

Rapport explicatif selon l'art. 16 OAT

Sommaire du rapport explicatif

- 1 Contexte et objet de l'examen
- 2 Déroulement de la planification
- 3 Collaboration
- 4 Consultation et participation
- 5 Prise en compte des propositions
- 5 Décision du Conseil fédéral

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 conceptionnelle du plan, composée comme suit:

- I Généralités (Introduction et guide de lecture)
- II Infrastructure aéronautique – état actuel et prévisions
- IIIA Principes de gestion du PSIA
- IIIB Objectifs et exigences de caractère conceptionnel

Dans une deuxième phase, elle aussi par étapes, est élaborée la partie consacrée aux

- IIIC Objectifs et exigences concernant les installations.

L'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) est chargé d'établir cette partie du plan (fiches par objet pour chaque installation) en collaboration avec les services fédéraux concernés.

Les trois premières séries de fiches par installation ont été approuvées par le Conseil fédéral respectivement le 30 janvier 2002, le 14 mai 2003 et le 18 août 2004 (22 installations dont 9 aérodromes régionaux, 1 aérodrome militaire avec utilisation civile, 8 champs d'aviation, 2 champs d'aviation pour vol à voile, 1 hélicoptère et 1 champ d'aviation d'hiver).

La quatrième série comprend les 11 installations suivantes:

	Canton	Installation	Réseau partiel
Nouvelles fiches	ZH	Hasenstrick	Flugfeld
	BE	Courtelary	Champ d'aviation pour vol à voile
		Biel-Kappelen	Flugfeld
		Langenthal	Flugfeld
		St. Stephan	Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)
	TG	Amlikon	Segelflugfeld
		Lommis	Flugfeld
		Sitterdorf	Flugfeld
	NE	Môtiers	Champ d'aviation
	Adaptation	BE	Interlaken
NE		La Chaux-des-Fonds-Les Eplatures	Aérodrome régional

Les fiches concernant les anciens aérodromes militaires de Saanen (BE) et de Zweisimmen (BE) ont été retirées de la quatrième série.

2 Déroulement de la planification

Office responsable

Office fédéral de l'aviation civile (OFAC)

Étapes franchies

- 1989 Programme de réalisation 1989 sur les mesures en matière de politique d'organisation du territoire: premier mandat pour l'élaboration d'une conception nationale des aéroports
- 1990–94 Révision de la loi sur l'aviation
- 1994 Conception des aéroports: travaux préliminaires, première enquête auprès des cantons, communes et exploitants d'aéroport (collecte de données de base)
- 1996 Programme de réalisation 1996–1999 sur les mesures en matière de politique d'organisation du territoire: mandat concrétisé pour l'élaboration d'un plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique
- 1997/98 Travaux conceptionnels et collecte de données
Rapport de l'OFAC sur les caractéristiques générales des conceptions et plans sectoriels et principes d'élaboration, d'adoption et de mise en œuvre
- 1998 Inventaire des conflits et premiers entretiens avec les cantons, les communes et les exploitants d'aéroport
Premier projet de plan sectoriel du 30.9.98
- 1999 Dépôt public, consultation des autorités et participation de la population
Évaluation des quelque 17'500 avis remis
Publication des résultats de la participation sur Internet
Inventaire des questions de fond issues de la participation
Lancement d'un remaniement du plan sectoriel en deux étapes
- 2000 Première étape du remaniement: Généralités et parties conceptionnelles I à III B
- Discussions visant à aplanir les différends avec tous les cantons et services fédéraux intéressés
 - Projet de plan sectoriel du 28.4.2000 (parties I à III B)
 - Nouvelle consultation des cantons et consultation des services fédéraux (procédure réservée aux autorités)
 - 18 octobre: Adoption par le Conseil fédéral
- 2001 Seconde étape du remaniement: Partie III C concernant les installations 1^{re} série de fiches
- Détermination de la procédure de coordination entre les installations aéronautiques et l'utilisation des surfaces avoisinantes (notice explicative sur les protocoles de coordination)
 - Début du processus de coordination, selon notice explicative
 - Établissement et achèvement des protocoles de coordination avec la collaboration des services de planification de la Confédération, des cantons, des communes et des exploitants d'aéroport
 - Projets de fiches du 21.8.2001
 - Nouvelle consultation des cantons et consultation des services fédéraux (procédure réservée aux autorités)
- 2002 30 janvier: Adoption par le Conseil fédéral

- 2002/03 Partie III C concernant les installations, 2^e série de fiches
- Début du processus de coordination, selon notice explicative
 - Etablissement et achèvement des protocoles de coordination avec la collaboration des services de planification de la Confédération, des cantons, des communes et des exploitants d'aérodrome
 - Projets de fiches du 30.9.2002
 - Nouvelle consultation des cantons et consultation des services fédéraux (procédure réservée aux autorités)
- 2003 14 mai: Adoption par le Conseil fédéral
- 2003/04 Partie III C concernant les installations, 3^e série de fiches
- Début du processus de coordination, selon notice explicative
 - Etablissement et achèvement des protocoles de coordination avec la collaboration des services de planification de la Confédération, des cantons, des communes et des exploitants d'aérodrome
 - Projets de fiches de juin 2003 pour Lugano-Agno, du 31.07.2003 pour Bressaucourt et du 11.02.2004 pour les autres installations de la série
 - Nouvelle consultation des cantons et consultation des services fédéraux (procédure réservée aux autorités); information et participation de la population pour Bressaucourt
- 2004 18 août: Adoption par le Conseil fédéral
- 2004/05 Partie III C concernant les installations, 4^e série de fiches
- Début du processus de coordination, selon notice explicative
 - Etablissement et achèvement des protocoles de coordination avec la collaboration des services de planification de la Confédération, des cantons, des communes et des exploitants d'aérodrome
 - Projets de fiches du 25.01.05 (Courtelary et Môtiers), 16.03.05 (La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures) et 4.11.2004 (autres installations)
 - Nouvelle consultation des cantons, consultation des services fédéraux (procédure réservée aux autorités) et information et participation de la population pour les fiches d'objets Interlaken, Saanen, St.Stephan und Zweisimmen
- 2005 2 novembre: Adoption par le Conseil fédéral. La décision concernant les fiches par installation de Saanen et de Zweisimmen est reportée.

Suite des travaux

- 2005/06 Partie III C concernant les installations, série de fiches suivantes

3 Collaboration

Le processus de coordination spatiale des installations a bénéficié d'une collaboration permanente des services mentionnés ci-après. Il s'agissait d'établir les protocoles de coordination, conformément aux exigences du PSIA.

- Services fédéraux
 - Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), responsable du projet
 - Office fédéral du développement territorial (ARE)
 - Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP)
- Services cantonaux concernés (en règle générale les services chargés de l'aménagement du territoire)
- Communes concernées
- Exploitants d'installations (exploitants d'aérodrome)

Les résultats de cette collaboration sont consignés dans les protocoles de coordination. Ils servent de base commune aux différents organismes et partenaires pour leurs instruments de planification respectifs: à la Confédération pour l'élaboration des fiches par installation prévues par le PSIA, aux cantons pour la prise en compte dans les plans directeurs et aux communes pour leur planification régionale ou locale.

4 Consultation et participation

Au cours du premier trimestre 1999, les communes concernées ont été consultées - en coopération avec les cantons - sur le premier projet du PSIA (parties conceptionnelle et par installation) du 30 septembre 1998 et la population a pu y participer et formuler des observations.

Au cours du premier trimestre 2005, les cantons et les communes concernés et les offices au niveau fédéral ont eu l'opportunité de donner leur avis sur les fiches par installation de la quatrième série. Simultanément a eu lieu la deuxième information et participation de la population pour les fiches d'objets des installations Interlaken, Saanen, St.Stephan und Zweisimmen.

Les cantons ont vérifié que les fiches par installation étaient conformes aux objectifs et principes de leur planification cantonale et qu'elles ne présentaient pas de contradictions avec leur plan directeur.

Les services fédéraux ont vérifié que les fiches par installation correspondaient aux objectifs et principes de leur propre planification et qu'elles ne présentaient pas de contradictions avec les conceptions et plans sectoriels dont ils ont la charge (article 13 LAT).

La consultation et participation ont été terminées en mai 2005. Les propositions ainsi que la manière dont elles ont été retenues sont récapitulées ci-après.

5 Prise en compte des propositions

5.1 Consultation

* Le Conseil fédéral a reporté sa décision sur les fiches par installation de Saanen et Zweisimmen.
(voir chap. 6 du Rapport explicatif)

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
ARE Bundesamt für Raumentwicklung / Office fédéral du développement territorial / Ufficio federale dello sviluppo territoriale		
Die Anträge wurden bereits im Rahmen der Vorvernehmlassung behandelt. / Les propositions ont déjà été intégrées dans les projets de fiches mis en consultation.		
BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura		
Keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque		
BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti		
1	Saanen* und Zweisimmen*	
Ev. Tangierung von Vorhaben der Privatbahnen MOB mit dem Flugplatzperimeter: «Der Betrieb der Flugfelder darf die Infrastrukturanlagen und den Betrieb der Bahnen nicht einschränken oder gefährden. Hierzu sind die Flugplatzperimeter und die Gebiete mit Hindernisbegrenzung zu überprüfen und im Konfliktfall im Einvernehmen mit den Bahnen anzupassen.»	keine	Zwischen dem Flug- und dem Bahnbetrieb bestehen heute keine Konflikte. Der bestehende Betrieb auf den Flugplätzen wird nicht verändert. Die Abstimmung mit den Infrastrukturanlagen der Bahn ist im Rahmen der Umnutzungsverfahren im Detail zu überprüfen.
2	Interlaken, Saanen*, Zweisimmen* und St. Stephan	
Ev. Tangierung von Vorhaben der Privatbahnen BOB, MOB und BLS mit der Hindernisbegrenzung: «Der Betrieb der Flugfelder darf die Infrastrukturanlagen und den Betrieb der Bahnen nicht einschränken oder gefährden. Hierzu sind die Flugplatzperimeter und die Gebiete mit Hindernisbegrenzung zu überprüfen und im Konfliktfall im Einvernehmen mit den Bahnen anzupassen.»	keine	Zwischen dem Flug- und dem Bahnbetrieb bestehen heute keine Konflikte. Der bestehende Betrieb auf den Flugplätzen wird nicht verändert. Die Abstimmung mit den Infrastrukturanlagen der Bahn ist im Rahmen der Umnutzungsverfahren im Detail zu überprüfen.
3	Berücksichtigung des Sachplans Übertragungsleitungen (SüL)	keine
		Der SüL ist berücksichtigt.
4	Courtelary et Môtiers	
Ev. Tangierung von Vorhaben der SBB und TRN mit der Hindernisbegrenzung: «Der Betrieb der Flugfelder darf die Infrastrukturanlagen und den Betrieb der Bahnen nicht einschränken oder gefährden. Hierzu sind die Flugplatzperimeter und die Gebiete mit Hindernisbegrenzung zu überprüfen und im Konfliktfall im Einvernehmen mit den Bahnen anzupassen.»	aucune	Il n'y a actuellement pas de conflit entre l'exploitation aéronautique et l'exploitation du rail. La limitation d'obstacles est respectée dans les deux cas.
BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique / UFCL Ufficio federale delle costruzioni e della logistica		
1	Keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque	
2	Les Eplatures Projet Météo Suisse	
BFE Bundesamt für Energie / OFEN Office fédéral de l'énergie / UFE Ufficio federale dell'energia		
1	Biel-Kappelen - Koordination mit SüL:	keine
Frühzeitige Abstimmung des durch die SBB im SüL angemeldeten Umbauprojektes im Leitungsabschnitt Kallnach-Merzligen, welches höhere Masten vorsieht, die den Flugbetrieb tangieren.		Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung des Flugplatzes Biel-Kappelen ist durch das Umbauprojekt nicht tangiert. Im Übrigen ist die Abstimmung zwischen Übertragungsleitungsprojekten und Flugbetrieb (Hindernisse >25 m) durch das ordent-

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
liche Anhörungsverfahren sichergestellt.		
BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura		
<p>1 Courtelay, Langenthal, Môtiers, Amlikon, Lommis, Sitterdorf Sicherstellung des im Sachplan FFF zugewiesenen Anteils am Mindestumfang der FFF durch die Standortkantone (falls FFF tangiert werden).</p> <p>«Im Rahmen der vorliegenden Anpassungen des SIL hat der [Standort-]Kanton den Nachweis der Interessenabwägung zugunsten resp. zulasten der Beanspruchung von FFF zu erbringen. Wird der Nachweis zulasten der FFF erbracht, so hat der Kanton Ersatz für die FFF nach folgendem Grundsatz zu bezeichnen: Flächen, welche neu den FFF zugerechnet werden sollen, müssen</p> <ul style="list-style-type: none"> - sämtliche FFF-Qualitätskriterien erfüllen; - eine Nutzung aufweisen, welche das Fruchtbarkeitspotenzial langfristig erhält; und - durch raumplanerische Massnahmen gesichert werden.» 	<p>Amlikon, Sitterdorf, Lommis, Courtelay, Môtiers: keine</p> <p>Langenthal: Das Projekt zur Pistenbefestigung soll so angepasst werden, dass keine FFF mehr betroffen sind. Der Flugplatzperimeter im Objektblatt wird entsprechend angepasst.</p>	<p>Amlikon, Sitterdorf, Lommis: Im Rahmen der Koordination wurde eine erste Interessenabwägung vorgenommen. Dabei wurde festgestellt, dass das kantonale Kontingent an Fruchtfolgeflächen (FFF) gemäss Sachplan eingehalten werden kann. In den Erläuterungen im Objektblatt ist weiter erwähnt, dass im Falle einer Beanspruchung von FFF eine Ersatzregelung nach Vorgabe des Kantons zu treffen sei. Im SIL wird davon ausgegangen, dass diese Ersatzregelung die Vorgaben der zuständigen Bundesstellen berücksichtigt.</p> <p>Langenthal: Der Antrag wird gegenstandslos.</p> <p>Courtelay: dans le cadre de la coordination il a été confirmé, que le quota cantonal des surfaces d'assolement (SDA) serait respecté.</p> <p>Môtiers: dans le cadre de la coordination, il a été montré que les utilisations aéronautiques sont en principe compatibles avec les SDA partiellement touchées.</p>
<p>2 Hasenstrick, Interlaken, Courtelay, Biel-Kappelen, Langenthal, Saanen*, St. Stephan, Zweisimmen*, Amlikon, Lommis, Sitterdorf, Môtiers</p> <p>Ökologische Aufwertung von Flächen auf dem Flugplatz auch unter Vorbehalt der Anforderungen der Landwirtschaft.</p> <p>«Gemäss den „Festlegungen“ im Objektblatt sollen luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz ökologisch aufgewertet werden. Uns ist nicht bekannt, ob dabei Flächen tangiert werden, die vom Kanton als FFF ausgeschieden wurden. Sollte es sich um FFF handeln, dürfen die ökologischen Ausgleichs- und Aufwertungsmassnahmen keinesfalls die Nutzungseignung des Bodens für den Ackerbau (Bodenqualität) beeinträchtigen, damit die Rückführbarkeit in ackerfähige Böden gewährleistet bleibt. Da es sich beim Schutz der FFF um ein nationales Interesse handelt, beantragen wir im Abschnitt „Natur- und Landschaftsschutz“ die gleichrangige Erwähnung mit den Anforderungen der Luftfahrt: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) <u>und der Landwirtschaft (Bewirtschaftungserfordernisse, Rückführbarkeit von Fruchtfolgeflächen)</u> ökologisch aufgewertet werden.»</p>	keine	<p>In den Festlegungen zum Natur- und Landschaftsschutz ist bereits explizit aufgeführt, dass die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung bei der ökologischen Aufwertung zu berücksichtigen sind.</p>
<p>3 Lommis Verlust an FFF bei Befestigung der Flugp-</p>	keine	Wie in den Rahmenbedingungen zum

