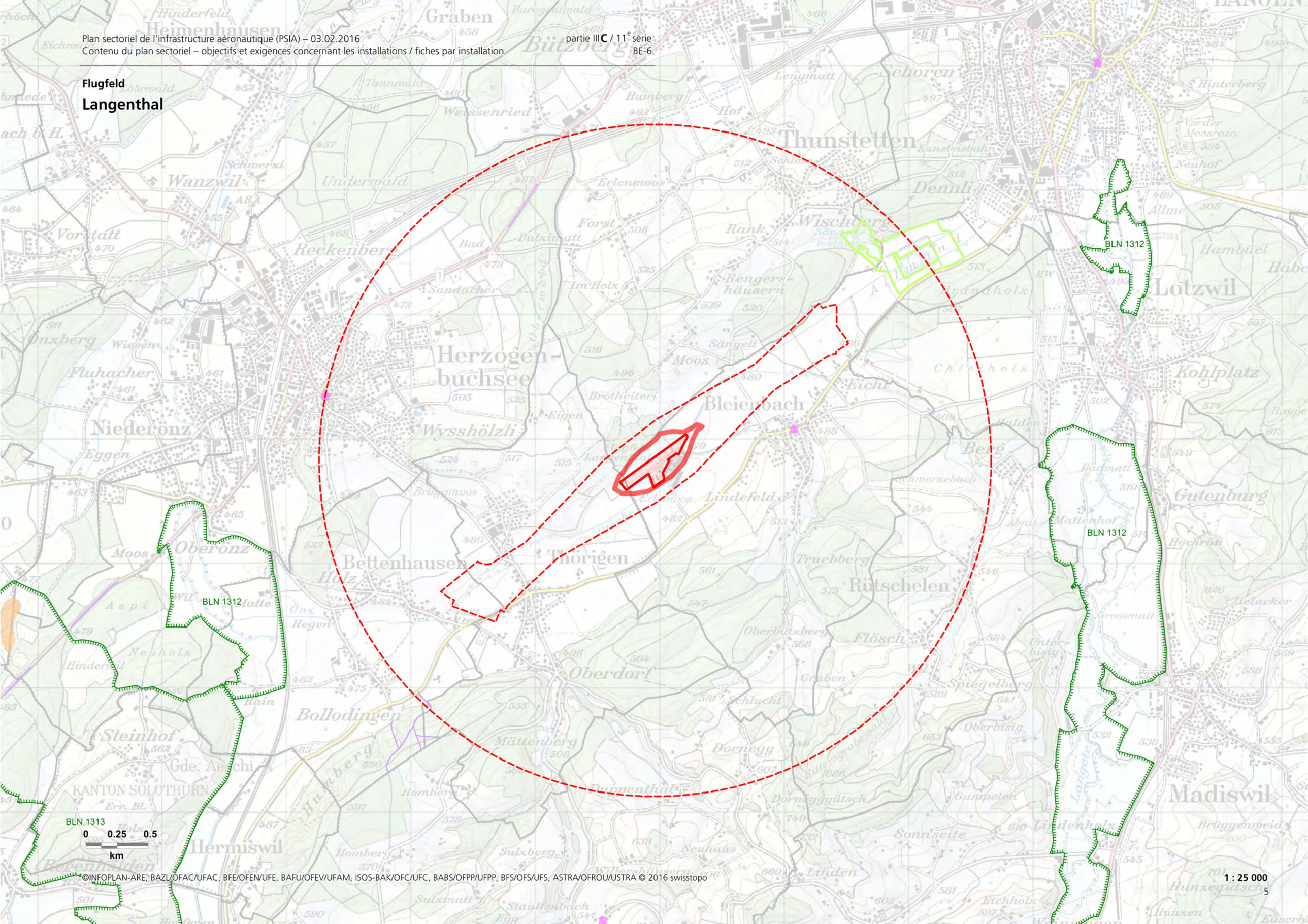
In Zusammenhang mit der Pistenbefestigung (Plangenehmigung vom 20. April 2006) hat die Flugplatzhalterin ein Projekt für den ökologischen Ausgleich erarbeitet. Die darin enthaltenen Massnahmen sind von der Flugplatzhalterin umzusetzen, resp. hat diese die Einhaltung der Nutzungsbeschränkungen auf den Ausgleichsflächen zu kontrollieren und wenn nötig anzuordnen.

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

BLN: 1312 Wässermatten in den Tälern der Langete, der Rot und der Önz
1313 Steinhof-Steinenberg-Burgäschisee

Flugfeld

Langenthal



©INFOPLAN-ARE, BAZL/OFAC/UFAC, BFE/OFEN/UFE, BAFU/OFEV/UFAM, ISOS-BAK/OFC/UFC, BABS/OFPP/UFPP, BFS/OFS/UFS, ASTRA/OFROU/USTRA © 2016 swisstopo

1 : 25 000

Anlage: **Saanen** **BE-7**

Teilnetz: Flugfeld

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton:	Bern
- Perimetergemeinde:	Saanen
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung:	Saanen, Rougemont
- Gemeinde mit Lärmbelastung:	Saanen
- Verkehrsleistung: (Motorflug)	- ∅ 4 Jahre: 6200 (2011–14) - max. 10 Jahre: 7006 (2012) - Potential SIL: 8200

Zweck der Anlage, Funktion im Netz:

Ehemaliger Militärflugplatz mit ziviler Mitbenützung seit 1946, dient primär dem touristischen Zubringerverkehr. Betrieb durch die Flugplatzgenossenschaft Gstaad-Saanenland.

Zivile Nutzung mit den Schwerpunkten Touristik- und Geschäftsflüge, nichtgewerbsmässige Motorflüge, Sommersegelfluglager und einer Helikopterbasis.

Stand der Koordination:

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

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

Das für die Umwandlung der Militäranlage in einen zivilen Flugplatz erforderliche *Umnutzungsverfahren* wurde 2010 abgeschlossen. Ab 2017 findet auf dem Flugplatzareal keine militärische Nutzung mehr statt.

Verweis:

Teilnetz Flugfelder III – B4

Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 01.08.1986
- Betriebsreglement vom 20.05.2011
- Lärmbelastungskataster 1994 (Anpassung erforderlich gemäss Lärmberechnung 2004)
- Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) vom 06.06.2014
- Koordinationsprotokoll vom Juni 2004

Die seit 1989/90 auf dem Flugplatz bestehende *Helikopterbasis* soll im bisherigen Rahmen weitergeführt werden können, sich aber nicht zur Hauptnutzung auf dem Flugplatz entwickeln.

Die Festlegung des künftigen Entwicklungspielraums des Flugplatzes basiert auf dem heute bestehenden Betrieb. Massgebend ist das Gebiet mit *Lärmbelastung*. Es trägt dem Grundsatz, wonach die Entwicklung des Betriebs zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen darf, Rechnung.

Zur Verminderung der Lärmbelastung hat die Flugplatzhalterin in den letzten Jahren verschiedene Massnahmen getroffen (direktere An- und Abflugverfahren, Einsatz von leiserem Fluggerät). Sie verlangt, dass diese Anstrengungen bei der Festlegung des Entwicklungsspielraums angerechnet werden. Region und Gemeinde unterstützen diese Haltung. Dieser Forderung kann jedoch nicht nachgekommen werden, ohne den Grundsatz im Konzeptteil des SIL zu ändern. Eine solche Änderung steht für den Bundesrat derzeit nicht zur Diskussion.

Teile der *Infrastruktur* südlich der Piste sollen auf die Nordseite der Piste verlegt werden. Damit sollen die Sicherheit und die betrieblichen Abläufe verbessert werden (Konzentration der Flugplatzanlagen, Vermeiden von Pistenquerungen durch Fahrzeuge und Personen). In den bestehenden Flugzeugunterständen 6 und 7 wären zudem bedeutende Investitionen für Gebäudeunterhalt und Gewässerschutzmassnahmen zu erwarten. Möglich wäre auch die Verlegung der Heli-Infrastruktur (Unterstände 4 und 5). Das Gebiet südlich der Piste soll primär der Erholungsnutzung und der ökologischen Aufwertung zur Verfügung gestellt werden. Die Flugplatzhalterin plant nördlich der Piste den Abbruch von Gebäuden sowie einen grossen Neubau. Dieser beansprucht u. a. die für die Infrastrukturverlegung ausgeschiedene östliche Fläche.

Auf dem Flugplatzareal besteht ein Projekt zur Erweiterung der *Poloanlage*. Dies würde die Verlegung des bestehenden Rollwegs bedingen.

Die Gemeinde Saanen will im östlichen Bereich des Flugfeldes eine neue Grundwasserfassung erstellen. Das Nebeneinander von Flugplatz und Grundwasserfassung bzw. -schutz ist in einer Vereinbarung zwischen der Gemeinde Saanen und der Flugplatzhalterin geregelt. Der Flugbetrieb im gegenwärtigen Umfang bleibt gewährleistet.

F E S T L E G U N G E N	**F**	**Z**	**V**
Zweckbestimmung: Der Flugplatz Saanen ist ein privates Flugfeld. Er dient den Touristik- und Geschäftsflügen einschliesslich Helikopterflügen für gewerbsmässige Material- und Personentransporte sowie der Durchführung von Segelfluglagern. Er funktioniert zusammen mit den Flugplätzen St.Stephan und Zweisimmen als Flugplatzsystem mit klarer Aufgabenteilung, regional sollen keine doppelspurigen Luftverkehrsangebote entstehen.	•		
Der Flugplatz wird im heute akzeptierten Rahmen weiter genutzt, die Entwicklung des Betriebs darf zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen. Der Helikopterbetrieb soll sich nicht zur Hauptnutzung auf dem Flugplatz entwickeln, die Verkehrsleistung des Helibetriebs bleibt auf einen Anteil in der Grössenordnung von 25 bis 30 % an der Gesamtverkehrsleistung beschränkt.	•		
Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.	•		
Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen den Perimeter bei der Richt- und Nutzungsplanung.	•		
Lärmbelastung: Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei der Richt- und Nutzungsplanung.	•		
Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung aufeinander abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte).	•		
Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden.	•		
Die ökologische Aufwertung wird auf den im Rahmen der Koordination bezeichneten Flächen realisiert. Die konkreten Massnahmen sind im Rahmen des Umnutzungsverfahrens zu bestimmen. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.	•		

Erläuterungen

Zweckbestimmung, Betrieb:

Die Zweckbestimmung für den Flugplatz Saanen ist bereits im Teil III B3 des SIL verbindlich festgesetzt. Der Helikopterbetrieb der Air Glaciers besteht seit 1989/90, die Zweckbestimmung wird entsprechend präzisiert. Damit wird die raumplanerische Grundlage für die Bewilligung einer Sanierung der Heli-Infrastruktur (z. B. Verlegung auf die Nordseite der Piste) geschaffen. Gemäss dem Grundsatz, wonach der Flugplatz im bisher akzeptierten Rahmen weitergenutzt werden soll, soll sich der Helibetrieb nicht zur Hauptnutzung entwickeln. Der Anteil des Helibetriebs von 25–30 % an der Gesamtverkehrsleistung entspricht der heutigen Situation.

Der Flugplatz dient neben der fliegerischen Nutzung auch verschiedenen nichtaviatischen Nutzungen (z. B. Polosport). Diese sind nicht Gegenstand des SIL. Die Koordination wird durch den Flugplatzhalter sicher gestellt, er ist für die Sicherheit auf dem Flugplatz verantwortlich.

Flugplatzperimeter, Infrastruktur:

Die künftigen Nutzungen auf dem Flugplatz sind im Perimeterplan der Gemeinde Saanen vom 17.12.2002 festgehalten.

Der Flugplatzperimeter umgrenzt die für den zivilen Flugbetrieb benötigten Bauten und Anlagen: Piste, Rollwege, Anlagen nördlich der Piste (C-Büro, Hangar FGGS, Parkplätze, Hangar VBS), Unterstände und Abstellplätze für Motor- und Segelflugzeuge und Helikopter entlang der Saane. Im Perimeter eingeschlossen sind die für die Infrastrukturverlegung (Neubau) beanspruchte Fläche östlich der Hochbauten, die Fläche westlich der Hochbauten als Reservefläche, die nicht aviatisch genutzten landwirtschaftlichen Kulturlandflächen zwischen den einzelnen Anlageteilen sowie das Ufergehölz entlang der Saane.

Lärmbelastung:

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

Die Lärmbelastungskurve basiert auf einer jährlichen Bewegungszahl von 8200 (Lärmberechnung vom 28.1.2004 bzw. vom 11.11.2003 für den Betriebszustand 2002). Dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 55 dB(A)) gemäss LSV. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV).

Das Gebiet mit Lärmbelastung setzt den Rahmen für die «zulässigen Lärmimmissionen» gemäss LSV Art. 37a, d. h. die «zulässigen Lärmimmissionen» dürfen dieses Gebiet nicht überschreiten. Sie sind im Rahmen eines ordentlichen Verfahrens (Betriebsreglement, Plangenehmigung) zu ermitteln im entsprechenden Genehmigungsentscheid festzuhalten.

Die Verkehrsleistung von jährlich 8200 Motorflugbewegungen entspricht einer Erhöhung der Bewegungszahl um 20 % im Vergleich zum Schnitt der letzten 10 Jahre (1992–2001) bei gleich bleibender Flottenzusammensetzung. Diese Lärmbelastungskurve gilt als Lärmkorsett. Damit wird dem Grundsatz, dass die Entwicklung des Betriebs zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen darf, Rechnung getragen.

Zuständige Stelle

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

Flugplatzhalterin:
Flugplatz-Genossenschaft Gstaad-Saanenland (FGGS), Postfach 328, 3780 Gstaad

Die Lärmbelastungskurven haben im Vergleich zum Lärmbelastungskataster von 1994 (LBK, basiert auf dem Betriebsjahr 1990) eine deutlich geringere Ausdehnung. Dies ist zum einen Teil auf Massnahmen der Flugplatzhalterin zur Verminderung der Lärmbelastung zurückzuführen (Einführung von direkteren An- und Abflugverfahren mit steileren Flugwinkeln, Einsatz von leiserem Fluggerät), liegt zum andern Teil in der geänderten Berechnungsmethode begründet. Die FGGS hat sich im Rahmen der Koordination auf den Standpunkt gestellt, dass der künftige Entwicklungsspielraum durch den bestehenden LBK vorzugeben sei. Sie solle von ihren bisherigen Anstrengungen zur Reduktion der Lärmbelastung profitieren können (mehr Flugbewegungen). Diese Haltung wird von der Region und der Standortgemeinde unterstützt. Sollte dieser Forderung nachgekommen werden, müsste der Grundsatz zur Entwicklung des Betriebs im konzeptionellen Teil des SIL vom 18.10.2000 geändert werden. Eine solche Änderung steht für den Bundesrat derzeit jedoch nicht zur Diskussion.

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisflächen im geltenden Hindernisbegrenzungs-Kataster (HBK) von 2014. In der Karte sind die Umrisse der An- und Abflugflächen sowie der Horizontalebene dargestellt. Kanton und Gemeinden tragen dem HBK bei der Richt- und Nutzungsplanung Rechnung.

Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:

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

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

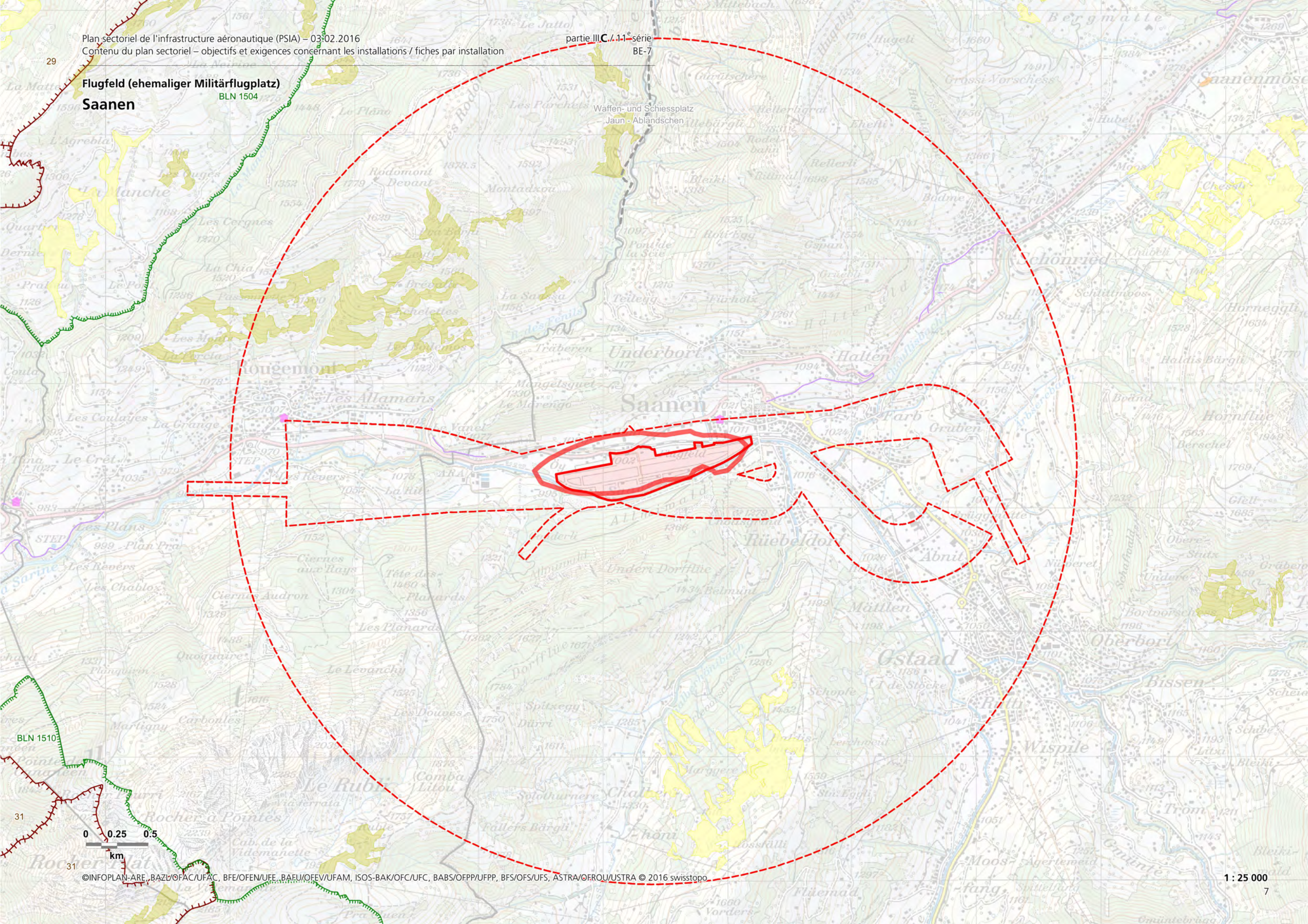
Die Ausgleichsmassnahmen sollen in erster Linie auf freiwilliger Basis realisiert werden, können im Rahmen des Umnutzungsverfahrens aber verbindlich verlangt werden. Als Arbeitshilfe haben die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis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

Gemäss Landschaftskonzept der Schweiz (Sachziel 4C) sind bei der Liquidation ehemaliger Militärflugplätze die ökologischen Werte zu beachten und der ökologische Ausgleich zu fördern. Auf Basis einer Studie von VBS und BUWAL (Natur- und Landschaftsschutz bei der Liquidation von Militärflugplätzen, Dezember 1995) sind die ökologischen Ausgleichsflächen ausgeschieden (vgl. Koordinationsprotokoll bzw. Perimeterplan vom 17.12.2002) und im Vertrag zum Landverkauf verbindlich festgelegt worden. Diese Flächen können dem ökologischen Ausgleich zum zivilen Flugbetrieb angerechnet werden und übertreffen den Richtwert von 12 %. Die Umsetzung der Bewirtschaftungsauflagen ist über den Eintrag einer Dienstbarkeit im Grundbuch gesichert. Die Flugplatzhalterin ist verpflichtet, die Einhaltung der Nutzungsbeschränkungen zu kontrollieren.

Der Raumbedarf der Saane gemäss Art. 41a der eidg. Gewässerschutzverordnung, resp. Art. 41a des Gemeindebaureglements Saanen ist zu beachten. Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten: BLN: 1504 Vanil Noir BLN: 1510 La Pierreuse-Gummfluh-Vallée de l'Etivaz Jagdbanngebiet: 29 Les Bimis-Ciernes Picat Jagdbanngebiet: 31 Pierreuse-Gummfluh **Erschliessung:** Die Zufahrt zum Flugplatz erfolgt weiterhin von Norden.	

Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)
BLN 1504

Saanen



©INFOPLAN-ARE, BAZL/OFAC/UFAC, BFE/OFEN/UFE, BAFU/OFEV/UFAM, ISOS-BAK/OFC/UFC, BABS/OFPP/UFPP, BFS/OFS/UFS, ASTRA/OFROU/USTRA © 2016 swisstopo

Anlage: **Thun** **BE-10**

Teilnetz: Flugfeld

AUSGANGSLAGE

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton:	Bern
- Perimetergemeinde:	Thun
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung:	Amsoldingen, Heimberg, Steffisburg, Thierachern, Thun, Uetendorf
- Gemeinde mit Lärmbelastung:	Thun
- Verkehrsleistung: (Motorflug)	- ∅ 4 Jahre: 7150 (2011–14) - max. 10 Jahre: 8900 (2007) - Datenbasis LBK: 10 904 (1989) - Potential SIL: 10 000

Zweck der Anlage, Funktion im Netz:

Flugfeld, 1915 ursprünglich als Militärflugplatz in Betrieb genommen, seit 1934 zivil genutzt. Betrieb durch den Flugplatzverein Thun.

Der Flugplatz dient hauptsächlich dem Motor- und Segelflugsport, der Schulung, Werkflügen für Hersteller- und Unterhaltsbetrieb sowie gelegentlich dem Fallschirmsport.

Stand der Planung und Koordination:

Funktion und Entwicklung des Flugplatzes stützen sich auf die konzeptionellen Vorgaben des SIL (Teile IIIB und IIIB4). Sie sind mit dem kantonalen Leitbild und dem kantonalen Richtplan abgestimmt. Der Flugplatz soll im bisherigen, akzeptierten Rahmen weiter genutzt werden. Er dient im Wesentlichen dem Flugsport sowie der fliegerischen Aus- und Weiterbildung. Trotz dem privaten Charakter soll er aber auch im öffentlichen Interesse liegenden Zwecken wie Geschäfts-, Tourismus- und Arbeitsflügen dienen.

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

Verweis:

Teilnetz Flugfelder III – B4

Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 10.06.2014
- Betriebsreglement vom 28.05.2014
- Lärmbelastungskataster (LBK) Dezember 1992
- Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster vom 06.06.2014
- Koordinationsprotokoll vom April 2011

Das Flugplatzareal ist im Besitz des VBS und wird dem Flugplatzverein Thun verpachtet. Das VBS sowie die betroffenen Gemeinden sind mit den betrieblichen Rahmenbedingungen einverstanden, solange sich der Betrieb im Rahmen der letzten 10 Jahre bewegt, keine Lärmzunahme an Wochenenden erfolgt und der Flottenmix nur zugunsten lärmärmerer Flugzeuge verändert wird. Zusätzlich fordert das VBS, dass die Bewegungszahl von 10 000 nicht überschritten wird. Diese Bewegungszahl wie auch weitere Forderungen der Gemeinden sind in einer *privatrechtlichen Vereinbarung* zwischen dem VBS und dem Flugplatzhalter vereinbart.

Über Änderungen der bestehenden Infrastruktur oder neue Infrastrukturbauten wird in den entsprechenden Plangenehmigungsverfahren entschieden. Die im Objektblatt vom 4. Juli 2012 erwähnten befestigten Anrollstreifen sind realisiert. Absichten bestehen zur Sanierung des Flugplatzrestaurants und des Parkplatzes. Der Bau einer Hartebelagpiste steht nicht zur Diskussion.

Das Gebiet innerhalb der Baulinie der Autobahn A6 (Tunnel unter dem Flugplatz) darf nur mit Zustimmung des ASTRA überbaut werden.

F E S T L E G U N G E N	**F**	**Z**	**V**
Zweckbestimmung: Der Flugplatz Thun ist ein privates Flugfeld. Er dient in erster Linie dem Motor- und Segelflugsport sowie der fliegerischen Aus- und Weiterbildung. Zusätzlich dient er Werkflügen für Hersteller- und Unterhaltsbetriebe sowie gelegentlich dem Fallschirmsport. Er soll auch für Zwecke, die im öffentlichen Interesse liegen, genutzt werden können (Geschäfts-, Touristik- und Arbeitsflüge).	•		
Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Flugplatz wird im bisherigen Rahmen weiter genutzt.	•		
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). Kanton und Gemeinden berücksichtigen den Perimeter bei der Richt- und Nutzungsplanung.	•		
Teile des Flugplatzperimeters liegen innerhalb der Baulinie der Autobahn A6. In diesem Bereich dürfen keine baulichen Veränderungen ohne Zustimmung des ASTRA vorgenommen werden.	•		
Lärmbelastung: Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei der Richt- und Nutzungsplanung.	•		

	F	Z	V
Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte).	•		
Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden.	•		
Konkrete Massnahmen zum ökologischen Ausgleich richten sich nach dem Konzept der Flugplatzhalterin. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.	•		

ERLÄUTERUNGEN

Zweckbestimmung, Betrieb:

Die Zweckbestimmung des Flugplatzes Thun ergibt sich aus der bisherigen Nutzung und wird gestützt durch die Festlegungen zu den Flugfeldern im Konzeptteil SIL Teil III B4. Gemäss dem Grundsatz 5 dienen Flugfelder im Wesentlichen dem Flugsport sowie der fliegerischen Ausbildung. Trotz dem privaten Charakter der Flugfelder sollen sie auch im öffentlichen Interesse liegenden Zwecken dienen, z. B. in den Bereichen Geschäfts-, Tourismus- und Arbeitsflüge.

Rahmenbedingungen zum Betrieb:

Der Flugplatzverein als Flugplatzhalter ist Eigentümerin der Anlage, betreibt diese aber auf gepachtetem Boden. Grundeigentümerin ist das VBS. Der Betrieb ist auf die Vorgaben des VBS abgestimmt. Bewegungsbeschränkungen mit fixen Bewegungszahlen sind zwischen dem VBS und dem Flugplatzhalter auf privatrechtlicher Basis festgelegt.

Der Flugplatzhalter schult die Piloten bezüglich der Einhaltung der Volten und kommuniziert aktiv mit den betroffenen Gemeinden, beispielsweise im Rahmen eines regelmässigen «Runden Tisches».

Flugplatzperimeter, Infrastruktur:

Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal. Er überlagert die Grundnutzung gemäss Zonenplan der Stadt Thun. Er soll als Hinweis in den Zonenplan aufgenommen werden. Innerhalb des Flugplatzperimeters haben die Flugplatzanlagen Priorität.

Ausgehend vom Armeebericht, den der Bundesrat im Oktober 2010 verabschiedet hat, ist mit einer Konzentration der militärischen Infrastruktur am Standort Thun zu rechnen. Das VBS als Grundeigentümer will auf dem Flugplatzareal alle Optionen für zusätzliche militärische Nutzungen offen halten. Es kann deshalb dem vom Flugplatzhalter gewünschten Neubau eines Hangars ausserhalb der heutigen Baurechtsfläche nicht zustimmen.

Für die von der Flugplatzhalterin beabsichtigte Sanierung des Flugplatzrestaurants und des Parkplatzes wird das BAZL bei Eingabe des Baugesuches darüber entscheiden, ob ein Verfahren nach Luftfahrtrecht (Flugplatzanlage) oder nach kantonalem Recht (Nebenanlage) zur Anwendung kommt. In beiden Fällen wird der Einfluss dieser Bauten auf den Flugbetrieb zu prüfen sein.

Innerhalb des Flugplatzperimeters sind keine Fruchtfolgeflächen (FFF) betroffen.

ZUSTÄNDIGE STELLE

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

Flugplatzhalter:
Flugplatzverein Thun
Allmendstrasse 181k
3603 Thun

Lärmbelastung:

Das Gebiet mit Lärmbelastung setzt den Rahmen für die künftige Entwicklung des Flugbetriebs. Die Berechnung der Lärmkurven beruht auf der Bewegungszahl (inkl. zeitliche Verteilung), der Zusammensetzung der Flotte und den Flugwegen.

Die Lärmbelastungskurve entspricht dem Lärmbelastungskataster von 1992 und beruht auf einer jährlichen Bewegungszahl von 10 904. Dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 55 dB(A)) gemäss Lärmschutzverordnung (LSV). 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 setzt den Rahmen für die «zulässigen Lärmimmissionen» gemäss LSV Art. 37a, d. h. die «zulässigen Lärmimmissionen» dürfen dieses Gebiet nicht überschreiten. Sie sind im Rahmen eines ordentlichen Verfahrens (Betriebsreglement, Plangenehmigung) zu ermitteln und im entsprechenden Genehmigungsentscheid festzuhalten.

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisflächen im geltenden Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) von 2014. In der Karte sind die Umrisse der An- und Abflugflächen sowie der Horizontalebene dargestellt. Kanton und Gemeinden tragen dem HBK bei der Richt- und Nutzungsplanung Rechnung.

Im Falle von Anpassungen am Pistensystem ist der HBK zu überprüfen, falls erforderlich anzupassen und zusammen mit dem Plangenehmigungsgesuch dem BAZL einzureichen.

Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:

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

Die Realisierung ökologischer Ausgleichsmassnahmen auf dem Flugfeld soll den naturräumlichen, landwirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten Rechnung tragen.

Als Richtwert ist von 12 % der Fläche des Flugplatzperimeters auszugehen. Die Ausgleichsflächen sollen wenn möglich innerhalb dieses Perimeters realisiert werden. Wo zweckmässig oder nicht anders möglich, können in Absprache mit den landwirtschaftlichen Bewirtschaftern auch Massnahmen ausserhalb des Flugplatz- und Waffenplatzperimeters in Betracht gezogen werden. Als Arbeitshilfe haben die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis erarbeitet (BUWAL/BAZL 2004).

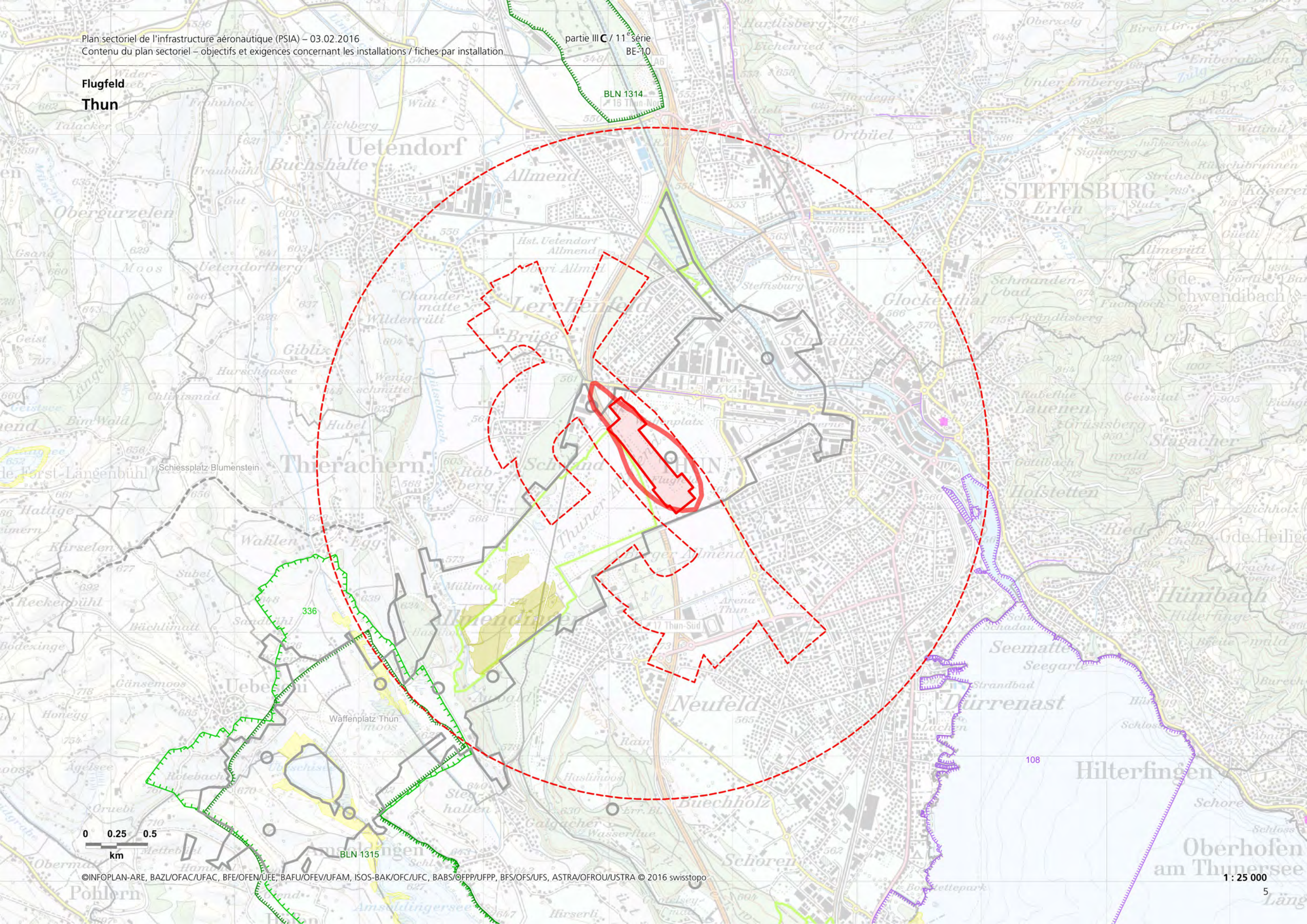
Die Ausgleichsmassnahmen sollen in erster Linie auf freiwilliger Basis realisiert werden, können im Rahmen einer Plangenehmigung aber verbindlich verlangt werden. Die Flugplatzhalterin hat 2014 ein Konzept für den ökologischen Ausgleich erarbeitet. Die darin enthaltenen Massnahmen sind von der Flugplatzhalterin umzusetzen, resp. hat diese die Einhaltung der Nutzungsbeschränkungen auf den Ausgleichsflächen zu kontrollieren und wenn nötig anzuordnen.

