

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

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 sept premières séries de fiches par installation ont été approuvées par le Conseil fédéral le 30 janvier 2002, respectivement le 14 mai 2003, le 18 août 2004, le 2 novembre 2005, le 7 décembre 2007, le 1^{er} juillet 2009 et le 6 juillet 2011 (41 installations dont 10 aérodromes régionaux, 2 aérodromes militaires avec utilisation civile, 26 champs d'aviation et 3 héliports).

La huitième série comprend les installations suivantes:

	Canton	Installation	Réseau partiel
Nouvelles fiches	BE	Thun	Champ d'aviation
Adaptations	BE	Bern-Belp	Aéroport régional
	VD	Lausanne-La Blécherette	Aéroport régional

2 Déroulement de la planification

Office responsable

- 1998 Premier projet de plan sectoriel avec partie conceptionnelle et fiches d'objets pour toutes les installations du 30.9.98
- 1999 Dépôt public, consultation des autorités et participation de la population
Evaluation des quelque 17'500 avis remis
Lancement d'un remaniement du plan sectoriel en deux étapes
- 2000 Remaniement des 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
- 2001/02 Remaniement de la partie IIIC concernant les installations 1^{re} série de fiches
- 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 21.8.2001
 - Consultation des cantons et consultation des services fédéraux (procédure réservée aux autorités)
 - Adoption par le Conseil fédéral: 30 janvier 2002
- 2002/03 Remaniement de la partie IIIC concernant les installations, 2^e série de fiches
- 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
 - Consultation des cantons et consultation des services fédéraux (procédure réservée aux autorités)
 - Adoption par le Conseil fédéral: 14 mai 2003
- 2003/04 Remaniement de la partie IIIC concernant les installations, 3^e série de fiches
- 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
 - Consultation des cantons et consultation des services fédéraux (procédure réservée aux autorités); information et participation de la population pour Bressaucourt
 - Adoption par le Conseil fédéral: 18 août 2004
- 2004/05 Remaniement de la partie IIIC concernant les installations, 4^e série de fiches
- 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 25.01.2005 (Courtelary et Môtiers), 16.03.2005 (La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures) et 4.11.2004 (autres installations)

- 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 et Zweisimmen
 - Adoption par le Conseil fédéral: 2 novembre 2005; renvoi des fiches d'objet Saanen et Zweisimmen pour élimination des divergences avec le canton de Berne
- 2001-07 Remaniement de la partie conceptionnelle III B6a, places d'atterrissage en montagne
- Elaboration des objectifs et exigences de caractère conceptionnel pour le réexamen du réseau des places d'atterrissages en montagne en collaboration avec les cantons concernés, les services fédéraux intéressés et les milieux intéressés
 - Août 2006: Consultation des cantons et des milieux intéressés selon l'art. 19 OAT (procédure réservée aux autorités); remaniement des objectifs et exigences de caractère conceptionnel
 - Janvier: Consultation des cantons concernés, selon l'art 20 OAT
 - Mai 2007: Consultation des services fédéraux
 - Adoption par le Conseil fédéral: 27 juin 2007
- 2006/07 Remaniement de la partie III C concernant les installations, 5^e série de fiches
- 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
 - Elimination des divergences avec le canton de berne à propos des fiches Saanen et Zweisimmen.
 - Projets de fiches des 1.05.2007 (Payerne), 15.05.2007 (Saanen, Zweisimmen), 26.6.2007 (Triengen) et 4.07.2007 (Lausanne-La Blécherette, Bex, Neuchâtel).
 - Consultation des cantons, consultation des services fédéraux (procédure réservée aux autorités) et information et participation de la population pour la fiche d'objet de Payerne.
 - Adoption par le Conseil fédéral: 7 décembre 2007
- 2007-09 Remaniement de la partie III C concernant les installations, 6^e série de fiches
- 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 21.11.2007 (Buochs) et du 16.12.2008 (Luzern-Beromünster, Montricher, Courtelary, Grenchen) pour la première consultation des offices fédéraux et de mars 2009 pour la consultation des cantons.
 - Consultation des cantons, consultation des services fédéraux (procédure réservée aux autorités) et information et participation de la population pour la fiche d'objet de Buochs.
 - Adoption par le Conseil fédéral: 1^{er} juillet 2009
- 2008-10 Remaniement de la partie III C, fiches d'objet PAM 1^{re} série
- Processus de coordination pour les places d'atterrissage en montagne pour la région Valais sud-est avec la collaboration des services de planification (services de la Confédération, des cantons, des communes et des organisations); Consignation des résultats dans un protocole de coordination
 - Projets de fiches d'avril 2009
 - Consultation du canton et des communes, consultation des services fédéraux (procédure réservée aux autorités) et information et participation de la population
 - Adoption par le Conseil fédéral: 17 septembre 2010

- 2007-11 Remaniement de la partie III C concernant les installations, 7^e série de fiches
- 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 pour l'aérodrome de St-Gall-Altenrhein
 - Projet de fiche du 6 octobre 2010
 - Projet de suppression de l'héliport de Benken (adaptation partie III B5 – Réseau partiel des héliports)
 - Consultation des cantons, consultation des services fédéraux (procédure réservée aux autorités) et information et participation de la population pour la fiche d'objet de St-Gall-Altenrhein
 - Adoption par le Conseil fédéral: 6 juillet 2011
- 2011 Abandon de l'héliport de Val Müstair (GR) le 7 juin 2011 (conjointement avec l'approbation de l'adaptation du Plan directeur cantonal 2010)
- 2009-12 Remaniement de la partie III C concernant les installations, 8^e série de fiches
- 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 pour chaque place
 - Projets de fiches du 30 août 2011
 - Consultation du canton et des communes, consultation des services fédéraux (procédure réservée aux autorités) et information et participation de la population pour la fiche Bern-Belp
 - Adoption par le Conseil fédéral: 04.07.2012

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 (OFEV)
- Services cantonaux concernés (en règle générale les services chargés de l'aménagement du territoire)
- Communes concernées
- Exploitants d'installations (exploitants d'aérodrome)

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.

Pour ce qui est des présentes fiches par installation, les cantons et les communes concernés ont été consultés entre août et novembre 2011, suite à la première consultation des offices fédéraux. Simultanément, la fiche par installation adaptée de Berne-Belp a fait l'objet d'une deuxième information et participation de la population. Les cantons ont examiné si les présentes fiches par installation correspondaient aux buts et principes de leur planification directrice et si elles n'entraient pas en contradiction avec leur plan directeur.

Lors de la phase de consultation et d'information et participation pour la fiche par installation de Berne-Belp, 11 prises de position de la part de partis politiques, d'associations et d'organisations privées ainsi que 45 commentaires de la part de personnes privées ont été déposés en plus de la prise de position du Conseil d'État bernois et de celle de 10 communes.

Les propositions ainsi que la manière dont elles ont été retenues sont également récapitulées ci-après.

Consécutivement, lors de la deuxième consultation des offices fédéraux en avril/mai 2012, ces derniers ont examiné si les fiches par installation correspondaient avec les buts et principes de leur planification sectorielle et si elles n'entraient pas en contradiction avec leurs conception et plan sectoriel existants conformément à l'art. 13 LAT. Les résultats sont également récapitulés ci-après.

5 Prise en compte des propositions

5.1 Fiche par installation Bern-Belp

5.1.1 Consultation des services fédéraux

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
ASTRA Bundesamt für Strassen		
Neben dem öV ist auch eine gute Erschliessung durch den Veloverkehr sicherzustellen (Angebot von gedeckten Veloparkplätzen mit Anschlussmöglichkeit möglichst nah am Eingang zum Terminal).	-	Die Projektierung und Bewilligung von Zweiradinfrastrukturen sind Gegenstand von Plangenehmigungsverfahren. Festlegungen im SIL sind nicht stufengerecht.
BAFU Bundesamt für Umwelt		
1 Die Erläuterungen zum Natur- und Landschaftsschutz enthalten auch andere Umweltthemen (Luftreinhaltung, Fruchtfolgeflächen, Hochwasserschutz, Störfall); Titel ergänzen	Erläuterungen, Ergänzung Titel: «Natur- und Landschaftsschutz und Umwelt»	Dem Antrag wird entsprochen
2 Um den eingegangenen Anträgen zur Begrenzung der jährlichen Flugbewegungszahl auf 65'000 entgegenzukommen soll die im Rahmen des Koordinationsprotokolls erarbeitete Variante mit 68'000 Bewegungen (Nachfrageprognose 2020 Szenario «Minimum») noch einmal geprüft und als Grundlage für die Lärmkurve im SIL-Objektblatt übernommen werden. Dies würde zudem den Anreiz für den Einsatz leiserer Flugzeuge erhöhen.	keine	Grundsätzlich soll das Objektblatt dem Flughafen einen Entwicklungsspielraum sichern, der seiner Zweckbestimmung im SIL und den Zielsetzungen der kantonalen Richtplanung entspricht. Im Interesse der Rechts- und Planungssicherheit sollen die Festlegungen im SIL mittel- bis langfristig Bestand haben. Aus diesen Gründen soll das «Gebiet mit Lärmbelastung» auf das höhere Szenario der Nachfrageprognose abgestellt bleiben. Mit der Siedlungsplanung der Gemeinden bestehen keine wesentlichen Konflikte.
3 Im Lärmbelastungskataster (LBK) seien auch die Grenzwertkurven für die Empfindlichkeitsstufe I darzustellen.	keine	Die Festlegung der Inhalte des LBK ist nicht Gegenstand des SIL.
BAV Bundesamt für Verkehr		
1 Hinweis: Innerhalb des «Gebiets mit Hindernisbegrenzung» sind diverse Erweiterungen bestehender Bahninfrastrukturen in Planung. Konflikte mit der Hindernisbegrenzung werden nicht erwartet.	keine	-
BBL Bundesamt für Bauten und Logistik		
keine Bemerkungen	-	-
BFE Bundesamt für Energie		
keine Bemerkungen	-	-
BFS Bundesamt für Statistik		
keine Bemerkungen	-	-
BK Bundeskanzlei		
keine Bemerkungen	-	-
BLW Bundesamt für Landwirtschaft		
Der Kanton Bern hat die Grundsätze zu den Fruchtfolgeflächen (FFF) in seinem Richtplan überarbeitet. Eine Reduktion des kantonalen FFF-Kontingents steht nicht mehr zur Diskussion. Die Erläuterungen sind entsprechend anzupassen.	Erläuterungen zu Natur, Landschaft und Umwelt (6. Abschnitt): «Der generelle Umgang mit den Fruchtfolgeflächen (FFF) richtet sich nach den Grundsätzen im Richtplan des Kantons Bern Vorgaben in der Vollzugshilfe des Bundes von 2006. Der Kanton Bern hat das Inventar der FFF überprüft. Nach seiner Auffassung ist unter anderem das kantonale Kontingent gemäss Sachplan FFF zu reduzieren (Richtplan Massnahmenblatt A_06).»	Dem Antrag wird entsprochen.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<i>BWO Bundesamt für Wohnungswesen</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>EFV Eidgenössische Finanzverwaltung</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>EZV Eidgenössische Zollverwaltung</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>seco Staatssekretariat für Wirtschaft</i>		
1 Der Feststellung, dass es sich beim Flughafen Bern-Belp um den wichtigsten Flugplatz für den Wirtschaftsraum «Hauptstadtregion Schweiz» handle, folgt nur die Festlegung, dass er sich zur besseren Nutzung des volkswirtschaftlichen Potenzials massvoll entwickeln sollte. Eine Verpflichtung, diese Funktion des Flugplatzes zu sichern und auszubauen, fehlt. Um diesem Anspruch gerecht zu werden, ist mindestens den Geschäfts- und Touristikflügen in Zukunft Vorrang zu geben gegenüber z.B. dem Flugsport.	keine	Die Zweckbestimmung des Flughafens entspricht der vom Bundesrat bereits 2002 verabschiedeten Fassung. Eine Anpassung stand bei der vorliegenden Revision des Objektblatts nicht zur Diskussion. Die Präzisierung der Zweckbestimmung der Flugplätze wird aber im Rahmen der anstehenden Revision des SIL-Konzeptteils generell zu diskutieren sein. Die angesprochene Prioritätenregelung ist hingegen in der Zweckbestimmung bereits so enthalten.
2 Mit einer Neuberechnung der Lärmbelastung und einer Überprüfung der Flugverfahren alleine dürfte die Lärmsituation nicht verbessert worden sein. Entweder sind die konkreten Verbesserungsmaßnahmen aufzuführen oder aber auf die Aussage zu verzichten, dass dieser Auftrag erfüllt sei.	keine	Der Begriff der Lärmsituation nimmt Bezug auf die Ausdehnung des Gebiets mit Lärmbelastung. Dieses Gebiet konnte im Vergleich zum Objektblatt 2002 deutlich verkleinert werden, was primär durch die Umlegung der Helikopterbewegungen auf die Achse der Hauptpiste erreicht werden konnte. Erläuterungen zu den einzelnen Massnahmen im Objektblatt würden zu weit führen, sie sind im Koordinationsprotokoll vom Februar 2011 umschrieben (vgl. auch Kapitel 5.1.3, Bemerkungen zum Antrag 1 der VgF).
3 Die Festlegung, dass die Flughafenhalterin das Ziel, den Anteil des öV am Flughafen zu erhöhen, mit einer konsequenten Parkplatzbewirtschaftung unterstützen soll, ist unklar. Eingefügt werden sollte kostendeckende, dem Verursacherprinzip entsprechende Parkplatzbewirtschaftung.	keine	Mit «konsequent» wird der Erwartung Ausdruck gegeben, dass alle Parkieranlagen am Flughafen und alle Parkplatznutzer in die Parkplatzbewirtschaftung einbezogen werden. Ob diese Bewirtschaftung dann kostendeckend und dem Verursacherprinzip entsprechend sein wird, bleibt der Flughafenhalterin überlassen. Deren Erfolg wird einzig am festgelegten Ziel (Erhöhung öV-Anteil) gemessen.
<i>VBS Verteidigung Bevölkerungsschutz Sport</i>		
Die neuen Infrastrukturen sowie An- und Abflugrouten sollen die Operationen des Lufttransportdienstes des Bundes am Boden wie in der Luft nicht einschränken.	keine	Wird bei der Umsetzung zu beachten sein.
<i>Schweizerische Bundesbahnen SBB</i>		
keine Bemerkungen	-	-

Die ändern konsultierten Amtsstellen haben sich zu den Unterlagen nicht geäußert.

