

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 à caractère conceptionnel du plan (parties I – III B).

Depuis, des fiches sont établies aéroport par aéroport dont elles spécifient pour chacun les exigences (partie III C). 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.

À ce jour, le Conseil fédéral a approuvé les fiches de 58 installations, soit 3 aéroports nationaux, 10 aérodromes régionaux, 2 aérodromes militaires avec utilisation civile, 37 champs d'aviation et 6 héliports (cf. partie Contenu du plan sectoriel, p. 7 et ss).

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

La quatorzième série comprend la fiche de l'héliport de San Vittore (GR), l'adaptation des fiches des champs d'aviation de Buochs (NW) et de Gruyères (FR) ainsi que la mise à jour de la fiche du champ d'aviation de Neuchâtel (NE). L'adaptation de la fiche de Buochs induit une adaptation mineure de la partie à caractère conceptionnel.

Il est prévu de reconverter l'aérodrome militaire de **Buochs** (NW) en champ d'aviation civil après le départ des Forces aériennes (abandon de la base dormante). À cette fin, il est nécessaire de revoir entièrement la fiche actuellement en vigueur qui date de juillet 2009.

La fiche actuelle de l'aérodrome de **Gruyères** (FR) date de janvier 2002. Or, comme le contexte et les exigences ont sensiblement évolué ces dernières années, une révision complète de la fiche s'imposait.

L'héliport de **San Vittore** (GR) est situé sur le terrain d'un ancien aérodrome militaire, qui est toutefois encore utilisé par le trafic civil, et en marge d'une zone de travail cantonale inscrite dans le plan directeur. Il s'agit d'une nouvelle fiche.

La mise à jour de la fiche pour l'installation de **Neuchâtel** (NE) porte essentiellement sur l'adaptation de l'aire de limitation d'obstacles dictée par la modification du cadastre des surfaces de limitation d'obstacles. Par la même occasion, les contenus périmés des parties Situation initiale et Explications ont été actualisés.

2 Déroulement de la planification et collaboration

Les fiches ont été remaniées conformément au protocole de coordination exigé par la partie à caractère conceptionnel du PSIA (partie III A-3) en lien avec la coordination territoriale. Les protocoles de coordination retranscrivent le résultat des travaux réalisés en commun par les services de planification concernés. Ont pris part à ces travaux les services fédéraux compétents, les services compétents des cantons de Nidwald, de Fribourg et des Grisons, les communes concernées et les exploitants des installations (exploitants d'aérodrome). La mise à jour de la fiche du champ d'aviation de Neuchâtel n'exige aucune coordination en amont.

Les fiches pour les installations ont été mises en consultation d'abord auprès des services fédéraux puis, dans le cadre d'une procédure de consultation, au 4^e trimestre 2018 auprès des cantons et communes concernés. Les cantons ont vérifié que ces changements concordaient avec les buts et principes de leurs planifications directrices et qu'ils n'étaient pas incompatibles avec les plans directeurs en vigueur. Dans le même temps, la population a été informée et consultée, dans le cadre d'une procédure de participation publique. On a renoncé à organiser une procédure de participation publique pour la fiche du champ d'aviation de Neuchâtel.

Les propositions ainsi que la manière dont elles ont été prises en considération sont récapitulées ci-après.

À la suite de la procédure de consultation, l'étendue du territoire exposé au bruit a dû être une nouvelle fois adaptée pour la fiche de Buochs. En effet, la méthode de calcul du bruit du trafic aérien a été modifiée par la prise en compte des translations latérales des hélicoptères à proximité du sol entre le poste de stationnement et l'aire de décollage/d'atterrissage qui n'étaient auparavant pas considérées comme relevant du bruit du trafic aérien. Les nouvelles courbes de bruit ne génèrent toutefois pas de nouveaux conflits spatiaux, de sorte qu'il n'a pas été nécessaire de mettre une nouvelle fois la fiche en consultation dans le cadre de procédures de consultation ou de participation publique.

Une deuxième consultation des offices a été organisée par la suite en novembre/décembre 2019. Les services fédéraux ont vérifié que les fiches coïncidaient avec les buts et principes de leur planification sectorielle et qu'elles n'étaient pas incompatibles avec leurs conceptions et plans sectoriels existants au sens de l'art. 13 LAT. Seul l'OFEV s'est exprimé matériellement. Le résultat est également indiqué dans le tableau ci-dessous.