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

BLN:	1314	Aarelandschaft Thun–Bern
BLN:	1315	Amsoldinger- und Uebeschisee
Moorlandschaft:	336	Amsoldingen
Wasser- und Zugvogelreservat:	108	Kanderdelta bis Hilterfingen (BE)

Flugfeld

Thun



©INFOPLAN-ARE, BAZL/OFAC/UFAC, BFE/OFEN/UFE, BAFU/OFEV/UFAM, ISOS-BAK/OFC/UFC, BABS/OFPP/UFPP, BFS/OFS/UFS, ASTRA/OFROU/USTRA © 2016 swisstopo

Anlage: **Wangen-Lachen** **SZ-1**

Teilnetz: Flugfeld

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton:	Schwyz
- Perimetergemeinde:	Wangen (SZ)
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung:	Altendorf, Galgenen, Lachen, Rapperswil-Jona, Wangen (SZ)
- Gemeinden mit Lärmbelastung:	Lachen, Wangen (SZ)
- Verkehrsleistung:	- ∅ 4 Jahre: 28 040 (2011–2014) - max. 10 Jahre: 29 960 (2014) - Potential SIL: 30 000

Zweck der Anlage, Funktion im Netz:

Flugfeld seit 1950 in Betrieb, mit gewerbs- und nichtgewerbsmässigem Motorflugverkehr (Flächenflugzeuge, Helikopter); dient in erster Linie der fliegerischen Aus- und Weiterbildung sowie Sport- und Freizeitflügen (mit Rundflügen).

Stand der Koordination:

Funktion und Entwicklung des Flugfelds stützen sich auf die konzeptionellen Vorgaben des SIL (Teile IIIB und IIIB4). Sie sind mit dem kantonalen Richtplan abgestimmt. Das Flugfeld soll im bisherigen Rahmen weitergenutzt werden.

Betrieb, Perimeter und Infrastruktur sind mit den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzzielen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll). Die Piste befindet sich im BLN-Gebiet «Zürcher Obersee», Teile des Sicherheitsstreifens im Perimeter des bundesrechtlich geschützten Flachmoors «Nuoler Ried». Mit diesen Schutzgebieten bestehen keine Konflikte. Das Flachmoor wird durch den ordentlichen Flugbetrieb nicht beansprucht, seine Bewirtschaftung und Pflege können ohne Einschränkung weitergeführt werden. Zudem befindet sich ein Teil der Flugplatzanlagen innerhalb der kantonalen Naturschutzzone «Nuoler Ried».

Verweis:

Teilnetz Flugfelder III – B4

Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 17. August 1970
- Betriebsreglement vom 15. März 1973
- Lärmbelastungskataster von 1995
- Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster vom 7. März 2012
- Koordinationsprotokoll vom November 2014

Die Flugplatzhalterin beabsichtigt eine *Erneuerung der Flugplatzanlagen*. Geplant ist eine teilweise Verlegung und Erweiterung des Hangars sowie eine Verlegung der Helikopter-Standplätze und der Parkplätze. Zur Erhaltung der ansässigen Kiebitz-Brutplätze soll gleichzeitig die kantonale Naturschutzzone «Nuoler Ried» nach Süden erweitert werden. Privatrechtlich wird die Realisierung des Projekts mit der Genossame Wangen als Grundeigentümerin zu regeln sein.

Der benachbarte Wasserflugplatz wird unabhängig vom Flugfeld betrieben; er verfügt über eine eigenständige Infrastruktur (Hangar im Bootshafen).

F E S T L E G U N G E N	**F**	**Z**	**V**
Zweckbestimmung: Der Flugplatz Wangen-Lachen ist ein privates Flugfeld für den Motorflug- und Helikopterverkehr. Er dient in erster Linie der fliegerischen Aus- und Weiterbildung, Sport- und Freizeitflügen sowie Geschäftsflügen. Seine Entwicklung ist durch das geltende Umweltrecht begrenzt.	•		
Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. Er ist so zu gestalten, dass keine wahrnehmbare Verkehrszunahme stattfindet. Die An- und Abflugverfahren sowie die Betriebszeiten sind im Betriebsreglement festgelegt. Störungen des Helikopterbetriebs auf die Vogelwelt sind soweit wie möglich zu vermeiden. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft der Flugplatzhalter die betrieblich notwendigen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und setzt die Einhaltung der Vorschriften durch.	•		
Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal einschliesslich der Fläche für die notwendige Verlegung der Helikopter-Standplätze, den Umbau des Hangars und die Verlegung der Parkplätze [1] (vgl. Anlagekarte).	•		
Kanton und Gemeinde berücksichtigen den Perimeter bei der Richt- und Nutzungsplanung. Insbesondere ist die Abgrenzung des kantonalen Naturschutzgebiets «Nuoler Ried» zu überprüfen und mit dem Flugplatzperimeter abzustimmen.	•		
Lärmbelastung: Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei ihrer Richt- und Nutzungsplanung.	•		
Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung aufeinander abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte).	•		

	F	Z	V
Natur- und Landschaftsschutz: Die Flugplatznutzung trägt den Schutzbestimmungen für das Flachmoor «Nuoler Ried» Rechnung. Die Bewirtschaftung und Pflege des Schutzgebiets werden in der bisherigen Form weitergeführt. Bauliche Veränderungen sind in diesem Bereich ausgeschlossen.	•		
Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden.	•		
Die Flugplatzhalterin legt in Absprache mit der Gemeinde und den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton die konkreten Massnahmen fest und setzt sie um. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.	•		
Gleichzeitig mit der geplanten Verlegung der Flugplatzanlagen ist ein Ersatzstandort für die Kiebitz-Brutplätze bereitzustellen.	•		

ERLÄUTERUNGEN

Zweckbestimmung, Rahmenbedingungen zum Betrieb:

Die Zweckbestimmung des Flugplatzes Wangen-Lachen ergibt sich aus der bisherigen Nutzung. Sie wird gestützt durch die Festlegungen zu den Flugfeldern im Konzeptteil des SIL (Teil III B4).

Eine verbindliche Zahl der jährlichen Flugbewegungen ist nicht festgesetzt. Der Flugbetrieb ist im Betriebsreglement aber so geregelt, dass die jährliche Verkehrsmenge den bisherigen Rahmen nicht übersteigt. Änderungen im Flugbetrieb und bei den Betriebszeiten sind nicht vorgesehen. Die Schulung soll weiterhin durch ansässige Flugschulen betrieben, Fremdschulverkehr nur in beschränktem Mass zugelassen werden. Um Störungen der Vogelwelt möglichst gering zu halten, sind die An- und Abflüge der Helikopter direkt und möglichst steil zu führen. Eine formale Anpassung des Betriebsreglements an die neuen gesetzlichen Bestimmungen ist erforderlich.

Flugplatzperimeter, Infrastruktur:

Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal. Darin eingeschlossen sind die Piste mit den Sicherheitsabständen, die Manövrier- und Abstellflächen für die Flugzeuge und Helikopter, die bestehenden Hochbauten sowie der Parkplatz. Zudem beinhaltet er die südlich an die bestehenden Flugplatzanlagen angrenzende Fläche, die für die aus Sicherheitsgründen notwendige Verlegung der Helikopter-Standplätze und den damit verbundenen Umbau des Hangars vorgesehen ist. Verlegt werden muss ebenfalls der Parkplatz; vorgesehen ist neu eine gemeinsame Benützung durch Flugplatz, Bootshafen und Restaurant. Die Zufahrt bleibt bestehen.

Der Flugplatzperimeter überlagert die Grundnutzung gemäss Zonenplan der Gemeinde Wangen. Er soll als Hinweis in den Zonenplan aufgenommen werden, möglich ist auch die Ausscheidung einer Flugplatzzone. Innerhalb des Perimeters (resp. in der Flugplatzzone) können auch Bauten erstellt werden, die nicht als Flugplatzanlagen gelten (Nebenanlagen); die Flugplatzanlagen haben aber Priorität.

Lärmbelastung:

Das Gebiet mit Lärmbelastung setzt den Rahmen für die künftige Entwicklung des Flugbetriebs. Die Berechnung der Lärmbelastungskurve beruht auf der Bewegungszahl (inkl. zeitliche Verteilung), der Zusammensetzung der Flotte und den Flugwegen.

ZUSTÄNDIGE STELLE

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

Flugplatzhalterin:
Ausserschwyzerische Fluggemeinschaft Wangen (ASFG), Postfach 30, 8853 Lachen

Die Lärmbelastungskurve basiert auf einem Potenzial von jährlich 30 000 Motorflugbewegungen mit der aktuellen Flottenzusammensetzung (Lärmberechnung vom Mai 2014). In der Karte dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 55 dB(A)) gemäss Lärmschutzverordnung (LSV). Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV).

Bei der Genehmigung des Betriebsreglements resp. der Plangenehmigung für den Umbau der Flugplatzanlagen werden die zulässigen Lärmimmissionen gemäss Art. 37a LSV festgehalten und im Lärmbelastungskataster (LBK) abgebildet. Die zulässigen Lärmimmissionen dürfen das im SIL festgesetzte Gebiet mit Lärmbelastung nicht überschreiten. Der neue LBK ersetzt denjenigen von 1995.

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisbegrenzungsflächen im geltenden Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) vom März 2012. In der Karte sind die Umrisse der An- und Abflugflächen sowie der Horizontalebene dargestellt. Kanton und Gemeinden tragen dem HBK bei der Richt- und Nutzungsplanung Rechnung (Art. 62 der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt VIL).

Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:

Das bundesrechtlich geschützte Flachmoor «Nuoler Ried» grenzt nördlich und südlich an die Piste. Die geschützten Flächen, die sich innerhalb des Flugplatzperimeters befinden, sind Teil der Sicherheitsflächen. Sie werden durch den ordentlichen Flugbetrieb nicht beansprucht, sondern dienen als Überrollflächen in Ausnahmesituationen. Sie müssen ausreichend tragfähig und hindernisfrei bleiben. Der bestehende Schutz des Flachmoors wird dadurch nicht geschmälert.

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

BLN:	1405	Frauenwinkel-Ufenau-Lützelau
BLN:	1406	Zürcher Obersee
Moorlandschaft:	351	Frauenwinkel
Auengebiet:	225	Aahorn
Wasser- und Zugvogelreservat:	105	Zürich-Obersee: Guntliweid bis Bätzimatt (SZ)

Im Bereich der geplanten Verlegung der Flugplatzanlagen überschneidet sich der Flugplatzperimeter mit dem BLN-Gebiet «Zürcher Obersee».

Bei der ökologischen Aufwertung ist zwischen projektbezogenen Ersatzmassnahmen und projektunabhängigen Ausgleichsmassnahmen zu unterscheiden. Die Realisierung solcher Ausgleichsmassnahmen soll den naturräumlichen, landwirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten Rechnung tragen. Als Richtwert ist von 12 % der Fläche des Flugplatzperimeters auszugehen. Die Ausgleichsflächen sollen wenn möglich innerhalb des Perimeters realisiert werden. Die bestehenden naturnahen Flächen können dabei angerechnet werden. Wo zweckmässig, können in Absprache mit den landwirtschaftlichen Bewirtschaftern auch Massnahmen ausserhalb des Perimeters in Betracht gezogen werden.

Die Flugplatzhalterin zeigt im Zusammenhang mit der geplanten Verlegung der Flugplatzanlagen auf, in welcher Form und mit welchen Mitteln sie den ökologischen Ausgleich realisieren will. Dabei trifft sie zusammen mit der Grundeigentümerin und dem Kanton insbesondere Massnahmen zum Weiterbestand der Kiebitz-Brutplätze, die sich in der Nachbarschaft des Flugplatzes befinden. Eine Kompensationsmöglichkeit besteht voraussichtlich im Bereich der geplanten Erweiterung der kantonalen Naturschutzzone «Nuoler Ried». Weiter ist die nach Gewässerschutzgesetz notwendige Aufweitung des Gewässerraums des Risletenbachs (entlang Flugplatzperimeter) zu berücksichtigen. Als Arbeitshilfe haben die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis erarbeitet (BAZL/BUWAL 2004). Die geplante Verlegung der Flugplatzanlagen liegt zudem im Bereich der Fruchtfolgeflächen (0.6 ha). Der Umgang mit diesen Flächen richtet sich nach den Vorgaben im kantonalen Richtplan. Demnach ist bei deren Beanspruchung der Nachweis des überwiegenden Interesses erforderlich. Dieser Nachweis ist im Grundsatz erbracht. Das kantonale Kontingent kann eingehalten werden.	

Flugfeld

Wangen-Lachen

Nr. 819.10 / 132 kV Leitungszug Rapperswil - Ricken

Nr. 819.10 / 132 kV Leitungszug Rapperswil - Ricken

Nr. 819.1 / 132 kV Leitungszug Rapperswil - Gossau

Doppelspurausbau Bern-Solothurn

BLN 1405

351

BLN 1406

105

Wasserflugplatz Lachen

225

-1

0 0.25 0.5
km

©INFOPLAN-ARE, BAZL/OFAC/UFAC, BFE/OFEN/UFE, BAFU/OFEV/UFAM, ISOS-BAK/OFC/UFC, BABS/OFPP/UFPP, BFS/OFS/UFS, ASTRA/OFROU/USTRA © 2016 swisstopo

1 : 25 000

Installation: **Bellechasse** **FR-2**

Réseau partiel: Champ d'aviation

SITUATION INITIALE

Informations générales et données techniques:

- Canton:	Fribourg
- Commune de site:	Bas-Vully
- Communes avec limitation d'obstacles:	Bas-Vully, Galmiz, Ins, Kerzers, Müntschemier, Murten/Morat, Ried bei Kerzers
- Communes avec exposition au bruit:	-
- Prestations de trafic: (vols à moteur)	- moyenne 4 ans: 3618 (2011–2014) - max. 10 ans: 4612 (2007) - base de référence CB: aucune - potentiel PSIA: 4000

Rôle 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 05.04.1974
- règlement d'exploitation du 01.02.2013
- cadastre de limitation d'obstacles de décembre 2013
- protocole de coordination de mai 2001

D É 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: L'aire de limitation d'obstacles indique les endroits où, du fait que la hauteur admissible des objets y est limitée, une coordination s'impose entre le trafic aérien et l'utilisation du sol (voir la carte de l'installation).	•		
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.		•	

EXPLICATIONS

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 périmètre d'aérodrome délimite l'aire requise par les installations d'aérodrome qui servent à son exploitation. Il englobe les constructions et installations existantes ainsi que les extensions prévues dont les effets sont connus. En outre, il délimite l'étendue sur laquelle le droit fédéral est applicable aux constructions et installations servant à l'exploitation de l'aérodrome. Les cantons et les communes concernés tiennent compte de ce périmètre d'aérodrome dans leurs instruments d'aménagement du territoire.

Si de nouveaux projets d'infrastructure deviennent réalité, une nouvelle coordination devra avoir lieu sur tous les thèmes concernés par le projet (périmètre, bruit, obstacles, etc.). Le cas échéant, une procédure d'adaptation du PSIA et une procédure d'approbation de plans seront engagées.

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 aérodromes ayant peu de trafic (< 7500 mouvements) ne dépassent pas le périmètre de l'aérodrome et n'ont donc pas d'influence sur les zones à bâtir environnantes.

Dans le cas présent, avec une moyenne de 3618 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:

L'aire de limitation d'obstacles englobe les surfaces de limitation d'obstacles telles qu'elles figurent dans le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles du 5 décembre 2013. La carte de l'installation représente le pourtour des surfaces d'approche et de montée au décollage de même que celui du plan horizontal.

Protection de la nature et du paysage, environnement:

En termes 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).

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

INSTANCES RESPONSABLES

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

Exploitant d'aérodrome:
Groupe de vol à voile Fribourg, 1786 Sugiez

Les mesures de compensation écologiques doivent être réalisées prioritairement à l'intérieur du périmètre d'aérodrome. Leur réalisation prendra en compte les aspects naturels, agricoles et relatifs à l'exploitation aéronautique. Si nécessaire, des mesures à l'extérieur du périmètre peuvent également être prises en considération. L'étendue de la compensation devrait représenter environ 12 % de la surface délimitée par le périmètre d'aérodrome (valeur indicative). Cette proportion ne doit pas être considérée comme une exigence ferme ; à côté des possibilités liées à la nature et à l'exploitation, la mise en place de mesures de compensation écologique doit en plus tenir compte de l'intensité d'utilisation de l'installation.

Sous la responsabilité de l'OFAC, les instances de la Confédération concernées par la revalorisation écologique ont défini les principes et lignes directrices applicables en l'espèce. Elles ont élaboré un document d'aide à la compensation écologique (cf. *La compensation écologique sur les aérodromes. Recommandations*, Environnement pratique, 2004). Les besoins de l'agriculture ont été pris en compte.

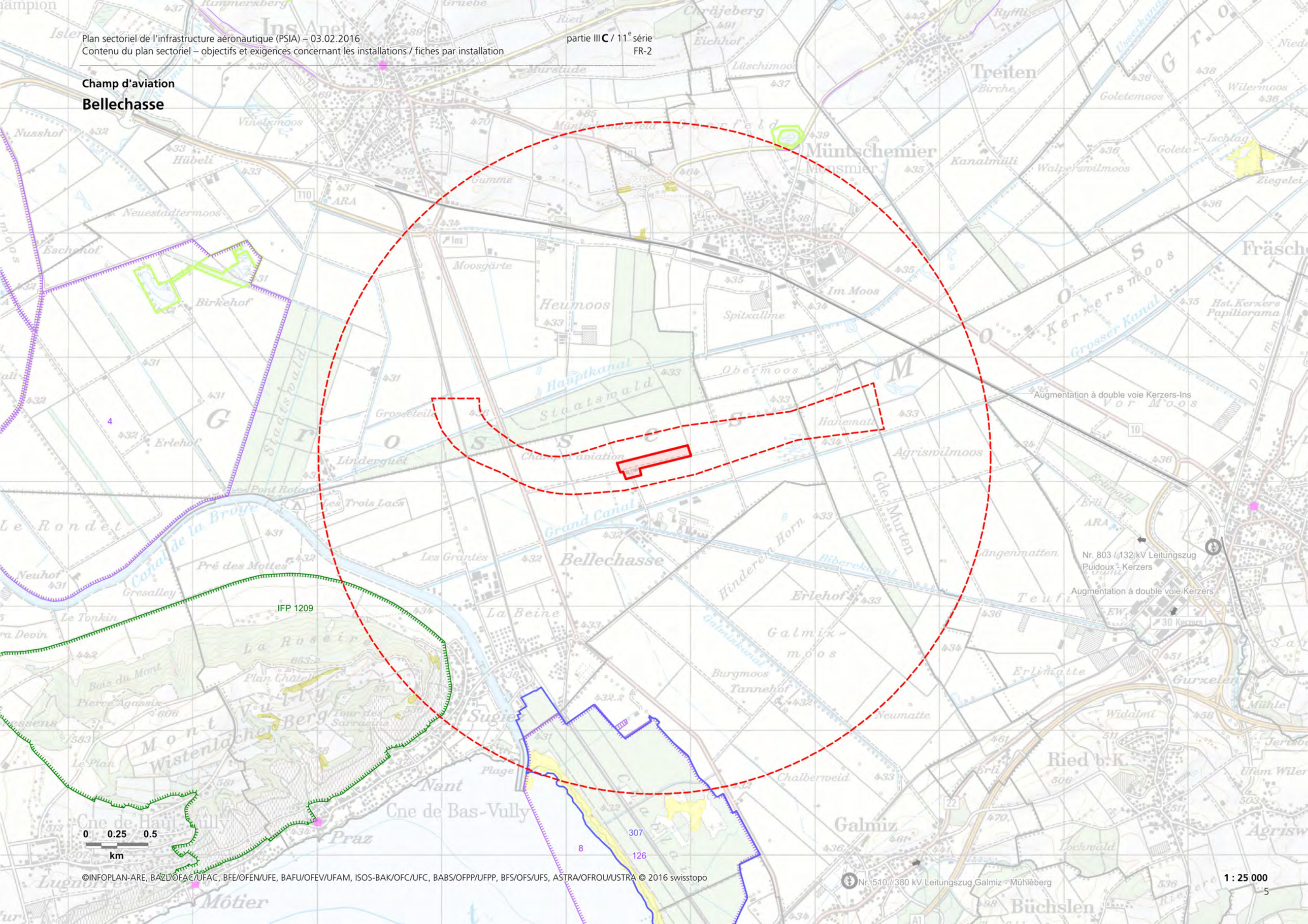
La compensation écologique se déroule en premier lieu sur une base volontaire mais des mesures spécifiques pourraient être exigées dans le cadre d'une procédure d'approbation des plans de construction. L'exploitant détermine à l'aide d'un concept comment, sous quelle forme et avec quels moyens, il entend réaliser la compensation écologique.

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

Objet IFP:	1209	Mont Vully
Zone alluviale:	307	Le Chablais
Réserve d'oiseaux d'eau et de migrateurs:	4	Fanel jusqu'à Chablais de Cudrefin, Pointe de Marin (BE,FR,VD,NE)
	126	Chablais (Lac de Morat) (FR)

Champ d'aviation

Bellechasse



1 : 25 000

Anlage: **St. Gallen-Altenrhein** **SG-1**

Teilnetz: Regionalflugplatz

AUSGANGSLAGE

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton:	St. Gallen
- Perimetergemeinde:	Thal
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung:	Eggersriet, Heiden, Lutzenberg, Rheineck, Rorschacherberg, St. Margrethen, Thal, Wolfhalden
- Gemeinde mit Lärmbelastung:	Thal
- Verkehrsleistung: (Motorflug)	- ∅ 4 Jahre: 28 400 (2011–14) - max. 10 Jahre: 29 269 (2006) - Datenbasis LBK: 40 000 - Potential SIL: 36 500

Zweck der Anlage, Funktion im Netz:

Flugfeld seit 1926 in Betrieb, Linienverkehr seit 1985 (Hauptdestination Wien).

Gewerbsmässiger Luftverkehr (Linien-, Charter-, Transport-, Rund- und Arbeitsflüge) und nichtgewerbsmässiger Luftverkehr (Motor-, Helikopter- und Segelflug, Aus- und Weiterbildung in allen Sparten, Fallschirmsport, Werkflüge für Hersteller- und Unterhaltsbetriebe).

Stand der Koordination:

Der Flugplatz St. Gallen-Altenrhein wird nach den Bestimmungen im Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Österreich von 1991 über die Auswirkungen des Betriebs bestehender grenznaher Flugplätze, der zugehörigen Verwaltungsvereinbarung von 1992 und deren Ergänzungen sowie dem bestehenden Betriebsreglement betrieben. Dieser Betrieb soll grundsätzlich im bisherigen Rahmen weitergeführt werden. Den bilateralen Abkommen entgegenstehende Festlegungen stehen unter dem Vorbehalt einer Anpassung dieser Abkommen.

Verweis:

Teilnetz Regionalflugplätze III – B2

Grundlagendokumente:

- Staatsvertrag Schweiz–Österreich vom 23.07.1991
- Verwaltungsvereinbarung zum Staatsvertrag vom 19.03.1992
- Betriebsbewilligung vom 20.01.1981 (Stand 27.03.1996)
- Betriebsreglement vom 23.02.2010
- Lärmbelastungskataster (LBK) 1994
- Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster vom 28.02.2013
- Koordinationsprotokoll vom Februar 2007

Nach Luftfahrtgesetz erfordert der Betrieb von Linienverkehr eine Betriebskonzession. Im Konzeptteil des SIL ist festgesetzt, dass der Flugplatz St. Gallen-Altenrhein zu konzessionieren ist, wenn der Linienverkehr ausgebaut wird. Die Flugplatzhalterin hat ein Projekt erarbeitet, das eine massvolle Ausdehnung des Flugbetriebs mit verstärktem Linienangebot vorsieht.

In der Schweiz konnte zu diesem Projekt auf Behördenebene ein Konsens gefunden werden. In diesem Sinne sind Funktion und Entwicklung des Flugplatzes mit den Zielen und Vorgaben der kantonalen und regionalen Richtplanung abgestimmt. Der Betrieb und die Infrastruktur des Flugplatzes sind in den wesentlichen Zügen mit den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzzielen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll).

Dieser Konsens besagt, dass dem Linien-, Charter- und Geschäftsreiseverkehr ein massvolles Wachstum ermöglicht werden soll. Gegenüber dem übrigen Luftverkehr (fliegerische Aus- und Weiterbildung, Flugsport) sei diesem Verkehr Priorität einzuräumen. Die Entwicklung des Betriebs sei durch die im SIL festgesetzten Lärmkurven zu begrenzen, Erleichterungen nach Lärmschutzverordnung (LSV) seien nicht zu gewähren. Zusätzlich sei die Zahl der Flugbewegungen auf jährlich 36 500 zu beschränken. Schliesslich beinhaltet der Konsens eine nach Wochentagen und Verkehrsarten differenzierte Festlegung der Betriebszeiten, die einerseits den Interessen des Flugplatzes besser entgegenkommt, andererseits auf die Bedürfnisse der Umgebung Rücksicht nimmt.

Im Zusammenhang mit dieser betrieblichen Entwicklung sind verschiedene Anpassungen der Infrastruktur geplant, um die Zuverlässigkeit des Flugbetriebs zu verbessern. Unter anderem ist eine Verlängerung der Piste im Osten vorgesehen (Ausrollweg für Landungen von Westen, Drehplattform und Sicherheitsfläche). Die nutzbare Pistenlänge und damit die Grösse der einsetzbaren Flugzeuge würden dabei nicht verändert. Eine solche Pistenanpassung würde eine neue Linienführung der bestehenden Strassenzufahrt zur Kläranlage am Rhein erfordern.

Das Land Vorarlberg und die betroffenen österreichischen Gemeinden haben sich an den Koordinationsgesprächen beteiligt. Die österreichischen Behörden lehnen die von schweizerischer Seite angestrebte betriebliche Entwicklung und die damit verbundene Konzessionierung des Flugplatzes ab; am geltenden Staatsvertrag und an der entsprechenden Verwaltungsvereinbarung sei grundsätzlich festzuhalten. Im Rahmen einer Gesamtlösung sind sie allenfalls bereit für ein Entgegenkommen bei den Bestimmungen zu den Betriebszeiten des Linien- und Geschäftsreiseverkehrs und der Lärmbeurteilung.

Vor diesem Hintergrund soll auf die Einleitung eines Verfahrens zur Konzessionierung bis auf Weiteres verzichtet werden. Die Konzessionierung ist bei einem Ausbau des Linienverkehrs zwar mittel- bis langfristig anzustreben, soll aber einvernehmlich mit Österreich erfolgen.

F E S T L E G U N G E N	**F**	**Z**	**V**
Zweckbestimmung: Der Flugplatz St. Gallen-Altenrhein soll die Anbindung der Ostschweiz und des benachbarten Auslandes an den nationalen und internationalen Luftverkehr sicherstellen. Priorität haben der Linien , Charter- und Geschäftsreiseverkehr. Er bietet eine Infrastruktur an, die dieser Funktion und dem internationalen Standard entspricht. Soweit innerhalb der festgelegten Entwicklungsgrenzen Spielraum besteht, dient der Flugplatz auch der fliegerischen Aus- und Weiterbildung sowie dem Flugsport.	•		
Der Flugplatz ist eine Anlage von regionaler Bedeutung. Seine Entwicklung richtet sich nach dem regionalwirtschaftlichen Bedarf. Sie ist durch das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt, es werden keine Erleichterungen nach Lärmschutzverordnung (LSV) gewährt.	•		
Der Flugplatz St. Gallen-Altenrhein ist ein privates Flugfeld. Bei einem Ausbau des Linienverkehrs ist er zu konzessionieren, was nur im Einvernehmen mit Österreich erfolgen soll.	•		
Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Flugplatz wird im bisherigen Rahmen weiterbetrieben. Grundlagen sind die Bestimmungen im Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Österreich von 1991, in der zugehörigen Verwaltungsvereinbarung von 1992 sowie im bestehenden Betriebsreglement.	•		
Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.	•		
Mittelfristig sollen die Voraussetzungen für einen massvollen Ausbau des Flugbetriebs mit verstärktem Linienangebot geschaffen werden. Die Schweiz führt dazu das Gespräch mit den zuständigen Behörden Österreichs weiter.		•	
Bei einem solchen Ausbau ist die Zahl der Flugbewegungen auf jährlich 36 500 begrenzt. Für Linien- und Charterflüge (Flüge nach Instrumentenflugregeln IFR) sind die Betriebszeiten auf 6 bis 22 Uhr (Montag bis Samstag) und 7.30 bis 22 Uhr (Sonntag) zu beschränken. Für den Verspätungsabbau sind bei Linienflügen Ausnahmebewilligungen bis 23 Uhr möglich. Für den Geschäftsreiseverkehr sind die Betriebszeiten auf 6.30 bis 22 Uhr (Montag bis Freitag), 7.30 bis 22 Uhr (Samstag) und 10 bis 22 Uhr (Sonntag) zu beschränken. Bei der allgemeinen Luftfahrt sind die bisherigen Betriebszeiten weiterzuführen.		•	

	F	Z	V
Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal einschliesslich den Flächen für künftige Hochbauten und Abstellflächen nördlich der Piste und der Fläche für die im Zusammenhang mit einem Ausbau des Flugbetriebs geplante Verlängerung der Piste im Osten (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen den Perimeter bei der Richt- und Nutzungsplanung.	•		
Lärmbelastung: Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei der Richt- und Nutzungsplanung. Die entsprechende Festlegung der zulässigen Lärmbelastung nach Lärmschutzverordnung (LSV) erfolgt im Rahmen der Genehmigung des geplanten Ausbaus des Flugbetriebs. Bis dahin richtet sich die Ermittlung der Lärmbelastung nach den Bestimmungen der LSV, die ermittelte Lärmbelastung ist in einem Lärmbelastungskataster (LBK) festzuhalten.	•		
Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte).	•		
Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden.	•		
Die Flugplatzhalterin prüft die Möglichkeiten dazu und legt in Absprache mit den Gemeinden und den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton das Vorgehen zur Umsetzung fest. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.	•		
Massnahmen für die Behebung allfälliger Konflikte zwischen dem Flugverkehr und den umgebenden Vogelschutzgebieten sind beim geplanten Ausbau des Flugbetriebs zu prüfen und umzusetzen.	•		
Erschliessung: Die erforderlichen Sicherheitsmassnahmen auf dem Flugplatz sind nach Möglichkeit so zu treffen, dass die Strassenerschliessung über die bestehende Staatsstrasse am westlichen Pistenkopf jederzeit ungehindert befahrbar bleibt.	•		
Bis zu einer Realisierung der Pistenverlängerung im Osten bleibt die Zufahrt zur Kläranlage am Rhein ungehindert befahrbar.	•		

ERLÄUTERUNGEN

Betriebskonzession, Zusammenarbeit mit Österreich:

Der Flugplatz St. Gallen-Altenrhein ist in der Schweiz der einzige Regionalflugplatz mit Linienverkehr im Status eines privaten Flugfelds. Nach Luftfahrtgesetz (Art. 36a) ist für Flugplätze, die dem öffentlichen Verkehr dienen, eine Betriebskonzession erforderlich. Eine massvolle Entwicklung des Betriebs wird angestrebt. Namentlich sollen Infrastruktur und Betriebszeiten besser auf die Ansprüche des Linien-, Charter- und Geschäftsreiseverkehrs ausgerichtet werden (Wirtschaftlichkeit, Pünktlichkeit und Sicherheit). Die Flugplatzhalterin hat ein entsprechendes Projekt ausgearbeitet, zu dem in der Schweiz auf Behördenebene ein Konsens gefunden werden konnte, der auch die Konzessierung des Flugplatzes umfasst.

Das Land Vorarlberg und die betroffenen österreichischen Gemeinden wollen an den Bestimmungen im Staatsvertrag vom 23.7.1991 und in der zugehörigen Verwaltungsvereinbarung vom 19.3.1992 grundsätzlich festhalten. Im Rahmen einer Gesamtlösung könnten sie allenfalls Hand bieten für eine moderate Anpassung der Betriebszeiten des Linien- und Geschäftsreiseverkehrs und etwas mehr Flexibilität bei der Lärmbeurteilung. Eine weitergehende betriebliche Entwicklung im Sinne des schweizerischen Konsenses und eine Konzessionierung des Flugplatzes lehnen sie ab. Das Gespräch mit den österreichischen Behörden soll jedoch weitergeführt werden.

Zweckbestimmung, Betrieb:

Die Organisation und die konkrete Ausgestaltung des Betriebs erfolgt im Betriebsreglement. Namentlich werden die auf dem Flugplatz zugelassenen Flugverkehrsarten einschliesslich der Prioritätenordnung, die Flugbetriebszeiten sowie die An- und Abflugverfahren im Detail festgelegt. Für die Änderung des Betriebsreglements im Hinblick auf den geplanten massvollen Ausbau des Flugbetriebs mit verstärktem Linienangebot bilden die im Koordinationsprotokoll vom Februar 2007 getroffenen Vereinbarungen die Grundlage.

Flugplatzperimeter, Infrastruktur:

Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal. Dieser umfasst die Hauptpiste, die Graspiste und die Rollwege einschliesslich dem Areal für die geplante Pistenverlängerung im Osten (inkl. Sicherheitsabstände und Navigationshilfen) sowie die Hochbauten und Betriebsflächen einschliesslich Erweiterungsflächen nördlich den Pisten. Der Weiterbestand des Seeuferwegs zwischen Altenrhein und Speck ist gewährleistet.

