

KONZEPTE UND SACHPLÄNE (ART. 13 RPG)  
CONCEPTIONS ET PLANS SECTORIELS (ART. 13 LAT)  
CONCEZIONI E PIANI SETTORIALI (ART. 13 LPT)

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie  
und Kommunikation

Département fédéral de l'environnement, des transports,  
de l'énergie et de la communication

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,  
dell'energia e delle comunicazioni

## **Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)**

**Partie IIIC 2<sup>e</sup> série  
avec rapport explicatif et rapport  
d'examen**

14 mai 2003

**Editeurs:**

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

**Cartes reproduites avec l'autorisation de**

swisstopo (BA035414)  
Office fédéral de la statistique (OFS), GEOSTAT  
Office fédéral de la culture (OFC), Bureau ISOS  
Office fédéral de la protection civile (OFPC), liste des biens culturels  
Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP)

**Réalisation graphique et élaboration des cartes:**

Büro Rüttimann-Schneuwly, 3184 Wünnewil

**Distribution:**

OFCL, Diffusion publications, CH-3003 Berne  
[www.bbl.admin.ch/bundespublikationen](http://www.bbl.admin.ch/bundespublikationen), No d'art.: 813.102 f(d).  
Egalement disponible en allemand.

# **Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)**

**Partie IIIC 2<sup>e</sup> série  
avec rapport explicatif et rapport d'examen  
14 mai 2003**

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

## Sommaire <sup>1)</sup>

### III C Objectifs et exigences concernant les installations

#### Introduction

Situation initiale

Installations de la 2<sup>e</sup> série

Contenu des fiches

#### Fiches par installation

Explication des termes utilisés

Fiches par installation de la 2<sup>e</sup> série

BE	Reichenbach
VD	Bex
VS	Münster
VS	Raron Flugplatz
VS	Raron Heliport
AG	Birrfeld (adaptation)

*La légende des cartes par installation figure à la fin du rapport*

#### Annexes

Rapport explicatif selon l'art.16 OAT (partie III C, 2<sup>e</sup> série)

Rapport d'examen selon l'art.17 OAT (partie III C, 2<sup>e</sup> série)

<sup>1)</sup> Les parties du plan I - II B et III C 1<sup>re</sup> série ont été adoptées par décision du Conseil fédéral du 18 octobre 2000 et du 30 janvier 2002

## Contenu du plan sectoriel

### Dates des décisions prises par l'autorité fédérale (état 14.05.2003)

<b>IIIA Principes de gestion du PSIA</b>			Décision	
	Eléments relevant du plan sectoriel	IIIA – 1		18.10.2000
	Actualisation du plan sectoriel	IIIA – 2		18.10.2000
	Obligation et demande d'adaptation du plan sectoriel	IIIA – 3		18.10.2000
	Examen de la compatibilité d'activités à incidence spatiale avec le plan sectoriel	IIIA – 4		18.10.2000
<b>IIIB Objectifs et exigences de caractère conceptionnel</b>				
	Orientation générale de l'aviation civile	IIIB – 3		18.10.2000
	Utilisation efficace de l'infrastructure aéronautique	IIIB – 3		18.10.2000
	Intégration dans le système global des transport	IIIB – 7		18.10.2000
	Protection globale de l'environnement	IIIB – 10		18.10.2000
	Coordination spatiale	IIIB – 15		18.10.2000
<b>Réseaux partiels</b>				
	B1 – Aéroports nationaux	IIIB1 – B7 – 2		18.10.2000
	B2 – Aérodromes régionaux	IIIB1 – B7 – 7		18.10.2000
	B3 – Aérodromes militaires avec utilisation civile	IIIB1 – B7 – 13		18.10.2000
	B4 – Champs d'aviation	IIIB1 – B7 – 20		18.10.2000
	B5 – Hélicoptères	IIIB1 – B7 – 24		18.10.2000
	B6 – Terrains d'atterrissage	IIIB1 – B7 – 30		18.10.2000
	B6a – Places d'atterrissage en montagne	IIIB1 – B7 – 31		18.10.2000
	B6b – Places d'atterrissage d'hôpitaux	IIIB1 – B7 – 34		18.10.2000
	B6c – Places de chargement	IIIB1 – B7 – 35		18.10.2000
	B6d – Places de décollage et d'atterrissage pour le vol libre	IIIB1 – B7 – 36		18.10.2000
	B6e – Autres places d'atterrissage	IIIB1 – B7 – 37		18.10.2000
	B7 – Installations de navigation aérienne	IIIB1 – B7 – 38		18.10.2000
<b>IIIC Objectifs et exigences concernant les installations</b>				
<b>Fiches par installation</b>		<b>série</b>		
BE	Bern-Belp	1	IIIC – BE-1	30.01.2002
BE	Interlaken	1	IIIC – BE-2	30.01.2002
BE	Reichenbach	2	IIIC – BE-3	14.05.2003
FR	Ecuwillens	1	IIIC – FR-1	30.01.2002
FR	Bellechasse	1	IIIC – FR-2	30.01.2002
FR	Gruyères	1	IIIC – FR-3	30.01.2002
FR	Schwarzsee	1	IIIC – FR-4	30.01.2002
SO	Grenchen	1	IIIC – SO-1	30.01.2002
GR	Samedan	1	IIIC – GR-1	30.01.2002
AG	Birrfeld	4	IIIC – AG-1	30.01.2002
AG	Birrfeld (adaptation)	2	IIIC – AG-1	14.05.2003
AG	Fricktal-Schupfart	1	IIIC – AG-3	30.01.2002

---

VD	Lausanne-La Blécherette	1	III C – VD-1	30.01.2002
VD	Bex	2	III C – VD-3	14.05.2003
VS	Münster	2	III C – VS-2	14.05.2003
VS	Raron Flugplatz	2	III C – VS-3	14.05.2003
VS	Raron Heliport	2	III C – VS-6	14.05.2003
NE	La Chaux-de-Fonds - Les Eplatures	1	III C – NE-1	30.01.2002

---

**D'autres séries de fiches sont en préparation**

---



## Introduction

### Situation initiale

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

Outre une introduction et un guide de lecture (partie I), il comporte une vue d'ensemble de l'infrastructure aéronautique civile en Suisse ainsi que l'évolution prévisible établie selon les prévisions de trafic (partie II). On y trouve également les principes généraux du plan quant à sa gestion, sa mise à jour, ses adaptations et à sa compatibilité avec les activités à incidence spatiale (partie IIIA).

Les objectifs et exigences de caractère conceptionnel (partie IIIB) forment la partie principale du plan, avec:

- les conditions-cadre, en particulier les impératifs du développement durable et de l'aménagement du territoire, ainsi que les tâches en résultant pour la politique aéronautique;
- l'orientation générale de l'aviation civile, avec les décisions relatives à l'utilisation efficace de l'infrastructure aéronautique, à son intégration dans le système global des transports, à la protection globale de l'environnement et à la coordination spatiale;
- une vue d'ensemble du réseau global, avec les différentes installations, leur répartition en réseaux partiels selon leurs fonctions, ainsi que les prestations de transport de chacune d'entre elles quant à la situation initiale et au potentiel de développement;
- les objectifs et exigences concernant les réseaux partiels: aéroports nationaux, aérodromes régionaux, aérodromes militaires avec utilisation civile, champs d'aviation, héliports, terrains d'atterrissage et installations de navigation aérienne.

A la suite de la partie conceptionnelle déjà approuvée vient la partie traitant des objectifs et exigences concernant les installations. Une première série de fiches par installation a été approuvée par le Conseil fédéral le 30 janvier 2002 (12 installations dont 7 aérodromes régionaux, 1 aérodrome militaire avec utilisation civile, 3 champs d'aviation et 1 champ d'aviation d'hiver).

### 2<sup>e</sup> série d'installations

La deuxième série de fiches comprend les installations suivantes:

#### Nouvelles fiches

Canton	Installation	Réseau partiel
BE	Reichenbach	Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)
VD	Bex	Champ d'aviation
VS	Münster	Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)
	Raron Flugplatz	Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)
	Raron Heliport	Heliport

#### Adaptation

AG	Birrfeld	Regionalfugplatz
----	----------	------------------

D'autres séries de fiches suivront.

Contenu des fiches            Chaque fiche comporte un texte et une carte relatifs à l'installation concernée.

**Éléments principaux du texte:**

Situation initiale

- Informations générales et données techniques
- Rôle et fonction de l'installation
- Etat de la coordination

Décisions

- Fonction de l'installation
- Conditions générales de l'exploitation
- Périmètre d'aérodrome
- Exposition au bruit
- Aire de limitation d'obstacles
- Protection de la nature et du paysage
- Equipement

Explications

**Éléments de la carte:**

Indications relatives à:

- Périmètre d'aérodrome
- Territoire avec limitation d'obstacles
- Territoire exposé au bruit

Contenu d'autres plans sectoriels

Objets de protection d'importance nationale

## **Fiches par installation**

## Explication des termes utilisés

<b>Communes de site</b>	Communes sur le territoire desquelles s'étend le périmètre d'aérodrome fixé dans le PSIA. Le périmètre d'aérodrome délimite l'aire requise par les installations d'aérodrome.
<b>Communes avec limitation d'obstacles</b>	Communes dont le territoire est touché par la limitation d'obstacles fixée dans le PSIA. La limitation d'obstacles correspond, pour les aérodromes concessionnés, à la limite externe de la surface de limitation d'obstacles selon le plan des zones de sécurité. Pour les champs d'aviation, elle correspond à la limite externe de la surface de limitation d'obstacles selon le cadastre de limitation d'obstacles (ramené à une hauteur de 60 m sur sol).
<b>Communes avec exposition au bruit</b>	Communes dont le territoire est touché par la courbe d'exposition au bruit fixée dans le PSIA et correspondant à la valeur de planification pour un degré de sensibilité II (selon l'ordonnance sur la protection contre le bruit; OPB).
<b>Prestations de trafic</b>	
- <b>moyenne 4 ans</b>	Moyenne des mouvements annuels durant les quatre dernières années.
- <b>max. 10 ans</b>	Nombre maximal de mouvements relevé pendant les dix dernières années (avec l'année déterminante).
- <b>base de référence CB</b>	Nombre de mouvements annuels, sur la base duquel le cadastre de bruit (CB) en vigueur a été calculé (avec l'année déterminante).
- <b>potentiel PSIA</b>	Nombre de mouvements annuels fixé dans le processus de coordination comme valeur de référence pour le développement futur. Ce nombre sert de base au calcul de la courbe d'exposition au bruit.
<b>Décisions</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Principe P</li><li>• Coordination réglée CR</li><li>• Coordination en cours CC</li><li>• Information préalable IP</li></ul>
<b>Principes</b>	Les principes sont des indications contraignantes de portée générale. Ils sont de même niveau que les mesures de la catégorie «coordination réglée».
<b>P</b>	

### **Coordination réglée**

#### **CR**

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

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

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

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

### **Coordination en cours**

#### **CC**

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

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

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

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

### **Information préalable**

#### **IP**

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

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

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



## Deuxième série de fiches par installation

III C – BE-3	Reichenbach
III C – AG-1	Birrfeld (adaptation)
III C – VD-3	Bex
III C – VS-2	Münster
III C – VS-3	Raron Flugplatz
III C – VS-6	Raron Heliport

*La légende des cartes par installation figure à la fin du rapport*



Anlage: **Reichenbach**

**BE-3**

Teilnetz: Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)

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

### Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Bern
- Perimetergemeinden: Reichenbach im Kandertal
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Reichenbach im Kandertal
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Reichenbach im Kandertal
  
- Verkehrsleistung: - Ø 10 Jahre: 4'550 (1992-2001):
  - max. 10 Jahre: 5'697 (1994)
  - Datenbasis LBK: 4'047
  - Potential SIL: 5'500

### Zweck der Anlage/Funktion im Netz:

Ehemaliger Militärflugplatz mit ziviler Mitbenützung seit 1961, Betrieb durch die Flugplatzgenossenschaft Reichenbach

Zivile Nutzung mit den Schwerpunkten Touristik- und Geschäftsflüge, fliegerische Aus- und Weiterbildung, Motorflugsport

### Stand der Koordination:

*Funktion und Entwicklung* des Flugplatzes gemäss SIL sind mit dem kantonalen Leitbild Luftverkehr abgestimmt. Der Flugplatz soll im heute akzeptierten Rahmen weitergenutzt werden, die Entwicklung des Betriebs darf zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen.

*Betrieb, Perimeter und Infrastruktur* sind in den wesentlichen Zügen auf die umgebenden Nutzungsansprüche und Schutzziele abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll).

Für die Umwandlung der Militäranlage in einen zivilen Flugplatz ist ein *Umnutzungsverfahren* nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes erforderlich. Dieses Umnutzungsverfahren umfasst die Anpassung von Betriebsbewilligung und Betriebsreglement sowie eine Plangenehmigung für die Bauten und Anlagen (Piste, Rollwege, Hochbauten für den Flugbetrieb).

Das VBS verkauft die zivilaviatisch weitergenutzten Teile der Anlage der Flugplatzgenossenschaft Reichenbach, das übrige Gelände der Burgerbäuert Reudlen. Beim Landverkauf an die Burgerbäuert werden unter anderem *ökologische Aufwertungsmassnahmen* vereinbart und mit dem Eintrag einer Grunddienstbarkeit im Grundbuch sowie einer Auflage im Entscheid zur Umnutzung des Flugplatzes sicher gestellt.

### Verweis:

Teilnetz zivil mitbenützte Militärflugplätze (ehemalige Militärflugplätze) III – B3  
Teilnetz Flugfelder III – B4

### Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 28.9.1971
- Betriebsreglement vom 2.12.1984
- Lärmbelastungskataster 1992
- Hindernisbegrenzungskataster vom 15.9.1997
- Koordinationsprotokoll vom Oktober 2002

<p>Gemäss <i>Sachplan AlpTransit</i> vom 15.3.99 ist der Standort Rüdlen-Ey als Alternative zum festgesetzten Autoverlad Heustrich offen zu halten (Vororientierung). Mit einer Realisierung des Autoverlads ist gemäss zuständiger Bundesstelle (BAV) kurz- bis mittelfristig nicht zu rechnen, der zivilaviatischen Nutzung des Flugplatzes steht nichts entgegen. Der Sachplan AlpTransit wird in diesem Sinne nachgeführt. Diese Nachführung ist im Rahmen der Gesamtnachführung für 2003 vorgesehen. Mit dem Auflageprojekt 2001 zum NEAT-Anschluss Frutigen bestehen keine Konflikte.</p>			
<p style="text-align: center;"><b>F E S T L E G U N G E N</b></p> <p><b>Zweckbestimmung:</b>                  Der Flugplatz Reichenbach ist ein privates Flugfeld. Er dient den Touristik- und Geschäftsflügen, der fliegerischen Aus- und Weiterbildung sowie dem Motorflugsport.</p> <p>Der Flugplatz wird im heute akzeptierten Rahmen weitergenutzt, die Entwicklung des Betriebs darf zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen. Für die Umwandlung der Militäranlage in einen zivilen Flugplatz ist ein Umnutzungsverfahren nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes erforderlich.</p> <p><b>Rahmenbedingungen zum Betrieb:</b>                  Das Betriebsreglement wird im Rahmen des Umnutzungsverfahrens überprüft und bei Bedarf angepasst. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.</p> <p><b>Flugplatzperimeter:</b>                  Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte).</p> <p><b>Lärmbelastung:</b>                  Gebiet mit Lärmbelastung (vgl. Anlagekarte). Der Lärmbelastungskataster ist im Rahmen des Umnutzungsverfahrens entsprechend anzupassen. Er gilt als Lärmkorsett.</p> <p><b>Hindernisbegrenzung:</b>                  Gebiet mit Hindernisbegrenzung (vgl. Anlagekarte).</p> <p><b>Natur- und Landschaftsschutz:</b>                  Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden. Die konkreten Massnahmen richten sich nach der beim Landverkauf durch das VBS getroffenen Vereinbarung [1]. Sie sind im Rahmen des Umnutzungsverfahrens auszuweisen.</p>	<p><b>G/F</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> </ul>	<p><b>Z</b></p>	<p><b>V</b></p>
<p style="text-align: center;"><b>E R L Ä U T E R U N G E N</b></p> <p><b>Zweckbestimmung, Betrieb:</b>                  Detaillierte Angaben zum Ablauf des Umnutzungsverfahrens und den erforderlichen Gesuchsunterlagen sind im Merkblatt des BAZL vom 14. Juni 2002 enthalten.</p> <p>Der Flugplatz dient neben der fliegerischen Nutzung auch verschiedenen nichtaviatischen Nutzungen. Diese sind nicht Gegenstand des SIL.</p>	<p>ZUSTÄNDIGE STELLE</p> <p><i>Zuständiges Bundesamt:</i>                  Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern</p> <p><i>Flugplatzhalterin:</i>                  Flugplatzgenossenschaft Reichenbach, 3713 Reichenbach i.K.</p>		

### **Flugplatzperimeter, Infrastruktur:**

Der Flugplatzperimeter umgrenzt die zivil weitergenutzten Flugplatzanlagen einschliesslich Hochbauten, Unterständen U1, U2 und U8 (Reserve), Flugzeugabstellplätzen (inkl. Erweiterung) und Materialumschlagplatz für Helitransporte. Der Hangar soll nach dem Brandfall am gleichen Standort wieder aufgebaut werden. Bis Ende 2003 ist die Sanierung von Tankstelle und Betankungsplatz erforderlich.