5.1.2 Consultation des autorités

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Kanton Bern (Regierungsrat)		
1 Der Flughafen hat für Kanton und Hauptstadtreion eine grosse wirtschaftliche Bedeutung, wichtigste Zielsetzungen sind im Richtplan festgelegt (Strategie B7). Kanton setzt sich für Erhalt und massvollen Ausbau des Linienverkehrs zu europäischen Zentren und internationalen Hubs ein, fördert die Flughafenerschliessung für öffentlichen Verkehr und Individualverkehr. Das Objektblatt unterstützt diese Zielsetzungen, die für die Weiterentwicklung des Flughafens vorgesehene Anpassung des Objektblatts wird grundsätzlich unterstützt.	keine	keine
2 Anliegen der direkt Betroffenen sind ernst zu nehmen. Lärmimmissionen in dicht besiedelter Umgebung des Flughafens sollen so gering wie möglich gehalten werden. BAZL soll die Einhaltung der geltenden Umweltauflagen kontrollieren und durchsetzen. Spielraum, der sich aus dem technischen Fortschritt ergibt, soll genutzt werden um Lärmbelastung zu minimieren.	keine	Das BAZL beaufsichtigt den Flughafenbetrieb wie bisher nach den geltenden gesetzlichen Bestimmungen und Richtlinien. Zusätzliche Festlegungen im Objektblatt sind nicht erforderlich. Betreffend der Reduktion der Lärmimmissionen gilt das Vorsorgeprinzip, wie es im Umweltschutzgesetz geregelt und im Objektblatt festgehalten ist. Das im Objektblatt bezeichnete Gebiet mit Lärmbelastung dient demgegenüber der langfristigen Abstimmung zwischen der Entwicklung des Flugbetriebs und der Siedlungsentwicklung.
3 Flugplatzperimeter: Für die gegenüber dem Koordinationsprotokoll (Februar 2011) vorgenommene Erweiterung im Südwesten des Flughafenareals (ca. 2 ha im Bereich Helikopterbasis Heliswiss) sind Alternativen zu prüfen und zu beurteilen.	keine	Die angesprochene Fläche dient als Start- und Landefläche (FATO) für die Helikopter der Heliswiss. Sie wird heute schon so genutzt, wurde bisher aber nicht in den Perimeter einbezogen. Dies soll nun nachgeholt werden. Die FATO bleibt unbefestigt, ist aber absolut hindernisfrei zu halten. Zweckmässige Alternativen gibt es nicht: Die Start- und Landeflächen für die Helikopter sind in der Nähe der jeweiligen Abstellflächen (bzw. beim Standort der Unternehmungen) anzuordnen, damit kein langer Korridor für den Schwebeflug zwischen FATO (Final Approach And Take Off Area) und Abstellfläche ausgeschieden und freigehalten werden muss.
4 Fruchtfolgeflächen (FFF): Flächen im Flugplatzperimeter, die als FFF geeignet und langfristig nicht zur Überbauung vorgesehen sind, sind ins Inventar der FFF aufzunehmen. (Hinweis: Richtplan, Massnahmenblatt A_06)	keine	Im Objektblatt wird festgelegt, dass Kanton und Bundesstellen den Umgang mit den FFF innerhalb des Perimeters prüfen; in den Erläuterungen ist bereits ein Hinweis auf den kantonalen Richtplan enthalten. Der Antrag des Kantons wird im Rahmen dieser Prüfung zu behandeln sein.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
5 Parkplätze: Angaben im Objektblatt ergänzen. Bestehende Parkplätze, künftiger Bedarf und Funktionszugehörigkeit sind auszuweisen. Bewirtschaftung der Parkplätze und Koordination zwischen Flugplatzbetreiberin und Gemeinde Belp sind festzusetzen.	<p><u>Festlegungen zur Erschliessung, Ergänzung:</u> «Kanton und Gemeinden sorgen in Absprache mit der Flughafenhalterin für eine attraktive Erschliessung des Flughafens mit dem öffentlichen Verkehrsmittel. Damit soll der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Flughafen erhöht werden. Die Flughafenhalterin unterstützt dieses Ziel mit einer konsequenten Parkplatzbewirtschaftung auf dem Flughafenareal und einer Koordination des Parkplatzangebots mit der Gemeinde Belp. Wesentliche Ausbauten der Parkplatzanlagen sind in ein Gesamtkonzept über die Verkehrserschliessung am Flughafen einzubetten.»</p> <p><u>Erläuterungen zur Erschliessung, Ergänzung 1. Abschnitt:</u> «Dem Grundsatz, wonach Flugplätze mit Linienverkehr mit einem öffentlichen Verkehrsmittel zu erschliessen sind, wird mit den bestehenden Busverbindungen von Bern und von Rubigen/Belp Rechnung getragen. Die Qualität dieses öffentlichen Verkehrsangebots für Beschäftigte, Passagiere und Besucher am Flughafen soll erhalten und soweit möglich verbessert werden (z.B. direkte Verbindungen, attraktive Fahrplangestaltung). Der Busbetrieb soll durch die Mit einem massvollen, zurückhaltenden Ausbau des Parkplatzangebots und einer konsequenten Parkraumbewirtschaftung auf dem Flughafenareal und einen zweckmässigen Fahrplan weiterhin gefördert soll dieses Ziel weiterhin unterstützt werden. Im Gesamtkonzept, in das wesentliche Ausbauten der Parkplatzanlagen einzubetten sind, sind insbesondere auch das Zahlenverhältnis zwischen öffentlichem und privatem Verkehr am Flughafen (Modalsplit) und die Massnahmen zur Verbesserung des Anteils des öffentlichen Verkehrs aufzuzeigen.»</p> <p><u>Ergänzung letzter Abschnitt:</u> «... ein neuer Parkplatz erstellt («Parkplatz Nord»). Der Flugplatzperimeter wird entsprechend erweitert. Gemeinde Belp und Flughafenhalterin koordinieren ihr Parkplatzangebot, indem sie die eingeschlagene Entflechtung von Flughafen- und Freizeitparkplätzen weiterführen.»</p>	<p>Das Koordinationsprotokoll vom Februar 2011 (Grundlage des Objektblatts) beruht auf der Parkplatzbilanz und dem Nachweis für den Parkplatzbedarf, die im Zuge des Projekts zum Parkplatz Nord erstellt wurden. Aufgrund der jüngsten Entwicklung im Linien- und Charterverkehr sieht die Flughafenhalterin den Bau zusätzlicher Parkplätze vor. Diese Projekte können innerhalb des Flughafenperimeters realisiert werden (z.B. Aufstockung Parkplatz Nord). Bedarfsnachweise und nachgeführte Parkplatzbilanzen sind in den Plangenehmigungsverfahren zu erbringen.</p> <p>Im SIL sollen die Flughafenhalterin zur Parkplatzbewirtschaftung verpflichtet und der Bezug zum öffentlichen Verkehrsangebot verstärkt werden (Aufgabe von Kanton und Gemeinden), wie dies im geltenden Objektblatt im Grundsatz auch bereits enthalten ist. Ziel ist, den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Flughafen zu erhöhen. Das Parkplatzangebot ist mit der Gemeinde Belp abzustimmen; der zu erwartende Mehrverkehr erfordert zudem eine Koordination mit der regionalen Korridorstudie Gürbetal. Mit diesen Festlegungen im Objektblatt kann dem Antrag des Kantons Rechnung getragen werden.</p>
6 Gebiet mit Hindernisbegrenzung: ist vor der Festsetzung mit den Betroffenen zu bereinigen. Das Gebiet betrifft Flächen, die im regionalen Hochhauskonzept ausgeschieden sind oder im regionalen Teilrichtplan Windenergie als Windparkstandort bezeichnet sind.	<p><u>Stand der Koordination:</u> «Der Sicherheitszonenplan wird überarbeitet und neu aufgelegt. Mit diesem Plan werden auch die vorgesehenen Änderungen am Pistensystem abgedeckt sein realisiert, ist auch eine Anpassung des Sicherheitszonenplans erforderlich.»</p> <p><u>Festlegungen zur Hindernisbegrenzung:</u> «Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung umgrenzt das von einer Höhenbeschränkung betroffene Areal gemäss geltendem Sicherheitszonenplan (vgl. Anlagekarte). Massgebend sind die im Sicherheitszonenplan enthaltenen Hindernisbegrenzungsf lächen. Kanton und Gemeinden berücksichtigen es diesen Plan bei der Richt- und Nutzungsplanung.»</p>	<p>Die betroffenen kantonalen Fachstellen und Gemeinden werden über Inhalt und Wirkung des überarbeiteten Sicherheitszonenplans eingehend zu informieren sein. Dabei werden auch die Konflikte mit den bestehenden und laufenden Planungen (regionales Hochhauskonzept, regionaler Teilrichtplan Windenergie) sowie mögliche Lösungen anzusprechen sein. Für die Organisation dieser Information ist das BAZL zuständig.</p> <p>Im Objektblatt wird lediglich der Umriss des überarbeiteten Sicherheitszonenplans festgelegt. Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung führt somit zu keiner Höhenbeschränkung, sondern dient nur als Hinweis auf den Sicherheitszonenplan.</p>

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
6 (Fortsetzung)	<p><u>Der bestehende Sicherheitszonenplan ist zu überarbeiten und neu aufzulegen. Ab diesem Zeitpunkt entfaltet er seine Wirkung und das als Zwischenergebnis festgelegte Gebiet gilt als festgesetzt. Bis zu diesem Zeitpunkt ist der bestehende Sicherheitszonenplan anzuwenden.</u></p> <p><u>Bei einer Änderung des Pistensystems (Anordnung von Graspiste, Segelfluggpiste oder Helikopterlandeplatz) ist der Sicherheitszonenplan anzupassen. Das von einer Höhenbeschränkung betroffene Areal muss noch bezeichnet werden; es liegt innerhalb des Gebiets mit Hindernisbegrenzung (gemäss Vororientierung).»</u></p> <p><u>Anlagekarte: äusserer Umriss der im überarbeiteten Sicherheitszonenplan enthaltenen Hindernisbegrenzungsflächen als Zwischenergebnis (im Entwurf als Vororientierung). Der Umriss des bestehenden Sicherheitszonenplans (Festsetzung) bleibt.</u></p> <p><u>Erläuterungen zur Hindernisbegrenzung (2. und 3. Abschnitt): «Das festgesetzte «Gebiet mit Hindernisbegrenzung» entspricht der äusseren Umgrenzung der Hindernisbegrenzungsflächen im bestehenden Sicherheitszonenplan. Das als Zwischenergebnis festgelegte Gebiet bezieht sich auf den Sicherheitszonenplan, der nach den Normen von «ICAO Annex 14» neu zu konstruieren und aufzulegen ist. Dieser überarbeitete Sicherheitszonenplan deckt auch die nach der vorgesehenen Umgestaltung des Pistensystems (Graspiste, Helikopterlandeplatz) erforderlichen Höhenbeschränkungen ab und muss bei einer Realisierung dieses Projekts nicht noch einmal angepasst werden. Er wird den bisher gültigen Sicherheitszonenplan vom März 2000 (angepasst aufgrund der verlängerten Piste im März 2006, Umriss in der Karte als Festsetzung dargestellt) ablösen.</u></p> <p><u>Bei der vorgesehenen Umgestaltung des Pistensystems (Graspiste, Helikopterlandeplatz) wird der Sicherheitszonenplan anzupassen und neu aufzulegen sein. Das von einer Höhenbeschränkung betroffene Areal muss noch bestimmt werden. Grundlage ist der Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster nach Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL, Art. 62). Das als Vororientierung ausgeschiedene «Gebiet mit Hindernisbegrenzung» entspricht der Umgrenzung des theoretischen, streng nach den Normen von «ICAO Annex 14» konstruierten Hindernisbegrenzungsflächen-Katasters.</u></p> <p><u>Es erstreckt sich über Neu betroffen ist das Gebiet der Gemeinden Allmendingen, Belp, Belpberg, Bern, Bleiken bei Oberdiessbach, Bremgarten bei Bern, Brenzikofen, Buchholterberg, Diemerswil, Fahrni, Gerzensee, Heimberg, Herbligen, Kehrsatz, Kiesen, Kirchlindach, Köniz, Konolfingen, Meikirch, Moosseedorf, Münchenbuchsee, Münsingen, Muri bei Bern, Niedermuhlern, Oberdiessbach, Oppligen, Ostermündigen, Rubigen,</u></p>	<p>Es hat keinen direkten Einfluss auf die Planung von Region und Gemeinden.</p>

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
6 (Fortsetzung)	<p><u>Schlosswil</u>, <u>Schüpfen</u>, <u>Seedorf</u> (BE), <u>Steffisburg</u>, <u>Stettlen</u>, <u>Tägertschi</u>, <u>Toffen</u>, <u>Trimstein</u>, <u>Vechigen</u>, <u>Wald</u> (BE), <u>Walkringen</u>, <u>Wichtrach</u>, <u>Wohlen bei Bern</u>, <u>Worb</u>, <u>Zollikofen</u>.</p> <p>Die Gemeinden berücksichtigen das «Gebiet mit Hindernisbegrenzung» die im Sicherheitszonenplan enthaltenen Hindernisbegrenzungsflächen in ihrer Ortsplanung, indem sie keine Bauzonen ausscheiden, die bei der späteren Überbauung zur Durchstossung einer Hindernisbegrenzungsfläche führen würden. Das «Gebiet mit Hindernisbegrenzung» selbst ist nicht direkt mit einer Höhenbeschränkung verbunden, es weist nur auf das vom Sicherheitszonenplan betroffene Gebiet hin.»</p>	
7 Begriff «Espace Mittelland» durch «Hauptstadtregion Schweiz» ersetzen.	<p><i>Ausgangslage, Zweck der Anlage/Funktion im Netz:</i> «... für den Wirtschaftsraum «Espace Mittelland» «Hauptstadtregion Schweiz» und Basis...»</p> <p><i>Festlegungen, Zweckbestimmung:</i> «... Anbindung des Wirtschaftsstandortes Bern und des Espace Mittelland der Hauptstadtregion Schweiz an den internationalen Linienverkehr...»</p>	
Gemeinde Belp (Gemeinderat)		
1 Mit Objektblatt grundsätzlich einverstanden. Vorbehalt Gebiet mit Lärmbelastung, Konflikt mit kommunaler/ regionaler Siedlungsentwicklung: Gebiet «Stöcklimatt/Chilchacher» von Ausdehnung der Lärmkurve sehr stark betroffen (gemäss regionalem Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK neu als Vorranggebiet Siedlung mit 100% Wohnanteil ausgeschieden). Verschiebung Lärmkurve nach Osten sei zu prüfen, ansonsten werde bei allfälligem Nutzungsplanverfahren Unterstützung von Kanton und Region erhofft.	keine	Die Lärmbelastungskurve ist durch den Helikopterverkehr geprägt, die Zahl der Helikopterbewegungen ist langfristig auf jährlich 14'000 begrenzt. Die Lage der Landestelle sowie die An- und Abflugverfahren sind so geplant, dass südlich des Ausflugs Richtung Englisberg möglichst wenig Siedlungsgebiet vom Lärm betroffen ist und nördlich davon keine operationellen Konflikte mit dem Flächenflugbetrieb entstehen. Für eine weitere Optimierung (bzw. für eine Reduktion oder Umlegung der Lärmkurven) besteht kein Spielraum. Die Siedlungsplanung im «Chilchacher»-Areal ist auf das Gebiet mit Lärmbelastung abzustimmen (Nutzungen der ES III im lärmbelasteten Gebiet), konforme Lösungen sind sicher möglich.
Gemeinde Allmendingen (Gemeinderat)		
1 mit Objektblatt einverstanden		
Stadt Bern (Gemeinderat)		
1 Unterstützt Bemühungen, Standort Bern national und international besser ans Verkehrsnetz anzuschliessen und damit den Tourismus- und Werkplatz zu stärken. Anliegen der Anwohnenden und der Natur sind bestmöglich zu berücksichtigen. Flughafen in der Region nur akzeptiert, wenn Flugbewegungen beschränkt bleiben.		