Der Flugplatzperimeter überlagert die Grundnutzung gemäss Zonenplan der Gemeinde Thal. Er soll als Hinweis in den Zonenplan aufgenommen werden. Innerhalb des Flugplatzperimeters haben die Flugplatzanlagen Priorität.

Mit der geplanten Pistenverlängerung (Ausrollweg für Landungen von Westen, Drehplattform und Sicherheitsfläche) sowie verschiedenen Anpassungen bei den Navigationshilfen (Erneuerung Instrumentenlandesystem ILS) und Befeuerungsanlagen sollen die Zuverlässigkeit und Sicherheit des Flugbetriebs verbessert werden. Die nutzbare Pistenlänge und damit die einsetzbaren Flugzeugtypen bleiben unverändert. Die Projekte sollen im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau des Flugbetriebs weiterverfolgt werden.

ZUSTÄNDIGE STELLE

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

Flugplatzhalter:
Airport Altenrhein AG
Flughafenstrasse 11
9423 Altenrhein

Lärmbelastung:

Das Gebiet mit Lärmbelastung definiert die mögliche Entwicklung des Flugbetriebs, in dem die «zulässigen Lärmimmissionen» (die gemäss LSV Art. 37a im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens festzuhalten sind) dieses Gebiet nicht überschreiten dürfen. Die Berechnung der Lärmkurven beruht auf der Bewegungszahl (inkl. zeitliche Verteilung), der Zusammensetzung der Flotte und den Flugwegen. Wenn einer dieser Faktoren ändert, ist eine Überprüfung der Lärmkurven erforderlich.

Dem Gebiet mit Lärmbelastung liegt die Lärmberechnung vom Februar 2005 zugrunde (Prognosezustand 2020). Diese Berechnung beruht auf den Annahmen zum geplanten Ausbau des Flugbetriebs mit einer jährlichen Flugbewegungszahl von 36 500, wovon 7000 Flugzeuge >8,6 t (Grossflugzeuge gemäss Definition LSV). Dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II) gemäss LSV. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV). Der bestehende Lärmbelastungskataster (LBK) von 1994 umschliesst ein wesentlich grösseres Gebiet. Spätestens zum Zeitpunkt der geplanten Änderung des Betriebsreglements, nach der Festlegung der zulässigen Lärmbelastung nach Art. 37a LSV, wird er entsprechend anzupassen sein. Kann diese Änderung des Betriebsreglements nicht innert nützlicher Frist realisiert werden, ist die zuständige Behörde gemäss Art. 36 LSV allenfalls bereits früher verpflichtet, die Lärmbelastung zu ermitteln und in einem LBK festzuhalten.

Die geplante Verlängerung der Piste im Osten hat sowohl auf die An- und Abflugwege als auch auf die Zusammensetzung der Flotte und damit auf die Lärmkurven keinen Einfluss.

Erleichterungen nach LSV sollen nicht gewährt werden.

Die nach LSV relevanten Grenzwertkurven tangieren das österreichische Gebiet nicht. Für die Beurteilung der Lärmauswirkungen auf österreichischem Gebiet wird das im Staatsvertrag bzw. in der Verwaltungsvereinbarung definierte Lärmpunktesystem herangezogen.

Zur Lärmdämmung bei Standläufen sind auf Stufe des Betriebsreglements (Betriebszeiten), durch die Standortwahl oder mit baulichen Massnahmen Vorkehrungen zu treffen, soweit auf Grund der heutigen Situation eine Sanierungspflicht besteht oder dies beim künftigen Betrieb im Sinne der Vorsorge zu Verbesserungen beitragen kann. Die Lärmbeurteilung richtet sich nach LSV Anhang 6 (Belastungsgrenzwerte für Industrie- und Gewerbelärm).

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisfreihalteflächen für die Haupt- und die Graspiste gemäss dem Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) von 2013. In der Karte sind die Umrisse der An- und Abflugflächen sowie der Horizontalebene dargestellt. Kanton und Gemeinden tragen dem HBK bei der Richt- und Nutzungsplanung Rechnung. Der HBK ist nicht grundeigentümerverbindlich, die Hindernisfreiheit muss privatrechtlich gesichert werden. Die geplante Pistenverlängerung verändert die Hindernissituation nicht signifikant.

Die Gewährleistung der Hindernisfreiheit über österreichischem Hoheitsgebiet richtet sich nach österreichischem Recht.

Im Falle einer Konzessionierung dient das Gebiet mit Hindernisbegrenzung bzw. der Hindernisbegrenzungskataster als Grundlage für den Sicherheitszonenplan. Der Sicherheitszonenplan regelt über schweizerischem Gebiet die baulichen Höhenbeschränkungen auf Grundstücken im An- und Abflugbereich grundeigentümerverbindlich.

Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:

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

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

Die Ausgleichsmassnahmen sollen in erster Linie auf freiwilliger Basis realisiert werden, können im Rahmen einer Genehmigung nach LFG aber verbindlich verlangt werden (z. B. im Verfahren zum geplanten Ausbau des Flugbetriebs). Die Flugplatzhalterin zeigt in einem Konzept auf, in welcher Form und mit welchen Mitteln sie den ökologischen Ausgleich realisieren will (Ausdehnung und Lage der Flächen, Art der Bewirtschaftung, rechtliche Sicherstellung). Als Arbeitshilfe haben die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis erarbeitet (BAZL/BUWAL 2004).

Im Falle einer Pistenverlängerung im Osten werden Fruchtfolgeflächen beansprucht. Ersatzmassnahmen werden im entsprechenden Verfahren zu prüfen sein. Das kantonale Kontingent an Fruchtfolgeflächen muss eingehalten werden.

Der Flugplatz liegt mehrheitlich in einem mittleren Hochwasser-Gefahrenbereich. Für künftige Bauvorhaben und den Betrieb sind die kantonalen Vorgaben zum Hochwasserschutz zu berücksichtigen.

In unmittelbarer Umgebung des Flugplatzes befinden sich Vogelschutzgebiete von nationaler und internationaler Bedeutung. Allfällige Konflikte zwischen Flugverkehr und Vogelschutz sind im Verfahren zum geplanten Ausbau des Flugbetriebs (UVP zum Betriebsreglement) zu beurteilen, notwendige Massnahmen zur Behebung solcher Konflikte zu diesem Zeitpunkt zu erarbeiten und zu ergreifen.

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

Auengebiet:	219	Altenrhein
Wasser- und Zugvogelreservat:	103	Alter Rhein: Rheineck (SG)
Wasser- und Zugvogelreservat:	104	Rorschacher Bucht / Arbon (SG)

Erschliessung:

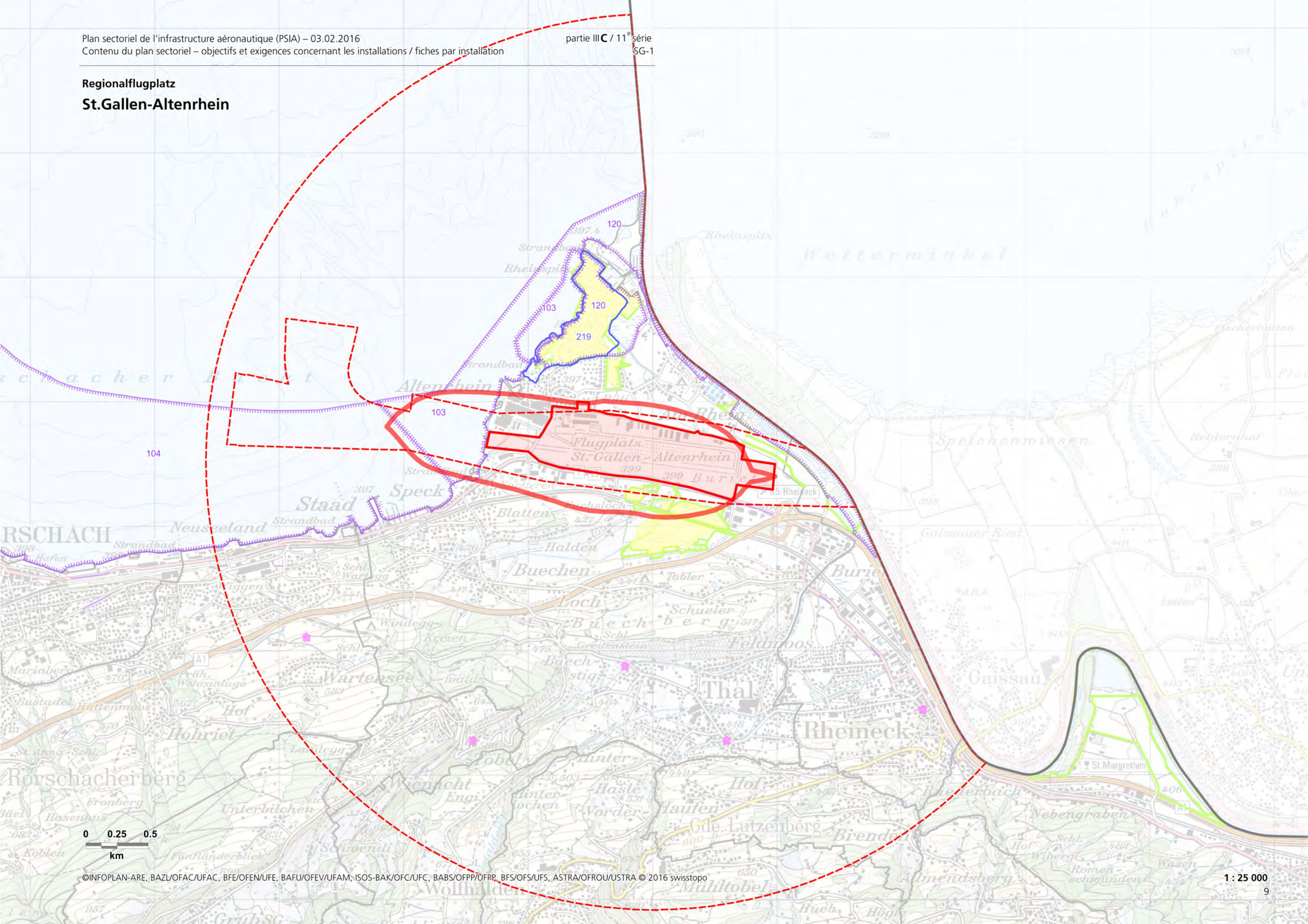
Die Strassenerschliessung des Flugplatzes erfolgt über die Staatsstrasse am westlichen Pistenkopf. Massnahmen zur Sicherung der Kreuzung mit An- und Abflügen (z. B. Barriere) sind derzeit nicht vorgesehen. Probleme für den Strassenverkehr könnten sich beim Start von Flugzeugen auf der Piste 10 nach Osten ergeben (Luft-Rückstoss von Jet-Triebwerken). Geeignete Massnahmen zur Verminderung dieses Risikos sind noch zu prüfen. Anzustreben ist eine Lösung auf Flugplatzseite, damit die Staatsstrasse jederzeit ungehindert befahrbar bleibt.

Im Falle einer Realisierung der geplanten Pistenverlängerung im Osten ist für die bestehende Zufahrtsstrasse zur Kläranlage eine neue Linienführung erforderlich. Bis zu diesem Zeitpunkt bleibt die bestehende Zufahrt ungehindert befahrbar. Wird keine zweckmässige und sichere Lösung für die Verlegung der Strasse gefunden, muss der Flugplatzperimeter bzw. das Pistenverlängerungsprojekt überprüft werden.

Der Flugplatz verfügt mit der bestehenden Postautoverbindung über einen Anschluss an das öffentliche Verkehrsnetz. Dem Grundsatz, wonach Regionalflugplätze mit Linienverkehr mit einem öffentlichen Verkehrsmittel erschlossen sein sollen, wird damit Rechnung getragen. Mögliche Verbesserungen sollen geprüft werden (z. B. Direktverbindungen zwischen der Stadt St. Gallen und dem Flugplatz).	

Regionalflugplatz

St.Gallen-Altenrhein



©INFOPLAN-ARE, BAZL/OFAC/UFAC, BFE/OFEN/UFE, BAFU/OFEV/UFAM, ISOS-BAK/OFC/UFC, BABS/OFPP/UFPP, BFS/OFS/UFS, ASTRA/OFROU/USTRA © 2016 swisstopo

1 : 25 000

Anlage: **Amlikon** **TG-1**

Teilnetz: Flugfeld

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton:	Thurgau
- Perimetergemeinde:	Amlikon-Bissegg
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung:	Amlikon-Bissegg, Bussnang, Hüttlingen, Märstetten, Müllheim, Weinfelden, Wigoltingen
- Gemeinden mit Lärmbelastung:	Amlikon-Bissegg, Märstetten, Wigoltingen (Projekt)
- Verkehrsleistung: (Motorflug)	- ∅ 4 Jahre: 2020 (2011–14) - max. 10 Jahre: 2123 (2014) - Datenbasis LBK: 2809 - Potential SIL: 3000

Zweck der Anlage, Funktion im Netz:

Flugplatz seit 1962 im Betrieb, dient dem Segelflugsport sowie der Schulung.

Stand der Koordination:

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

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

Der Flugplatz bietet Raum für eine *Intensivierung des Betriebs*. Konkrete Projekte bestehen zur Zeit noch nicht. Die Option einer solchen Intensivierung soll raumplanerisch offen gehalten werden.

Verweis:

Teilnetz Flugfelder III – B4

Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 15.09.1971
- Betriebsreglement vom 28.08.2003
- Lärmbelastungskataster (LBK) September 1994
- Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster vom 12.06.2013
- Koordinationsprotokoll vom Juli 2004

F E S T L E G U N G E N	**F**	**Z**	**V**
Zweckbestimmung: Der Flugplatz Amlikon ist ein privates Flugfeld. Er dient dem Segelflugsport, der fliegerischen Aus- und Weiterbildung sowie Werkflügen im Zusammenhang mit dem Segelflugbetrieb. Die Entwicklung des Flugplatzes ist durch das geltende Umweltrecht begrenzt.	•		
Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.	•		
Im Rahmen der festgelegten Zweckbestimmung ist eine Intensivierung des Betriebs bzw. eine Steigerung der Verkehrsleistung möglich.			•
Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen den Perimeter bei der Richt- und Nutzungsplanung.	•		
Die bei einer Intensivierung des Betriebs erforderlichen Hochbauten und Abstellplätze sind westlich der bestehenden Anlagen vorzusehen.			•
Lärmbelastung: Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei der Richt- und Nutzungsplanung.	•		
Die Option einer Intensivierung des Betriebs ist offen zu halten.			•
Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung aufeinander abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte).	•		
Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden.	•		
Die Flugplatzhalterin prüft die Möglichkeiten dazu und legt in Absprache mit den Gemeinden und den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton das weitere Vorgehen fest. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.	•		

ERLÄUTERUNGEN

Flugplatzperimeter, Infrastruktur:

Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal. Darin enthalten sind die bestehenden Abstellplätze für Flugzeuge und die Standorte der Motorwinde. Im Falle einer Intensivierung des Betriebs sind ein zusätzlicher Hangar und zusätzliche Abstellplätze erforderlich.

Das Grundstück ist der Fruchtfolgefläche zugeordnet. Im Falle einer Überbauung sind eine Ersatzregelung nach Vorgabe des Kantons zu treffen resp. die Vollzugshilfe 2006 zum Sachplan Fruchtfolgeflächen zu berücksichtigen. Das kantonale Kontingent an Fruchtfolgeflächen gemäss Sachplan kann eingehalten werden.

Die Anlagen des Campingplatzes sind nicht im Perimeter integriert, die Nutzung wird im Rahmen der Ortsplanung geregelt.

Der Flugplatzperimeter überlagert die Grundnutzung gemäss Zonenplan der Gemeinde Amlikon-Bissegg. Er soll als Hinweis in den Zonenplan aufgenommen werden. Innerhalb des Flugplatzperimeters haben die Flugplatzanlagen Priorität.

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.

Die für die Weiterführung des bestehenden Betriebs festgesetzte Lärmbelastungskurve entspricht dem Lärmbelastungskataster von 1994 mit 2809 Bewegungen pro Jahr. Dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 55 dB(A)) gemäss LSV. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV).

Das Gebiet mit Lärmbelastung setzt den Rahmen für die «zulässigen Lärmimmissionen» gemäss LSV Art. 37a, d. h. die «zulässigen Lärmimmissionen» dürfen dieses Gebiet nicht überschreiten. Sie sind im Rahmen eines ordentlichen Verfahrens (Betriebsreglement, Plangenehmigung) zu ermitteln und im entsprechenden Genehmigungsentscheid festzuhalten.

Bei einer Intensivierung des Betriebs wird mit einer Erhöhung der Verkehrsleistung auf maximal 6000 Bewegungen pro Jahr gerechnet. Dies entspricht einer Erhöhung der Lärmbelastung um ca. 3 dB(A). Diese Lärmkurve ist als Vororientierung festgelegt.

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisflächen im geltenden Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) von 2013. In der Karte sind die Umrisse der An- und Abflugflächen sowie der Horizontalebene dargestellt. Kanton und Gemeinden tragen dem HBK bei der Richt- und Nutzungsplanung Rechnung.

ZUSTÄNDIGE STELLE

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

Flugplatzhalter:
Segelfluggruppe Cumulus, Postfach 6,
8514 Amlikon-Bissegg

Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt: Bei der ökologischen Aufwertung ist zwischen projektbezogenen Ersatzmassnahmen und projektunabhängigen Ausgleichsmassnahmen im Sinne des Landschaftskonzepts Schweiz (Massnahme 6.03) zu unterscheiden. Die Realisierung ökologischer Ausgleichsmassnahmen auf dem Flugplatz soll den naturräumlichen, landwirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten Rechnung tragen. Als Richtwert ist von 12 % der Fläche des Flugplatzperimeters auszugehen. Die Ausgleichsflächen sollen primär innerhalb des Perimeters realisiert werden. Wo zweckmässig, können in Absprache mit den landwirtschaftlichen Bewirtschaftern auch Massnahmen ausserhalb des Perimeters in Betracht gezogen werden. Die Ausgleichsmassnahmen sollen in erster Linie auf freiwilliger Basis realisiert werden, können im Rahmen einer Plangenehmigung aber verbindlich verlangt werden. Die Flugplatzhalterin zeigt in einem Konzept auf, in welcher Form und mit welchen Mitteln sie den ökologischen Ausgleich realisieren will. Diese Arbeiten sollen mit den bestehenden Landschaftsentwicklungskonzepten koordiniert werden. Als Arbeitshilfe haben die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis erarbeitet (BAZL/BUWAL 2004). Der Flugplatz liegt in einem Gebiet mit Überschwemmungsgefahr. Für Bauten und Anlagen ist ein Sicherheitsnachweis zu erbringen, künftige Ausbauten sind vor Hochwasser zu schützen. Der Raumbedarf der Thur ist gemäss eidgenössischer Wasserbauverordnung (WBV Art. 21) zu berücksichtigen.	

Nr. 605 / 220 kV Leitungszug Schlattingen - Schwaderloh

Flugfeld

Amlikon

Nr. 605 / 220 kV Leitungszug Schlattingen - Schwaderloh

Gebiet mit Hindernisbegrenzung Lommis

0 0.25 0.5
km

©INFOPLAN-ARE, BAZL/OFAC/UFAC, BFE/OFEN/UFE, BAFU/OFEV/UFAM, ISOS-BAK/OFC/UFC, BABS/OFPP/UFPP, BFS/OFS/UFS, ASTRA/OFROU/USTRA © 2016 swisstopo

1 : 25 000

Anlage: **Lommis** **TG-2**

Teilnetz: Flugfeld

AUSGANGSLAGE

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton:	Thurgau
- Perimetergemeinde:	Lommis
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung:	Affeltrangen, Amlikon-Bissegg, Bettwiesen, Lommis, Stettfurt, Thundorf, Tobel-Tägerschen, Wängi
- Gemeinden mit Lärmbelastung:	Affeltrangen, Lommis
- Verkehrsleistung: (Motorflug)	- ∅ 4 Jahre: 9550 (2011–14) - max. 10 Jahre: 12 096 (2007) - Datenbasis LBK: 14 184 - Potential SIL: 15 000

Zweck der Anlage, Funktion im Netz:

Flugplatz seit 1962 im Betrieb, dient vorwiegend dem Flugsport.

Gewerbsmässiger Luftverkehr (Taxi- und Transportflüge), nichtgewerbsmässiger Luftverkehr (Motorflug, Schulung, Werkflüge).

Stand der Koordination:

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

Betrieb, Perimeter und Infrastruktur des Flugplatzes sind in den wesentlichen Zügen mit den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzzielen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll). Der Flugplatz befindet sich in einem landschaftlich und ökologisch wertvollen Raum.

Der Flugplatzhalter plant eine *Befestigung der Piste*. Damit sollen die Flugbewegungen besser über das Jahr verteilt und die Lärmbelastung beim Start reduziert werden. Aus raumplanungs- und umweltrechtlicher Sicht bestehen keine grundsätzlichen Vorbehalte gegen das Projekt. Die Realisierung erfordert eine Plangenehmigung nach Luftfahrtgesetz, allenfalls eine Umweltverträglichkeitsprüfung. In der Region ist das Projekt politisch noch nicht abschliessend konsolidiert.

Als privatrechtliche Grundlage für den künftigen Flugbetrieb gilt die *Basisvereinbarung* von 1984. Darin ist unter anderem die jährliche Zahl der Flugbewegungen auf maximal 15 000 begrenzt.

Verweis:

Teilnetz Flugfelder III – B4

Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 20.11.1978 (angepasst 01.12.2002)
- Betriebsreglement vom 26.11.2002
- Lärmbelastungskataster (LBK) 1993
- Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster vom 03.09.2012
- Koordinationsprotokoll vom Juni 2004

F E S T L E G U N G E N	**F**	**Z**	**V**
Zweckbestimmung: Der Flugplatz Lommis ist ein privates Flugfeld. Er dient in erster Linie dem Motorflugsport sowie der fliegerischen Aus- und Weiterbildung. Er soll auch für Zwecke, die im öffentlichen Interesse liegen, genutzt werden können (z. B. Bereiche Tourismus-, Geschäfts- und Arbeitsflüge). Die Entwicklung des Flugplatzes ist durch das geltende Umweltrecht begrenzt.	•		
Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.	•		
Zur Verbesserung der Benützbarkeit und der betrieblichen Abläufe kann die Piste bei Bedarf befestigt werden. Die Auswirkungen auf Raum und Umwelt sind im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens näher zu untersuchen und wenn angezeigt, mit geeigneten Massnahmen auszugleichen.		•	
Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal einschliesslich dem Erweiterungsgebiet für künftige Hochbauten und Abstellplätze [1] (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen den Perimeter bei der Richt- und Nutzungsplanung.	•		
Lärmbelastung: Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei der Richt- und Nutzungsplanung.	•		
Im Falle einer Pistenbefestigung ist die Lärmbelastungskurve neu zu berechnen und das Gebiet mit Lärmbelastung entsprechend anzupassen.		•	
Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung aufeinander abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte).	•		
Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden.	•		
Die Flugplatzhalterin prüft die Möglichkeiten dazu und legt in Absprache mit den Gemeinden und den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton das Vorgehen zur Umsetzung fest. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.	•		

ERLÄUTERUNGEN

Zweckbestimmung, Betrieb:

Die privatrechtliche Basisvereinbarung vom 15. Oktober 1984 zwischen der Motorfluggruppe Thurgau einerseits und der Lauchetal AG sowie dem Initiativkomitee gegen Fluglärm im Lauchetal andererseits beinhaltet neben der jährlichen und monatlichen Begrenzung der Verkehrsleistung auch den Ausschluss von Jet-, Fallschirm-, Segelflug- und Helikopterbetrieb sowie eine spezielle Regelung der Betriebszeiten. Für bauliche oder betriebliche Änderungen beim Flugplatz ist die Zustimmung des Aufsichtsrats erforderlich.

Flugplatzperimeter, Infrastruktur:

Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal. Er überlagert die Grundnutzung gemäss Zonenplan der Gemeinde Lommis und soll als Hinweis in den Zonenplan aufgenommen werden. Innerhalb des Flugplatzperimeters haben die Flugplatzanlagen Priorität.

Die Flugplatzhalterin plant eine Befestigung der Piste (Hartbelag 600x18 m). Ziele sind der Abbau der Belastungsspitzen im Hochsommer bzw. die bessere Verteilung der Flugbewegungen über das Jahr sowie die Reduktion der Lärmbelastung (kürzere Startstrecke). Alternativen zum Hartbelag wurden geprüft und als nicht geeignet beurteilt. Die hydrogeologisch instabilen Verhältnisse im westlichen Pistendrittel bedingen einen entsprechenden Unterbau. Die betroffenen Gemeinden können dem Projekt zustimmen, wenn die Bestimmungen der Basisvereinbarung von 1984 eingehalten bleiben. Das Initiativkomitee Lauchetal hat sich gegen den Einbau eines Hartbelags ausgesprochen. Die Möglichkeit einer Pistenbefestigung kann im SIL festgesetzt werden, sobald das Projekt in der Region politisch konsolidiert bzw. privatrechtlich sichergestellt ist.

Diese Pistenbefestigung gilt als wesentliche Änderung einer bestehenden Anlage. Bei mehr als 15 000 Flugbewegungen erfordert die Genehmigung des Projekts eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP).

Mittelfristig besteht ein Bedarf für weitere Hangar- und Gewerbebauten. Dieser Bedarf ist unbestritten. Die Grundnutzung im Flugplatzgebiet muss noch festgelegt werden.

Das Flugplatzareal ist heute der Fruchtfolgefläche zugeordnet. Im Falle einer Pistenbefestigung oder einer Überbauung sind eine Ersatzregelung nach Vorgabe des Kantons zu treffen resp. die Vollzugshilfe 2006 zum Sachplan Fruchtfolgeflächen zu berücksichtigen. Das kantonale Kontingent an Fruchtfolgeflächen gemäss Sachplan kann eingehalten 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.

Die Lärmbelastungskurve entspricht dem Lärmbelastungskataster von 1993 (Daten aus dem Betriebsjahr 1986 mit 14 184 Bewegungen pro Jahr und damaliger Zusammensetzung der Flotte). Dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 55 dB(A)) gemäss LSV. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV).

Bei einer Befestigung der Piste muss die Lärmbelastungskurve neu berechnet werden. Die Festlegung der zulässigen Lärmbelastung nach LSV Art. 37a erfolgt durch die zuständigen Behörden im Rahmen der Plangenehmigung. Das Gebiet mit Lärmbelastung gibt den äusseren Rahmen für die zulässigen Lärmimmissionen vor.

ZUSTÄNDIGE STELLE

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

Flugplatzhalter:
Motorfluggruppe Thurgau (MFGT), Flugplatz, 9506 Lommis

Die auf privatrechtlicher Ebene vereinbarte Beschränkung der Bewegungszahl bleibt bestehen.

Eine Hartbelagpiste würde es ermöglichen, das Flugfeld vermehrt auch bei schlechten Bodenverhältnissen zu benützen, was zu einer saisonalen Umverteilung der Flugbewegungen und damit zu einer zusätzlichen Lärmbelastung in bisher verkehrsarmen Zeiten führen könnte.

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisflächen im geltenden Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) von 2012. In der Karte sind die Umrisse der An- und Abflugflächen sowie der Horizontalebene dargestellt. Kanton und Gemeinden tragen dem HBK bei der Richt- und Nutzungsplanung Rechnung.

Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:

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

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

Die Ausgleichsmassnahmen sollen in erster Linie auf freiwilliger Basis realisiert werden, können im Rahmen einer Plangenehmigung aber verbindlich verlangt werden (z. B. bei einer Befestigung der Piste). Die Flugplatzhalterin zeigt in einem Konzept auf, in welcher Form und mit welchen Mitteln sie den ökologischen Ausgleich realisieren will. Bei einer Befestigung der Piste ist dieses Konzept im Rahmen der UVP zu erstellen. Als Arbeitshilfe haben die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis erarbeitet (BAZL/BUWAL 2004).

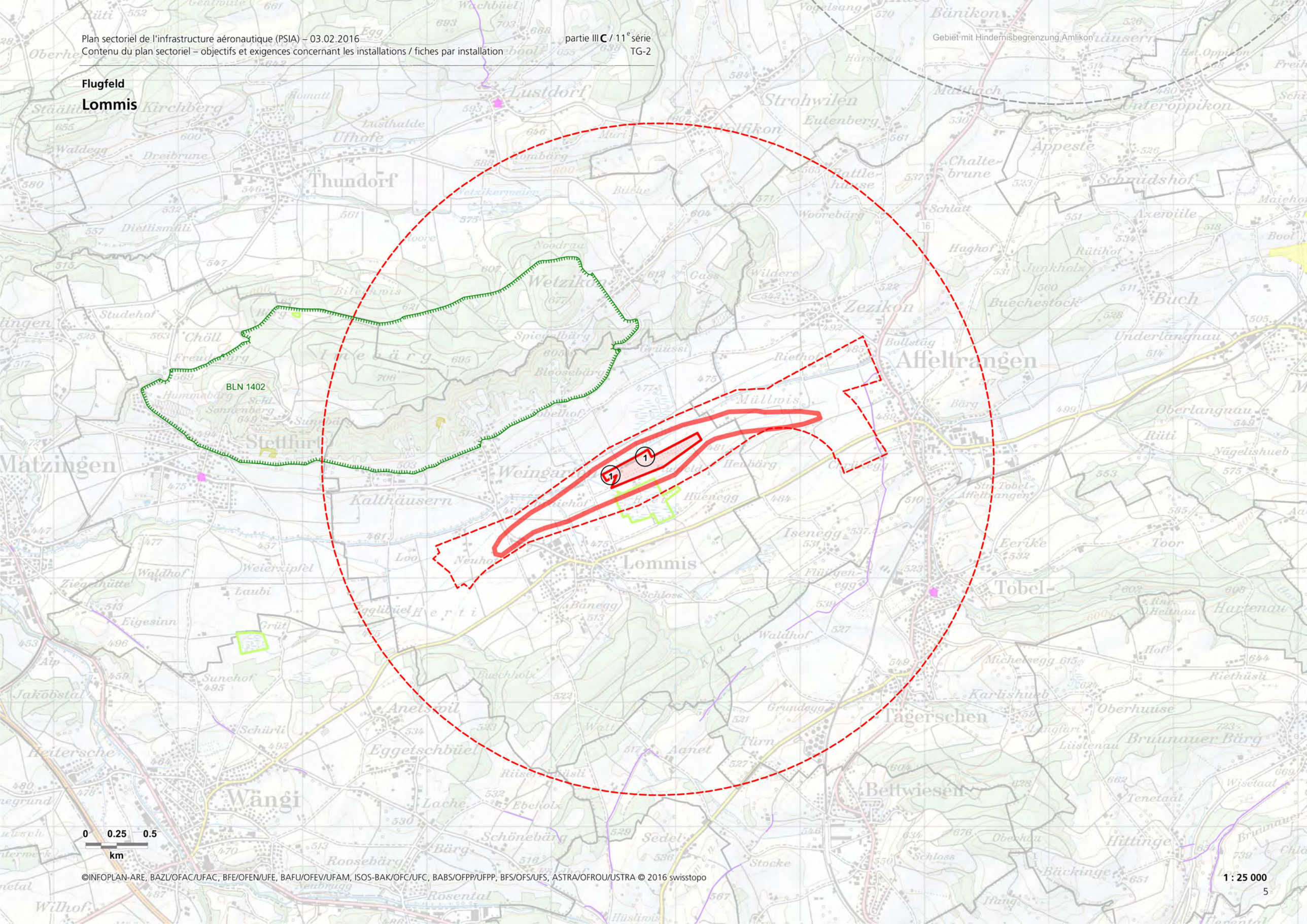
Der Flugplatz liegt in einem Gebiet mit Überschwemmungsrisiko. Die Funktionstüchtigkeit der bestehenden Drainageleitungen im Pistenbereich sowie die Sicherheit der Bauten und Anlagen gegen Hochwasser sind nachzuweisen. Künftige Hochbauten und Abstellplätze müssen den Raumbedarf der Lauche gemäss eidgenössischer Wasserbauverordnung (WBV Art. 21) berücksichtigen.

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

BLN: 1402 Imenberg

Flugfeld

Lommis



©INFOPLAN-ARE, BAZL/OFAC/UFAC, BFE/OFEN/UFE, BAFU/OFEV/UFAM, ISOS-BAK/OFC/UFC, BABS/OFPP/UFPP, BFS/OFS/UFS, ASTRA/OFROU/USTRA © 2016 swisstopo

1 : 25 000

Anlage: **Sitterdorf** **TG-3**

Teilnetz: Flugfeld

AUSGANGSLAGE

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton:	Thurgau
- Perimetergemeinde:	Zihlschlacht-Sitterdorf
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung:	Amriswil, Bischofszell, Erlen, Hauptwil-Gottshaus, Hohentannen, Muolen, Zihlschlacht-Sitterdorf
- Gemeinden mit Lärmbelastung:	Hauptwil-Gottshaus, Muolen, Zihlschlacht-Sitterdorf
- Verkehrsleistung: (Motorflug)	- ∅ 4 Jahre: 9300 (2011–14) - max. 10 Jahre: 11 252 (2008) - Datenbasis LBK: 23 000 - Potential SIL: 14 400

Zweck der Anlage, Funktion im Netz:

Flugplatz seit 1963 im Betrieb, dient vorwiegend dem Flugsport.

Gewerbsmässiger Luftverkehr (Taxi- und Transportflüge), nichtgewerbsmässiger Luftverkehr (Motor- und Helikopterflüge, Fallschirmsprungbetrieb, Schulung, Werkflüge).

Stand der Koordination:

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

Betrieb, Perimeter und Infrastruktur des Flugplatzes sind in den wesentlichen Zügen mit den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzzielen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll). Der Flugplatz ist ein regional bedeutendes Ausflugsziel mit verschiedenen Freizeitangeboten.

In einer privatrechtlichen Vereinbarung vom 21. März 1992 sind die Mindestüberflughöhen bei Start und Landung festgelegt und die jährliche Zahl der Flugbewegungen von Flächenflugzeugen auf maximal 12 000 begrenzt.