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<p>te von mehr als 1 ha mit einem Hartbelag.</p> <p>«Im Rahmen der vorgesehenen UVP sind die Kriterien „Boden“ und „FFF-Verlust“ als Umweltanliegen zu behandeln und entsprechend zu gewichten.</p> <p>Im Zusammenhang mit baulichen Veränderungen gilt das Verursacherprinzip.</p> <p>Wenn an bestehenden kulturtechnischen Anlagen (Güterwege, Drainageleitungen, etc.) Schäden entstehen, hat sie der Verursacher zu seinen Lasten zu ersetzen. Zur Feststellung allfälliger Schäden empfehlen wir Zustandserhebungen vor und nach den Bauarbeiten sowie den Einbezug der jeweiligen Werkeigentümer.»</p>		<p>Betrieb festgesetzt, sind die Auswirkungen einer Pistenbefestigung auf Raum und Umwelt im Rahmen des Plan-genehmigungsverfahrens (UVB) näher zu untersuchen und wenn angezeigt, mit geeigneten Massnahmen auszugleichen. Dies umfasst selbstverständlich auch die Bereiche Boden und Landwirtschaft / Fruchtfolgeflächen.</p>
<p>4 Les Eplatures</p> <p>Si des surfaces d'assolement sont touchées par la revalorisation écologique, l'affectation du sol ne doit en aucun cas entraver l'agriculture.</p> <p>Décisions, Protection de la nature et du paysage, ajouter: «Les surfaces que l'aviation ... doivent être mises en valeur sous l'angle écologique - sous réserve des prescriptions de sécurité ... de l'aviation et des contraintes liées à l'agriculture.»</p> <p>Décisions, Protection de la nature et du paysage, ajouter: «L'exploitant examine ... Les besoins de l'agriculture seront pris en compte, <u>notamment les conditions d'exploitation et les mesures de rationalisation.</u>»</p> <p>Explications, Protection de la nature et du paysage, ajouter: «Sous la responsabilité ... Les besoins de l'agriculture ont été pris en compte, <u>notamment les conditions d'exploitation et les mesures de rationalisation.</u>»</p>	<p>aucune</p>	<p>Dans les fiches par objet, il est déjà mentionné (en tant que décision) que lors de l'examen de la mise en place de surfaces de compensation écologique, les besoins de l'agriculture seront pris en compte. Les indications sur la méthode sont contenues dans les recommandations des offices fédéraux en matière de compensation écologique sur les aérodromes. Dans ces recommandations, les exigences de l'agriculture sont également prises en compte. De cette manière, il est répondu aux propositions.</p>
<p>BUWAL Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft / OFEFP Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage / UFAPF Ufficio federale dell'ambiente, delle foreste e del paesaggio</p>		
<p>1 Zu den Bereichen Natur und Landschaft, Fischerei, Luft, Boden und Sicherheit werden keine Bemerkungen angeführt.</p> <p>Verschiedene Anträge wurden bereits im Rahmen der Vorvernehmlassung behandelt.</p>		
<p>2 Übersichtskarte Gesamtnetz Flugplätze (betrifft v.a. Heliport Interlaken und die bis anhin nicht ausgewiesene Heli-Verkehrsmenge des Flugplatzes Saanen):</p> <p>«Die Karten auf Seite IIIB-B7-27 mit dem Netz der Heliports und im gleichen Teil die Seite IIIB1B7-29 mit den Verkehrsleistungen von Heliports sind im konzeptionellen Teil des SIL vom 18. Oktober 2000 anzupassen und zu ersetzen.»</p>	<p>Der ehemalige Militärflugplatz Interlaken wird im SIL neu als Heliport festgesetzt. Die Übersichtskarte Gesamtnetz im Konzeptteil des SIL wird entsprechend angepasst.</p> <p>Die Karten zu den Teilnetzen werden im Zuge der nächsten Gesamtnachführung angepasst.</p>	<p>Dem Antrag wird entsprochen.</p> <p>Hinweis: Die Übersichtskarte Gesamtnetz ist per November 2004 bereits aktualisiert und publiziert worden (Internet unter www.aviation.admin.ch/themen/-Infrastruktur).</p> <p>Ebenfalls publiziert und im Internet einsehbar sind aktuelle Karten zu den Verkehrsleistungen (jährliche Bewegungszahlen nach Verkehrsarten).</p>
<p>3 Langenthal – Verschiebung der Pistenachse und Waldrodung:</p> <p>«Die Verschiebung der Pistenachse nach Norden ist derart auszugestalten, dass womöglich keine Waldrodungen nötig sind. Alternativen ohne Waldrodungen sind zu prüfen. Begründung: Gemäss Art. 5 WaG sind Waldrodungen verboten und können nur in begründeten Ausnahmefällen bewilligt werden.»</p>	<p>keine</p>	<p>Bei der allfälligen Verschiebung der Pistenachse handelt es sich um eine geringfügige Verschiebung innerhalb des Flugplatzperimeters, welche den Wald nicht tangiert.</p>

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
<p>4 Amlikon – Grundwasserschutz: «Beim Objektblatt Segelfluggeld Amlikon ist darauf hinzuweisen, dass das östliche Ende des Flugfeldperimeters eine Grundwasserschutzzone S3 tangiert und somit für diese Flächen die entsprechenden Vorschriften von Anhang 4 Ziffer 221 GSchV sowie des Schutzzonenreglements der betroffenen Fassung gelten.»</p>	keine	Das Thema Gewässerschutz wurde im Rahmen der Koordination behandelt und dargestellt. Es wurde kein Konflikt zwischen dem Flugplatzbetrieb und den Schutzgebieten festgestellt. Geltende Vorschriften sind selbstverständlich einzuhalten, auch wenn sie im SIL nicht explizit erwähnt sind.
<p>5 Genereller Antrag zum Lärm: «Auf die Angabe der Datenbasis der alten LBK im Kapitel „Generelle Informationen – Verkehrsleistungen“ ist zu verzichten oder allenfalls zumindest zu erwähnen, dass es sich um einen alten LBK handelt. Insbesondere ist zu prüfen, ob – im Falle einer Erwähnung des alten LBK – nicht auch der neue erwähnt werden sollte.»</p>	<p>Bei den bestehenden Lärmbelastungskastern (LBK) handelt es sich um gültige Dokumente, auch wenn sie inhaltlich überholt sind. Auf Flugplätzen, wo eine Anpassung des LBK erforderlich ist, wird dies in den Festlegungen unter „Lärmbelastung“ festgesetzt. In den Objektblättern Hasenstrick (ZH), Biel-Kappelen (BE), Saanen (BE) und Sitterdorf (TG) wird in den generellen Informationen (Spalte „Grundlagendokumente“) mit der Bemerkung «(Anpassung erforderlich)» zusätzlich darauf hingewiesen. In diesen Fällen wird auch darauf verzichtet, unter Verkehrsleistung die „Datenbasis LBK“ aufzuführen.</p>	Bei den betroffenen Objektblättern wird dem Antrag entsprochen.
<p>6 Biel-Kappelen – Lärmbelastung: Der letzte Abschnitt im Kapitel „Lärmbelastung“ der Erläuterungen ist wie folgt zu ergänzen: «Da die Flottenerneuerung zugunsten leiserer Flugzeuge erst nach dem für die Lärmberechnung herangezogenen Jahr 1998 stattgefunden hat, sind die Emissionsdaten der leiseren Flugzeuge nicht in die Lärmberechnung eingeflossen. Das bedeutet, dass die Lärmkurve und die mit dem SIL-Potenzial in Aussicht gestellte Verkehrsleistung – unter Berücksichtigung des aktuellen Flottenmixes – nicht übereinstimmen. Mit der ausgewiesenen Lärmkurve sind entsprechend bedeutend mehr Flugbewegungen möglich, als dies mit dem SIL-Potenzial angegeben wird.»</p>	<p>Ergänzung Erläuterungen, Kapitel „Lärmbelastung“, letzter Abschnitt: «... Lärmberechnung nicht berücksichtigt, d.h. mit der ausgewiesenen Lärmkurve sind bedeutend mehr Flugbewegungen möglich, als dies mit dem SIL-Potenzial angegeben wird.»</p>	Dem Antrag wird in gekürzter Fassung entsprochen.
<p>7 Biel-Kappelen, Langenthal, Lommis – Lärmbelastung: Das Kapitel „Lärmbelastung“ der Erläuterungen ist nach dem letzten Abschnitt wie folgt zu ergänzen: «Der Bau einer allfälligen Hartbelagpiste würde es ermöglichen, das Flugfeld vermehrt auch während des Winterhalbjahres zu benutzen. Aufgrund der gesetzlichen Berechnungsvorschriften für Fluglärm, welche sich auf Tage mit Spitzenbetrieb ausrichten, können die jährlichen Flugbewegungen deutlich zunehmen, ohne dass sich dies in der Lärmkurve bemerkbar machen würde oder dass die Lärmkurve dies einschränken könnte.»</p>	<p>Biel-Kappelen: Ergänzung Erläuterungen, Kapitel „Lärmbelastung“, neuer Abschnitt: «Eine Hartbelagpiste würde es ermöglichen, das Flugfeld vermehrt auch bei schlechten Bodenverhältnissen zu benützen, was zu einer zusätzlichen Lärmbelastung führen könnte.»</p> <p>Langenthal, Lommis: Ergänzung Erläuterungen, Kapitel „Lärmbelastung“, letzter Abschnitt: «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.»</p>	<p>Dem Antrag wird in gekürzter Fassung entsprochen.</p> <p>Dem Antrag wird in angepasster Fassung entsprochen.</p>

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
<p>8 Interlaken – fehlender Hinweis bei den „Generellen Informationen / Grundlagendokumenten“ auf die verwendete Lärmberechnung:</p> <p>«Bei den Grundlagendokumenten ist ein Vermerk auf die zur Darstellung der SIL-Lärmkurve verwendete Lärmberechnung zu machen.»</p>	<p>Ergänzung generelle Informationen (Spalte „Grundlagendokumente“):</p> <p>«Lärmbelastungskataster (noch zu erstellen <i>gemäss Lärmberechnung 2005</i>)»</p>	<p>Dem Antrag wird entsprochen.</p>
<p>9 Saanen* – Darstellung der Differenzen der beteiligten Partner in Bezug auf den Lärm:</p> <p>«Die Differenzen zwischen den verschiedenen Parteien sind auch im Objektblatt klar darzulegen, gestützt auf die Formulierung, wie sie im Beiblatt verwendet wird. Insbesondere ist dabei darauf zu achten, dass im Objektblatt sowohl die Haltung von Flugplatzhalter, Gemeinde und Region als auch diejenige von Bund und Kanton festgehalten werden, sowie allfälliger sich aus einer von der Bundeshaltung abweichenden Formulierung ergebenden Konsequenzen.»</p>	<p>Stand der Koordination, neuer Abschnitt nach «... Region und Gemeinden unterstützen diese Haltung.»:</p> <p><i>«Angeichts der grossen touristischen Bedeutung von Gstaad/Saanen als regionales Zentrum erachtet es der Regierungsrat des Kantons Bern jedoch als gerechtfertigt, für den Flugplatz Saanen einen zusätzlichen Entwicklungsspielraum vorzusehen. Dieser Forderung kann nicht nachgekommen werden, ohne den Grundsatz im Konzeptteil des SIL zu ändern. Eine solche Änderung steht für den Bundesrat derzeit nicht zur Diskussion.»</i></p> <p>Erläuterungen zur Lärmbelastung, Ergänzung zweitletzter Abschnitt:</p> <p><i>«... können (mehr Flugbewegungen). Diese Haltung wird von Kanton, Region und Standortgemeinde unterstützt. Soll dieser Forderung nachgekommen werden, muss 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.»</i></p>	<p>Dem Antrag wird entsprochen.</p>
<p>10 Les Eplatures</p> <p>Décisions, Protection de la nature et du paysage, ajouter: «L'objet IFP n° 1006 „Vallée du Doubs“ <u>comme zone de calme (dont le survol est à éviter le plus possible) est à reporter sur la carte des voltes d'approche.</u>»</p> <p>Explications, Protection de la nature et du paysage, ajouter: «En attendant les résultats ... basse altitude. <u>Entre autres, il s'agira de l'objet IFP n° 1006 „Vallée du Doubs“ comme zone de calme (dont le survol est à éviter le plus possible) est à reporter sur la carte des voltes d'approche.</u>»</p>	<p>aucune</p>	<p>Des études sont actuellement en cours sur les précautions de survol des objets IFP. Il sera déterminé dans ce cadre si, et sous quelle forme, les zones de calme seront reportées sur les cartes AIP des voltes d'approche et de décollage.</p>
<p>11 Les Eplatures</p> <p>Décisions, Protection de la nature et du paysage, ajouter: «L'exploitant prendra ... des projets futurs. <u>Entre autre, concernant l'exploitation et d'éventuels futurs projets de construction, il faut vérifier le respect de la conformité de l'installation avec les bases légales (LEaux, OEaux, instructions pratiques pour la protection des eaux souterraines).</u>»</p> <p>Explications, Protection de la nature et du paysage, ajouter: «L'aéroport se trouve ... et lors de l'exploitation. <u>Toutes les eaux d'évacuation ne provenant pas des toits des bâtiments doivent être évacuées hors de l'aire d'alimentation Z_u et, si possible, infiltrée.</u>»</p>	<p>aucune</p>	<p>Les vérifications de ce type sont faites au cours des procédures spécifiques à chaque projet. Il n'est pas nécessaire de rappeler dans le PSIA le déroulement complet des procédures. D'éventuelles charges se rapportent à des projets concrets de construction.</p>