Die Fläche zwischen Piste und Zufahrtsstrasse/Rollweg wird landwirtschaftlich genutzt. Mit Ausnahme des Fallschirmlandeplatzes ist hier keine aviatische Nutzung vorgesehen.

### **Lärmbelastung:**

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

Die Lärmbelastungskurve basiert auf einer jährlichen Bewegungszahl von 5'500 (Lärberechnung vom Oktober 2002, dient auch als Nachweis der Lärmbelastung im Umnutzungsverfahren). Dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 55 dB(A)) gemäss LSV vom 1. Juni 2001. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV).

Die Verkehrsleistung von jährlich 5'500 Bewegungen entspricht einer Erhöhung der Bewegungszahl um 20% im Vergleich zum Schnitt der letzten 10 Jahre (1992-2001) bei gleich bleibender Flottenzusammensetzung. Der im Rahmen des Umnutzungsverfahrens entsprechend anzupassende Lärmbelastungskataster gilt als Lärmkorsett. Damit wird dem Grundsatz, dass die Entwicklung des Betriebs zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen darf, Rechnung getragen.

Die Umnutzung in einen zivilen Flugplatz ist wie eine wesentliche Änderung einer bestehenden ortsfesten Anlage im Sinne von Art. 8 LSV zu behandeln. Die Immissionsgrenzwerte sind einzuhalten, die Lärmemissionen sind so weit zu begrenzen als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (Vorsorgeprinzip).

### **Hindernisbegrenzung:**

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisflächen im geltenden Hindernisbegrenzungskataster.

### **Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:**

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

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

Die Ausgleichsmassnahmen sollen in erster Linie auf freiwilliger Basis realisiert werden, können im Rahmen des Umnutzungsverfahrens aber verbindlich verlangt werden. Die Flugplatzhalterin zeigt in einem Konzept auf, in welcher Form und mit welchen Mitteln sie den ökologischen Ausgleich realisieren will. Dieses Konzept ist Bestandteil des Umnutzungsgesuchs. Als Arbeitshilfe erarbeiten die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis. Diese sollen so ausgestaltet werden, dass sie die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung berücksichtigen.

Gemäss Landschaftskonzept Schweiz (Sachziel 4C) sind bei der Liquidation ehemaliger Militärflugplätze die ökologischen Werte zu beachten und der ökologische Ausgleich zu fördern. Auf Basis einer Studie von VBS und BUWAL (Natur- und Landschaftsschutz bei der Liquidation von Militärflugplätzen, Dezember 1995) sind die ökologischen Ausgleichsflächen im Rahmen der Landverhandlungen bestimmt worden (Flächen zwischen Zufahrtsstrasse/ Rollweg und Kander). Diese Flächen werden dem ökologischen Ausgleich zum zivilen Flugbetrieb angerechnet.

Die konkreten Massnahmen (Bewirtschaftungsauflagen) sind in der beim Landverkauf durch das VBS getroffenen Vereinbarung aufgeführt (Entwurf vom 30.5.2002). Diese Vereinbarung ist Bestandteil des Kaufvertrags zwischen VBS und den neuen Landeigentümern. Die Umsetzung der Massnahmen wird mit dem Eintrag einer Grunddienstbarkeit im Grundbuch sowie mit einer Auflage im Entscheid zur Umnutzung des Flugplatzes sicher gestellt.

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

Auengebiet: 72 Heustrich

Jagdbanngbiet: 3 Kiental

Im Rahmen des Umnutzungsverfahrens soll die Ausscheidung eines zu meidenden Luftraums über dem Jagdbanngbiet Kiental geprüft werden. Betroffen ist der Voltenbetrieb auf Piste 22 (Flughöhe 3800 ft), der nur in Ausnahmefällen stattfindet (Anteil 5-10%).

Der Raumbedarf der Kander gemäss Wasserbauverordnung Art. 21 ist sicherzustellen.

Im Bereich der Grundwasserschutz zonen 2 und 3 der Wasserversorgung Reichenbach sind die Nutzungsmöglichkeiten eingeschränkt.

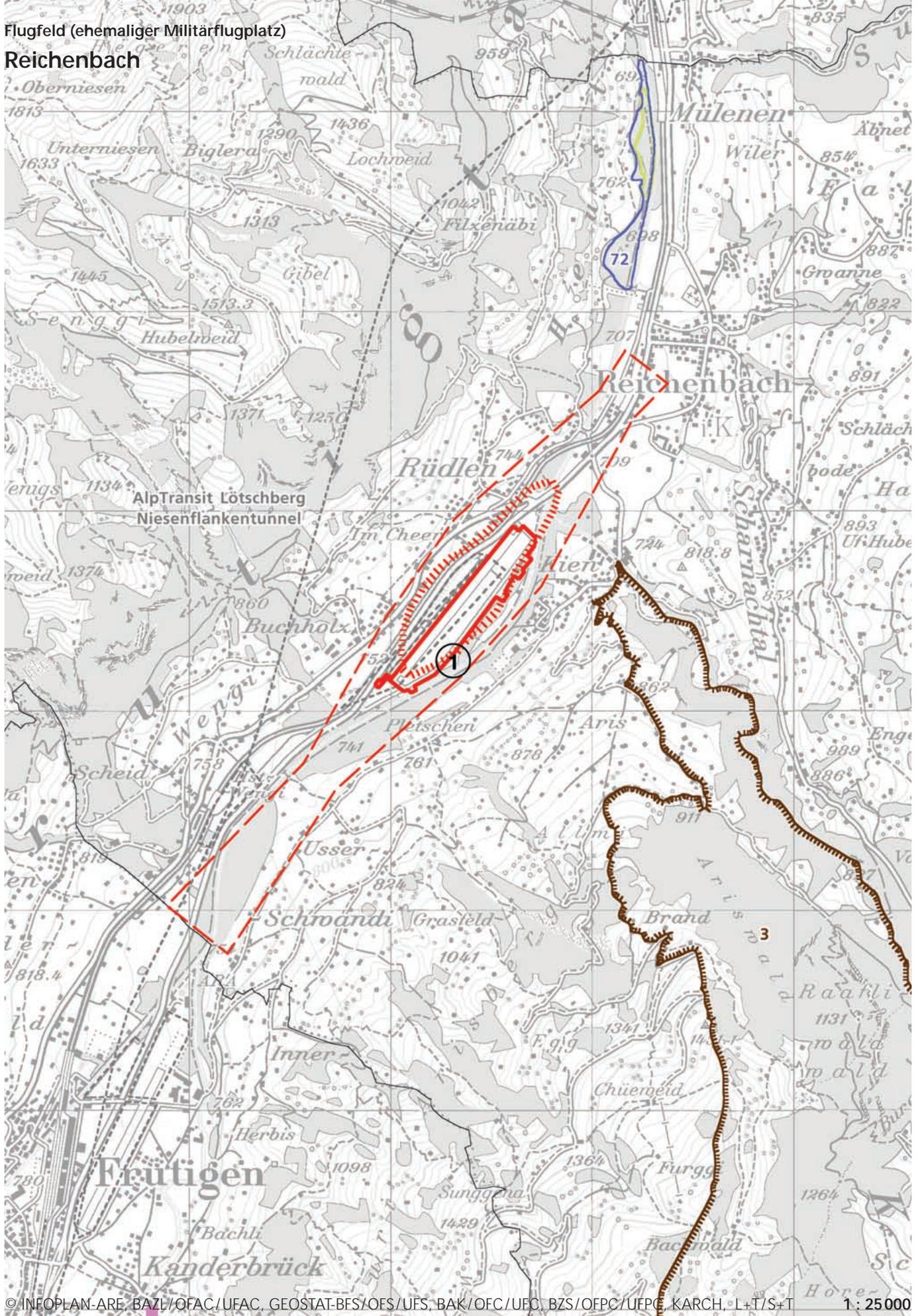
Die Altlasten gemäss Verdachtsflächenkataster VBS werden im Zusammenhang mit dem Verkauf des Flugplatzes untersucht und soweit notwendig saniert.

**Erschliessung:**

Die bestehende Zufahrt zum Flugplatz wird sowohl vom Stassenverkehr als auch vom Rollverkehr genutzt. Die provisorische Ausfahrt für den Werkverkehr der NEAT wird voraussichtlich 2006 zurückgebaut.

Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)

### Reichenbach



Anlage: **Birrfeld**

**AG-1**

Teilnetz: Regionalflugplatz

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

### Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Aargau
- Perimetergemeinden: Lupfig
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Birmenstorf (AG), Birr, Birrhard, Lupfig, Mülligen
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Birmenstorf (AG), Birr, Birrhard, Brunegg, Habsburg, Hausen bei Brugg, Lupfig, Mägenwil, Mülligen, Scherz
- Verkehrsleistung:
  - Ø 4 Jahre: 83'500 (1996–99)
  - max. 10 Jahre: 102'703 (1991)
  - Datenbasis LBK: 110'691 (1983)
  - Potential SIL: 95'000

### Zweck der Anlage/Funktion im Netz:

Flugplatz seit 1937, regionales Flugsportzentrum, seit 1985 konzessioniert. Die Infrastruktur des Flugplatzes ist auf den Sport- und Schulungsbetrieb mit einmotorigen Flugzeugen ausgerichtet.

Gewerbsmässiger Luftverkehr (Taxi- und Transportflüge), nicht-gewerbsmässige Flüge (Motor- und Segelflug, Schulung: Aus- und Weiterbildung in allen Sparten einschliesslich fliegerische Vorschulung, gelegentlich Fallschirmsport, Werkflüge für Hersteller- und Unterhaltsbetriebe).

### Stand der Koordination:

*Funktion und Entwicklung* des Flugplatzes gemäss SIL sind mit den Zielen der kantonalen Richtplanung abgestimmt. Die Verkehrsprognose 2010 (Potential SIL) entspricht diesen Entwicklungszielen.

Der Flugplatz soll *keine Entlastungsfunktion* für andere Flugplätze übernehmen. Ein Ausbau der Infrastruktur für den Betrieb mit grösseren, zweimotorigen Flugzeugen (Flugverkehrsleitung/Tower, Pistenverlängerung, Instrumentenlandesystem) ist nicht vorgesehen und entspricht weder der Strategie des Flugplatzhalters noch den Interessen der umliegenden Gemeinden.

### Verweis:

Teilnetz Regionalflugplätze III – B2

### Grundlagendokumente:

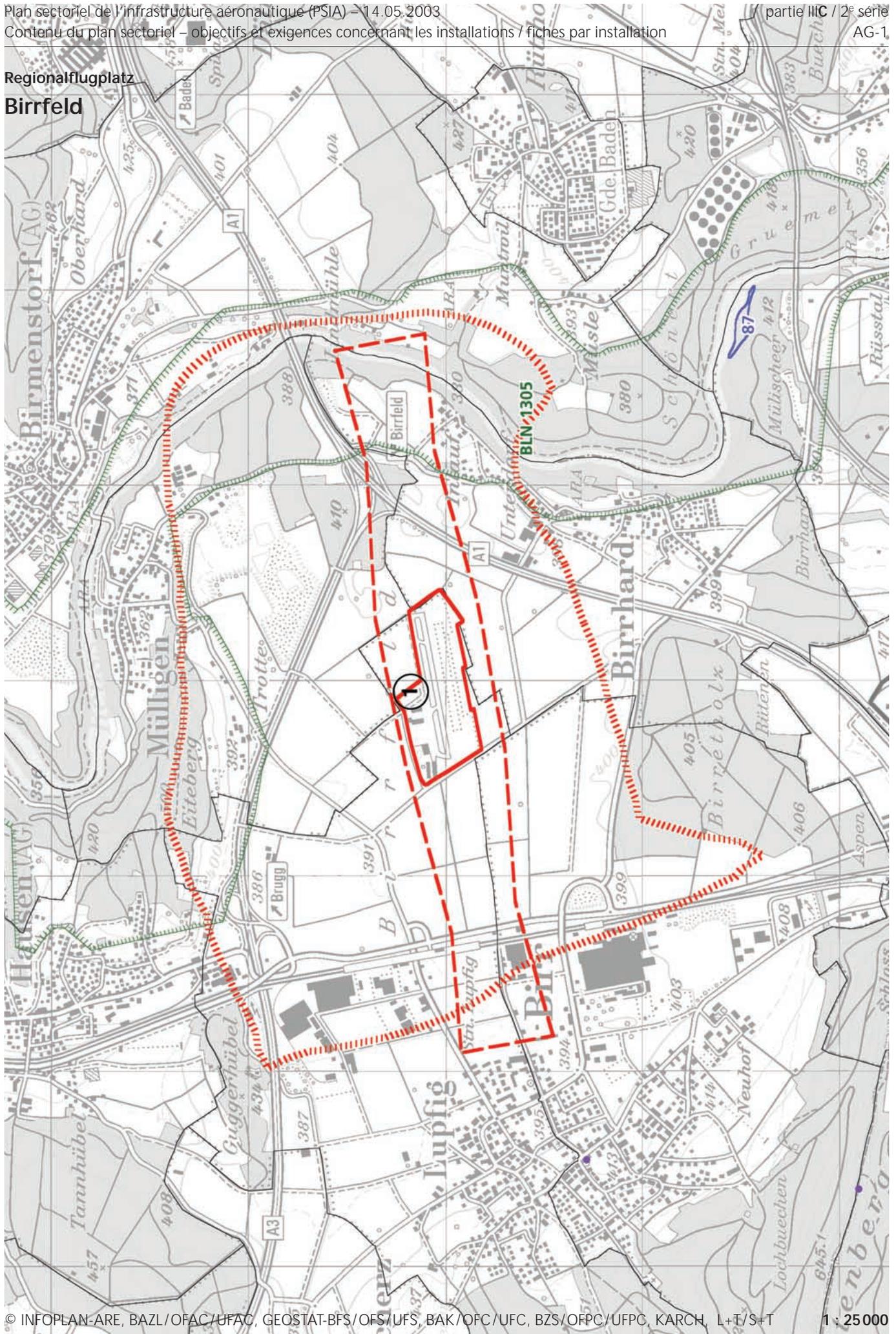
- Betriebskonzession vom 18.12.1985
- Betriebsreglement vom 1.1.1997
- Lärmbelastungskataster vom Mai 1992 (Lärmkorsett)
- Hindernisbegrenzungskataster vom 31.8.1995
- Sicherheitszonenplan vom 8.7.1975
- Koordinationsprotokoll vom Juli 2001