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
2 An- und Abflugroute soll nicht mehr über Altstadt und Zentrum der Stadt geführt werden (insbesondere Linienflüge). Alternative Routen über weniger sensibles und weniger dicht besiedeltes Gebiet prüfen.	keine	Die durch das ILS geführten Anflüge weisen einen geraden Endanflug von mehreren km in der Pistenachse auf, der für die Stabilisierung des Flugzeugs vor der Landung notwendig ist. Bei Anflügen von Norden muss die Stadt Bern deshalb wie bis anhin überflogen werden. Diese Anflugroute kann nicht verschoben werden. Eine Entlastung der Stadt Bern wäre denkbar durch den vermehrten Einsatz von Südanflügen, was mit dem neu vorgesehenen Anflug mit Satellitenavigation unterstützt werden kann. Im Gebiet mit Lärmbelastung ist diese Option bereits berücksichtigt.
3 Zahl der Flugbewegungen muss auf 65'000 begrenzt werden. Genügt für Entwicklungsbedürfnisse von Wirtschaft und Tourismus. Beschränkung der vorgesehenen privaten Flugbewegungen (insbesondere Jets), massvolles Wachstumspotenzial für Linien- und Charterverkehr erhalten. Entsprechende Reduktion Lärmbelastungskurve.	<i>Erläuterungen zur Zweckbestimmung (3. Abschnitt):</i> «...Demnach ist bis 2020 mit einer Verkehrsmenge von jährlich 68'000 bis 75'000 (wovon 5'500 bis 6'500 zu <u>12'000</u> Linien- und Charterflüge) und einer Passagierzahl von 173'000 bis zu <u>300'000</u> 215'000 zu rechnen.»	Für die Raumplanung ist die Lärmbelastung relevant. Im Objektblatt wird deshalb das «Gebiet mit Lärmbelastung» verbindlich festgelegt. Die Festlegung einer fixen Bewegungszahl (Bewegungsplafond) ist nicht zweckmässig. Bewegungszahl und Flottenzusammensetzung dienen als Grundlage für die Lärmberechnung. Im Lichte der jüngsten Entwicklung der Verkehrszahlen wurde die Nachfrageprognose 2020 überprüft: Die obere Grenze der Gesamtzahl von jährlich 75'000 Bewegungen hat sich bestätigt. Beim Linien- und Charterverkehr ist neu mit 12'000 (anstatt 6'500 , heute 7'200) zu rechnen. Demgegenüber stehen beim gewerbsmässigen Verkehr neu 9'700 (anstatt 16'200 , heute 7'000). Damit verbunden rechnet die Prognose bei den Flugzeugtypen mit einer Verschiebung von Jets (8'700 statt 14'200) zu Turbo-propellerflugzeugen (13'000 statt 8'500), bedingt durch eine Abnahme der Jets im privaten Geschäftsreiseverkehr. Dies kommt dem Antrag der Stadt Bern entgegen. Der Anteil der Grossflugzeuge (16'200) bleibt gleich. Ebenso der Anteil des nicht gewerbsmässigen Verkehrs (inkl. Kleinaviatik, Helikopter), bei dem mit einer Zunahme gegenüber heute von ca. 15% gerechnet wird. Diese Verschiebungen in der Prognose wirken sich auf die Ausdehnung der Lärmkurve nicht aus (vgl. auch Mitwirkung VgF, Antrag 1). Im Übrigen soll gemäss Zweckbestimmung dem öffentlichen Flugverkehr gegenüber dem Privatverkehr Vorrang gegeben werden (vgl. auch Antrag 6).
4 Anpassung der geplanten Abstellflächen und Hochbauten für den privaten Luftverkehr entsprechend Reduktion der Flugbewegungen.	keine	Im Objektblatt werden nur der Flugplatzperimeter und der ungefähre Standort der neuen Bauten und Anlagen festgelegt. Die für diese Bauten und Anlagen erforderliche Fläche wird weder quantifiziert noch näher definiert. Dies ist Gegenstand der nachfolgenden Plangenehmigungsverfahren (wäre im Sachplan nicht stufengerecht). Im Übrigen wird der Flughafenperimeter gegenüber dem Objektblatt 2002 nicht erweitert.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
5 An Wochenenden Nachtruhe bis 8 Uhr vorzusehen (Frühflüge erst ab 8 Uhr). Vorgesehene Betriebszeiten stehen den Bedürfnissen der Bevölkerung entgegen. An Wochenenden kein Bedarf für Geschäftsreiseverkehr.	keine	Das Objektblatt legt keine nach Wochenenden differenzierten Betriebszeiten fest (wäre in einem Sachplan nicht stufengerecht). Dies ist Gegenstand des Betriebsreglements. Abgesehen davon ergibt sich der Flugplan nicht zuletzt aus der Zahl der Rotationen pro Tag, zu welchen die Fluggesellschaften ihre Flugzeuge einsetzen, um ihren Betrieb wirtschaftlich zu gestalten. Weiter müssen die Betriebszeiten auf die Anschlussflüge auf den Zielflughäfen ausgerichtet werden. Dies gilt auch für die Wochenenden. Zudem sollte der Flughafen Öffnungszeiten anbieten, die seiner Funktion als Verkehrsinfrastruktur der Hauptstadtregion (Anbindungsfunktion) gerecht werden.
6 Dem regulären Linienverkehr (auch Charter- und Geschäftsreiseverkehr) ist gegenüber dem privaten Freizeitflugverkehr Vorrang zu geben. Die Verpflichtung des Flughafens, alle Verkehrsarten zuzulassen (Zulassungszwang), ist zu streichen.	<i>Festlegungen zur Zweckbestimmung:</i> «... Der Flughafen soll sich zur besseren Nutzung des volkswirtschaftlichen Potentials, unter Beachtung des Zulassungszwangs , massvoll entwickeln.»	Die beantragte Prioritätenregelung ist bereits heute in der Zweckbestimmung enthalten. Im Übrigen hat der Zulassungszwang auf die Begrenzung der Verkehrsmenge oder die Auswahl der zuzulassenden Verkehrsarten keinen Einfluss. Diese richten sich nach den Bestimmungen in der Konzession (bzw. im Objektblatt und im Betriebsreglement). Der Zulassungszwang gewährleistet jedoch die Gleichbehandlung verschiedener Nutzer innerhalb der gleichen Kategorie. Der beanstandete Einschub kann ohne Verlust gestrichen werden.
7 Verpflichtung zur Lärmmessung ist im Objektblatt verbindlich festzuhalten. Jährliche Publikation der Ergebnisse; dient dazu, die Lärmentwicklung objektiv mitzuverfolgen.	keine	Der Flughafen ist bereits heute verpflichtet, zur Überprüfung des LBK jährliche Lärmberechnungen durchzuführen. Dies ist auch so im Objektblatt festgelegt. Damit kann die Lärmentwicklung in hinreichender Form mitverfolgt werden. Die Berechnungsmethode (richtet sich nach Vorgabe der LSV) wurde mit Lärmmessungen validiert. Diese Messungen haben das Ergebnis der Lärmberechnungen bestätigt.
8 Gebiet mit Hindernisbegrenzung: Stadt ist grossflächig von der vorgesehenen Anpassung/massiven Vergrösserung betroffen. Information über die zu erwartenden Höhenbeschränkungen erwünscht.	Anpassung von Festlegungen, Anlagekarte und Erläuterungen zur Hindernisbegrenzung: vgl. Kanton Bern, Antrag 6	Eine Information der betroffenen Gemeinden über Inhalt und Wirkung des überarbeiteten Sicherheitszonenplans ist vorgesehen (vgl. Kanton Bern, Antrag 6).
Gemeinde Kehrsatz (Gemeinderat)		
1 Grundsätzlich mit geplanter Entwicklung einverstanden. Kein Konflikt zwischen Lärmkurve und Siedlungsgebiet.		
2 Hinweis, dass Zufahrtsstrasse von Kehrsatz zum Flughafen hauptsächlich als Rettungsachse dienen soll. Keine Überschreitung der im Objektblatt erwähnten 800 Fahrten, neue Anlagen südlich der Piste dürfen nicht über diese Achse erschlossen werden. Probleme verursachen die Taxis mit übersetzter Geschwindigkeit, Gemeinde prüft zusätzliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung.	keine	Die vorgesehene Erschliessung der neuen Flughafenanlagen südlich der Piste ist im Objektblatt in den Erläuterungen umschrieben. Das Anliegen der Gemeinde Kehrsatz ist berücksichtigt. Allfällige zusätzliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen der Gemeinde sind nicht Gegenstand des SIL.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<i>Gemeinde Köniz (Gemeinderat)</i>		
1 Grundwasserfassung «Selhofen-Zopfen»: keine Auswirkungen auf Schutzzone zu erwarten.		
2 Lärmbelastung in Wabern: Planungswert ES II knapp ausserhalb Gemeindegrenze, trotzdem häufige Klagen zu Früh-/Spätflügen und Freizeitfliegerei (Störwirkung Flugverkehr). In Ortsplanung neue Wohnüberbauungen vorgesehen. Reduktion der maximal möglichen Flugbewegungen auf 65'000 gefordert. Flugrouten und -zeiten sind von Flughafenbetreiberin konsequent durchzusetzen (insbesondere Freizeitfliegerei).	keine	Für die Raumplanung ist die Lärmbelastung relevant. Im Objektblatt wird deshalb das «Gebiet mit Lärmbelastung» verbindlich festgelegt. Die Festlegung einer fixen Bewegungszahl (Bewegungspafond) ist nicht zweckmässig. Bewegungszahl und Flottenzusammensetzung dienen als Grundlage für die Lärmberechnung. Im Lichte der jüngsten Entwicklung der Verkehrszahlen wurde die Nachfrageprognose 2020 überprüft: Die obere Grenze der Gesamtzahl von jährlich 75'000 Bewegungen hat sich bestätigt (vgl. auch Mitwirkung VgF, Antrag 1). Eine Störwirkung durch den Flugverkehr unter den Grenzwerten kann nie vollständig vermieden werden.
<i>Gemeinde Münsingen (Gemeinderat)</i>		
1 Zone für öffentliche Nutzung «Psychiatriezentrum» (ES I mit erhöhtem Lärmschutzbedürfnis) liegt im Nahbereich der Anflugrouten. In den Festlegungen zu berücksichtigen.	keine	Das Psychiatriezentrum liegt im Bereich des Planungswerts der ES I gemäss geltendem Objektblatt und LBK. Im Zonenplan war es ursprünglich der ES II zugeordnet und wurde erst nachträglich in die ES I umgeteilt. Gemäss der neuen Lärmberechnung (Gebiet mit Lärmbelastung im Objektblatt) liegt das Zentrum nun ausserhalb des Planungswerts der ES I, es besteht somit kein Konflikt.
2 Anflüge aus Südosten (Jets, Helikopter) teilweise sehr tief (Eindruck von Anwohnern): minimale Flughöhen sind einzuhalten, Missachtungen zu ahnden.	keine	Die Aufsicht über die Einhaltung des Betriebsreglements obliegt der Flughafenhalterin. Verstösse dagegen können angezeigt werden.
<i>Gemeinde Muri bei Bern (Gemeinderat)</i>		
1 Einverstanden mit Zweckbestimmung Flughafen, ist mit Zielen des Kantons in Einklang (befürwortet Flüge im öffentlichen Interesse, Zurückhaltung bei privater Bedarfsfliegerei). Keine Ausdehnung der Betriebszeiten, keine Starts und Landungen lärmintensiver Flugzeuge in den Tagesrandstunden (gegebenenfalls Erhebung erhöhter «technischer Lärmzuschläge»).	keine	Eine Veränderung der Betriebszeiten ist nicht vorgesehen. Im Objektblatt ist festgelegt, dass der Betrieb bezüglich Betriebszeiten und Verkehrsarten im bisherigen Rahmen weitergeführt wird. Operationen lärmintensiver Flugzeuge («schwarze Liste») in den Tagesrandstunden und über Mittag sind nur mit einer Sonderbewilligung des Flughafens gestattet.
2 Einverstanden mit Entflechtung Flughafenbetrieb aufgrund der erhöhten Sicherheitsstandards.		
3 Lärmbelastung: Planungs- und Immissionsgrenzwerte sind auf dem Gemeindegebiet strikt einzuhalten, Erleichterungen sind nicht zu gewähren. Festlegung im Objektblatt ist entsprechend anzupassen.	keine	Auf dem Gemeindegebiet von Muri sind die Grenzwerte eingehalten. Dies gilt auch für das «Gebiet mit Lärmbelastung», das im Vergleich zum geltenden LBK hier wesentlich reduziert werden konnte. Den Grundsatz, wonach bei Regionalflughäfen mit Linienverkehr Erleichterungen gewährt werden können, hat der Bundesrat bereits 2000 im Konzeptteil des SIL verabschiedet. Daran soll festgehalten werden.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
4 Forderung nach Plafonierung der jährlichen Flugbewegungszahl auf 65'000 wird unterstützt.	keine	Für die Raumplanung ist die Lärmbelastung relevant. Im Objektblatt wird deshalb das «Gebiet mit Lärmbelastung» verbindlich festgelegt. Die Festlegung einer fixen Bewegungszahl (Bewegungsplafond) ist nicht zweckmässig. Bewegungszahl und Flottenzusammensetzung dienen als Grundlage für die Lärmberechnung. Im Lichte der jüngsten Entwicklung der Verkehrszahlen wurde die Nachfrageprognose 2020 überprüft: Die obere Grenze der Gesamtzahl von jährlich 75'000 Bewegungen hat sich bestätigt (vgl. auch Mitwirkung VgF, Antrag 1).
5 Forderung nach Verzicht von Starts und Landungen an Sonntagen vor 8 Uhr wird unterstützt.	keine	Betriebszeiten sind nicht Gegenstand des SIL (vgl. Stadt Bern, Antrag 5).
6 Sicherheitszonenplan wird in Bezug auf Richt- und Nutzungsplanung anerkannt. Fundierte Stellungnahme zum Gebiet mit Hindernisbegrenzung erfordert präzisere Informationen zu konkreten Auswirkungen auf Gemeinde. Kosten aus Baumrückschnitten/-fällungen sind durch Flughafenbetreiberin zu tragen.	Anpassung von Festlegungen, Anlagekarte und Erläuterungen zur Hindernisbegrenzung: vgl. Kanton Bern, Antrag 6	Eine Information der betroffenen Gemeinden über Inhalt und Wirkung des überarbeiteten Sicherheitszonenplans ist vorgesehen (vgl. Kanton Bern, Antrag 6).
7 Anschluss öffentliches Verkehrsmittel: Busbetrieb soll durch Parkraumbewirtschaftung und zweckmässigen Fahrplan weiterhin gefördert werden. Strassenzufahrt ist Sache von Standortgemeinde und Kanton.	Ergänzung der Festlegungen und Erläuterungen zur Erschliessung: vgl. Kanton Bern, Antrag 5	Im SIL sollen die Flughafenhalterin zur Parkplatzbewirtschaftung verpflichtet und der Bezug zum öffentlichen Verkehrsangebot verstärkt werden (Aufgabe von Kanton und Gemeinden), wie dies im geltenden Objektblatt im Grundsatz auch bereits enthalten ist. Ziel ist, den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Flughafen zu erhöhen. Damit kann dem Antrag der Gemeinde getragen werden.
Gemeinde Rubigen (Gemeinderat)		
1 Berechnete Lärmbelastungskurve deckt sich nicht mit Wahrnehmung Lärm in der Bevölkerung (häufigere Überflüge Siedlungsgebiet, vermehrt Reklamationen). Befürchtung, dass mit Steigerung Flugbewegungen nochmals eine markante Steigerung Lärmbelastung einhergeht.	keine	Massgebend für die Raumplanung ist die nach den Vorgaben der LSV berechnete Lärmbelastungskurve, die im Objektblatt als «Gebiet mit Lärmbelastung» verbindlich festgelegt wird. Diese Lärmkurve berücksichtigt die gemäss Nachfrageprognose zu erwartende Verkehrszunahme. Eine weitergehende Zunahme ist ohne erneute Anpassung des SIL nicht möglich. Eine Störwirkung bei Teilen der Bevölkerung durch einzelne Überflüge kann nicht vermieden werden.
2 Beschränkung der jährlichen Flugbewegungen auf 65'000. Enthält genügend Entwicklungspotenzial für Flughafen, Ausbau Flughafen nicht einseitig zu Lasten Bevölkerung.	keine	Die Festlegung einer fixen Bewegungszahl (Bewegungsplafond) ist nicht zweckmässig. Bewegungszahl und Flottenzusammensetzung dienen als Grundlage für die Lärmberechnung. Im Lichte der jüngsten Entwicklung der Verkehrszahlen wurde die Nachfrageprognose 2020 überprüft: Die obere Grenze der Gesamtzahl von jährlich 75'000 Bewegungen hat sich bestätigt (vgl. auch Mitwirkung VgF, Antrag 1).
3 Verzicht auf Erleichterungen bei den Immissionsgrenzwerten für Lärm. Gemäss Zweckbestimmung Priorität bei Linien- und Charterverkehr, Anteil dieses Verkehrs ist aber klein. Von den Erleichterungen profitiert demzufolge die private Bedarfsfliegerei.	keine	Den Grundsatz, wonach bei Regionalflughäfen mit Linienverkehr Erleichterungen gewährt werden können, hat der Bundesrat bereits 2000 im Konzeptteil des SIL verabschiedet. Daran soll festgehalten werden.