3 Prise en compte des propositions

3.1 Objektblatt Buochs (Anpassung)

3.1.1 Ämterkonsultation

Die konsultierten Amtsstellen haben keine Bemerkungen oder 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 Nidwalden (Regierungsrat)		
1 Das SIL-Objektblatt ist mit dem kantonalen Richtplan abgestimmt. Die in der Vereinbarung zwischen Kanton, Gemeinden und Genossenkorporationen vom April 2015 (Vereinbarung 2015) enthaltenen Grundsätze für die Entwicklung des Flugplatzes sind berücksichtigt. Keine Änderungsanträge.	-	-
Gemeinde Stans (Gemeinderat)		
1 Die Einhaltung der Grundsätze gemäss der Vereinbarung 2015 wird erwartet. Keine Änderungsanträge.	-	-
Gemeinde Buochs (Gemeinderat)		
1 Grundsätzlich einverstanden, das Objektblatt entspricht den Abmachungen im Koordinationsprozess. Der Begriff «Flugplatz» ist durch «ziviles Flugfeld» zu ersetzen.	-	Im Luftfahrtrecht wird «Flugplatz» als Sammelbegriff für alle Flughäfen (konzessionierte Flugplätze) und Flugfelder (private Flugplätze) verwendet. Der Flugplatz Buochs ist ein Flugfeld, das nach der Umnutzung zivil betrieben wird.
2 Festlegungen zur Zweckbestimmung: der Begriff «nicht unterstützt» hat im Zusammenhang mit der fliegerischen Grundausbildung und mit dem Flugsport (Akrobatik-, Fallschirmabsetzflüge) keine Bedeutung, da für diese Tätigkeiten im Betriebsreglement keine massgebenden Beschränkungen vorgesehen sind.	-	Ein Ausschluss der fliegerischen Grundausbildung und des Flugsports ist nicht vorgesehen. Weder im Betrieb noch bei der Ausgestaltung der Infrastruktur soll aber auf die Bedürfnisse dieser Aktivitäten speziell Rücksicht genommen werden. Im Betriebsreglement ist zudem eine Anmelde- und Bewilligungspflicht für auswärtige Nutzer vorgesehen. Geprüft werden soll dies auch für ortsansässige Nutzer in diesen Flugsparten.
3 Festlegungen zur Zweckbestimmung: die Regelung, wonach die Zahl der touristischen Helikopterflüge eng begrenzt ist, muss im Betriebsreglement präzisiert werden.	-	Im Betriebsreglement soll die jährliche Flugbewegungszahl in dieser Sparte auf 250 beschränkt werden. Dem Anliegen wird damit Rechnung getragen.
4 Von der Absicht, die Herdernstrasse als Verbindung zu erhalten, wird zustimmend Kenntnis genommen. Die Forderung nach erhöhter Sicherheit wird unterstützt; Barrierenschliessungen sollen den Strassenutzern angezeigt werden (Warn- und Informationstafel, Zeituhr). Zusätzlich wird eine Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit vorgeschlagen.	-	Die Verbesserung der Sicherheit bei der Pistenquerung der Herdernstrasse ist ein laufender Prozess. In letzter Zeit wurden bereits verschiedene Massnahmen getroffen, weitere werden im Rahmen der Umnutzung geprüft.
5 Die Ortsbezeichnung für die Zufahrt zu den Flugplatzbauten soll neutralisiert werden.	Erläuterungen Flugplatzperimeter, Infrastruktur (2. Abschnitt): «... erfolgt von Westen her über eine <u>zusätzliche Brücke neue Fadenbrücke</u> .»	Dem Antrag wird stattgegeben.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
6 Für die Einhaltung der Lärmbelastung sind im Objektblatt keine Kontrollmechanismen vorgesehen. Eine Überprüfung, ob die Lärmvorgaben eingehalten sind, ist der Gemeinde deshalb nicht möglich. Die Flugplatzhalterin ist explizit zu verpflichten, jährlich über die Einhaltung der Lärmbelastungsgrenze zu informieren.	Erläuterungen Lärmbelastung (Ergänzung 2. Abschnitt): «... wird damit abgelöst. <u>Das BAZL überprüft die Einhaltung der zulässigen Lärmimmissionen primär anhand der jährlichen Flugbewegungsstatistik. Besteht aufgrund der Flugbewegungszahlen oder der Zusammensetzung der Flotte der Verdacht einer Überschreitung, verpflichtet das BAZL die Flugplatzhalterin zusätzlich zu einer Lärmberechnung.</u> »	Nach Art. 37a LSV ist das BAZL verpflichtet, die Einhaltung der Lärmbelastung zu überprüfen. In den Erläuterungen soll darauf hingewiesen werden, dass diese Lärmkontrolle anhand der Flugbewegungsstatistik vorgenommen wird. Dies entspricht der gängigen Kontrollpraxis bei kleineren Flugplätzen. Es besteht kein Grund, in Buochs davon abzuweichen. Selbstverständlich ist es aber möglich, dass die Flugplatzhalterin die jährliche Bewegungsstatistik für die Einschätzung zur Einhaltung der Lärmbelastung auch den Gemeinden unterbreitet.
7 Für die Gemeinde stellt sich die Frage, wie sich die Lärmbelastung nach dem «Endzustand 2025» entwickelt. Eine Ausweitung des Lärms auf die Empfindlichkeitsstufe III würde nicht toleriert, weil dies die Dorfentwicklung erschweren würde.		Unter «Endzustand 2025» wird der Abschluss des geplanten Um- und Ausbaus der Flugplatzinfrastruktur verstanden. Das Gebiet mit Lärmbelastung im SIL ist bereits auf diesen Zustand ausgerichtet und behält seine Gültigkeit für den Betrieb auch darüber hinaus. Die zulässigen Lärmimmissionen für den Endzustand werden zusammen mit der Plangenehmigung für den Um- und Ausbau der Infrastruktur festgehalten. Eine Ausweitung der im SIL-Objektblatt festgelegten Lärmkurve steht derzeit aber überhaupt nicht zur Diskussion, sie würde ein erneutes SIL-Verfahren bedingen.
Gemeinde Ennetbürgen (Gemeinderat)		
1 Das Objektblatt nimmt nicht auf alle Grundsätze in der Vereinbarung 2015 Rücksicht.		Die Vereinbarung 2015 wurde zwischen Kanton, Gemeinden und Genossenschaftskorporationen abgeschlossen. Weder Bund noch Flugplatzhalterin waren daran beteiligt. Einzelne Grundsätze richten sich denn auch an den kantonalen Richtplan und die Flugplatzpolitik und sind nicht im SIL zu behandeln.
2 Die guten Wohnlagen in der Gemeinde sind von einer Entwertung wegen zusätzlichem Fluglärm bedroht (An- / Abflugverfahren Richtung Osten). Mit der Flugbewegungszahl von 20 000 kann die Lärmbelastungskurve für den PW ES II. diese ES darf auf keinen Fall überschritten werden. Dazu muss die Zusammensetzung der Flotte definiert und kontrolliert werden. Das SIL-Objektblatt sieht ein solches Kontrollsystem nicht vor. Jegliche Änderungen, die die Lärmbelastungskurve verändern, sind der Gemeinde mitzuteilen.	Erläuterungen Lärmbelastung (Ergänzung 2. Abschnitt): «... wird damit abgelöst. <u>Das BAZL überprüft die Einhaltung der zulässigen Lärmimmissionen primär anhand der jährlichen Flugbewegungsstatistik. Besteht aufgrund der Flugbewegungszahlen oder der Zusammensetzung der Flotte der Verdacht einer Überschreitung, verpflichtet das BAZL die Flugplatzhalterin zusätzlich zu einer Lärmberechnung.</u> »	Nach Art. 37a LSV ist das BAZL verpflichtet, die Einhaltung der Lärmbelastung zu überprüfen. In den Erläuterungen soll darauf hingewiesen werden, dass diese Lärmkontrolle anhand der Flugbewegungsstatistik vorgenommen wird. Dies entspricht der gängigen Kontrollpraxis bei kleineren Flugplätzen. Es besteht kein Grund, in Buochs davon abzuweichen. Selbstverständlich ist es aber möglich, dass die Flugplatzhalterin die jährliche Bewegungsstatistik für die Einschätzung zur Einhaltung der Lärmbelastung auch den Gemeinden unterbreitet.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
3 Weiter ist die Lärmbelastung nur bis 2025 festgelegt. Für die Gemeinde stellt sich die Frage, wie sich die Lärmbelastung nach dem «Endzustand 2025» entwickelt resp. wer Gewähr dafür bietet, dass sie nicht weiter zunimmt. Eine Ausweitung auf die Empfindlichkeitsstufe III würde nicht toleriert, weil dies die Dorfentwicklung erschweren würde.	-	Unter «Endzustand 2025» wird der Abschluss des geplanten Um- und Ausbaus der Flugplatzinfrastruktur verstanden. Das Gebiet mit Lärmbelastung im SIL ist bereits auf diesen Zustand ausgerichtet und behält seine Gültigkeit für den Betrieb auch darüber hinaus. Die zulässigen Lärmimmissionen für den Endzustand werden zusammen mit der Plangenehmigung für den Um- und Ausbau der Infrastruktur festgehalten. Eine Ausweitung der im SIL-Objektblatt festgelegten Lärmkurve steht derzeit aber überhaupt nicht zur Diskussion, sie würde ein erneutes SIL-Verfahren bedingen.
4 Aus den Auflagedokumenten ist nicht ersichtlich, ob die Lärmbelastungskurven im SIL auch die Motoren-Testläufe und die Emissionen vor den Abflügen einschliessen. Die Lärmberechnungen sind für die Gemeinde nicht nachvollzieh- und überprüfbar. Es ist klar zu definieren, welche maximale Lärmbelastung die im SIL-Objektblatt festgelegte Lärmbelastungskurve für den PW ES II sicherstellt.	-	Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Fluglärm, der nach den Vorgaben der Lärmschutzverordnung (LSV Anhang 5) berechnet wird. Der Aufwärm- und Rollverkehr wird demnach nicht dem Fluglärm, sondern dem Industrie- und Gewerbelärm (nach LSV Anhang 6) zugeordnet, so wie dies in den Unterlagen zum Umnutzungsgesuch auch ausgewiesen ist. Für diesen Industrie- und Gewerbelärm macht der SIL keine Vorgaben. Bei der Umnutzung muss aber nachgewiesen werden, dass die massgebenden Grenzwerte eingehalten sind.
5 Gemäss Auflagedokumenten soll der Kompensierplatz verlegt, allenfalls ergänzt werden. Es ist darzulegen, wie dieser Kompensierplatz in der Lärmbelastungskurve berücksichtigt ist.	-	Die Nutzung des Kompensierplatzes ist nicht Teil der Flugbewegung und wird somit dem Industrie- und Gewerbelärm zugeordnet. Dies ist in den Unterlagen zum Umnutzungsgesuch auch so ausgewiesen. Eine Verlegung des bestehenden Kompensierplatzes wird nicht beantragt.
6 Die Gemeinde begrüsst, dass die Herdernstrasse als Verbindung erhalten bleibt, weil sie unter anderem das Naherholungsgebiet auf dem Flugplatzareal erschliesst (Rad- und Fusswege entlang Scheidgraben und Engelberger Aa). Dies entspricht auch den Festlegungen in der Vereinbarung 2015. Die Formulierung im Objektblatt (Erläuterungen zum Betrieb), wonach die Aufhebung des Pistenübergangs der Herdernstrasse lediglich «in den Hintergrund tritt», steht dazu im Widerspruch. Eine Schliessung der Herdernstrasse würde die Nutzungsmöglichkeiten des Naherholungsgebiets in inakzeptabler Weise reduzieren.	-	Aus Sicherheitsüberlegungen hat das BAZL ursprünglich auf eine Aufhebung des Pistenübergangs der Herdernstrasse hingewirkt. In Anerkennung der Forderungen in der Vereinbarung 2015 will der Bund nun auf eine solche Aufhebung verzichten, wenn der Übergang durch andere Massnahmen hinreichend gesichert werden kann. Einen definitiven Entscheid kann er aber erst fällen, wenn diese Massnahmen bekannt und geprüft sind. Aus dieser Perspektive ist die im Objektblatt gewählte Formulierung korrekt.
7 Die Herdernstrasse soll bei An- und Abflügen mit Barrieren geschlossen werden; die Schliessungen sollen den Strassennutzern angezeigt werden (Warn- und Informationstafel, Zeituhr). Zusätzlich wird eine Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit vorgeschlagen.	-	Die Verbesserung der Sicherheit bei der Pistenquerung der Herdernstrasse ist ein laufender Prozess. In letzter Zeit wurden bereits verschiedene Massnahmen getroffen, weitere werden im Rahmen der Umnutzung geprüft.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni	
8	Einverstanden mit der Festsetzung, wonach der Flugplatz keine Entlastungsfunktion übernimmt und ein Ausbau zu einem konzessionierten Regionalflughafen ausgeschlossen ist. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, was mit der «freiwilligen Zusammenarbeit mit andern Flugplätzen im Hinblick auf eine sinnvolle Verkehrsteilung» gemeint ist. Dieser Zusatz ist zu streichen. Der Flugbetrieb ist durch Flugbewegungszahl und Betriebszeiten bestimmt.	Erläuterungen Zweckbestimmung, Betrieb und Sicherheit (letzter Abschnitt): «... diesen Verkehr zu übernehmen. Weiter möglich bleiben soll dagegen die freiwillige Zusammenarbeit mit andern Flugplätzen im Hinblick auf eine sinnvolle Verkehrsteilung, soweit dies mit der Zweckbestimmung und den betrieblichen Rahmenbedingungen vereinbar ist.»	Die in den Festlegungen definierte Zweckbestimmung (Verkehrssparten), die Verkehrsleistung (20 000 Flugbewegungen) und das Gebiet mit Lärmbelastung geben den verbindlichen Rahmen für den künftigen Flugbetrieb vor. Das Betriebsreglement muss auf diese Vorgaben ausgerichtet werden. Wie die Flugplatzbetreiberin den Flugplatz innerhalb der gesetzten Grenzen bewirtschaftet, liegt nicht in der Kompetenz des Bundes und ist auch nicht Gegenstand der Festlegungen im SIL. Dem Antrag kann entsprochen und die bemängelte Textpassage in den Erläuterungen gestrichen werden.
9	Anhörungs- und Mitwirkungsverfahren: aus Sicht der Gemeinde wurde die öffentliche Auflage schlecht kommuniziert, der Einbezug der Gemeinde sei nicht erfolgt. Die umfangreichen Auflageakten (Umnutzungsgesuch) präsentierten sich sehr unübersichtlich. Die mit Planungsaufgaben betrauten Behörden sind ihrer Pflicht, die Bevölkerung in geeigneter Weise zu informieren und mitwirken zu lassen, nicht nachgekommen.	-	Die zuständigen Stellen von Bund und Kanton haben das Anhörungs- und Mitwirkungsverfahren zum SIL (sowie auch die öffentliche Auflage zum Umnutzungsgesuch) korrekt und nach den geltenden Bestimmungen des Raumplanungsrechts (resp. Luftfahrtrechts) durchgeführt. Darüber hinaus informierten sie die Bevölkerung an einer speziell dafür organisierten Informationsveranstaltung über den Inhalt der Planung und das Verfahren.