<p><i>Infrastruktur, Perimeter und Betrieb</i> des Flugplatzes sind in den wesentlichen Zügen auf die umgebenden Nutzungs- und Schutzansprüche abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll). Die verbleibenden Probleme im Zusammenhang mit den umliegenden Nutzungen sind grundsätzlich auf kantonaler Ebene zu lösen.</p> <p>Der Flugplatzhalter <i>beabsichtigt die Befestigung der Segelfluggpiste, den Neubau eines Hangars und die Verlegung des Helikopterlandeplatzes</i>. Diese Vorhaben erfordern eine Plangenehmigung nach Luftfahrtgesetz. Im Flugbetrieb sind zur Zeit keine Änderungen vorgesehen.</p> <p>Der <i>Lärmbelastungskataster</i> wird an die Verkehrsleistung gemäss Potential SIL angepasst.</p> <p><i>Ungenutzte Flächen</i> auf dem Flugplatzareal sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt <i>ökologisch aufgewertet</i> werden (gemäss Landschaftskonzept Schweiz).</p>			
<p><b>F E S T L E G U N G E N</b></p> <p><b>Zweckbestimmung:</b>                  Der Flugplatz Birrfeld ist eine Anlage von regionaler Bedeutung. Er dient in erster Linie dem Flugsport (Motor- und Segelflug) und der fliegerischen Aus- und Weiterbildung in allen Sparten (einschliesslich fliegerische Vorschulung), weiter dem Geschäftsreiseverkehr, Tourismus- und Arbeitsflügen. Er bietet eine Infrastruktur an, die dieser Funktion und dem internationalen Standard entspricht.</p> <p>Die Entwicklung des Flugplatzes richtet sich nach dem regionalwirtschaftlichen Bedarf und dem öffentlichen Interesse an Luftverkehrsleistungen, unter Beachtung des Zulassungszwangs.</p> <p>Der Flugplatz Birrfeld übernimmt keine Entlastungsfunktion für andere Flugplätze. Ein entsprechender Ausbau der Infrastruktur wird nicht angestrebt.</p> <p><b>Rahmenbedingungen zum Betrieb:</b>                  Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weiter geführt. Die Grenzwerte der Umweltvorschriften sind einzuhalten, es gibt keine Erleichterungen. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft der Flugplatzhalter die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.</p> <p><b>Flugplatzperimeter:</b>                  Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte), einschliesslich Erweiterungsbereich für das Projekt Hangarneubau/Verlegung Helikopterlandeplatz [1].</p> <p><b>Lärmbelastung:</b>                  Gebiet mit Lärmbelastung (vgl. Anlagekarte). Der Lärmbelastungskataster ist entsprechend anzupassen.</p> <p><b>Hindernisbegrenzung:</b>                  Gebiet mit Hindernisbegrenzung gemäss geltendem Sicherheitszonenplan (vgl. Anlagekarte).</p>	<p><b>G/F</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> </ul>	<p><b>Z</b></p>	<p><b>V</b></p>

	G/F	Z	V
<p><b>Natur- und Landschaftsschutz:</b></p> <p>Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatzareal sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden.</p> <p>Die Flugplatzhalterin prüft die Möglichkeiten dazu und legt in Absprache mit den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton das weitere Vorgehen fest. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.</p> <p><b>E R L Ä U T E R U N G E N</b></p> <p><b>Flugplatzperimeter, Infrastruktur:</b>                      Der Flugplatzperimeter entspricht der Abgrenzung der bestehenden Flugplatzzone der Gemeinde Lupfig.</p> <p><b>Lärmbelastung:</b>                      Mit dem Gebiet mit Lärmbelastung wird die mögliche Entwicklung des Flugplatzes definiert. Die Berechnung der Lärmkurven beruht auf der Bewegungszahl (inkl. zeitliche Verteilung), der Zusammensetzung der Flotte und den Flugwegen. Wenn einer dieser Faktoren ändert, ist eine Neuberechnung erforderlich.</p> <p>Das Gebiet mit Lärmbelastung basiert auf einer Verkehrsleistung von 95'000 Bewegungen bei aktueller Flottenzusammensetzung (Lärmberechnung vom Dezember 2002). Dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 55 dB(A)) gemäss LSV vom 1. Juni 2001. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV).</p> <p>Der Lärmbelastungskataster (LBK) von 1992 (Verkehrsleistung der Betriebsjahre 1983/90 mit 110'691 Bewegungen) wird nun entsprechend angepasst.</p> <p><b>Hindernisbegrenzung:</b>                      Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisflächen im Sicherheitszonenplan vom 8.7.1975 bzw. im Hindernisbegrenzungskataster vom 31.8.1995.</p> <p><b>Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:</b>                      Bei der ökologischen Aufwertung ist zwischen projektbezogenen Ersatzmassnahmen und projektunabhängigen Ausgleichsmassnahmen im Sinne des Landschaftskonzepts Schweiz (Massnahme 6.03) zu unterscheiden. In beiden Fällen sind konkrete Massnahmen Gegenstand einer Genehmigung nach Luftfahrtrecht oder einer Bewilligung nach kantonalem Recht. Die Realisierung wird in privatrechtlichen Verträgen geregelt.</p> <p>Die projektunabhängigen Massnahmen sollen primär auf freiwilliger Basis getroffen werden.</p> <p>Unter der Federführung des BAZL erarbeiten die Fachstellen des Bundes an Hand von Beispielen aus der Praxis Richtlinien zur ökologischen Aufwertung auf Flugplatzarealen. Diese sollen so ausgestaltet werden, dass sie die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung berücksichtigen.</p>	<p>•</p>	<p>•</p>	<p>ZUSTÄNDIGE STELLE</p> <p><i>Zuständiges Bundesamt:</i>                      Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern</p> <p><i>Flugplatzhalter:</i>                      Regionalverband Aargau des AeCS, Postfach 5242 Birr-Lupfig</p>

<p>Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten: BLN:                   1305   Reusslandschaft Auengebiet:           87    Ruesshalden</p> <p>Bei künftigen Ausbauprojekten ist zu prüfen, ob der Flugplatz auf Grund der vorgesehenen Änderungen in den Geltungsbereich der Störfallverordnung (StFV) fällt.</p> <p><b>Erschliessung:</b> Die bestehende Strassenerschliessung genügt den Anforderungen. Ein öffentlicher Verkehrsanschluss kann zur Zeit nicht wirtschaftlich betrieben werden. Langfristig wäre die Erschliessung mit einer Postautolinie wünschenswert.</p>	
---	--

Regionalflygplatz  
Birrfeld



Installation: **Bex**

**VD-3**

Réseau partiel: Champ d'aviation

## S I T U A T I O N I N I T I A L E

### Informations générales et données techniques:

- Canton: Vaud
- Commune de site: Bex
- Communes avec limitation d'obstacles: Bex, Ollon
- Communes avec exposition au bruit: Bex, Ollon
  
- Prestations de trafic:
  - moyenne 4 ans: 13'500 (1996-1999)
  - max. 10 ans: 17'573 (1992)
  - base de référence CB: 15'876 (1994)
  - potentiel PSIA: 16'000

### Rôle et fonction de l'installation:

Champ d'aviation existant depuis 1916 et servant avant tout à l'aviation sportive. Il a pour fonction le trafic non commercial (vol à moteur et à voile, instruction générale, vols d'hélicoptères et parachutisme occasionnel).

### Etat de la coordination:

Les *fonction et développement* de l'aérodrome selon la PSIA sont coordonnés avec la stratégie de développement de l'exploitant et les principes directeurs du canton. Les prévisions de trafic 2010 (potentiel PSIA) correspondent à ces objectifs généraux de développement.

L'*infrastructure, le périmètre et l'exploitation* de l'installation sont pour l'essentiel coordonnés, en partenariat avec le canton et les communes, avec les utilisations adjacentes.

Les problèmes potentiels en relation avec les utilisations voisines doivent en règle générale être réglés au niveau cantonal.

*Procédures en cours:* la demande pendante d'approbation des plans pour la construction d'un hangar doit être menée à terme. Cette demande a également été coordonnée dans le cadre du protocole de coordination.

Les *surfaces vertes* de l'installation seront valorisées selon la conception «Paysage Suisse» et les principes correspondants du PSIA (en particulier en termes d'extensification).

### Renvois:

Réseau champs d'aviation III – B4

### Documents de base:

- autorisation d'exploitation du 1.4.1974
- règlement d'exploitation du 18.5.1998
- cadastre d'exposition au bruit de février 1994
- cadastre de limitation d'obstacles de janvier 1995
- protocole de coordination de juillet 2002

D E C I S I O N S	P/CR	CC	IP
<p><b>Fonction de l'installation:</b>                      Champ d'aviation ayant pour fonction le trafic non commercial (vol à moteur et à voile, instruction générale, vols d'hélicoptères et parachutisme occasionnel). Il sert essentiellement à couvrir les besoins privés, notamment ceux liés à l'aviation sportive et à la formation aéronautique.</p> <p>Le développement de l'installation est limité par la nécessité de respecter impérativement la législation sur la protection de l'environnement en vigueur.</p> <p><b>Conditions générales de l'exploitation:</b>                      L'exploitation se poursuit dans le cadre actuel. Les valeurs limites en matière de protection de l'environnement doivent être respectées. Afin de diminuer la charge sonore, l'exploitant prend toutes les dispositions d'exploitation possibles conformément au principe de précaution et en contrôle l'efficacité.</p> <p><b>Périmètre d'aérodrome:</b>                      Périmètre: voir carte. Le périmètre fixé englobe les constructions et les installations nécessaires à l'exploitation aéronautique, en incluant le futur hangar [1] à l'ouest de la piste.</p> <p><b>Exposition au bruit:</b>                      Territoires exposés au bruit: voir carte. La courbe de référence correspond au cadastre d'exposition au bruit de 1994.</p> <p><b>Aire de limitation d'obstacles:</b>                      Territoires concernés par la limitation d'obstacles: voir carte. La ligne de référence se fonde sur le cadastre de limitation d'obstacles de 1995.</p> <p><b>Protection de la nature et du paysage:</b>                      Les surfaces que l'aviation n'utilise pas dans l'aire d'aérodrome doivent être mises en valeur sous l'angle écologique – sous réserve des prescriptions de sécurité et des besoins de développement de l'aviation.</p> <p>L'exploitant et la commune examinent la possibilité de mettre en place des surfaces de compensation écologique sur l'aérodrome et définissent la façon de procéder avec les instances concernées de la Confédération et du canton. Les besoins de l'agriculture seront pris en compte.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> </ul>	

## E X P L I C A T I O N S

**Fonction de l'installation, exploitation:**

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

**Périmètre d'aérodrome, infrastructure:**

Le canton et les communes concernées sont invités à reprendre le périmètre fixé dans le PSIA dans leurs instruments d'aménagement du territoire comme information.

Le projet de construction d'un hangar, faisant l'objet d'une demande d'approbation des plans, a été intégré dans la coordination et ses effets pris en compte. La procédure suit son cours. Si des projets futurs d'infrastructures deviennent réalité, une nouvelle coordination devra avoir lieu sur tous les thèmes concernés par le projet (périmètre, bruit, obstacles, etc.). Le cas échéant, une procédure d'adaptation du PSIA et une procédure d'approbation de plans seront engagées.

**Exposition au bruit:**

Le développement possible de l'aéroport est fonction des territoires exposés au bruit. Le calcul des courbes de bruit prend en compte différents éléments. Le nombre de mouvements est l'un de ceux-ci; les autres sont: la composition de la flotte, la répartition des mouvements dans le temps et les routes de vol. Si un des éléments change notablement, de nouvelles courbes doivent être calculées.

La courbe de bruit représentée sur la carte (55 dB(A)) montre la valeur de planification pour un degré de sensibilité II (VP DS II) selon l'OPB, état au 1<sup>er</sup> juin 2001. Cette courbe symbolise toutes les autres courbes de bruit (VP DS III et IV, valeurs limites d'immission et d'alarme des DS II à IV).

La courbe de bruit (55 dB) de la carte montre les territoires exposés au bruit selon les prévisions 2010, soit la situation future du nombre de mouvements (16'000). Elle correspond au cadastre d'exposition au bruit de 1994 basé sur 15'876 mouvements. La différence de mouvements est insignifiante et ne nécessite pas de nouveaux calculs de bruit détaillés. Le cadastre d'exposition au bruit de 1994 reste donc en vigueur sans adaptation et la courbe de 55 dB(A) devient la courbe de référence PSIA.

**Limitation d'obstacles:**

Le territoire avec limitation d'obstacles correspond au pourtour de la surface de limitation d'obstacles selon le cadastre de limitation d'obstacles du 03.01.1995, réduit à une hauteur maximale de 60 m sur sol.

**Protection de la nature et du paysage, environnement:**

En terme de revalorisation écologique, il faut distinguer entre les mesures de remplacement liées à un projet et les mesures de compensation selon la conception «Paysage Suisse» (mesure 6.03) qui dépendent prioritairement de l'exploitant. Dans les deux cas, les mesures concrètes sont décidées dans le cadre d'une procédure (approbation selon le droit fédéral de l'aviation ou autorisation selon le droit cantonal).

Les mesures de compensation écologiques doivent être réalisées prioritairement à l'intérieur du périmètre d'aérodrome. Leur réalisation prendra en compte les aspects naturels, agricoles et relatifs à l'exploitation aéronautique. Si nécessaire, des mesures à l'extérieur du périmètre peuvent également être prises en considération, en accord avec les exploitants agricoles. L'étendue de la compensation devrait représenter environ 12% de la surface délimitée par le périmètre d'aérodrome (valeur indicative).

I N S T A N C E S  
R E S P O N S A B L E S

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

*Exploitant d'aérodrome:*  
Section de la Plaine du Rhône de l'AéCS  
Case postale 5  
1880 Bex

La compensation écologique se déroule en premier lieu sur une base volontaire mais des mesures spécifiques pourraient être exigées dans le cadre d'une procédure d'approbation des plans de construction. L'exploitant détermine à l'aide d'un concept comment, sous quelle forme et avec quels moyens, il entend réaliser la compensation écologique. Les instances de la Confédération élaborent des recommandations sur la revalorisation écologique des aérodromes. Celles-ci seront établies de manière à ce que les besoins de l'agriculture soient pris en considération.