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
4 An Wochenenden keine Flüge vor 8 Uhr. Argument der Geschäftsreiseflüge entfällt; keine Ferien- und Wochenendflüge zu Lasten der Bevölkerung, Erholungsanspruch gleichwertig in Interessenabwägung einbeziehen.	keine	Betriebszeiten sind nicht Gegenstand des SIL (vgl. Stadt Bern, Antrag 5).
Gemeinde Vechigen (Gemeinderat)		
1 Gebiet mit Hindernisbegrenzung: Konflikt im oberen Gemeindegebiet mit potenziell für Windkraftanlagen geeigneten Standorten (gemäss regionalem Richtplan «Windenergie»). Gemeinde beabsichtigt kurz- bis mittelfristig, eine Windkraftanlage zu realisieren (Gesamthöhen von 80 bis 100 m). Bei Festlegung von Höhenbeschränkungen ist auf Interessen von Kanton, Region und Gemeinde Rücksicht zu nehmen.	Anpassung von Festlegungen, Anlagekarte und Erläuterungen zur Hindernisbegrenzung: vgl. Kanton Bern, Antrag 6	Eine Information der betroffenen Gemeinden über Inhalt und Wirkung des überarbeiteten Sicherheitszonenplans ist vorgesehen (vgl. Kanton Bern, Antrag 6). Dabei wird auch die Koordination mit dem regionalen Richtplan «Windenergie» anzusprechen sein.
Gemeinde Wald (Gemeinderat)		
1 Helikopterflugroute führt über Dorfteil Englisberg. Sollte die Ausscheidung neuer Bauzonen nicht mehr möglich sein (Überschreitung Planungswerte) wird eine Verschiebung der Flugroute in Richtung Dorf Zimmerwald beantragt.	keine	Für die beantragte Verschiebung der Helikopterflugrouten besteht kein Spielraum (vgl. Gemeinde Belp, Antrag 1). Im Gebiet mit Lärmbelastung bleiben neue Bauzonen mit ES III gemäss LSV zulässig. Neue Wohnzonen (mit ES II) sind in Englisberg gemäss geltendem Objektblatt und LBK bereits heute nicht möglich.

5.1.3 Participation de la population

a) Organisations, associations, partis, entreprises

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
VgF, Vereinigung gegen Fluglärm		
<p>1 Das Potenzial ist von 75'000 auf 65'000 Flugbewegungen herabzusetzen und das Gebiet mit Lärmbelastung entsprechend anzupassen. Der Anteil Flugbewegungen für den Linien- und Charterverkehr ist auf 5'000, für Grossflugzeuge auf 10'000 und für Jets auf 8'000 festzulegen.</p> <p>Die der Lärmberechnung zu Grunde gelegte Nachfrageprognose beruht auf alten Zahlen, ist massiv überhöht und nicht nachvollziehbar. Sie ist nach unten zu korrigieren. Die Annahmen zum Flottenmix sind nicht überprüfbar. Der Einsatz moderner, leiserer Flugzeugtypen lässt im Vergleich zum geltenden LBK eine deutlich kleinere Lärmkurve erwarten. Die Vermutung liegt nahe, dass mit dem SIL zu grosse Reserven für die Entwicklung des Flugbetriebs geschaffen werden. Dies widerspricht der Bestimmung, wonach konkrete Vorhaben erst festgesetzt werden dürfen, wenn ein Bedarf besteht (Art. 15 Abs. 2 RPV). Die Lärmberechnungen sind zu verbessern und offenzulegen.</p> <p>Zudem stimmen die geltenden Grenzwerte nicht mehr mit dem Lärmempfinden und den neuen Erkenntnissen zur Gesundheitsschädigung durch Fluglärm überein (Störwirkung Einzelereignisse, Aufwachreaktionen). Auch deshalb sind die Bewegungszahlen herabzusetzen.</p>	<p><i>Erläuterungen zur Zweckbestimmung (3. Abschnitt):</i> «...Demnach ist bis 2020 mit einer Verkehrsmenge von jährlich 68'000 bis 75'000 (wovon 5'500 bis 6'500 zu <u>12'000</u> Linien- und Charterflüge) und einer Passagierzahl von 473'000 bis zu <u>300'000</u> 245'000 zu rechnen.»</p>	<p>Im Lichte der jüngsten Entwicklung der Verkehrszahlen wurde die Nachfrageprognose 2020 überprüft: Die obere Grenze der Gesamtzahl von jährlich 75'000 Bewegungen hat sich bestätigt. Beim Linien- und Charterverkehr ist neu mit 12'000 (anstatt 6'500, heute 7'200) zu rechnen. Demgegenüber stehen beim gewerbsmässigen Verkehr neu 9'700 (anstatt 16'200, heute 7'000). Damit verbunden rechnet die Prognose bei den Flugzeugtypen mit einer Verschiebung von Jets (8'700 statt 14'200) zu Turbo-propellerflugzeugen (13'000 statt 8'500), bedingt durch eine Abnahme der Jets im privaten Geschäftsreiseverkehr. Der Anteil der Grossflugzeuge (16'200) bleibt gleich. Ebenso der Anteil des nicht gewerbsmässigen Verkehrs (inkl. Kleinaviatik, Helikopter), bei dem mit einer Zunahme gegenüber heute von ca. 15% gerechnet wird. Diese Verschiebungen in den prognostizierten Bewegungszahlen wirken sich auf die Ausdehnung der Lärmkurve nicht aus.</p> <p>Die Nachfrageprognose kann nach wie vor als plausibel beurteilt werden, sie bildet eine zweckmässige Grundlage für die Lärmberechnung. Insbesondere ist festzuhalten, dass die Ausdehnung bzw. das Grundmuster des «Gebiets mit Lärmbelastung» in der Pistenachse durch die lärmintensivsten 10% der Flugzeuge geprägt ist. Zwar werden modernere und leisere Flugzeugtypen zum Einsatz kommen. Weil die neuen Flugzeuge aber tendenziell grösser sind, darf nicht von vorneherein mit geringeren Lärmemissionen gerechnet werden. Trotzdem kann im Vergleich zum LBK eine spürbare Verbesserung der Situation erreicht werden. Zudem werden die Helikopterflugbewegungen hauptsächlich über die neue, südlich der Hauptpiste gelegene Start- und Landefläche sowie weiterhin über die Hauptpiste abgewickelt, was die im Vergleich zum LBK ausgeprägte Verkleinerung der Lärmkurve im Westen und im Osten bewirkt.</p> <p>Insgesamt beruht das «Gebiet mit Lärmbelastung» auf eher konservativen Annahmen. Damit sollen einerseits Unsicherheiten in der Entwicklung des Flugverkehrs aufgefangen werden. Andererseits soll das «Gebiet mit Lärmbelastung» im Interesse der Rechts- und Planungssicherheit mittel- bis langfristig Bestand haben. Mit der Siedlungsplanung der Gemeinden bestehen keine wesentlichen Konflikte. Die Lärmberechnung mit tieferen Verkehrszahlen liegt vor (Prognoseszenario «Minimum»)</p>

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
1 (Fortsetzung)		<p>gemäss Koordinationsprotokoll mit 68'000 Flugbewegungen gesamt, 5'500 Linien- und Charter, 13'000 Grossflugzeugen, 11'000 Jets), die Abweichungen zu den im Objektblatt enthaltenen Lärmkurven sind gering. Die mit dem SIL geschaffenen Reserven für die Entwicklung des Flugbetriebs sind hinreichend begründet, neue Lärmberechnungen sind nicht erforderlich.</p> <p>Das «Gebiet mit Lärmbelastung» ist auf die nach Umweltschutzgesetz geltenden Lärmgrenzwerte abzustellen. Neue Erkenntnisse zur Gesundheitsschädigung durch Fluglärm könnten nur über eine Anpassung dieser Grenzwerte in den SIL einfließen. Im Übrigen gilt das Vorsorgeprinzip.</p>
2 Zulassungszwang im Objektblatt streichen und durch eine konzessionskonforme Formulierung ersetzen (z.B. «Zulassung gemäss Konzession»).	<p><i>Festlegungen zur Zweckbestimmung:</i> «... Der Flughafen soll sich zur besseren Nutzung des volkswirtschaftlichen Potentials, unter Beachtung des Zulassungszwangs, massvoll entwickeln.»</p>	<p>Dem Antrag wird entsprochen. Die Begrenzung der Verkehrsmenge und die Prioritätenfolge der zugelassenen Verkehrsarten richten sich nach den Bestimmungen in der Konzession (bzw. im Objektblatt und im Betriebsreglement). Der Zulassungszwang wird durch diese Bestimmungen eingeschränkt. Er gewährleistet jedoch die Gleichbehandlung verschiedener Nutzer innerhalb der gleichen Kategorie. Der beanstandete Texteschub in der Zweckbestimmung kann ohne Verlust weggelassen werden. Die beantragte Prioritätenregelung ist bereits heute in der Zweckbestimmung enthalten.</p>
3 Erleichterungen bei den Immissionsgrenzwerten für Lärm streichen bzw. auf landwirtschaftliche Einzelgehöfte beschränken.	keine	<p>Den Grundsatz, wonach bei Regionalflughäfen mit Linienverkehr Erleichterungen gewährt werden können, hat der Bundesrat bereits 2000 im Konzeptteil des SIL verabschiedet. Daran soll festgehalten werden. Im Übrigen können die Grenzwerte in den bestehenden Bauzonen eingehalten werden; innerhalb des «Gebiets mit Lärmbelastung» werden Erleichterungen allenfalls bei Einzelgehöften erforderlich.</p>
4 Flächen für Abstellflächen und Hochbauten für den privaten Flugverkehr sind entsprechend der beantragten Reduktion der Flugbewegungszahl zu verkleinern.	keine	<p>Im Objektblatt werden nur der Flugplatzperimeter und der ungefähre Standort der neuen Bauten und Anlagen festgelegt. Die für diese Bauten und Anlagen erforderliche Fläche wird weder quantifiziert noch näher definiert. Dies ist Gegenstand der nachfolgenden Plangenehmigungsverfahren (wäre in einem Sachplan nicht stufengerecht). Im Übrigen wird der Flughafenperimeter gegenüber dem Objektblatt 2002 nicht erweitert.</p>
5 Im Objektblatt ist die gemäss REKO/UVEK (2003) verfügte Verpflichtung zu Lärmmessungen festzuhalten.	keine	<p>Der Flughafen ist verpflichtet, zur Überprüfung des LBK jährliche Lärmberechnungen durchzuführen. Dies ist auch so im Objektblatt festgelegt. Damit kann die Lärmentwicklung in den An- und Abflugschneisen in hinreichender Form mitverfolgt werden. Die Berechnungsmethode (richtet sich nach Vorgabe der LSV) wurde mit Lärmmessungen validiert. Diese Messungen haben das Ergebnis der Lärmberechnungen bestätigt.</p>