Der im Objekblatt vom 2. November 2005 erwähnte Hangar ist realisiert. Beim Helikopterhangar ist ein Anbau (Büros, Schulung, Simulator) und angrenzend ein Autoparkplatz für die Mitarbeiter und Besucher der Flugbetriebe geplant. Im Weiteren soll die Strassenzufahrt zum Flugfeld neu organisiert werden.

Verweis:

Teilnetz Flugfelder III – B4

Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 23.07.1970 (angepasst 28.08.2003)
- Betriebsreglement vom 28.08.2003
- Lärmbelastungskataster (LBK) 1993
- Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster vom 26.06.2013
- Koordinationsprotokoll vom September 2004

F E S T L E G U N G E N	**F**	**Z**	**V**
Zweckbestimmung: Der Flugplatz Sitterdorf ist ein privates Flugfeld. Er dient dem Motorflugsport, der fliegerischen Aus- und Weiterbildung, dem Helikopterbetrieb sowie dem Fallschirmsport. Er soll auch für Zwecke, die im öffentlichen Interesse liegen, genutzt werden können (z. B. Bereiche Tourismus-, Geschäfts- und Arbeitsflüge). Die Entwicklung des Flugplatzes ist durch das geltende Umweltrecht begrenzt.	•		
Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.	•		
Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei der Richt- und Nutzungsplanung.	•		
Lärmbelastung: Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei der Richt- und Nutzungsplanung. Der bestehende Lärmbelastungskataster ist entsprechend anzupassen.	•		
Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung aufeinander abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte).	•		
Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden.	•		
Die Flugplatzhalterin prüft die Möglichkeiten dazu und legt in Absprache mit den Gemeinden und den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton die konkreten Massnahmen fest und setzt sie um. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.	•		

Erläuterungen

Flugplatzperimeter, Infrastruktur:

Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal und ist mit dem kommunalen Zonenplan («Zonenplanänderung Flugplatz») abgestimmt. Der Perimeter umfasst die Piste (inkl. Sicherheitsabstände), den Helikopter-Landeplatz, die Abstellflächen und Hangare und den Autoparkplatz (Anteil Flugplatz). Der Flugplatzperimeter überlagert die Grundnutzung gemäss Zonenplan der Gemeinde Zihlschlacht-Sitterdorf. Er soll als Hinweis in den Zonenplan aufgenommen werden. Innerhalb des Flugplatzperimeters haben die Flugplatzanlagen Priorität.

Der Fallschirmlandeplatz nördlich des Parkplatzes steht in einem Zusammenhang mit dem Flugbetrieb, gilt jedoch nicht als Flugplatzanlage. Eine Plangenehmigung nach Luftfahrtgesetz ist nicht erforderlich. Es besteht für einen regelmässig benützten Landeplatz eine kantonale Bewilligungspflicht nach Raumplanungsgesetz, auch wenn dort keine festen Bauten und Installationen vorgesehen sind.

Teile des Flugplatzes sind der Fruchtfolgefläche zugeordnet. Im Falle einer Überbauung sind eine Ersatzregelung nach Vorgabe des Kantons zu treffen resp. die Vollzugshilfe 2006 zum Sachplan Fruchfolgeflächen zu berücksichtigen. Das kantonale Kontingent an Fruchtfolgeflächen gemäss Sachplan kann eingehalten 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.

Die Lärmbelastungskurve basiert auf der Lärmberechnung vom Mai 2004. Diese Berechnung geht von jährlich 14 400 Bewegungen (davon 12 000 Flächenflugzeuge gemäss privatrechtlicher Vereinbarung und 2400 Helikopter) und der aktuellen Zusammensetzung der Flotte aus. Dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 55 dB(A)) gemäss LSV. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV).

Das Gebiet mit Lärmbelastung setzt den Rahmen für die «zulässigen Lärmimmissionen» gemäss LSV Art. 37a, d. h. die zulässigen Lärmimmissionen dürfen dieses Gebiet nicht überschreiten. Sie sind im Rahmen eines ordentlichen Verfahrens (Betriebsreglement, Plangenehmigung) zu ermitteln und im entsprechenden Genehmigungsentscheid festzuhalten.

Der Lärmbelastungskataster von 1993 (Daten aus dem Betriebsjahr 1988) ist überholt und muss angepasst werden.

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisflächen im geltenden Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) von 2013. In der Karte sind die Umrisse der An- und Abflugflächen sowie der Horizontalebene dargestellt. Kanton und Gemeinden tragen dem HBK bei der Richt- und Nutzungsplanung Rechnung.

Zuständige Stelle

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

Flugplatzhalterin:
Flugbetriebs AG, Fluplatz, 8589 Sitterdorf

Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:

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

Die Realisierung ökologischer Ausgleichsmassnahmen auf dem Flugplatz soll den naturräumlichen, landwirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten Rechnung tragen. Als Richtwert ist von 12 % der Fläche des Flugplatzperimeters auszugehen. Die Ausgleichsflächen sollen primär innerhalb des Perimeters realisiert werden. Wo zweckmässig, können in Absprache mit den landwirtschaftlichen Bewirtschaftern auch Massnahmen ausserhalb des Perimeters in Betracht gezogen werden. Als Arbeitshilfe haben die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis erarbeitet (BAZL/BUWAL 2004).

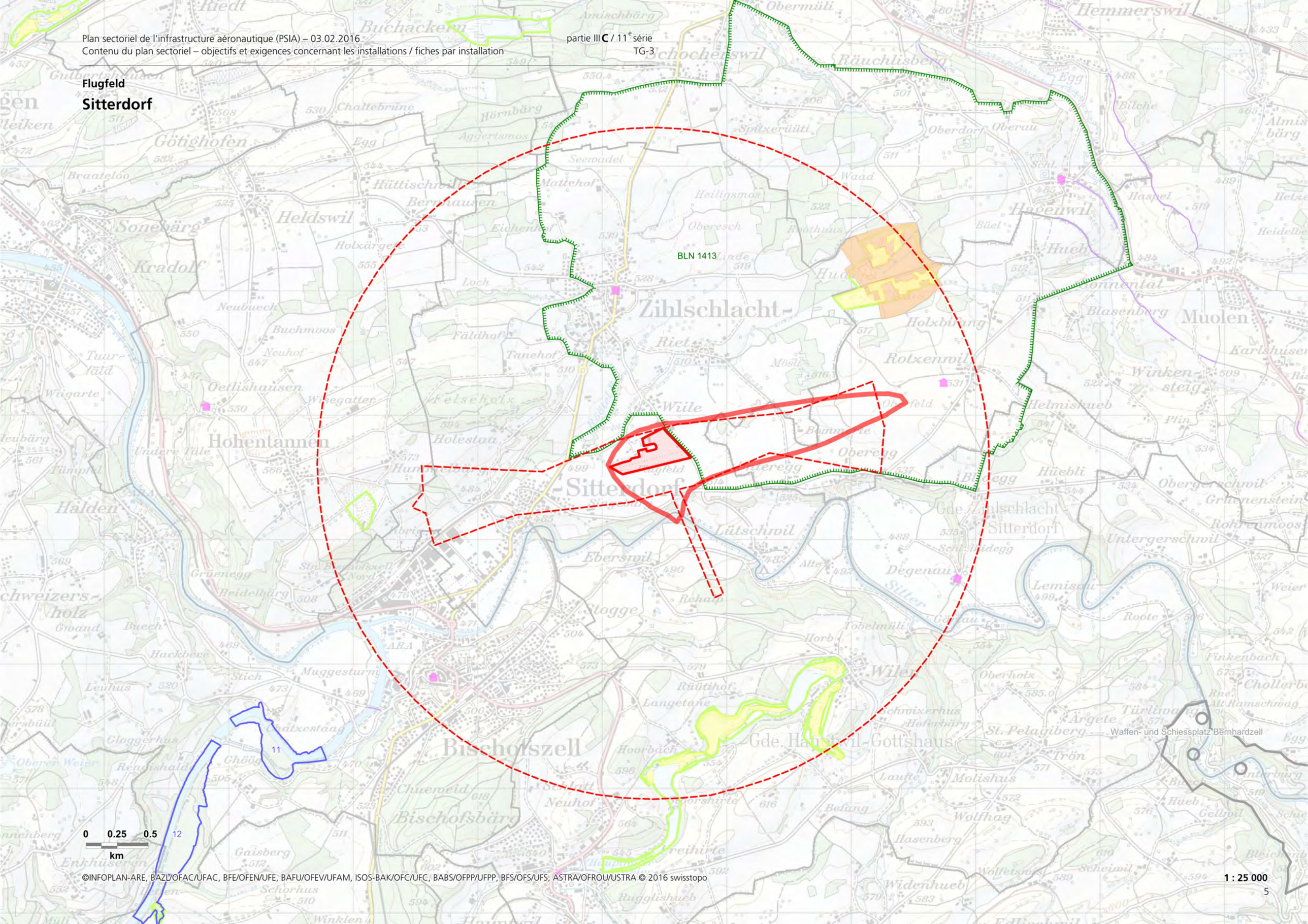
Die Ausgleichsmassnahmen sollen in erster Linie auf freiwilliger Basis realisiert werden, können im Rahmen einer Plangenehmigung aber verbindlich verlangt werden. Die Flugplatzhalterin hat 2014 ein Konzept eingereicht, das aufzeigt, in welcher Form und mit welchen Mitteln sie den ökologischen Ausgleich realisieren will (das Konzept ist derzeit in Überarbeitung). Nach Genehmigung des Konzepts sind die darin enthaltenen Massnahmen von der Flugplatzhalterin umzusetzen.

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

BLN:	1413	Thurgauisch-fürstenländische Kulturlandschaft mit Hudelmoos
Auengebiet:	11	Unteres Ghögg
Auengebiet:	12	Ghöggerhütte

Flugfeld

Sitterdorf



©INFOPLAN-ARE, BAZL/OFAC/UFAC, BFE/OFEN/UFE, BAFU/OFEV/UFAM, ISOS-BAK/OFC/UFC, BABS/OFPP/UFPP, BFS/OFS/UFS, ASTRA/OFROU/USTRA © 2016 swisstopo

1 : 25 000

Installation: **Lausanne-La Blécherette** **VD-1**

Réseau partiel: Aérodrome régional

SITUATION INITIALE

Informations générales et données techniques:

- Canton:	Vaud
- Commune de site:	Lausanne
- Communes avec limitation d'obstacles:	Crissier, Epalinges, Jouxtens-Mézery, Lausanne, Le Mont-sur-Lausanne, Prilly, Renens (VD), Romanel-sur-Lausanne
- Communes avec exposition au bruit:	Lausanne, Le Mont-sur-Lausanne, Prilly, Romanel-sur-Lausanne
- Prestations de trafic: (vols à moteur)	- moyenne 4 ans: 37 072 (2011–2014) - max. 10 ans: 39 765 (2014) - base de référence CB: 45 000 (2009) - 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 (potentiel PSIA) correspondent à ces objectifs généraux de développement.

Renvois:

Réseau aérodromes régionaux III – B2

Documents de base:

- concession d'exploitation du 20.12.2006
- règlement d'exploitation du 04.05.2007
- cadastre d'exposition au bruit de septembre 2009
- cadastre de limitation d'obstacles d'octobre 2012
- plans des zones de sécurité de février 1978
- protocole de coordination de juin 2007 et compléments de juin 2010, janvier 2011 et février 2015

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. La 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 –, est inscrite dans le protocole de coordination. Les problèmes en suspens doivent en règle générale être réglés au niveau cantonal pour ceux qui concernent les utilisations voisines. Les projets de construction mentionnés dans la fiche par installation du 4 juillet 2012 (hangars, bâtiment administratif et base Rega) ont été réalisés, à l'exception de la voie de roulage devant le hangar abritant les avions historiques dont la décision d'approbation des plans a été délivrée le 15 mars 2011. Le domaine du bruit et ses conséquences ont été examinés et coordonnés dans le cadre de la coordination liée au projet de la nouvelle infrastructure de la Rega. La décision d'approbation des plans pour ce projet a été délivrée en juillet 2008. L'utilisation des hangars en contrebas de la piste a été examinée. Le projet a reçu l'aval de la Ville de Lausanne. Enfin, le bâtiment situé à l'ouest de la piste et qui sera utilisé dans le cadre des activités d'entretien de l'aérodrome a nécessité l'adaptation du périmètre. 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).			
D É C I S I O N S	**CR**	**CC**	**IP**
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 allégement n'est possible. Afin de diminuer la charge sur l'environnement, l'exploitant prend toutes les dispositions d'exploitation possibles conformément au principe de précaution et en contrôle l'efficacité.	•		

	CR	CC	IP
Périmètre d'aérodrome: Le périmètre d'aérodrome fixé englobe les constructions et les installations nécessaires à l'exploitation aéronautique (voir la carte de l'installation). Les cantons et les communes concernés en tiennent compte dans leurs instruments d'aménagement du territoire.	•		
Le projet de maintenir en fonction des hangars sis en contrebas de la piste, dans le but de créer un musée de l'aviation (volant) a été pris en considération dans la définition du périmètre [1] de même que le bâtiment situé à l'ouest de la piste [2] qui sera utilisé, après rénovation, comme hangar pour entreposer le matériel et les véhicules d'entretien de l'aérodrome.	•		
Exposition au bruit: Le territoire exposé au bruit détermine la marge de développement maximal du trafic aérien (voir la carte de l'installation). Les cantons et les communes concernés en tiennent compte dans leurs instruments d'aménagement du territoire.	•		
Aire de limitation d'obstacles: L'aire de limitation d'obstacles indique les endroits où, du fait que la hauteur admissible des objets y est limitée, une coordination s'impose entre le trafic aérien et l'utilisation du sol (voir la carte de l'installation).	•		
Font foi les surfaces de limitation d'obstacles qui figurent dans le plan des zones de sécurité de février 1978. Les cantons et les communes concernés tiennent compte de ce plan dans leurs instruments d'aménagement du territoire.	•		
Le plan des zones de sécurité doit être mis à jour.		•	
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.	•		
Les mesures de compensation écologique doivent être mises en œuvre et se conformer au concept établi par l'exploitant. Les besoins de l'agriculture doivent être 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].		•	

EXPLICATIONS

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.

Périmètre d'aérodrome, infrastructure:

Le périmètre d'aérodrome délimite l'aire requise par les installations d'aérodrome qui servent à son exploitation. Il englobe les constructions et installations existantes ainsi que les extensions prévues dont les effets sont connus. En outre, il délimite l'étendue sur laquelle le droit fédéral est applicable aux constructions et installations servant à l'exploitation de l'aérodrome. Les cantons et les communes concernés tiennent compte de ce périmètre d'aérodrome dans leurs instruments d'aménagement du territoire.

En outre, afin de garantir l'efficacité des opérations de et vers la base Rega, la question de la mise en place d'une FATO (Final Approach and Takeoff Area), et des surfaces de limitation d'obstacles pour ses hélicoptères, indépendante de la piste, doit être examinée. Selon l'option prise, une modification du périmètre pourrait être nécessaire, mais cette solution prendra en compte le futur déplacement de la route de Romanel et l'éventuelle présence d'obstacles à la navigation aérienne (câbles, mâts, etc.).

L'ARLB a le projet de maintenir en fonction les hangars sis en contrebas de la piste, soit aux abords de la station-carburant pour voitures. L'idée est de créer un musée de l'aviation (volant). Les avions seraient exposés dans les anciens hangars et rejoindraient la piste par une voie de roulage, située à l'intérieur du périmètre. La Ville a confirmé le classement (d'un point de vue historique) de la porte du hangar.

Enfin, le bâtiment situé à l'ouest de la piste a été intégré au périmètre PSIA. Il est prévu que ce bâtiment soit rénové pour servir de hangar et entreposer le matériel et les véhicules d'entretien de l'aérodrome. A cette fin, la Municipalité de Lausanne a accepté l'extension du droit distinct et permanent de superficie n° 19287 en faveur de l'ARLB en 2011. Le périmètre PSIA a été agrandi et figure désormais dans la catégorie «coordination réglée».

Si de nouveaux projets d'infrastructure deviennent réalité, une nouvelle coordination devra avoir lieu sur tous les thèmes concernés par le projet (périmètre, bruit, obstacles, etc.). Le cas échéant, une procédure d'adaptation du PSIA et une procédure d'approbation de plans seront engagées.

Les surfaces d'assolement (SDA) ne sont pas concernées.

Exposition au bruit:

Le développement possible de l'aérodrome est fonction des territoires exposés au bruit. Le calcul de l'exposition au 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 le tableau 21 de l'annexe 5 de l'OPB. Cette courbe symbolise toutes les autres courbes de bruit (VP DS III et IV, valeurs limites d'immissions et d'alarme des DS II à IV).

La courbe de bruit (55 dB(A)) de la carte montre les territoires exposés au bruit selon les prévisions, soit la situation future du nombre de mouvements. Elle provient du rapport d'impact sur l'environnement lié à la procédure d'approbation des plans de la nouvelle base Rega.

INSTANCES RESPONSABLES

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

Exploitant d'aérodrome:
A.R.L.B. SA,
Aéroport Région Lausannoise La Blécherette SA,
Case postale 25,
1018 Lausanne

Le territoire exposé au bruit établit le cadre des «immissions de bruit admissibles» au sens de l'art. 37*a* OPB. Autrement dit, les «immissions de bruit admissibles» ne doivent pas être dépassées en dehors de ce territoire. Ces immissions sont à déterminer dans le cadre d'une procédure ordinaire (procédure d'approbation des plans ou de modification du règlement d'exploitation) et figurer dans la décision administrative correspondante.

L'exploitant a fait calculer de nouvelles courbes de bruit sur la base du rapport du 18 mars 2002 et des modifications d'exploitation induites, dans le but de réduire la charge sonore de l'installation. Ces courbes se basent sur les mouvements effectifs de 2001 (34 248), extrapolés à 45 000 (potentiel PSIA). Les mouvements de l'hélicoptère de la Rega (1770 en 2001) extrapolés à 2326 dans le futur, ont été pris en compte dans le calcul, suivant leurs spécificités. Les trajectoires particulières de et vers le CHUV sur l'axe de piste (embarquement du médecin lors d'interventions) ont été introduites dans le modèle (1116 mouvements en 2010). De même, l'emplacement futur de la base Rega, situé au nord de l'installation dans le périmètre défini par le PSIA, a été considéré comme point de départ/arrivée.

Conformément à l'exigence posée à l'aéroport, il est à relever qu'après la révision de l'exploitation, la situation du bruit s'est améliorée dans son ensemble. En outre, les valeurs d'exposition au bruit sont partout respectées. Cependant, la situation s'était légèrement dégradée au sud-est de l'aéroport (faible gonflement de la courbe dû aux mouvements des hélicoptères de la Rega de et vers l'ancienne base). Le déménagement de la base Rega vers l'emplacement prévu dans le PPA n° 661, sis à l'intérieur du périmètre défini par le PSIA, a amélioré à nouveau la situation.

La Ville de Lausanne, propriétaire des terrains sur lesquels se trouve encore l'actuelle base Rega, et le canton sont compétents pour régler l'avenir du pôle de développement économique cantonal 7a «Blécherette Région».

La charge sonore ainsi définie a été coordonnée lors du processus de coordination avec les communes concernées. Ces dernières se sont toutes montrées d'accord avec les courbes d'exposition au bruit.

Limitation d'obstacles:

Le plan des zones de sécurité garantit que les couloirs d'approche et de départ sont dégagés d'obstacles. Il se base sur les normes internationales en vigueur (Annexe 14 OACI), est contraignant pour les propriétaires de biens-fonds et doit être pris en compte lors de la délivrance de permis de construire. Le plan des zones de sécurité acquiert force obligatoire par sa publication dans la feuille officielle cantonale (art. 43 LA).

L'«aire de limitation d'obstacles» correspond au pourtour extérieur des surfaces de limitation d'obstacles qui figurent sur le plan des zones de sécurité. Sont représentés les surfaces d'approche et de montée au décollage ainsi que le plan horizontal.

Les communes prennent en considération dans leur plan d'aménagement local les surfaces de limitation d'obstacles qui figurent dans le plan des zones de sécurité en ce sens qu'elles ne créeront aucune zone à bâtir dont les constructions pourraient faire saillie au-dessus d'une surface de limitation d'obstacles. L'«aire de limitation d'obstacles» n'est en soi pas directement liée à une limitation de la hauteur des objets mais renvoie simplement à la zone concernée du plan des zones de sécurité.

De plus, toute installation ou plantation atteignant une hauteur de 60 mètres au moins dans une zone construite et 25 mètres au moins dans une autre région est considérée comme obstacle à la navigation aérienne et doit être déclarée et faire l'objet d'une autorisation (art. 63 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique, OSIA).

Sur la carte de l'installation figure en rouge (coordination réglée) le plan des zones de sécurité de février 1978 actuellement en vigueur. Un nouveau plan des zones de sécurité est en cours d'élaboration et le remplacera. Ainsi, en orange (coordination en cours) figure le pourtour du futur plan des zones de sécurité. Il se base sur le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles (CSLO) d'octobre 2012.

Protection de la nature et du paysage, environnement:

En termes 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).

Sous la responsabilité de l'OFAC, les instances de la Confédération concernées par la revalorisation écologique ont défini les principes et lignes directrices applicables en l'espèce. Elles ont élaboré un document d'aide à la compensation écologique (cf. *La compensation écologique sur les aérodromes. Recommandations*, Environnement pratique, 2004). Les besoins de l'agriculture ont été pris en compte.

La compensation écologique se déroule en premier lieu sur une base volontaire mais des mesures spécifiques pourraient être exigées dans le cadre d'une procédure d'approbation des plans de construction. L'exploitant détermine à l'aide d'un concept comment, sous quelle forme et avec quels moyens, il entend réaliser la compensation écologique.

Dans le cas des mesures de compensation, l'exploitant a défini les principes de compensation pour son installation dans le cadre de la procédure d'approbation du règlement d'exploitation du 17 août 2005.

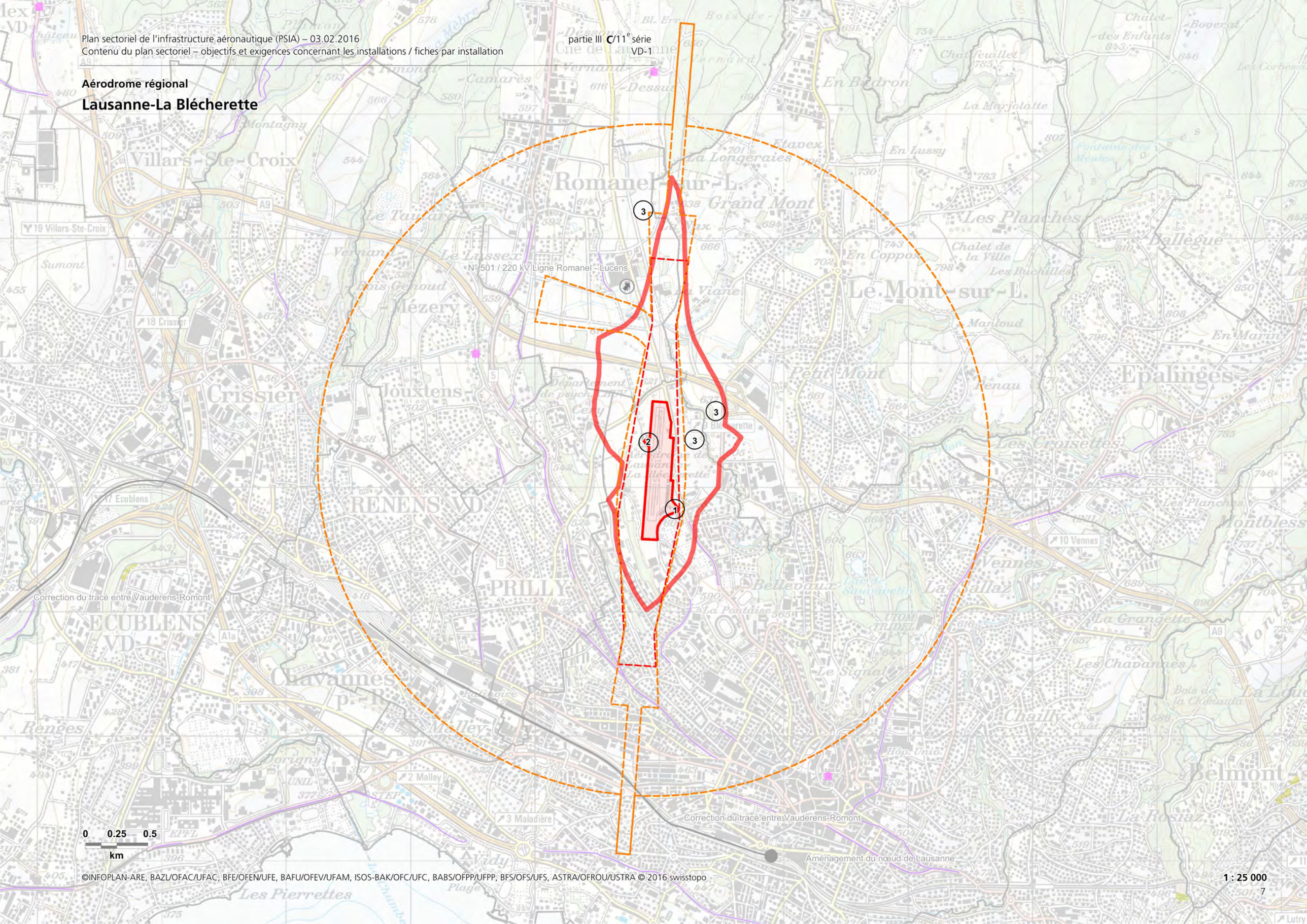
Lors d'éventuels futurs projets de construction, il faudra vérifier si l'installation se trouve dans le domaine d'application de l'Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM).

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-La Blécherette



©INFOPLAN-ARE, BAZL/OFAC/UFAC, BFE/OFEN/UFE, BAFU/OFEV/UFAM, ISOS-BAK/OFC/UFC, BABS/OFPP/UFPP, BFS/OFS/UFS, ASTRA/OFROU/USTRA © 2016 swisstopo

1 : 25 000

Installation: **Montricher** **VD-4**

Réseau partiel: Champ d'aviation

SITUATION INITIALE

Informations générales et données techniques:

- Canton: Vaud
- Commune de site: Montricher
- Communes avec limitation d'obstacles: Apples, Ballens, L'Isle, Mauraz, Mollens (VD), Montricher, Pampigny
- Commune avec exposition au bruit: Montricher
- Prestations de trafic: (vols à moteur)
  - moyenne 4 ans: 5060 (2011–2014)
  - max. 10 ans: 6692 (2010)
  - base de référence CB: 9782
  - potentiel PSIA: 12 000

Rôle et fonction de l'installation:

Champ d'aviation (installation privée) existant depuis 1971 faisant partie du réseau suisse des champs d'aviation. Il sert au vol à voile, au remorquage de planeurs, à l'instruction, aux départs autonomes et aux vols en relation avec son activité principale.

Etat de la coordination:

Les *fonction et développement* de l'aérodrome selon le PSIA sont coordonnés avec la stratégie de développement de l'exploitant et les principes du Plan directeur cantonal. Les prévisions de trafic (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 potentiels en relation avec les utilisations voisines doivent en règle générale être réglés au niveau cantonal.

Procédures en cours: Le projet d'aménagement des surfaces au nord de la piste mentionné dans la fiche par installation du 1er juillet 2009 a été réalisé. Une série d'autres projets, au stade de l'intention, a été mentionnée lors de la coordination.

Les questions relatives à la *forêt* et au défrichement, au regard des projets de construction, ont été mises en évidence et les étapes pour y répondre ont été identifiées lors de la coordination.

Renvois:

Réseau champs d'aviation
III – B4

Documents de base:

- autorisation d'exploitation du 20.06.1971
- règlement d'exploitation du 27.09.1976
- cadastre d'exposition au bruit de mars 1993
- cadastre de limitation d'obstacles de novembre 2012
- protocole de coordination d'août 2008

Les restrictions dues à la présence de secteurs de *protection des eaux* ont été identifiées dans le protocole de coordination. Il en sera tenu compte dans l'exploitation et lors de projets futurs. 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).			
D É C I S I O N S	**CR**	**CC**	**IP**
Fonction de l'installation: Champ d'aviation servant essentiellement à couvrir les besoins privés, notamment ceux liés à l'aviation sportive. Il est destiné au vol à voile, au remorquage de planeurs, à l'instruction, aux départs autonomes et aux vols en relation avec son activité principale.	•		
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 dans tous les cas être respectées car aucun allégement n'est possible. Afin de diminuer la charge sur l'environnement, l'exploitant prend toutes les dispositions d'exploitation possibles conformément au principe de précaution et en contrôle l'efficacité.	•		
Périmètre d'aérodrome: Le périmètre d'aérodrome fixé englobe les constructions et les installations nécessaires à l'exploitation aéronautique (voir la carte de l'installation). Les cantons et les communes concernés en tiennent compte dans leurs instruments d'aménagement du territoire.	•		
A terme, des projets de construction [1] pourraient voir le jour (bande longitudinale le long de la piste, nouvelle place pour remorques de planeurs) et être utilisés à des fins aéronautiques. Ces projets nécessiteront la redéfinition du périmètre d'aérodrome.			•
Exposition au bruit: Le territoire exposé au bruit détermine la marge de développement maximal du trafic aérien (voir la carte de l'installation). Les cantons et les communes concernés en tiennent compte dans leurs instruments d'aménagement du territoire.	•		
Aire de limitation d'obstacles: L'aire de limitation d'obstacles indique les endroits où, du fait que la hauteur admissible des objets y est limitée, une coordination s'impose entre le trafic aérien et l'utilisation du sol (voir la carte de l'installation).	•		

	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.	•		
Les mesures de compensation écologique doivent être mises en œuvre et se conformer au concept établi par l'exploitant. Les besoins de l'agriculture doivent être pris en compte.	•		

EXPLICATIONS

Fonction de l'installation, exploitation:

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

Périmètre d'aérodrome, infrastructure:

Le périmètre d'aérodrome délimite l'aire requise par les installations d'aérodrome qui servent à son exploitation. Il englobe les constructions et installations existantes ainsi que les extensions prévues dont les effets sont connus. En outre, il délimite l'étendue sur laquelle le droit fédéral est applicable aux constructions et installations servant à l'exploitation de l'aérodrome. Les cantons et les communes concernés tiennent compte de ce périmètre d'aérodrome dans leurs instruments d'aménagement du territoire.

Des projets sont au stade de l'ébauche: la mise en place d'une bande longitudinale le long de la piste avec une hauteur d'herbe minimale et d'une place destinée à accueillir les remorques contenant les planeurs. Ces projets nécessitent une redéfinition du périmètre. Les extensions connues du périmètre appartiennent à la catégorie «information préalable» car les projets ne sont pas suffisamment précis pour qu'une concertation définitive puisse avoir liea.

Dans ce cas, ou si de nouveaux projets d'infrastructure deviennent réalité, une nouvelle coordination devra avoir lieu sur tous les thèmes concernés par le projet (périmètre, bruit, obstacles, etc.). Le cas échéant, une procédure d'adaptation du PSIA et une procédure d'approbation de plans seront engagées.

Exposition au bruit:

Le développement possible de l'aérodrome est fonction des territoires exposés au bruit. Le calcul de l'exposition au 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, une nouvelle exposition au bruit doit être calculée.

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 le tableau 21 de l'annexe 5 de l'OPB. Cette courbe symbolise toutes les autres courbes de bruit (VP DS III et IV, valeurs limites d'immissions et d'alarme des DS II à IV).

INSTANCES RESPONSABLES

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

Exploitant d'aérodrome:
Fondation pour l'exploitation du terrain de vol à voile de Montricher,
Case postale 23,
1147 Montricher

La courbe de bruit (55 dB(A)) de la carte montre les territoires exposés au bruit selon les prévisions 2010, soit la situation future du nombre de mouvements (12 000). Elle correspond au cadastre d'exposition au bruit de 1993 basé sur 9782 mouvements. La différence entre le nombre de mouvements servant de base au cadastre et le potentiel PSIA n'est pas significative et ne nécessite pas de nouveaux calculs de bruit détaillés. Le cadastre d'exposition au bruit de 1993 reste donc en vigueur sans adaptation pour autant que les conditions d'exploitation restent identiques; la courbe de 55 dB(A) devient la courbe de référence PSIA.

Le territoire exposé au bruit établit le cadre des «immissions de bruit admissibles» au sens de l'art. 37*a* OPB. Autrement dit, les «immissions de bruit admissibles» ne doivent pas être dépassées en dehors de ce territoire. Ces immissions sont à déterminer dans le cadre d'une procédure ordinaire (procédure d'approbation des plans ou de modification du règlement d'exploitation) et figurer dans la décision administrative correspondante.

Limitation d'obstacles:

L'aire de limitation d'obstacles englobe les surfaces de limitation d'obstacles telles qu'elles figurent dans le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles du 21 novembre 2012. La carte de l'installation représente le pourtour des surfaces d'approche et de montée au décollage de même que celui du plan horizontal.

Protection de la nature et du paysage, environnement:

En termes 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).

Les mesures de compensation écologiques doivent être réalisées prioritairement à l'intérieur du périmètre d'aérodrome. Si nécessaire, des mesures à l'extérieur du périmètre peuvent également être prises en considération. L'étendue de la compensation devrait représenter environ 12 % de la surface délimitée par le périmètre d'aérodrome (valeur indicative). Cette proportion ne doit pas être considérée comme une exigence ferme; à côté des possibilités liées à la nature et à l'exploitation, la mise en place de mesures de compensation écologique doit en plus tenir compte de l'intensité d'utilisation de l'installation.

Sous la responsabilité de l'OFAC, les instances de la Confédération concernées par la revalorisation écologique ont défini les principes et lignes directrices applicables en l'espèce. Elles ont élaboré un document d'aide à la compensation écologique (cf. *La compensation écologique sur les aérodromes. Recommandations*, Environnement pratique, 2004). Les besoins de l'agriculture ont été pris en compte.