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
BWG Bundesamt für Wasser und Geologie / OFEG Office fédéral des eaux et de la géologie / UFAEG Ufficio federale delle acque e della geologia		
1 Langenthal – Hochwasserschutz: «Beim Ausbau ist der Raumbedarf der Altache (nach Wasserbauverordnung WBV Art. 21) zu berücksichtigen.»	Ergänzung Erläuterungen, Kapitel „Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt“, neuer Abschnitt: «Bei einem Ausbau der Piste ist der Raumbedarf der Altache gemäss Wasserbauverordnung Art. 21 zu berücksichtigen.»	Dem Antrag wird entsprochen.
2 Amlikon – Hochwasserschutz: «Künftige Ausbauten sind vor Thurhochwassern zu schützen. Der Raumbedarf der Thur ist zu berücksichtigen.»	Ergänzung Erläuterungen, Kapitel „Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt“, letzter Abschnitt: «... Sicherheitsnachweis zu erbringen, künftige Ausbauten sind vor Hochwasser zu schützen. Der Raumbedarf der Thur gemäss Wasserbauverordnung Art. 21 ist zu berücksichtigen.»	Dem Antrag wird entsprochen.
3 Lommis – Hochwasserschutz: «Künftige Hochbauten und Abstellplätze müssen den Raumbedarf der Lauche berücksichtigen.»	Ergänzung Erläuterungen, Kapitel „Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt“, letzter Abschnitt: «... gegen Hochwasser sind nachzuweisen. Künftige Hochbauten und Abstellplätze müssen den Raumbedarf der Lauche gemäss Wasserbauverordnung Art. 21 berücksichtigen.»	Dem Antrag wird entsprochen.
4 Courtelary, Môtiers «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).»	Explications, Protection de la nature et du paysage, ajouter: «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).»	La demande est prise en compte.
5 Interlaken, Saanen*, St. Stephan, Sitterdorf, Les Eplatures – Geologische Risiken (Erdbebenvorsorge): Bei diesen Flugplätzen werden Hochbauprojekte erwähnt, bei welchen im Bereich Erdbebenvorsorge und Objektschutz der Bundesratsbeschluss vom 11.12.2000 zu berücksichtigen ist. «Neue Bauten müssen aufgrund der Erdbebenvorschriften der SIA-Normen entwickelt und realisiert werden.» und «Umbau/Sanierungsprojekte: Kontrolle der Erdbebensicherheit und bei wesentlichen Mängeln, Massnahmen unter Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit implementieren (Grundlage ab November 2004: Merkblatt SIA 2018 „Überprüfung bestehender Gebäude bezüglich Erdbeben“).»	keine	Den Anforderungen des Erdbebenschutzes ist im Rahmen der Bewilligung neuer oder der Umnutzung bestehender Bauten Rechnung zu tragen. Die erforderlichen Massnahmen sind im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nach Luftfahrtgesetz zu prüfen und festzulegen. Eine Aufzählung der beim Bau von Flugplatzanlagen geltenden Grundsätze und Normen (Brand-schutz, Grundwasserschutz, Erdbebenschutz etc.) im SIL ist jedoch nicht stufengerecht.
6 Pour mieux apercevoir les cours d'eau sur la carte, il serait très utile de les faire apparaître en couleur.	aucune	Il n'est pas prévu d'utiliser la couleur pour les cours d'eau sur les cartes des fiches PSIA.
BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazioni		
Keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque		
EFV Eidgenössische Finanzverwaltung / AFF Administration fédérale des finances / AFF Amministrazione federale delle finanze		
1 Les Eplatures Le projet „TransRun“ n'est pour l'heure pas en état d'être apprécié au niveau de la Confédération tant du point de vue	aucune	Remarque de l'AFF. Pas de modification du PSIA demandée.

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen	
Propositions	Modification du PSIA	Remarques	
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni	
financier que de l'opportunité économique d'une halte.			
Oberzolldirektion / Direction générale des douanes / Direzione generale delle dogane			
Keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque			
VBS Verteidigung Bevölkerungsschutz Sport / DDPS Défense Protection de la population Sports / DDPS Difesa Protezione della popolazione Sport			
Keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque			
Die Schweizerische Post, Immobilien / La Poste Suisse, Immobilier / La Posta Svizzera, Immobili			
Keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque			
SBB, Infrastruktur / CFF, Infrastructure / FFS, Infrastruttura			
Keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque			
Kanton Zürich			
1	Hasenstrick		
	Objektblatt mit Zielen und Grundsätzen der Richtplanung abgestimmt. Keine Widersprüche sowohl zum gültigen Richtplan als auch zum in Revision stehenden Richtplan Verkehr.	keine	
Gemeinde Dürnten (ZH)			
1	Hasenstrick		
	Die Gemeinde ist an einem Ausbau des Flugplatzes nicht interessiert. Keine Einwendungen gegen das Objektblatt	keine	
Gemeinde Hinwil (ZH)			
1	Hasenstrick		
	Objektblatt mit Zielen und Grundsätzen der Richtplanung abgestimmt.	keine	
Gemeinde Wald (ZH)			
1	Hasenstrick		
	Verzicht auf Stellungnahme		
Kanton Bern			
1	Interlaken		
	Die Verlegung der Regabasis von Gsteigwiler nach Interlaken wird bestätigt. «Die Flugrouten sind so anzupassen, dass die Lärmbelastung in der Arbeitszone reduziert werden kann und die Gebiete mit Hindernisbegrenzung ausserhalb der Arbeitszone liegen.»	Festlegungen (Hindernisbegrenzung): «Gebiet mit Hindernisbegrenzung (vgl. Anlagekarte). Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung ist zu überprüfen und in einem Hindernisbegrenzungskataster festzuhalten.» Anlagekarte: «Die Flugrouten werden in der beantragten Form geändert, Flugplatzperimeter und Gebiet mit Hindernisbegrenzung entsprechend angepasst und festgesetzt. Die Lärmkurven werden neu berechnet und ebenfalls entsprechend angepasst.» Erläuterungen zum Flugplatzperimeter: «... einschliesslich Vorplatz. Der Landeanflug erfolgt über einen Zielpunkt ausserhalb des Perimeters mit anschliessendem Schwebeflug auf den Vorplatz. Das Areal um diesen Zielpunkt mit den nach den internationalen Normen erforderlichen Sicherheitsstreifen entlang den Flugrouten ist ebenfalls im Perimeter enthalten. Geplant sind ...»	Dem Antrag wird entsprochen. Das in der Anlagekarte als Zwischenergebnis enthaltene Gebiet mit Hindernisbegrenzung wurde nach den geltenden internationalen Normen überprüft. Für die Hindernisfreihaltung kommen strengere Normen zur Anwendung als ursprünglich angenommen. Der Flugplatzperimeter muss entsprechend erweitert, das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entsprechend verlängert werden.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Interlaken (Fortsetzung)	Erläuterungen zur Hindernisbegrenzung: «Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung beruht auf den geltenden entspricht der Umgrenzung der Hindernisflächen gemäss den geltenden internationalen Normen. Es muss vom BAZL nach operationellen und sicherheitstechnischen Kriterien noch überprüft und in einen Hindernisbegrenzungskataster übertragen werden. Dieser Kataster ist nicht Bestandteil des Umnutzungsgesuchs. Die Festsetzung im SIL erfolgt anschliessend. Der entsprechende Hindernisbegrenzungskataster wird im Rahmen des Umnutzungsverfahrens erstellt.»	
2 Interlaken Falls keine technische Lösung für den Konflikt mit der Umfahrungsstrasse [über den Rollweg des Flugplatzes als Ersatz für die heutige Strassenverbindung Bönigenstrasse entlang der Lüttschine] gefunden werden kann, ist eine andere Linienführung für die Strasse zu suchen.	Stand der Koordination, neuer Abschnitt: «Die bestehende Strassenverbindung von Wilderswil nach Bönigen entlang der Lüttschine soll verlegt werden. Zur Diskussion steht eine neue Verbindungsstrasse auf dem ehemaligen Rollweg zwischen geplanter Helibasis und Piste. Falls für den Kreuzungspunkt zwischen geplanter Heliroute und geplanter Strasse keine sichere Lösung gefunden werden kann, muss für die Verbindungsstrasse eine andere Linienführung gesucht werden.»	Dem Antrag wird entsprochen.
3 Biel-Kappelen Hinweis auf die Differenzen zwischen Standortgemeinde und Flugplatzhalterin bezüglich Infrastrukturvertrag (vgl. Gemeinde Kappelen). Die Parteien sind aufzufordern, das gemeinsame Gespräch und eine einvernehmliche Lösung zu suchen. Wenn dies kurzfristig nicht möglich ist, kann das Objektblatt in der vorliegenden Fassung in Kraft gesetzt werden.	Stand der Koordination: «... Infrastrukturvertrag. Diese Verhandlungen sind zur Zeit sistiert. Ohne Entgegenkommen der Flugplatzhalterin ist die Gemeinde Kappelen nicht bereit, die Koordination zwischen der langfristigen Planung des Flugplatzes und der Nutzungsplanung weiter voranzutreiben.» Erläuterungen zu Flugplatzperimeter, Infrastruktur (zweiter Abschnitt): «... noch aufeinander abzustimmen, die Verhandlungen zwischen der Gemeinde und der Flugplatzhalterin sind derzeit jedoch sistiert. ...»	Die Aufforderung, die Verhandlungen bezüglich der langfristigen Flugplatzplanung wieder aufzunehmen und einer einvernehmlichen Lösung zuzuführen, wird von den Bundesstellen unterstützt. Die Initiative dazu liegt jedoch bei der Gemeinde Kappelen und der Flugplatzhalterin.
4 Langenthal Zur Verminderung der Lärmbelastung im Sinne des Vorsorgeprinzips sind von der Flugplatzhalterin im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zur Pistenbefestigung Massnahmen zu prüfen. Das Betriebsreglement ist entsprechend anzupassen.	keine	Der Flugplatzhalter sieht im Betriebsreglement verschiedene Massnahmen zur Lärminderung vor. Diese Massnahmen sind im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zum Betriebsreglement zu prüfen und festzulegen. Dem Antrag wird in diesem Sinne entsprochen.
5 Langenthal Auf die Verschiebung der Pistenachse gegen Norden ist zu verzichten, die Pistenbefestigung ist gemäss Antrag der Gemeinde Bleienbach innerhalb der bestehenden Flugplatzzone zu realisieren. Der Flugplatzperimeter und der Text im Objektblatt sind entsprechend anzupassen.	Stand der Koordination (3. Abschnitt): «... Befestigung der Piste mit einer Verschiebung der Pistenachse gegen Norden. ...» Festlegungen (Betrieb 3. Abschnitt): «... bei Bedarf befestigt und verschoben werden. ...» Festlegungen (Flugplatzperimeter): «... Flugplatzanlagen einschliesslich das bei einer allfälligen Verschiebung der Piste gegen Norden beanspruchte Areal ...» Festlegungen (Lärmbelastung): «... Pistenbefestigung oder Verschiebung ist die Lärmbelastungskurve ...»	Auf die Verschiebung der Pistenachse gegen Norden wird nach Rücksprache mit dem Flugplatzhalter verzichtet, die Pistenbefestigung soll innerhalb der Flugplatzzone der Gemeinde realisiert werden. Dem Antrag wird entsprochen.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<p>Langenthal (Fortsetzung)</p>	<p>Festlegungen (Hindernisbegrenzung): «Im Falle einer Verschiebung der Pistenachse gegen Norden ist das Gebiet mit Hindernisbegrenzung anzupassen.»</p> <p>Erläuterungen zum Flugplatzperimeter (erster Abschnitt): «... Befestigung der Piste (Hartbelag 600x18m) mit einer Verschiebung der Pistenachse um eine Pistenbreite gegen Norden. ...»</p> <p>Erläuterungen zum Flugplatzperimeter, 3. Abschnitt: «Falls das Projekt Fruchtfolgefächern tangiert (Pistenverschiebung) verlangt ...»</p> <p>Erläuterungen zur Lärmbelastung (3. Abschnitt): «... Befestigung und Verschiebung der Piste ...»</p> <p>Erläuterungen zur Hindernisbegrenzung: «... Bei einer Verschiebung der Pistenachse muss der Hindernisbegrenzungskataster entsprechend angepasst werden.»</p> <p>Anpassung des Flugplatzperimeters in der Anlagekarte.</p>	
<p>6 Saanen*</p> <p>In Kenntnis der kontroversen Auffassungen über das Entwicklungspotenzial (7'000 bis 10'000 Flugbewegungen) unterstützt der Regierungsrat die Forderung der Gemeinde Saanen, die Verkehrsleistung bzw. das Entwicklungspotenzial im SIL auf 10'000 Flugbewegungen pro Jahr zu erhöhen (entsprechend dem geltenden Lärmbelastungskataster) und im Objektblatt entsprechend anzupassen.</p>	<p>Stand der Koordination, neuer Abschnitt nach «... Region und Gemeinden unterstützen diese Haltung.»: «<i>Angesichts der grossen touristischen Bedeutung von Gstaad/Saanen als regionales Zentrum erachtet es der Regierungsrat des Kantons Bern jedoch als gerechtfertigt, für den Flugplatz Saanen einen zusätzlichen Entwicklungsspielraum vorzusehen. Dieser Forderung kann nicht nachgekommen werden, ohne den Grundsatz im Konzeptteil des SIL zu ändern. Eine solche Änderung steht für den Bundesrat derzeit nicht zur Diskussion.</i>»</p> <p>Erläuterungen zur Lärmbelastung, Ergänzung zweitletzter Abschnitt: «... können (mehr Flugbewegungen). <i>Diese Haltung wird von Kanton, Region und Standortgemeinde unterstützt. Soll dieser Forderung nachgekommen werden, muss 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.</i>»</p>	<p>Der Rahmen für die mögliche Entwicklung des Flugbetriebs wird im SIL einzig durch das Gebiet mit Lärmbelastung definiert. Das Entwicklungspotenzial ist lediglich eine Grundlage für die Berechnung der Lärmbelastungskurve. Dem Antrag, das Gebiet mit Lärmbelastung entsprechend dem geltenden Lärmbelastungskataster zu definieren (Basis: Betriebsjahr 1990), wird nicht entsprochen.</p>
<p>7 St. Stephan</p> <p>Die in der Mitwirkung und Anhörung gestellten Anträge sind ausserhalb des SIL zu regeln. Der Regierungsrat stellt keine Änderungsanträge zum vorliegenden Objektblattentwurf.</p>	<p>keine</p>	