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<p>6 An Wochenenden ist ein Verbot von Flügen vor 8 Uhr vorzusehen. Solche Frühflüge sind ein grosses Ärgernis für die Bevölkerung, führen zu Aufwachreaktionen und widersprechen der kantonal geschützten Sonntagsruhe. Tagesrandverbindungen an Wochenenden dienen nicht dem Geschäftsreiseverkehr, sondern für Ferienflüge.</p>	keine	<p>Das Objektblatt legt keine nach Wochentagen differenzierten Betriebszeiten fest (wäre in einem Sachplan nicht stufengerecht). Dies ist Gegenstand des Betriebsreglements. Abgesehen davon ergibt sich der Flugplan nicht zuletzt aus der Zahl der Rotationen pro Tag, zu welchen die Fluggesellschaften ihre Flugzeuge einsetzen, um ihren Betrieb wirtschaftlich zu gestalten. Weiter müssen die Betriebszeiten auf die Anschlussflüge auf den Zielflughäfen ausgerichtet werden. Dies gilt auch für die Wochenenden.</p>
<p>7 Verpflichtung für eine umweltgerechte Parkplatzbewirtschaftung ins Objektblatt aufnehmen. Im Genehmigungsentscheid zum Parkplatz Nord fehlt eine verbindliche Verpflichtung zur Parkplatzbewirtschaftung. Die öffentlichen Buslinien sollen nicht durch ein attraktives und günstiges Parkplatzangebot konkurrenziert werden. Für Parkplätze sollen ortsübliche Tarife erhoben werden.</p>	<p><i>Festlegungen zur Erschliessung, Ergänzung:</i> <u>«Kanton und Gemeinden sorgen in Absprache mit der Flughafenhalterin für eine attraktive Erschliessung des Flughafens mit dem öffentlichen Verkehrsmittel. Damit soll der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Flughafen erhöht werden. Die Flughafenhalterin unterstützt dieses Ziel mit einer konsequenten Parkplatzbewirtschaftung auf dem Flughafenareal und einer Koordination des Parkplatzangebots mit der Gemeinde Belp. Wesentliche Ausbauten der Parkplatzanlagen sind in ein Gesamtkonzept über die Verkehrerschliessung am Flughafen einzubetten.»</u> <i>Erläuterungen zur Erschliessung, Ergänzung 1. Abschnitt:</i> <u>«Dem Grundsatz, wonach Flugplätze mit Linienverkehr mit einem öffentlichen Verkehrsmittel zu erschliessen sind, wird mit den bestehenden Busverbindungen von Bern und von Rubigen/Belp Rechnung getragen. Die Qualität dieses öffentlichen Verkehrsangebots für Beschäftigte, Passagiere und Besucher am Flughafen soll erhalten und soweit möglich verbessert werden (z.B. direkte Verbindungen, attraktive Fahrplangestaltung). Der Busbetrieb soll durch die Mit einem zurückhaltenden Ausbau des Parkplatzangebots und einer konsequenten Parkraumbewirtschaftung auf dem Flughafenareal und einen zweckmässigen Fahrplan weiterhin gefördert soll dieses Ziel weiterhin unterstützt werden.»</u></p>	<p>Im SIL sollen die Flughafenhalterin zur Parkplatzbewirtschaftung verpflichtet und der Bezug zum öffentlichen Verkehrsangebot verstärkt werden (Aufgabe von Kanton und Gemeinden), wie dies im geltenden Objektblatt im Grundsatz auch bereits enthalten ist. Ziel ist, den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Flughafen zu erhöhen. Mit dieser Festlegungen im Objektblatt kann dem Antrag Rechnung getragen werden. Der Inhalt von Genehmigungsentscheiden ist nicht Gegenstand des SIL.</p>

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Grüne Kanton Bern		
<p>1 Die maximale Flugbewegungszahl ist von 75'000 auf 65'000 zu korrigieren und das Gebiet mit Lärmbelastung entsprechend anzupassen. Die Verkehrsmenge für den Linien- und Charterverkehr ist auf 5'000, für Grossflugzeuge auf 10'000 und für Jets auf 8'000 festzulegen.</p> <p>Die der Lärmberechnung zu Grunde gelegte Nachfrageprognose beruht auf veralteten Zahlen und ist unglaubwürdig. Die Annahmen zum Flottenmix sind nicht überprüfbar. Mit dem SIL werden zu grosse Reserven für die Entwicklung des Flugbetriebs geschaffen. Dies widerspricht der Bestimmung, wonach konkrete Vorhaben erst festgesetzt werden dürfen, wenn ein Bedarf besteht (Art. 15 Abs. 2 RPV). Die Lärmberechnungen sind zu verbessern und auf zuverlässige und überprüfbare Grundlagen abzustützen. Mit der beantragten reduzierten Flugbewegungszahl wird dem Flughafen eine massvolle Entwicklung zugestanden.</p>	<p>Anpassung Erläuterungen zur Zweckbestimmung: vgl. VgF, Antrag 1</p>	<p>Im Lichte der jüngsten Entwicklung der Verkehrszahlen wurde die Nachfrageprognose 2020 überprüft: Die obere Grenze der Gesamtzahl von jährlich 75'000 Bewegungen hat sich bestätigt (vgl. Ausführungen zum Antrag 1 der VgF).</p> <p>Die Nachfrageprognose kann nach wie vor als plausibel beurteilt werden, sie bildet eine zweckmässige Grundlage für die Lärmberechnung. Die mit dem SIL geschaffenen Reserven für die Entwicklung des Flugbetriebs sind hinreichend begründet, neue Lärmberechnungen sind nicht erforderlich (vgl. Ausführungen zum Antrag 1 der VgF).</p>
<p>2 Zulassungszwang im Objektblatt streichen und durch eine konzessionskonforme Formulierung ersetzen (z.B. «Zulassung gemäss Konzession»).</p> <p>Bestehende Formulierung «unter Beachtung des Zulassungszwangs» steht im Widerspruch zum kantonalen Richtplan. Sie hat zur Folge, dass der private Flugverkehr (Geschäfts-, Touristik- und Arbeitsflüge) dem öffentlichen Verkehr (Linien- und Charterverkehr) in Entwicklung und Betrieb gleichgestellt wird. Sie verpflichtet den Flughafen, zu gegebenen Betriebszeiten jede Art von Flugverkehr zuzulassen. Einschränkungen aus Gründen der Verkehrssicherheit oder Lärmbekämpfung sollen aber möglich bleiben, wie dies in der Konzession vorgesehen ist.</p>	<p>Anpassung Festlegungen zur Zweckbestimmung: vgl. VgF, Antrag 2</p>	<p>Dem Antrag wird entsprochen. Die Begrenzung der Verkehrsmenge und die Prioritätenfolge der zugelassenen Verkehrsarten richten sich nach den Bestimmungen in der Konzession (bzw. im Objektblatt und im Betriebsreglement). Der Zulassungszwang wird durch diese Bestimmungen eingeschränkt. Er gewährleistet jedoch die Gleichbehandlung verschiedener Nutzer innerhalb der gleichen Kategorie. Der beanstandete Texteintrag in der Zweckbestimmung kann ohne Verlust weggelassen werden. Die beantragte Prioritätenregelung ist bereits heute in der Zweckbestimmung enthalten.</p>
<p>3 Erleichterungen bei den Immissionsgrenzwerten für Lärm streichen bzw. auf landwirtschaftliche Einzelgehöfte beschränken.</p> <p>Bei weniger Bewegungen im Linien- und Charterverkehr kann der private Flugverkehr massiv zulegen. Die vorgesehenen Erleichterungen kämen grösstenteils diesem Verkehr zugute, was weder sachgerecht noch erwünscht ist (verstösst gegen Interessenabwägung nach Art. 17 USG). Das angestrebte Nichtwachstum des Privatflugverkehrs stellt keine unverhältnismässige Betriebseinschränkung dar.</p>	<p>keine</p>	<p>Den Grundsatz, wonach bei Regionalflughäfen mit Linienverkehr Erleichterungen gewährt werden können, hat der Bundesrat bereits 2000 im Konzeptteil des SIL verabschiedet. Daran soll festgehalten werden. Im Übrigen können die Grenzwerte in den bestehenden Bauzonen eingehalten werden; innerhalb des «Gebiets mit Lärmbelastung» werden Erleichterungen allenfalls bei Einzelgehöften erforderlich.</p>
<p>4 Flächen für Abstellflächen und Hochbauten für den privaten Flugverkehr sind entsprechend der beantragten Reduktion der Flugbewegungszahl zu verkleinern.</p> <p>Der im Objektblatt vorgesehene Bereich für Hochbauten und Abstellflächen südwestlich der Piste beinhaltet eine zu grosse und ungenügend spezifizierte Reserve für den privaten Flugverkehr.</p>	<p>keine</p>	<p>Im Objektblatt werden nur der Flugplatzperimeter und der ungefähre Standort der neuen Bauten und Anlagen festgelegt. Die für diese Bauten und Anlagen erforderliche Fläche wird weder quantifiziert noch näher definiert. Dies ist Gegenstand der nachfolgenden Plangenehmigungsverfahren (wäre in einem Sachplan nicht stufengerecht). Im Übrigen wird der Flughafenperimeter gegenüber dem Objektblatt 2002 nicht erweitert.</p>

Anträge	Propositions	Proposte	Änderung im SIL	Modification du PSIA	Modifica del PSIA	Bemerkungen	Remarques	Osservazioni
5	Im Objektblatt ist die gemäss REKO/UVEK (2003) verfügte Verpflichtung zu Lärm-messungen festzuhalten.	Periodische Messungen sollen den Unge-wisheiten bezüglich Bewegungszahl und Flottenzusammensetzung Rechnung tragen. Sind aus Gründen der Transpa-renz unter den Festlegungen zur Lärm-belastung zu erwähnen.	keine			Der Flughafen ist verpflichtet, zur Über-prüfung des LBK jährliche Lärmberech-nungen durchzuführen. Dies ist auch so im Objektblatt festgelegt. Damit kann die Lärmentwicklung in hinreichender Form mitverfolgt werden. Die Berechnungs-methode (richtet sich nach Vorgabe der LSV) wurde mit Lärm-messungen validiert. Diese Messungen haben das Ergebnis der Lärmberechnungen bestätigt.		
6	An Wochenenden sind Flüge erst ab 8 Uhr zu bewilligen.	Solche Frühflüge sind ein Ärgernis für die Bevölkerung, führen zu Aufwachreak-tionen und widersprechen der kantonal geschützten Sonntagsruhe. Der Ruhezeit am Sonntagmorgen ist verbindlich Rechnung zu tragen.	keine			Das Objektblatt legt keine nach Wochen-tagen differenzierten Betriebszeiten fest (wäre in einem Sachplan nicht stufenge-recht). Dies ist Gegenstand des Betriebs-reglements. Abgesehen davon ergibt sich der Flugplan nicht zuletzt aus der Zahl der Rotationen pro Tag, zu welchen die Fluggesellschaften ihre Flugzeuge einset-zen, um ihren Betrieb wirtschaftlich zu gestalten. Weiter müssen die Betriebs-zeiten auf die Anschlussflüge auf den Zielflughäfen ausgerichtet werden. Dies gilt auch für die Wochenenden.		
SP, Sozialdemokratische Partei des Kantons Bern								
1	Das Potenzial ist von 75'000 auf 65'000 Flugbewegungen herabzusetzen und das Gebiet mit Lärmbelastung entsprechend anzupassen.	Die der Lärmberechnung zu Grunde gelegte Nachfrageprognose beruht auf veralteten Zahlen und ist unglaubwürdig. Die Annahmen zum Flottenmix sind nicht überprüfbar. Der Vergleich mit dem geltenden LBK lässt vermuten, dass mit dem SIL zu grosse Reserven für die Entwicklung des Flugbetriebs geschaffen werden. Dies widerspricht der Bestim-mung, wonach konkrete Vorhaben erst festgesetzt werden dürfen, wenn ein Bedarf besteht (Art. 15 Abs. 2 RPV). Die Lärmberechnungen sind zu verbessern und auf zuverlässige und überprüfbare Grundlagen abzustützen.	keine			Im Lichte der jüngsten Entwicklung der Verkehrszahlen wurde die Nachfrage-prognose 2020 überprüft: Die obere Grenze der Gesamtzahl von jährlich 75'000 Bewegungen hat sich bestätigt (vgl. Ausführungen zum Antrag 1 der VfF).	Die Nachfrageprognose kann nach wie vor als plausibel beurteilt werden, sie bildet eine zweckmässige Grundlage für die Lärmberechnung. Die mit dem SIL geschaffenen Reserven für die Entwick-lung des Flugbetriebs sind hinreichend begründet, neue Lärmberechnungen sind nicht erforderlich (vgl. Ausführungen zum Antrag 1 der VfF).	Im Übrigen ist das «Gebiet mit Lärmbe-lastung» auf die nach Umweltschutz-gesetz geltenden Lärmgrenzwerte abzustellen. Anzahl und Lärmpegel der einzelnen Flugzeugtypen werden nach den methodischen Vorgaben der LSV in die Lärmberechnung einbezogen.
2	Erleichterungen bei den Immissionsgrenz-werten für Lärm streichen bzw. auf landwirtschaftliche Einzelgehöfte beschränken.	Bei weniger Bewegungen im Linien- und Charterverkehr kann der private Flugver-kehr massiv zulegen. Die vorgesehenen Erleichterungen kämen grösstenteils diesem Verkehr zugute, was nicht sach-gerecht ist und gegen die Interessenab-wägung nach Art. 17 USG verstösst.	keine			Den Grundsatz, wonach bei Regional-flughäfen mit Linienverkehr Erleichte-rungen gewährt werden können, hat der Bundesrat bereits 2000 im Konzeptteil des SIL verabschiedet. Daran soll festge-halten werden. Im Übrigen können die Grenzwerte in den bestehenden Bau-zonen eingehalten werden; innerhalb des «Gebiets mit Lärmbelastung» werden Erleichterungen allenfalls bei Einzelge-höften erforderlich.		