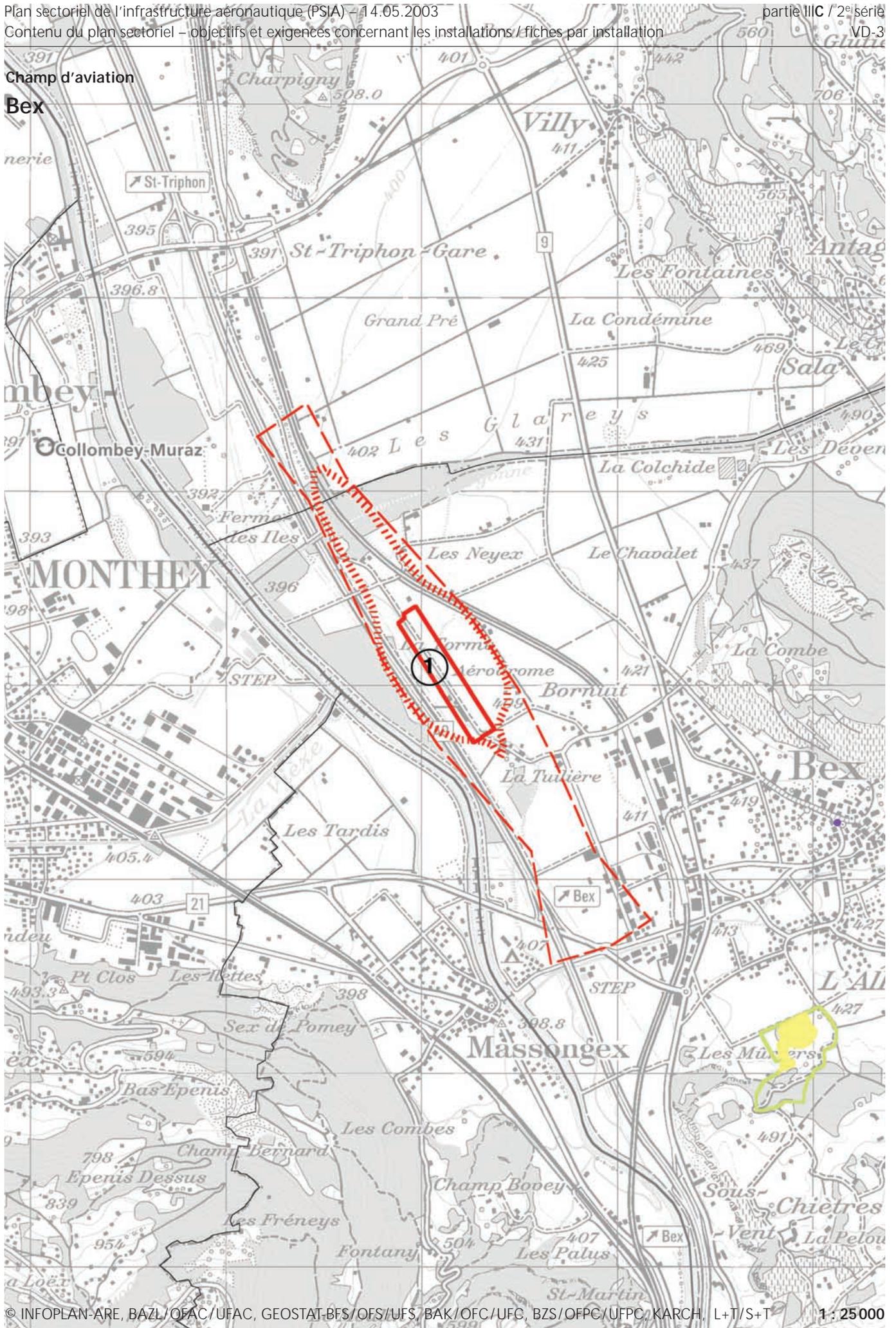
Dans le cas des mesures de compensation, l'exploitant peut d'ores et déjà formuler des propositions concrètes pour son installation sans attendre une procédure spécifique.

**Equipement:**

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

Champ d'aviation

Bex



Anlage: **Münster**

**VS-2**

Teilnetz: Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)

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

### Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Wallis
- Perimetergemeinde: Münster
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Geschinen, Münster, Reckingen
- Gemeinde mit Lärmbelastung: Münster
  
- Verkehrsleistung:
  - Ø 10 Jahre: 2'450 (1992-2001)
  - max. 10 Jahre: 3'400 (1994)
  - Datenbasis LBK: –
  - Potential SIL: 3'000 (Motorflüge)

### Zweck der Anlage/Funktion im Netz:

Ehemaliger Militärflugplatz mit ziviler Mitbenützung seit 1959 (Segelfluglager im Sommer).

### Stand der Koordination:

*Funktion und Entwicklung* des Flugplatzes gemäss SIL sind mit den Zielen der kantonalen Richtplanung abgestimmt. Der Flugplatz soll im heute akzeptierten Rahmen weitergenutzt werden, die Entwicklung des Betriebs darf zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen.

*Betrieb, Perimeter und Infrastruktur* sind in den wesentlichen Zügen auf die umgebenden Nutzungsansprüche und Schutzziele abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll).

Für die Umwandlung der Militäranlage in einen zivilen Flugplatz ist ein *Umnutzungsverfahren* nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes erforderlich. Dieses Umnutzungsverfahren umfasst die Überprüfung des Betriebsreglements sowie eine Plangenehmigung für die Bauten und Anlagen (Piste, Rollwege, Hochbauten für den Flugbetrieb).

Das VBS hat die Anlage (mit Ausnahme einiger Hochbauten) der Gemeinde Münster verkauft. Neue Flugplatzhalterin ist die Flugplatzgenossenschaft Münster. Der Betrieb des Flugfeldes wird bis nach Abschluss des Umnutzungsverfahrens im bisher zulässigen Rahmen weitergeführt.

### Verweis:

Teilnetz zivil mitbenützte Militärflugplätze (ehemalige Militärflugplätze) III – B3  
Teilnetz Flugfelder III – B4

### Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 28.5.2002
- Betriebsreglement vom 28.5.2002
- Hindernisbegrenzungskataster vom 1.9.1995
- Koordinationsprotokoll vom Juli 2001, Ergänzung vom 14.5.2002

<p>In der Region Goms wurde zur Zahl der <i>jährlichen Flugbewegungen</i> eine Vereinbarung getroffen (Kompromiss vom 27.9.2001). Diese Vereinbarung gilt als verbindliche Vorgabe für die privatrechtliche Regelung zwischen Gemeinde und Flugplatzgenossenschaft (Mietvertrag). Im Rahmen des Umnutzungsverfahrens ist die Lärmbelastung auf der Basis von jährlich 3'000 Motorflugbewegungen auszuweisen.</p> <p>Die <i>Piste</i> soll mittelfristig auf die minimal erforderliche Breite von 18 m zurückgebaut werden. Piste und Strassenzufahrt sollen baulich klar voneinander getrennt werden.</p> <p>Die Landeswellen sollen im Rahmen des Umnutzungsverfahrens definitiv festgelegt und die <i>Hindernisfreiheit</i> sicher gestellt werden.</p> <p>Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatzareal sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt <i>ökologisch aufgewertet</i> werden. Die Flugplatzhalterin erarbeitet dazu ein Konzept im Rahmen des Umnutzungsverfahrens.</p> <p>Ökologische Ausgleichsmassnahmen im Zusammenhang mit der <i>Liquidation des Militärflugplatzes</i> werden zwischen den beteiligten Bundesämtern und der Gemeinde Münster geregelt. Diese Massnahmen sollen mit dem Konzept der Flugplatzhalterin koordiniert werden.</p>			
<p><b>F E S T L E G U N G E N</b></p> <p><b>Zweckbestimmung:</b>                  Der Flugplatz Münster ist ein privates Flugfeld. Er dient in erster Linie der Durchführung von Segelfluglagern im Sommer und der touristischen Nutzung.</p> <p>Der Flugplatz wird im heute akzeptierten Rahmen weitergenutzt, die Entwicklung des Betriebs darf zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen. Für die Umwandlung der Militäranlage in einen zivilen Flugplatz ist ein Umnutzungsverfahren nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes erforderlich.</p> <p><b>Rahmenbedingungen zum Betrieb:</b>                  Das Betriebsreglement wird im Rahmen des Umnutzungsverfahrens überprüft und bei Bedarf angepasst. Bis zu diesem Zeitpunkt wird der Betrieb im bisher zulässigen Rahmen weitergeführt. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.</p> <p><b>Flugplatzperimeter:</b>                  Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte).</p> <p>Die Piste soll mittelfristig auf die minimal erforderliche Breite von 18 m zurückgebaut werden.</p> <p><b>Lärmbelastung:</b>                  Das Gebiet mit Lärmbelastung ist im Rahmen des Umnutzungsverfahrens auszuweisen. Bei der Berechnung der Lärmbelastung ist von maximal 3'000 Motorflugbewegungen pro Jahr auszugehen.</p> <p><b>Hindernisbegrenzung:</b>                  Gebiet mit Hindernisbegrenzung (vgl. Anlagekarte). Der Hindernisbegrenzungskataster ist im Rahmen des Umnutzungsverfahrens entsprechend anzupassen.</p>	<p><b>G/F</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> </ul>	<p><b>Z</b></p>	<p><b>V</b></p>

	G/F	Z	V
<p><b>Natur- und Landschaftsschutz:</b>                      Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden.                      Die konkreten Massnahmen sind im Rahmen des Umnutzungsverfahrens auszuweisen. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.</p> <p style="text-align: center;">E R L Ä U T E R U N G E N</p> <p><b>Zweckbestimmung, Betrieb:</b>                      Detaillierte Angaben zum Ablauf des Umnutzungsverfahrens und den erforderlichen Gesuchsunterlagen sind im Merkblatt des BAZL (Fassung vom 14. Juni 2002) enthalten.                      Privatrechtlich haben die Gemeinde Münster als Eigentümerin und die Flugplatzgenossenschaft als Betreiberin die künftige Nutzung des Flugplatzes im Mietvertrag vom 31. März 2001 festgehalten. Dieser Vertrag ist per 28. Juni 2002 in Kraft getreten.                      Im Kompromiss der Region Goms vom 27.9.2001 wurde zur Zahl der jährlichen Flugbewegungen vereinbart:                      - Grundsätzlich sind maximal 2500 Flugbewegungen pro Jahr zulässig. Jeweils innerhalb einer Periode von fünf Jahren können nicht ausgeschöpfte Kontingente bis maximal 3000 Flugbewegungen pro Jahr kompensiert werden. Bei Schleppaufzügen werden nur zwei Bewegungen gezählt.                      - Zusätzliche Motorflugbewegungen, insbesondere für touristische Zwecke, werden nach Bedarf durch die Gemeinde Münster im Einverständnis mit den Nachbargemeinden Reckingen und Geschinen bewilligt.                      Diese Vereinbarung gilt als verbindliche Vorgabe für den Mietvertrag zwischen Gemeinde und Flugplatzgenossenschaft.</p> <p><b>Flugplatzperimeter, Infrastruktur:</b>                      Der Flugplatzperimeter umgrenzt die zivil weitergenutzten Flugplatzanlagen, einschliesslich der Unterstände auf der Südseite der Piste. Vorgehen sind der Rückbau der Piste auf die minimal erforderliche Breite von 18 m und die klare Trennung von Flugbetrieb und Strassenzufahrt durch eine geeignete Signalisation und bauliche Massnahmen am nordöstlichen Pistenende. Zur Entflechtung von Rollverkehr und notwendigem Zubringerverkehr zur Freizeit- und Campingzone wird die Option einer Verlegung des Rollwegs auf die Nordseite der Piste offen gehalten. Eine Reduktion der Pistenlänge ist aus flugtechnischen Gründen nicht möglich.                      Die Bewilligung der Flugplatzanlagen ist Gegenstand einer Plangenehmigung im Rahmen des Umnutzungsverfahrens. Die Sanierung der Tankanlage wurde in einem separaten Plangenehmigungsverfahren bereits bewilligt. Der Zeitpunkt für den vorgesehenen Rückbau der Piste ist noch nicht definitiv bestimmt.</p> <p><b>Lärmbelastung:</b>                      In der Anlagekarte wird kein Gebiet mit Lärmbelastung ausgewiesen. Die Erfahrung zeigt, dass die massgebenden Lärmkurven angesichts der geringen Verkehrsleistung nur unwesentlich über den Flugplatzperimeter hinausragen. In der Karte zum Koordinationsprotoll ist eine Abschätzung der Lärmkurve dargestellt. Kanton und Gemeinde verlangen die Berechnung der Lärmbelastungskurve als Basis für die Nutzungsplanung.</p>	<p style="text-align: center;">•</p>	<p style="text-align: center;">•</p>	<p style="text-align: center;">•</p>
	<p style="text-align: center;">ZUSTÄNDIGE STELLE</p> <p><i>Zuständiges Bundesamt:</i>                      Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern</p> <p><i>Flugplatzhalterin:</i>                      Flugplatzgenossenschaft Münster, 3985 Münster</p>		

Der Nachweis der Lärmbelastung erfolgt im Rahmen des Umnutzungsverfahrens. Bei der Berechnung der Lärmbelastung ist, gestützt auf den Kompromiss der Region Goms, von maximal 3'000 Motorflugbewegungen pro Jahr auszugehen. Das Gebiet mit Lärmbelastung gilt als Lärmkorsett. Damit kann dem Grundsatz, dass die Entwicklung des Betriebs zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen darf, Rechnung getragen werden.

Die Umnutzung in einen zivilen Flugplatz ist wie eine wesentliche Änderung einer bestehenden ortsfesten Anlage im Sinne von Art. 8 LSV zu behandeln. Die Immissionsgrenzwerte sind einzuhalten, die Lärmemissionen sind so weit zu begrenzen als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (Vorsorgeprinzip).

**Hindernisbegrenzung:**

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisflächen im geltenden Hindernisbegrenzungskataster. Im Rahmen des Umnutzungsverfahrens sollen die Landeswellen definitiv festgelegt und die Hindernisfreiheit sicher gestellt werden.

**Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:**

Die Realisierung ökologischer Ausgleichsmassnahmen auf dem Flugplatz im Sinne des Landschaftskonzepts Schweiz (Massnahme 6.03) soll den naturräumlichen, landwirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten Rechnung tragen. Als Richtwert ist von 12% der Fläche des Flugplatzperimeters auszugehen. Die Ausgleichsflächen sollen primär innerhalb des Perimeters realisiert werden. Wo zweckmässig, können in Absprache mit den landwirtschaftlichen Bewirtschaftern auch Massnahmen ausserhalb des Perimeters in Betracht gezogen werden (z.B. Areal entlang der Rhone / Freizeit- und Campingzone).

Die Ausgleichsmassnahmen sollen in erster Linie auf freiwilliger Basis realisiert werden, können im Rahmen des Umnutzungsverfahrens aber verbindlich verlangt werden. Die Flugplatzhalterin zeigt in einem Konzept auf, in welcher Form und mit welchen Mitteln sie den ökologischen Ausgleich realisieren will. Dieses Konzept ist Bestandteil des Umnutzungsgesuchs. Als Arbeitshilfe erarbeiten die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis. Diese sollen so ausgestaltet werden, dass sie die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung berücksichtigen.

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

Auengebiet: 141 Matte

Gemäss Landschaftskonzept Schweiz (Sachziel 4 C) sind bei der Liquidation von Militärflugplätzen die ökologischen Werte zu beachten und der ökologische Ausgleich zu fördern. VBS und BUWAL haben dazu einen Vorschlag erarbeitet (Studie zum Natur- und Landschaftsschutz bei der Liquidation von Militärflugplätzen, Dezember 1995). Das VBS hat die Anlage (mit Ausnahme einiger Hochbauten) der Gemeinde verkauft. Aufwertungsmassnahmen wurden bis jetzt nicht realisiert.

Die Gemeinde Münster hat für das gesamte Areal des ehemaligen Militärflugplatzes ein Nutzungskonzept erarbeitet. Vorgesehen sind unter anderem eine Freizeit- und Campingzone mit naturnahen Ausgleichsflächen entlang der Rhone sowie eine extensive Wieslandnutzung auf dem zivilen Flugplatzareal. Allerdings bestehen Konflikte zwischen der vorgesehenen Freizeitnutzung und dem Auengebiet entlang der Rhone. Diese Konflikte sind zwischen den beteiligten Bundesstellen und der Gemeinde noch zu bereinigen.

Diese Massnahmen sind mit den Massnahmen zum ökologischen Ausgleich, welche die Flugplatzhalterin im Rahmen des Umnutzungsverfahrens ausweisen muss, zu koordinieren.

Bei der Planung ökologischer Aufwertungsmassnahmen ist zu beachten, dass die landwirtschaftlich genutzten Flächen im Perimeter der laufenden Güterzusammenlegung liegen und damit der entsprechenden landwirtschaftlichen Bewirtschaftungspflicht unterliegen. Die Verfahren zur Umnutzung des Flugplatzes und zur Güterzusammenlegung sind aufeinander abzustimmen.

**Altlasten**

Für die im Verdachtflächenkataster des VBS ausgewiesenen Altlasten sind Sanierungsmassnahmen eingeleitet. Verantwortlich ist die Gemeinde als Grundstückbesitzerin mit entsprechenden Regressmöglichkeiten auf Verursacher und vormalige Eigentümer (VBS).