3.1.3 Mitwirkung der Bevölkerung

a) Organisationen, Verbände, Parteien, Firmen

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni	
Genossenkorporation Stans			
1	Stand der Koordination: Hinweis, dass beim Rückkauf des Flugplatzgeländes mit dem Kanton Nidwalden ein Mitspracherecht vereinbart und im Grundbuch verankert wurde (2012). Dieses Mitspracherecht bezieht sich auf die Erarbeitung des Betriebsreglements, die Offenhaltung der Herdernstrasse als öffentliche Verbindungsstrasse, den Zugang zu den Landwirtschaftsflächen und die Erhaltung des Flugplatzareals als Naherholungsgebiet. Die im Objektblatt erwähnte Vereinbarung von 2015 bestätigt dies. Die Umsetzung dieser Grundsätze ist die Voraussetzung für die Zustimmung der Korporation zu den vorgesehenen ökologischen Ausgleichsmassnahmen und den Entwässerungsmassnahmen. Das Objektblatt ist im Sinne der Vereinbarung 2015 anzupassen (vgl. auch Ziffer 3).	-	Die erwähnten Vereinbarungen wurden zwischen Kanton, Gemeinden und Genossenkorporationen abgeschlossen. Der Bund ist nicht daran zwar nicht beteiligt, den darin enthaltenen Grundsätzen wird in den Festlegungen im SIL-Objektblatt trotzdem soweit Rechnung getragen, als dies in der Kompetenz des Bundes liegt. Der Antrag ist damit erfüllt (soweit mit dem übergeordneten Recht vereinbar).
2	Die Festlegung zur Verkehrsleistung (Rahmenbedingungen zum Betrieb) ist wie folgt zu präzisieren: «Die Zahl der jährlichen Flugbewegungen ist auf insgesamt max. 20000 (inkl. Segelflugbewegungen) begrenzt, wovon...».	-	In den Erläuterungen ist bereits darauf hingewiesen, dass die jährlichen Flugbewegungen sowohl die Motor- als auch die Segelflugbewegungen umfassen. Zudem impliziert der Begriff «begrenzt» die Maximalzahl.

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
<p>3 Die Formulierung im Objektblatt (Erläuterungen zum Betrieb), wonach die Aufhebung des Pistenübergangs der Herdernstrasse lediglich «in den Hintergrund tritt», impliziert, dass die Aufhebung des Übergangs immer noch ein Thema ist, was der Vereinbarung 2015 widerspricht. Die Formulierung ist zu ersetzen durch «...Erhaltung der Herdernstrasse als Verkehrsverbindung, <u>was vollumfänglich zugestanden wird.</u>».</p>	-	<p>Aus Sicherheitsüberlegungen hat das BAZL ursprünglich auf eine Aufhebung des Pistenübergangs der Herdernstrasse hingewirkt. In Anerkennung der Forderungen in der Vereinbarung 2015 will der Bund nun auf eine solche Aufhebung verzichten, wenn der Übergang durch andere Massnahmen hinreichend gesichert werden kann. Einen definitiven Entscheid kann er aber erst fällen, wenn diese Massnahmen bekannt und geprüft sind. Aus dieser Perspektive ist die im Objektblatt gewählte Formulierung korrekt.</p>
<p>4 Die in den Erläuterungen zum Betrieb erwähnte Pachtlandarrondierung beschränkt sich auf das Buochser Genossenschaftsgebiet. Der Text ist entsprechend zu präzisieren.</p>	<p>Erläuterungen Zweckbestimmung, Betrieb und Sicherheit (zweitletzter Abschnitt): «... eine Regelung getroffen. Weiter ist eine Pachtlandarrondierung in diesem Bereich vorgesehen (<u>Korporationsgebiet Buochs</u>). Der abschliessende...»</p>	<p>Dem Antrag wird entsprochen.</p>
<p>5 Im Objektblatt ist eindeutig festgehalten, dass der Flugplatz keine Entlastungsfunktion für andere Flugplätze und keinen zusätzlichen Verkehr übernimmt. Dies wird unterstützt. Der Erläuterungstext, wonach jedoch eine «freiwillige Zusammenarbeit mit andern Flugplätzen im Hinblick auf eine sinnvolle Verkehrsteilung» möglich sein soll, steht dazu im Widerspruch. Dieser Zusatz ist zu streichen.</p>	<p>Erläuterungen Zweckbestimmung, Betrieb und Sicherheit (letzter Abschnitt): «... diesen Verkehr zu übernehmen. Weiter möglich bleiben soll dagegen die freiwillige Zusammenarbeit mit andern Flugplätzen im Hinblick auf eine sinnvolle Verkehrsteilung, soweit dies mit der Zweckbestimmung und den betrieblichen Rahmenbedingungen vereinbar ist.»</p>	<p>Die in den Festlegungen definierte Zweckbestimmung (Verkehrssparten), die Verkehrsleistung (20 000 Flugbewegungen) und das Gebiet mit Lärmbelastung geben den verbindlichen Rahmen für den künftigen Flugbetrieb vor. Das Betriebsreglement muss auf diese Vorgaben ausgerichtet werden. Wie die Flugplatzbetreiberin den Flugplatz innerhalb der gesetzten Grenzen bewirtschaftet, liegt nicht in der Kompetenz des Bundes und ist auch nicht Gegenstand der Festlegungen im SIL. Dem Antrag kann entsprochen und die bemängelte Textpassage in den Erläuterungen gestrichen werden.</p>
<p>6 Die Aussage, wonach die im Flugplatzperimeter enthaltenen Fruchtfolgefleichen (FFF) durch die geplanten Flugplatzanlagen nicht beansprucht werden, ist nicht korrekt. Ein Teil der FFF wird durch die Entwässerung der Rollwege beansprucht. Die Kompensation der FFF liegt alleine in der Verantwortung der Flugplatzhalterin.</p>	<p>Erläuterungen Flugplatzperimeter, Infrastruktur (letzter Abschnitt): «Die Sofern die im Perimeter enthaltenen Fruchtfolgefleichen werden durch die geplanten Flugplatzanlagen nicht beansprucht werden. Andernfalls ist eine Kompensation nach den kantonalen Bestimmungen sicherzustellen. Das im ...»</p>	<p>Dem Antrag wird entsprochen. Ob und welche Kompensationsmassnahmen zu treffen sind, wird im Umnutzungsverfahren zu prüfen und festzulegen sein.</p>
Genossenkorporation Ennetbürgen		
<p>1 Der Vereinbarung zwischen Kanton, Gemeinden und Korporationen von 2015 muss zwingend Beachtung geschenkt werden, da sie auch Ausdruck des öffentlichen Interesses sind. Nach diesen Grundsätzen soll die Herdernstrasse weiterhin als Verbindungsstrasse dienen, eine Aufhebung kommt nicht in Betracht. Anstelle der bestehenden Formulierung in den Erläuterungen soll eingefügt werden, dass «Kanton, Gemeinden und Korporationen die Erhaltung der Herdernstrasse als Verkehrsverbindung verlangen, wodurch eine Aufhebung dieses Übergangs ausgeschlossen wird.»</p>	-	<p>Aus Sicherheitsüberlegungen hat das BAZL ursprünglich auf eine Aufhebung des Pistenübergangs der Herdernstrasse hingewirkt. In Anerkennung der Forderungen in der Vereinbarung 2015 will der Bund nun auf eine solche Aufhebung verzichten, wenn der Übergang durch andere Massnahmen hinreichend gesichert werden kann. Einen definitiven Entscheid kann er aber erst fällen, wenn diese Massnahmen bekannt und geprüft sind. Aus dieser Perspektive ist die im Objektblatt gewählte Formulierung korrekt.</p>