La compensation écologique se déroule en premier lieu sur une base volontaire mais des mesures spécifiques pourraient être exigées dans le cadre d'une procédure d'approbation des plans de construction. L'exploitant détermine à l'aide d'un concept comment, sous quelle forme et avec quels moyens, il entend réaliser la compensation écologique.

Dans le cas des mesures de compensation, l'exploitant a défini les principes de compensation pour son installation dans le cadre de la procédure d'approbation des plans concernant le réaménagement de surfaces au nord du 19 octobre 2011.

Deux objets de protection d'importance nationale figurant dans les inventaires fédéraux (site marécageux et zone alluviale) sont situés au sud du périmètre d'aérodrome dans le prolongement direct de la piste («Marais des Monod»). Le concept de compensation écologique, établi dans le cadre de la procédure d'approbation des plans concernant le réaménagement de surfaces au nord du 19 octobre 2011, arrive à la conclusion que l'exploitation de l'aérodrome n'a pas d'impact mesurable sur le site marécageux des Monods. Il n'y a donc pas lieu de définir des mesures de compensation particulières.

Une attention particulière doit être accordée à la protection des eaux. Il conviendra notamment de prendre les mesures adéquates afin que la présence de l'aérodrome n'entre pas en conflit avec les zones de protection des eaux S.

En accord et en partenariat avec le service cantonal des eaux, l'exploitant prendra des mesures en vue de renforcer la surveillance du captage par un dispositif adapté à la situation.

Les projets de construction, ainsi qu'une partie du périmètre d'aérodrome, touchent des surfaces d'assolement agricoles selon le plan sectoriel du Canton de Vaud. Ces utilisations aéronautiques sont en principe compatibles avec les SDA pour autant qu'elles n'entraînent aucune modification du sol et qu'elles n'altèrent pas la qualité du sol (respect des critères fixés en la matière par la Confédération). Il n'y a dès lors pas de suite à donner au niveau du plan sectoriel des surfaces d'assolement pour autant que le respect des critères fixés en la matière soit assuré, notamment en lien avec les projets d'infrastructure prévus et que le quota cantonal des SDA est respecté.

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

Objet IFP:	1022	Vallée de Joux et Haut-Jura vaudois
Site marégageux:	296	Le Marais des Monod
Zone alluviale:	211	Les Monod

Equipement:

Pas de modification dans le domaine de la desserte (accès par la route).

Champ d'aviation

Montricher

IFP 1022

211

296

Place d'armes et de tir Bière

0 0.25 0.5
km

©INFOPLAN-ARE, BAZL/OFAC/UFAC, BFE/OFEN/UFE, BAFU/OFEV/UFAM, ISOS-BAK/OFC/UFC, BABS/OFPP/UFPP, BFS/OFS/UFS, ASTRA/OFROU/USTRA © 2016 swisstopo

1 : 25 000

Installation: **Môtiers** **NE-2**

Réseau partiel: Champ d'aviation

SITUATION INITIALE

Informations générales et données techniques:

- Canton:	Neuchâtel
- Commune de site:	Val-de-Travers
- Communes avec limitation d'obstacles:	Provence, Val-de-Travers
- Commune avec exposition au bruit:	Val-de-Travers
- Prestations de trafic: (vols à moteur)	- moyenne 4 ans: 1798 (2011–2014) - max. 10 ans: 2799 (2014) - base de référence CB: 5176 (1990) - potentiel PSIA: 6000 (2010)

Rôle et fonction de l'installation:

Champ d'aviation existant depuis 1961 et servant avant tout à l'aviation sportive. Il est destiné au vol à moteur et à voile, à l'instruction, aux vols d'hélicoptères, à la voltige et occasionnellement au parachutisme.

Etat de la coordination:

Les *fonction et développement* de l'aérodrome 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 potentiels en relation avec les utilisations voisines doivent en règle générale être réglés au niveau cantonal.

Procédures en cours: la future demande d'approbation des plans pour la reconstruction du club-house doit être menée à terme. Cette demande a également été coordonnée dans le cadre du protocole de coordination.

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 05.02.1970
- règlement d'exploitation du 25.09.1973
- cadastre d'exposition au bruit de mars 1993
- cadastre de limitation d'obstacles de février 2015
- protocole de coordination de novembre 2004

D É C I S I O N S	**P/CR**	**CC**	**IP**
Fonction de l'installation: Champ d'aviation destiné au vol à moteur et à voile, à l'instruction, aux vols d'hélicoptères, à la voltige et, occasionnellement, au parachutisme. 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: Le périmètre d'aérodrome fixé englobe les constructions et les installations nécessaires à l'exploitation aéronautique en incluant le projet de reconstruction du club-house (voir la carte de l'installation). Les cantons et les communes concernés en tiennent compte dans leurs instruments d'aménagement du territoire.	•		
A terme, un espace au nord-est de la piste pourrait être aménagé et utilisé à des fins aéronautiques (stopway). Ce projet nécessitera la redéfinition du périmètre d'aérodrome.			•
Exposition au bruit: Le territoire exposé au bruit détermine la marge de développement maximal du trafic aérien (voir la carte de l'installation). Les cantons et les communes concernés en tiennent compte dans leurs instruments d'aménagement du territoire.	•		
Aire de limitation d'obstacles: L'aire de limitation d'obstacles indique les endroits où, du fait que la hauteur admissible des objets y est limitée, une coordination s'impose entre le trafic aérien et l'utilisation du sol (voir la carte de l'installation).	•		
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.	•		

EXPLICATIONS

Fonction de l'installation, exploitation:

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

Périmètre d'aérodrome, infrastructure:

Le périmètre d'aérodrome délimite l'aire requise par les installations d'aérodrome qui servent à son exploitation. Il englobe les constructions et installations existantes ainsi que les extensions prévues dont les effets sont connus. En outre, il délimite l'étendue sur laquelle le droit fédéral est applicable aux constructions et installations servant à l'exploitation de l'aérodrome. Les cantons et les communes concernés tiennent compte de ce périmètre d'aérodrome dans leurs instruments d'aménagement du territoire.

Le projet de reconstruction du club-house a été intégré dans la coordination et ses effets pris en compte.

A titre d'information, il existe encore le projet de créer une surface potentiellement disponible au nord-est, et en prolongement de la piste, surface plane en vue d'améliorer la sécurité (p. ex. atterrissage trop long). La distance disponible pour les atterrissages en piste 05 et les décollages en piste 23 serait augmentée. L'emplacement des seuils de piste resterait inchangé.

De part et d'autre de cette surface nouvelle (parallèlement à l'axe de la piste), il est prévu de développer des surfaces de compensation écologique.

La maîtrise foncière des terrains n'est pas encore assurée. La faisabilité technique du projet doit encore être étudiée, en particulier en raison de la présence de la route d'accès aux installations de l'aérodrome.

A l'instar du projet ci-dessus, si de nouveaux projets d'infrastructure 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'aérodrome est fonction des territoires exposés au bruit. Le calcul de l'exposition au 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 l'un des éléments change notablement, une nouvelle exposition au bruit doit être calculée.

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 le tableau 21 de l'annexe 5 de l'OPB. 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 territoire exposé au bruit établit le cadre des «immissions de bruit admissibles» au sens de l'art. 37*a* OPB. Autrement dit, les «immissions de bruit admissibles» ne doivent pas être dépassées en dehors de ce territoire. Ces immissions sont à déterminer dans le cadre d'une procédure ordinaire (procédure d'approbation des plans ou de modification du règlement d'exploitation) et figurer dans la décision administrative correspondante.

La courbe de bruit (55 dB(A)) de la carte montre les territoires exposés au bruit selon les prévisions 2010, soit la situation future du nombre de mouvements (6000). Elle correspond au cadastre d'exposition au bruit de 1993 basé sur 5176 mouvements. La différence du nombre de mouvements avec le potentiel PSIA n'est pas significative et ne nécessite pas de nouveaux calculs de bruit détaillés. Le cadastre d'exposition au bruit de 1993 reste donc en vigueur sans adaptation pour autant que les conditions d'exploitation restent identiques; la courbe de 55 dB(A) devient la courbe de référence PSIA.

INSTANCES RESPONSABLES

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

Exploitant d'aérodrome:
Aéro-Club du Val-de-Travers, Case postale 15, 2112 Môtiers

A ce jour, la flotte utilisant l'aérodrome n'a pas subi de modification par rapport à celle définie pour le calcul de bruit. L'exploitant a déjà pris des mesures relatives au principe de précaution. La situation a été améliorée: un silencieux a été posé sur le moteur d'un avion basé sur l'aérodrome.

En outre, l'exploitant s'engage à informer régulièrement et à communiquer à la commune les grandes lignes de l'exploitation ainsi que les mesures prises en vue de maîtriser la charge sonore autour de l'aérodrome.

Limitation d'obstacles:

L'aire de limitation d'obstacles englobe les surfaces de limitation d'obstacles telles qu'elles figurent dans le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles du 20 février 2015. La carte de l'installation représente le pourtour des surfaces d'approche et de montée au décollage de même que celui du plan horizontal.

Protection de la nature et du paysage, environnement:

En termes 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).

Les mesures de compensation écologiques doivent être réalisées prioritairement à l'intérieur du périmètre d'aérodrome. Leur réalisation prendra en compte les aspects naturels, agricoles et relatifs à l'exploitation aéronautique. Si nécessaire, des mesures à l'extérieur du périmètre peuvent également être prises en considération. L'étendue de la compensation devrait représenter environ 12 % de la surface délimitée par le périmètre d'aérodrome (valeur indicative). Cette proportion ne doit pas être considérée comme une exigence ferme; à côté des possibilités liées à la nature et à l'exploitation, la mise en place de mesures de compensation écologique doit en plus tenir compte de l'intensité d'utilisation de l'installation.

Sous la responsabilité de l'OFAC, les instances de la Confédération concernées par la revalorisation écologique ont défini les principes et lignes directrices applicables en l'espèce. Elles ont élaboré un document d'aide à la compensation écologique (cf. *La compensation écologique sur les aérodromes. Recommandations.* L'environnement pratique, 2004). Les besoins de l'agriculture ont été pris en compte.

La compensation écologique se déroule en premier lieu sur une base volontaire mais des mesures spécifiques pourraient être exigées dans le cadre d'une procédure d'approbation des plans de construction. L'exploitant détermine à l'aide d'un concept comment, sous quelle forme et avec quels moyens, il entend réaliser la compensation écologique.

Un concept de valorisation devra être établi pour l'installation dans son ensemble et assorti d'un catalogue de mesures de compensation. La mise en place des mesures sera déterminée dans le cadre des procédures d'approbation des plans à venir.

Pour le développement des aérodromes, il faut respecter un espace minimum nécessaire à la protection contre les crues et aux fonctions naturelles des cours d'eau selon l'art. 21 de l'Ordonnance sur l'aménagement des cours d'eau (OACE).

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

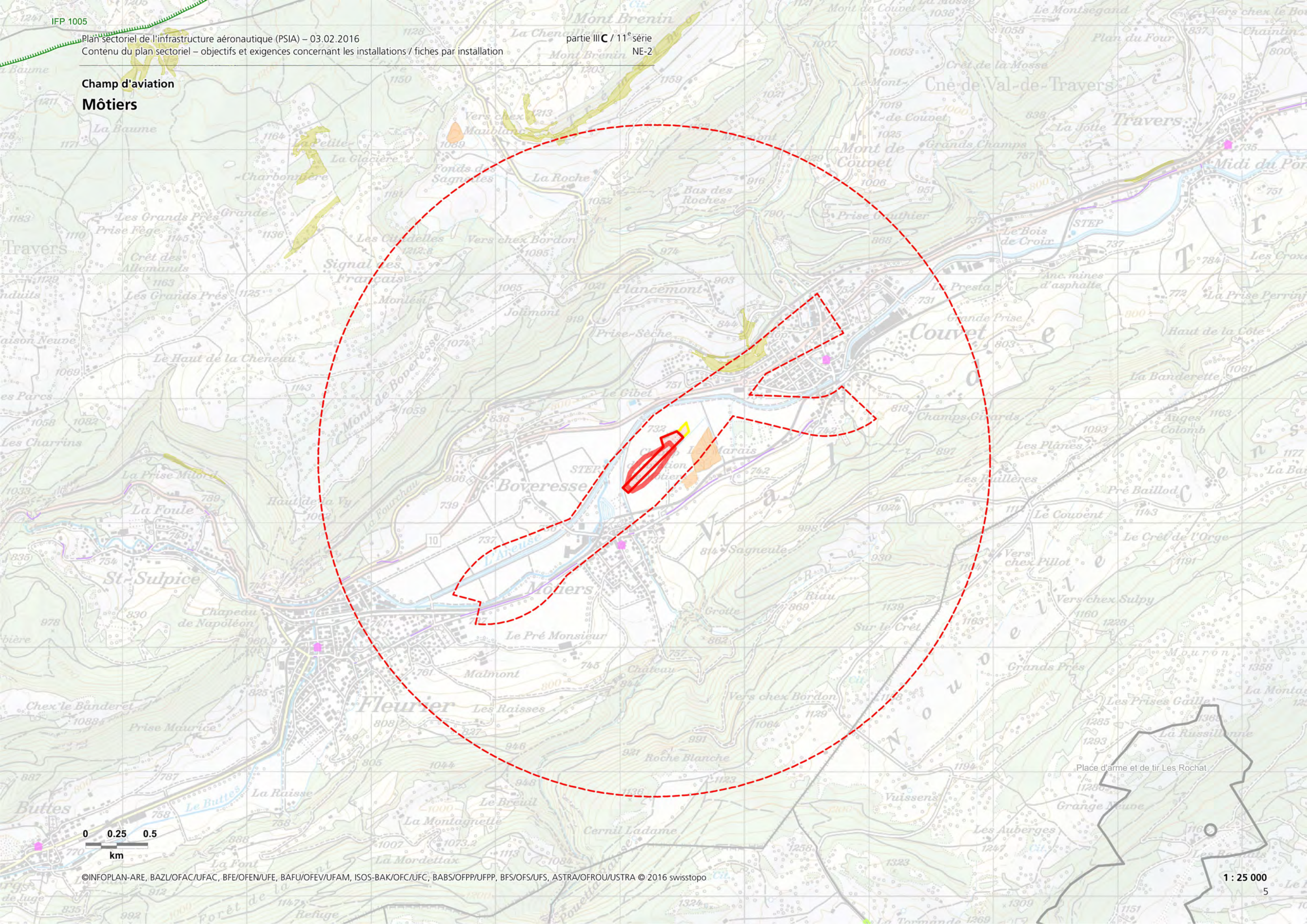
Objet IFP: 1005 Vallée de la Brévine

Equipement:

Pas de modification dans le domaine de la desserte (accès par la route).

Champ d'aviation

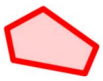
Môtiers



©INFOPLAN-ARE, BAZL/OFAC/UFAC, BFE/OFEN/UFE, BAFU/OFEV/UFAM, ISOS-BAK/OFC/UFC, BABS/OFPP/UFPP, BFS/OFS/UFS, ASTRA/OFROU/USTRA © 2016 swisstopo

Legende/Légende/Leggenda

Inhalte SIL
Contenus du PSIA
Contenuti PSIA

	Festsetzung coordination réglée dato acquisito	Zwischenergebnis coordination en cours risultato intermedio	Vororientierung information préalable informazione preliminare
Flugplatzperimeter périmètre d'aérodrome perimetro dell'aerodromo			
Gebiet mit Hindernisbegrenzung aire de 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)*			

* Bei Flugplätzen mit Flächenflugzeugen sind gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) die Grenzwerte Lr massgebend, bei Heliports die Grenzwerte Lmax.
Les valeurs limites d'exposition au bruit sont déterminées, selon l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), en Lr pour les aérodromes et en Lmax pour les héliports.
In virtù dell'ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF), i valori limite per gli aerodromi sono determinati in Lr, quelli per gli eliporti in Lmax.

Verknüpfungen zum Text
Renvoi au texte
Rinvio al testo

1 ...
...
...

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

Geologische Tiefenlager
dépôts en couches géologiques profondes
depositi in strati geologici profondi

Infrastruktur Schiene
infrastructure rail
infrastruttura ferroviaria

Militär
militaire
militare

Übertragungsleitungen
lignes de transport d'électricité
elettrodotti

Weitere Inhalte
Autres contenus
Altri contenuti

Landesgrenze
frontière nationale
confine nazionale

Kantonsgrenze
limite de canton
confine cantonale

Gemeindegrenze
limite de commune
confine comunale

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

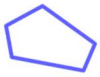
BLN-Objekt
objet IFP
oggetto IFP

Moorlandschaft
site marécageux
zona palustre

Flachmoor
bas-marais
palude

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

Trockenwiesen und -weiden
Prairies et pâturages secs
Prati e pascoli secchi


Auengebiet
zone alluviale
zona golenale

Wasser- und Zugvogelreservat
réserve d'oiseaux d'eau et de migration
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

ISOS-Objekt
objet ISOS
oggetto ISOS

Historischer Verkehrsweg von nationaler Bedeutung
voie de communication historique d'importance nationale
via di comunicazione storiche d'importanza nazionale

Explication des termes utilisés

Communes de site

Communes sur le territoire desquelles s'étend le périmètre d'aérodrome fixé dans le PSIA. Le périmètre d'aérodrome délimite l'aire requise par les installations d'aérodrome.

Communes avec limitation d'obstacles

Communes dont le territoire est touché par le territoire avec limitation d'obstacles fixée dans le PSIA. Le territoire avec limitation d'obstacles correspond, pour les aérodromes concessionnés, à la limite externe de la surface de limitation d'obstacles selon le plan des zones de sécurité d'après l'art. 42 de la loi fédérale sur l'aviation (LA ; RS 748.0). Pour les champs d'aviation, elle correspond à la limite externe de la surface de limitation d'obstacles selon le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles selon l'art. 62 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1).

Communes avec exposition au bruit

Communes dont le territoire est touché par le territoire exposé au bruit et fixé dans le PSIA. La valeur de planification pour un degré de sensibilité II est déterminante (conformément à l'annexe 5 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB ; RS 814.41)).

Prestations de trafic

- moyenne 4 ans

Moyenne des mouvements d'avions à moteur annuels durant les quatre dernières années.

- max. 10 ans

Nombre maximal de mouvements d'avions à moteur relevé pendant les dix dernières années (avec l'année déterminante).

- base de référence CB

Nombre de mouvements annuels, sur la base duquel le cadastre de bruit (CB) en vigueur a été calculé (avec l'année déterminante).

- potentiel PSIA

Nombre de mouvements annuels fixé dans le processus de coordination comme valeur de référence pour le développement futur. Ce nombre sert de base au calcul de la courbe d'exposition au bruit.

Décisions

- Coordination réglée CR
- Coordination en cours CC
- Information préalable IP

Coordination réglée

CR

Les décisions entrant dans la catégorie «coordination réglée» se réfèrent à des activités à incidence spatiale qui sont coordonnées entre elles et pour lesquelles les conditions générales suivantes sont remplies:

- la collaboration nécessaire entre les différentes autorités concernées a été effectuée;
- les exigences matérielles posées à la coordination sont satisfaites (coordination globale).

Conformément à l'art. 15 de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT), un projet particulier ne peut être arrêté en tant que «coordination réglée» que s'il répond à un besoin, si d'autres lieux d'implantation ont été examinés, si le lieu retenu constitue la meilleure solution, si ses effets sur le territoire et l'environnement peuvent être globalement appréciés sur la base des documents disponibles et qu'à première vue, il est compatible avec la législation en vigueur.

Les mesures de catégorie «coordination réglée» sont contraignantes pour les autorités pour ce qui est du contenu et de la procédure; elles fixent les conditions spatiales, l'organisation et le calendrier que les autorités sont appelées à respecter dans l'accomplissement de leurs tâches à incidence spatiale.

Coordination en cours

CC

Les décisions entrant dans la catégorie «coordination en cours» se réfèrent à des activités à incidence spatiale n'ayant pas encore été totalement coordonnées entre elles. Cette catégorie s'applique aux activités pour lesquelles:

- la collaboration entre les autorités concernées a été engagée;
- il n'est pas encore possible de déterminer de façon définitive si les exigences matérielles posées à la coordination sont remplies.

Les mesures de catégorie «coordination en cours» sont contraignantes pour les autorités quant à la procédure; elles peuvent l'être également pour ce qui est du contenu, dans la mesure où certains aspects fondamentaux de la solution à mettre en place auraient déjà trouvé l'accord de toutes les parties en présence. Elles engagent les autorités à s'informer mutuellement des modifications de circonstances qui influent sur les activités concernées.

Les mandats d'examiner certains aspects sont classés par définition en catégorie «coordination en cours».

Information préalable

IP

Les informations préalables ont trait à des activités qui peuvent avoir des répercussions importantes sur l'utilisation du sol et l'occupation du territoire, mais ne sont pas définies de manière suffisamment précise pour qu'une concertation puisse avoir lieu. Cette catégorie s'applique aux activités pour lesquelles:

- le besoin de coordination ne peut pas encore être déterminé de manière précise;
- la collaboration n'a pas encore été engagée.

Les informations préalables sont contraignantes pour les autorités pour ce qui est de la procédure; elles les engagent à s'informer mutuellement des modifications de circonstances qui influent sur les activités concernées.

Rapport explicatif selon l'art. 16 OAT

Sommaire du rapport explicatif

1 Contexte et objet de l'examen

2 Déroulement de la planification et collaboration

3 Prise en compte des propositions

1 Contexte et objet de l'examen

Une procédure par étapes a été choisie tant pour l'élaboration que pour l'approbation du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA). Dans une première phase, le Conseil fédéral a adopté le 18 octobre 2000 la partie conceptuelle du plan (parties I – IIIB).

Depuis, des fiches sont établies aérodrome par aérodrome dont elles spécifient pour chacun les exigences (partie IIIC). L'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) est chargé d'établir cette partie du plan (fiches propres à chaque installation) en collaboration avec les services fédéraux concernés et en tenant compte des plans directeurs cantonaux.

Les dix premières séries de fiches portant sur un total de 50 installations (dont 10 aérodromes régionaux, 2 aérodromes militaires avec utilisation civile, 33 champs d'aviation et 3 héliports) ont été approuvées par le Conseil fédéral le 30 janvier 2002 (1ère série), le 14 mai 2003 (2e série), le 18 août 2004 (3e série), le 2 novembre 2005 (4e série), le 7 décembre 2007 (5e série), le 1er juillet 2009 (6e série), le 6 juillet 2011 (7e série), le 4 juillet 2012 (8e série), le 20 novembre 2013 (9e série) et le 17 décembre 2014 (10e série). Le Conseil fédéral a en outre approuvé les fiches des aéroports nationaux de Bâle-Mulhouse et de Zurich respectivement le 15 mai et le 26 juin 2013 de même que l'adaptation de la fiche de l'aéroport de Zurich le 18 septembre 2015.

La partie conceptuelle, les fiches par installation, de même que les rapports explicatifs et rapports d'examens établis pour chaque série de fiches sont publiés sur Internet à l'adresse www.bazl.admin.ch/SIL.

La onzième série comprend la fiche par installation pour le champ d'aviation de Wangen-Lachen (SZ), une adaptation des fiches pour les installations de Biel-Kappelen (BE), Sitterdorf (TG) et Lausanne-La Blécherette (VD) ainsi qu'une mise à jour des fiches pour les installations de Hausen am Albis (ZH), Courtelary (BE), Langenthal (BE), Saanen (BE), Thun (BE), Bellechasse (FR), St. Gallen-Altenrhein (SG), Amlikon (TG), Lommis (TG), Montricher (TG) et Môtiers (NE).

2 Déroulement de la planification et collaboration

La nouvelle fiche Wangen-Lachen se fonde sur le protocole de coordination pour la coordination spatiale (partie III A-3) exigé par la partie conceptuelle du PSIA. Le protocole retranscrit le résultat des travaux réalisés en commun par les services de planification concernés. Ont pris part à ces travaux, les services fédéraux concernés (OFAC, ARE, OFEV), les services concernés du canton de Schwytz, les communes concernées, l'exploitant d'installation (exploitant d'aérodrome) et les propriétaires fonciers («Genossamen»)

Cette fiche a été mise en consultation de juin à août 2015, d'abord auprès des services fédéraux puis, dans le cadre d'une procédure d'audition, auprès des cantons et communes concernés. Les cantons ont vérifié qu'elle concordait avec les buts et principes de leurs planifications directrices et qu'elle n'était pas incompatible avec les plans directeurs en vigueur. Dans le même temps, la population a été informée et associée dans le cadre d'une procédure de participation publique. Suite

à cela, l'OFAC a mené une discussion avec toutes les parties impliquées afin de clarifier les questions en suspens et de dissiper les malentendus.

L'adaptation de la fiche de l'aérodrome de Biel-Kappelen vise essentiellement à garantir le déplacement de la piste en herbe et l'exploitation de cette dernière. Elle découle des conclusions du processus de coordination mené avec les services cantonaux, les communes concernées et l'exploitant d'aérodrome. À la suite de la procédure d'audition, l'OFAC a effectué une dernière mise au point avec ces services au sujet des décisions relatives à l'exploitation. L'adaptation de la fiche de Lausanne-La Blécherette porte sur une légère modification du périmètre aéroportuaire. Elle découle des conclusions du processus de coordination mené avec les services cantonaux, la commune d'implantation et l'exploitant d'aérodrome. On a en revanche renoncé au processus de coordination pour l'adaptation de la fiche de l'aérodrome de Sitterdorf, lequel voit également son périmètre légèrement modifié. La mise à jour des autres fiches (Hausen am Albis, Courtelary, Langenthal, Saanen, Thun, Bellechasse, St. Gallen-Altenrhein, Amlikon, Lommis, Montricher et Môtiers) concerne principalement l'adaptation de l'aire de limitation au cadastre des surfaces de limitation d'obstacles récemment entrés en vigueur. Les adaptations et mises à jour ont en outre été mises à profit pour actualiser les contenus périmés. Les cantons et les communes ont eu la possibilité de prendre position dans le cadre de la procédure d'audition qui s'est tenue de juin à août 2015 à la suite d'une première consultation des services fédéraux concernés. Les propositions ainsi que la manière dont elles ont été retenues sont récapitulées ci-après.

Une deuxième consultation des offices a été organisée par la suite en décembre 2015. Les services fédéraux ont vérifié que les fiches par installation coïncidaient avec les buts et principes de leur planification sectorielle et qu'elles n'étaient pas incompatibles avec leurs conception et plan sectoriel existants au sens de l'art. 13 LAT. Les résultats sont également récapitulés ci-après.

3 Prise en compte des propositions

3.1 Objektblatt Hausen am Albis (Fortschreibung)

3.1.1 Ämterkonsultation

Anträge **Propositions** **Proposte**	**Änderung im SIL** **Modification du PSIA** **Modifica del PSIA**	**Bemerkungen** **Remarques** **Osservazioni**
VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport / DDPS Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports / DDPS Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport		
keine Bemerkungen	-	-
BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente		
keine Bemerkungen	-	-
BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura		
keine Bemerkungen	-	-
BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti		
keine Bemerkungen	-	-
BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique / UFCL Ufficio federale delle costruzioni e della logistica		
keine Bemerkungen	-	-
BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique / UST Ufficio federale di statistica		
keine Bemerkungen	-	-
BJ Bundesamt für Justiz / OFJ Office fédérale de la justice / UFG Ufficio federale di giustizia		
keine Bemerkungen	-	-
BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura		
keine Bemerkungen	-	-
BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazioni		
keine Bemerkungen	-	-
EPA Eidgenössisches Personalamt / OFPER Office fédéral du personnel / UFPER Ufficio federale del personale		
keine Bemerkungen	-	-
EZV Eidgenössische Zollverwaltung / AFD Administration fédérale des douanes / AFD Amministrazione federale delle dogane		
keine Bemerkungen	-	-
Die Post / La Poste / La Posta		
keine Bemerkungen	-	-
Schweizerische Bundesbahnen SBB / Chemin de fer fédéraux CFF/ FFS Ferrovie federali svizzere		
keine Bemerkungen	-	-

Die anderen konsultierten Amtsstellen haben sich zu den Unterlagen nicht geäussert.

3.1.2 Anhörung der Behörden

	Anträge **Propositions** **Proposte**	**Änderung im SIL** **Modification du PSIA** **Modifica del PSIA**	**Bemerkungen** **Remarques** **Osservazioni**
Kanton Zürich (Baudirektion)			
1	Flugplatzperimeter / Lärmbelastung: die Berücksichtigung in der Richt- und Nutzungsplanung ist zu präzisieren.	-	Der Kanton und die Gemeinden haben als Planungsbehörden zu berücksichtigen, dass der Flugplatzperimeter die Nutzungszone überlagert und Flugplatzanlagen darin Vorrang haben. Die Nutzungszone ist nur für die Bewilligung von Nebenanlagen (im Flugplatzperimeter) von Bedeutung. Bei der Ausscheidung neuer Bauzonen, der Erschliessung von Bauzonen sowie der Erteilung von Baubewilligungen im «Gebiet mit Fluglärmbelastung» ist sicherzustellen, dass die Bestimmungen der Lärmschutzverordnung (LSV) eingehalten werden.
2	Hindernisbegrenzung: im Objektblatt sind klare Aussagen darüber zu machen, welche Entwicklungen bzw. bauliche Massnahmen innerhalb der Hindernisbegrenzungsflächen zulässig sind. In der Kartenlegende ist eine aussagekräftige Differenzierung vorzunehmen.	-	Abgesehen von der Höhenbeschränkung bestehen keinerlei Vorgaben. Das in der Karte zum Objektblatt dargestellte Gebiet mit Hindernisbegrenzung verweist auf den Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK). Die exakten Höhen sind diesem zu entnehmen.
3	Festlegungen Natur- und Landschaftsschutz: Änderung Text «Konkrete Massnahmen zum ökologischen Ausgleich richten sich nach dem genehmigten Konzept des Flugplatzhalters.»	Festlegungen Natur- und Landschaftsschutz: Änderung Text «Konkrete Massnahmen zum ökologischen Ausgleich richten sich nach dem genehmigten Konzept des Flugplatzhalters.»	Dem Antrag wird entsprochen.
	Erläuterungen Natur- und Landschaftsschutz: Änderung Text «Nach ~~Genehmigung der Massnahmen sind diese~~ Abschluss des Genehmigungsverfahrens sind diese Massnahmen von der Flugplatzhalterin umzusetzen.»	Erläuterungen Natur- und Landschaftsschutz: Änderung Text «Nach ~~Genehmigung der Massnahmen sind diese~~ Abschluss des Genehmigungsverfahrens sind diese Massnahmen von der Flugplatzhalterin umzusetzen.»	Dem Antrag wird entsprochen.
	Die Inhalte zum ökologischen Ausgleich sind weniger auf den Neubau des Hangars und die Anpassung der Infrastrukturbauten auszurichten, da deren Realisierung derzeit unklar ist.	-	Die Pflicht zur Realisierung des ökologischen Ausgleichs durch den Flugplatzhalter (entsprechend dem genehmigten Konzept) ist unabhängig von der Realisierung des Bauvorhabens.
4	Ökologischer Ausgleich: die Massnahmen sind auf die Nutzung des Gewässerraums des Jonenbachs abzustimmen.	-	Ist im Rahmen der Genehmigung des Konzepts zum ökologischen Ausgleich zu berücksichtigen.
5	Ergänzung des Objektblatts betreffend Berücksichtigung der «Empfehlungen zur Vermeidung von Lichtemissionen» (BUWAL 2005)	-	Ist allenfalls im Rahmen eines Plangenehmigungsverfahrens zu berücksichtigen.
Kanton Zug (Amt für Raumplanung)			
	mit der Fortschreibung einverstanden	-	-
Gemeinde Hausen am Albis (Gemeinderat)			
	mit der Fortschreibung einverstanden	-	-
Gemeinde Baar (Abt. Planung / Bau)			
	mit der Fortschreibung einverstanden	-	-
Gemeinde Horgen (Gemeinderat)			
	Fortschreibung ist mit den Zielen der Richtplanung kongruent	-	-

3.2 Fiche par installation Courtelary (mise à jour)

3.2.1 Consultation des services fédéraux

Anträge **Propositions** **Proposte**	**Änderung im SIL** **Modification du PSIA** **Modifica del PSIA**	**Bemerkungen** **Remarques** **Osservazioni**
VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport / DDPS Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports / DDPS Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique / UFCL Ufficio federale delle costruzioni e della logistica		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique / UST Ufficio federale di statistica		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BJ Bundesamt für Justiz / OFJ Office fédérale de la justice / UFG Ufficio federale di giustizia		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazioni		
Aucune proposition ni remarque	-	-
EPA Eidgenössisches Personalamt / OFPER Office fédéral du personnel / UFPER Ufficio federale del personale		
Aucune proposition ni remarque	-	-
EZV Eidgenössische Zollverwaltung / AFD Administration fédérale des douanes / AFD Amministrazione federale delle dogane		
Aucune proposition ni remarque	-	-
Die Post / La Poste / La Posta		
Aucune proposition ni remarque	-	-
Schweizerische Bundesbahnen SBB / Chemin de fer fédéraux CFF/ FFS Ferrovie federali svizzere		
Aucune proposition ni remarque	-	-

Les autres instances consultées ne se sont pas prononcées sur les documents.