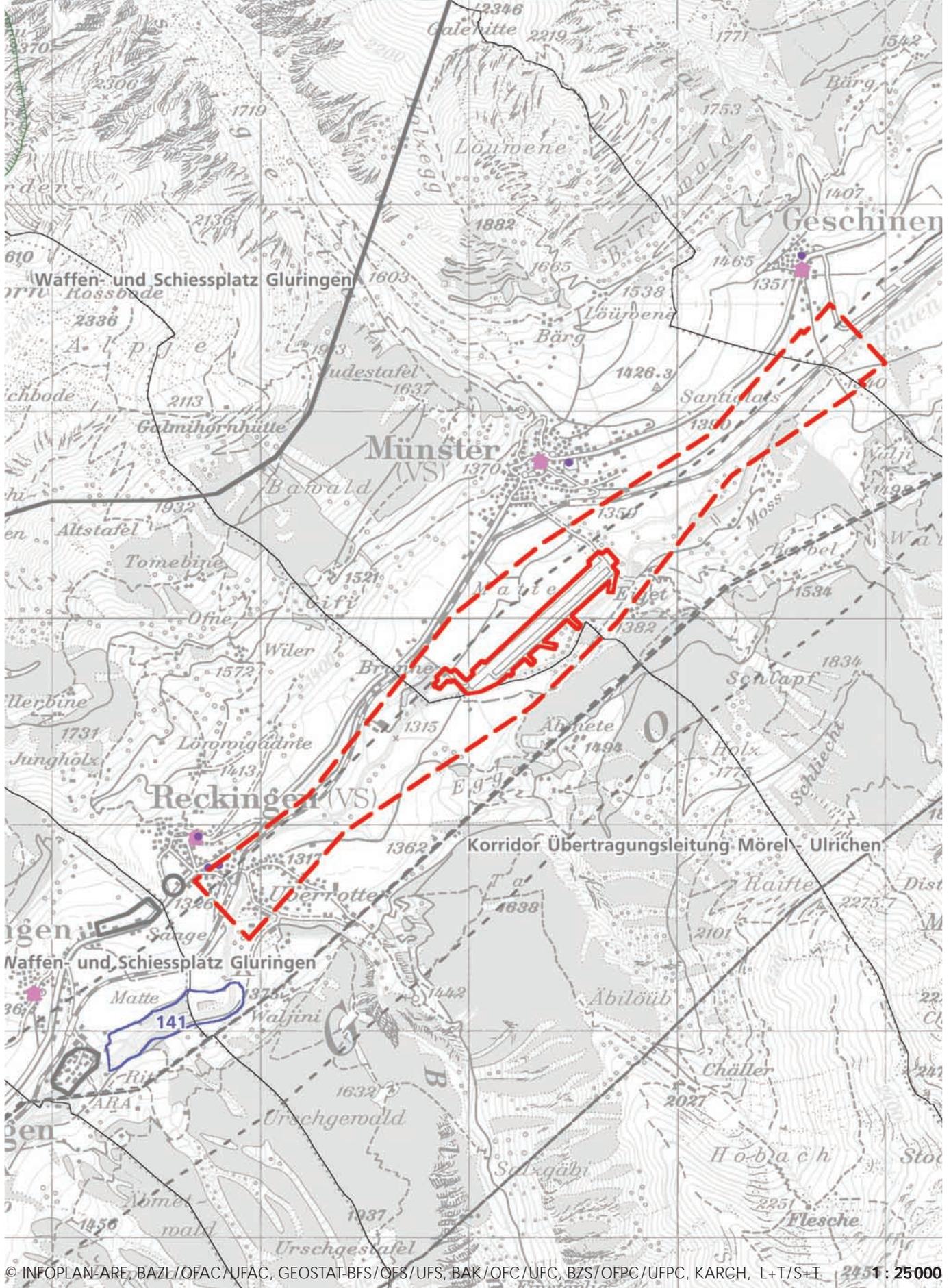
**Strassenbau**

Für die im kantonalen Richtplan festgelegte Verlegung der Furkastrasse (Umfahrung Münster) besteht zur Zeit kein konkretes Projekt.



Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)

Münster



Anlage: **Raron**

**VS-3**

Teilnetz: Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)

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

### Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Wallis
- Perimetergemeinde: Raron
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Baltschieder, Raron, Visp
  
- Gemeinde mit Lärmbelastung: Raron
  
- Verkehrsleistung:
  - Ø 10 Jahre: 3'350 (1992-2001)
  - max. 10 Jahre: 4'453 (1994)
  - Datenbasis LBK: –
  - Potential SIL: 3'000 (Übergangsbetrieb)  
4'000 (definitiver Betrieb)

### Zweck der Anlage/Funktion im Netz:

Ehemaliger Militärflugplatz mit ziviler Mitbenützung seit 1977, Betrieb durch die Fluggruppe Oberwallis.

Zivile Nutzung mit den Schwerpunkten Touristik- und Geschäftsflüge, fliegerische Aus- und Weiterbildung, Flugsport (Motor- und Segelflug).

Der Flugbetrieb ist zur Zeit auf den westlichen Teil der ehemaligen Militärpiste beschränkt, der östliche Teil der Piste wird gemäss vertraglicher Regelung bis Ende 2006 durch den Bau von AlpTransit Lötschberg beansprucht (Bau- und Materialbewirtschaftungsplatz).

### Stand der Koordination:

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

Der Flugplatz soll im heute akzeptierten Rahmen weitergenutzt werden, die Entwicklung des Betriebs darf zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen. Als Alternative wurde die zivile Mitbenützung in Turtmann geprüft, sie wird nicht weiterverfolgt. Der Flugplatz Raron bietet langfristig die besseren Voraussetzungen für eine zivile Luftfahrtnutzung.

*Betrieb, Perimeter und Infrastruktur* sind in den wesentlichen Zügen auf die umgebenden Nutzungsansprüche und Schutzziele abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll).

### Verweis:

Teilnetz zivil mitbenützte Militärflugplätze (ehemalige Militärflugplätze) III – B3  
Teilnetz Flugfelder III – B4

### Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 3.12.1979
- Betriebsreglement vom 7.7.1998 mit Anhang zu den An- und Abflugverfahren vom 26.3.1991
- Hindernisbegrenzungskataster vom 13.11.1990
- Lärmbelastungskataster (noch zu erstellen)
- Koordinationsprotokoll vom September 2002

Die Koordination mit dem benachbarten *Heliport* ist erfolgt, die Koordinationsprotokolle der beiden Anlagen wurden gemeinsam behandelt.

Die Koordination von Bau und Betrieb des Flugplatzes mit den *Grossprojekten NEAT und A9* erfolgt im Rahmen der kantonalen Richtplanung (Landschaftsentwicklungskonzept für die Ebene zwischen Raron und Visp) und der Nutzungsplanung der Standortgemeinde Raron. Die Abstimmung zwischen dem SIL und dem Sachplan AlpTransit vom 15.3.1999 ist erfolgt. Der Sachplan AlpTransit wird entsprechend dem konkreten Projekt nachgeführt. Diese Nachführung ist im Rahmen der Gesamtnachführung für 2003 vorgesehen.

*Übergangsbetrieb:* Bis zur Aufhebung des Bau- und Materialbewirtschaftungsplatzes der NEAT auf dem östlichen Teil der Piste wird der Betrieb auf dem westlichen Teil der Piste weitergeführt. Die bestehende Piste wird auf ca. 900 m (ab Zufahrtstrasse nach St. German) verkürzt.

Die Verkehrsleistung für den Übergangsbetrieb wird nach Absprache zwischen der Gemeinde Raron und der Flugplatzhalterin auf jährlich 3'000 Bewegungen beschränkt.

Der Übergangsbetrieb wird auf der Basis der bestehenden Betriebsbewilligung weitergeführt. Pistenmarkierung und Hindernisbegrenzungskataster sind an die neue Pistenlänge anzupassen. Das Betriebsreglement ist zu überprüfen.

*Definitiver Betrieb:* Nach der Aufhebung des Bau- und Materialbewirtschaftungsplatzes der NEAT wird der Flugbetrieb auf den östlichen Teil der Piste verlegt. Dazu ist ein Umnutzungsverfahren nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes erforderlich. Dieses Verfahren umfasst die Anpassung von Betriebsbewilligung und Betriebsreglement sowie eine Plangenehmigung für die Bauten und Anlagen (Piste, Rollwege, Hochbauten für den Flugbetrieb).

Die Verkehrsleistung für den definitiven Betrieb ist noch zu bestimmen. Als Richtwert gelten maximal 4'000 Bewegungen pro Jahr bei gleich bleibender Flottenzusammensetzung. Die Verkehrsleistung ist Grundlage für die Berechnung der Lärmbelastungskurve im Rahmen des Umnutzungsverfahrens.

Zur Infrastruktur für den definitiven Betrieb (Piste, Hochbauten, Erschliessung) bestehen erste Vorstellungen. Eine Anpassung der An- und Abflugverfahren und der Volten ist erforderlich. Nicht mehr benötigte Hartbelagflächen sollen zurückgebaut werden. Die Infrastruktur wird im Rahmen des Umnutzungsverfahrens definitiv festgelegt. Die Möglichkeiten einer gemeinsamen Nutzung der Infrastrukturen mit dem benachbarten Heliport sind dabei zu prüfen.

Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatzareal sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt ökologisch aufgewertet werden. Die Flugplatzhalterin erarbeitet dazu ein Konzept im Rahmen des Umnutzungsverfahrens.

Das *VBS* beabsichtigt, sein ganzes Flugplatzareal nördlich der Kantonsstrasse zu verkaufen. Die Verhandlungen sind im Gang. Knapp 40 ha sind bereits an den Staat Wallis (für die A9 und Öko-/Revitalisierungsmassnahmen) und an bisherige Pächter veräussert worden.

<p>Über das Restareal wird zur Zeit mit dem Staat Wallis verhandelt. Das Areal südlich der Kantonsstrasse mit den Kavernenanlagen bleibt mit Ausnahme des Flachmoors «Mutt» im Eigentum des VBS und wird weiterhin militärisch genutzt.</p> <p>Die Flugplatzhalterin und die Standortgemeinde Raron prüfen die Gründung einer <i>Flugplatzgenossenschaft</i> im Hinblick auf den definitiven Betrieb.</p>			
<p><b>F E S T L E G U N G E N</b></p> <p><b>Zweckbestimmung:</b>                  Der Flugplatz Raron ist ein privates Flugfeld. Er dient den Touristik- und Geschäftsflügen, der fliegerischen Aus- und Weiterbildung und dem Flugsport (Motor- und Segelflug).</p> <p>Der Flugplatz wird im heute akzeptierten Rahmen weitergenutzt, die Entwicklung des Betriebs darf zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen. Für die Umwandlung der Militäranlage in einen zivilen Flugplatz ist ein Umnutzungsverfahren nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes erforderlich.</p> <p><b>Rahmenbedingungen zum Betrieb:</b>                  Bis zur Aufhebung des Bau- und Materialbewirtschaftungsplatzes der NEAT wird der Betrieb auf dem westlichen Teil der ehemaligen Militärpiste weitergeführt (Übergangsbetrieb). Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.</p> <p>Nach der Aufhebung des Bau- und Materialbewirtschaftungsplatzes wird der Flugbetrieb auf den östlichen Teil der Piste verlegt. Das Betriebsreglement wird im Rahmen des Umnutzungsverfahrens überprüft und den neuen Gegebenheiten angepasst.</p> <p><b>Flugplatzperimeter:</b>                  Der Flugplatzperimeter für den Übergangsbetrieb umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte). Die Piste ist entsprechend zu verkürzen und neu zu markieren.</p> <p>Der Flugplatzperimeter für den definitiven Betrieb umgrenzt das von den Flugplatzanlagen nach der Verlegung des Flugbetriebs auf den östlichen Teil der ehemaligen Militärpiste beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte). Der Perimeter ist im Rahmen des Umnutzungsverfahrens zu überprüfen und festzusetzen. Für die neuen Flugplatzanlagen ist eine Plangenehmigung erforderlich.</p> <p><b>Lärmbelastung:</b>                  Gebiet mit Lärmbelastung für den Übergangsbetrieb (vgl. Anlagekarte). Für die weitergehende Beschränkung der Bewegungszahl gilt die Regelung zwischen der Standortgemeinde und der Flugplatzhalterin auf der Basis von jährlich 3'000 Flugbewegungen.</p> <p>Das Gebiet mit Lärmbelastung für den definitiven Betrieb (vgl. Anlagekarte) ist im Rahmen des Umnutzungsverfahrens neu zu berechnen und festzusetzen. Es gilt als Lärmkorsett. Richtwert für die Festlegung der künftigen Verkehrsleistung sind maximal 4'000 Bewegungen pro Jahr.</p> <p><b>Hindernisbegrenzung:</b>                  Gebiet mit Hindernisbegrenzung für den Übergangsbetrieb (vgl. Anlagekarte).</p>	<p><b>G/F</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> </ul>	<p><b>Z</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> </ul>	<p><b>V</b></p>

	G/F	Z	V
<p>Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung für den definitiven Betrieb (vgl. Anlagekarte) ist im Rahmen des Umnutzungsverfahrens zu überprüfen und festzusetzen.</p> <p><b>Natur- und Landschaftsschutz:</b>                      Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden.</p> <p>Die konkreten Massnahmen sind im Rahmen des Umnutzungsverfahrens auszuweisen. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.</p> <p style="text-align: center;">E R L Ä U T E R U N G E N</p> <p><b>Zweckbestimmung, Betrieb:</b>                      Die Umnutzung des Flugplatzes vom zivil mitbenützten Militärflugplatz zu einem rein zivil genutzten Flugfeld erfordert ein Umnutzungsverfahren nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes. Dieses Verfahren wird für den definitiven Betrieb auf dem östlichen Teil der ehemaligen Militärpiste durchgeführt. Es umfasst die Überprüfung und Anpassung des Betriebsbewilligung nach neuem Recht, die Anpassung des Betriebsreglements und eine Plangenehmigung für die Bauten und Anlagen. Detaillierte Angaben zum Ablauf und den erforderlichen Gesuchsunterlagen sind im Merkblatt des BAZL vom 14. Juni 2002 enthalten.</p> <p>Für den Übergangsbetrieb muss das Betriebsreglement überprüft und bei Bedarf angepasst werden (verkürzte Pistenlänge, Landverkauf durch das VBS, formelle Anpassung an die neuen gesetzlichen Vorgaben).</p> <p><b>Flugplatzperimeter, Infrastruktur:</b>                      Für den Übergangsbetrieb genügt eine Pistenlänge von 900 m ab der Zufahrtsstrasse nach St. German (bestehende verfügbare Piste: 1250 m). Die Piste soll entsprechend verkürzt und neu markiert werden. Der Perimeter ist auf die westlich angrenzend geplante Industriezone der Gemeinde Raron abgestimmt (Ersatz für die bestehende Industriezone, die von der A9 beansprucht wird). Er umfasst neben der verkürzten Piste die bestehenden Militärunterstände 1 – 5 sowie das C-Büro mit bestehender Zufahrt.</p> <p>Für den definitiven Betrieb muss der östliche Teil der ehemaligen Militärpiste nach Abschluss der NEAT-Baustelle wieder hergerichtet werden (vertraglich festgelegt auf Ende 2006). Der Perimeter geht von einer Pistenlänge von 1000 m und einer Pistenbreite von 28 m aus. Die Hochbauten sollen nördlich der Piste angeordnet und erschlossen werden. Die nicht mehr benötigten Hartbelagflächen sollen zurückgebaut werden (westlicher Teil der ehemaligen Militärpiste, verschiedene Rollpisten). Die Möglichkeiten einer gemeinsamen Nutzung der Infrastruktur mit dem Heliport sind zu prüfen.</p> <p>Die Strassenverbindung nach St. German darf weder durch den Übergangs- noch durch den definitiven Betrieb eingeschränkt werden.</p> <p><b>Lärmbelastung:</b>                      Mit dem Gebiet mit Lärmbelastung wird die mögliche Entwicklung des Flugplatzes definiert. Die Berechnung der Lärmkurven beruht auf der Bewegungszahl (inkl. zeitliche Verteilung), der Zusammensetzung der Flotte und den Flugwegen. Wenn einer dieser Faktoren ändert, ist eine Neuberechnung erforderlich.</p>	<p>•</p>	<p>•</p>	<p>•</p>
	<p>ZUSTÄNDIGE STELLE</p> <p><i>Zuständiges Bundesamt:</i>                      Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern</p> <p><i>Flugplatzhalterin:</i>                      Fluggruppe Oberwallis                      Postfach 32, 3942 Raron</p>		

Die Lärmbelastungskurve für den Übergangsbetrieb basiert auf einer jährlichen Bewegungszahl von 5'000 (Lärberechnung vom 12.4.2001). Dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 55 dB(A)) gemäss LSV vom 1. Juni 2001. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV).