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
2 Die Aussage in den Erläuterungen, dass die freiwillige Zusammenarbeit mit andern Flugplätzen im Hinblick auf eine sinnvolle Verkehrsteilung weiterhin möglich bleiben soll, widerspricht ebenfalls der Vereinbarung 2015. Dieser Zusatz ist zu streichen.	Erläuterungen Zweckbestimmung, Betrieb und Sicherheit (letzter Abschnitt): «... diesen Verkehr zu übernehmen. Weiter möglich bleiben soll dagegen die freiwillige Zusammenarbeit mit andern Flugplätzen im Hinblick auf eine sinnvolle Verkehrsteilung, soweit dies mit der Zweckbestimmung und den betrieblichen Rahmenbedingungen vereinbar ist. »	Die in den Festlegungen definierte Zweckbestimmung (Verkehrssparten), die Verkehrsleistung (20 000 Flugbewegungen) und das Gebiet mit Lärmbelastung geben den verbindlichen Rahmen für den künftigen Flugbetrieb vor. Das Betriebsreglement muss auf diese Vorgaben ausgerichtet werden. Wie die Flugplatzbetreiberin den Flugplatz innerhalb der gesetzten Grenzen bewirtschaftet, liegt nicht in der Kompetenz des Bundes und ist auch nicht Gegenstand der Festlegungen im SIL. Dem Antrag kann entsprochen und die bemängelte Textpassage in den Erläuterungen gestrichen werden.
3 Der Bund hat den Kompensierplatz 2013 zusammen mit den anderen nicht mehr benötigten Anlageteilen der Korporation verkauft. Dementsprechend kann dieser Kompensierplatz nicht ohne Einwilligung der Grundeigentümerin in den Flugplatzperimeter einbezogen werden. Es besteht kein Enteignungsrecht. Gleiches gilt für andere Flächen im Flugplatzperimeter	-	Gemäss bisheriger Flugplatzplanung soll der Kompensierplatz weitergenutzt werden. Deshalb ist er im Flugplatzperimeter enthalten. Dieser Perimeter ist aber nicht grundeigentümergebunden. Für eine Weiternutzung ist das Einverständnis der Grundeigentümerin notwendig.
4 Der über den Kompensierplatz hinausgehende Zugang zum RUAG-Areal ist widerrechtlich. Es ist nicht ersichtlich, warum der Zugang über den bereits bestehenden Rollweg nicht mehr genutzt werden könnte. Das SIL-Objektblatt ist entsprechend anzupassen.	-	Der bestehende Rollweg zum RUAG-Areal bleibt im Eigentum des VBS, der Zugang vertraglich mit einer Dienstbarkeit sichergestellt. Allerdings muss dabei ein Weg, der sich im Eigentum der Genossenschaft befindet, gequert werden. Diese Querung ist derzeit bestritten. Bis dort eine privatrechtliche Regelung getroffen ist, wird der alternative Rollwegzugang ab Kompensierplatz im Objektblatt als Option ausgewiesen.
5 Die Aussage im Objektblatt, wonach das Industrieareal der RUAG nicht im Flugplatzperimeter enthalten sei, ist nachweislich falsch. Ein Teil des Areals liegt innerhalb dieses Perimeters. Zudem ist dort gemäss aktuellem Gestaltungsplan der Nidwalden AirPark AG (Entwurf) ein Helikopterlandeplatz vorgesehen.	Erläuterungen Flugplatzperimeter, Infrastruktur (erster Abschnitt): «... nördlich der Piste. Nicht <u>oder nur teilweise</u> im Perimeter enthalten sind die Industrieareale der Pilatus Flugzeugwerke und der RUAG; dort sind keine Flugplatzanlagen nach Luftfahrtgesetz vorgesehen.»	Dem Antrag wird entsprochen, der Flugplatzperimeter umfasst einen Teil des RUAG-Areals. Allerdings ist dort kein Helikopterlandeplatz vorgesehen. Im SIL-Objektblatt sind auch keine entsprechenden Festlegungen enthalten. Die Helikopter sollen ausschliesslich ab der Start- und Landestelle südlich der Hauptpiste operieren.
6 Die Versickerungsmulden für die Entwässerung von Piste und Rollwegen beanspruchen rund 3250 m ² Fruchtfolgeflächen. Diese Flächen befinden sich im Eigentum der Korporation Ennetbürgen. Die erforderliche Kompensation ist nicht aufgezeigt. Der entsprechende Abschnitt im Objektblatt ist anzupassen.	Erläuterungen Flugplatzperimeter, Infrastruktur (letzter Abschnitt): «Die <u>Sofern die</u> im Perimeter enthaltenen Fruchtfolgeflächen <u>werden</u> durch die geplanten Flugplatzanlagen <u>nicht beansprucht werden</u> . <u>-Andernfalls</u> ist eine Kompensation nach den kantonalen Bestimmungen sicherzustellen. Das im ...»	Dem Antrag wird entsprochen. Ob und welche Kompensationsmassnahmen zu treffen sind, wird im Umnutzungsverfahren zu prüfen und festzulegen sein.
RUAG Real Estate AG		
1 Präzisierung unter Ausgangslage (Zweck der Anlage / Funktion im Netz): «... Unterhaltsarbeiten der Pilatus Flugzeugwerke und <u>mit solchen Arbeiten auf dem Areal</u> der RUAG; Motor- und ...»	Ausgangslage (Zweck der Anlage / Funktion im Netz): «... Unterhaltsarbeiten <u>auf den Arealen</u> der Pilatus Flugzeugwerke und der RUAG; Motor- und ...»	Unter Ausgangslage wird zwar die bisherige und nicht die künftige Nutzung umschrieben. Dem Antrag wird trotzdem entsprochen. Auf dem Areal der RUAG werden künftig auch Drittbetriebe ansiedeln.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
2 Die Festlegungen zum Flugplatzperimeter sind wie folgt zu korrigieren (zweiter Absatz): «Sollte der bestehende Zugang zum RUAG-Areal <u>wider Erwarten</u> nicht mehr genutzt werden können, kann <u>dient</u> als <u>dessen</u> Ersatz ein Zugang ab Kompensierplatz geprüft werden.»	Festlegungen Flugplatzperimeter (zweiter Absatz): «Sollte der bestehende Zugang zum RUAG-Areal <u>wider Erwarten</u> nicht mehr genutzt werden können, kann <u>soll</u> als Ersatz ein Zugang ab Kompensierplatz geprüft werden.»	Der bestehende Rollweg zum RUAG-Areal bleibt im Eigentum des VBS, der Zugang vertraglich mit einer Dienstbarkeit sichergestellt. Allerdings muss dabei ein Weg, der sich im Eigentum der Genossenschaft Ennetbürgen befindet, gequert werden. Diese Querung ist derzeit bestritten. Bis dort eine private rechtliche Regelung getroffen ist, wird der alternative Rollwegzugang ab Kompensierplatz im Objektblatt als Option ausgewiesen. Das Grundstück befindet sich allerdings auch im Eigentum der Genossenschaft, eine Realisierung würde deren Zustimmung bedingen. Die beantragte Formulierung wird teilweise übernommen.
VCS Verkehrsclub der Schweiz (Sektion Ob- und Nidwalden)		
1 Im Objektblatt muss mindestens ein Rahmen für die terrestrischen Nutzungen festgelegt werden. Ein Verweis auf die kantonale Regelung ist ungenügend.	-	Die Bewilligung von terrestrischen Nutzungen auf Flugplätzen liegt nicht in der Kompetenz des Bundes. Er kann die Flugplatzhalterin lediglich zu einem jederzeit sicheren und reglementskonformen Flugbetrieb verpflichten.
2 Festlegungen zur Zweckbestimmung ändern zu: «Die fliegerische Grundausbildung mit Motorflugzeugen und der Flugsport (Akrobatik-, Fallschirmabsetzflüge) <u>sind nicht erlaubt</u> .» Die Formulierung «werden nicht unterstützt» lässt faktisch alle Möglichkeiten offen. Die Nutzungen sind lärm- und bewegungsintensiv und mit Rücksicht auf Anwohner und Umwelt zu verbieten.	-	Ein Ausschluss der fliegerischen Grundausbildung und des Flugsports ist nicht vorgesehen. Weder im Betrieb noch bei der Ausgestaltung der Infrastruktur soll aber auf die Bedürfnisse dieser Aktivitäten speziell Rücksicht genommen werden. Im Betriebsreglement ist zudem eine Anmelde- und Bewilligungspflicht für auswärtige Nutzer vorgesehen. Geprüft werden soll dies auch für ortsansässige Nutzer in diesen Flugsparten.
3 Festlegungen zur Zweckbestimmung ergänzen mit einem Ausschluss von Schulungsflügen mit Helikoptern.	-	Schulungsflüge mit Helikoptern fallen unter die allgemeine Regelung in der Zweckbestimmung (vgl. Ziffer 2) und müssen nicht speziell erwähnt werden.
4 Festlegungen zum Betrieb ergänzen mit: «Die Führung von geplanten und existierenden Wander- und Radwegen sind gemäss kantonalem Richtplan sicherzustellen.» Das bestehende Rad- und Wanderwegnetz darf nicht durch den Flugplatz beeinträchtigt werden.	-	Die Rad- und Wanderwege sind nicht Teil der Flugplatzanlagen und fallen nicht in die Zuständigkeit des Bundes. Massgebend sind der kantonale Richtplan und die Bewilligungsverfahren nach kantonalem Recht. Routenführung und Nutzung des Rad- und Wanderwegnetzes dürfen aber die Sicherheit im Flugbetrieb nicht beeinträchtigen. Ein Verweis auf den Richtplan in den Festlegungen ist nicht erforderlich.
5 Festlegungen zum Betrieb ergänzen mit: «Die Herdernstrasse sowie die Flurhofstrasse müssen weiterhin mindestens für Fussgänger, für Radfahrer und landwirtschaftliche Fahrzeuge geöffnet sein.» Die Verbindungen sind wichtig für die Nutzung des Areals als Naherholungsgebiet.	-	Rad-, Fussweg- und Landwirtschaftsverbindungen fallen nicht in die Zuständigkeit des Bundes und sind nicht Gegenstand des SIL-Objektblatts. Wesentlich ist hingegen die Gewährleistung der Sicherheit im Flugbetrieb mit geeigneten Massnahmen auf dem Verkehrsnetz (vgl. auch Ziffer 4).