3.2.2 Consultation des autorités

	Anträge **Propositions** **Proposte**	**Änderung im SIL** **Modification du PSIA** **Modifica del PSIA**	**Bemerkungen** **Remarques** **Osservazioni**
Canton de Berne			
1	Le Canton de Berne demande de remplacer, dans la partie «Situation initiale» du thème «Etat de la coordination», «secteurs de protection des eaux» par «zones de protection des eaux».	Situation initiale, état de la coordination: «Les restrictions dues à la présence de ~~secteurs de protection des eaux~~ zones de protection des eaux souterraines ont été identifiées dans le protocole de coordination».	La remarque du Canton de Berne est intégrée dans la fiche PSIA.
2	Le Canton de Berne informe que la partie sud-ouest de l'aérodrome se trouve dans une zone de risque d'inondation mais les installations aéronautiques ne sont pas concernées. Il n'y a pas de mesures de génie hydraulique.	-	Cette information sera prise en compte dans le cadre de procédures d'approbation de plans.
Commune de Corgémont			
	Aucune proposition ni remarque	-	-
Commune de Cormoret			
	Aucune proposition ni remarque	-	-
	Commune de Courtelary		
	Aucune proposition ni remarque	-	-
	Groupe de vol à voile de la section biennoise de l'AéCS		
	Aucune proposition ni remarque	-	-

Les autres instances consultées ne se sont pas prononcées sur les documents.

3.3 Objektblatt Biel-Kappelen (Anpassung)

3.3.1 Ämterkonsultation

Anträge **Propositions** **Proposte**	**Änderung im SIL** **Modification du PSIA** **Modifica del PSIA**	**Bemerkungen** **Remarques** **Osservazioni**
VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport / DDPS Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports / DDPS Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport		
keine Bemerkungen	-	-
BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente		
keine Bemerkungen	-	-
BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura		
keine Bemerkungen	-	-
BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti		
keine Bemerkungen	-	-
BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique / UFCL Ufficio federale delle costruzioni e della logistica		
keine Bemerkungen	-	-
BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique / UST Ufficio federale di statistica		
keine Bemerkungen	-	-
BJ Bundesamt für Justiz / OFJ Office fédérale de la justice / UFG Ufficio federale di giustizia		
keine Bemerkungen	-	-
BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura		
keine Bemerkungen	-	-
BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazioni		
keine Bemerkungen	-	-
EPA Eidgenössisches Personalamt / OFPER Office fédéral du personnel / UFPER Ufficio federale del personale		
keine Bemerkungen	-	-
EZV Eidgenössische Zollverwaltung / AFD Administration fédérale des douanes / AFD Amministrazione federale delle dogane		
Es sind keine grenzüberschreitenden Taxi- und Transportflüge erlaubt.	-	Die Festlegungen im Objektblatt tangieren das Verbot grenzüberschreitender Taxi- und Transportflüge nicht.
Die Post / La Poste / La Posta		
keine Bemerkungen	-	-
Schweizerische Bundesbahnen SBB / Chemin de fer fédéraux CFF/ FFS Ferrovie federali svizzere		
keine Bemerkungen	-	-

Die anderen konsultierten Amtsstellen haben sich zu den Unterlagen nicht geäussert.

3.3.2 Anhörung der Behörden

	Anträge **Propositions** **Proposte**	**Änderung im SIL** **Modification du PSIA** **Modifica del PSIA**	**Bemerkungen** **Remarques** **Osservazioni**
Kanton Bern (Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion)			
1	In einer ersten Stellungnahme beantragt der Kanton, auf die Erhöhung des Verkehrspotenzials von jährlich 9 150 auf 11 000 Flugbewegungen zu verzichten oder in Absprache mit dem Kanton und den Gemeinden tiefer festzulegen. Eine solche Erhöhung der Verkehrsleistung um 20% sei kritisch zu beurteilen, auch wenn die Lärmbelastungsgrenzwerte eingehalten werden. Es erscheine politisch nicht opportun, den Spielraum, der durch die technische Entwicklung (leisere Flugzeuge, Pistenbefestigung etc.) resultiert, vollständig für die Erhöhung der Flugbewegungszahl einzusetzen.	-	-
2	Nach erfolgter Bereinigungsverhandlung unterstützt der Kanton die zwischen den hauptbetroffenen Gemeinden und der Flugplatzhalterin vereinbarte Lösung: Er stimmt dem im Objektblatt vorgesehenen Verkehrspotenzial von 11 000 Flugbewegungen zu, wenn im Betriebsreglement eine verbindliche Zahl von Flugbewegungen festgelegt wird (vgl. Gemeinde Kappelen, Ziffer 1). So kann dem Flugplatz ein angemessener Entwicklungsspielraum verschafft werden.	Festlegungen, Rahmenbedingungen zum Betrieb: «Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. Er ist so zu gestalten, dass keine wesentliche Verkehrszunahme stattfindet. Zur Reduktion …» Erläuterungen, Rahmenbedingungen zum Betrieb (zweiter Abschnitt): «Eine verbindliche Zahl der jährlichen Flugbewegungen ist nicht festgesetzt. Der Flugbetrieb ist im Betriebsreglement geregelt. Dort ist die Festlegung einer Bewegungszahl möglich; vorgesehen ist die Begrenzung auf jährlich 12 000 Flugbewegungen. Im Zusammenhang …»	Im Sinne des Antrags des Kantons und der Gemeinden Kappelen und Worben wird die Festlegung im Objektblatt, wonach der Betrieb im bisherigen Rahmen weiterzuführen ist, mit einer Aussage zur Verkehrsleistung untermauert. In den Erläuterungen soll zusätzlich auf die zwischen Flugplatzhalterin und Gemeinden getroffene Vereinbarung zur Begrenzung der Bewegungszahl im Betriebsreglement hingewiesen werden.
3	Im Betriebsreglement ist ein Vorbehalt einzufügen, wonach klar definierte Massnahmen zur Verminderung von Fluglärm zu ergreifen sind.	-	-
4	Die Massnahmen für den ökologischen Ausgleich, die im Zusammenhang mit der Optimierung der Flugpiste vorgesehen sind, sind sinnvoll und erwünscht. Sie sind mit der Plangenehmigung verbindlich festzulegen. Ihre Realisierung und Erhaltung sind durch das BAZL zu kontrollieren.	-	-
Gemeinde Kappelen			
1	In der ersten Stellungnahme lehnt die Gemeinde die Erhöhung des Verkehrspotenzials um 20 % für die Berechnung der Lärmbelastungskurve ab. Die Begründung resp. das öffentliche Interesse für eine solche Mehrbelastung fehle. Insbesondere sei nicht klar, wie und in welchem Prozess die Einhaltung der «zulässigen Lärmimmissionen» kontrolliert, gewährleistet und zeitnah durchgesetzt werden kann; griffige Instrumente zur Durchsetzung lärmbeschränkender Massnahmen fehlten. Die Nachrechnung der Lärmbelastungskurven sei teuer und unpraktikabel, Überschreitungen der zulässigen Werte würden zu spät festgestellt.	-	-

Anträge Propositions Proposte		Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
2	Nach erfolgter Bereinigungsverhandlung kann die Gemeinde dem im Objektblatt vorgesehenen Verkehrspotenzial von 11 000 (Grundlage für die Lärmberechnung) zustimmen unter der Bedingung, dass im Betriebsreglement eine verbindliche Zahl von Flugbewegungen festgelegt wird: max. 8 000 Bewegungen pro Jahr mit «lauten» Flugzeugen, max. 4 000 Bewegungen mit «leisen» Flugzeugen. Damit wird im Sinne einer wirkungsorientierten Lösung die emissionsträchtige Kategorie auf dem heutigen Stand eingefroren, bei den leiseren Schulungsflügen ein Wachstumsspielraum gewährt. Im Objektblatt ist eine entsprechende Anmerkung vorzunehmen. Eine privatrechtliche Vereinbarung gleichen Inhalts wird als ungeeignet betrachtet.	Festlegungen, Rahmenbedingungen zum Betrieb: «Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. Er ist so zu gestalten, dass keine wesentliche Verkehrszunahme stattfindet. Zur Reduktion …» Erläuterungen, Rahmenbedingungen zum Betrieb (zweiter Abschnitt): «Eine verbindliche Zahl der jährlichen Flugbewegungen ist nicht festgesetzt. Der Flugbetrieb ist im Betriebsreglement geregelt. Dort ist die Festlegung einer Bewegungszahl möglich; vorgesehen ist die Begrenzung auf jährlich 12 000 Flugbewegungen. Im Zusammenhang …»	Im Sinne des Antrags des Kantons und der Gemeinden Kappelen und Worben wird die Festlegung im Objektblatt, wonach der Betrieb im bisherigen Rahmen weiterzuführen ist, mit einer Aussage zur Verkehrsleistung untermauert. In den Erläuterungen soll zusätzlich auf die zwischen Flugplatzhalterin und Gemeinden getroffene Vereinbarung zur Begrenzung der Bewegungszahl im Betriebsreglement hingewiesen werden.
3	Betriebsreglement: eine Erweiterung der Betriebszeiten wird abgelehnt, wenn dies offensichtlich zu einer Ausweitung der belasteten Tageszeit führt.	-	Die Betriebszeiten sind nicht Gegenstand des Objektblatts; das Betriebsreglement wird im nachgelagerten Genehmigungsverfahren behandelt.
4	Hinweis: Das Flugfeld befindet sich in der Landwirtschaftszone. Die nicht dem Flugbetrieb zugehörenden Nutzungen sind zonenfremd und damit nicht zulässig, bestehende Bauten können nicht unzulässig erweitert oder umgenutzt werden (z.B. Restaurantfläche, Umnutzung Hangar in Lagerhalle). Die Gemeinde beabsichtigt nicht, ihren Zonenplan zu ändern.	-	-
Gemeinde Worben			
1	Das Gemeindegebiet befindet sich nach wie vor in einer Zone mit Lärmbelastungen, was zwingend im Objektblatt vermerkt (unter «Ausgangslage») und im Lärmkataster aufgenommen werden muss.	-	Unter «Ausgangslage, Gemeinden mit Lärmbelastung» sind diejenigen Gemeinden aufgeführt, deren Gebiet mindestens vom Planungswert der Empfindlichkeitsstufe 2 gemäss LSV tangiert ist (Gebiet mit Lärmbelastung). Aufgrund der neu berechneten Lärmkurve ist dies für die Gemeinde Worben nicht mehr der Fall.
2	Der bisherige Betrieb des Flugfelds wurde noch nie in Frage gestellt, ein Ausbau wird jedoch nicht unterstützt. Die Erhöhung der Verkehrsleistung als Grundlage für die Lärmberechnung wird abgelehnt.	-	-
3	Nach erfolgter Bereinigungsverhandlung kann die Gemeinde dem im Objektblatt vorgesehenen Verkehrspotenzial von 11 000 (Grundlage für die Lärmberechnung) zustimmen unter der Bedingung, dass im Betriebsreglement eine verbindliche Zahl von Flugbewegungen festgelegt wird: max. 8 000 Bewegungen pro Jahr mit «lauten» Flugzeugen, max. 4 000 Bewegungen mit «leisen» Flugzeugen. Damit wird im Sinne einer wirkungsorientierten Lösung die emissionsträchtige Kategorie auf dem heutigen Stand eingefroren, bei den leiseren Schulungsflügen ein Wachstumsspielraum gewährt. Im Objektblatt ist eine entsprechende Anmerkung vorzunehmen. Eine privatrechtliche Vereinbarung gleichen Inhalts wird als ungeeignet betrachtet.	Festlegungen, Rahmenbedingungen zum Betrieb: «Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. Er ist so zu gestalten, dass keine wesentliche Verkehrszunahme stattfindet. Zur Reduktion …» Erläuterungen, Rahmenbedingungen zum Betrieb (zweiter Abschnitt): «Eine verbindliche Zahl der jährlichen Flugbewegungen ist nicht festgesetzt. Der Flugbetrieb ist im Betriebsreglement geregelt. Dort ist die Festlegung einer Bewegungszahl möglich; vorgesehen ist die Begrenzung auf jährlich 12 000 Flugbewegungen. Im Zusammenhang …»	Im Sinne des Antrags des Kantons und der Gemeinden Kappelen und Worben wird die Festlegung im Objektblatt, wonach der Betrieb im bisherigen Rahmen weiterzuführen ist, mit einer Aussage zur Verkehrsleistung untermauert. In den Erläuterungen soll zusätzlich auf die zwischen Flugplatzhalterin und Gemeinden getroffene Vereinbarung zur Begrenzung der Bewegungszahl im Betriebsreglement hingewiesen werden.

Anträge **Propositions** **Proposte**	**Änderung im SIL** **Modification du PSIA** **Modifica del PSIA**	**Bemerkungen** **Remarques** **Osservazioni**
Gemeinde Aegerten		
Keine Einwendungen, die Grundsätze der kommunalen Richtplanung sind nicht betroffen.	-	-
Gemeinde Bellmund		
keine Bemerkungen	-	-
Gemeinde Jens		
Kein grundsätzlicher Einwand; das Objektblatt beeinflusst oder beeinträchtigt die Ortsplanung kaum. Anliegen, dass die Zahl der Flugbewegungen nicht ständig erhöht wird, soll im bisherigen Rahmen beibehalten und auf max. 10 000 pro Jahr beschränkt werden.	-	vgl. Kanton Bern, Ziffer 1
Gemeinde Lyss		
Vorbehalt: Die Hindernisbegrenzungsfläche könnte zu Einschränkungen führen, wenn die vom kantonalen Richtplan geforderte innere Verdichtung im Siedlungsgebiet das Wachstum in die Höhe nötig macht.	-	Die Hindernisbegrenzungsfläche, von der das Siedlungsgebiet in Lyss betroffen ist, verläuft auf einer Höhe von 45 m über Grund (Horizontalebene). Bauten, die diese Ebene durchstossen, sind möglich, müssen jedoch im Hinblick auf die Flugsicherheit geprüft und bewilligt werden (VIL Art. 63ff).
Gemeinde Merzligen		
Gemeinde nur randlich vom Gebiet mit Hindernisbegrenzung betroffen; das Objektblatt ist problemlos mit den Zielen und Grundsätzen der kommunalen Richtplanung vereinbar.	-	-
Gemeinde Port		
keine Bemerkungen	-	-
Gemeinde Studen		
Keine Bemerkungen; die vorgesehenen Massnahmen laufen der kommunalen Richtplanung nicht zuwider.	-	-

3.4 Objektblatt Langenthal (Fortschreibung)

3.4.1 Ämterkonsultation

Anträge **Propositions** **Proposte**	**Änderung im SIL** **Modification du PSIA** **Modifica del PSIA**	**Bemerkungen** **Remarques** **Osservazioni**
VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport / DDPS Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports / DDPS Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport		
keine Bemerkungen	-	-
BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente		
keine Bemerkungen	-	-
BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura		
keine Bemerkungen	-	-
BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti		
keine Bemerkungen	-	-
BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique / UFCL Ufficio federale delle costruzioni e della logistica		
keine Bemerkungen	-	-
BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique / UST Ufficio federale di statistica		
keine Bemerkungen	-	-
BJ Bundesamt für Justiz / OFJ Office fédérale de la justice / UFG Ufficio federale di giustizia		
keine Bemerkungen	-	-
BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura		
keine Bemerkungen	-	-
BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazioni		
keine Bemerkungen	-	-
EPA Eidgenössisches Personalamt / OFPER Office fédéral du personnel / UFPER Ufficio federale del personale		
keine Bemerkungen	-	-
EZV Eidgenössische Zollverwaltung / AFD Administration fédérale des douanes / AFD Amministrazione federale delle dogane		
keine Bemerkungen	-	-
Die Post / La Poste / La Posta		
keine Bemerkungen	-	-
Schweizerische Bundesbahnen SBB / Chemin de fer fédéraux CFF/ FFS Ferrovie federali svizzere		
keine Bemerkungen	-	-

Die anderen konsultierten Amtsstellen haben sich zu den Unterlagen nicht geäussert.

3.4.2 Anhörung der Behörden

	Anträge **Propositions** **Proposte**	**Änderung im SIL** **Modification du PSIA** **Modifica del PSIA**	**Bemerkungen** **Remarques** **Osservazioni**
Kanton Bern (Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion)			
1	Festlegungen Natur- und Landschaftsschutz, Anpassung: «Die Massnahmen zum ökologischen Ausgleich ~~richten sich nach dem Konzept~~ gemäss dem im Zusammenhang mit der Pistenbefestigung erarbeiteten Projekt (Plangenehmigung vom 20. April 2006) sind von der Flugplatzhalterin umzusetzen. Die Flugplatzhalterin ist zu verpflichten, die Einhaltung der Nutzungsbeschränkungen auf den Ausgleichsflächen zu kontrollieren und wenn nötig anzuordnen.»	Erläuterungen Natur- und Landschaftsschutz, Ergänzung: «Im Zusammenhang mit der Pistenbefestigung (Plangenehmigung vom 20. April 2006) hat die Flugplatzhalterin ein Projekt für den ökologischen Ausgleich erarbeitet. Die darin enthaltenen Massnahmen sind von der Flugplatzhalterin umzusetzen resp. hat diese die Einhaltung der Nutzungsbeschränkungen auf den Ausgleichsflächen zu kontrollieren und wenn nötig anzuordnen.»	In den Festlegungen soll lediglich der Grundsatz zum ökologischen Ausgleich verankert werden. Detaillierte Angaben dazu erfolgen in den Erläuterungen.
Gemeinde Bettenhausen (Gemeinderat)			
1	keine Bemerkungen zur Fortschreibung des Objektblatts	-	-
2	Die An- und Abflugrouten sind auch künftig einzuhalten.	-	Die Einhaltung der im Betriebsreglement festgelegten An- und Abflugrouten ist nicht Gegenstand des SIL.
Gemeinde Bleienbach (Gemeinderat)			
	mit der Fortschreibung einverstanden	-	-
Stadt Langenthal (Gemeinderat)			
	mit der Fortschreibung einverstanden	-	-
Gemeinde Lotzwil (Gemeinderat)			
	keine Bemerkungen	-	-
Gemeinde Ochlenberg (Gemeinderat)			
	mit der Fortschreibung einverstanden	-	-
Gemeinde Thörigen (Gemeinderat)			
	keine Bemerkungen	-	-

3.5 Objektblatt Saanen (Fortschreibung)

3.5.1 Ämterkonsultation

Anträge **Propositions** **Proposte**	**Änderung im SIL** **Modification du PSIA** **Modifica del PSIA**	**Bemerkungen** **Remarques** **Osservazioni**
VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport / DDPS Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports / DDPS Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport		
keine Bemerkungen	-	-
BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente		
keine Bemerkungen	-	-
BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura		
keine Bemerkungen	-	-
BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti		
keine Bemerkungen	-	-
BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique / UFCL Ufficio federale delle costruzioni e della logistica		
keine Bemerkungen	-	-
BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique / UST Ufficio federale di statistica		
keine Bemerkungen	-	-
BJ Bundesamt für Justiz / OFJ Office fédérale de la justice / UFG Ufficio federale di giustizia		
keine Bemerkungen	-	-
BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura		
keine Bemerkungen	-	-
BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazioni		
keine Bemerkungen	-	-
EPA Eidgenössisches Personalamt / OFPER Office fédéral du personnel / UFPER Ufficio federale del personale		
keine Bemerkungen	-	-
EZV Eidgenössische Zollverwaltung / AFD Administration fédérale des douanes / AFD Amministrazione federale delle dogane		
keine Bemerkungen	-	-
Die Post / La Poste / La Posta		
keine Bemerkungen	-	-
Schweizerische Bundesbahnen SBB / Chemin de fer fédéraux CFF/ FFS Ferrovie federali svizzere		
keine Bemerkungen	-	-

Die anderen konsultierten Amtsstellen haben sich zu den Unterlagen nicht geäussert.

3.5.2 Anhörung der Behörden

Anträge **Propositions** **Proposte**		**Änderung im SIL** **Modification du PSIA** **Modifica del PSIA**	**Bemerkungen** **Remarques** **Osservazioni**
Kanton Bern (Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion)			
1	Der Lärmbelastungskataster (LBK) von 1994 ist anzupassen.	-	Der LBK wird in den kommenden Jahren angepasst.
2	Die Verlegung von Teilen der Infrastruktur auf die Nordseite der Piste wird begrüsst.	-	-
3	Beim geplanten Neubau nördlich der Piste ist der Verlauf des eingedolten «Bortgräblis» zu beachten (Gewässerraum beidseitig 10 Meter), das am östlichen Ende des Flugfeldes das Gelände in Richtung Saane quert.	-	Das Fliessgewässer ist allenfalls im Rahmen des nachfolgenden Plangenehmigungsverfahrens zu berücksichtigen.
4	Erläuterungen; Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt: Korrektur des Rechtsverweises zum Raumbedarf der Saane.	Erläuterungen Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt; Anpassung: «Der Raumbedarf der Saane gemäss Art. ~~2~~41a der eidg. Gewässerschutzverordnung ~~Wasserbauverordnung WBV~~ resp. Art 41a des Gemeindebaureglements Saanen ist zu beachten.»	-
5	Bei Hochwasser von Saane und Bortgräbli ist mit Überschwemmungen auf dem Flugfeld zu rechnen. Bei baulichen Massnahmen empfehlen wir, die Fachstellen frühzeitig beizuziehen und geeignete Objektschutzmassnahmen zu planen.	-	Hochwasserschutzmassnahmen sind allenfalls im Rahmen von Plangenehmigungsverfahren vorzusehen.
6	Im östlichen Bereich des Flugfeldes will die Gemeinde Saanen eine neue Grundwasserfassung erstellen und die erforderliche Grundwasserschutzzone ausscheiden. Die neue Grundwasserfassung ist für die Trinkwasserversorgung der Region unverzichtbar und standortgebunden. In einer Vereinbarung zwischen der Einwohnergemeinde Saanen und der Flugplatzgenossenschaft sind die Einzelheiten für ein Nebeneinander von Flugplatz und Grundwasserfassung bzw. –schutz geregelt. Im Grundwasserschutzonen-Reglement wird zugesichert, dass die bestimmungsgemässe Nutzung der Piste und des Rollweges im Umfang des heutigen Besitzstandes gewährleistet bleibt.	Stand der Koordination, Ergänzung: «Die Gemeinde Saanen will im östlichen Bereich des Flugfeldes eine neue Grundwasserfassung erstellen. Das Nebeneinander von Flugplatz und Grundwasserfassung bzw. –schutz ist in einer Vereinbarung zwischen der Gemeinde Saanen und der Flugplatzhalterin geregelt. Der Flugbetrieb im gegenwärtigen Umfang bleibt gewährleistet.»	-
Gemeinde Saanen (Gemeinderat)			
	Flugplatzperimeter: die Fläche westlich der bestehenden Hochbauten auf der Nordseite der Piste ist im Sinne der Widerspruchsfreiheit zwischen SIL und kommunalem Richtplan ebenfalls als Festsetzung (statt als Zwischenergebnis) zu definieren.	Festlegungen Flugplatzperimeter, Anpassung: ~~«Zur Verbesserung der Sicherheit und der betrieblichen Abläufe auf dem Flugplatz soll die Option für die Verlegung von Teilen der Flugplatzanlagen (Flugzeugunterstände, Helikopterinfrastruktur) auf die Nordseite der Piste offen gehalten werden. Mögliche Standorte sind die Flächen östlich oder westlich der bestehenden Hochbauten [1].»~~ Erläuterungen Flugplatzperimeter, Infrastruktur; Anpassung: Im Perimeter eingeschlossen sind die für die Infrastrukturverlegung (Neubau) beanspruchte Fläche östlich der Hochbauten, die Fläche westlich der Hochbauten als Reservefläche, die nicht aviatisch genutzten landwirtschaftlichen Kulturlandflächen zwischen den einzelnen Anlageteilen, das vom Militär weiterhin genutzte Areal so-	Die Flugplatzhalterin beansprucht für die Infrastrukturverlegung die Fläche östlich der bestehenden Hochbauten. Die Fläche westlich der Hochbauten wird als Reservefläche festgesetzt.

Anträge **Propositions** **Proposte**	**Änderung im SIL** **Modification du PSIA** **Modifica del PSIA**	**Bemerkungen** **Remarques** **Osservazioni**
	wie das Ufergehölz entlang der Saane. ~~Die für die Verlegung der Unterstände 6 und 7 oder der Heli-Infrastruktur auf die Nordseite der Piste vorgesehenen Flächen sind als Zwischenergebnis in den Flugplatzperimeter integriert. Die Festsetzung erfolgt auf der Basis konkreter Projektvorstellungen, der Perimeter umfasst das für Bauten und Anlagen effektiv beanspruchte Areal.~~ Karte, Anpassung: Änderung der Fläche westlich der bestehenden Hochbauten von «Zwischenergebnis» zu «Festsetzung»; Nummer 1 in Karte löschen	
Flugplatzgenossenschaft Gstaad Saanenland		
keine Bemerkungen	-	-

3.6 Objektblatt Thun (Fortschreibung)

3.6.1 Ämterkonsultation

Anträge **Propositions** **Proposte**	**Änderung im SIL** **Modification du PSIA** **Modifica del PSIA**	**Bemerkungen** **Remarques** **Osservazioni**
VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport / DDPS Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports / DDPS Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport		
keine Bemerkungen	-	-
BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente		
keine Bemerkungen	-	-
BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura		
keine Bemerkungen	-	-
BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti		
keine Bemerkungen	-	-
BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique / UFCL Ufficio federale delle costruzioni e della logistica		
keine Bemerkungen	-	-
BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique / UST Ufficio federale di statistica		
keine Bemerkungen	-	-
BJ Bundesamt für Justiz / OFJ Office fédérale de la justice / UFG Ufficio federale di giustizia		
keine Bemerkungen	-	-
BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura		
keine Bemerkungen	-	-
BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazioni		
keine Bemerkungen	-	-
EPA Eidgenössisches Personalamt / OFPER Office fédéral du personnel / UFPER Ufficio federale del personale		
keine Bemerkungen	-	-
EZV Eidgenössische Zollverwaltung / AFD Administration fédérale des douanes / AFD Amministrazione federale delle dogane		
keine Bemerkungen	-	-
Die Post / La Poste / La Posta		
keine Bemerkungen	-	-
Schweizerische Bundesbahnen SBB / Chemin de fer fédéraux CFF/ FFS Ferrovie federali svizzere		
keine Bemerkungen	-	-

Die anderen konsultierten Amtsstellen haben sich zu den Unterlagen nicht geäussert.

3.6.2 Anhörung der Behörden

Anträge **Propositions** **Proposte**	**Änderung im SIL** **Modification du PSIA** **Modifica del PSIA**	**Bemerkungen** **Remarques** **Osservazioni**
Kanton Bern (Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion)		
1 Anpassung der Festlegungen Natur- und Landschaftsschutz: «Die Massnahmen zum ökologischen Ausgleich ~~richten sich nach dem Konzept~~ gemäss dem 2014 erarbeiteten Projekt sind von der Flugplatzhalterin umzusetzen. Die Flugplatzhalterin ist zu verpflichten, die Einhaltung der Nutzungsbeschränkungen auf den Ausgleichsflächen zu kontrollieren und wenn nötig anzuordnen.»	Ergänzung der Erläuterungen Natur- und Landschaftsschutz: «Die Flugplatzhalterin hat 2014 ein Konzept für den ökologischen Ausgleich erarbeitet. Die darin enthaltenen Massnahmen sind von der Flugplatzhalterin umzusetzen, resp. hat diese die Einhaltung der Nutzungsbeschränkungen auf den Ausgleichsflächen zu kontrollieren und wenn nötig anzuordnen.»	In den Festlegungen soll lediglich der Grundsatz zum ökologischen Ausgleich verankert werden. Detaillierte Angaben dazu erfolgen in den Erläuterungen.
Gemeinde Amsoldingen (Gemeinderat)		
mit der Fortschreibung einverstanden	-	-
Gemeinde Heimberg (Gemeinderat)		
mit der Fortschreibung einverstanden	-	-
Gemeinde Steffisburg (Abt. Hochbau / Planung)		
Verzicht auf Stellungnahme	-	-
Stadt Thun (Planungsamt)		
mit der Fortschreibung einverstanden	-	-
Gemeinde Uetendorf (Gemeinderat)		
mit der Fortschreibung einverstanden	-	-

3.7 Objektblatt Wangen-Lachen

3.7.1 Ämterkonsultation

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport / DDPS Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports / DDPS Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport		
keine Bemerkungen	-	-
BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente		
keine Bemerkungen	-	-
BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura		
keine Bemerkungen	-	-
BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti		
keine Bemerkungen	-	-
BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique / UFCL Ufficio federale delle costruzioni e della logistica		
keine Bemerkungen	-	-
BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique / UST Ufficio federale di statistica		
keine Bemerkungen	-	-
BJ Bundesamt für Justiz / OFJ Office fédérale de la justice / UFG Ufficio federale di giustizia		
In den Erläuterungen zum Natur- und Landschaftsschutz ist der Satz «Eine Kompensationsmöglichkeit besteht im Bereich der geplanten Erweiterung der kantonalen Naturschutzzone Nuoler Ried.» zu streichen. Der Bundesrat verfüge nicht über das Wissen, dass im Bereich der geplanten Naturschutzzone sicher eine Kompensationsmöglichkeit besteht. Wie in den Erwägungen zu den Anträgen aus der Mitwirkung zutreffend bemerkt werde (vgl. Schwyzer Umweltrat, Antrag 7), wird über Ausdehnung, Standort und Qualität von ökologischen Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen erst in den nachgelagerten Plangenehmigungsverfahren zu entscheiden sein.	Erläuterungen, Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt: «… Massnahmen zum Weiterbestand der Kiebitz-Brutplätze, die sich in der Nachbarschaft des Flugplatzes befinden. Eine Kompensationsmöglichkeit besteht voraussichtlich im Bereich der geplanten Erweiterung der kantonalen Naturschutzzone «Nuoler Ried». Weiter ist die …»	Die Möglichkeit, die Kiebitz-Brutplätze im Bereich der geplanten Erweiterung der kantonalen Naturschutzzone zu kompensieren, wurde mit den Grundeigentümern und den zuständigen kantonalen Stellen besprochen und im Koordinationsprotokoll vom November 2014 festgehalten. Die Gewissheit, dass dies so auch realisiert werden kann, besteht tatsächlich erst nach dem Abschluss des Plangenehmigungsverfahrens.
BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura		
keine Bemerkungen	-	-
BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazioni		
keine Bemerkungen	-	-
EPA Eidgenössisches Personalamt / OFPER Office fédéral du personnel / UFPER Ufficio federale del personale		
keine Bemerkungen	-	-
EZV Eidgenössische Zollverwaltung / AFD Administration fédérale des douanes / AFD Amministrazione federale delle dogane		
keine Bemerkungen	-	-
Die Post / La Poste / La Posta		
keine Bemerkungen	-	-
Schweizerische Bundesbahnen SBB / Chemin de fer fédéraux CFF/ FFS Ferrovie federali svizzere		
keine Bemerkungen	-	-

Die anderen konsultierten Amtsstellen haben sich zu den Unterlagen nicht geäussert.