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<p>3 An Wochenenden sind Flüge erst ab 8 Uhr zu bewilligen.</p> <p>Solche Frühflüge sind ein grosses Ärgernis für die Bevölkerung, führen zu Aufwachreaktionen in den Flugschneisen und widersprechen der kantonal geschützten Sonntagsruhe. Der Ruhezeit am Sonntagmorgen ist verbindlich Rechnung zu tragen.</p>	keine	<p>Das Objektblatt legt keine nach Wochentagen differenzierten Betriebszeiten fest (wäre in einem Sachplan nicht stufengerecht). Dies ist Gegenstand des Betriebsreglements. Abgesehen davon ergibt sich der Flugplan nicht zuletzt aus der Zahl der Rotationen pro Tag, zu welchen die Fluggesellschaften ihre Flugzeuge einsetzen, um ihren Betrieb wirtschaftlich zu gestalten. Weiter müssen die Betriebszeiten auf die Anschlussflüge auf den Zielflughäfen ausgerichtet werden. Dies gilt auch für die Wochenenden.</p>
Läbigi Stadt		
<p>1 Die maximale Grenze von Flugbewegungen pro Jahr soll 65'000 statt 75'000 betragen. Die Lärmkurve ist entsprechend anzupassen. Der Anteil Flugbewegungen für den Linien- und Charterverkehr ist auf 5'000, für Grossflugzeuge auf 10'000 und für Jets auf 8'000 festzulegen.</p> <p>Mit Blick auf die Lärmproblematik ist eine Steigerung der Bewegungszahl um 50% gegenüber heute nicht verantwortbar. Ein moderates Wachstum bleibt dennoch möglich.</p>	Anpassung Erläuterungen zur Zweckbestimmung: vgl. VgF, Antrag 1	<p>Im Lichte der jüngsten Entwicklung der Verkehrszahlen wurde die Nachfrageprognose 2020 überprüft: Die obere Grenze der Gesamtzahl von jährlich 75'000 Bewegungen hat sich bestätigt (vgl. Ausführungen zum Antrag 1 der VgF).</p> <p>Die Nachfrageprognose kann nach wie vor als plausibel beurteilt werden, sie bildet eine zweckmässige Grundlage für die Lärmberechnung. Die mit dem SIL geschaffenen Reserven für die Entwicklung des Flugbetriebs sind hinreichend begründet, neue Lärmberechnungen sind nicht erforderlich (vgl. Ausführungen zum Antrag 1 der VgF).</p>
<p>2 Zulassungszwang im Objektblatt streichen und durch eine konzessionskonforme Formulierung ersetzen (z.B. «Zulassung gemäss Konzession»).</p> <p>Damit wird der kantonalen Richtplanung Rechnung getragen. Der absolut festgelegte Zulassungszwang verpflichtet den Flughafen, zu gegebenen Betriebszeiten jede Art von Flugverkehr zuzulassen.</p>	Anpassung Festlegungen zur Zweckbestimmung: vgl. VgF, Antrag 2	<p>Dem Antrag wird entsprochen. Die Begrenzung der Verkehrsmenge und die Prioritätenfolge der zugelassenen Verkehrsarten richten sich nach den Bestimmungen in der Konzession (bzw. im Objektblatt und im Betriebsreglement). Der Zulassungszwang wird durch diese Bestimmungen eingeschränkt. Er gewährleistet jedoch die Gleichbehandlung verschiedener Nutzer innerhalb der gleichen Kategorie. Der beanstandete Texteintrag in der Zweckbestimmung kann ohne Verlust weggelassen werden.</p>
<p>3 Die Erleichterungen bei den Immissionsgrenzwerten für Lärm sind zu streichen.</p> <p>Bei weniger Bewegungen im Linien- und Charterverkehr kann der private Flugverkehr massiv zulegen. Die Erleichterungen kämen grösstenteils diesem Verkehr zu Gute, was nicht sachgerecht ist.</p>	keine	<p>Den Grundsatz, wonach bei Regionalflughäfen mit Linienverkehr Erleichterungen gewährt werden können, hat der Bundesrat bereits 2000 im Konzeptteil des SIL verabschiedet. Daran soll festgehalten werden. Im Übrigen können die Grenzwerte in den bestehenden Bauzonen eingehalten werden; innerhalb des «Gebiets mit Lärmbelastung» werden Erleichterungen allenfalls bei Einzelgehöften erforderlich.</p>
<p>4 Flächen für Abstellflächen und Hochbauten für den privaten Flugverkehr sind entsprechend der beantragten Reduktion der Flugbewegungszahl zu verkleinern.</p> <p>Der private Flugverkehr erhält ein zu starkes Gewicht, der gesetzte Rahmen lässt einen massiven Ausbau zu.</p>	keine	<p>Im Objektblatt werden nur der Flugplatzperimeter und der ungefähre Standort der neuen Bauten und Anlagen festgelegt. Die für diese Bauten und Anlagen erforderliche Fläche wird weder quantifiziert noch näher definiert. Dies ist Gegenstand der nachfolgenden Plangenehmigungsverfahren (wäre in einem Sachplan nicht stufengerecht). Im Übrigen wird der Flughafenperimeter gegenüber dem Objektblatt 2002 nicht erweitert.</p>

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
5 Im Objektblatt ist die gemäss REKO/UVEK (2003) verfügte Verpflichtung zu Lärm-messungen festzuhalten. Sind aus Gründen der Transparenz unter den Festlegungen zur Lärmbelastung zu erwähnen.	keine	Der Flughafen ist verpflichtet, zur Überprüfung des LBK jährliche Lärmberechnungen durchzuführen. Dies ist auch so im Objektblatt festgelegt. Damit kann die Lärmentwicklung in hinreichender Form mitverfolgt werden. Die Berechnungsmethode (richtet sich nach Vorgabe der LSV) wurde mit Lärm-messungen validiert. Diese Messungen haben das Ergebnis der Lärmberechnungen bestätigt.
6 An Wochenenden sind Flüge erst ab 8 Uhr zu bewilligen. Solche Frühflüge sind ein Ärgernis für die Bevölkerung, führen zu Aufwachreaktionen in den Flugschneisen und widersprechen der kantonal geschützten Sonntagsruhe. Die Ruhezeit am Sonntagmorgen ist beim Betrieb des Flughafens zu berücksichtigen.	keine	Das Objektblatt legt keine nach Wochentagen differenzierten Betriebszeiten fest (wäre in einem Sachplan nicht stufengerecht). Dies ist Gegenstand des Betriebsreglements. Abgesehen davon ergibt sich der Flugplan nicht zuletzt aus der Zahl der Rotationen pro Tag, zu welchen die Fluggesellschaften ihre Flugzeuge einsetzen, um ihren Betrieb wirtschaftlich zu gestalten. Weiter müssen die Betriebszeiten auf die Anschlussflüge auf den Zielflughäfen ausgerichtet werden. Dies gilt auch für die Wochenenden.
VCS, Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion Bern		
1 Die maximale Flugbewegungszahl ist von 75'000 auf 65'000 herabzusetzen, die Lärmkurve ist entsprechend anzupassen. Der Anteil Flugbewegungen für den Linien- und Charterverkehr ist auf 5'000, für Grossflugzeuge auf 10'000 und für Jets auf 8'000 festzulegen. Das Objektblatt orientiert sich nicht an der Begrenzung des Angebots. Die der Lärmberechnung zu Grunde gelegte Nachfrageprognose übertrifft die Nachfrage der letzten 5 Jahre deutlich, was nicht nachvollziehbar ist. Für die Anbindung inländischer Ziele und naher Ziele im Ausland ist die Bahn zu fördern. Die Landesflughäfen sind mit dem öV bestens zu erreichen. Mit dem SIL werden zu grosse Reserven für die Entwicklung des Flugbetriebs geschaffen. Dies widerspricht der Bestimmung, wonach konkrete Vorhaben erst festgesetzt werden dürfen, wenn ein Bedarf besteht (Art. 15 Abs. 2 RPV). Mit den geforderten Bewegungszahlen dürfte die Lärmkurve wesentlich anwohnerfreundlicher ausfallen.	Anpassung Erläuterungen zur Zweckbestimmung: vgl. VgF, Antrag 1	Im Lichte der jüngsten Entwicklung der Verkehrszahlen wurde die Nachfrageprognose 2020 überprüft: Die obere Grenze der Gesamtzahl von jährlich 75'000 Bewegungen hat sich bestätigt (vgl. Ausführungen zum Antrag 1 der VgF). Die Nachfrageprognose kann nach wie vor als plausibel beurteilt werden, sie bildet eine zweckmässige Grundlage für die Lärmberechnung. Die mit dem SIL geschaffenen Reserven für die Entwicklung des Flugbetriebs sind hinreichend begründet, neue Lärmberechnungen sind nicht erforderlich (vgl. Ausführungen zum Antrag 1 der VgF).
2 Der private Verkehr zum Flugplatz soll eingedämmt, die Attraktivität des öV-Zubringers weiter gefördert werden. Dazu sollen die Parkplatzgebühren deutlich erhöht werden. Von einem Ausbau des Parkplatzangebots ist abzusehen. Handlungsbedarf bei der Reduktion des Privatverkehrs zum Flughafen (Reduktion Luftbelastung). Attraktive und günstige Parkplatzangebote erschweren den Weiterbetrieb der existierenden öV-Angebote.	Ergänzung von Festlegungen und Erläuterungen zur Erschliessung: vgl. VgF, Antrag 7	Im SIL sollen die Flughafenhalterin zur Parkplatzbewirtschaftung verpflichtet und der Bezug zum öffentlichen Verkehrsangebot verstärkt werden (Aufgabe von Kanton und Gemeinden), wie dies im geltenden Objektblatt im Grundsatz auch bereits enthalten ist. Ziel ist, den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Flughafen zu erhöhen. Mit dieser Festlegung im Objektblatt kann dem Antrag Rechnung getragen werden.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
2 (Fortsetzung)		Die konkreten Massnahmen der Parkplatzbewirtschaftung (z.B. Tarifgestaltung) sind nicht Gegenstand des SIL. Ebenso ist, gestützt auf die im Objektblatt enthaltenen Grundsätze, der Bedarfsnachweis für neue Parkplätze in den jeweiligen Plangenehmigungsverfahren zu erbringen. Durch den Flugplatzperimeter ist die Lage möglicher Standorte begrenzt.
3 Zulassungszwang im Objektblatt streichen und durch eine konzessionskonforme Formulierung ersetzen (z.B. «Zulassung gemäss Konzession») Bestehende Formulierung «unter Beachtung des Zulassungszwangs» hat zur Folge, dass der private Flugverkehr dem öffentlichen Verkehr (Linien- und Charterverkehr) gleichgestellt wird. Sie verpflichtet den Flughafen, zu gegebenen Betriebszeiten jede Art von Flugverkehr zuzulassen. Einschränkungen aus Gründen der Lärmbekämpfung sollen möglich bleiben, wie dies in der Konzession vorgesehen ist.	Anpassung Festlegungen zur Zweckbestimmung: vgl. VgF, Antrag 2	Dem Antrag wird entsprochen. Die Begrenzung der Verkehrsmenge und die Prioritätenfolge der zugelassenen Verkehrsarten richten sich nach den Bestimmungen in der Konzession (bzw. im Objektblatt und im Betriebsreglement). Der Zulassungszwang wird durch diese Bestimmungen eingeschränkt. Er gewährleistet jedoch die Gleichbehandlung verschiedener Nutzer innerhalb der gleichen Kategorie. Der beanstandete Texteintrag in der Zweckbestimmung kann ohne Verlust weggelassen werden.
4 Die Erleichterungen bei den Immissionsgrenzwerten für Lärm sind zu streichen. Bei weniger Bewegungen im Linien- und Charterverkehr kann der private Flugverkehr massiv zulegen. Die Erleichterungen kämen grösstenteils diesem Verkehr zu Gute, was nicht nachvollziehbar ist und im Widerspruch zu den Entwicklungsgrundsätzen des SIL steht.	keine	Den Grundsatz, wonach bei Regionalflughäfen mit Linienverkehr Erleichterungen gewährt werden können, hat der Bundesrat bereits 2000 im Konzeptteil des SIL verabschiedet. Daran soll festgehalten werden. Im Übrigen können die Grenzwerte in den bestehenden Bauzonen eingehalten werden; innerhalb des «Gebiets mit Lärmbelastung» werden Erleichterungen allenfalls bei Einzelgehöften erforderlich.
5 Flächen für Abstellflächen und Hochbauten für den privaten Flugverkehr sind entsprechend der beantragten Reduktion der Flugbewegungszahl zu verkleinern. Der im Objektblatt vorgesehene Bereich für Hochbauten und Abstellflächen südwestlich der Piste beinhaltet eine zu grosse und ungenügend spezifizierte Reserve für den privaten Flugverkehr.	keine	Im Objektblatt werden nur der Flugplatzperimeter und der ungefähre Standort der neuen Bauten und Anlagen festgelegt. Die für diese Bauten und Anlagen erforderliche Fläche wird weder quantifiziert noch näher definiert. Dies ist Gegenstand der nachfolgenden Plangenehmigungsverfahren (wäre in einem Sachplan nicht stufengerecht). Im Übrigen wird der Flughafenperimeter gegenüber dem Objektblatt 2002 nicht erweitert.
6 Im Objektblatt ist die gemäss REKO/UVEK (2003) verfügte Verpflichtung zu Lärmessungen festzuhalten. Punktuelle periodische Messungen zur Kontrolle der Lärmberechnungen in den An- und Abflugschneisen, Jährliche Publikation der Ergebnisse. Sind aus Gründen der Transparenz unter den Festlegungen zur Lärmbelastung zu erwähnen.	keine	Der Flughafen ist verpflichtet, zur Überprüfung des LBK jährliche Lärmberechnungen durchzuführen. Dies ist auch so im Objektblatt festgelegt. Damit kann die Lärmentwicklung in den An- und Abflugschneisen in hinreichender Form mitverfolgt werden. Die Berechnungsmethode (richtet sich nach Vorgabe der LSV) wurde mit Lärmessungen validiert. Diese Messungen haben das Ergebnis der Lärmberechnungen bestätigt.

Anträge	Propositions	Proposte	Änderung im SIL	Modification du PSIA	Modifica del PSIA	Bemerkungen	Remarques	Osservazioni
7	<p>An Wochenenden sind Flüge erst ab 8 Uhr zu bewilligen.</p> <p>Solche Frühflüge stellen eine Beeinträchtigung für die Bevölkerung dar und widersprechen der kantonal geschützten Sonntagsruhe. Die Ruhezeit am Sonntagmorgen ist beim Betrieb des Flughafens zu berücksichtigen.</p>		keine			<p>Das Objektblatt legt keine nach Wochentagen differenzierten Betriebszeiten fest (wäre in einem Sachplan nicht stufengerecht). Dies ist Gegenstand des Betriebsreglements. Abgesehen davon ergibt sich der Flugplan nicht zuletzt aus der Zahl der Rotationen pro Tag, zu welchen die Fluggesellschaften ihre Flugzeuge einsetzen, um ihren Betrieb wirtschaftlich zu gestalten. Weiter müssen die Betriebszeiten auf die Anschlussflüge auf den Zielflughäfen ausgerichtet werden. Dies gilt auch für die Wochenenden.</p>		
WWF Bern								
1	<p>Die maximale Flugbewegungszahl ist von 75'000 auf 65'000 herabzusetzen, die Lärmkurve ist entsprechend anzupassen. Der Anteil Flugbewegungen für den Linien- und Charterverkehr ist auf 5'000, für Grossflugzeuge auf 10'000 und für Jets auf 8'000 festzulegen.</p> <p>Das Objektblatt orientiert sich nicht an der Begrenzung des Angebots. Die der Lärmberechnung zu Grunde gelegte Nachfrageprognose übertrifft die Nachfrage der letzten 5 Jahre deutlich, was nicht nachvollziehbar ist. Für die Anbindung inländischer Ziele und naher Ziele im Ausland ist die Bahn zu fördern. Die Landesflughäfen sind mit dem öV bestens zu erreichen. Mit dem SIL werden zu grosse Reserven für die Entwicklung des Flugbetriebs geschaffen. Dies widerspricht der Bestimmung, wonach konkrete Vorhaben erst festgesetzt werden dürfen, wenn ein Bedarf besteht (Art. 15 Abs. 2 RPV). Mit den geforderten Bewegungszahlen dürfte die Lärmkurve wesentlich anwohnerfreundlicher ausfallen.</p>		Anpassung Erläuterungen zur Zweckbestimmung: vgl. VgF, Antrag 1			<p>Im Lichte der jüngsten Entwicklung der Verkehrszahlen wurde die Nachfrageprognose 2020 überprüft: Die obere Grenze der Gesamtzahl von jährlich 75'000 Bewegungen hat sich bestätigt (vgl. Ausführungen zum Antrag 1 der VgF).</p> <p>Die Nachfrageprognose kann nach wie vor als plausibel beurteilt werden, sie bildet eine zweckmässige Grundlage für die Lärmberechnung. Die mit dem SIL geschaffenen Reserven für die Entwicklung des Flugbetriebs sind hinreichend begründet, neue Lärmberechnungen sind nicht erforderlich (vgl. Ausführungen zum Antrag 1 der VgF).</p>		
2	<p>Der private Verkehr zum Flugplatz soll eingedämmt, die Attraktivität des öV-Zubringers weiter gefördert werden. Dazu sollen die Parkplatzgebühren deutlich erhöht werden. Von einem Ausbau des Parkplatzangebots ist abzusehen.</p> <p>Handlungsbedarf bei der Reduktion des Privatverkehrs zum Flughafen (Reduktion Luftbelastung). Attraktive und günstige Parkplatzangebote erschweren den Weiterbetrieb der existierenden öV-Angebote.</p>		Ergänzung von Festlegungen und Erläuterungen zur Erschliessung: vgl. VgF, Antrag 7			<p>Im SIL sollen die Flughafenhalterin zur Parkplatzbewirtschaftung verpflichtet und der Bezug zum öffentlichen Verkehrsangebot verstärkt werden (Aufgabe von Kanton und Gemeinden), wie dies im geltenden Objektblatt im Grundsatz auch bereits enthalten ist. Ziel ist, den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Flughafen zu erhöhen. Mit dieser Festlegungen im Objektblatt kann dem Antrag Rechnung getragen werden.</p> <p>Die konkreten Massnahmen der Parkplatzbewirtschaftung (z.B. Tarifgestaltung) sind nicht Gegenstand des SIL. Ebenso ist, gestützt auf die im Objektblatt enthaltenen Grundsätze, der Bedarfsnachweis für neue Parkplätze in den jeweiligen Plangenehmigungsverfahren zu erbringen. Durch den Flugplatzperimeter ist die Lage möglicher Standorte begrenzt.</p>		