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
6 Festlegungen zur Lärmbelastung ergänzen mit: «Übermässig lärmige Flugzeuge und grosse Flugzeuge sind verboten oder bewilligungspflichtig».	-	Gemäss Betriebsreglement sollen Flugzeuge der lauten Lärmklassen nur mit Sonderbewilligung und während den ordentlichen Betriebszeiten verkehren dürfen. Zudem sind erhöhte Landetaxen vorgesehen. Die Grösse der Flugzeuge ist limitiert durch die Dimensionierung der Piste und der Rollwege.
7 Der Wildtierkorridor für den Wildwechsel zwischen Buochserhorn–Fadenbrücke–Gnappried und dem Bürgenberg muss vollständig umgesetzt werden. Die geplanten Massnahmen sind ungenügend.	-	Der Grundsatz zu diesem Wildwechselkorridor ist im Objektblatt festgesetzt, die Umsetzung erfolgt im Umnutzungsverfahren. In diesem Verfahren werden auch die Massnahmen geprüft (UVP).
8 Der Erläuterungstext zur Entlastungsfunktion soll verdeutlicht werden, dass der Flugplatz Buochs bei Kapazitätsengpässen auf andern Flugplätzen diesen Verkehr nicht übernehmen darf. Der Zusatz zur freiwilligen Zusammenarbeit soll gestrichen werden, er widerspricht der Aussage in den Festlegungen.	Erläuterungen Zweckbestimmung, Betrieb und Sicherheit (letzter Abschnitt): «... diesen Verkehr zu übernehmen. Weiter möglich bleiben soll dagegen die freiwillige Zusammenarbeit mit andern Flugplätzen im Hinblick auf eine sinnvolle Verkehrsteilung, soweit dies mit der Zweckbestimmung und den betrieblichen Rahmenbedingungen vereinbar ist.»	Die in den Festlegungen definierte Zweckbestimmung (Verkehrssparten), die Verkehrsleistung (20 000 Flugbewegungen) und das Gebiet mit Lärmbelastung geben den verbindlichen Rahmen für den künftigen Flugbetrieb vor. Das Betriebsreglement muss auf diese Vorgaben ausgerichtet werden. Wie die Flugplatzbetreiberin den Flugplatz innerhalb der gesetzten Grenzen bewirtschaftet, liegt nicht in der Kompetenz des Bundes und ist auch nicht Gegenstand der Festlegungen im SIL. Dem Antrag kann entsprochen und die bemängelte Textpassage in den Erläuterungen gestrichen werden.
Grüne Nidwalden (Ortspartei Ennetbürgen)		
<i>Anträge analog Verkehrsclub der Schweiz VCS (Sektion Ob- und Nidwalden).</i>	-	<i>Behandlung der Anträge analog Verkehrsclub der Schweiz VCS (Sektion Ob- und Nidwalden).</i>
Grüne Nidwalden		
1 Präzisierung der Zweckbestimmung: «... Er dient in erster Linie als <u>Werkflugplatz für die Flugzeugindustrie und die aviatiknahen Firmen mit Sitz in Nidwalden, welche unmittelbar auf den Flugplatz Buochs angewiesen sind. Weiter soll der Flugplatz für Flüge des Bundes und der Luftwaffe, für Such-, Rettungs- und Polizeiflüge sowie für den Segelflugsport zur Verfügung stehen. Ebenfalls zugelassen sind Flüge, welche von in Nidwalden domizilierten Firmen oder von in Nidwalden angemeldeten und tatsächlich wohnhaften Privatpersonen durchgeführt werden. ...</u> »	-	Die im Objektblatt festgelegte Zweckbestimmung ist das Ergebnis des Koordinationsprozesses und stufengerecht formuliert (Verkehrssparten). Detaillierte Einschränkungen bezüglich Firmen- und Wohnsitz von Flugplatznutzern gehören nicht in einen vom Bundesrat verabschiedeten Sachplan und werden mit Blick auf die Gewerbefreiheit auch nicht ins Betriebsreglement aufgenommen.
2 « <u>Flüge für die fliegerische Grundausbildung mit Motorflugzeugen und den Flugsport werden nicht unterstützt sowie die touristische Nutzung sind auf dem Flugplatz Buochs nicht zugelassen.</u> »	-	Ein Ausschluss der fliegerischen Grundausbildung und des Flugsports ist nicht vorgesehen. Weder im Betrieb noch bei der Ausgestaltung der Infrastruktur soll aber auf die Bedürfnisse dieser Aktivitäten speziell Rücksicht genommen werden. Im Betriebsreglement ist zudem eine Anmelde- und Bewilligungspflicht für auswärtige Nutzer vorgesehen. Geprüft werden soll dies auch für ortsansässige Nutzer in diesen Flugsparten. Der Ausschluss der touristischen Nutzung stand bisher nicht zur Diskussion, wir bei Helikoptern aber eng begrenzt (vgl. Ziffer 3).

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
3 «Der Helikopterbetrieb ist auf Arbeits-, Werk-, Rettungs- und Einsatzflüge ausgerichtet. Die Zahl touristischer Helikopterflüge ist eng begrenzt. Eine Helikopterbasis für touristische Personentransporte ist ausgeschlossen.»	-	Touristische Helikopterflüge werden nicht komplett ausgeschlossen, im Betriebsreglement soll deren jährliche Flugbewegungszahl aber auf 250 beschränkt werden.
4 Für die terrestrischen Nutzungen muss im Objektblatt ein verbindlicher Rahmen festgelegt werden. Ein Verweis auf die kantonale Regelung sei ungenügend. Ergänzung der Zweckbestimmung: «Für die zivile terrestrische Nutzung durch in Nidwalden ansässige Organisationen kann der Flugplatz genutzt werden».	-	Die Regelung und die Bewilligung von terrestrischen Nutzungen auf privaten Flugfeldern liegt nicht in der Kompetenz des Bundes. Er kann die Flugplatzhalterin lediglich zu einem jederzeit sicheren und reglementskonformen Flugbetrieb verpflichten.
5 Der Rahmen für die Betriebszeiten soll detailliert im Objektblatt und damit bereits auf planerischer Ebene festgelegt werden.	-	Die Betriebszeiten werden im Betriebsreglement festgelegt. Präzise Vorgaben im Sachplan sind nicht stufengerecht.
6 Festlegungen zum Betrieb ergänzen mit: «Die Führung von geplanten und existierenden Fusswegen und Radwegen sind gemäss Richtplan sicherzustellen.»	-	Die Rad- und Wanderwege sind nicht Teil der Flugplatzanlagen und fallen nicht in die Zuständigkeit des Bundes. Massgebend sind der kantonale Richtplan und die Bewilligungsverfahren nach kantonalem Recht. Routenführung und Nutzung des Rad- und Wanderwegnetzes dürfen aber die Sicherheit im Flugbetrieb nicht beeinträchtigen. Ein Verweis auf den Richtplan in den Festlegungen ist nicht erforderlich.
7 Festlegungen zum Betrieb ergänzen mit: «Die Herdernstrasse sowie die Flurhofstrasse müssen weiter für Fussgänger, Radfahrer und landwirtschaftliche Fahrzeuge befahrbar sein.»	-	Rad-, Fussweg- und Landwirtschaftsverbindungen fallen nicht in die Zuständigkeit des Bundes und sind nicht Gegenstand des SIL-Objektblatts. Wesentlich ist hingegen die Gewährleistung der Sicherheit im Flugbetrieb mit geeigneten Massnahmen auf dem Verkehrsnetz (vgl. auch Ziffer 6).
8 Der funktionierende Wildtierkorridor sei nicht sichergestellt.	-	Der Grundsatz zum Wildwechselkorridor ist im Objektblatt festgesetzt, die Umsetzung erfolgt im Umnutzungsverfahren. In diesem Verfahren werden auch die Massnahmen geprüft (UVP).
Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Buochs (SBFB)		
1 Die Mitwirkungsfrist war angesichts des gleichzeitig aufgelegten (sehr umfangreichen) Umnutzungsgesuchs und der komplexen Materie viel zu kurz angesetzt.	-	Die Mitwirkungsfrist entspricht den gesetzlichen Vorgaben und der langjährigen Praxis in vergleichbaren Verfahren.
2 Die Änderung des SIL-Konzeptteils (Wechsel des Flugplatzes Buochs vom Teilnetz der zivil mitbenützten Militärflugplätze ins Teilnetz der Flugfelder) sei ersatzlos zu streichen. Sie könne erst vorgenommen werden, wenn die Umnutzung des Flugplatzes rechtskräftig genehmigt ist. Zudem sei die Aufhebung des Militärflugplatzes (Sleeping Base) im Sachplan Militär (SPM-Programmteil 2017) nicht festgesetzt, ein entsprechend angepasstes SPM-Objektblatt für den Flugplatz Buochs fehle. Die beiden Bundes-Sachpläne seien nicht aufeinander abgestimmt. Das Mitwirkungsverfahren sei zu wiederholen, wobei gleichzeitig ein angepasstes SPM-Objektblatt aufzulegen sei.	-	Im SPM-Programmteil ist festgesetzt, dass die Betriebsdauer des Militärflugplatzes weniger als 5 Jahre beträgt. D. h. das VBS verzichtet bis spätestens 2022 auf den Flugplatz Buochs. Die Erarbeitung eines SPM-Objektblatts für diesen auslaufenden Betrieb ist nicht vorgesehen. Die sachplanerischen Vorgaben des Bundes für den Flugplatz Buochs werden im SIL geregelt (Änderung Konzeptteil und Objektblatt). Sie werden mit der Verabschiedung durch den Bundesrat rechtskräftig. Eine vorgängige Anpassung im SPM ist nicht erforderlich. Das bestehende SPM-Objektblatt für den Flugplatz Buochs wird aufgehoben (vgl. Ziffer 6). Das Mitwirkungsverfahren wird nicht wiederholt.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
3 Das SIL-Objektblatt sei in der vorliegenden Fassung nicht genehmigungsfähig (vgl. folgende Anträge) und könne dem Bundesrat nicht zur Verabschiedung unterbreitet werden.	-	vgl. nachfolgende Begründungen
4 Das SIL-Objektblatt Buochs sei mit dem nahe gelegenen Flugplatz Kägiswil (OW) nicht koordiniert. In den Koordinationsgesprächen habe keine anlageübergreifende Abstimmung stattgefunden.	-	Die Abstimmung der Nutzung der einzelnen Flugplätze ist durch die Festlegungen im SIL-Konzeptteil gewährleistet. Die beteiligten Stellen haben an den Koordinationsgesprächen keinen zusätzlichen Koordinationsbedarf angemeldet.
5 Unter den Grundlagendokumenten seien die provisorische Regelung zum Betriebsreglement 2002 und die Ergänzungen 2014 zu streichen, weil sie kein ordentliches Verfahren durchlaufen haben und rechtswidrig sind.	-	Im SIL-Objektblatt ist zur Information eine Auswahl an wichtigen Grundlagendokumenten zur Nutzung des Flugplatzes aufgeführt, unabhängig von deren rechtlichem Status.
6 Die Koordination mit dem SPM habe bisher noch nicht stattgefunden, im Objektblatt sei dies transparent darzulegen (Stand der Koordination): «Mit der Revision des Sachplans Militär (SPM) hat der Bundesrat am 8. Dezember 2017 im Programmteil beschlossen, die militärische Nutzung des Flugplatzes Buochs <u>innert 5 Jahren (es gibt dazu noch keine Festsetzung) voraussichtlich bis 2022 definitiv einzustellen</u> , was jedoch eine gelegentliche militärische Mitbenützung des zivilen Flugfelds nicht ausschliesst. Der SPM beruht auf dem Stationierungskonzept der Armee vom November 2013; <u>das Objektblatt Buochs zum SPM vom Juli 2009</u> . In den vorangehenden Jahren war der Flugplatz als «Sleeping Base» der Luftwaffe vorgesehen (für eine Reaktivierung des Militärflugbetriebs im Krisenfall).»	Stand der Koordination (erster Abschnitt): «... als «Sleeping Base» der Luftwaffe vorgesehen (für eine Reaktivierung des Militärflugbetriebs im Krisenfall); <u>vgl. auch SPM-Objektblatt vom Juli 2009.</u> »	Das bisher bestehende SPM-Objektblatt wird im Text zum Stand der Koordination erwähnt. Die Koordination mit dem VBS zur künftigen Nutzung des Flugplatzes Buochs hat vollumfänglich stattgefunden. Der Verzicht auf den Militärflugplatz als «Sleeping Base» ist im SPM-Programmteil 2017 festgesetzt (Betriebsdauer < 5 Jahre). Eine Überarbeitung des SPM-Objektblatts von 2009 ist nicht erforderlich, es wird zusammen mit dem Beschluss des Bundesrats zum SIL-Objektblatt aufzuheben sein. Dem Antrag wird in diesem Sinn entsprochen.
7 Weitere Präzisierung zum Stand der Koordination: «Das Umnutzungsverfahren <u>ist</u> <u>soll</u> auf der Grundlage der bestehenden Flugplatzinfrastruktur, <u>sowohl der von armasuisse weiterhin im Eigentum behaltenen als auch sämtlicher an die Korporationen Buochs, Ennetbürgen und Stans im 2013 verkauften Flächen (inklusive aller Hoch- und Tiefbauten) durchzuführen durchgeführt werden</u> («Übergangsphase 2020»). Die Plangenehmigung für die vorgesehenen Ersatz- und Neubauten soll in einem nachgelagerten, separaten Verfahren erteilt werden («Endzustand 2025»). Das Objektblatt ist auf diesen Endzustand ausgerichtet. <u>Im Rahmen des Umnutzungsgesuchs des Militärflugplatzes in eine zivile Anlage hat die Gesuchstellerin mit einer Auflistung verbindlich darzulegen, welche Objekte mit den ganzen umzunutzenden Flächen, insbesondere auch bereits verkauften Parzellen / Flächen a) künftig zivilaviatisch und b) nicht-aviatisch benützt werden. Eine Umnutzung von Flächen und Bauten vom militärischen in den zivilen Status, verteilt auf mehrere Etappen und Gesuche, bleibt ausgeschlossen.</u> Nichtaviatisch weitergenutzte militärische	-	Die Präzisierung zum Grundeigentum und zu den Bestandteilen der Umnutzung ist korrekt, muss im erläuternden Text im Objektblatt aber nicht im Detail wiedergegeben werden (sind für einen Sachplan nicht stufengerecht).