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
<p>8 Zweisimmen*</p> <p>Die Region war in den letzten Jahren stark von der Zentralisierung eidgenössischer und kantonaler Infrastrukturen betroffen und musste den Verlust vieler Arbeitsplätze hinnehmen. Der Möglichkeit, mit der Ansiedlung einer zweiten Helikopterunternehmung zusätzliche Arbeitsplätze zu schaffen, ist grosse Bedeutung beizumessen. In Kenntnis der kontroversen Auffassungen über das Entwicklungspotenzial (5'620 bzw. 6'500 Flugbewegungen) unterstützt der Regierungsrat deshalb die Forderung der Gemeinde Zweisimmen und der Bergregion Ober- und Nid-Saamenland, die Verkehrsleistung bzw. das Entwicklungspotenzial im SIL auf 6'500 Flugbewegungen pro Jahr zu erhöhen und im Objektblatt entsprechend anzupassen. Die Zweckbestimmung des Flugplatzes ist wie folgt anzupassen: «Er ist Standort einer Helibasis für Rettungsflüge und mit Arbeitsflügen als ergänzende Nutzung.»</p>	<p>Stand der Koordination, neuer Abschnitt nach «... Realisierung des Projekts jedoch ausgeschlossen.»: «Aus der Sicht des Regierungsrats des Kantons Bern ist die regionalwirtschaftliche Bedeutung des Flugplatzes Zweisimmen stark zu gewichten. Im Hinblick auf die Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze ist eine zweite Helibasis zu ermöglichen. Dieser Forderung kann nicht nachgekommen werden, ohne die Grundsätze im konzeptionellen Teil des SIL zu ändern. Eine solche Änderung steht für den Bundesrat derzeit nicht zur Diskussion.»</p> <p>Erläuterungen zu Zweckbestimmung / Betrieb, neuer erster und Ergänzung zweiter Abschnitt: «Der Grundsatz im Konzeptteil des SIL, wonach mit einer differenzierten Zweckbestimmung der Flugplätze auf die Dauer sicherzustellen ist, dass regional keine doppelspurigen Luftverkehrsangebote entstehen (SIL Teil III B3-15) ist das Ergebnis intensiver Verhandlungen. Er entspricht einem Kompromiss zwischen regionalen und wirtschaftlichen Interessen einerseits und überregionalen Interessen von Raumplanung und Umweltschutz andererseits. Nur unter diesen Bedingungen hat der Bundesrat am 18. 10. 2000 der Weiterführung des zivilen Betriebs auf allen drei Flugplätzen (Saanen, St. Stephan, Zweisimmen) zugestimmt. Die Zweckbestimmung für den Flugplatz Zweisimmen ... werden soll, Rechnung getragen. Eine Änderung dieser im konzeptionellen Teil des SIL festgesetzten Zweckbestimmung steht für den Bundesrat derzeit nicht zur Diskussion.»</p> <p>Erläuterungen zur Lärmbelastung, neuer Abschnitt nach «... führen darf, Rechnung getragen.»: «Dieser Grundsatz wäre abzuändern, wenn man der Forderung von Kanton, Region und Standortgemeinde nachkäme, bei der Lärmberechnung von einer jährlichen Verkehrsleistung von 6500 Bewegungen auszugehen und damit die Ansiedlung einer zweiten Helikopterunternehmung zu ermöglichen. Eine solche Änderung steht für den Bundesrat derzeit jedoch nicht zur Diskussion.»</p>	<p>Die vorgeschlagene Formulierung der Zweckbestimmung widerspricht der im konzeptionellen Teil des SIL bereits festgesetzten Zweckbestimmung. Sie ist mit dem Grundsatz, wonach im westlichen Berner Oberland keine doppelspurigen Luftverkehrsangebote entstehen sollen, nur bedingt vereinbar (Helibasis in Saanen). Dem Antrag wird nicht entsprochen.</p> <p>Der Rahmen für die mögliche Entwicklung des Flugbetriebs wird im SIL einzig durch das Gebiet mit Lärmbelastung definiert. Das Entwicklungspotenzial ist lediglich eine Grundlage für die Berechnung der Lärmbelastungskurve. Dem Antrag, das Gebiet mit Lärmbelastung auf der Basis von jährlich 6'500 Bewegungen zu berechnen, wird nicht entsprochen.</p>
<p>9 Zweisimmen*</p> <p>In Übereinstimmung mit der Gemeinde Zweisimmen beantragt der Regierungsrat die folgende Anpassung der Zweckbestimmung im Objektblatt: «Der Flugplatz Zweisimmen dient den Touristik- und Geschäftsflügen sowie dem Motor- und Segelflugsport, inklusive der fliegerischen Aus- und Weiterbildung für Flächenflugzeuge.»</p>	<p>Festlegungen, Ergänzung Zweckbestimmung: «...sowie dem Motor- und Segelflugsport, inklusive der fliegerischen Aus- und Weiterbildung für Flächenflugzeuge.»</p>	<p>Dem Antrag wird entsprochen.</p>
<p>10 Courtelary Aucune proposition ni remarque</p>		
<p>Kanton Waadt</p>		
<p>1 Saanen*</p>		

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
-------------------------------------	--	--

Keine Anträge und Bemerkungen /
 aucune proposition ni remarque

Regionalplanungsverband Oberland-Ost / Agglomerationskonferenz Interlaken (AK)

1 **Interlaken**

Stellungnahme vom 11.01.2005: Aufli-
 stung von Pro- und Contra-Argumenten
 zum Heliport, kein Positionsbezug.

Stellungnahme vom 25.02.2005: der Heli-
 port auf dem Flugplatz Interlaken soll aus-
 drücklich ermöglicht werden. Grundlage
 für den Entscheid ist eine Abwägung der
 Vor- und Nachteile anhand eines Ziel-/Kri-
 teriensystems.

keine

Mit der Festsetzung des Heliflugfelds im
 SIL wird der Haltung der Agglomerations-
 konferenz Rechnung getragen.

Gemeinde Bönigen

1 **Interlaken**

Die Verlagerung der REGA-Rettungsbasis
 von Gsteigwiler nach Interlaken wird
 unterstützt, ist Bestandteil der Infrastruk-
 tur in einem touristischen Zentrum.

keine

Gemeinde Matten bei Interlaken

1 **Interlaken**

Der Heliport in Interlaken als Rettungs-
 basis wird grundsätzlich unterstützt. Die
 vorgesehene Flugroute tangiert die be-
 stehende Arbeitszone SF-Halle 1 (Höhen-
 beschränkung). Sie soll in nord-westlicher
 Richtung (parallel der Rollstrasse) verlegt
 werden.

Festlegungen (Hindernisbegrenzung):
 «Gebiet mit Hindernisbegrenzung (vgl.
 Anlagekarte). ~~Das Gebiet mit Hindernis-
 begrenzung ist zu überprüfen und in
 einem Hindernisbegrenzungskataster
 festzuhalten.»~~

Anlagekarte:
 «Die Flugrouten werden in der bean-
 tragten Form geändert, Flugplatzperimeter
 und Gebiet mit Hindernisbegrenzung
 entsprechend angepasst und festgesetzt.»

Erläuterungen zum Flugplatzperimeter:
 «... einschliesslich Vorplatz. Der
 Landeanflug erfolgt über einen Zielpunkt
~~ausserhalb des Perimeters~~ mit
 anschliessendem Schwebeflug auf den
 Vorplatz. ~~Das Areal um diesen Zielpunkt
 mit den nach den internationalen Normen
 erforderlichen Sicherheitsstreifen entlang
 den Flugrouten ist ebenfalls im Perimeter
 enthalten.~~ Geplant sind ...»

Erläuterungen zur Hindernisbegrenzung:
 «Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung
~~beruht auf den geltenden entspricht der
 Umgrenzung der Hindernisflächen gemäss
 den geltenden internationalen Normen. Es
 muss vom BAZL nach operationellen und
 sicherheitstechnischen Kriterien noch
 überprüft und in einen Hindernisbegren-
 zungskataster übertragen werden. Dieser
 Kataster ist nicht Bestandteil des Um-
 nutzungsgesuchs. Die Festsetzung im SIL
 erfolgt anschliessend. Der entsprechende
 Hindernisbegrenzungskataster wird im
 Rahmen des Umnutzungsverfahrens
 erstellt.»~~

Dem Antrag wird entsprochen. Das in
 der Anlagekarte als Zwischenergebnis
 enthaltene Gebiet mit Hindernisbegren-
 zung wurde nach den geltenden inter-
 nationalen Normen überprüft. Für die
 Hindernisfreihaltung kommen strengere
 Normen zur Anwendung als ursprünglich
 angenommen. Der Flugplatzperimeter
 muss entsprechend erweitert, das Gebiet
 mit Hindernisbegrenzung entsprechend
 verlängert werden.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Gemeinde Wilderswil		
1 Interlaken	<p>Festlegungen (Hindernisbegrenzung): «Gebiet mit Hindernisbegrenzung (vgl. Anlagekarte). Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung ist zu überprüfen und in einem Hindernisbegrenzungskataster festzuhalten.»</p> <p>Anlagekarte: «Die Flugrouten werden in der beantragten Form geändert, Flugplatzperimeter und Gebiet mit Hindernisbegrenzung entsprechend angepasst und festgesetzt. Die Lärmkurven werden neu berechnet und ebenfalls entsprechend angepasst.»</p> <p>Erläuterungen zum Flugplatzperimeter: «... einschliesslich Vorplatz. Der Landeanflug erfolgt über einen Zielpunkt ausserhalb des Perimeters mit anschliessendem Schwebeflug auf den Vorplatz. Das Areal um diesen Zielpunkt mit den nach den internationalen Normen erforderlichen Sicherheitsstreifen entlang den Flugrouten ist ebenfalls im Perimeter enthalten. Geplant sind ...»</p> <p>Erläuterungen zur Hindernisbegrenzung: «Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung beruht auf den geltenden entspricht der Umgrenzung der Hindernisflächen gemäss den geltenden internationalen Normen. Es muss vom BAZL nach operationellen und sicherheitstechnischen Kriterien noch überprüft und in einen Hindernisbegrenzungskataster übertragen werden. Dieser Kataster ist nicht Bestandteil des Umnutzungsgesuchs. Die Festsetzung im SIL erfolgt anschliessend. Der entsprechende Hindernisbegrenzungskataster wird im Rahmen des Umnutzungsverfahrens erstellt.»</p>	<p>Dem Antrag wird entsprochen. Das in der Anlagekarte als Zwischenergebnis enthaltene Gebiet mit Hindernisbegrenzung wurde nach den geltenden internationalen Normen überprüft. Für die Hindernisfreihaltung kommen strengere Normen zur Anwendung als ursprünglich angenommen. Der Flugplatzperimeter muss entsprechend erweitert, das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entsprechend verlängert werden.</p>
2 Die Gemeinde zieht im Falle einer Änderung der genehmigten UeO „Arbeitszonen im Gebiet SF-Halle 1“ eine Kostenbeteiligung der Rega an den Zusatzkosten in Erwägung.	keine	wird zur Kenntnis genommen
3 Die Option für eine öffentliche Strassenverbindung über den Rollweg nördlich der Arbeitszone als Ersatz für die Bönigstrasse entlang der Lüttschine soll offen gehalten werden.	Stand der Koordination, neuer Abschnitt: «Die bestehende Strassenverbindung von Wilderswil nach Bönigen entlang der Lüttschine soll verlegt werden. Zur Diskussion steht eine neue Verbindungsstrasse auf dem ehemaligen Rollweg zwischen geplanter Helibasis und Piste. Falls für den Kreuzungspunkt zwischen geplanter Heliroute und geplanter Strasse keine sichere Lösung gefunden werden kann, muss für die Verbindungsstrasse eine andere Linienführung gesucht werden.»	Falls die Verlegung der Bönigstrasse auf den Rollweg aus Sicherheitsgründen nicht machbar ist (Kreuzung mit der Heli-An- und -Wegflugroute) muss für diese Verlegung eine andere Linienführung gesucht werden (gestützt auf die Stellungnahme des Kantons). Dem Antrag kann in dieser Form nicht entsprochen werden.
4 Die Tätigkeit der Modellfluggruppe ist in den SIL aufzunehmen.	keine	Der Modellflugsport als Freizeitnutzung ist nicht Teil der zivilen Luftfahrt im Sinne des Luftfahrtgesetzes, steht nicht unter der Aufsicht des Bundes und ist deshalb auch nicht im SIL zu behandeln. Die raumplanerische Koordination mit dem Flugplatz erfolgt in der Richt- und Nutzungsplanung von Region und Gemeinden, für die betriebliche Koordination ist der Flugplatzhalter verantwortlich.

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
<p>5 Stellungnahme vom 04.03.2005:</p> <p>Die Gemeinde spricht sich für den Verbleib der Rega an ihrem heutigen Standort in Gsteigwiler aus und fordert aus verschiedenen Gründen (fehlende Zonenkonformität, Zunahme der Lärmbelastung, Attraktivitätsverlust der bestehenden Arbeitszonen, Zunahme der Lärmbelastung über dem Wohngebiet von Wilderswil und Beeinträchtigung der Wohnqualität) den Verzicht auf einen Heliport auf dem Areal des ehemaligen Militärflugplatzes Interlaken.</p>	keine	<p>Der Grundsatzentscheid für die Verlegung der Rega-Basis von Gsteigwiler nach Interlaken ist das Ergebnis eines Koordinationsprozesses mit den zuständigen Stellen von Bund und Kanton, der Region und den betroffenen Gemeinden in den Jahren 2003/2004. Die Beteiligten, einschliesslich der Gemeinde Wilderswil, haben sich für diese Verlegung ausgesprochen. Seit Abschluss dieses Koordinationsprozesses sind in der Planung des Heliports keine grundlegend neuen Erkenntnisse zu Tage getreten. Kanton und Region (Agglomerationskonferenz) unterstützen die Verlegung der Rega-Basis nach wie vor (vgl. Stellungnahmen zum SIL-Objektblatt).</p>
Gemeinde Kappelen		
<p>1 Biel-Kappelen</p> <p>Die Verhandlungen mit der Flugplatzgenossenschaft zum neuen Betriebsreglement und zum Infrastrukturvertrag sind gescheitert. Die Gemeinde strebt Verbindlichkeiten und Durchsetzungsinstrumente an, um eine gewisse Kontrolle über die Entwicklung des Flugplatzes und die Lärmbelastung sicherzustellen. Ohne diese Zusicherung soll das Flugfeld entsprechend den Mitwirkungsergebnissen zur Ortsplanungsrevision weiterhin in der Landwirtschaftszone belassen werden.</p>	<p>Stand der Koordination: «... Infrastrukturvertrag. <i>Diese Verhandlungen sind zur Zeit sistiert. Ohne Entgegenkommen der Flugplatzhalterin ist die Gemeinde Kappelen nicht bereit, die Koordination zwischen der langfristigen Planung des Flugplatzes und der Nutzungsplanung weiter voranzutreiben.</i>»</p> <p>Erläuterungen zu Flugplatzperimeter, Infrastruktur (zweiter Abschnitt): «... noch aufeinander abzustimmen, <i>die Verhandlungen zwischen der Gemeinde und der Flugplatzhalterin sind derzeit jedoch sistiert.</i> ...»</p>	<p>Die langfristigen Planungsabsichten der Flugplatzhalterin verbleiben als Vororientierung im SIL. Damit wird die Option für diese Vorhaben offen gehalten. Für eine Realisierung dieser Vorhaben ist jedoch ein festgesetzter Flugplatzperimeter erforderlich. Voraussetzung für eine solche Festsetzung ist die einvernehmliche Koordination mit der Standortgemeinde. Dem Anliegen der Gemeinde wird in diesem Sinne entsprochen. Die Bewilligung von Flugplatzanlagen innerhalb des festgesetzten Flugplatzperimeters ist auch in der Landwirtschaftszone möglich. Eine Anpassung der kommunalen Nutzungsplanung ist hier nicht erforderlich. Nebenanlagen nach Luftfahrtgesetz können hingegen wie bis anhin nicht bewilligt werden.</p>
<p>2 Die Gemeinde gibt keine Zustimmung zur Verankerung der Erweiterung der Hochbauten und Abstellflächen in der kommunalen Nutzungsplanung, solange die in den bisherigen Verhandlungen eingebrachten Anliegen um den Infrastrukturvertrag nicht nachhaltig berücksichtigt sind.</p>	keine	<p>Die langfristigen Planungsabsichten der Flugplatzhalterin verbleiben als Vororientierung im SIL. Damit wird die Option für diese Vorhaben offen gehalten. Für eine Realisierung dieser Vorhaben ist jedoch ein festgesetzter Flugplatzperimeter erforderlich. Voraussetzung für eine solche Festsetzung ist die einvernehmliche Koordination mit der Standortgemeinde. Dem Anliegen der Gemeinde wird in diesem Sinne entsprochen. Die Bewilligung von Flugplatzanlagen innerhalb des festgesetzten Flugplatzperimeters ist auch in der Landwirtschaftszone möglich. Eine Anpassung der kommunalen Nutzungsplanung ist hier nicht erforderlich. Nebenanlagen nach Luftfahrtgesetz können hingegen wie bis anhin nicht bewilligt werden.</p>
<p>3 Die maximale Lärmbelastung resp. Verkehrsleistung gemäss SIL (Basis 9'150 Bewegungen) darf nicht überschritten werden. Es sind Massnahmen aufzuzeigen, wie die Einhaltung dieser Limite wirkungsvoll vollzogen werden kann. Die Verkehrsleistung soll auch für die Ausgestaltung des Betriebsreglements und des Lärmkatasters als obere Limite festgelegt werden.</p>	keine	<p>Mit dem Gebiet mit Lärmbelastung ist der künftige Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb verbindlich festgelegt. Der Lärmbelastungskataster wird entsprechend angepasst. Die Kontrolle erfolgt durch das BAZL anhand der jährlichen Bewegungsstatistik des Flugplatzes. Bei Verdacht auf Überschreitung der Lärmbelastungskurve wird diese zur Überprüfung neu berechnet. Im SIL oder im Betriebsreglement ist keine Begrenzung der jährlichen Bewegungszahl vorgesehen. Dies müsste in einer privatrechtlichen Vereinbarung zwischen der Gemeinde und der Flugplatzhalterin geregelt werden.</p>