Die Standortgemeinde und die Flugplatzhalterin haben sich darauf geeinigt, die Verkehrsleistung für den Übergangsbetrieb auf jährlich 3'000 Bewegungen zu beschränken. Auf eine zusätzliche Berechnung der Lärmbelastungskurve auf dieser Basis wird verzichtet.

Die für den definitiven Betrieb dargestellte Lärmkurve beruht auf derselben Grundlage. Sie ist im Rahmen des Umnutzungsverfahrens neu zu berechnen. Die Verkehrsleistung, die der Berechnung zugrunde gelegt werden soll, muss durch die beteiligten Partner im Rahmen der Koordination noch bestimmt werden. Als Richtwert ist dabei von maximal 4'000 Bewegungen pro Jahr bei gleich bleibender Flottenzusammensetzung auszugehen. Dies entspricht einer Erhöhung der Bewegungszahl von 20% im Vergleich zum Schnitt der letzten 10 Jahre (1992-2001). Damit kann dem Grundsatz, dass die Entwicklung des Betriebs zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen darf, Rechnung getragen werden.

Die Lärmkurve für den definitiven Betrieb gilt als Lärmkorsett und wird im Objektblatt festgesetzt.

Die Umnutzung in einen zivilen Flugplatz ist wie eine wesentliche Änderung einer bestehenden ortsfesten Anlage im Sinne von Art. 8 LSV zu behandeln. Die Immissionsgrenzwerte sind einzuhalten, die Lärmemissionen sind so weit zu begrenzen als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (Vorsorgeprinzip).

#### **Hindernisbegrenzung:**

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung ist sowohl für den Übergangsbetrieb als auch für den definitiven Betrieb auf die neue Pistenlänge angepasst. Die Hindernisbegrenzungsflächen sind bis auf eine Höhe von 60 m über Grund dargestellt.

Für den Übergangsbetrieb wird der Hindernisbegrenzungskataster vom 13.11.1990 im Zuge der Überprüfung des Betriebsreglements an die neuen Gegebenheiten angepasst. Für den definitiven Betrieb ist der Kataster im Rahmen des Umnutzungsverfahrens neu zu erstellen.

#### **Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:**

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

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

Die Ausgleichsmassnahmen sollen in erster Linie auf freiwilliger Basis realisiert werden, können im Rahmen des Umnutzungsverfahrens aber verbindlich verlangt werden. Die Flugplatzhalterin zeigt in einem Konzept auf, in welcher Form und mit welchen Mitteln sie den ökologischen Ausgleich realisieren will. Dieses Konzept ist Bestandteil des Umnutzungsgesuchs. Als Arbeitshilfe erarbeiten die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis. Diese sollen so ausgestaltet werden, dass sie die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung berücksichtigen.

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

BLN 1706 Berner Hochalpen und Aletsch-Bietschhorn-  
gebiet

BLN: 1711 Raron-Heidnischbiel

Jagdbanngebiet: 33 Alpjuhorn

Jagdbanngebiet: 34 Wilerhorn

Gemäss Landschaftskonzept Schweiz (Sachziel 4 C) sind bei der Liquidation von Militärflugplätzen die ökologischen Werte zu beachten und der ökologische Ausgleich zu fördern. VBS und BUWAL haben dazu Vorschläge erarbeitet (Studie zum Natur- und Landschaftsschutz bei der Liquidation von Militärflugplätzen, Dezember 1995). Diese Vorschläge sollen im Rahmen des Landverkaufs geprüft werden.

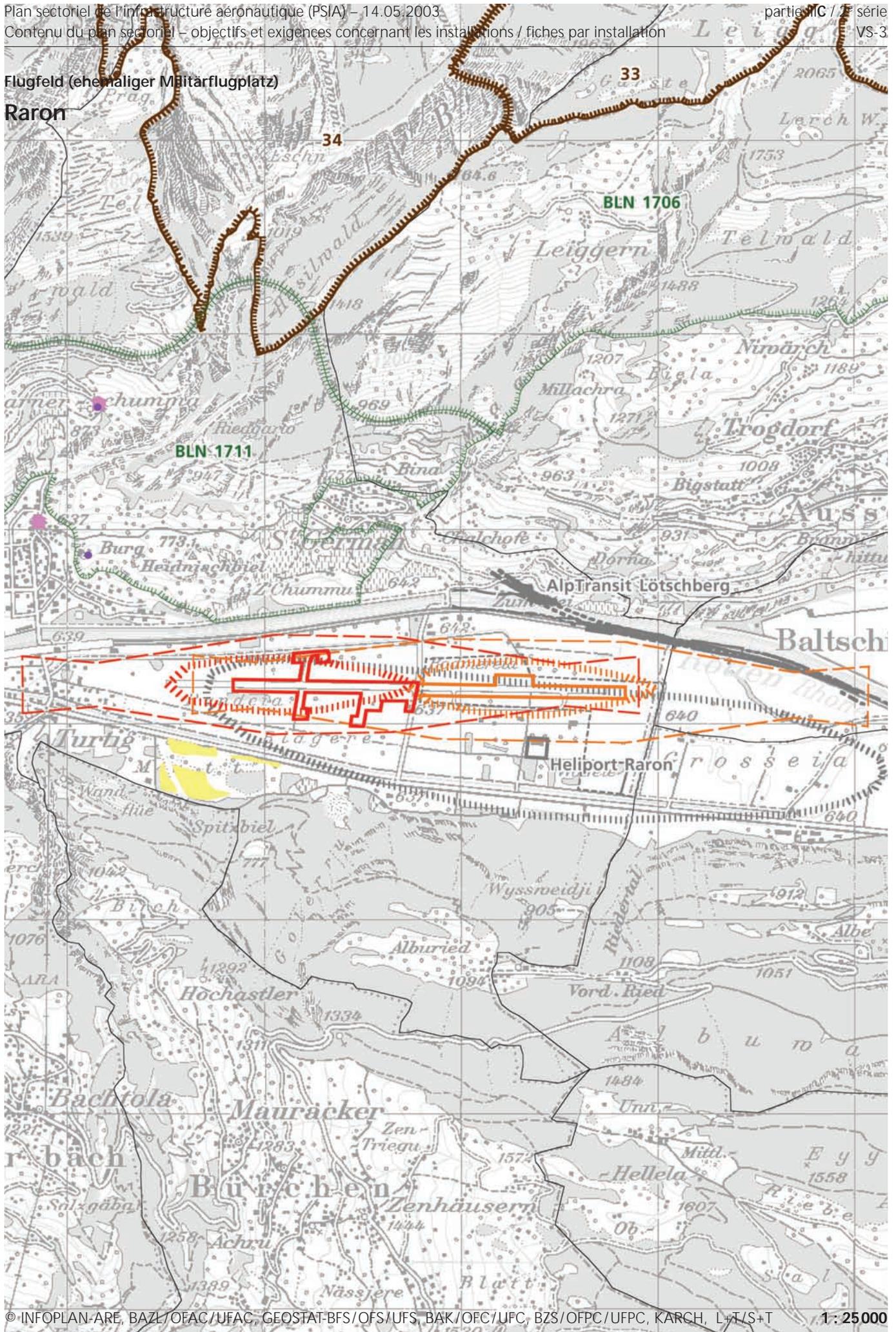
Das kantonale Landschaftsentwicklungskonzept für die Ebene zwischen Raron und Visp soll der Koordination der mit den verschiedenen Projekten in der Region verbundenen Massnahmen zur ökologischen Aufwertung (Ersatzmassnahmen NEAT und A9, Liquidation des ehemaligen Militärflugplatzes, ökologischer Ausgleich auf dem zivilen Flugplatz) dienen.

**Hinweis zur Anlagekarte:**

Die Darstellung zu den AlpTransit-Inhalten entspricht nicht dem Sachplan AlpTransit, sondern dem konkreten Projekt. Die Nachführung des Sachplans Alptransit ist für 2003 vorgesehen.

Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)

Raron



Anlage: **Raron**

**VS-6**

Teilnetz: Heliport

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

### Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Wallis
- Perimetergemeinden: Raron
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Raron
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Baltschieder, Raron, Visp
  
- Verkehrsleistung:
  - Ø 4 Jahre: 1'700 (1997-2000)
  - max. 10 Jahre: 3'407 (1994)
  - Datenbasis LBK: –
  - Potential SIL: 3'000

### Zweck der Anlage/Funktion im Netz:

Heliport seit 1984, Basis der Firma Air Zermatt.

Stützpunkt für Transport- und Arbeitsflüge, Flüge zur Hilfeleistung sowie für Wartungs- und Unterhaltsarbeiten.

### Stand der Koordination:

*Funktion und Entwicklung* des Heliports gemäss SIL sind mit den Zielen der kantonalen Richtplanung und der Nutzungsplanung der Gemeinden abgestimmt. Der nahe gelegene Heliport Gampel wurde 1982 als Basis für die Firma Heliswiss bewilligt. Er wird heute ebenfalls von der Air Zermatt betrieben. Dadurch ergibt sich zwischen diesen beiden Anlagen eine gewisse Aufgabenteilung.

*Infrastruktur, Perimeter und Betrieb* des Heliports sind mit den umgebenden Nutzungs- und Schutzansprüchen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll). Es sind zur Zeit keine wesentlichen Änderungen der bestehenden Anlage oder im Betrieb vorgesehen.

Die Koordination mit dem benachbarten *Flugfeld* ist erfolgt, die Koordinationsprotokolle der beiden Anlagen wurden gemeinsam behandelt.

### Verweis:

Teilnetz Heliport III – B6

### Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 14.2.1984
- Betriebsreglement vom 16.7.1985
- Lärmbelastungskataster (in Erarbeitung)
- Hindernisbegrenzungskataster (noch zu erstellen)
- Koordinationsprotokoll vom September 2002

F E S T L E G U N G E N	G/F	Z	V
<p><b>Zweckbestimmung:</b>                      Der Heliport Raron ist ein privates Flugfeld. Er dient als Stützpunkt für Rettungs-, Transport- und Arbeitsflüge. Die Entwicklung ist durch das geltende Umweltrecht begrenzt.</p> <p><b>Rahmenbedingungen zum Betrieb:</b>                      Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weiter geführt. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft der Flugplatzhalter die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.</p> <p><b>Flugplatzperimeter:</b>                      Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Anlagen des Heliports beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte).</p> <p><b>Lärmbelastung:</b>                      Gebiet mit Lärmbelastung (vgl. Anlagekarte). Der Lärmbelastungskataster ist zu erstellen.</p> <p><b>Hindernisbegrenzung:</b>                      Der Hindernisbegrenzungskataster ist zu erstellen.</p> <p><b>Natur- und Landschaftsschutz:</b>                      Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Heliport sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden.                      In Absprache mit der Gemeinde und den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton prüft die Flugplatzhalterin die Möglichkeiten dazu.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>•</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>•</li> </ul>
<p style="text-align: center;">E R L Ä U T E R U N G E N</p> <p><b>Flugplatzperimeter, Infrastruktur:</b>                      Der Flugplatzperimeter entspricht der im Nutzungsplan der Gemeinde Raron für den Heliport ausgeschiedenen Zone für öffentliche Bauten.                      Zum Zeitpunkt, wenn der Betrieb des angrenzenden Flugplatzes auf dem östlichen Teil der ehemaligen Militärpiste definitiv installiert wird (ab 2006), sind die Möglichkeiten einer gemeinsamen Nutzung der Infrastruktur zu prüfen.</p> <p><b>Lärmbelastung:</b>                      Gemäss Betriebsbewilligung ist die Verkehrsleistung auf durchschnittlich 30 und maximal 50 Bewegungen pro Tag begrenzt. Privatrechtlich haben die Standortgemeinde Raron und die Flugplatzhalterin eine Zahl von jährlich maximal 6500 Bewegungen vereinbart. Im Betriebsjahr 1999 betrug die Bewegungszahl 1434.                      Bis zu einer Bewegungszahl von ca. 5000 pro Jahr sind für die Beurteilung der Lärmbelastung die Grenzwerte <math>L_{max}</math> massgebend. Die Berechnung dieser Grenzwerte beruht auf der Zusammensetzung der Flotte und den Flugwegen, die Zahl der Bewegungen hat keinen Einfluss. Der von der Bewegungszahl abhängige Beurteilungspegel <math>L_r</math> kommt erst ab einer grösseren Bewegungszahl zum tragen.</p>	<p style="text-align: center;">ZUSTÄNDIGE STELLE</p> <p><i>Zuständiges Bundesamt:</i>                      Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern</p> <p><i>Flugplatzhalterin:</i>                      Air Zermatt AG, Postfach, 3920 Zermatt</p>		

Das Gebiet mit Lärmbelastung beruht auf der Flottenzusammensetzung und den Flugwegen im Betriebsjahr 1999. Dargestellt ist die Lärmkurve  $L_{\max}$  zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 75 dB(A)) gemäss LSV vom 1. Juni 2001. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV). Auf dieser Basis wird der Lärmbelastungskataster erstellt.

**Hindernisbegrenzung:**

Der Hindernisbegrenzungskataster wird durch das BAZL in Zusammenarbeit mit der Flugplatzhalterin erstellt.

**Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:**

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

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

Die Ausgleichsmassnahmen sollen in erster Linie auf freiwilliger Basis realisiert werden, können im Rahmen eines Plangenehmigungsverfahrens aber verbindlich verlangt werden. Die Flugplatzhalterin zeigt in einem Konzept auf, in welcher Form und mit welchen Mitteln sie den ökologischen Ausgleich realisieren will. Als Arbeitshilfe erarbeiten die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis. Diese sollen so ausgestaltet werden, dass sie die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung berücksichtigen.

Eine Koordination mit den Massnahmen zur ökologischen Aufwertung auf dem Flugplatz sowie den mit den andern Projekten in der Region verbundenen Massnahmen soll erfolgen.