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<p>3 Zulassungszwang im Objektblatt streichen und durch eine konzessionskonforme Formulierung ersetzen (z.B. «Zulassung gemäss Konzession»).</p> <p>Bestehende Formulierung «unter Beachtung des Zulassungszwangs» hat zur Folge, dass der private Flugverkehr dem öffentlichen Verkehr (Linien- und Charterverkehr) gleichgestellt wird. Sie verpflichtet den Flughafen, zu gegebenen Betriebszeiten jede Art von Flugverkehr zuzulassen. Einschränkungen aus Gründen der Lärmbekämpfung sollen möglich bleiben, wie dies in der Konzession vorgesehen ist.</p>	<p>Anpassung Festlegungen zur Zweckbestimmung: vgl. VgF, Antrag 2</p>	<p>Dem Antrag wird entsprochen. Die Begrenzung der Verkehrsmenge und die Prioritätenfolge der zugelassenen Verkehrsarten richten sich nach den Bestimmungen in der Konzession (bzw. im Objektblatt und im Betriebsreglement). Der Zulassungszwang wird durch diese Bestimmungen eingeschränkt. Er gewährleistet jedoch die Gleichbehandlung verschiedener Nutzer innerhalb der gleichen Kategorie. Der beanstandete Texteintrag in der Zweckbestimmung kann ohne Verlust weggelassen werden.</p>
<p>4 Die Erleichterungen bei den Immissionsgrenzwerten für Lärm sind zu streichen.</p> <p>Bei weniger Bewegungen im Linien- und Charterverkehr kann der private Flugverkehr massiv zulegen. Die Erleichterungen kämen grösstenteils diesem Verkehr zu Gute, was nicht nachvollziehbar ist und im Widerspruch zu den Entwicklungsgrundsätzen des SIL steht.</p>	<p>keine</p>	<p>Den Grundsatz, wonach bei Regionalflughäfen mit Linienverkehr Erleichterungen gewährt werden können, hat der Bundesrat bereits 2000 im Konzeptteil des SIL verabschiedet. Daran soll festgehalten werden. Im Übrigen können die Grenzwerte in den bestehenden Bauzonen eingehalten werden; innerhalb des «Gebiets mit Lärmbelastung» werden Erleichterungen allenfalls bei Einzelgehöften erforderlich.</p>
<p>5 Flächen für Abstellflächen und Hochbauten für den privaten Flugverkehr sind entsprechend der beantragten Reduktion der Flugbewegungszahl zu verkleinern.</p> <p>Der im Objektblatt vorgesehene Bereich für Hochbauten und Abstellflächen südwestlich der Piste beinhaltet eine zu grosse und ungenügend spezifizierte Reserve für den privaten Flugverkehr.</p>	<p>keine</p>	<p>Im Objektblatt werden nur der Flughafenperimeter und der ungefähre Standort der neuen Bauten und Anlagen festgelegt. Die für diese Bauten und Anlagen erforderliche Fläche wird weder quantifiziert noch näher definiert. Dies ist Gegenstand der nachfolgenden Plangenehmigungsverfahren (wäre in einem Sachplan nicht stufengerecht). Im Übrigen wird der Flughafenperimeter gegenüber dem Objektblatt 2002 nicht erweitert.</p>
<p>6 Im Objektblatt ist die gemäss REKO/UVEK (2003) verfügte Verpflichtung zu Lärmmessungen festzuhalten.</p> <p>Punktuelle periodische Messungen zur Kontrolle der Lärmberechnungen in den An- und Abflugschneisen, Jährliche Publikation der Ergebnisse. Sind aus Gründen der Transparenz unter den Festlegungen zur Lärmbelastung zu erwähnen.</p>	<p>keine</p>	<p>Der Flughafen ist verpflichtet, zur Überprüfung des LBK jährliche Lärmberechnungen durchzuführen. Dies ist auch so im Objektblatt festgelegt. Damit kann die Lärmentwicklung in den An- und Abflugschneisen in hinreichender Form mitverfolgt werden. Die Berechnungsmethode (richtet sich nach Vorgabe der LSV) wurde mit Lärmmessungen validiert. Diese Messungen haben das Ergebnis der Lärmberechnungen bestätigt.</p>
<p>7 An Wochenenden sind Flüge erst ab 8 Uhr zu bewilligen.</p> <p>Solche Frühflüge stellen eine Beeinträchtigung für die Bevölkerung dar und widersprechen der kantonal geschützten Sonntagsruhe. Die Ruhezeit am Sonntagmorgen ist beim Betrieb des Flughafens zu berücksichtigen.</p>	<p>keine</p>	<p>Das Objektblatt legt keine nach Wochentagen differenzierten Betriebszeiten fest (wäre in einem Sachplan nicht stufengerecht). Dies ist Gegenstand des Betriebsreglements. Abgesehen davon ergibt sich der Flugplan nicht zuletzt aus der Zahl der Rotationen pro Tag, zu welchen die Fluggesellschaften ihre Flugzeuge einsetzen, um ihren Betrieb wirtschaftlich zu gestalten. Weiter müssen die Betriebszeiten auf die Anschlussflüge auf den Zielflughäfen ausgerichtet werden. Dies gilt auch für die Wochenenden.</p>

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Berner Aero-Club		
1 Zweckbestimmung: die Formulierung «Er dient ... soweit als möglich der fliegerischen Aus- und Weiterbildung und dem Flugsport» ist nicht länger angemessen und degradiert die Schulung der Piloten zur «Manipuliermasse», die ihre Berechtigung nur in Zeiten geringen Verkehrsaufkommens haben würde. Gemäss LFG Art. 103a und luftfahrtpolitischem Bericht liegt die Ausbildung von Luftfahrtpersonal im Interesse des Bundes. Der Flughafen Bern-Belp bietet dafür ein ideales Umfeld. Die fliegerische Aus- und Weiterbildung und der Flugsport sind in ihrer Wichtigkeit den Geschäfts-, Touristik- und Arbeitsflügen gleichzustellen, der Zusatz «soweit als möglich» ist zu streichen.	keine	<p>Die beanstandete Prioritätenregelung der Verkehrsarten ist bereits in der bisher geltenden Zweckbestimmung enthalten. Sie berücksichtigt die im kantonalen Richtplan festgehaltene Stossrichtung, wonach der Kanton die Flüge im öffentlichen Interesse befürwortet, bei den Flügen der rein privaten Bedarfsfliegerei aber eine zurückhaltende Politik verfolgt. Diese Haltung kommt auch in der Stellungnahme verschiedener Gemeinden und Umweltorganisationen zum Ausdruck.</p> <p>Aus der Sicht des Bundes hat die fliegerische Aus- und Weiterbildung tatsächlich einen hohen Stellenwert, weshalb sie in der Zweckbestimmung auch ausdrücklich erwähnt ist. Dass der Flughafen Bern-Belp ein ideales Umfeld für die Flugschulen bietet, wird nicht in Abrede gestellt. Andererseits muss der Flughafen seine Funktion bei der Anbindung der Hauptstadtregion an den internationalen Luftverkehr wahrnehmen können; diesen Flügen ist Priorität einzuräumen. In Erwägung all dieser Aspekte bleibt die im Objektblatt festgelegte generelle Prioritätenregelung gerechtfertigt.</p> <p>Diese Regelung steht auch nicht im Widerspruch zur Strategie der Flughafenhalterin. Im täglichen Betrieb kann sie bei hohem Verkehrsaufkommen bei der Abfertigung der Flüge durch die Flugsicherung zum Ausdruck kommen. Den Weiterbestand oder die Ansiedlung von Flugschulen stellt sie aber nicht in Frage. Die im Objektblatt festgelegten Entwicklungsgrenzen lassen einen massvollen Betrieb der fliegerischen Aus- und Weiterbildung und des Flugsport weiterhin zu.</p>
Alp-Air Bern AG		
1 Zweckbestimmung: die Formulierung «Er dient ... soweit als möglich der fliegerischen Aus- und Weiterbildung und dem Flugsport» ist nicht angebracht. Flugausbildung und Privatfliegerei haben den gleichen Stellenwert wie die Geschäfts-, Touristik- und Arbeitsflüge. Ohne Pilotenausbildung kommt auch der übrige Verkehr zum Erliegen. Der Flughafen Bern-Belp bietet ein ideales Umfeld für diese Ausbildung. Die Konzessionärin ist zudem verpflichtet, den Flughafen allen zugelassenen Luftfahrzeugen zur Verfügung zu stellen. Der Zusatz «soweit als möglich» ist zu streichen.	keine	<p>Die beanstandete Prioritätenregelung der Verkehrsarten ist bereits in der bisher geltenden Zweckbestimmung enthalten. In Erwägung der verschiedenen Aspekte bleibt sie gerechtfertigt (vgl. Ausführungen zum Antrag 1 des Aero-Club).</p> <p>Der Zulassungszwang findet im Übrigen seine Grenzen bei den Bestimmungen in der Konzession (bzw. im Betriebsreglement), wonach die Zulassung nach Kriterien der Verkehrssicherheit und der Lärmbekämpfung eingeschränkt werden kann. Er gewährleistet jedoch die Gleichbehandlung verschiedener Nutzer innerhalb der gleichen Verkehrskategorie.</p>

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Heliswiss Schweizerische Helikopter AG		
1 Zweckbestimmung: die Formulierung «Er dient ... soweit als möglich der fliegerischen Aus- und Weiterbildung und dem Flugsport» ist unglücklich gewählt. Sie impliziert, dass diese Flugarten bei grossem Verkehrsaufkommen eingeschränkt werden können. Gemäss Konzession muss der Flughafen allen Luftfahrzeugen zur Verfügung stehen. Die Ausbildung ist die Grundlage für alle andern Flugarten, ihr ist der gleiche Status zu gewähren. Die Flugschulung ist für mehrere Betriebe am Flughafen ein Kerngeschäft. Der Zusatz «soweit als möglich» ist zu streichen.	keine	Die beanstandete Prioritätenregelung der Verkehrsarten ist bereits in der bisher geltenden Zweckbestimmung enthalten. In Erwägung der verschiedenen Aspekte bleibt sie gerechtfertigt (vgl. Ausführungen zum Antrag 1 des Aero-Club). Der Zulassungszwang findet im Übrigen seine Grenzen bei den Bestimmungen in der Konzession (bzw. im Betriebsreglement), wonach die Zulassung nach Kriterien der Verkehrssicherheit und der Lärmbekämpfung eingeschränkt werden kann. Er gewährleistet jedoch die Gleichbehandlung verschiedener Nutzer innerhalb der gleichen Verkehrskategorie.
Mountain Flyers 80 Ltd, Helikopterunternehmen		
1 Zweckbestimmung: die Formulierung «Er dient ... soweit als möglich der fliegerischen Aus- und Weiterbildung und dem Flugsport» ist nicht akzeptabel. Gemäss Konzession muss der Flughafen allen Luftfahrzeugen zur Verfügung stehen, Einschränkungen sind mit der Konzession nicht vereinbar. Aus- und Weiterbildung ist eine grundlegende Aufgabe der Fliegerei und damit von öffentlichem Interesse. Die Flugschulung ist für mehrere Betriebe am Flughafen ein Kerngeschäft. Sie ist den Geschäfts-, Touristik- und Arbeitsflügen gleichzustellen, der Zusatz «soweit als möglich» ist zu streichen.	keine	Die beanstandete Prioritätenregelung der Verkehrsarten ist bereits in der bisher geltenden Zweckbestimmung enthalten. In Erwägung der verschiedenen Aspekte bleibt sie gerechtfertigt (vgl. Ausführungen zum Antrag 1 des Aero-Club). Der Zulassungszwang findet im Übrigen seine Grenzen bei den Bestimmungen in der Konzession (bzw. im Betriebsreglement), wonach die Zulassung nach Kriterien der Verkehrssicherheit und der Lärmbekämpfung eingeschränkt werden kann. Er gewährleistet jedoch die Gleichbehandlung verschiedener Nutzer innerhalb der gleichen Verkehrskategorie.
Segelfluggruppe Bern		
1 Zweckbestimmung: die Formulierung «Er dient ... soweit als möglich der fliegerischen Aus- und Weiterbildung und dem Flugsport» ist problematisch. Sie führt bei den betroffenen Flugsparten zu Planungs- und Investitionsunsicherheit. Gemäss Konzession muss der Flughafen allen Luftfahrzeugen zur Verfügung stehen, Einschränkungen sind mit der Konzession nicht vereinbar. Aus- und Weiterbildung ist eine grundlegende Aufgabe der Fliegerei und damit von öffentlichem Interesse (ist auch im kantonalen Leitbild Luftverkehr 1997 festgehalten und hat in Bern-Belp eine lange Tradition). Zwischen Flugausbildung und Flugsport besteht eine enge und gegenseitige Abhängigkeit. Bereits die bestehende Prioritätenregelung hat bei der Abfertigung von Segelschleppzügen öfters zu mehrstündigen Verzögerungen geführt. Der Zusatz «soweit als möglich» ist zu streichen.	keine	Die beanstandete Prioritätenregelung der Verkehrsarten ist bereits in der bisher geltenden Zweckbestimmung enthalten. In Erwägung der verschiedenen Aspekte bleibt sie gerechtfertigt (vgl. Ausführungen zum Antrag 1 des Aero-Club). Der Zulassungszwang findet im Übrigen seine Grenzen bei den Bestimmungen in der Konzession (bzw. im Betriebsreglement), wonach die Zulassung nach Kriterien der Verkehrssicherheit und der Lärmbekämpfung eingeschränkt werden kann. Er gewährleistet jedoch die Gleichbehandlung verschiedener Nutzer innerhalb der gleichen Verkehrskategorie.
2 Die im Objektblatt festgehaltene Prognose für das Passagieraufkommen beruht auf veralteten Annahmen. Sie ist zu überprüfen, die Entwicklung der Passagierzahlen in jüngerer Zeit ist einzubeziehen.	<i>Erläuterungen zur Zweckbestimmung (3. Abschnitt):</i> «...Demnach ist bis 2020 mit einer Verkehrsmenge von jährlich 68'000 bis 75'000 (wovon 5'500 bis 6'500 zu <u>12'000</u> Linien- und Charterflüge) und einer Passagierzahl von 473'000 bis zu <u>300'000</u> zu rechnen.»	Dem Antrag wird entsprochen. Die Nachfrageprognose 2020 wurde im Lichte der jüngsten Entwicklung der Verkehrszahlen überprüft: (vgl. Ausführungen zum Antrag 1 der VfG).