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Gemeinde Worben		
1 Biel-Kappelen Der Gemeinderat unterstützt die Haltung der Gemeinde Kappelen vollumfänglich.	vgl. Gemeinde Kappelen	vgl. Gemeinde Kappelen
Flugplatzgenossenschaft Biel und Umgebung		
1 Biel-Kappelen Keine Bemerkungen		
Gemeinde Bettenhausen		
1 Langenthal Forderung nach Einhaltung der An- und Abflugrouten sowie nach Anpassung des Voltenplanes und des Betriebsreglements.	keine	Ist vorgesehen, dem Antrag wird entsprochen.
2 Eine bessere Verteilung der auf maximal 17'000 Flugbewegungen (inkl. Segelflug) festgelegten Maximalzahl über das ganze Jahr wird erhofft.	keine	
3 Erstellen eines Sicherheitskonzeptes für die An- und Abflugbereiche resp. entsprechende Festlegungen im Objektblatt	keine	Die Sicherheit des Flugbetriebs ist durch die Einhaltung der geltenden Vorschriften hinreichend gewährleistet. Ein spezielles Sicherheitskonzept ist nicht erforderlich.
Gemeinde Bleienbach		
1 Langenthal Die Verschiebung der Pistenachse um eine Pistenbreite gegen Norden widerspricht dem Ergebnis der Koordination. Mit ihrem Beschluss vom 7. Juni 2004 hat die Gemeindeversammlung lediglich der Pistenbefestigung auf der bestehenden Achse im Grundsatz zugestimmt. Auf diese Verschiebung ist zu verzichten.	Stand der Koordination (3. Abschnitt): «... Befestigung der Piste mit einer Verschiebung der Pistenachse gegen Norden. ...» Festlegungen (Betrieb 3. Abschnitt): «... bei Bedarf befestigt und verschoben werden. ...» Festlegungen (Flugplatzperimeter): «...Flugplatzanlagen einschliesslich das bei einer allfälligen Verschiebung der Piste gegen Norden beanspruchte Areal ...» Festlegungen (Lärmbelastung): «... Pistenbefestigung oder Verschiebung ist die Lärmbelastungskurve ...» Festlegungen (Hindernisbegrenzung): « Im Falle einer Verschiebung der Pistenachse gegen Norden ist das Gebiet mit Hindernisbegrenzung anzupassen. » Erläuterungen zum Flugplatzperimeter (erster Abschnitt): «... Befestigung der Piste (Hartbelag 600x18m) mit einer Verschiebung der Pistenachse um eine Pistenbreite gegen Norden. ...» Erläuterungen zum Flugplatzperimeter, 3. Abschnitt: «Falls das Projekt Fruchtfolgeflächen tangiert (Pistenverschiebung) verlangt ...» Erläuterungen zur Lärmbelastung (3. Abschnitt): «... Befestigung und Verschiebung der Piste ...» Erläuterungen zur Hindernisbegrenzung: «... Bei einer Verschiebung der Pistenachse muss der Hindernisbegrenzungskataster entsprechend angepasst werden. »	Auf die Verschiebung der Pistenachse gegen Norden wird nach Rücksprache mit dem Flugplatzhalter verzichtet, die Pistenbefestigung soll innerhalb der Flugplatzzone der Gemeinde realisiert werden. Dem Antrag wird entsprochen.
	Anpassung des Flugplatzperimeters in der	

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
Anlagekarte.		
Stadt Langenthal		
1 Langenthal	keine	
Die Stadt Langenthal befürwortet den Bestand und Betrieb des Flugfeldes in allen Teilen. Sie fordert jedoch eine bessere Einhaltung der Volten (v.a. durch auswärtige Flugzeuge) und bessere Vorkehrungen zur Einhaltung der Emissionsvorschriften (Flugzeuge mit sehr grossen, wahrscheinlich vorschriftswidrigen Lärmemissionen).		Für den reglements- und normenkonformen Flugbetrieb ist der Flugplatzhalter verantwortlich.
Gemeinde Thörigen		
1 Langenthal	keine	
Die Gemeinde legt die Störwirkung des Fluglärms aufgrund der momentanen An- und Abflugregelung mit Hilfe diverser Sachverhalte und eigener Berechnungen dar. Insbesondere wird argumentiert, dass die angewandte Lärm-Berechnungsmethode der Störwirkung eines einzelnen Lärm-Ereignisses nicht gerecht wird. Stattdessen sei das in Australien übliche Berechnungsverfahren anzuwenden.		Die Berechnung der Fluglärmbelastung richtet sich nach der in der geltenden Lärmschutzverordnung des Bundes festgelegten Methode.
2	keine	
Nicht jeder gewerbsmässige Luftverkehr liegt im öffentlichen Interesse, wie dies bei der Festlegung der Zweckbestimmung vorausgesetzt wird. Zur Zweckbestimmung im Objektblatt wird folgende Änderung verlangt: « <i>Er [der Flugplatz] soll auch gelegentlich für Geschäfts-, Touristik- und Arbeitsflüge genutzt werden können.</i> »		Mit der Zweckbestimmung wird festgesetzt, dass der Flugplatz nur durch die im öffentlichen Interesse liegenden Geschäfts-, Touristik- und Arbeitsflüge genutzt werden kann. Das heisst, Geschäfts-, Touristik- und Arbeitsflüge, die nicht im öffentlichen Interesse liegen, sind ausgeschlossen. Diese Zweckbestimmung ist präziser als die von der Gemeinde vorgeschlagene. Dem Antrag ist in diesem Sinne bereits entsprochen.
3	keine	
Rahmenbedingungen zum Betrieb: «Es sei ein Bewegungsplafond zu verfügen, welcher sich an der durchschnittlichen Verkehrsleistung der letzten vier Jahre von 12'250 Bewegungen (1999 bis 2002) orientiert. Von dieser Zahl seien ca. 2'000 Segelflugbewegungen abzuziehen. Damit sei der Bewegungsplafond für Motorflugzeuge auf 10'000 Bewegungen pro Jahr festzusetzen (inklusive Motorsegler und Helikopter).»		Der Entwicklungsspielraum für den künftigen Flugbetrieb wird durch das im SIL festgesetzte Gebiet mit Lärmbelastung verbindlich festgesetzt. Eine Begrenzung der Bewegungszahl ist weder im SIL noch im Betriebsreglement vorgesehen. Bei Bedarf ist dies zwischen Gemeinde und Flugplatzhalter als Ergänzung der bereits bestehenden Nutzungsbeschränkung im Grundbuch privatrechtlich zu regeln.
4	keine	
Rahmenbedingungen zum Betrieb: «Zur Verminderung der Lärmbelastung im Siedlungsgebiet habe der Flugplatzhalter im Betriebsreglement den Segelflugschlepp nur noch mit besonders lärmarmen Flugzeugen zuzulassen sowie Akrobatikflüge zu verbieten.»		Im Objektblatt ist bereits festgesetzt, dass der Flugplatzhalter die betrieblich möglichen Vorkehrungen zur Reduktion der Umweltbelastung im Sinne des Vorsorgeprinzips trifft (z.B. Einsatz von lärmarmen Flugzeugen). Detailliertere Bestimmungen sind nicht Gegenstand des SIL, sondern sind im Betriebsreglement zu regeln. Der Flugplatzhalter sieht hier unter anderem vor, den Kunstflug im Platzbereich einzuschränken.
Gemeinde Thunstetten		
1 Langenthal	keine	
Die Gemeinde stellt sich vollumfänglich hinter die Stellungnahme der Stadt Langenthal und fordert die Bezeichnung einer zentralen Meldestelle für Lärmlagen.		Reklamationen sind in erster Instanz an den Flugplatzhalter zu richten. Kann die Angelegenheit so nicht geregelt werden, sind Anzeigen gegen fehlbare Piloten dem BAZL mit den notwendigen Angaben einzureichen (Zeit und Art der Übertretung, Kennzeichen des Flugzeugs). Auf dieser Grundlage leiten die Behörden

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Gemeinde Saanen		
<p>1 Saanen*</p> <p>Die Gemeinde bestätigt die grundsätzlich positive Haltung zum Weiterbetrieb von Flugplatz und Helibasis. Zur künftigen Entwicklung von Flugbetrieb und Bodennutzung des Flugplatzes hat die Gemeinde bereits im Rahmen des Koordinationsprozesses im Detail Stellung genommen. Im Objektblatt werden keine neuen Sachverhalte vorgebracht.</p>		<p>ein Strafverfahren ein.</p>
<p>2 Als Rahmen für die künftige Entwicklung des Flugbetriebs «ist dem Objektblatt die Lärmbelastungskurve 1990 (Lärmbelastungskurve 1994; Betriebsjahr 1990) zugrunde zu legen». Eventualantrag: «Sollte auf den Antrag der Gemeinde nicht eingetreten werden, so ist dem Bundesrat die Mitwirkungsfassung des Objektblatts zu beantragen.»</p>	<p>keine (vgl. auch die unter Kanton Bern aufgeführten Textergänzungen im Objektblatt)</p>	<p>Sollte der Forderung der Gemeinde nachgekommen werden, müsste der Grundsatz im Konzeptteil des SIL vom 18.10.2000, wonach die Entwicklung des Betriebs zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen darf, geändert werden (Teil III B3-15, Grundsatz 4). Eine solche Änderung steht für den Bundesrat derzeit nicht zur Diskussion. Dem Hauptantrag wird nicht entsprochen, der Eventualantrag kommt zum Tragen.</p>
<p>3 Flugplatzperimeter: Die als Zwischenergebnis ausgeschiedenen Flächen nördlich der Piste «sind als Festsetzung in den Flugplatzperimeter einzubeziehen. Es ist Aufgabe der Flugplatzhalterin, mit den Grundeigentümern die nötigen Nutzungsvereinbarungen abzuschliessen.» Auf die Forderung einer teilweisen Umzonung des Grundstücks in eine Gewerbezone kann zur Zeit nicht eingetreten werden (vgl. Mitwirkungseingabe Walter Blum). Eventualantrag: «Sollte auf den Antrag der Gemeinde nicht eingetreten werden, so ist dem Bundesrat die Mitwirkungsfassung des Objektblatts zu beantragen.»</p>	<p>keine</p>	<p>Die für den Bau von Flugplatzanlagen auf die Nordseite der Piste effektiv benötigte Fläche ist noch nicht bekannt. Eine Festsetzung des Flugplatzperimeters in diesem Gebiet setzt konkretere Projektvorstellungen voraus. Bis zu diesem Zeitpunkt sollen die möglichen Standorte als Zwischenergebnis in den Flugplatzperimeter integriert werden, damit dort die Option für eine künftige Flugplatznutzung offen gehalten werden kann. Dem Hauptantrag wird nicht entsprochen, der Eventualantrag kommt zum Tragen.</p> <p>Im Übrigen steht der temporären Nutzung dieser Flächen durch den Flugplatz nichts entgegen, solange dazu keine Infrastruktur erstellt werden muss. Diese Nutzungen müssen mit dem Grundeigentümer privatrechtlich geregelt werden. Ebenfalls unabhängig vom Flugplatzperimeter kann die Gemeinde diese Flächen in ihre Nutzungsplanung einbeziehen (z.B. Ausscheidung einer Gewerbezone). Angezeigt wäre hier sicher eine Koordination mit den Projekten und Nutzungsabsichten der Flugplatzhalterin.</p>
<p>4 Zur Mitwirkungseingabe des Vereins zur Erhaltung des Lebensraumes Saanen West (VLSW): Die hauptsächlich vorgebrachten flugtechnischen Gegenstände sind seitens des BAZL resp. der Flugplatzhalterin zu prüfen und zu beantworten. Die Gemeinde verzichtet dazu auf eine Stellungnahme. Mit der vorliegenden Mitwirkung resp. der späteren Auflage des Umnutzungsdossiers sind die Rechte der Anwohner gewahrt.</p>	<p>keine</p>	<p>vgl. Kapitel 5.2 Mitwirkung</p>