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
8	-	An der Vereinbarung 2015 waren weder der Bund noch die Flugplatzhalterin beteiligt. Einzelne Grundsätze richten sich denn auch an den kantonalen Richtplan und die kantonale Flugplatzpolitik und sind nicht im SIL zu behandeln (z. B. Konzept Langsamverkehr und Naherholung).
9	-	Die Fluglärmrechnungen werden tatsächlich anhand der lärmrelevanten Flugbewegungen (ohne Segelflug) durchgeführt. Im Objektblatt ist im Erläuterungstext zur Lärmbelastung darauf hingewiesen. Ansonsten richtet sich die Methode der Lärmberechnung und -beurteilung nach den Bestimmungen der Lärmschutzverordnung (LSV). Die vorgeschlagenen Präzisierungen sind nur teilweise korrekt und sind zudem für einen Sachplan nicht stufengerecht.
10	-	Die vorgeschlagenen Präzisierungen sind für einen Sachplan nicht stufengerecht.

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
11 Präzisierung zum Stand der Koordination: «... Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit sind namentlich bei der Pistenquerung der Herdemstrasse, <u>aber auch in allen übrigen Bereichen des Flugplatzes mit Sicherheitsdefiziten</u> , zu prüfen und umzusetzen. Diese Pistenquerung ist nachweislich der grösste Gefahrenherd auf dem Flugplatz ...»	-	Die vorgeschlagene Präzisierung ist selbstverständlich und muss nicht explizit erwähnt werden.
12 Präzisierung Zweckbestimmung: «Der Flugplatz Buochs ist ein privates Flugfeld (ohne Flugzulassungszwang, d.h. also ein <u>Flugfeld mit beschränkter Zulassung nach PPR [Prior Permission Required]</u>). Er dient in erster Linie Werkflügen flugplatzansässiger Unternehmen, <u>Geschäfts-/Business-reiseflügen</u> , Rettungs- und Einsatzflügen sowie ...»	-	Mit dem Begriff «privates Flugfeld» ist der Rechtsstatus des Flugplatzes hinreichend umschrieben.
13 Präzisierung Zweckbestimmung: «Der Helikopterbetrieb ist auf Arbeits-, Werk-, Rettungs- und Einsatzflüge ausgerichtet. <u>Die Zahl Touristischer Helikopterflüge, namentlich die klassischen Helikopterundflüge, Heliskiing und Heliskiing sowie jeglicher touristische Heli-Shuttlebetrieb von und zu Tourismusdestinationen ist untersagt ist eng begrenzt</u> , eine Helikopterbasis für touristische Personentransporte ist ausgeschlossen.» Die bestehende Formulierung sei zu schwammig und lasse zu viel Spielraum offen.	-	Touristische Helikopterflüge finden bereits heute statt und sollen auf Sachplanstufe nicht absolut ausgeschlossen werden. Im Betriebsreglement soll deren jährliche Flugbewegungszahl aber auf 250 beschränkt werden.
14 Präzisierung Zweckbestimmung: «... militärisch mitbenützt werden. <u>Helikopter-Akrobatikflüge (z.B. im Hinblick auf Flugschows) und Heli-Schwebeflüge zwischen Piste und südlichem Tarmac sind auf dem Flugplatz Buochs untersagt</u> .» Die bereits heute hohe Lärmbelastung soll nicht durch zusätzliches militärisches Training verschärft werden.	-	Die militärische Mitbenützung ist auf Sachplanstufe hinreichend detailliert begrenzt (gelegentliche militärische Trainings- und Einsatzflüge, jährlich rund 1000 Flugbewegungen).
15 Präzisierung Zweckbestimmung: «Der Flugplatz übernimmt keine Entlastungsfunktion für andere Flugplätze, <u>weder für Militärflugplätze (vorab Alpnach) noch für die Business- und General Aviation von ZH-Kloten, Regionalflughäfen sowie Flugfelder (inklusive Heliports)</u> . Der Ausbau zu einem konzessionierten Regionalflughafen ist <u>hinsichtlich Infrastruktur als auch der Betriebszeiten</u> ausgeschlossen.» Damit soll Klargestellt werden, auf was sich die Entlastungsfunktion bezieht.	-	Die vorgeschlagene Aufzählung einzelner Flugplätze und Flugplatzkategorien bringt keinen relevanten Mehrwert. Die Konzessionierung bezieht sich weder auf die Infrastruktur noch die Betriebszeiten, sondern auf den Rechtsstatus des Flugplatzes.
16 Präzisierung Rahmenbedingungen zum Betrieb: «Der Flugplatz kann auch für <u>den Instrumentenflug ausgerüstet werden Flüge nach Instrumentenflugregeln (IFR) betrieben werden, sofern der Kontrollturm durch Skyguide besetzt ist und damit die Flugverkehrskontrolle durch diese gewährleistet ist</u> . Bei Dunkelheit ist der Flugbetrieb auf Werkflüge (Flüge <u>nur durch Piloten der Pilatus Werke zum Testen von Fluginstrumenten</u>) sowie Rettungs- und Einsatzflüge beschränkt. ...»	-	Die vorgeschlagenen Änderungen sind für einen Sachplan nicht stufengerecht und bringen inhaltlich keinen relevanten Mehrwert.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
17 Ergänzung Rahmenbedingungen zum Betrieb: «... Sicherheit des Flugbetriebs muss jederzeit gewährleistet sein. <u>Als Ausgleich der allgemeinen Interessen und Bedürfnisse ist auf dem Flugplatz gleichwohl ein Naherholungskonzept für den Langsamverkehr auszuarbeiten und in Absprache mit dem Bazl umzusetzen.</u> »	-	Die Erarbeitung eines Naherholungskonzepts für den Langsamverkehr fällt nicht in die Zuständigkeit des Bundes und ist nicht Gegenstand des SIL-Objektblatts.
18 Flugplatzperimeter: Die Festlegung zum Ersatz-Rollwegzugang zum RUAG-Areal ab Kompensierplatz soll gestrichen werden. Der Flugplatzperimeter könne nur mit Zustimmung der Grundstückseigentümer festgelegt werden.	-	Der Flugplatzperimeter ist, wie alle anderen Festlegungen im SIL-Objektblatt, nur für die Behörden, nicht aber für die Grundeigentümer verbindlich. Die Zustimmung der Grundeigentümer ist spätestens im Hinblick auf die Bewilligung und Realisierung der Infrastruktur erforderlich. Im Übrigen wird an der Option des alternativen Rollwegzugangs festgehalten (vgl. auch Antrag 2 der RUAG).
19 Im Erläuterungstext zur Entlastungsfunktion soll der Zusatz zur freiwilligen Zusammenarbeit gestrichen werden, er widerspreche der Aussage in den Festlegungen und den Grundsätzen in der Vereinbarung 2015.	Erläuterungen Zweckbestimmung, Betrieb und Sicherheit (letzter Abschnitt): «... diesen Verkehr zu übernehmen. <u>Weiter möglich bleiben soll dagegen die freiwillige Zusammenarbeit mit andern Flugplätzen im Hinblick auf eine sinnvolle Verkehrsteilung, soweit dies mit der Zweckbestimmung und den betrieblichen Rahmenbedingungen vereinbar ist.</u> »	Die in den Festlegungen definierte Zweckbestimmung (Verkehrssparten), die Verkehrsleistung (20 000 Flugbewegungen) und das Gebiet mit Lärmbelastung geben den verbindlichen Rahmen für den künftigen Flugbetrieb vor. Das Betriebsreglement muss auf diese Vorgaben ausgerichtet werden. Wie die Flugplatzbetreiberin den Flugplatz innerhalb der gesetzten Grenzen bewirtschaftet, liegt nicht in der Kompetenz des Bundes und ist auch nicht Gegenstand der Festlegungen im SIL. Dem Antrag kann entsprochen und die bemängelte Textpassage in den Erläuterungen gestrichen werden.