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

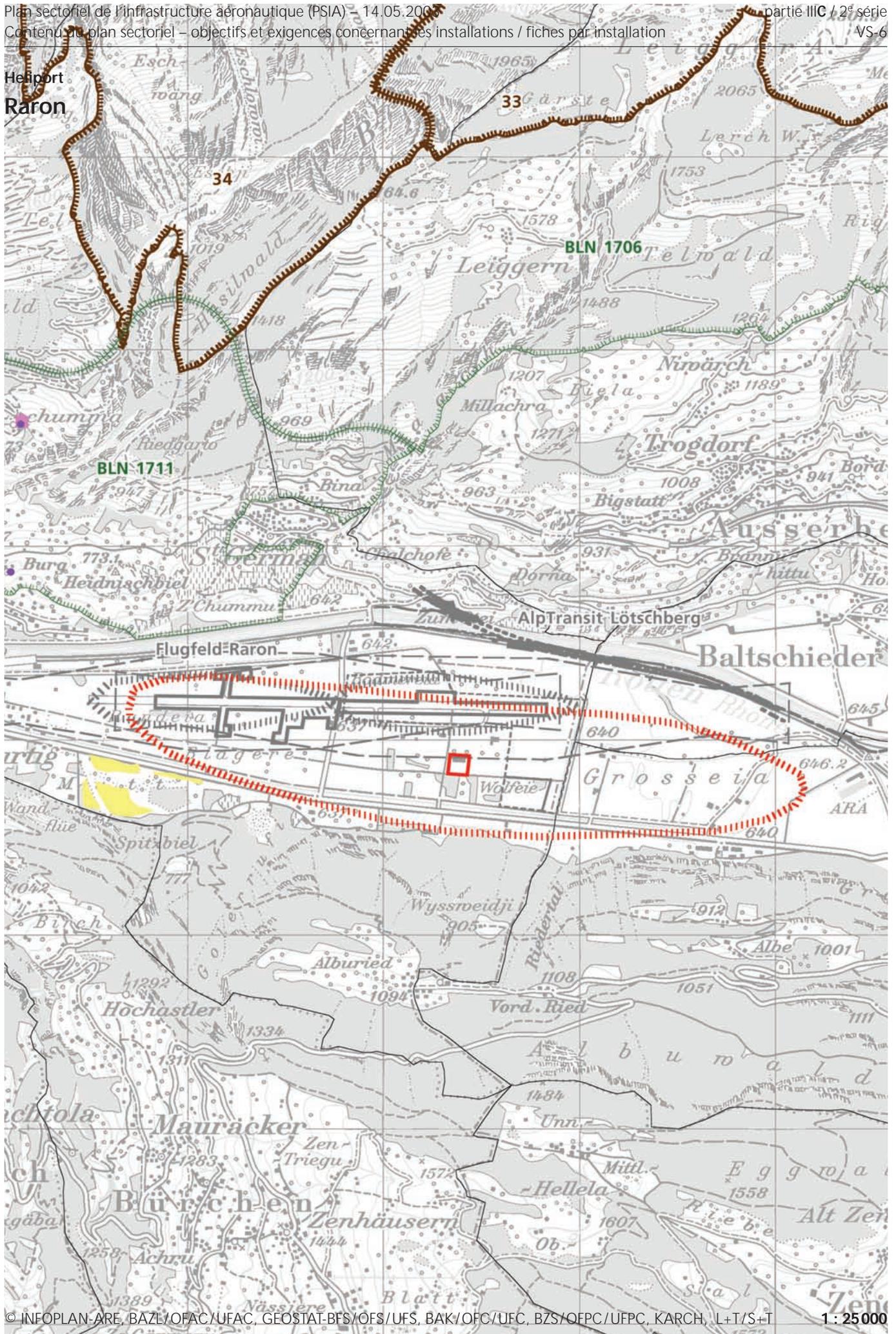
BLN	1706	Berner Hochalpen und Aletsch-Bietschhorngebiet
BLN:	1711	Raron-Heidnischbiel
Jagdbanngebiet:	33	Alpjuhorn
Jagdbanngebiet:	34	Wilerhorn

**Hinweis zur Anlagekarte:**

Die Darstellung zu den AlpTransit-Inhalten entspricht nicht dem Sachplan AlpTransit, sondern dem konkreten Projekt. Die Nachführung des Sachplans Alptransit ist für 2003 vorgesehen.



Heliport  
Raron



## **Rapport explicatif selon l'art. 16 OAT**



## **Sommaire du rapport explicatif**

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



## 1 Contexte et l'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 en collaboration avec les services fédéraux concernés.

Une première série de fiches par installation a été approuvée par le Conseil fédéral le 30 janvier 2002 (12 installations dont 7 aérodromes régionaux, 1 aérodrome militaire avec utilisation civile, 3 champs d'aviation et 1 champ d'aviation d'hiver).

La deuxième série comprend les 6 installations suivantes:

	<b>Canton</b>	<b>Installation</b>	<b>Réseau partiel</b>
Nouvelles fiches	BE	Reichenbach	Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)
	VD	Bex	Champ d'aviation
	VS	Münster	Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)
		Raron Flugplatz	Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)
		Raron Heliport	Heliport
Adaptation	AG	Birrfeld	Regionallflugplatz

## 2 Déroulement de la planification

### Office responsable

Office fédéral de l'aviation civile (OFAC)

### Etapes franchies

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

- 2002      Partie III C concernant les installations 2<sup>e</sup> série de fiches
- Début du processus de coordination, selon notice explicative
  - Etablissement et achèvement des protocoles de coordination avec la collaboration des services de planification de la Confédération, des cantons, des communes et des exploitants d'aérodrome
  - Remaniement des fiches du 30.9.2002
  - Nouvelle audition des cantons et consultation des services fédéraux (procédure réservée aux autorités)
- 2003      14 mai: Adoption par le Conseil fédéral

### **Suite des travaux**

2003–05    Autres séries de fiches

## **3 Collaboration**

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

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

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

## 4 Consultation et participation

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

Au cours du quatrième trimestre 2002, les cantons et les communes concernés ont eu l'opportunité de donner leur avis sur les fiches par installation de la deuxième série. Simultanément a eu lieu la consultation des offices au niveau fédéral.

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

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

La consultation et participation ont été terminées à fin janvier 2003. Les propositions ainsi que la manière dont elles ont été retenues sont récapitulées ci-après.

## 5 Prise en compte des propositions

Anträge Propositions	Änderung im SIL Modification du PSIA	Bemerkungen Remarques
<b>ARE Bundesamt für Raumentwicklung / Office fédéral du développement territorial</b>		
1 Flugplatz Reichenbach Grundlagendokumente: ergänzen mit «LBK neu zu erstellen (Lärmkorsett)».  Erläuterung zur Nachführung Sachplan AlpTransit.	keine  Stand Koordination: «... Sinne nachgeführt. <i>Diese Nachführung ist im Rahmen der Gesamtnachführung für 2003 vorgesehen.</i> Mit dem Auflageprojekt ...»	Liste auf die Aufzählung der Dokumente beschränken, ohne Hinweise auf deren rechtliche Wirkung.  Dem Antrag wird entsprochen.
2 Regionalflugplatz Birrfeld Stand Koordination: Korrektur	«Der Lärmbelastungskataster ...»	
3 Aérodrome de Bex Explications Protection de la nature et du paysage, environnement: "Dans le cas des mesures de compensation, l'exploitant peut d'ores et déjà formuler des propositions concrètes pour son installation sans attendre une procédure spécifique sans attendre développer librement les principes de compensation pour son installation."	Le texte est modifié dans le sens de la proposition.	La proposition est acceptée.
4 Flugplatz Münster technische Daten: Lärmkorsett erwähnen.  Erläuterungen Perimeter: Hinweise in die Karte aufnehmen (mit Nummern).	Erläuterungen Lärmbelastung ergänzen: «Das Gebiet mit Lärmbelastung gilt als Lärmkorsett.»  keine	Dem Antrag wird in abgeänderter Form entsprochen.  Die Karte soll den Festlegungen zur Luftfahrt vorbehalten sein, für Hinweise vgl. Koordinationsprotokoll.
5 Flugplatz Raron Grundlagendokumente: «Lärmkorsett» erwähnen.  Stand Koordination: – Der SAT «wird entsprechend dem aktuellen Projekt nachgeführt.» präzisieren. – Korrektur Übergangsbetrieb – Korrektur definitiver Betrieb  Festlegungen Betrieb: «Die Möglichkeiten einer gemeinsamen Nutzung der Infrastruktur mit dem Heliport sind zu prüfen. als Auftrag festlegen (anstelle erläutern). Erläuterung Lärmbelastung: ergänzen mit Angaben zu Lmax. Frage: neues Koordinationsverfahren für den definitiven Betrieb?	keine  «... wird entsprechend dem <i>konkreten</i> Projekt nachgeführt. <i>Diese Nachführung ist im Rahmen der Gesamtnachführung für 2003 vorgesehen.</i> »  «ca. 900 fm (ab ...»  «...benachbarten Heliport sind <i>dabei</i> zu prüfen».  keine  keine	Liste auf die Aufzählung der Dokumente beschränken, ohne Hinweise auf deren rechtliche Wirkung.  Dem Antrag wird entsprochen.  Bleibt als Hinweis im Stand der Koordination und in den Erläuterungen.  Lmax ist nur für Heliports relevant.  ist noch offen
6 Heliport Raron Stand Koordination: «eine gewisse Aufgabenteilung» zwischen Raron und Gampel präzisieren.  Festlegungen Lärm: Ergänzung LBK.	«Der nahe gelegene Heliport Gampel wurde 1982 als Basis für die Firma Heliswiss bewilligt. Er wird heute ebenfalls von der Air Zermatt betrieben.»  «Der LBK ist zu erstellen.»	Die Ausgangslage wird präzisiert. Die Aufgabenteilung zwischen den Helibasen Gampel und Raron wird bei der Koordination zum Heliport Gampel zur Sprache kommen.  Dem Antrag wird entsprochen.

Anträge Propositions	Änderung im SIL Modification du PSIA	Bemerkungen Remarques
Stand Koordination/Festlegungen Betrieb: ergänzen mit prüfen der Möglichkeiten einer gemeinsamen Nutzung der Infrastruktur mit dem Flugplatz (anstelle Erläuterung, analog Objektblatt zum Flugplatz).	keine	Bleibt als Hinweis in den Erläuterungen.
Erläuterungen Lärm: effektive Bewegungszahlen sind nicht relevant;	keine	Stehen lassen, dienen der Information.
präzisieren «Für Anlagen mit Helikoptern bis zu einer Bewegungszahl ...»	keine	Erläuterung bezieht sich ja auf einen Heliport.
Erläuterungen Natur und Landschaft: «... verbundenen Massnahmen <del>ist anzustreben</del> soll erfolgen.»	«... verbundenen Massnahmen <del>ist anzustreben</del> soll erfolgen.»	Dem Antrag wird entsprochen.
<hr/>		
7 formale Anpassungen		
Datum / Serie in der Kopfzeile der Objektblätter anpassen	ja	Die Angabe zur Serie in der Kopfzeile wird bei der definitiven Fassung (Publikation) generell wegelassen.
pro Objektblatt eine Tabelle mit Beschlussdaten (Gesamtinhalt, Anpassungen)	ja, dazu Tabelle «Datum der Beschlussfassung» (Kapitel Sachplaninhalt) entsprechend neu gestalten und ergänzen.	Erfolgt erst bei der definitiven Fassung (Publikation).
Legende: Fussnote zu Lärmkurve Lmax	«Bei Flugplätzen mit Flächenflugzeugen sind gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) die Grenzwerte Lr massgebend, bei Heliports Grenzwerte Lmax.»	Dem Antrag wird entsprochen.
Legende: AlpTransit ( <del>anpassen</del> )	ja; dazu Erläuterungen: «Hinweis zur Anlagekarte: die Darstellung zum AlpTransit entspricht nicht dem Sachplan AlpTransit (SAT), sondern dem konkreten Projekt. Die Nachführung des SAT ist für 2003 vorgesehen.»	Dem Antrag wird entsprochen.
<hr/>		
<b>BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports</b>		
<hr/>		
1 Bemerkung		
Die Objektblätter Reichenbach und Raron sind mit dem Sachplan Alp-Transit abgestimmt. Der Sachplan AlpTransit wird 2003 umfassend nachgeführt (inkl. Objektblätter).		
<hr/>		
2 Flugplätze Reichenbach, Raron:		
Im Hinblick auf die fliegerische Aus- und Weiterbildung ist sicher zu stellen (z.B. Betriebsvorschriften, bauliche Vorkehrungen), dass durch den Betrieb der privaten Flugfelder die nahe Bahninfrastruktur nicht gefährdet wird (z.B. Anordnung minimaler Flughöhe über der Eisenbahninfrastruktur). Eine allfällige Anpassung des Flugplatzperimeters bzw. des Umfanges der Gebiete mit Hindernisbegrenzung (im Hinblick auf Sicherheitsmassnahmen) im Rahmen der Detailplanung wird daher nicht von vorneherein ausgeschlossen.	keine, der Vorbehalt betreffend allfälligen Anpassungen in der Detailplanung wird entgegengenommen.	Der Antrag bezieht sich nicht auf eine konkrete Festlegung in den Anlagekarten der Objektblätter. Detailplanungen zu Infrastruktur und Betrieb sind auf den Flugplätzen Reichenbach und Raron vorgesehen (Umnutzungsverfahren). Dem Anliegen des BAV wird dabei Rechnung zu tragen sein. Im übrigen ist der Flugplatzhalter für die Sicherheit des Betriebs im Rahmen der geltenden Vorschriften verantwortlich.
<hr/>		
3 Aérodrôme de Bex		
Même proposition que ci-dessus.	Aucune.	La proposition ne se rapporte pas à une décision concrète figurant sur la carte de la fiche par installation.  Pour le reste, l'exploitant est responsable de la sécurité de l'exploitation dans le cadre des prescriptions en vigueur sur son installation.
<hr/>		
<b>BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / Office fédéral des constructions et de la logistique</b>		
keine Anträge und Bemerkungen		

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
<b>BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture</b>		
<p>1 Flugplatz Reichenbach</p> <p>Erläuterungen Natur- und Landschaftsschutz ergänzen</p> <p>Erläuterungen Natur- und Landschaftsschutz ergänzen: «Als Arbeitshilfe ... Diese sollen so ausgestaltet werden, dass sie sich für die landwirtschaftlichen Bewirtschafter vorteilhaft auswirken».</p>	<p>«Die Realisierung ökologischer Ausgleichsmassnahmen auf dem Flugplatz soll den naturräumlichen, <i>landwirtschaftlichen</i> und betrieblichen Möglichkeiten Rechnung tragen.» ... «Wo zweckmässig, können <i>in Absprache mit den landwirtschaftlichen Bewirtschaftern</i> auch Massnahmen ausserhalb des Perimeters ...»</p> <p>«Als Arbeitshilfe ... <i>Diese sollen so ausgestaltet werden, dass sie die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung berücksichtigen</i>».</p>	<p>Dem Antrag wird entsprochen.</p> <p>Dem Antrag wird in abgeänderter Form entsprochen. Die Empfehlungen für den ökologischen Ausgleich werden dem BLW vor Publikation zur Stellungnahme unterbreitet.</p>
<p>2 Aéroport de Bex</p> <p>Explications Protection de la nature et du paysage, environnement:</p> <p>Les mesures de compensation ... à l'intérieur du périmètre d'aérodrome. <i>Leur réalisation prendra en compte les aspects naturels, agricoles et relatifs à l'exploitation aéronautique.</i></p> <p>Si nécessaire, des mesures à l'extérieur du périmètre peuvent être prises en considération, <i>en accord avec les exploitants agricoles.</i></p> <p>Explications Protection de la nature et du paysage, environnement:</p> <p>Les instances de la Confédération élaborent des recommandations sur la revalorisation écologique des aérodromes. <i>Celles-ci seront établies de manière à ce qu'elles soient favorables aux exploitants agricoles.</i></p> <p>Explications Agriculture</p> <p>Avant de supprimer lesdites surfaces de leur inventaire, le canton doit apporter à la Confédération (Office fédéral du développement territorial) la preuve qu'elles peuvent être compensées.</p>	<p>Le texte est modifié dans le sens de la proposition.</p> <p>La proposition n'est pas complètement retenue. Le texte est modifié selon la proposition suivante. Les instances de la Confédération élaborent des recommandations sur la revalorisation écologique des aérodromes. <i>Celles-ci seront établies de manière à ce que les besoins de l'agriculture soient pris en considération qu'elles soient favorables aux exploitants agricoles.</i></p> <p>Dès lors, la dernière phrase du chapitre "<i>Les besoins de l'agriculture seront pris en compte</i>" est supprimée.</p> <p>Le texte est modifié dans le sens de la proposition.</p>	<p>La proposition est acceptée.</p> <p>Les recommandations sur la revalorisation écologique des aérodromes seront soumises à l'OFAG pour prise de position avant leur publication.</p> <p>La proposition est acceptée.</p>
<p>3 Flugplatz Münster</p> <p>Das Flugfeld ist Bestandteil eines laufenden landwirtschaftlichen Strukturverbesserungsprojekts. Es unterliegt dem Zweckentfremdungsverbot und der Bewirtschaftungspflicht gemäss Vorgaben von Landwirtschaftsgesetz und Strukturverbesserungsverordnung. Diesem Umstand ist im Umnutzungsverfahren Rechnung zu tragen, das Meliorationsamt des Kantons Wallis ist beizuziehen.</p> <p>Festlegungen Natur- und Landschaftsschutz ergänzen: «...berücksichtigen. Insbesondere ist zu beachten, dass die entsprechenden Flächen im Perimeter der laufenden Güterzusammenlegung liegen und damit der entsprechenden landwirtschaftlichen Bewirtschaftungspflicht unterliegen.»</p>	<p>Ergänzung Erläuterungen Natur- und Landschaftsschutz: «Bei der Planung ökologischer Aufwertungsmassnahmen ist zu beachten, dass die landwirtschaftlich genutzten Flächen im Perimeter der laufenden Güterzusammenlegung liegen und damit der entsprechenden landwirtschaftlichen Bewirtschaftungspflicht unterliegen. Die Verfahren zur Umnutzung des Flugplatzes und zur Güterzusammenlegung sind aufeinander abzustimmen.»</p>	<p>Dem Antrag wird in abgeänderter Form entsprochen.</p>