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
<p>5 Zu den Mitwirkungsangaben Alpinzentrum Gstaad und Hotel Steigenberger: Die Auto-Winterfahrkurse (und andere nicht-aviatische Nutzungen auf dem Flugplatz) sind nicht Gegenstand des SIL-Verfahrens. Sie können seitens der Gemeinde auch nicht gewährleistet werden. Hingegen hat der Gemeinderat am 19.2.2002 „Rahmenbedingungen für die Bewilligung von Anlässen mit Autos“ erlassen. Er beabsichtigt, diese soweit er zuständig ist, im bisherigen Umfang weiterhin zu bewilligen.</p>	keine	<p>Temporäre, nichtaviatische Nutzungen sind nicht Gegenstand des SIL. Mit der Zustimmung des Flugplatzhalters (und der Gemeinde in deren Zuständigkeitsbereich) sind solche Nutzungen jederzeit möglich, wenn die Sicherheit des Flugbetriebs gewährleistet ist. Der Flugplatzhalter ist für die Einhaltung der geltenden Sicherheitsnormen verantwortlich.</p>
Gemeinde St. Stephan		
1 St. Stephan		
<p>Die Gemeinde befürwortet den Weiterbetrieb des Werkflugplatzes. Sie bedauert jedoch, dass fliegerische Aktivitäten praktisch fehlen und sich ihre Hoffnungen auf qualifizierte Arbeitsplätze bisher nicht erfüllt haben. Bevor die Gemeinde dem SIL-Objektblatt zustimmen kann, müssen verschiedene Punkte verbindlich geregelt werden (nachfolgende Anträge):</p>		
<p>2 «Der Kiestransport über den Flugplatz muss rechtlich verbindlich sichergestellt sein. Eine entsprechende Vereinbarung muss unterzeichnet vorliegen und mindestens folgende Bedingungen enthalten: Bezeichnung der Strecke, Art und Weise des Transports, den zeitlichen Rahmen, die Höhe der Entschädigung.»</p>	keine	<p>Die Sicherstellung der Kiestransporte ist nicht Gegenstand des SIL sondern ist zwischen den direkt beteiligten Parteien privatrechtlich zu regeln. Die Festlegungen zur fliegerischen Nutzung im SIL schliessen eine solche Drittnutzung nicht aus. Die Flugplatzhalterin ist dafür verantwortlich, dass die Sicherheit im Flugbetrieb jederzeit gewährleistet ist.</p>
<p>3 «Damit die künftige Entwicklung des Flugplatzes nicht beeinträchtigt wird, soll das Landwirtschaftsland zwischen der Piste und der Rollbahn sowie der Rollbahn und dem Radweg nicht an die Pächter verkauft werden.»</p>	keine	<p>Der Landverkauf ist nicht Gegenstand des SIL. Er ist zwischen dem VBS (heutiger Grundeigentümer) und der Käuferschaft zu regeln. Diese Regelung bildet eine Grundlage für die Genehmigung der Umnutzung nach Luftfahrtgesetz. Die Festlegungen im SIL zur künftigen Nutzung des Flugplatzes gelten als verbindliche Rahmenbedingungen.</p>
<p>4 «Die Dienstbarkeit für einen Radweg von Matten in die Griesseney muss rechtlich verbindlich geregelt sein.»</p>	keine	<p>Diese Dienstbarkeit ist nicht Gegenstand des SIL. Sie ist ebenfalls im Rahmen der Verkaufsverhandlungen zu regeln.</p>
<p>5 «Wir erwarten eine Zusicherung, dass der Flugplatz auch weiterhin durch das Militär für die Ausbildung als Übungsgelände genutzt werden kann.»</p>	keine	<p>Diese Zusicherung ist nicht Gegenstand des SIL. Die künftige militärische Nutzung des Flugplatzes ist ebenfalls im Rahmen der Verkaufsverhandlungen zu regeln.</p>
<p>6 «Das Verfahren für die Umzonung und Umnutzung muss geregelt sein. Dabei ist darauf hinzuwirken, dass auf Teilen des Flugplatzareals auch nicht-aviatische Gewerbebetriebe geführt werden können. Ebenso ist die Erschliessung zu regeln.»</p>	keine	<p>Das Verfahren für die Umnutzung ist geregelt, es richtet sich nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes. Umzonungen auf dem Flugplatzareal (z.B. Ausscheidung und Erschliessung einer Gewerbezone) ist unabhängig vom SIL möglich. Dieses Verfahren richtet sich nach der kantonalen Gesetzgebung. Eine Koordination mit der Flugplatznutzung ist hier unbedingt erforderlich.</p>
<p>7 «Die aviatische Nutzung hat als Werkflugplatzbetrieb zu erfolgen und sich nach dem SIL zu richten. Als Ergänzung wird auch eine nicht-aviatische Nutzung des Areals angestrebt. Diese hat gemäss den Richtlinien der Gemeinde zu erfolgen. Im Grundsatz sollen insbesondere die bisherigen Drittnutzungen weitergeführt werden.»</p>	keine	<p>Auf dem Flugplatz sind nichtaviatische Nutzungen jederzeit möglich und im Sinne der haushälterischen Bodennutzung auch anzustreben (Mehrfachnutzungen). Solche Nutzungen sind nicht Gegenstand des SIL. Sie erfordern die Zustimmung der Flugplatzhalterin. Die Flugplatzhalterin ist für den jederzeit sicheren Flugbetrieb nach den internationalen Normen verantwortlich.</p>

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
8 «Für die Altlasten muss eine rechtlich verbindliche Regelung gefunden werden. Es stellt sich insbesondere auch die Frage, was mit den Untertaganlagen geschehen wird.»	keine	Die Sanierung der Altlasten ist nicht Gegenstand des SIL. Sie ist im Rahmen des Umnutzungsverfahrens und der Verkaufsverhandlungen zu regeln.
9 Der Flugplatz soll im Eigentum der Eidgenossenschaft bleiben. Vor einem Verkauf müssen neben den oben aufgeführten Punkten weitere Bedingungen geregelt sein: «Es ist zu prüfen, ob und zu was für Konditionen bei einem allfälligen Verkauf im Kaufvertrag der Gemeinde bei einem Weiterverkauf ein Vorkaufsrecht eingeräumt werden kann.» «Es muss sichergestellt werden, dass alle Auflagen und Bedingungen bei einem Weiterverkauf vollumfänglich auf den Rechtsnachfolger übertragen werden.»	keine	Der Verkauf des Flugplatzes ist nicht Gegenstand des SIL. Die Konditionen sind zwischen dem VBS (heutiger Grundeigentümer) und der Käuferschaft auszuhandeln. Die Festlegungen im SIL zur künftigen Nutzung des Flugplatzes gelten als verbindliche Rahmenbedingungen.
10 Weiter ist die Gemeinde mit der Schaffung von ökologischen Ausgleichsflächen nicht einverstanden, da dadurch bestes und ebenes Kulturland einer anderen Nutzung zugeführt wird. Dies liegt nicht im Interesse der Gemeinde und der Öffentlichkeit und stehe im Widerspruch zu den Grundsätzen der Raumplanung.	keine	Bei der Umnutzung des Flugplatzes in ein ziviles Flugfeld ist ein angemessener ökologischer Ausgleich nachzuweisen. Zu Standort und Bewirtschaftungsform dieser Flächen macht der SIL keine Vorgaben, er bezieht sich auf eine Planung der Gemeinde, die im Rahmen der Koordination zusammen mit dem VBS und den kantonalen Fachstellen erarbeitet worden ist. (Perimeterplan vom Januar 2003).

Gemeinde Zweisimmen

1 Zweisimmen* Der Flugplatz Zweisimmen hat eine grosse volkswirtschaftliche Bedeutung für die Region. Das Objektblatt lässt die regionalen und wirtschaftlichen Interessen jedoch ausser Acht und gewichtet nur die umweltpolitischen Aspekte. Es kann nicht als Ergebnis intensiver Verhandlungen und einem Kompromiss zwischen diesen Interessen bezeichnet werden.	keine	Mit seinem Beschluss vom 18. 10. 2000 zum Konzeptteil des SIL hat der Bundesrat im westlichen Berner Oberland nach intensiven Verhandlungen den Weiterbetrieb von drei Flugplätzen auf engstem Raum ermöglicht. Damit hat er den wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Interessen der Region Rechnung getragen. Die umweltpolitischen Interessen werden mit der Begrenzung der betrieblichen Entwicklung auf das bestehende Mass berücksichtigt. Der Koordinationsprozess 2003/04 und das nun vorliegende Objektblatt bauen auf dieser Vorgabe auf. Eine gesamtheitliche Interessensabwägung wurde nicht noch einmal vorgenommen.
2 Antrag zur Zweckbestimmung: «Der Flugplatz Zweisimmen dient den Touristik- und Geschäftsflügen, dem Motorflug-, Segelflug und Fallschirmsport sowie der fliegerischen Aus- und Weiterbildung.»	Festlegungen, Ergänzung Zweckbestimmung: «...sowie dem Motor- und Segelflugsport, inklusive der fliegerischen Aus- und Weiterbildung für Flächenflugzeuge.»	Dem Antrag wird in abgeänderter Form entsprochen. Diese Formulierung schliesst den Fallschirmsport nicht aus, er muss in der Zweckbestimmung nicht speziell aufgeführt werden.
3 Er ist Standort von Helikopterunternehmen für Rettungs- und Arbeitsflüge.»	keine (vgl. auch die unter Kanton Bern aufgeführten Textergänzungen im Objektblatt)	Die vorgeschlagene Formulierung der Zweckbestimmung widerspricht der im Konzeptteil des SIL vom 18.10.2000 bereits festgesetzten Zweckbestimmung (Teil III B3-15). Sie ist mit dem Grundsatz, wonach im westlichen Berner Oberland keine doppelspurigen Luftverkehrsangebote entstehen sollen, nur bedingt vereinbar (Helibasis in Saanen). Eine Änderung dieser Zweckbestimmung steht für den Bundesrat derzeit nicht zur Diskussion. Dem Antrag wird nicht entsprochen.

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
<p>4 Antrag zur künftigen Entwicklung des Flugbetriebes: «Im Rahmen einer vernünftigen regionalen und wirtschaftlichen Entwicklung soll der Eagle Helicopter AG ermöglicht werden, ihre Homebase auf dem Flugplatz Zweisimmen zu errichten. Um den regionalwirtschaftlichen Bedürfnissen Rechnung zu tragen, ist für die Berechnung der Lärmbelastungskurve von einer jährlichen Bewegungszahl von 6'500 auszugehen.»</p>	<p>keine (vgl. auch die unter Kanton Bern aufgeführten Textergänzungen im Objektblatt)</p>	<p>Sollte der Forderung der Gemeinde nachgekommen werden, das Gebiet mit Lärmbelastung auf der Basis von jährlich 6'500 Bewegungen zu berechnen, müsste der Grundsatz im Konzeptteil des SIL, wonach die Entwicklung des Betriebs zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen darf, geändert werden (Teil III B3-15, Grundsatz 4). Eine solche Änderung steht für den Bundesrat derzeit nicht zur Diskussion. Dem Antrag wird nicht entsprochen.</p>
<p>5 In der Schweiz wird nicht überall der gleiche Massstab bei der Beurteilung des Entwicklungsspielraums angewandt (z.B. Grundsatz 7 im SIL Teil III B-3, wonach sich Regionalflugplätze nach regionalwirtschaftlichem Bedarf und öffentlichem Interesse an Luftverkehrsleistungen entwickeln können sollen; Zuteilung von 11'000 Bewegungen für den im Aufbau befindlichen Flugplatz Ambri).</p>	<p>keine</p>	<p>Für den Flugplatz Zweisimmen gelten die Grundsätze zu den Flugfeldern (Teil III B-3, Grundsatz 8) in Verbindung mit den Grundsätzen zu den ehemaligen Militärflugplätzen (Teil III B3-15). Der zitierte Grundsatz richtet sich an die konzessionierten Regionalflugplätze (z.B. Bern-Belp). Für den Flugplatz Ambri gelten die gleichen Grundsätze wie für den Flugplatz Zweisimmen. Bei dem im Konzeptteil des SIL aufgeführten Potential von 11'000 Bewegungen handelte es sich nicht um eine Festlegung, sondern um eine Diskussionsgrundlage. Im Übrigen ist diese Zahl unterdessen überholt und massiv nach unten korrigiert worden.</p>

Bergregion Obersimmental / Saanenland (OS/SA)

<p>1 Saanen*, St. Stephan, Zweisimmen* Die Stellungnahmen der Gemeinden werden unterstützt. Die Objektblätter berücksichtigen die Anliegen der Gemeinden und der Bergregion nur ungenügend. Die darin enthaltenen Auflagen tragen den volkswirtschaftlichen Aspekten kaum Rechnung und verunmöglichen den künftigen Betreibern der Anlagen eine betriebswirtschaftlich lebensfähige Nutzung weitgehend. Demgegenüber wird der Ökologie ein wesentlicher höherer Stellenwert beigemessen. Antrag: Die Auflagen auf den Flugplätzen sollen klar gelockert und damit für die nicht-aviatischen Nutzungsmöglichkeiten wesentlich mehr Spielraum geschaffen werden.</p>	<p>keine</p>	<p>Den Rahmen für die künftige fliegerische Nutzung der Flugplätze im westlichen Berner Oberland hat der Bundesrat im Konzeptteil des SIL vom 18. 10. 2000 festgesetzt (Teil III B3-15, Grundsätze 3 und 4). In den Objektblättern werden diese Grundsätze präzisiert. Eine Änderung dieser Grundsätze und damit eine Öffnung der Flugplätze für eine intensivere fliegerische Nutzung steht für den Bundesrat derzeit nicht zur Diskussion (vgl. auch Bemerkungen Kanton Bern und Gemeinden). Im Übrigen richtet sich der Flugbetrieb nach den geltenden internationalen Sicherheitsnormen. Für die Einhaltung dieser Normen sind die Flugplatzhalter verantwortlich. In Absprache mit den Flugplatzhaltern sind nichtaviatische Nutzungen jederzeit möglich und im Sinne der häuslichen Bodennutzung auch anzustreben. Der SIL engt diesen Spielraum in keiner Weise ein. Unter Einhaltung der geltenden Abstandsnormen (Sicherheitsstreifen, Hindernisfreiheit) sind selbstverständlich auch nichtaviatische bauliche Nutzungen im Bereich der Flugplätze möglich. Angezeigt ist hier eine Koordination mit den Nutzungsabsichten der Flugplatzhalter.</p>
---	--------------	---