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<p>3 Die Zusammenlegung von Graspiste und Segelfluggpiste bezieht sich auf die Bereitstellung und Starts der Schleppzüge. Das bestehende Landefeld soll erhalten bleiben und so verschoben werden, dass die geltenden Abstandsnormen zur Hauptpiste eingehalten sind. Die Erläuterungen im Objektblatt sollen entsprechend ergänzt werden: «Das bestehende Landefeld für Segelflugzeuge wird verschoben.»</p>	<p><i>Erläuterungen zu Flugplatzperimeter, Infrastruktur (2. Abschnitt):</i> «...Areal südlich der Piste auszulagern. Die Segelfluggpiste soll aufgehoben und in die bestehende Graspiste integriert werden. <u>Zusätzlich soll ein separates Landefeld für die Segelflugzeuge erhalten bleiben, das gleichzeitig als neue Helikopterlandefläche dienen soll. Der Helikopterlandeplatz sowie Ausgehend von dieser Landefläche sollen die An- und Abflugwege der Helikopter sollen ebenfalls neu organisiert werden. Durch diese Nutzungsumlegung...</u>»</p>	<p>Dem Antrag kann entsprochen werden. Gemäss Planung der Flughafenhalterin soll die bestehende Segelfluggpiste zwar in die Graspiste integriert werden, zusätzlich soll aber ein separates Landefeld für die Segelflugzeuge erhalten bleiben. Dieses Landefeld soll gleichzeitig als Helikopterlandefläche (Final Approach And Take Off Area, FATO) dienen.</p>

b) Privatpersonen

Von Privatpersonen sind insgesamt 45 Stellungnahmen eingegangen. Zudem hat die Vereinigung gegen Fluglärm VgF bei der Bundeskanzlei eine Petition zum SIL-Objektblatt mit 1'759 Unterschriften eingereicht.

In der Petition werden – analog den Anträgen 1 und 6 der VgF – folgende Forderungen gestellt:

- Die maximale Zahl der Flugbewegungen soll 65'000 pro Jahr betragen – statt 75'000 wie prognostiziert.
- Davon dürfen max. 5'000 vom Linien- und Charterverkehr, max. 8'000 von Jets und max. 10'000 von Grossflugzeugen stammen.
- Frühflüge am Wochenende vor 8 Uhr sind nicht zu bewilligen.

Die Mehrzahl der Stellungnahmen der Privatpersonen nehmen ebenfalls die Anträge der VgF auf. Sie beruhen auf einer Vorlage der VgF und wurden teilweise individuell weiterbearbeitet. In 40 Eingaben wird eine Beschränkung der Flugbewegungszahl gefordert (wovon in 19 eine Reduktion auf 65'000, in 21 eine Reduktion auf zwischen 30'000 und 62'000). In 37 Eingaben wird verlangt, die Möglichkeit von Erleichterungen bei den Immissionsgrenzwerten zu streichen (analog Antrag 3 der VgF). In 34 Eingaben wird die Reduktion der Abstellflächen und Hochbauten für den privaten Flugverkehr entsprechend der beantragten Reduktion der Flugbewegungen verlangt (analog Antrag 4 der VgF). Ebenfalls in 34 Eingaben wird ein Verbot von Frühflügen an Wochenenden beantragt (wovon in 23 Eingaben ein Verbot vor 8 Uhr, in 11 Eingaben ein Verbot vor zwischen 7 und 9.30 Uhr). Vereinzelt sind auch die andern Anträge der VgF in den Eingaben enthalten (Zulassungszwang analog Antrag 2, Lärmmessungspflicht analog Antrag 5).

Zudem wird in verschiedenen Eingaben auf die Fluglärmbelastung hingewiesen, die durch die Lärmberechnungen nicht oder nur unzureichend erfasst wird. Beanstandet werden unter anderem der Kleinaviatikbetrieb an den Wochenenden oder der Einsatz lauter Flugzeugtypen (z.B. Fokker 100). Als Massnahmen zur Reduktion der Lärmbelastung werden unter anderem folgende Forderungen gestellt:

- Einschränkung der Kleinaviatik an den Wochenenden
- Beschränkung der Betriebszeiten am Abend (21, 22 Uhr), Früh- und Spätflüge nur In Notfällen
- Einführung maximal erlaubter Lärmpegel im An- und Abflug (Kontrolle mit Lärmmessungen)
- Start- und Landeverbot von Flugzeugen mit Druckpropeller
- Steilere Anflugwinkel
- Einführung verursachergerechter Landegebühen
- Kostenpflicht bei Ausnahmen von den Flugverbotszeiten
- Massnahmen zur Reduktion der Lärmbelastung durch den Rollverkehr
- Anflüge von Südosten (auf die Piste 14) nicht zuerst über die Pistenachse von Nordwesten heranführen

Die Forderungen werden im Objektblatt analog der entsprechenden Anträge der VgF behandelt.

5.2 Fiche par installation Thun

5.2.1 Consultation des services fédéraux

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<i>ASTRA Bundesamt für Strassen</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BAFU Bundesamt für Umwelt</i>		
1 Der veraltete Lärmbelastungskataster (LBK), der auf einer jährlichen Flugbewegungszahl von 10'904 beruht, kann nicht als Rahmen für einen künftigen Betrieb mit einem Potenzial von 10'000 Bewegungen dienen. Antrag: das «Gebiet mit Lärmbelastung» ist auf Basis des aktuellen Flugbetriebs und maximal 10'000 Flugbewegungen neu zu berechnen. Eventualantrag: Sollte auf diese Neuberechnung verzichtet werden, darf das «Gebiet mit Lärmbelastung» nicht als verbindliche Entwicklungsgrenze festgelegt werden. In diesem Fall ist im Objektblatt eine Bewegungszahlbegrenzung von 10'000 Bewegungen festzusetzen.	keine	Das «Gebiet mit Lärmbelastung» wirkt als verbindliche raumplanerische Grenze für die Entwicklung des Flugbetriebs und dient der Abstimmung mit der umgebenden Nutzungsplanung. Diese Abstimmung ist im Rahmen der Koordination erfolgt; eine Neuberechnung der Lärmkurve war dazu nicht erforderlich. Eine solche Neuberechnung wird sich bei einer Änderung des Betriebsreglements oder der Bewilligung einer Flugplatzanlage aufdrängen. Die erforderliche Festlegung der zulässigen Lärmimmissionen richtet sich nach den Bestimmungen der LSV. Diese Lärmimmissionen dürfen das «Gebiet mit Lärmbelastung» nicht überschreiten. Die ermittelte Lärmbelastung ist zudem im LBK festzuhalten. Eine zusätzliche Plafonierung der jährlichen Flugbewegungszahl im Objektblatt ist nicht zweckmässig. Bewegungszahlbeschränkungen können bei Bedarf zwischen den betroffenen Parteien (Grundeigentümer, Gemeinden, Flugplatzhalter) privatrechtlich geregelt werden.
2 Die Teilbefestigung der Piste darf nicht dazu führen, dass bei gleicher Lärmkurve mehr geflogen werden kann als bisher. Die Festlegung zur möglichen Befestigung des Anrollstreifens ist an eine entsprechende Bedingung zu knüpfen.	keine	Eine Teilbefestigung der Piste erfordert eine Plangenehmigung. Dabei sind die zulässigen Lärmimmissionen festzulegen. Weitere Bedingungen oder lärmmindernde Massnahmen sind ebenfalls Gegenstand des Plangenehmigungsverfahrens.
<i>BAV Bundesamt für Verkehr</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BBL Bundesamt für Bauten und Logistik</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BFE Bundesamt für Energie</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BFS Bundesamt für Statistik</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BK Bundeskanzlei</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BLW Bundesamt für Landwirtschaft</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BWO Bundesamt für Wohnungswesen</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>EFV Eidgenössische Finanzverwaltung</i>		
keine Bemerkungen	-	-

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen	
Propositions	Modification du PSIA	Remarques	
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni	
<i>EZV Eidgenössische Zollverwaltung</i>			
keine Bemerkungen	-	-	
<i>seco Staatssekretariat für Wirtschaft</i>			
keine Bemerkungen	-	-	
<i>VBS Verteidigung Bevölkerungsschutz Sport</i>			
1	Das VBS kann einem Ausbau der Flugplatzanlagen innerhalb der heutigen Baurechtsfläche zustimmen. Die Erläuterungen zu Flugplatzperimeter, Infrastruktur sind entsprechend zu korrigieren.	<i>Erläuterungen zu Flugplatzperimeter, Infrastruktur (1. Abschnitt):</i> «...Es kann deshalb dem vom Flugplatzhalter gewünschten Neubau eines Hangars zwischen den bestehenden Hochbauten und der Autobahn ausserhalb der heutigen Baurechtsfläche nicht zustimmen.»	Dem Antrag wird entsprochen.
2	Bei der Realisierung von ökologischen Ausgleichsflächen kann das VBS Hand bieten, unter bestimmten Bedingungen bereits aufgewertete Flächen anzurechnen. Die Erläuterungen zu Natur- und Landschaftsschutz sind entsprechend zu ergänzen.	<i>Erläuterungen zu Natur- und Landschaftsschutz (3. Abschnitt):</i> «...Die Ausgleichsflächen sollen wenn möglich innerhalb des dieses Perimeters realisiert werden. ... auch Massnahmen ausserhalb des Flugplatz- und Waffenplatzperimeters in Betracht gezogen werden.» <i>Erläuterungen zu Natur- und Landschaftsschutz (4. Abschnitt):</i> «...Praxis erarbeitet (BUWAL/BAZL 2004). Können die Ausgleichsflächen weder innerhalb des Flugplatzperimeters, noch ausserhalb des Flugplatz- und Waffenplatzperimeters realisiert werden, können – nach Rücksprache mit dem VBS – Massnahmen, die das VBS im Rahmen seines Projektes «Natur, Landschaft, Armee – Waffenplatz Thun (NLA)» bereits ergriffen hat, können nicht automatisch angerechnet werden.»	Dem Antrag wird entsprochen.
<i>Schweizerische Bundesbahnen SBB</i>			
keine Bemerkungen			

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

5.2.2 Consultation des autorités

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<i>Kanton Bern (Regierungsrat)</i>		
1 Zweckbestimmung und vorgesehener Betrieb entsprechen bisheriger Nutzung. Das Objektblatt ist mit dem kantonalen Richtplan abgestimmt. Es wird in der vorliegenden Form unterstützt.	-	-
<i>Stadt Thun (Stadtrat)</i>		
1 Einverstanden mit dem Objektblatt. Interessen der Stadt werden angemessen berücksichtigt. Flugbetrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt, Möglichkeiten der Stadtentwicklung werden nicht beschnitten (Landschafts-entwicklungsgebiet).	-	-
<i>Gemeinde Thierachern (Gemeinderat)</i>		
1 Anliegen der Gemeinde im Koordinationsprotokoll berücksichtigt (keine Erhöhung der Verkehrsleistung, Begrenzung der maximal zulässigen täglichen Flugbewegungen); Verzicht auf weitergehende Stellungnahme zum Objektblatt.	-	-
<i>Gemeinde Uetendorf (Gemeinderat)</i>		
1 Ergänzung Festsetzungen: Die Verkehrsleistung pro Jahr beträgt max. 10'000 Bewegungen.	keine	Die raumplanerische Entwicklungsgrenze für den Flugbetrieb bzw. dessen Abstimmung mit der umgebenden Nutzungsplanung wird mit dem «Gebiet mit Lärmbelastung» verbindlich festgelegt. Eine zusätzliche Plafonierung der jährlichen Bewegungszahl im Objektblatt ist nicht zweckmässig. Es steht der Gemeinde frei, diese Bewegungszahl mit der Flugplatzhalterin auf privatrechtlicher Ebene zu vereinbaren.
2 Die Betriebszeiten sind so zu halten, dass es zu keiner Ausweitung des bisherigen Betriebs kommt und keine Lärmzunahme an den Wochenenden erfolgt.	keine	Im Objektblatt ist festgesetzt, dass der Flugplatz im bisherigen Rahmen weiter genutzt wird. Die Festlegung der Betriebszeiten ist Gegenstand des Betriebsreglements.
3 Der Flugplatzhalter schult die Piloten bezüglich der Einhaltung der Volten.	keine	Vorgaben zur Schulung der Piloten wären im SIL nicht stufengerecht. Gemäss Festlegungen zum Betrieb ist der Flugplatzhalter jedoch verpflichtet, zur Reduktion der Umweltbelastung die betrieblich möglichen Vorkehrungen zu treffen (Vorsorgeprinzip) und über die Vorschriften zu wachen.

5.3 Fiche par installation Lausanne-La Blécherette

5.3.1 Consultation des services fédéraux

Aucune remarque n'a été amenée par les instances fédérales consultées.

5.3.2 Consultation des autorités

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<i>Canton de Vaud</i>		
1 Le service de la mobilité du canton de Vaud mentionne que le cadastre de limitation d'obstacles est vieux de plus de trente ans. Le canton de Vaud demande que la forme de ce cadastre soit adaptée dans les meilleurs délais et non pas seulement « <i>éventuellement</i> » en raison du déplacement de la base REGA.	aucune	La remarque du canton de Vaud est pertinente. Cependant le cadastre actuel reste valable; la fiche PSIA ne doit pas être modifiée. Au demeurant, la présente adaptation de la fiche ne concerne que la modification du périmètre. Le contenu de la fiche de 2007 reste donc pour l'essentiel le même, c'est la raison de la subsistance de la mention de la base REGA (qui a été réalisée dans l'intervalle). En outre, l'OFAC mène actuellement une campagne en vue d'adapter tous les cadastres d'obstacles des installations aéronautiques suisses. A Lausanne, le travail est en cours.
2 Pas d'autre remarque	aucune	aucune