20 Es wird bestritten, dass die geplanten Flugplatzanlagen die Fruchtfolgeflächen nicht beanspruchen (Entwässerungsanlagen). Der Erläuterungstext sei entsprechend anzupassen.	Erläuterungen Flugplatzperimeter, Infrastruktur (letzter Abschnitt): « <u>Die Sofern die im Perimeter enthaltenen Fruchtfolgeflächen werden durch die geplanten Flugplatzanlagen nicht beansprucht werden.</u> Andernfalls ist eine Kompensation nach den kantonalen Bestimmungen sicherzustellen. Das im ...»	Dem Antrag wird entsprochen. Ob und welche Kompensationsmassnahmen zu treffen sind, wird im Umnutzungsverfahren zu prüfen und festzulegen sein.
21 Die Erläuterung zum Wildwechselkorridor soll «streckenneutral» formuliert werden. Die geplante Verbindung zwischen dem Naturschutzgebiet Grossried und dem Gebiet Fadenbrücke werde nicht funktionieren, eine alternative Streckenführung sei zu prüfen.	-	Der Erläuterungstext ist nicht bindend. Zum besseren Verständnis der Sachlage enthält er lediglich eine grobe Ortsangabe in Bezug auf den Verlauf des Wildwechselkorridors. Er präjudiziert aber weder die genaue Streckenführung noch die konkreten Verbesserungsmaßnahmen.
22 Die Objektblattkarten mit der Fluglärmbelastung 2025 (Umhüllende PW ES II) seien nicht zu genehmigen. Die Lärmberechnungen seien mit wesentlichen Mängeln behaftet und werden bestritten.	-	Das Gebiet mit Lärmbelastung dient der raumplanerischen Sicherung und Begrenzung des Entwicklungsspielraums für den Flugbetrieb. Die der Fluglärmrechnung zugrunde gelegten Berechnungsfaktoren (vgl. auch Ziffer 9) beruhen auf Annahmen zu einer möglichen Entwicklung des künftigen Verkehrs (Luftverkehrsprognose). Politisch vereinbart und verbindlich verankert ist die Gesamtzahl der jährlichen Flugbewegungen von 20000 (inkl. Segelflug). Methodisch und technisch wird davon ausgegangen, dass die Lärmberechnung korrekt durchgeführt wurde. Die detaillierte Prüfung erfolgt im Umnutzungsverfahren.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
23 Der Fluglärm sei mit dem flugzeuginduzierten Industrie- und Gewerbelärm zu koordinieren und für den Endzustand 2025 in einer separaten Karte ebenfalls im SIL-Objektblatt festzulegen.	-	Die raumplanerischen Festlegungen im SIL-Objektblatt beschränken sich ausdrücklich auf den Fluglärm. Die Einhaltung der Grenzwerte des Industrie- und Gewerbelärms (berechnet nach LSV Anhang 6) ist in den nachfolgenden Genehmigungsverfahren (hier im Umnutzungsverfahren) nachzuweisen. Eine rechnerische Überlagerung mit dem Fluglärm oder eine Kombination bei der Beurteilung ist in der LSV nicht vorgesehen.

b) Privatpersonen

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
eine Privatperson		
1 <i>Anträge 1-5 analog Grüne Nidwalden</i>	-	<i>Behandlung der Anträge analog Grüne Nidwalden</i>
2 Natur- und Landschaftsschutz: Bereits bestehende naturnahe Lebensräume sollen erfasst und deren Flächenanteil am gesamten Flugplatzperimeter ermittelt werden. Damit soll überprüft werden, in welchem Umfang noch weitere ökologische Ausgleichsmassnahmen nötig sind, damit der angestrebte 12-prozentige Anteil erreicht wird.	-	Im Objektblatt wird der Grundsatz zum ökologischen Ausgleich festgesetzt. Die konkreten Massnahmen werden im Umnutzungsverfahren geprüft und festgelegt (UVP).
3 Der funktionierende Wildtierkorridor ist nicht sichergestellt.	-	Der Grundsatz zum Wildwechselkorridor ist im Objektblatt festgesetzt, die Umsetzung konkreter Massnahmen erfolgt ebenfalls im Umnutzungsverfahren (UVP).
drei Privatpersonen (mitunterzeichnend Stellungnahme SBFB)		
1 <i>Anträge analog SBFB</i>	-	<i>Behandlung der Anträge analog SBFB</i>

3.2 Fiche par installation Gruyères (adaptation)

3.2.1 Consultation des services fédéraux

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni	
BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente			
1	Proposition pour la partie « Décisions » du paragraphe « Conditions générales de l'exploitation » : « ... Afin de diminuer la charge <u>sur l'environnement</u> , l'exploitant prend toutes les dispositions d'exploitation possibles conformément au principe de <u>prévention</u> et en contrôle l'efficacité. »	Partie « Décisions », paragraphe « Conditions générales de l'exploitation » : « ... Afin de diminuer la charge sonore <u>sur l'environnement</u> , l'exploitant prend toutes les dispositions d'exploitation possibles conformément au principe de précaution <u>prévention</u> et en contrôle l'efficacité. »	La proposition est acceptée.
2	Proposition pour la partie « Explications » : « ... Le bruit admissible doit être mis à jour et fixé dans une procédure administrative ordinaire <u>fixant notamment les nouvelles trajectoires de vols d'hélicoptères et le nombre de mouvements par catégorie d'aéronef</u> (procédure d'approbation des plans ou de modification du règlement d'exploitation). Une fois que le bruit admissible aura été fixé, le cadastre d'exposition au bruit sera mis à jour. »	-	La modification demandée n'est pas acceptée. La proposition de texte est à un niveau de détail trop poussé ; de plus, la formulation pourrait laisser croire que le bruit admissible fixe un nombre de mouvements pour chaque catégorie, alors que c'est la courbe de bruit qui doit être respectée.

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 (Conseil d'Etat)			
1	Concernant le concept de compensation écologique, le Canton de Fribourg est d'avis qu'un tel concept doit être établi par l'exploitant d'aérodrome, et non l'exploitant agricole. Il est demandé que le passage de la fiche PSIA concernant ce thème soit clarifié.	-	Il est du ressort de l'exploitant d'aérodrome de réaliser, et de mettre en œuvre, un concept de compensation écologique. Dans la fiche PSIA, le terme « exploitant » renvoie toujours à « l'exploitant de l'aérodrome » de la fiche en question. En ce sens, il n'y a pas lieu de modifier la fiche PSIA.
Commune de Bulle (Conseil communal)			
Aucune proposition ni remarque	-	-	
Commune de Gruyères (Conseil communal)			
Aucune proposition ni remarque	-	-	

3.3 Scheda di coordinamento San Vittore

3.3.1 Consultazione degli Uffici federali

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente		
1 Die im Objektblatt (Gebiet mit Lärmbelastung) ausgewiesene umhüllende Lärmbelastungskurve des gemittelten Maximalpegels (L _{max}) stelle im vorliegenden Fall keine wirksame Beschränkung der Flugbewegungen auf die als SIL-Potenzial ausgewiesenen 2500 Flugbewegungen dar. Die flugbewegungsabhängige Beurteilungsgrösse L _r sei, bei gleicher Flottenzusammensetzung, erst ab ca. 3000 Flugbewegungen massgebend. Empfehlung: Im Objektblatt sei in den Erläuterungen auf diesen Umstand hinzuweisen oder das SIL-Potenzial sei verbindlich als maximales, jährliches Bewegungskontingent festzulegen.	Adeguamento delle spiegazioni, capitolo Area con esposizione al rumore: «... Non vi sono conflitti tra la zona esposta al rumore e l'insediamento auspicato. <u>L'inviluppo della curva del livello di rumore massimo medio (L_{max}) non porta ad una effettiva restrizione dei movimenti di volo, perché la variabile di valutazione L_r, che dipende dal numero di movimenti di volo, è rilevante solo a partire da circa 3 000 movimenti.</u> »	Die Erläuterungen werden mit dem empfohlenen Hinweis ergänzt.