3.7.2 Anhörung der Behörden

	Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Kanton Schwyz (Regierungsrat)			
1	Keine grundsätzlichen Einwände zum Objektblatt; Empfehlungen, Hinweise und mögliche Auflagen im Hinblick auf nachfolgende Genehmigungsverfahren:	-	-
2	Brutgebiet und Rastplatz für Zugvögel, Helikopterflüge als Störungsquelle; die Helikopter sollen auf kürzester Strecke und möglichst hoch anfliegen, keine An- und Schwebeflüge ausserhalb dem Flugplatzareal.	Festlegungen, Rahmenbedingungen zum Betrieb: «… sind im Betriebsreglement festgelegt. Störungen des Helikopterbetriebs auf die Vogelwelt sind soweit wie möglich zu vermeiden. Zur Reduktion …» Erläuterungen, Rahmenbedingungen zum Betrieb: «… beschränktem Mass zugelassen werden. Um Störungen der Vogelwelt möglichst gering zu halten, sind die An- und Abflüge der Helikopter direkt und möglichst steil zu führen. Eine formale Anpassung …»	Dem Antrag wird entsprochen. Der Grundsatz, wonach die Störung der Vogelwelt durch die Helikopterflüge soweit wie möglich vermieden werden soll, wird ins Objektblatt aufgenommen. Die konkreten Massnahmen werden im Betriebsreglement festzulegen sein (An- und Abflugverfahren). Landungen und Schwebeflüge sind im Umkreis von 500 m des Flugplatzareals sowie in Schutzgebieten nicht gestattet (Aussenlandeverordnung; SR 748.132.3).
3	Die geplante Erweiterung der Naturschutzzone «Nuoler Ried» und die damit verbundene Verlegung der Flurstrasse sind eine notwendige Voraussetzung für die geplante Flugplatzerweiterung.	-	Die Erweiterung der Naturschutzzone ist im Objektblatt unter «Stand der Koordination» erwähnt. Die Verknüpfung mit der Flugplatznutzung wird bei der Plangenehmigung zum Umbau der Flugplatzanlagen herzustellen sein.
4	Bei der Genehmigung des Betriebsreglement resp. der Plangenehmigung für den Umbau der Flugplatzanlagen sind die Grundlagen für die Lärmberechnung offenzulegen; das Betriebsreglement ist mit betrieblichen und technischen Lärmschutzmassnahmen zu ergänzen.	-	Die Grundlagen zur Lärmberechnung werden im Umweltverträglichkeitsbericht zum Genehmigungsgesuch enthalten sein. Bei der Genehmigung des Betriebsreglements werden im Sinne des Vorsorgeprinzips auch Lärmschutzmassnahmen zu prüfen und festzulegen sein.
5	Die Revitalisierung des Risletenbachs kann nicht vollständig dem ökologischen Ausgleich für die Erneuerung der Flugplatzanlage angerechnet werden.	-	Der ökologische Ausgleich zur Flugplatznutzung ist mit der Aufwertung des Gewässerraums abzustimmen. Über die Anrechenbarkeit ist bei der Plangenehmigung zu entscheiden.
6	Der Betreiber des benachbarten Wasserflugplatzes ist in die nachfolgenden Verfahren einzubeziehen.	-	Der Betreiber kann seine Rechte in der gesetzlich vorgesehenen Form wahrnehmen. Ein spezieller Abstimmungsbedarf besteht nicht.
Gemeinde Wangen (Gemeinderat)			
	Die Gemeinde unterstützt den Betrieb des Flugplatzes und setzt sich für dessen Erhalt ein; das Objektblatt darf die Nutzungsplanung der Gemeinde nicht präjudizieren.	-	Die Genehmigung von Flugplatzanlagen setzt keinen kommunalen Nutzungsplan voraus. Massgebend ist einzig der Flugplatzperimeter. Der Nutzungsplan ist massgebend für die Bewilligung anderer Bauten und Anlagen im Gebiet des Flugplatzes (z. B. Freizeit und Erholung).
Gemeinde Lachen (Gemeinderat)			
	Die Gemeinde profitiert von den Vorzügen des Flugplatzes, ist aber von den Immissionen und Sicherheitsrisiken durch Flugverkehr betroffen. Sie unterstützt die zeitgemässe Erneuerung der Flugplatzanlage zur Verbesserung der Sicherheit; lehnt einen Ausbau ab, der zu erhöhten Immissionen und Sicherheitsrisiken führt. Die Festlegungen im Objektblatt sind in dieser Hinsicht nochmals zu prüfen und anzupassen.	-	Mit den Vorgaben im Objektblatt wird die zeitgemässe Erneuerung der Flugplatzanlagen ermöglicht. Eine Ausweitung des Betriebs ist nicht vorgesehen, erhöhte Immissionen und Sicherheitsrisiken sind nicht zu erwarten.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Gemeinde Altendorf (Gemeinderat)		
keine Bemerkungen	-	-
Stadt Rapperswil-Jona (Bau- und Umweltkommission)		
keine Bemerkungen	-	-
Region Zürichsee Linth		
keine Bemerkungen	-	-

3.7.3 Mitwirkung der Bevölkerung

	Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Ausserschwyzerische Fluggemeinschaft Wangen (ASFG), Flugplatzhalterin			
1	Unter Ausgangslage ist zu berichtigen: Das Flugfeld ist seit 1949 in Betrieb; es dient in erster Linie der fliegerischen Aus- und Weiterbildung sowie Sport- und Freizeitflügen (mit Rundflügen).	Ausgangslage, Zweck der Anlage, Funktion im Netz: «Flugfeld seit 1950 ~~1967~~ in Betrieb, … dient in erster Linie der fliegerischen Aus- und Weiterbildung sowie Sport- und Freizeitflügen (mit Rundflügen) ~~sowie der fliegerischen Aus- und Weiterbildung~~.»	Die Berichtigung gemäss Antrag wird übernommen; der Flugbetrieb wurde 1950 aufgenommen.
2	Die Aus- und Weiterbildung ist die wichtigste Sparte auf dem Flugplatz mit dem grössten Flugstunden-Anteil; sie ist in der Zweckbestimmung voranzustellen. Weiter sind die Rundflüge als wichtiges touristisches Angebot und die Geschäftsflüge aufzuführen. Dank der vereinfachter Zollabwicklung bietet der Flugplatz ideale Voraussetzungen für direkte Geschäftsflüge ins Ausland.	Festlegungen, Zweckbestimmung: «… Er dient in erster Linie ~~Sport- und Freizeitflügen sowie~~ der fliegerischen Aus- und Weiterbildung~~ sowie~~, Sport- und Freizeitflügen sowie Geschäftsflügen. …»	Die beantragte Anpassung wird teilweise übernommen. Auf die spezielle Erwähnung der Rundflüge wird verzichtet. Sie ist Teil des Sport- und Freizeitverkehrs; zwischen gewerbs- und nichtgewerbsmässigen Flügen wird in der Zweckbestimmung nicht unterschieden.
3	Mit dem SIL wurde 2014 ein neuer Lärmbelastungskataster (LBK) erstellt (Betriebsjahr 2012). Unter der Ausgangslage ist er anstelle des LBK 1995 zu erwähnen.	-	Für das Objektblatt wurde 2014 die Lärmbelastung neu berechnet. Diese Lärmbelastungskurven können erst in den LBK überführt werden, wenn im Zuge der Genehmigung des Betriebsreglements die zulässigen Lärmimmissionen nach Art. 37a der Lärmschutzverordnung (LSV SR 814.41) festgelegt sind. Bis dahin bleibt der LBK 1995 offiziell in Kraft.
Genossame Lachen			
1	Die Flugbewegungen sind auf 28 000 festzulegen, der langjährige Durchschnitt liegt bei 26 597 Flugbewegungen pro Jahr (der Median bei 27 346).	Festlegungen, Rahmenbedingungen zum Betrieb: «Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. Er ist so zu gestalten, dass keine spürbare Verkehrszunahme stattfindet. Die An- und Abflugverfahren …» Erläuterungen, Rahmenbedingungen zum Betrieb (zweiter Abschnitt): «Eine verbindliche Zahl der jährlichen Flugbewegungen ist nicht festgesetzt. Der Flugbetrieb ist im Betriebsreglement aber so zu regeln, dass die jährliche Verkehrsmenge den bisherigen Rahmen nicht übersteigt. ~~geregelt.~~ Änderungen im Flugbetrieb …»	Die jährliche Zahl der Flugbewegungen soll im Objektblatt nicht verbindlich festgesetzt werden. Sie dient als Berechnungsgrundlage für das Gebiet mit Lärmbelastung, das den Flugbetrieb resp. die Lärmimmissionen begrenzt. Mit der Bewegungszahl von 30 000 (bei heutiger Flottenzusammensetzung) soll dem Flugplatz ein kleiner raumplanerischer Spielraum gewährt werden. Mit der Ergänzung der Festlegungen zum Betrieb wird dem Anliegen, dass die Bewegungszahlen beim Einsatz von leiseren Fluggeräten oder bei einer andern Verteilung des Betriebs über das Jahr nicht spürbar ansteigen, jedoch Rechnung getragen.

Anträge Propositions Proposte		Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
2	Das Betriebsreglement soll den aktuellen Fakten und neuen Bedürfnissen des Flugplatzes angepasst werden, um Transparenz zu schaffen. Insbesondere soll das Abflugregime nach Osten verbindlich festgelegt werden.	-	Die vorgesehene Überprüfung und Anpassung des Betriebsreglements wird auf den geltenden Rechtsgrundlagen sowie den aktuellen Bedürfnissen von Flugplatz und umgebenden Nutzungen beruhen.
3	Bei Verlegung und Neubau des Hangars sind die Gebäude so platzieren und gestalten, dass die durch den Betrieb verursachten Lärmimmissionen im Siedlungsgebiet Ennet Aa möglichst gering sind (z. B. Türöffnungen nach Osten).	-	Der Lärmvorsorge wird bei der Projektierung des Umbaus Beachtung zu schenken sein.
Schwyzer Umweltrat (SUR) / BirdLife Schweiz (SVS)			
1	Der Flugplatz liegt in einem heiklen Umfeld; er wurde ins Flachmoor Nr. 1844 «Nouler Ried» hineingebaut, Teile liegen im BLN-Gebiet 1406 «Zürcher Obersee»; das Wasser- und Zugvogelreservat Nr. 105 «Zürich-Obersee» wird regelmässig überflogen. Diese Gebiete sind von nationaler Bedeutung; der Flugplatz ist demgegenüber eine Freizeitanlage, der lediglich regionale Bedeutung zukommt. Insbesondere hat der Moorschutz in jedem Fall Vorrang vor den andern Interessen. Gegen Störungen (Nährstoffeintrag, Wasserhaushalt) sind Pufferzonen einzuhalten. Die gesetzlichen Grundlagen sprechen eher für Rückbau denn für einen Ausbau des Flugplatzes.	-	Der Flugplatz wurde 1950 in Betrieb genommen. Das BLN-Gebiet stammt von 1977, das Inventar der Flachmoore wurde 1994 in Kraft gesetzt. Der Flugplatz wurde demzufolge nicht in die Schutzgebiete hineingebaut, er besteht schon länger und ist nach den Kriterien der Bestandesgarantie zu beurteilen. Im Bereich des Flachmoors sind weder Ausbauten noch eine Veränderung des Betriebs vorgesehen, Bewirtschaftung und Pflege des Schutzgebiets sollen ausdrücklich in der bisherigen Form weitergeführt werden.
2	Antrag zur Zweckbestimmung: Eine Aufhebung des Flugplatzes ist zu prüfen. Die Anlage ist mit dem Moorschutz nicht verträglich (insbesondere mit der Avifauna). Die Festlegung, wonach ihre Entwicklung durch das geltendes Umweltrecht begrenzt ist, ist zu salopp und zu präzisieren.	-	Die Aufhebung des Flugplatzes steht nicht zur Diskussion. Sein Standort und seine Funktion im Flugplatznetz sind im Konzeptteil des SIL festgesetzt (Beschluss Bundesrat vom 18. Oktober 2000). Die Festlegungen im Objektblatt bauen auf diesem Konzeptteil auf. Die künftige Entwicklung des Flugplatzes ist unter anderem durch die Bestimmungen in den Bundesinventaren und in der LSV begrenzt. Diese rechtlichen Vorgaben sind im Hinblick auf die Festlegungen im SIL hinreichend präzis.
3	Eventualantrag zur Zweckbestimmung: Der Helikopterlandeplatz ist aufheben; zudem seien keine Ultraleichtflugzeuge zuzulassen. Helikopter haben einen massiven Einfluss auf die Vogelwelt (Vögel werden aufgescheucht, was mit zusätzlichem Energieverbrauch verbunden ist). Dies ist im Flachmoor und bei bedrohten Arten auch ausserhalb des Moors nicht gesetzeskonform.	Ergänzung der Festlegungen und Erläuterungen zu den Rahmenbedingungen zum Betrieb: vgl. Kanton Schwyz, Ziffer 2	Der Einfluss des Helikopterverkehrs auf die Vogelwelt ist unbestritten. Der Grundsatz, wonach die Störung der Vogelwelt durch die Helikopterflüge soweit wie möglich vermieden werden soll, wird deshalb ins Objektblatt aufgenommen. Von einem Verbot des Helikopterbetriebs ist jedoch abzusehen. Die konkreten An- und Abflugverfahren werden im Betriebsreglement zu regeln sein; bei der Berechnung der Lärmbelastungskurve wurde von einer begrenzten Verkehrsmenge von jährlich 420 Bewegungen ausgegangen. Der Einfluss des Helikopter- und Ultraleichtverkehrs auf die Vogelwelt sowie allfällige weitergehende betriebliche Massnahmen werden im Rahmen der nachfolgenden Genehmigungsverfahren vertieft zu prüfen sein (Umweltverträglichkeitsprüfung).

	Anträge **Propositions** **Proposte**	**Änderung im SIL** **Modification du PSIA** **Modifica del PSIA**	**Bemerkungen** **Remarques** **Osservazioni**
4	Eventualantrag zu den Rahmenbedingungen zum Betrieb: Zur Reduktion der Umweltbelastung durch den Betrieb sind die heute fast 30 000 Flugbewegungen jährlich auf höchstens die Hälfte zu reduzieren. Der Flugplatzhalter trifft die dazu notwendigen betrieblichen Vorkehrungen. Der Flugplatz steht entgegen der Aussage im Objektblatt sehr wohl im Konflikt mit den umliegenden Schutzgebieten; der Betrieb des Flugplatzes (inkl. Betriebsreglement) ist auf diese Schutzziele auszurichten.	Ergänzung der Festlegungen und Erläuterungen zu den Rahmenbedingungen zum Betrieb: vgl. Genossame Lachen, Ziffer 1	Der Flugplatz soll seine bestehende Funktion aufrechterhalten können, der Betrieb soll im bisherigen Rahmen weitergeführt werden. Mit einer Halbierung des Verkehrs könnte dies kaum mehr gewährleistet werden. Zudem sind für den Schutz der Fauna, abgesehen von der absoluten Verkehrsmenge, vielmehr die tages- und jahreszeitlichen Regelungen des Flugbetriebs von Bedeutung. Eine vertiefte Prüfung erfolgt in den nachgelagerten Genehmigungsverfahren.
5	Eventualantrag zum Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter ist dem Schutzgebiet, insbesondere dem Flachmoor von nationaler Bedeutung anzupassen. Bauten, die nicht dem Flugbetrieb dienen, und zusätzliche Bauten zum bisherigen Betrieb sollen nicht errichtet werden dürfen. Flachmoore sind ungeschmälert zu erhalten, eine Interessenabwägung ist nicht möglich. Das Schutzgebiet darf aufgrund des Flugbetriebs nicht verkleinert werden.	-	Im Bereich des Flachmoors sind weder Ausbauten noch eine Veränderung des Betriebs vorgesehen. Die Bewirtschaftung und Pflege des Schutzgebiets sollen ausdrücklich in der bisherigen Form weitergeführt werden. Aus der Überlagerung von Flachmoorperimeter und Flugplatzperimeter (betrifft Teile des Sicherheitsstreifens der Piste) ergibt sich kein unmittelbarer Nutzungskonflikt.
6	Studien zum Einfluss von Verkehrslärm auf lärmempfindliche Vogelarten haben gezeigt, dass bereits eine Belastung im Bereich der Planungswerte einen erheblichen Einfluss auf das Verhalten dieser Vögel (z. B. Kiebitz) haben kann. Auch deshalb ist eine Reduktion des Flugbetriebs anzustreben.	-	Die gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte für die Menschen können eingehalten werden. Weitergehende lärmmindernde Massnahmen im Sinne der Vorsorge werden in den nachgelagerten Genehmigungsverfahren zu prüfen und bei der Umsetzung im Betrieb zu ergreifen sein. Dies gilt ebenso bezüglich dem Einfluss der Lärmbelastung auf die Vogelwelt.
7	Kantonale Schutzgebiete und Schutzgebiete von nationaler Bedeutung können nicht als ökologische Ausgleichsflächen angerechnet werden. Aufwertungsmassnahmen, die bei der Aufweitung des Risletenbachs oder im Bereich von Pufferzonen der Schutzgebiete zu treffen sind, gelten nicht als Ersatzmassnahme für das Flugplatzprojekt.	-	Über Ausdehnung, Standort und Qualität von ökologischem Ausgleich und Ersatzmassnahmen für den Umbau und den Betrieb des Flugplatzes wird in den nachgelagerten Genehmigungsverfahren zu entscheiden sein (vgl. auch Kanton Schwyz, Ziffer 5).
IG Ennet Aa (30 Privathaushalte und -personen)			
1	Der Betrieb im «bisherigen Rahmen» verletzt die anzustrebenden Grenzwerte der Umweltschutzgesetzgebung im Wohngebiet Ennet Aa. Die Zone der mit mehr als 55 dB(A) belasteten Wohnbauten hat seit der letzten Erhebung 1995 erheblich zugenommen. Das explosionsartige Wachstum der Flugbewegungen seit dem Ausbau des Gebiets Ennet Aa trägt zu dieser Belastung bei. Antrag: Es ist festzulegen, dass das Flugfeld nicht ohne lärmdämpfende Massnahmen im bisherigen Rahmen weitergenutzt werden kann.	-	Die Belastung von 55 dB(A) entspricht dem Planungswert der Empfindlichkeitsstufe 2 gemäss LSV. Sie hat seit der letzten Erhebung, die im Lärmbelastungskataster (LBK) von 1995 dargestellt ist, nicht zugenommen. Dieser LBK beruhte auf einer Berechnung mit 31 900 Flugbewegungen und der damaligen (lärmigeren) Flottenzusammensetzung. Weil diese Lärmkurven aber mit einem überholten Modell berechnet wurden, sind sie mit der aktuellen Lärmberechnung von 2014 nicht vergleichbar. Der Flugplatz ist gehalten, dem umweltrechtlichen Vorsorgeprinzip Folge zu leisten und die betrieblich möglichen Vorkehrungen zur Reduktion der Lärmbelastung zu treffen. Dies wird im Objektblatt bereits so festgelegt und im Betriebsreglement resp. im Flugplatzbetrieb umzusetzen sein.

Anträge **Propositions** **Proposte**		**Änderung im SIL** **Modification du PSIA** **Modifica del PSIA**	**Bemerkungen** **Remarques** **Osservazioni**
2	Betrieb, Perimeter und Infrastruktur sind mit den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzzielen nicht befriedigend abgestimmt. Antrag: der Satz in der Ausgangslage ist entsprechend anzupassen. Zwischen Flugbetrieb und Bedürfnis der Anwohner nach Ruhe und Sicherheit besteht ein klares Spannungsverhältnis.	-	Der erwähnte Satz unter «Stand der Koordination» bezieht sich auf die raumplanerische Abstimmung, wie sie im Koordinationsprotokoll vom November 2014 festgehalten ist. Zwischen den Festlegungen im Objektblatt und den geltenden Beststimmungen in der Richt-, Nutzungs- und Schutzplanung bestehen demnach keine Konflikte. Dem Ruhebedürfnis der Anwohner wird auf der Ebene des Betriebsreglements und bei dessen Anwendung im Flugplatzbetrieb Rechnung zu tragen sein.
3	Der fehlende Platz für Flugzeuge am Boden darf nicht zur Erweiterung der Anlage, sondern muss umgekehrt zur Reduktion des Betriebs führen. Das Verkehrspotenzial muss reduziert werden. Der Flugplatz hat kein Anrecht auf eine Ausdehnung und Lärmsteigerung. Die Verkehrsmenge hat sich seit Bestehen der Siedlung Ennet Aa (1975) verdoppelt.	-	Vorgesehen ist weder eine Erweiterung der Anlage noch eine Ausdehnung des Betriebs. Mit der Erweiterung des Flugplatzperimeters gegen Süden soll die aus Sicherheitsgründen notwendige Verlegung der bestehenden Helikopter-Standplätze weg von der Piste und der damit verbundene Umbau der Hangargebäude raumplanerisch gesichert werden. Die Vorgaben zur Begrenzung des Betriebs (Gebiet mit Lärmbelastung) beruhen auf den seit 1980 ungefähr konstanten Bewegungszahlen (Schwankungen zwischen jährlich ca. 33 000 und 22 000 Flugbewegungen). Der Flugplatz besteht seit 1950, die Betriebsbewilligung wurde 1970 erteilt.
4	Antrag: Der Betrieb ist so zu gestalten, dass die Planungsgrenzwerte in den angrenzenden Wohngebieten eingehalten werden. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft der Flugplatzhalter die betrieblich notwendigen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und setzt die Einhaltung der Vorschriften nachweislich und auf seine Kosten durch. Bei Nichteinhaltung ist der Flugplatz zu büssen, die Rechtsgrundlagen dazu sind zu schaffen.	Festlegungen, Rahmenbedingungen zum Betrieb: «… im Betriebsreglement festgelegt. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft der Flugplatzhalter die betrieblich ~~möglichen~~ notwendigen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und ~~wacht über~~ setzt die Einhaltung der Vorschriften durch.»	Nach den Bestimmungen des Umweltrechts sind die Planungswerte bei der Erstellung neuer Anlagen resp. der Ausscheidung und Erschliessung neuer Bauzonen einzuhalten. Bei der Änderung bestehender Anlagen oder der Überbauung bestehender Bauzonen gelten die Immissionsgrenzwerte. Der bestehende, im Objektblatt festzulegende Betrieb hält diese Werte im angrenzenden Wohngebiet ein. Demgegenüber soll, entsprechend dem Antrag, mit einer textlichen Anpassung der Beachtung des Vorsorgeprinzips und der Einhaltung der Vorschriften durch den Flugplatzhalter mehr Nachdruck verliehen werden. Der Auftrag für die Änderung der Rechtsgrundlagen im Strafrecht und Bussenwesen ist jedoch nicht Gegenstand des SIL.
5	Das Wohn- und Erholungsgebiet Ennet Aa ist im Pilotenhandbuch (VAC-Karte) als lärmempfindlich zu kennzeichnen.	-	Der Antrag ist in den nachgelagerten Verfahren zu behandeln; der Inhalt des Pilotenhandbuchs ist nicht Gegenstand des SIL.
6	Mit dem Gebiet mit Lärmbelastung, das den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb begrenzt, werden neue Fakten geschaffen. Die zulässige Lärmbelastung im Wohngebiet Ennet Aa erhöht sich von der Empfindlichkeitsstufe 2 auf Stufe 3, was nicht akzeptabel ist. Es ist festzusetzen, dass die heutigen Verletzungen der Planungswerte eliminiert und der Planungswert ES II für das ganze Wohngebiet sichergestellt werden. Der Flugplatzbetrieb ist darauf abzustimmen.	-	Die zulässige Lärmbelastung im Wohngebiet Ennet Aa richtet sich nach den Bestimmungen der LSV. In überbauten Bauzonen ist der Immissionsgrenzwert massgebend, für Wohngebiete gilt nach wie vor die Empfindlichkeitsstufe 2 (vgl. auch Ziffer 4). Damit werden keine neuen Fakten geschaffen. Ein Vergleich der neu berechneten Lärmkurven mit den Lärmkurven im LBK von 1995 ist überdies nicht möglich (vgl. Ziffer 1).

	Anträge **Propositions** **Proposte**	**Änderung im SIL** **Modification du PSIA** **Modifica del PSIA**	**Bemerkungen** **Remarques** **Osservazioni**
7	Im Betriebsreglement ist der Flugbetrieb an weiteren Feiertagen zu verbieten. Der Schulungsbetrieb ist während den täglichen Essens- und Ruhezeiten (Mittag, Abend) einzustellen.	-	Der Antrag ist im nachgelagerten Genehmigungsverfahren zum Betriebsreglement zu behandeln; die Betriebszeiten sind nicht Gegenstand des SIL.
8	Gegen die Erneuerung der Flugplatzanlagen besteht kein Einwand, wenn dies gleichzeitig der Reduktion der Emissionen dient. Im Falle einer Erweiterung der Anlagen ist die Einhaltung der Planungswerte zumutbar. Die Bauten sind so anzuordnen, dass das Wohngebiet vor Standlauflärm geschützt ist.	-	Bei der geplanten Umgestaltung der Flugplatzanlagen handelt es sich nicht um eine Erweiterung, sondern um eine Verlegung. In beiden Fällen gilt dies aber als wesentliche Änderung einer bestehenden Anlage, bei der die Immissionsgrenzwerte einzuhalten sind. Die Anordnung der Bauten im Hinblick auf die Lärmvorsorge wird bei der Projektierung des Umbaus zu beachten resp. im nachgelagerten Plangenehmigungsverfahren zu prüfen sein (vgl. auch Genossame Lachen, Ziffer 3).
IG Ennet Aa (einzelne Privathaushalte und -personen)			
1	Antrag: Auf die Änderung des Objektblatts ist zu verzichten. Andernfalls sind eine Bestandesaufnahme der Emissionen, die durch den Flugplatz und die zugehörigen Betriebe verursacht werden, vorzunehmen; ein neuer Lärmkataster mit einer Beschränkung auf 15 000 Flugbewegungen zu erstellen; die unterschiedlichen Bedürfnisse und Interessen der Anspruchsgruppen im Rahmen einer Mediation zu klären und das Objektblatt vollständig zu überarbeiten.	-	Beim vorliegenden Objektblatt handelt es sich nicht um eine Änderung, sondern um eine erstmalige Erstellung. (Zu einem ersten Entwurf wurde allerdings bereits 1998 eine Mitwirkung durchgeführt.) Es beruht auf dem Ergebnis einer Koordination zwischen den zuständigen Behörden von Bund, Kanton und Gemeinden, festgehalten im Koordinationsprotokoll vom November 2014. Der Flugplatz ist mit den Interessen von Raum und Umwelt abgestimmt, die rechtlichen Vorgaben sind eingehalten. Private Organisationen und Anspruchsgruppen können ihre Interessen im Rahmen der ordentlichen Verfahren geltend machen. Das Gebiet mit Lärmbelastung, das den Betrieb des Flugplatzes raumplanerisch begrenzt, beruht auf jährlich 30 000 Flugbewegungen, ausgehend vom Betrieb der letzten 35 Jahre (vgl. IG Ennet Aa, Ziffer 3). Mit einer Halbierung des Verkehrs könnte der Flugplatz seine bestehende Funktion kaum mehr aufrechterhalten (vgl. SUR/SVS, Ziffer 4). Zudem kann dem Ruhebedürfnis der Anwohner mit gezielten betrieblichen Massnahmen (Festlegungen im Betriebsreglement und deren Anwendung im Flugplatzbetrieb) besser Rechnung getragen werden als mit einer Reduktion der jährlichen Bewegungszahl.
2	Die An- und Abflüge erfolgen nicht nach Betriebsreglement (Flugrouten, Ruhezeiten, Zahl der Volten und Touch-and-Go's). Ein Betrieb, der sich nicht an die Regeln hält, soll nicht erweitert werden.	Anpassung der Festlegungen zu den Rahmenbedingungen zum Betrieb: vgl. IG Ennet Aa, Ziffer 4	Der Betrieb soll nicht erweitert werden. Für die Einhaltung der Sicherheit im Flugbetrieb und die Umsetzung der im Betriebsreglement enthaltenen Vorschriften ist der Flugplatzhalter besorgt. Dieser Auftrag ist sowohl in der Betriebsbewilligung als neu auch im Objektblatt festgehalten.

	Anträge **Propositions** **Proposte**	**Änderung im SIL** **Modification du PSIA** **Modifica del PSIA**	**Bemerkungen** **Remarques** **Osservazioni**
3	Angesichts der Lage des Flugplatzes, unmittelbar angrenzend an Naturschutzgebiet und Seeufer, ist das Projekt völlig entkoppelt von den tatsächlichen Verhältnissen vor Ort und ohne Rücksicht auf Bedürfnisse von Natur und Bevölkerung entstanden.	-	Mit dem Objektblatt sollen der Flugplatz, die geplante Umlagerung der Nutzungen sowie der bestehende Betrieb raumplanerisch gesichert und mit den umliegenden Nutzungen und Schutzgebieten abgestimmt werden. Er beruht auf dem Ergebnis einer Koordination zwischen den zuständigen Behörden (vgl. Ziffer 1) und berücksichtigt die Verhältnisse vor Ort sehr wohl.
4	Funktion und Entwicklung des Flugplatzes sind nicht mit dem Richtplan abgestimmt; im Richtplan ist das bestehende Flugfeld als Ausgangslage dargestellt, eine Entwicklung ist nicht vorgesehen. Unter Ausgangslage ist zu ergänzen, dass diese vorgängig mit dem Richtplan abzustimmen ist.	-	Die Inhalte des Objektblatts wurden, im Rahmen der Koordination zwischen den zuständigen Behörden, mit den Festlegungen im Richtplan abgestimmt (vgl. Ziffern 1 und 3). Im Objektblatt wird unter «Stand der Koordination» darauf hingewiesen.
5	Das Verkehrspotenzial ist auf 20 000 Flugbewegungen herabzusetzen. Festzulegen ist, dass der Flugplatzhalter zur Reduktion der Umweltbelastung alle geeigneten Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips trifft.	Anpassung der Festlegungen zu den Rahmenbedingungen zum Betrieb: vgl. IG Ennet Aa, Ziffer 4	Das Gebiet mit Lärmbelastung soll auf jährlich 30 000 Flugbewegungen ausgerichtet bleiben, ausgehend vom Betrieb der letzten 35 Jahre. Damit wird der Betrieb des Flugplatzes raumplanerisch so begrenzt, dass er seine Funktion aufrechterhalten kann (vgl. auch Ziffer 1).
6	Übungen der Patrouille Suisse über dem Flugfeld sind unzumutbar, sind jedoch im Lärmnachweis des Flugplatzes nicht berücksichtigt. Schulungsflüge ohne Bodenberührung werden ebenfalls nicht mitgezählt.	-	Der Betrieb der Patrouille Suisse hat keinen Zusammenhang mit dem Betrieb des Flugplatzes Wangen-Lachen und wird deshalb auch nicht in dessen Lärmnachweis integriert. Schulungsflüge ohne Bodenberührung (Durchstarts) sind in der Statistik der Flugbewegungen berücksichtigt.
7	Die Eingaben im Mitwirkungsverfahren zum SIL von 1999 blieben unbeantwortet, haben aber immer noch Gültigkeit.	-	Zu einem ersten Entwurf des Objektblatts wurde bereits 1998 eine Mitwirkung durchgeführt. Dieser Entwurf wird nun durch den vorliegenden Entwurf ersetzt. Die dazu eingegangenen Mitwirkungseingaben werden zusammen mit der Verabschiedung des Objektblatts durch den Bundesrat beantwortet. Auf die Eingaben von 1998/99 wird dabei nicht mehr speziell eingegangen.
8	Beim Start nach Westen weichen viele Flugzeuge vom vorgeschriebenen Luftkorridor ab und drehen viel zu früh nach rechts ab. Nach Bundesgericht (1978) beträgt die Mindestüberflughöhe über Grundstücken 50 m.	-	Für die Einhaltung der im Betriebsreglement enthaltenen und publizierten Vorschriften ist der Flugplatzhalter besorgt (vgl. auch Ziffer 2). Dabei muss er sicher auf die Einhaltung des Abflugverfahrens nach Westen ein besonderes Augenmerk legen.
9	Der Bach östlich des Hangars wurde ohne Bewilligung auf einer längeren Strecke eingedeckt.	-	Im Zuge der geplanten Verlegung der Helikopter-Standplätze wird der Risletenbach nach den Bestimmungen des Gewässerschutzgesetzes aufzuwerten sein (Aufweitung Gewässerraum).
10	Die Verlegung und Erweiterung bestehender Flugplatzanlagen, die über die Erneuerung hinausgeht, darf nicht in den SIL aufgenommen werden, der Hinweis ist ersatzlos zu streichen.	-	Mit der geplanten Verlegung der bestehenden Flugplatzanlagen ist keine Erweiterung des Betriebs verknüpft (vgl. auch IG Ennet Aa, Ziffer 3).

3.8 Fiche par installation Bellechasse (mise à jour)

3.8.1 Consultation des services fédéraux

Anträge **Propositions** **Proposte**	**Änderung im SIL** **Modification du PSIA** **Modifica del PSIA**	**Bemerkungen** **Remarques** **Osservazioni**
VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport / DDPS Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports / DDPS Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique / UFCL Ufficio federale delle costruzioni e della logistica		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique / UST Ufficio federale di statistica		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BJ Bundesamt für Justiz / OFJ Office fédérale de la justice / UFG Ufficio federale di giustizia		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazioni		
Aucune proposition ni remarque	-	-
EPA Eidgenössisches Personalamt / OFPER Office fédéral du personnel / UFPER Ufficio federale del personale		
Aucune proposition ni remarque	-	-
EZV Eidgenössische Zollverwaltung / AFD Administration fédérale des douanes / AFD Amministrazione f ederale delle dogane		
Aucune proposition ni remarque	-	-
Die Post / La Poste / La Posta		
Aucune proposition ni remarque	-	-
Schweizerische Bundesbahnen SBB / Chemin de fer fédéraux CFF/ FFS Ferrovie federali svizzere		
Aucune proposition ni remarque	-	-

Les autres instances consultées ne se sont pas prononcées sur les documents.

3.2.2 Consultation des autorités

	Anträge **Propositions** **Proposte**	**Änderung im SIL** **Modification du PSIA** **Modifica del PSIA**	**Bemerkungen** **Remarques** **Osservazioni**
Canton de Fribourg			
	Aucune propositin ni remarque	-	-
Canton de Berne			
1	La zone de l'aérodrome de Bellechasse se trouve en zone d'inondation (risque de danger faible) en cas de débordement du canal de Hagneck.	-	Cette information sera prise en compte dans le cadre de procédures d'approbation de plans.
2	Afin de maintenir une zone de décharge en cas d'inondation du canal de Hagneck, il est important qu'il n'y ait pas de remaniement ou de modification du sol à l'intérieur de la zone de décharge qui ne forme un obstacle d'écoulement menant à déplacer ou renforcer la mise en danger.	-	Cette information sera prise en compte dans le cadre de procédures d'approbation de plans.
Commune du Bas-Vully			
	Aucune proposition ni remarque	-	-
Commune d'Ins			
	Aucune propositin ni remarque	-	-
Groupe de vol à voile Fribourg			
	Aucune proposition ni remarque	-	-

Les autres instances consultées ne se sont pas prononcées sur les documents.

3.9 Objektblatt St. Gallen-Altenrhein (Fortschreibung)

3.9.1 Ämterkonsultation

Anträge **Propositions** **Proposte**	**Änderung im SIL** **Modification du PSIA** **Modifica del PSIA**	**Bemerkungen** **Remarques** **Osservazioni**
VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport / DDPS Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports / DDPS Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport		
keine Bemerkungen	-	-
BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente		
Keine Bemerkungen	-	-
BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura		
keine Bemerkungen	-	-
BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti		
keine Bemerkungen	-	-
BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique / UFCL Ufficio federale delle costruzioni e della logistica		
keine Bemerkungen	-	-
BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique / UST Ufficio federale di statistica		
keine Bemerkungen	-	-
BJ Bundesamt für Justiz / OFJ Office fédérale de la justice / UFG Ufficio federale di giustizia		
keine Bemerkungen	-	-
BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura		
keine Bemerkungen	-	-
BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazioni		
keine Bemerkungen	-	-
EPA Eidgenössisches Personalamt / OFPER Office fédéral du personnel / UFPER Ufficio federale del personale		
keine Bemerkungen	-	-
EZV Eidgenössische Zollverwaltung / AFD Administration fédérale des douanes / AFD Amministrazione federale delle dogane		
keine Bemerkungen	-	-
Die Post / La Poste / La Posta		
keine Bemerkungen	-	-
Schweizerische Bundesbahnen SBB / Chemin de fer fédéraux CFF/ FFS Ferrovie federali svizzere		
keine Bemerkungen	-	-

Die anderen konsultierten Amtsstellen haben sich zu den Unterlagen nicht geäussert.