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
Regierungsstatthalteramt Obersimmental		
<p>1 Zweisimmen*</p> <p>Das Obersimmental ist dringend auf Arbeitsplätze angewiesen. Mit der Ansiedlung der Eagle Helicopter AG könnten in der Region über 10 zusätzliche Arbeitsplätze generiert werden. Dem Antrag der Gemeinde und der Flugplatzgenossenschaft Zweisimmen bezüglich der Errichtung der Homebase für die Eagle Helicopter AG sowie der Erhöhung der Bewegungszahl von 5'620 auf 6'500 ist unbedingt statt zu geben.</p>	keine	<p>Den Rahmen für die künftige fliegerische Nutzung der Flugplätze im westlichen Berner Oberland hat der Bundesrat im Konzeptteil des SIL vom 18. 10. 2000 festgesetzt (Teil III B3-15, Grundsätze 3 und 4). In den Objektblättern werden diese Grundsätze präzisiert. Eine Änderung dieser Grundsätze und damit eine Öffnung des Flugplatzes Zweisimmen für eine intensivere fliegerische Nutzung steht für den Bundesrat derzeit nicht zur Diskussion (vgl. auch Bemerkungen Kanton Bern und Gemeinden).</p>
<p>2</p> <p>Bei der nachhaltigen Entwicklung sollen die ökonomischen, ökologischen und gesellschaftlichen Aspekte im Gleichgewicht stehen. Im SIL wird dem Bereich Ökologie ein überproportionales Gewicht beigemessen, eine ausgewogenere Beurteilung der Argumente wird erwartet.</p>	keine	<p>Der SIL basiert auf den Grundsätzen der nachhaltigen Entwicklung. Mit dem SIL hat der Bundesrat im westlichen Berner Oberland den Weiterbetrieb von drei Flugplätzen auf engstem Raum ermöglicht. Damit wird den wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Bedürfnissen der Region Rechnung getragen. Mit der Begrenzung der betrieblichen Entwicklung auf das bestehende Mass wird nun auch der ökologische Aspekt einbezogen.</p>
<p>3 St. Stephan</p> <p>Auf dem Areal des Flugplatzes sollten möglichst viele Optionen (Kiestransport, Nutzung der bestehenden Gebäude, etc.) offen gelassen werden.</p>		<p>Auf dem Flugplatz sind nichtaviatische Nutzungen jederzeit möglich und im Sinne der haushälterischen Bodennutzung auch anzustreben (Mehrfachnutzungen). Solche Nutzungen sind nicht Gegenstand des SIL. Sie erfordern die Zustimmung der Flugplatzhalterin. Die Flugplatzhalterin ist für den jederzeit sicheren Flugbetrieb nach den internationalen Normen verantwortlich.</p>
Flugplatzgenossenschaft Gstaad-Saanenland		
<p>1 Saanen*</p> <p>Die Flugplatzhalterin schliesst sich dem Antrag der Gemeinde Saanen an: Als Rahmen für die künftige Entwicklung des Flugbetriebs ist dem Objektblatt die Lärmbelastungskurve von 1990 zugrunde zu legen.</p>	keine	<p>Sollte der Forderung der Flugplatzhalterin nachgekommen werden, müsste der Grundsatz im Konzeptteil des SIL vom 18.10.2000, wonach die Entwicklung des Betriebs zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen darf, geändert werden (Teil III B3-15, Grundsatz 4). Eine solche Änderung steht für den Bundesrat derzeit nicht zur Diskussion. Dem Antrag wird nicht entsprochen.</p>
<p>2</p> <p>Die im Objektblatt als Zwischenergebnis ausgewiesenen Flächen nördlich der Piste sind als Festsetzung in den Flugplatzperimeter einzubeziehen.</p>	keine	<p>Die für den Bau von Flugplatzanlagen auf die Nordseite der Piste effektiv benötigte Fläche ist noch nicht bekannt. Eine Festsetzung des Flugplatzperimeters in diesem Gebiet setzt konkretere Projektvorstellungen voraus. Bis zu diesem Zeitpunkt sollen die möglichen Standorte als Zwischenergebnis in den Flugplatzperimeter integriert werden, damit dort die Option für eine künftige Flugplatznutzung offen gehalten werden kann.</p> <p>Im Übrigen steht der temporären Nutzung dieser Flächen durch den Flugplatz nichts entgegen, solange dazu keine Infrastruktur erstellt werden muss. Diese Nutzungen müssen mit dem Grundeigentümer privatrechtlich geregelt werden.</p>

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
prospective concepts AG		
<p>1 St. Stephan</p> <p>Die Zukunft wird zeigen, welche fliegerischen Nutzungen auf dem Flugplatz nachgefragt werden. Sowohl in der Zweckbestimmung als auch im Gebiet mit Lärmbelastung soll das Objektblatt diese möglichen Entwicklungen nicht einschränken (z.B. Bereich Business Jets).</p>	keine	Der Flugplatz soll in erster Linie als Werkflugplatz genutzt werden. Mit dieser Zweckbestimmung und dem relativ grosszügig bemessenen Gebiet mit Lärmbelastung gibt das Objektblatt dem Flugplatz einen genügenden Entwicklungsspielraum. Abklärungen haben gezeigt, dass die flugtechnischen Voraussetzungen (Hindernisfreiheit) für Landungen von Jets, die in Saanen aus meteorologischen oder operationellen Gründen nicht landen können, fehlen.
<p>2</p> <p>Bezüglich der Aufgabenteilung zwischen den drei Flugfeldern Saanen, St. Stephan und Zweisimmen ist eine grössere Flexibilität erwünscht. In der Zweckbestimmung ist von einer „Aufgabenabstimmung“ auszugehen.</p>	keine	Gemäss den Festlegungen im Konzeptteil des SIL vom 18.10.2000 soll mit einer differenzierten Zweckbestimmung der Flugplätze sichergestellt werden, dass regional keine doppelspurigen Luftverkehrsangebote entstehen (Teil III B3-15, Grundsatz 3). Die daraus abgeleitet im Objektblatt festgelegte Zweckbestimmung (Flugplatzsystem mit klarer Aufgabenteilung) lässt den erforderlichen Spielraum für eine zweckmässige und flexible Abstimmung der Nutzungen unter den Flugplätzen sicher zu, soweit dies im Rahmen der konzeptionellen Vorgabe des SIL möglich ist. Dem Anliegen wird damit bereits Rechnung getragen.
<p>3</p> <p>Als mögliche Käuferin des Flugplatzes ist die Flugplatzhalterin an kompatiblen Drittnutzungen der Infrastruktur interessiert. Priorität muss aber die fliegerische Nutzung haben, deren Rahmenbedingungen müssen garantiert werden können.</p>	keine	Der Flugbetrieb richtet sich nach den geltenden internationalen Sicherheitsnormen. Für die Einhaltung dieser Normen ist die Flugplatzhalterin verantwortlich. Mit ihrer Zustimmung sind nichtaviatische Drittnutzungen jederzeit möglich und im Sinne der haushälterischen Bodennutzung auch anzustreben.
Flugplatzgenossenschaft Zweisimmen		
<p>1 Zweisimmen*</p> <p>Abänderungsantrag zur Zweckbestimmung: «Der Flugplatz Zweisimmen dient den Touristik- und Geschäftsflügen, dem Motor- und Segelflugsport sowie der fliegerischen Aus- und Weiterbildung. Es finden auch gelegentliche Fallschirmabsprünge statt.</p>	Festlegungen, Ergänzung Zweckbestimmung: «...sowie dem Motor- und Segelflugsport, inklusive der fliegerischen Aus- und Weiterbildung für Flächenflugzeuge.»	Dem Antrag wird in abgeänderter Form entsprochen. Diese Formulierung schliesst den Fallschirmsport nicht aus, er muss in der Zweckbestimmung nicht speziell aufgeführt werden.
<p>2</p> <p>«Er ist Standort für Helikopterbasen.» Der Bund darf nicht einzelne Firmen bevorzugen, daher ist von Basen zu sprechen. Flugplatzhalter und Gemeinde sollen bestimmen, wie viele Unternehmen auf dem Platz ansässig sein sollen.</p>	keine (vgl. auch die unter Kanton Bern aufgeführten Textergänzungen im Objektblatt)	Die vorgeschlagene Formulierung der Zweckbestimmung widerspricht der im Konzeptteil des SIL vom 18.10.2000 bereits festgesetzten Zweckbestimmung (Teil III B3-15). Sie ist mit dem Grundsatz, wonach im westlichen Berner Oberland keine doppelspurigen Luftverkehrsangebote entstehen sollen, nur bedingt vereinbar (Helibasis in Saanen). Eine Änderung dieser Zweckbestimmung steht für den Bundesrat derzeit nicht zur Diskussion. Dem Antrag wird nicht entsprochen.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Zweisimmen* (Fortsetzung)		
2 Antrag zum Projekt Eagle Helicopter AG: «Die Firma Eagle Helicopter AG soll ihre Homebase auf dem Flugplatz Zweisimmen errichten können.»	keine	Im Übrigen schränkt die Zweckbestimmung die Zahl der auf dem Flugplatz operierenden Unternehmungen in keiner Weise ein. In eine Helibasis können sich durchaus mehrere Unternehmungen teilen. Faktisch ist dies in Zweisimmen jedoch nicht möglich (Platzverhältnisse auf der bestehenden Basis der BOHAG, Einschränkung der Verkehrsleistung durch das Gebiet mit Lärmbelastung, Zweckbestimmung mit Arbeitsflügen lediglich als ergänzender Nutzung).
3 Antrag zu den Flugbewegungen: «Die Flugplatzgenossenschaft beantragt, für die Berechnung der Lärmbelastungskurve von einer Bewegungszahl von 6'500 statt 5'620 auszugehen.»	keine (vgl. auch die unter Kanton Bern aufgeführten Textergänzungen im Objektblatt)	Sollte der Forderung nachgekommen werden, das Gebiet mit Lärmbelastung auf der Basis von jährlich 6'500 Bewegungen zu berechnen, müsste der Grundsatz im Konzeptteil des SIL, wonach die Entwicklung des Betriebs zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen darf, geändert werden (Teil III B3-15, Grundsatz 4). Eine solche Änderung steht für den Bundesrat derzeit nicht zur Diskussion. Dem Antrag, wird nicht entsprochen.
Commune de Courtelary		
1 Courtelary La Municipalité rappelle que les points suivants doivent continuer d'être respectés: - La fonction de l'installation sert essentiellement à couvrir les besoins privés de l'aviation sportive, subsidiairement à l'instruction aéronautique dans ce même domaine. - Les efforts pour diminuer la charge sonore constituent une tâche permanente des exploitants, le respect des prestations de trafic selon le PSIA est impératif. - L'aire de limitation d'obstacles, en particulier le cadastre de limitation d'obstacles de 1995 ne doit en aucun cas devenir plus restrictive pour la commune en termes de développement de la zone industrielle sise à l'entrée de la localité.	aucune	Remarques de la commune. Pas de modification du PSIA demandée.
Kanton Thurgau		
1 Amlikon, Lommis, Sitterdorf Objektblatt mit Zielen und Grundsätzen der Richtplanung abgestimmt. Keine Widersprüche zum gültigen Richtplan.	keine	

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
<hr/>		
2 Amlikon, Lommis, Sitterdorf		
«Es ist lediglich darauf hinzuweisen, dass für alle drei Flugplätze im Abschnitt Natur- und Landschaftsschutz (2. Absatz) eine Frist vorgegeben werden sollte. Dies gilt auch für den Erläuterungsteil.»	keine	Die ökologischen Ausgleichsmassnahmen sollen in erster Linie auf freiwilliger Basis realisiert werden, können im Rahmen einer Plangenehmigung aber verbindlich festgelegt werden (vgl. Erläuterungstext im Objektblatt). Wenn ein grösseres Bauvorhaben oder eine markante Intensivierung des Flugbetriebs vorgesehen sind, ergeben sich die Fristen für die Erarbeitung eines Konzepts zum ökologischen Ausgleich aus dem Genehmigungsverfahren. Steht kein solches Vorhaben zur Diskussion, verzichtet der Bund auf die Vorgabe einer Frist im SIL.
<hr/>		
Kanton St. Gallen		
1 Sitterdorf		
Objektblatt mit Zielen und Grundsätzen der Richtplanung abgestimmt. Kein Widerspruch zum gültigen Richtplan.	keine	
<hr/>		
Gemeinde Muolen (SG)		
1 Sitterdorf		
Kein Widerspruch zu den Zielen und Grundsätzen der Richtplanung.	keine	
<hr/>		
Gemeinde Zihlschacht-Sitterdorf (TG)		
1 Sitterdorf		
Objektblatt mit Zielen und Grundsätzen der Richtplanung der Gemeinde abgestimmt, keine Widersprüche zum gültigen Richtplan.	keine	
<hr/>		
Canton de Neuchâtel		
1 Les Eplatures		
La direction de l'aéroport doit être rendue attentive sur la nécessité d'aborder suffisamment tôt la question de l'élaboration du concept de valorisation et du catalogue de mesures de compensation écologique qui devront être réalisés dans le cadre de la demande d'approbation des plans de construction du hangar	aucune	Remarques du canton de Neuchâtel. Pas de modification du PSIA demandée.
2 Môtiers		
La carte devrait être adaptée pour le périmètre du haut-marais et marais de transition. En effet, depuis les dernières discussions, un plan cantonal de protection des marais a été établi. Le périmètre de cet objet a été précisé et pourrait être repris avec davantage de précisions sur la carte PSIA.	aucune	Sur la carte PSIA ne sont représentés que les objets de protection de niveau national, dans leur extension définie par l'inventaire concerné.

5.2 Mitwirkung

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
FDP Wilderswil		
<p>1 Interlaken</p> <p>Eine sinnvolle örtliche Zuordnung der Infrastrukturanlagen ist anzustreben (Konzentration der Heliports in der Region als zentrale Aufgabe der Raumplanung). Einschränkungen in den bestehenden Arbeitszonen sind zu vermeiden, die Realisierung zusätzlicher Arbeitsplätze mit hoher Wertschöpfung muss gewährleistet bleiben. Die öffentlichen Interessen sind gegeneinander abzuwägen (Realisierung Rega-Basis gegenüber Erhaltung und Schaffung von Arbeitsplätzen in der bestehenden Arbeitszone).</p>	<p>Festlegungen (Hindernisbegrenzung): «<i>Gebiet mit Hindernisbegrenzung (vgl. Anlagekarte). Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung ist zu überprüfen und in einem Hindernisbegrenzungskataster festzuhalten.</i>»</p> <p>Anlagekarte: «Die Flugrouten werden in der beantragten Form geändert, Flugplatzperimeter und Gebiet mit Hindernisbegrenzung entsprechend angepasst und festgesetzt. Die Lärmkurven werden neu berechnet und ebenfalls entsprechend angepasst.»</p> <p>Erläuterungen zum Flugplatzperimeter: «... einschliesslich Vorplatz. Der Landeanflug erfolgt über einen Zielpunkt ausserhalb des Perimeters mit anschliessendem Schwebeflug auf den Vorplatz. <i>Das Areal um diesen Zielpunkt mit den nach den internationalen Normen erforderlichen Sicherheitsstreifen entlang den Flugrouten ist ebenfalls im Perimeter enthalten.</i> Geplant sind ...»</p> <p>Erläuterungen zur Hindernisbegrenzung: «Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung beruht auf den geltenden <i>entspricht der Umgrenzung der Hindernisflächen gemäss den geltenden internationalen Normen. Es muss vom BAZL nach operationellen und sicherheitstechnischen Kriterien noch überprüft und in einen Hindernisbegrenzungskataster übertragen werden. Dieser Kataster ist nicht Bestandteil des Umnutzungsgesuchs. Die Festsetzung im SIL erfolgt anschliessend. Der entsprechende Hindernisbegrenzungskataster wird im Rahmen des Umnutzungsverfahrens erstellt.</i>»</p>	<p>Der Grundsatzentscheid für die Verlegung der Rega-Basis von Gsteigwiler nach Interlaken ist das Ergebnis eines Koordinationsprozesses mit den zuständigen Stellen von Bund und Kanton, der Region und den betroffenen Gemeinden in den Jahren 2003/2004. Die geforderte Interessenabwägung hat stattgefunden.</p> <p>Das Projekt der Helibasis wird so angepasst, dass die Nutzung der bestehenden Arbeitszonen nicht mehr eingeschränkt ist.</p>
Modellfluggruppe Interlaken		
<p>1 Interlaken</p> <p>Der Betrieb der Modellfluggruppe am Pistenkopf Wilderswil ist mit Grundeigentümer und Anstössergemeinden geregelt. Der für den Modellflug erforderliche Luftraum soll weiterhin genutzt werden können, Konflikte mit der Rega vermieden werden. Der Flugraum der Modellfluggruppe soll im SIL festgelegt werden.</p>	<p>keine</p>	<p>Der Modellflugsport als Freizeitnutzung ist nicht Teil der zivilen Luftfahrt im Sinne des Luftfahrtgesetzes, steht nicht unter der Aufsicht des Bundes und ist deshalb auch nicht im SIL zu behandeln. Die raumplanerische Koordination mit dem Flugplatz erfolgt in der Richt- und Nutzungsplanung von Region und Gemeinden, für die betriebliche Koordination ist der Flugplatzhalter verantwortlich.</p>
Pro Natura Berner Oberland		
<p>1 Interlaken</p> <p>Den Anliegen des Naturschutzes wird Rechnung getragen, keine Anträge zum Objektblatt.</p>		