Gli altri uffici pubblici interpellati non si sono espressi in merito alla documentazione.

3.3.2 Consultazione delle autorità

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Kanton Graubünden (Regierung)		
1 Der Kanton weist darauf hin, dass er sich gemeinsam mit der Region für die Errichtung eines strategischen Arbeitsplatzgebiets von kantonaler Bedeutung eingesetzt hat. Die Gemeinde San Vittore hat sich im Jahre 2018 gegenüber diesen Bestrebungen ablehnend gezeigt. Der Kanton respektiert die Haltung der Gemeinde, hebt jedoch hervor, dass er, falls sich die Haltung der Gemeinde in Zukunft ändern sollte, die Inwertsetzung des Areals unterstützen würde. In diesem Fall müsste es möglich sein, die An- und Abflugrouten der Helikopter zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen.	-	Das Objektblatt ist ein Planungsinstrument mit einem langfristigen Planungshorizont. Falls sich die raumplanerischen Gegebenheiten massgeblich ändern, kann die Planung jederzeit überprüft und ggf. angepasst werden.
2 Die Karte zum Objektblatt sei mit den Lärmbelastungskurven der Planungs- und Immissionsgrenzwerte der Empfindlichkeitsstufen III und IV zu ergänzen.	-	Im Objektblatt wird in der Tat nur die umhüllende Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II dargestellt. Diese steht – wie in den Erläuterungen festgehalten – stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV). Die Darstellung sämtlicher Lärmbelastungskurven wäre im Massstab 1:25 000 unübersichtlich und für die Abstimmung von Richt- und Nutzungsplanungen ungeeignet. Die mit der Planung betrauten Stellen sind im Besitz des Koordinationsprotokolls, aus dem die detaillierten Lärmbelastungskurven entnommen werden können.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<p>3 Der Kanton weist darauf hin, dass sich nicht die Region, sondern die Gemeinde San Vittore gegen die Weiterführung der Planung zur Entwicklung des Areals des ehemaligen Militärflugplatzes ausgesprochen hat. Weiter wünscht er, dass an Stelle von «Polo di sviluppo San Vittore (PSSV)» die Bezeichnung «Distretto lavorativo (d'importanza cantonale)» verwendet werde.</p>	<p>L'utilizzo dell'area militare liberata per la creazione di un «Polo di Sviluppo San Vittore» (PSSV) <u>Distretto lavorativo d'importanza cantonale</u> non è supportato dalla regione dal comune.</p>	<p>Die Anträge werden übernommen und die Formulierung angepasst.</p>
Gemeinde San Vittore (Gemeinderat)		
<p>1 Il Comune prende atto con favore dell'obbligo di una compensazione ecologica e chiede che il Municipio venga tempestivamente coinvolto nel processo di rimessa a norma in modo che le soluzioni proposte possano essere condivise prima dell'inoltro formale della richiesta d'approvazione.</p>	<p>-</p>	<p>La richiesta del Comune è comprensibile e può senz'altro essere soddisfatta dall' esercente dell' eliporto. In mancanza di una base giuridica, tuttavia, l'UFAC può soltanto invitare l' esercente a coinvolgere tempestivamente il Municipio, ma non può costringerlo a farlo. In ogni caso, la procedura di approvazione garantisce la possibilità per il Municipio di influenzare la decisione dell'UFAC, anche senza essere stato consultato prima dell' inoltro della domanda d' approvazione.</p> <p>L'UFAC ha segnalato all' esercente dell' eliporto l' espressa richiesta del Municipio, invitandolo a coinvolgerlo tempestivamente prima dell' inoltro della domanda.</p> <p><i>[Übersetzung: Der Wunsch der Gemeinde ist verständlich und kann von der Flugplatzhalterin grundsätzlich erfüllt werden. Allerdings kann das BAZL die Flugplatzhalterin nur ermuntern, die Vorhaben vorgängig mit der Gemeinde zu besprechen. Die Flugplatzhalterin kann jedoch mangels gesetzlicher Grundlage nicht zu einer vorgängigen Konsultation der Gemeinde verpflichtet werden. Das Genehmigungsverfahren stellt aber sicher, dass die Gemeinde auf den Entscheid des BAZL einwirken kann, auch wenn sie nicht vorgängig konsultiert worden ist.</i></p> <p><i>Das BAZL hat die Flugplatzhalterin auf den ausdrücklichen Wunsch der Gemeinde hinweisen und sie ermuntert, die Vorhaben vor dem Einreichen des Gesuchs der Gemeinde zu unterbreiten.]</i></p>

3.3.3 Partecipazione della popolazione

a) Organizzazioni, associazioni, partiti, imprese

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Azienda Elettrica Ticinese (AET)		
1 L'AET fa notare che l'elettrodotto a 220 kV - di Gorduno-Mese, che attraversa la superficie di limitazione degli ostacoli, non è stato riportato nei piani pur essendo un potenziale ostacolo alla navigazione aerea.		L'elettrodotto costituisce effettivamente un ostacolo alla navigazione aerea. Esso è stato esaminato e approvato nell'ambito della corrispondente procedura di approvazione. Non è necessario riportarlo nella scheda.

3.4 Fiche par installation Neuchâtel (mise à jour)

3.4.1 Consultation des services fédéraux

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente		
1	<p>Le texte est ancien et met le cadastre de bruit en relation directe avec l'exposition/courbe PSIA. Il est dès lors demandé l'adaptation suivante dans la partie « Décisions » du paragraphe « Exposition au bruit » : « ... La charge sonore admissible au sens de l'art. 37a de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) sera fixée dans le cadre d'une prochaine procédure administrative ordinaire (procédure d'approbation des plans ou de modification du règlement d'exploitation). Une fois que le bruit admissible aura été fixé, le cadastre d'exposition au bruit sera mis à jour. »</p> <p>L'adaptation suivante est également demandée pour la partie « Explications » du paragraphe « Exposition au bruit : « ... La courbe de bruit (55 dB) représentée sur la carte montre ainsi les territoires exposés au bruit selon les prévisions. Elle devient la courbe de référence PSIA. Le territoire exposé au bruit établit le cadre des immissions de bruit admissibles au sens de l'art. 37a OPB. Autrement dit, les immissions de bruit admissibles ne doivent pas dépasser 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. Le bruit admissible doit être mis à jour et fixé dans une procédure administrative ordinaire (procédure d'approbation des plans ou de modification du règlement d'exploitation). Une fois que le bruit admissible aura été fixé, le cadastre d'exposition au bruit sera mis à jour. »</p>	-
Les modifications demandées ne sont pas acceptées. Le contexte de l'exposition au bruit tel que relaté dans la fiche PSIA n'a pas évolué depuis l'adoption de la fiche. Depuis plusieurs années, l'exploitant travaille sur un masterplan qui aura des conséquences sur différents aspects de la fiche PSIA et nécessitera de recalculer le bruit PSIA. Dans ce contexte, seules les données factuelles ont été modifiées dans l'adaptation de la fiche actuelle, tout en sachant qu'à l'avenir, l'ensemble de la fiche PSIA sera revue.		

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

3.4.2 Consultation des autorités

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Canton de Neuchâtel (Service de l'aménagement du territoire)		
1	<p>Sous « Informations générales et données techniques » de la fiche PSIA, il est demandé que la Commune de Cortaillod ne soit pas supprimée des « Communes avec exposition au bruit ».</p>	-
La commune de Cortaillod n'est pas touchée par l'exposition au bruit des avions; la fiche PSIA de 2007 était donc erronée à ce sujet. Ainsi, la commune de Cortaillod ne doit pas être listée comme commune étant touchée par l'exposition au bruit des avions.		

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
Commune de Cortaillod (Municipalité)		
1 Sous « Informations générales et données techniques » de la fiche PSIA, il est demandé que la Commune de Cortaillod ne soit pas supprimée des « Communes avec exposition au bruit ».	-	La commune de Cortaillod n'est pas touchée par l'exposition au bruit des avions; la fiche PSIA de 2007 était donc erronée à ce sujet. Ainsi, la commune de Cortaillod ne doit pas être listée comme commune étant touchée par l'exposition au bruit des avions.
Commune de Milvignes (Service Technique et des Constructions)		
Aucune proposition ni remarque	-	
Aéroport de Neuchâtel SA (exploitant de l'aérodrome)		
1 Sous « Informations générales et données techniques » de la fiche PSIA, il est demandé que la Commune de Cortaillod ne soit pas supprimée des « Communes avec exposition au bruit ».	-	La commune de Cortaillod n'est pas touchée par l'exposition au bruit des avions; la fiche PSIA de 2007 était donc erronée à ce sujet. Ainsi, la commune de Cortaillod ne doit pas être listée comme commune étant touchée par l'exposition au bruit des avions.
2 L'exploitant de l'aérodrome informe que la procédure d'approbation des plans pour le hangar 9 est terminée, de même que celle pour la salle de formation du Club Neuchâtelois d'Aviation (CNA).	-	Les passages de la fiche PSIA mentionnant ces deux constructions ont été adaptés en conséquence.