3.9.2 Anhörung der Behörden

	Anträge **Propositions** **Proposte**	**Änderung im SIL** **Modification du PSIA** **Modifica del PSIA**	**Bemerkungen** **Remarques** **Osservazioni**
Kanton St. Gallen (Baudepartement)			
	Die Fortschreibung steht in keinem Widerspruch zu den Zielen und Inhalten des kantonalen Richtplans.	-	-
Kanton Appenzell Ausserrhoden (Dep. Bau und Umwelt)			
1	Ein öffentlicher Flugplatz ist für die Entwicklung des Kantons bedeutend und als Standortvorteil zu werten, sofern die Wohnqualität nicht darunter leidet.	-	-
2	keine Bemerkungen zur Fortschreibung	-	-
Gemeinde Eggersriet (Gemeinderat)			
1	In den künftigen Verhandlungen mit Österreich zum Staatsvertrag ist konsequenter auf das Siedlungsgebiet zu achten und es sollen mehr Abflüge über Österreich erfolgen.	-	Der Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Österreich (über die Auswirkungen des Betriebs bestehender grenznaher Flugplätze auf das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates) von 1991 sowie die Verhandlungsposition der Schweiz sind nicht Gegenstand des SIL.
2	Die Vorgaben zu den An- und Abflügen sind konsequent umzusetzen, damit unnötige Lärmbelastungen in der Region minimiert werden können.	-	Die Einhaltung der im Betriebsreglement festgelegten An- und Abflugrouten ist nicht Gegenstand des SIL.
3	Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung ist eng um das Flugfeld in Form einer situationsgerechten Ellipse zu ziehen.	-	Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung wurde nach den für die Schweiz geltenden Vorschriften der ICAO erstellt.
Gemeinde Rheineck (Stadtrat)			
	Verzicht auf Stellungnahme	-	-
Gemeinde Thal (Gemeinderat)			
1	Ein Ausbau zu einem konzessionierten Regionalflugplatz wird abgelehnt.	-	Die Frage der Konzessionierung ist nicht Gegenstand der Fortschreibung des Objektblatts.
2	Flugplatzperimeter. Die Plangrundlagen sind zu rudimentär, als dass sie parzellengenau aufzeigen, welche Grundeigentümer vom Flugplatzperimeter betroffen sind.	-	Da sich die Festlegung des Flugplatzperimeters nicht an den Parzellen orientiert, ist er nicht parzellenscharf. Der Flugplatzperimeter überlagert die Grundnutzung, die im Zonenplan festgelegt ist.
3	Lärmbelastung: Der Gemeinde Thal liegen weder der Lärmbelastungskataster (LBK) 1994 noch die Fluglärmberechnungen 2005 vor.	-	Der LBK 1994 ist unter folgendem Link einsehbar: www.bazl.admin.ch → Themen → Umwelt → Lärm Die Gemeinde Thal hat im Rahmen des SIL-Koordinationsprozess, an dem sie teilgenommen hat, die Fluglärmberechnungen 2005 erhalten. Die Berechnung kann der Gemeinde auf Anfrage nochmals zugestellt werden.

	Anträge **Propositions** **Proposte**	**Änderung im SIL** **Modification du PSIA** **Modifica del PSIA**	**Bemerkungen** **Remarques** **Osservazioni**
4	Festlegungen Erschliessung: Eine Pistenverlängerung im Osten wird abgelehnt. Die Gemeinde Thal und der Kanton St. Gallen investieren 2015 ca. 2.4 Mio. Franken in den Knoten Hegi und planen den Ausbau des Rheinholzwegs. Erläuterungen Erschliessung: Der Ausbau zu einem Regionalflugplatz wird abgelehnt. In diesem Zusammenhang wird auch die Aussage, dass die bestehende Postautoverbindung dem Grundsatz Rechnung trage, wonach Regionalflugplätze mit Linienverkehr mit einem öffentlichen Verkehrsmittel erschlossen sein müssen, abgelehnt. Jegliche Hindernisse auf der Westzufahrt von und nach Altenrhein werden abgelehnt.	-	Die Erschliessung sowie die Option der Pistenverlängerung im Osten sind nicht Gegenstand der Fortschreibung des Objektblatts.
5	In den künftigen Verhandlungen mit Österreich zum Staatsvertrag ist konsequenter auf das Siedlungsgebiet zu achten und es sollen mehr Abflüge über Österreich erfolgen.	-	Der Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Österreich (über die Auswirkungen des Betriebs bestehender grenznaher Flugplätze auf das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates) von 1991 sowie die Verhandlungsposition der Schweiz sind nicht Gegenstand des SIL.
6	Die Vorgaben zu den An- und Abflügen sind konsequent umzusetzen, damit unnötige Lärmbelastungen in der Region minimiert werden können.	-	Die Einhaltung der im Betriebsreglement festgelegten An- und Abflugrouten ist nicht Gegenstand des SIL.
7	Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung ist eng um das Flugfeld in Form einer situationsgerechten Ellipse zu ziehen.	-	Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung wurde nach den für die Schweiz geltenden Vorschriften der ICAO erstellt.

3.10 Objektblatt Amlikon (Fortschreibung)

3.10.1 Ämterkonsultation

Anträge **Propositions** **Proposte**	**Änderung im SIL** **Modification du PSIA** **Modifica del PSIA**	**Bemerkungen** **Remarques** **Osservazioni**
VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport / DDPS Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports / DDPS Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport		
keine Bemerkungen	-	-
BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente		
keine Bemerkungen	-	-
BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura		
keine Bemerkungen	-	-
BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti		
keine Bemerkungen	-	-
BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique / UFCL Ufficio federale delle costruzioni e della logistica		
keine Bemerkungen	-	-
BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique / UST Ufficio federale di statistica		
keine Bemerkungen	-	-
BJ Bundesamt für Justiz / OFJ Office fédérale de la justice / UFG Ufficio federale di giustizia		
keine Bemerkungen	-	-
BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura		
keine Bemerkungen	-	-
BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazioni		
keine Bemerkungen	-	-
EPA Eidgenössisches Personalamt / OFPER Office fédéral du personnel / UFPER Ufficio federale del personale		
keine Bemerkungen	-	-
EZV Eidgenössische Zollverwaltung / AFD Administration fédérale des douanes / AFD Amministrazione federale delle dogane		
keine Bemerkungen	-	-
Die Post / La Poste / La Posta		
keine Bemerkungen	-	-
Schweizerische Bundesbahnen SBB / Chemin de fer fédéraux CFF/ FFS Ferrovie federali svizzere		
keine Bemerkungen	-	-

Die anderen konsultierten Amtsstellen haben sich zu den Unterlagen nicht geäussert.

3.10.2 Anhörung der Behörden

Anträge **Propositions** **Proposte**	**Änderung im SIL** **Modification du PSIA** **Modifica del PSIA**	**Bemerkungen** **Remarques** **Osservazioni**
Kanton Thurgau (Regierungsrat)		
Das Objektblatt stimmt mit den Zielen und Grundsätzen der kantonalen Richtplanung überein.	-	-
Gemeinde Amlikon-Bissegg (Gemeinderat)		
mit Fortschreibung einverstanden	-	-
Gemeinde Hüttlingen (Gemeinderat)		
mit Fortschreibung einverstanden	-	-
Gemeinde Weinfelden (Gemeinderat)		
Fortschreibung steht mit Richt- und Nutzungsplanung im Einklang	-	-
Segelfluggruppe Cumulus		
mit Fortschreibung einverstanden	-	-

3.11 Objektblatt Lommis (Fortschreibung)

3.11.1 Ämterkonsultation

Anträge **Propositions** **Proposte**	**Änderung im SIL** **Modification du PSIA** **Modifica del PSIA**	**Bemerkungen** **Remarques** **Osservazioni**
VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport / DDPS Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports / DDPS Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport		
keine Bemerkungen	-	-
BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente		
keine Bemerkungen	-	-
BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura		
keine Bemerkungen	-	-
BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti		
keine Bemerkungen	-	-
BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique / UFCL Ufficio federale delle costruzioni e della logistica		
keine Bemerkungen	-	-
BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique / UST Ufficio federale di statistica		
keine Bemerkungen	-	-
BJ Bundesamt für Justiz / OFJ Office fédérale de la justice / UFG Ufficio federale di giustizia		
keine Bemerkungen	-	-
BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura		
keine Bemerkungen	-	-
BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazioni		
keine Bemerkungen	-	-
EPA Eidgenössisches Personalamt / OFPER Office fédéral du personnel / UFPER Ufficio federale del personale		
keine Bemerkungen	-	-
EZV Eidgenössische Zollverwaltung / AFD Administration fédérale des douanes / AFD Amministrazione federale delle dogane		
Es sind keine grenzüberschreitenden Taxi- und Transportflüge erlaubt.		Die Festlegungen im Objektblatt tangieren das Verbot grenzüberschreitender Taxi- und Transportflüge nicht.
Die Post / La Poste / La Posta		
keine Bemerkungen	-	-
Schweizerische Bundesbahnen SBB / Chemin de fer fédéraux CFF/ FFS Ferrovie federali svizzere		
keine Bemerkungen	-	-

Die anderen konsultierten Amtsstellen haben sich zu den Unterlagen nicht geäussert.

3.11.2 Anhörung der Behörden

Anträge **Propositions** **Proposte**	**Änderung im SIL** **Modification du PSIA** **Modifica del PSIA**	**Bemerkungen** **Remarques** **Osservazioni**
Kanton Thurgau (Regierungsrat)		
Das Objektblatt stimmt mit den Zielen und Grundsätzen der kantonalen Richtplanung überein.	-	-
Gemeinde Amlikon-Bissegg (Gemeinderat)		
mit Fortschreibung einverstanden	-	-
Gemeinde Stettfurt (Gemeinderat)		
keine Bemerkungen	-	-

3.12 Objektblatt Sitterdorf (Anpassung)

3.12.1 Ämterkonsultation

Anträge **Propositions** **Proposte**	**Änderung im SIL** **Modification du PSIA** **Modifica del PSIA**	**Bemerkungen** **Remarques** **Osservazioni**
VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport / DDPS Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports / DDPS Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport		
keine Bemerkungen	-	-
BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente		
keine Bemerkungen	-	-
BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura		
keine Bemerkungen	-	-
BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti		
keine Bemerkungen	-	-
BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique / UFCL Ufficio federale delle costruzioni e della logistica		
keine Bemerkungen	-	-
BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique / UST Ufficio federale di statistica		
keine Bemerkungen	-	-
BJ Bundesamt für Justiz / OFJ Office fédérale de la justice / UFG Ufficio federale di giustizia		
keine Bemerkungen	-	-
BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura		
keine Bemerkungen	-	-
BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazioni		
keine Bemerkungen	-	-
EPA Eidgenössisches Personalamt / OFPER Office fédéral du personnel / UFPER Ufficio federale del personale		
keine Bemerkungen	-	-
EZV Eidgenössische Zollverwaltung / AFD Administration fédérale des douanes / AFD Amministrazione federale delle dogane		
Es sind keine grenzüberschreitenden Taxi- und Transportflüge erlaubt.	-	Die Festlegungen im Objektblatt tangieren das Verbot grenzüberschreitender Taxi- und Transportflüge nicht.
Die Post / La Poste / La Posta		
keine Bemerkungen	-	-
Schweizerische Bundesbahnen SBB / Chemin de fer fédéraux CFF/ FFS Ferrovie federali svizzere		
keine Bemerkungen	-	-

Die anderen konsultierten Amtsstellen haben sich zu den Unterlagen nicht geäussert.

3.12.2 Anhörung der Behörden

Anträge **Propositions** **Proposte**	**Änderung im SIL** **Modification du PSIA** **Modifica del PSIA**	**Bemerkungen** **Remarques** **Osservazioni**
Kanton Thurgau (Regierungsrat)		
Das Objektblatt stimmt mit den Zielen und Grundsätzen der kantonalen Richtplanung überein.	-	-
Kanton St. Gallen (Baudepartement)		
keine Bemerkungen	-	
Gemeinde Hauptwil-Gottshaus (Gemeinderat)		
Fortschreibung tangiert Richt- und Zonenplanung nicht	-	-
Gemeinde Zihlschlacht-Sitterdorf (Gemeinderat)		
Erläuterungen Flugplatzperimeter, Infrastruktur: Das kommunale Nutzungskonzept vom 7. April 2004 ist überholt und der entsprechende Hinweis somit zu streichen.	Erläuterungen zu Flugplatzperimeter, Infrastruktur: «Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal und ist mit ~~dem Nutzungskonzept der Gemeinde Sitterdorf-Zihlschlacht vom 7. April 2004 sowie~~ dem kommunalen Zonenplan («Zonenplanänderung Flugplatz») abgestimmt.»	Dem Antrag wird entsprochen.

3.13 Fiche par installation Lausanne-La Blécherette (adaptation)

3.13.1 Consultation des services fédéraux

Anträge **Propositions** **Proposte**	**Änderung im SIL** **Modification du PSIA** **Modifica del PSIA**	**Bemerkungen** **Remarques** **Osservazioni**
VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport / DDPS Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports / DDPS Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique / UFCL Ufficio federale delle costruzioni e della logistica		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique / UST Ufficio federale di statistica		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BJ Bundesamt für Justiz / OFJ Office fédérale de la justice / UFG Ufficio federale di giustizia		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazioni		
Aucune proposition ni remarque	-	-
EPA Eidgenössisches Personalamt / OFPER Office fédéral du personnel / UFPER Ufficio federale del personale		
Aucune proposition ni remarque	-	-
EZV Eidgenössische Zollverwaltung / AFD Administration fédérale des douanes / AFD Amministrazione federale delle dogane		
Aucune proposition ni remarque	-	-
Die Post / La Poste / La Posta		
Aucune proposition ni remarque	-	-
Schweizerische Bundesbahnen SBB / Chemin de fer fédéraux CFF/ FFS Ferrovie federali svizzere		
Aucune proposition ni remarque	-	-

Les autres instances consultées ne se sont pas prononcées sur les documents.

3.13.2 Consultation des autorités

Anträge Propositions Proposte		Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Canton de Vaud			
1	Le Canton, par l'entremise de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR-SM), indique que la place pour hélicoptère qui est en cours de pérennisation après avoir eu un caractère provisoire n'est pas indiquée dans la fiche par objet.	-	Ce degré de détail n'est généralement pas contenu dans les fiches par objet. Cette information n'est pas conséquent pas intégrée dans la fiche PSIA.
2	Le Canton, par l'entremise de la Direction générale de l'environnement (DGE-ARC), demande de contrôler les données des prestations de trafic et de s'assurer que l'exploitation de l'aérodrome ne dépasse pas les immissions de bruit admissibles au sens de l'art. 37a de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB).	Situation initiale, prestations de trafic: - moyenne 4 ans: ~~39 595~~ 37 072 (2011-2014) - max. 10 ans: ~~46 112~~ 39 765 (2014)	Les données des prestations de trafic ont été contrôlées et vérifiées. Les données des années 2013 et 2014 communiquées auprès de l'Office fédéral de la statistique sont erronées. Les statistiques corrigées et officielles, inscrites dans la fiche PSIA, font état de 36 629 mouvements en 2013 et 39 765 mouvements en 2014. La moyenne sur 2011-2014 correspond à 37 072 mouvements. Enfin, le contrôle de l'exposition au bruit est en cours. Le résultat de ce contrôle sera communiqué au Canton en marge du processus PSIA.
3	Le Canton demande que la notion de «zone construite» qui se trouve dans la partie «Explications» sous «Limitation d'obstacles» soit précisée.	-	La notion de «zone construite» vient de l'art. 63 al. a et b de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1). Les zones construites sont considérées en principe au sens large.
4	Le Service du développement territorial (SDT) souhaite obtenir les données informatiques des périmètres de limitation d'obstacles afin de les insérer dans le géoportail cantonal.	-	Les demandes liées aux données informatiques sont à transmettre auprès de l'adresse suivante: gis@bazl.admin.ch
5	Le Service du développement territorial indique que le projet d'agglomération Lausanne Morges a élaboré un rapport intitulé «Stratégie pour l'implantation des tours dans l'agglomération Lausanne Morges». Les planifications prévues pourraient entrer en conflit avec l'aire de limitation d'obstacles. De plus, de nombreux sites stratégiques cantonaux se situent dans l'aire de limitation d'obstacles. Par conséquent, une coordination étroite entre la ville de Lausanne, le SDT et l'OFAC est nécessaire.	-	Les questions liées à la mise à jour du plan des zones de sécurité sont traitées dans le cadre de la procédure d'établissement du plan de la zone de sécurité, en marge du processus PSIA.
Commune de Lausanne			
1	La Commune de Lausanne demande que les informations concernant les prestations de trafic pour les années 2013-2014 dans la partie «Situation initiale» soient corrigées.	-	Les données des prestations de trafic ont été contrôlées et vérifiées. Les données des années 2013 et 2014 communiquées auprès de l'Office fédéral de la statistique sont erronées. Les statistiques corrigées et officielles, inscrites dans la fiche PSIA, font état de 36 629 mouvements en 2013 et 39 765 mouvements en 2014. La moyenne sur 2011-2014 correspond à 37 072 mouvements.

Anträge **Propositions** **Proposte**		**Änderung im SIL** **Modification du PSIA** **Modifica del PSIA**	**Bemerkungen** **Remarques** **Osservazioni**
2	La Commune relève une importante augmentation des vols hélicoptères et demande que l'exploitation des nouvelles places de stationnement soit compatible avec les exigences du cadastre de bruit 2009. Elle souhaite une confirmation que cette exploitation ne péjorera pas la qualité acoustique des quartiers existants et futurs jouxtant le périmètre d'aérodrome. Suite à l'évolution de la répartition des mouvements, la Commune demande un examen détaillé de tous les paramètres qui participent à l'établissement du cadastre de bruit 2009, afin d'assurer la conformité de l'exploitation de l'aérodrome avec le respect dudit cadastre et en particulier de la courbe ISO Phone de 55 dB (A).	-	Le contrôle de l'exposition au bruit est en cours. Le résultat de ce contrôle sera communiqué à la Commune en marge du processus PSIA.
3	La Commune rappelle que la planification territoriale intègre le projet Métamorphose par le plan directeur localisé des Plaines-du-Loup. En référence à la nouvelle définition de l'aire de limitation d'obstacles, il conviendra d'assurer une coordination lors de l'établissement du nouveau plan des zones de sécurité. Dans ce contexte, la Municipalité considère que les peuplements forestiers situés dans l'aire de limitation d'obstacles sont des éléments naturels de la topographie régis par la loi fédérale sur les forêts (LFo) du 4 octobre 1991 et la loi forestière vaudoise (LVLFo) du 19 juin 1996.	-	Les questions liées à la mise à jour du plan des zones de sécurité sont traitées dans le cadre de la procédure d'établissement du plan de la zone de sécurité, en marge du processus PSIA.
Commune de Romanel-sur-Lausanne			
	La Commune de Romanel-sur-Lausanne indique qu'elle attend la suite de la procédure concernant la consultation du plan des zones de sécurité.	-	La procédure concernant le plan des zones de sécurité relatif à l'aéroport régional de Lausanne-La Blécherette est en cours.

Les autres instances consultées ne se sont pas prononcées sur les documents.

3.14 Fiche par installation Montricher (mise à jour)

3.14.1 Consultation des services fédéraux

Anträge **Propositions** **Proposte**	**Änderung im SIL** **Modification du PSIA** **Modifica del PSIA**	**Bemerkungen** **Remarques** **Osservazioni**
VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport / DDPS Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports / DDPS Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique / UFCL Ufficio federale delle costruzioni e della logistica		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique / UST Ufficio federale di statistica		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BJ Bundesamt für Justiz / OFJ Office fédérale de la justice / UFG Ufficio federale di giustizia		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazioni		
Aucune proposition ni remarque	-	-
EPA Eidgenössisches Personalamt / OFPER Office fédéral du personnel / UFPER Ufficio federale del personale		
Aucune proposition ni remarque	-	-
EZV Eidgenössische Zollverwaltung / AFD Administration fédérale des douanes / AFD Amministrazione federale delle dogane		
Aucune proposition ni remarque	-	-
Die Post / La Poste / La Posta		
Aucune proposition ni remarque	-	-
Schweizerische Bundesbahnen SBB / Chemin de fer fédéraux CFF/ FFS Ferrovie federali svizzere		
Aucune proposition ni remarque	-	-

Les autres instances consultées ne se sont pas prononcées sur les documents.

3.14.2 Consultation des autorités

Anträge **Propositions** **Proposte**	**Änderung im SIL** **Modification du PSIA** **Modifica del PSIA**	**Bemerkungen** **Remarques** **Osservazioni**
Canton de Vaud		
Aucune proposition ni remarque	-	-
Commune de l'Isle		
La commune demande des renseignements concernant le bruit généré par les avions remorqueurs.	-	Par courrier du 27 août 2015, l'OFAC répond en substance que selon le cadastre d'exposition au bruit de 1993 il n'y a pas de conflit avec les zones d'affectation et les degrés de sensibilité et les valeurs d'exposition au bruit ne sont pas dépassées dans les zones habitées. Par ailleurs, les avions remorqueurs sont soumis à des conditions d'exploitation plus strictes que les autres avions à moteur. De plus, il est à noter que le nombre de mouvements annuels des avions à moteur sur l'aérodrome de Montricher est bien inférieur à celui défini dans le cadastre de bruit de 1993 ou celui inscrit dans la fiche PSIA. A cela, il faut ajouter qu'avec l'évolution de la flotte, le bruit généré par les avions à moteur a tendance à diminuer. Ainsi, l'exposition au bruit générée par les activités du champ d'aviation de Montricher respecte pleinement les exigences légales.
Fondation de Montricher, Centre de vol à voile		
Aucune proposition ni remarque	-	-

Les autres instances consultées ne se sont pas prononcées sur les documents.

3.15 Fiche par installation Môtiers (mise à jour)

3.15.1 Consultation des services fédéraux

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport / DDPS Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports / DDPS Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique / UFCL Ufficio federale delle costruzioni e della logistica		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique / UST Ufficio federale di statistica		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BJ Bundesamt für Justiz / OFJ Office fédérale de la justice / UFG Ufficio federale di giustizia		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazioni		
Aucune proposition ni remarque	-	-
EPA Eidgenössisches Personalamt / OFPER Office fédéral du personnel / UFPER Ufficio federale del personale		
Aucune proposition ni remarque	-	-
EZV Eidgenössische Zollverwaltung / AFD Administration fédérale des douanes / AFD Amministrazione federale delle dogane		
Aucune proposition ni remarque	-	-
Die Post / La Poste / La Posta		
Aucune proposition ni remarque	-	-
Schweizerische Bundesbahnen SBB / Chemin de fer fédéraux CFF/ FFS Ferrovie federali svizzere		
Aucune proposition ni remarque	-	-

Les autres instances consultées ne se sont pas prononcées sur les documents.

3.15.2 Consultation des autorités

Anträge Propositions Proposte		Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Canton de Neuchâtel			
1	Le Canton de Neuchâtel n'a aucune réserve à formuler, dès lors que les perspectives de développement contenues dans la version précédente de la fiche PSIA sont préservées (club house, prolongement de la piste voire piste en dur).	-	Les projets cités dans la version précédente de la fiche PSIA sont préservés. Si ces projets deviennent réalité, une nouvelle coordination devra avoir lieu sur tous les thèmes concernés par chaque projet. Le cas échéant, le PSIA sera adapté et une procédure d'approbation des plans sera menée.
2	Le descriptif des projets situé dans la partie «Décisions» mériterait d'être complété sur la base des informations qui figurent dans la partie «Explications». Il pourrait être judicieux d'indiquer ces projets au titre de coordination en cours (CC) plutôt qu'information préalable (IP).	-	La fonction de la partie «Explications» sert spécifiquement à spécifier la partie «Décisions». Pour ce qui est de la catégorie de coordination, elle n'est modifiée que suite à une coordination concrète, ce qui n'est pour l'heure pas le cas pour les projets cités dans la partie «Décisions» sous le thème «Périmètre d'aérodrome».
3	Dans la partie «Explications» sous le thème «Exposition au bruit», compléter la fin de la phrase suivante: «La situation a été améliorée, un silencieux a été posé sur le moteur d'un avion basé».	Explications, exposition au bruit: «La situation a été améliorée, un silencieux a été posé sur le moteur d'un avion basé <u>sur l'aérodrome</u>».	La remarque du Canton de Neuchâtel est intégrée dans la fiche PSIA.
Commune du Val-de-Travers			
1	La commune du Val-de-Travers demande à ce que l'espace englobé dans le périmètre d'aérodrome soit adapté aux parcelles devenues propriété de l'Aéro-Club du Val-de-Travers.	-	La délimitation selon le droit privé (propriété foncière de l'exploitant) n'est pas significative dans la définition du périmètre d'aérodrome.
2	La commune du Val-de-Travers informe qu'elle est pleinement en phase avec les projets d'aménagement, notamment la piste en dur, développés par l'Aéro-Club du Val-de-Travers.	-	Si les projets deviennent réalité, une nouvelle coordination devra avoir lieu sur tous les thèmes concernés par le projet. Le cas échéant, le PSIA sera adapté et une procédure d'approbation des plans sera menée.
Aéro-Club du Val-de-Travers			
1	L'Aéro-Club du Val-de-Travers informe qu'un dossier 0 en vue de transformer la piste actuelle en herbe en piste en dur a été déposé à l'OFAC.	-	A l'issue de l'analyse du dossier par l'OFAC, le PSIA sera adapté le cas échéant et une procédure d'approbation des plans sera menée.
2	L'Aéro-Club du Val-de-Travers demande de modifier le périmètre d'aérodrome suite à l'acquisition de terrains et de mentionner ce fait sous le thème «Périmètre d'aérodrome» dans la partie «Décisions».	-	La délimitation selon le droit privé (propriété foncière de l'exploitant) n'est pas significative dans la définition du périmètre d'aérodrome.
3	L'Aéro-Club du Val-de-Travers demande de supprimer la mention qui se trouve dans la partie «Explications» sous le thème «Périmètre d'aérodrome, infrastructure» et qui fait état que si de nouveaux projets d'infrastructures deviennent réalité, une nouvelle coordination doit avoir lieu sur tous les thèmes concernés par le projet (périmètre, bruit, obstacles, etc.) et que, le cas échéant, le PSIA doit être adapté et qu'une procédure d'approbation des plans est menée.	-	Cette mention explicite les mécanismes pour faire aboutir un projet ; elle est par conséquent maintenue dans la fiche PSIA.
4	L'Aéro-Club du Val-de-Travers suggère de remplacer «aéroport» par «aérodrome» dans la partie «Explications» sous le thème «Exposition au bruit».	Explications, exposition au bruit: «Le développement possible de ~~l'aéroport~~ <u>l'aérodrome</u> est fonction des territoires exposés au bruit».	La remarque de l'Aéro-Club du Val-de-Travers est intégrée dans la fiche PSIA.

Les autres instances consultées ne se sont pas prononcées sur les documents.

Rapport d'examen selon l'art. 17 OAT

Objet de l'adaptation :

- *Champ d'aviation de Wangen-Lachen, nouveau*
- *Champ d'aviation de Bienne-Kappelen, adaptation*
- *Champ d'aviation de Sitterdorf, adaptation*
- *Aérodrome régional de Lausanne-La Blécherette, adaptation*
- *Champ d'aviation de Hausen am Albis, mise à jour*
- *Champ d'aviation pour vol à voile de Courtelary, mise à jour*
- *Champ d'aviation de Langenthal, mise à jour*
- *Champ d'aviation de Saanen, mise à jour*
- *Champ d'aviation de Thoune, mise à jour*
- *Champ d'aviation pour vol à voile de Bellechasse, mise à jour*
- *Aérodrome régional de St. Gallen-Altenrhein, mise à jour*
- *Champ d'aviation pour vol à voile d'Amlikon, mise à jour*
- *Champ d'aviation de Lommis, mise à jour*
- *Champ d'aviation pour vol à voile de Montricher, mise à jour*
- *Champ d'aviation de Môtiers, mise à jour*

Bases d'examen : Projet de plan sectoriel du 03.02.2016
Rapport explicatif du 03.02.2016

Service compétent : *OFAC*

Considérants

Aspects	Exigences	Constat	Évaluation
Contenu	Nécessité d'un plan sectoriel (art. 14, al. 1, et 17, al. 4, OAT)	Conformément à une première décision relative au PSIA (18.10.2000), il est défini une procédure par étapes pour élaborer la partie IIIC spécifique aux installations. L'adaptation soumise ici à approbation porte sur la 11e série de fiches d'objet. Elle comprend un nouvelle fiche d'objet (Wangen-Lachen), trois adaptations de fiches d'objet (Bienne-Kappelen : déplacement de la piste en herbe ; Sitterdorf et Lausanne-La Blécherette : adaptations minimes du périmètre) et onze mises à jour (Hausen am Albis, Courtelary, Langenthal, Saanen, Thoune, Bellechasse, St. Gallen-Altenrhein, Amlikon, Lommis, Montricher et Môtiers). Ces mises à jour sont avant tout des adaptations du territoire avec limitation d'obstacles puisque de nouveaux cadastres des surfaces de limitation d'obstacles conformes à l'OACI ont été approuvés par l'OFAC et sont déjà entrés en vigueur. Les changements prévus dans le plan sectoriel ont diverses incidences sur le territoire et l'environnement et requièrent une modification formelle du PSIA.	Exigence remplie

	Conception judicieuse des indications du plan sectoriel (art. 14, al. 2 et 3, OAT)	En s'appuyant sur la partie conceptionnelle du plan sectoriel, la Confédération précise par la présente adaptation les objectifs visés pour les neuf installations concernées et comment ils sont coordonnés avec les objectifs du développement territorial et les affectations. La conception des fiches d'objet et des cartes correspond aux autres objets du plan sectoriel.	Exigence remplie
	Coordination de tous les intérêts (art. 2 et 3 OAT)	L'élaboration et l'adaptation des fiches d'objet se basent sur le protocole de la coordination spatiale prévu dans les objectifs et exigences de caractère conceptionnel (PSIA IIIB – 15/16). Les résultats de la collaboration y sont consignés. Le processus de coordination, auquel ont été associées toutes les parties intéressées (services fédéraux et cantonaux, communes, exploitants d'aérodrome), a été l'occasion (en particulier pour la nouvelle fiche d'objet du champ d'aviation de Wangen-Lachen), de mettre en évidence et d'évaluer tous les intérêts en jeu ; les conflits et divergences (notamment en lien avec la composition de la flotte et le trafic aérien à Bienne-Kappelen) ont été indiqués et des mesures ont été formulées. La coordination avec les autres activités de la Confédération et des cantons est donc assurée.	Exigence remplie
	Contribution au développement territorial souhaité (art. 1 et 3 LAT)	Dans le cadre du processus de coordination du plan sectoriel, des mesures visant une meilleure intégration des installations au niveau local et régional ont été examinées et les effets négatifs pour la population, l'économie et les bases naturelles de la vie ont été limitées au maximum. Des précisions relatives aux mouvements et au trafic aérien ont été apportées à la fiche d'objet de Bienne-Kappelen sur la base des données fournies par le canton de Berne.	Exigence remplie
	Compatibilité avec les plans et prescriptions en vigueur (art. 2 OAT)	La consultation des cantons concernés (ZH, BE, SZ, ZG, FR, AR, SG, TG et VD) et des offices fédéraux a montré qu'il n'y avait pas de contradictions fondamentales entre la présente adaptation du plan sectoriel d'une part et les plans sectoriels fédéraux et plans directeurs cantonaux en vigueur d'autre part.	Exigence remplie
	Exigences relatives aux indications en coordination réglée (art. 15, al. 3 OAT)	Le besoin et l'emplacement des installations ressortent de la partie conceptionnelle du plan sectoriel. Le processus de coordination a permis de déterminer les incidences majeures des installations sur le territoire et l'environnement et de vérifier leur compatibilité avec la législation pertinente.	Exigence remplie
Procédure	Collaboration avec l'ARE et les autres responsables de tâches à incidence territoriale (art. 17 et 18 OAT)	L'adaptation du plan sectoriel a été élaborée en collaboration avec l'ARE. Les services intéressés de la Confédération et des cantons ainsi que les communes et les exploitants d'aérodromes concernés ont été intégrés bien en amont dans le processus de coordination spécifique aux installations. Les résultats de cette collaboration ont été consignés dans le protocole de coordination.	Exigence remplie
	Consultation des cantons et des communes (art. 19, al. 1 et 2 OAT)	À l'issue de la collaboration, les cantons et les communes ont eu la possibilité, de juin à août 2015, de se prononcer officiellement sur le projet de plan sectoriel.	Exigence remplie
	Information et participation de la population (art. 19, al. 3 et 4 OAT)	Une information et une participation de la population et des milieux intéressés ont eu lieu entre juin et septembre 2015. Le rapport explicatif montre comment les remarques issues des consultations ont été prises en considération.	Exigence remplie

	Contrôle de la compatibilité avec la planification directrice cantonale (art. 20 OAT)	Les cantons ont eu la possibilité, lors de la consultation du 3e trimestre 2015, de constater d'éventuelles contradictions persistant entre le plan sectoriel et la planification directrice cantonale. La procédure de conciliation selon l'art. 13 OAT n'a pas été demandée.	Exigence remplie
Forme	Forme des indications contraignantes (art. 15 OAT)	Les indications contraignantes du plan sectoriel sont bien mises en évidence. Le texte et les cartes qui l'accompagnent fournissent les informations nécessaires à leur compréhension.	Exigence remplie
	Rapport explicatif (art. 16 OAT)	Le rapport explicatif renseigne sur le déroulement de la planification et sur la façon dont il a été tenu compte des divers intérêts en présence.	Exigence remplie
	Publication (art. 4 al. 3 LAT)	Le plan sectoriel sera publié sur Internet et pourra être consulté sur les sites Internet de l'OFAC et de l'ARE et auprès des services responsables de l'aménagement du territoire des cantons concernés. Une version papier sera disponible sur demande.	Exigence remplie

Conclusion

Le contenu, la procédure et la forme du plan sectoriel correspondent aux exigences du droit de l'aménagement du territoire. Les conditions sont donc réunies pour que le plan examiné puisse être adopté comme plan sectoriel au sens de l'art. 13 LAT.

Berne, le 03.02.2016

OFFICE FÉDÉRAL DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

La Directrice

Maria Lezzi