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Schwellenkorporation Bödeli Süd		
<p>1 Interlaken</p> <p>Die Bönigstrasse entlang der Lütshine soll wegen Hochwasserschutzmassnahmen aufgehoben werden. Als Ersatz ist die Option für eine öffentliche Strassenverbindung Mittelweg-Rollweg nördlich der Arbeitszone offen zu halten.</p>	<p>Stand der Koordination, neuer Abschnitt: <i>«Die bestehende Strassenverbindung von Wilderswil nach Bönigen entlang der Lütshine soll verlegt werden. Zur Diskussion steht eine neue Verbindungsstrasse auf dem ehemaligen Rollweg zwischen geplanter Helibasis und Piste. Falls für den Kreuzungspunkt zwischen geplanter Heliroute und geplanter Strasse keine sichere Lösung gefunden werden kann, muss für die Verbindungsstrasse eine andere Linienführung gesucht werden.»</i></p>	<p>Falls die Verlegung der Bönigstrasse auf den Rollweg aus Sicherheitsgründen nicht machbar ist (Kreuzung mit der Heli-An-/ und –Wegflugroute) muss für diese Verlegung eine andere Linienführung gesucht werden (entspricht der Haltung des Kantons).</p>
Schweizer Flugplatzverein		
<p>1 Saanen*, St. Stephan, Zweisimmen*</p> <p>Zweckbestimmung: der Begriff „Aufgabenteilung“ ist unnötig strikt und soll durch den Begriff „Aufgabenabstimmung“ ersetzt werden. Damit soll bei der künftigen Nutzung der Flugplätze mehr Flexibilität erreicht werden.</p>	<p>keine</p>	<p>Gemäss den Festlegungen im Konzeptteil des SIL vom 18.10.2000 soll mit einer differenzierten Zweckbestimmung der Flugplätze sichergestellt werden, dass regional keine doppelspurigen Luftverkehrsangebote entstehen (Teil III B3-15, Grundsatz 3). Die daraus abgeleitet im Objektblatt festgelegte Zweckbestimmung (Flugplatzsystem mit klarer Aufgabenteilung) lässt den erforderlichen Spielraum für eine zweckmässige und flexible Abstimmung der Nutzungen unter den Flugplätzen sicher zu, soweit dies im Rahmen der konzeptionellen Vorgabe des SIL möglich ist. Dem Anliegen wird damit bereits Rechnung getragen.</p>
<p>2</p> <p>Der zur Definition der künftigen Entwicklung angewandte Richtwert trägt der unterschiedlichen historischen Entwicklung und dem unterschiedlichen Entwicklungspotenzial der drei Flugfelder nicht adäquat Rechnung. Er ist ungeeignet, das Gebot der Rechtsgleichheit zu wahren. Die Lärmauswirkungen sind einzig nach den Kriterien der LSV zu beurteilen, auf die Festlegung eines Potenzials soll verzichtet werden.</p>	<p>keine</p>	<p>Der Rahmen für die mögliche Entwicklung des Flugbetriebs wird im SIL durch das Gebiet mit Lärmbelastung definiert. Als Grundlage für die Berechnung der Lärmkurve nach den Vorgaben der LSV muss das Entwicklungspotenzial definiert werden. Diese Definition richtet sich nach dem Grundsatz im Konzeptteil des SIL vom 18.10.2000, wonach die Entwicklung des Betriebs zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen darf (Teil III B3-15, Grundsatz 4).</p>
Alpinzentrum Gstaad, Hotel Steigenberger		
<p>1 Saanen*</p> <p>Die im Winter neben dem Flugfeld durchgeführten Autofahrtrainings sind von wirtschaftlicher und touristischer Bedeutung. Sie sind bei der Neuordnung der künftigen Nutzungen auf dem Flugplatz zu berücksichtigen.</p>	<p>keine</p>	<p>Temporäre, nichtaviatische Nutzungen sind nicht Gegenstand des SIL. Mit der Zustimmung des Flugplatzhalters sind solche Nutzungen jederzeit möglich, wenn die Sicherheit des Flugbetriebs gewährleistet ist. Der Flugplatzhalter ist für die Einhaltung der geltenden Sicherheitsnormen verantwortlich.</p>
Interessengemeinschaft Saanedorf		
<p>1 Saanen*</p> <p>Der Flugplatz ist für den Tourismus in der Region eine wichtige Infrastruktur. Die Anlässe im Sommer und Winter (Segelfluglager, Autofahrtrainings, Poloturnier) sollen sichergestellt werden.</p>		<p>Die Segelfluglager sind in der Zweckbestimmung des Flugplatzes explizit erwähnt. Nichtaviatische Nutzungen sind nicht Gegenstand des SIL. Mit der Zustimmung des Flugplatzhalters sind solche Nutzungen jederzeit möglich, wenn die Sicherheit des Flugbetriebs gewährleistet ist.</p>

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
Verein zur Erhaltung des Lebensraumes Saanen West		
1	Saanen* Generelle Anliegen: basisdemokratische Mitwirkungsrechte für die betroffenen Anwohner, klare Auflagen der Behörden betreffend Lärmemissionen und Verkehrsaufkommen, bessere Information und Transparenz gegenüber der einheimischen Bevölkerung.	
2	Forderung von Mitsprache resp. Vertretung im Vorstand FGGS	keine Ist mit der Flugplatzhalterin auszuhandeln.
3	Verschiebung Helibetrieb von der Südauf die Nordseite der Piste: Vermeidung eines Doppelstandortes, Prüfung spezieller Infrastruktur (Start-Landesilo).	keine Eine Verlegung der Heli-Infrastruktur erfordert ein Plangenehmigungsverfahren nach Luftfahrtgesetz. Die Ausgestaltung einer solchen Anlage ist im entsprechenden Verfahren zu prüfen.
4	Keine zusätzlichen aviatischen Aktivitäten (z.B. Fallschirmabsprung); zeitliche Einschränkung Flugverkehr: Flugverbot über Mittag und in Tagesrandstunden; Anflüge von internationalen Flughäfen nur noch als Sammeltransporte; Wiedereinführung des Verbots zum Umkehrschub; Verbot von übermässig lärmenden Flugzeugen; vermeiden von Kerosinschwaden im Dorf.	keine Der SIL setzt den Rahmen für die fliegerischen Aktivitäten (Zweckbestimmung, Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips). Im Einzelnen wird der Betrieb im Betriebsreglement festgelegt (Betriebszeiten, Betriebsarten, besondere Massnahmen zum Lärmschutz). Das Betriebsreglement wird im Rahmen des Umnutzungsverfahrens überprüft. Dieses Verfahren richtet sich nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes.
5	Ungenügender Lärmschutz sowohl durch das im SIL festgelegte als auch das von Flugplatzhalterin und Gemeinde geforderte Gebiet mit Lärmbelastung (Basis 8'200 Bewegungen bzw. Basis LBK 1990). Gefordert wird eine mengenmässige Einschränkung Flugverkehr: Flugbewegungen auf jährlich 7'000 Bewegungen begrenzen; Lärmberechnung nicht auf Durchschnittswerte sondern auf Maximalwerte der einzelnen Flugzeuge abstützen; Einführung von Lärmhöchstgrenzen für die einzelnen Flugzeugtypen; regelmässige Publikation der Flugbewegungsstatistiken.	keine Die Berechnung der Lärmbelastungskurve und die Beurteilung der Lärmbelastung erfolgt einzig nach der in der Lärmschutzverordnung des Bundes festgelegten Methode. Die Zahl der Flugbewegungen ist eine Grundlage für diese Berechnung. Die Zahl von 8'200 ist vom Grundsatz im Konzeptteil des SIL, wonach die Entwicklung des Betriebs zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen darf, abgeleitet (Teil III B3-15, Grundsatz 4). Die Lärmemissionen der einzelnen Flugzeugtypen werden bei der Zertifizierung erhoben und sind ebenfalls Grundlage für die Lärmberechnung (Zusammensetzung der Flotte). Die Überprüfung, ob die Lärmbelastungskurve eingehalten wird, erfolgt periodisch anhand der offiziellen Flugbewegungsstatistik.
6	Eine wahrnehmbare Lärmbelastung durch nichtaviatische Anlässe ist zu vermeiden.	keine Nichtaviatische Anlässe auf dem Flugplatz sind nicht Gegenstand des SIL. Deren Lärmemissionen sind gesondert zu betrachten.
7	Die Kontrolle über die Einhaltung der Vorschriften ist Sache der Behörden und nicht der Flugplatzhalterin (Gewaltentrennung). Der Landeanflug ist durch das BAZL auf seine Sicherheit zu überprüfen, der Befund anschliessend zu publizieren.	keine Der Flugbetrieb richtet sich nach den geltenden internationalen Sicherheitsnormen. Für die Einhaltung dieser Normen und den reglements-konformen Betrieb auf dem Flugplatz ist die Flugplatzhalterin verantwortlich. Als Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde ist das BAZL für die Prüfung und Genehmigung des Betriebsreglements und die periodische Durchführung von Kontrollen / Inspektionen vor Ort zuständig.

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
Walter Blum (Eigentümer Liegenschaft Nr. 3365, Saanen)		
<p>1 Saanen*</p> <p>Die Parzelle 3365 soll entweder als Gewerbeland oder als dem Flugbetrieb dienende Fläche eingezont werden. Der Flugplatzperimeter soll in diesem Bereich definitiv festgesetzt werden.</p>	keine	<p>Die für den Bau von Flugplatzanlagen benötigte Fläche ist noch nicht bekannt. Eine Festsetzung des Flugplatzperimeters in diesem Gebiet setzt konkretere Projektvorstellungen voraus. Bis zu diesem Zeitpunkt soll die Option für eine künftige Flugplatznutzung an den möglichen Standorten als Zwischenergebnis offen gehalten werden. Im Übrigen kann die Gemeinde auf der Parzelle 3365 unabhängig vom Flugplatzperimeter eine Gewerbezone ausscheiden.</p>
Fluggruppe Saanenland		
<p>1 Zweisimmen* (oder St. Stephan)</p> <p>Ergänzungsantrag zur Zweckbestimmung: «Schulungs- und Ausbildungsflüge sind gestattet.»</p>	<p>Festlegungen Flugplatz Zweisimmen, Ergänzung Zweckbestimmung: «...sowie dem Motor- und Segelflugsport, inklusive der fliegerischen Aus- und Weiterbildung für Flächenflugzeuge.»</p>	<p>Dem Antrag wird in abgeänderter Form entsprochen.</p>
BOHAG, Berner Oberländer Helikopter AG		
<p>1 Zweisimmen*</p> <p>Im Gebiet Zweisimmen sind keine weiteren Helibasen notwendig, der Bedarf an Rettungs- und Transportflügen ist mit der BOHAG genügend abgedeckt. Die Ansiedlung weiterer Helikopterfirmen führt zu Mehrverkehr und zu einer erhöhten Lärmbelastung.</p>	keine	<p>Mit dem SIL werden die Rahmenbedingungen für die künftige Entwicklung des Flugplatzes gesetzt (Zweckbestimmung, Betriebsumfang). Die Zahl der Helikopterunternehmen, die unter Einhaltung dieser Vorgaben auf dem Flugplatz operieren und sich in die Rettungs- und Arbeitsflüge teilen, wird damit nicht festgelegt.</p>
Eagle Helicopter AG		
<p>1 Zweisimmen*</p> <p>Änderungsantrag zur Zweckbestimmung: «Der Flugplatz Zweisimmen dient den Touristik- und Geschäftsflügen sowie dem Motor- und Segelflugsport. Er ist Standort für Helikopterunternehmen.» Kommerzielle Heliflüge wurden bereits vor den Rettungsflügen durchgeführt, die Formulierung „mit Arbeitsflügen als ergänzende Nutzung“ ist falsch.</p>	keine	<p>Die vorgeschlagene Formulierung der Zweckbestimmung widerspricht der im Konzeptteil des SIL vom 18.10.2000 bereits festgesetzten Zweckbestimmung (Teil III B3-15). Sie ist mit dem Grundsatz, wonach im westlichen Berner Oberland keine doppelspurigen Luftverkehrsangebote entstehen sollen, nur bedingt vereinbar (Helibasis in Saanen). Eine Änderung dieser Zweckbestimmung steht für den Bundesrat derzeit nicht zur Diskussion. Dem Antrag wird nicht entsprochen.</p>
<p>2 «Die Eagle Helicopter AG soll ihre Homebase auf dem Flugplatz Zweisimmen errichten können.»</p>	keine	<p>Mit dem SIL werden die Rahmenbedingungen für die künftige Entwicklung des Flugplatzes gesetzt (Zweckbestimmung, Betriebsumfang). Die Helikopterunternehmen, die unter Einhaltung dieser Vorgaben auf dem Flugplatz operieren und sich in die Rettungs- und Arbeitsflüge teilen, werden damit nicht festgelegt. Faktisch ist eine solche Arbeitsteilung jedoch nur sehr begrenzt möglich (Platzverhältnisse auf der bestehenden Basis, Einschränkung der Verkehrsleistung durch das Gebiet mit Lärmbelastung).</p>

* Le Conseil fédéral a reporté sa décision sur les fiches par installation de Saanen et Zweisimmen. (voir chap. 6 du Rapport explicatif)

6 Décision du Conseil fédéral

Le Conseil fédéral a reporté sa décision sur les demandes du canton de Berne concernant la marge de développement et la fonction des aérodromes de Saanen et de Zweisimmen. Il envisage de procéder à une discussion bilatérale sur le sujet avec le canton de Berne.