<b>Anträge Propositions</b>	<b>Änderung im SIL Modification du PSIA</b>	<b>Bemerkungen Remarques</b>
Erläuterungen Natur- und Landschafts- schutz ergänzen.	«Die Realisierung ökologischer Ausgleichs- massnahmen auf dem Flugplatz soll den naturräumlichen, <i>landwirtschaftlichen</i> und betrieblichen Möglichkeiten Rechnung tragen.» ... «Wo zweckmässig, können <i>in Absprache mit den landwirtschaftlichen Bewirtschaftern</i> auch Massnahmen ausser- halb des Perimeters ...»	Dem Antrag wird entsprochen.
Erläuterungen Natur- und Landschafts- schutz ergänzen: «Als Arbeitshilfe ... <i>Diese sollen so ausgestaltet werden, dass sie sich für die landwirtschaftlichen Bewirtschafter vorteilhaft auswirken</i> »	«Als Arbeitshilfe ... <i>Diese sollen so ausge- staltet werden, dass sie die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung berücksich- tigen</i> ».	Dem Antrag wird in abgeänderter Form entsprochen. Die Empfehlungen für den ökologischen Ausgleich werden dem BLW vor Publikation zur Stellungnahme unterbreitet.
4 Flugplatz Raron		
Erläuterungen Natur- und Landschafts- schutz ergänzen.	«Die Realisierung ökologischer Ausgleichs- massnahmen auf dem Flugplatz soll den naturräumlichen, <i>landwirtschaftlichen</i> und betrieblichen Möglichkeiten Rechnung tragen.» ... «Wo zweckmässig, können <i>in Absprache mit den landwirtschaftlichen Bewirtschaftern</i> auch Massnahmen ausser- halb des Perimeters ...»	Dem Antrag wird entsprochen.
Erläuterungen Natur- und Landschafts- schutz ergänzen: «Als Arbeitshilfe ... <i>Diese sollen so ausgestaltet werden, dass sie sich für die landwirtschaftlichen Bewirtschafter vorteilhaft auswirken</i> »	«Als Arbeitshilfe ... <i>Diese sollen so ausge- staltet werden, dass sie die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung berücksich- tigen</i> ».	Dem Antrag wird in abgeänderter Form entsprochen. Die Empfehlungen für den ökologischen Ausgleich werden dem BLW vor Publikation zur Stellungnahme unterbreitet.
5 Heliport Raron		
Erläuterungen Natur- und Landschafts- schutz ergänzen.	«Die Realisierung ökologischer Ausgleichs- massnahmen auf dem Flugplatz soll den naturräumlichen, <i>landwirtschaftlichen</i> und betrieblichen Möglichkeiten Rechnung tragen.» ... «Wo zweckmässig, können <i>in Absprache mit den landwirtschaftlichen Bewirtschaftern</i> auch Massnahmen ausser- halb des Perimeters ...»	Dem Antrag wird entsprochen.
Erläuterungen Natur- und Landschafts- schutz ergänzen: «Als Arbeitshilfe ... <i>Diese sollen so ausgestaltet werden, dass sie sich für die landwirtschaftlichen Bewirtschafter vorteilhaft auswirken</i> »	Als Arbeitshilfe ... <i>Diese sollen so ausge- staltet werden, dass sie die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung berücksich- tigen</i> ».	Dem Antrag wird in abgeänderter Form entsprochen. Die Empfehlungen für den ökologischen Ausgleich werden dem BLW vor Publika- tion zur Stellungnahme unterbreitet.

**BUWAL Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft / OFEFP Office fédéral de l' environnement, des forêts  
et du paysage**

1 Flugplatz Reichenbach	keine	Die Anlagekarte beschränkt sich auf Hin- weise zu den Sachplänen und Schutz- objekten des Bundes. Hinweise zu kanton- alen oder kommunalen Planungen sind im Koordinationsprotokoll enthalten.  Im Erläuterungstext wird bereits auf die eingeschränkten Nutzungsmöglichkeiten den Grundwasserschutzzonen 2 und 3 hingewiesen. Detailliertere Angaben sind ebenfalls im Koordinationsprotokoll ent- halten, Auflagen zum Gewässerschutz sind Gegenstand des Umnutzungsverfah- rens.
-------------------------	-------	--

Anträge Propositions	Änderung im SIL Modification du PSIA	Bemerkungen Remarques
Erläuterungen Natur- und Landschaftsschutz ergänzen: «Als Arbeitshilfe ... Diese sollen so ausgestaltet werden, dass sie sich für die landwirtschaftlichen Bewirtschafter vorteilhaft auswirken»	«Als Arbeitshilfe ... Diese sollen so ausgestaltet werden, dass sie die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung berücksichtigen».	Dem Antrag wird in abgeänderter Form entsprochen. Die Empfehlungen für den ökologischen Ausgleich werden dem BLW vor Publikation zur Stellungnahme unterbreitet.
2 Aérodrome de Bex Proposition d'inclure dans la fiche l'état d'avancement des travaux liés aux sites contaminés.	Aucune	Les travaux liés à l'établissement d'un cadastre des sites contaminés n'ont pour l'instant pas été entrepris.
3 Flugplatz Münster Die gemäss Nutzungskonzept der Gemeinde geplante Freizeit- und Campingzone steht im Konflikt mit den Interessen des Naturschutzes. Der Erläuterungstext zum Natur- und Landschaftsschutz ist entsprechend anzupassen: <del>«Die Realisierung und Finanzierung dieser Massnahmen ist nun zwischen den beteiligten Bundesstellen und der Gemeinde zu regeln. Allerdings bestehen Konflikte zwischen der vorgesehenen Freizeitnutzung und dem Auengebiet entlang der Rhone. Diese sind noch zu bereinigen.»</del>	«Allerdings bestehen Konflikte zwischen der vorgesehenen Freizeitnutzung und dem Auengebiet entlang der Rhone. Diese Konflikte sind zwischen den beteiligten Bundesstellen und der Gemeinde noch zu bereinigen.»	Dem Antrag wird entsprochen.
4 Flugplatz und Heliport Raron Die Belastung der angrenzenden Bundeschutzgebiete durch den Flugbetrieb ist zu begrenzen. Der Erläuterungstext zum Natur- und Landschaftsschutz ist zu ergänzen: «Es ist ein zu meidender Luftraum als Puffer zwischen dem Betrieb von Raron und den Schutzgebieten auszuscheiden. Dieser soll allen Piloten, die in Raron starten, bekannt gegeben werden.»	keine	Die Schutzgebiete werden durch die An- und Abflugrouten sowie die Volten von Flugplatz und Heliport nicht tangiert. Allfällige Überflugbeschränkungen in den Schutzgebieten sind unabhängig vom Betrieb dieser Anlagen zu diskutieren. Diese Diskussion erfolgt im Rahmen der Überprüfung der Gebirgslandeplätze und der Erarbeitung von Richtlinien zur Bestimmung von Ruhezeiten gemäss SIL Teil III B 6 / 6a.
<b>BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement</b>		
1 keine Anträge und Bemerkungen		
<b>Bundeskanzlei / Chancellerie fédérale</b>		
1 keine Anträge und Bemerkungen		
<b>Eidgenössische Finanzverwaltung / Administration fédérale des finances</b>		
1 keine Anträge und Bemerkungen		
<b>Eidgenössische Zollverwaltung / Administration fédérale des douanes</b>		
1 keine Anträge und Bemerkungen		
<b>Die Post Generalsekretariat / La Poste secrétariat général</b>		
1 keine Anträge und Bemerkungen		
<b>SBB Abteilung Infrastruktur / CFF Division Infrastructure</b>		
1 Flugplatz Raron Es wird davon ausgegangen, dass der definitive Flugbetrieb bezüglich Hindernisbegrenzung nicht in Konflikt mit der neuen Lötschberg-Bahnlinie steht und dass SIL und Sachplan AlpTransit in diesem Punkt aufeinander abgestimmt sind.	keine	SIL und Sachplan AlpTransit sind bezüglich der Hindernisbegrenzung aufeinander abgestimmt.

<b>Anträge</b>	<b>Änderung im SIL</b>	<b>Bemerkungen</b>
<b>Propositions</b>	<b>Modification du PSIA</b>	<b>Remarques</b>
<b>VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung Bevölkerungsschutz Sport</b>		
<b>DDPS Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports</b>		
1	Flugplatz Reichenbach  Stand der Koordination ergänzen: «... Beim Landverkauf an die Bürgerbäuert werden unter anderem ökologische Aufwertungsmaßnahmen vereinbart und mit dem Eintrag einer Grunddienstbarkeit im Grundbuch sowie einer Auflage (als Bedingung für den Flugbetrieb) im Genehmigungsentscheid zum Betriebsreglement sicher gestellt.»	«... Beim Landverkauf an die Bürgerbäuert werden unter anderem ökologische Aufwertungsmaßnahmen vereinbart und mit dem Eintrag einer Grunddienstbarkeit im Grundbuch sowie einer Auflage im Entscheid zur Umnutzung des Flugplatzes sicher gestellt.»
		Dem Antrag wird entsprochen.
<b>Kanton Bern</b>		
1	Flugplatz Reichenbach  Das Objektblatt ist auf den kantonalen Richtplan abgestimmt und entspricht den Grundsätzen gemäss kantonalem Leitbild Luftverkehr. Mit den Festlegungen ist sicher gestellt, dass die Lärmbelastung nicht wahrnehmbar erhöht und die Vorgaben der Lärmschutzverordnung eingehalten werden.  Im Umnutzungsverfahren muss sicher gestellt sein, dass die von den Fachstellen beantragten Massnahmen für den ökologischen Ersatz und den Gewässerschutz realisiert werden.	
		Die vom Kanton beantragten Massnahmen für den ökologischen Ersatz und den Gewässerschutz werden als Hinweis für das Umnutzungsverfahren ins Koordinationsprotokoll aufgenommen.
<b>Gemeinde Reichenbach im Kandertal</b>		
1	Mit der Festlegung der Lärmkurve ist sicher gestellt, dass die Lärmbelastung auf das politisch akzeptierte Mass begrenzt bleibt; keine Anträge.	
<b>Planungsregion Kandertal</b>		
1	Keine Anträge und Bemerkungen	
<b>Flugplatzgenossenschaft Reichenbach</b>		
1	Erläuterungen Lärmbelastung: Der Satz «Die Umnutzung in einen zivilen Flugplatz ist als wesentliche Änderung einer bestehenden ortsfesten Anlage im Sinne von Art. 8 LSV einzustufen.» ist zu streichen. Der Flugplatz wird im heute bestehenden Rahmen weiterbetrieben, die Umnutzung führt entsprechend den Grundsätzen im SIL zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung.	Die Umnutzung in einen zivilen Flugplatz ist wie eine wesentliche Änderung einer bestehenden ortsfesten Anlage im Sinne von Art. 8 LSV zu behandeln.»
		In der LSV wird von wesentlichen Änderungen gesprochen, wenn durch Umbauen oder Betriebsänderungen wahrnehmbar stärkere Lärmimmissionen erzeugt werden. Dies ist beim Flugplatz Reichenbach nicht der Fall. Mit der Umnutzung von einem zivil mitbenützten Militärflugplatz in einen rein zivilen Flugplatz wird jedoch die Grundnutzung der Anlage verändert, auch wenn keine bauliche oder betriebliche Erweiterung stattfindet. Deshalb ist der Flugplatz bei der Beurteilung der Lärmbelastung im Umnutzungsverfahren wie eine wesentlich geänderte Anlage zu behandeln.
<b>Kanton Aargau</b>		
1	keine Widersprüche zum kantonalen Richtplan, keine Anträge	
<b>Gemeinde Brunegg</b>		
1	Keine Anträge und Bemerkungen	
<b>Gemeinde Mülligen</b>		
1	Keine Anträge und Bemerkungen	

Anträge Propositions	Änderung im SIL Modification du PSIA	Bemerkungen Remarques
<b>Aargauischer Regionalflugplatz Birrfeld</b>		
1 keine Anträge Die Bewegungszahl von 95'000 pro Jahr darf nicht als Maximalwert betrachtet werden. Die neue Generation von Flugzeugen (Schulflugzeuge, Ecolights) wird wesentlich weniger Lärm verursachen und zur Verbesserung der Lärmsituation beitragen. Das Bau-Entwicklungsgebiet der Gemeinde Mülligen wird von der Lärmkurve am Rand tangiert, im Zonenplan ist eine entsprechende Anmerkung aufzunehmen.		Die jährliche Bewegungszahl wird mit dem SIL nicht begrenzt, massgebend für die künftige Entwicklung ist einzig die Lärmkurve. Werden leisere Flugzeuge eingesetzt, sind innerhalb der festgelegten Lärmkurve mehr Flüge möglich. Die Ausgestaltung des Zonenplans ist Sache von Kanton und Gemeinde.
<b>Canton de Vaud</b>		
1 Aéroport de Bex  Supprimer tout passage ayant trait aux surfaces d'assolément.  Le périmètre d'aéroport fixé dans le PSIA reprend les limites de la zone d'aéroport, zone à bâtir au sens du plan général d'affectation de la commune de Bex.  Selon le Service de l'aménagement du territoire du canton de Vaud, il n'est pas possible de superposer des surfaces d'assolément (SDA) faisant partie de l'inventaire vaudois sur une zone à bâtir. Il faut donc sortir les SDA du périmètre d'aéroport. Dès lors le conflit est réglé.	Le texte est modifié dans le sens de la proposition.  Situation initiale, Etat de la coordination: Supprimer le paragraphe: <del>Les problèmes en suspens concernant le conflit ... réexamen de la Confédération du plan sectoriel des surfaces d'assolément.</del>  Explications, Agriculture: Supprimer le paragraphe: <del>Les conflits liés à la présence ... la preuve qu'elles peuvent être compensées.</del>	La proposition est acceptée car le Service de l'aménagement du territoire vaudois a confirmé que le quota cantonal des surfaces d'assolément défini dans le cadre du Plan sectoriel de la Confédération est respecté.
<b>Commune de Bex</b>		
1 Aéroport de Bex  Pas de remarque.		
<b>Kanton Wallis</b>		
1 Flugplatz Münster, Flugplatz Raron, Héliport Raron:  Die Objektblätter entsprechen den Zielsetzungen der kantonalen Richtplanungen und sind mit den Raumplanungszielen des Grossen Rates vom 2.10.1992 vereinbar.		
<b>Gemeinde Münster (VS)</b>		
1 Die Gemeinde beabsichtigt, die Piste mittelfristig zu verschmälern, um den Anteil versiegelter Fläche zu verringern. Kurzfristig ist die Gemeinde finanziell nicht in der Lage dies zu realisieren. Der Text ist entsprechend anzupassen: «Die Piste kann auf die <i>minimal</i> erforderliche Breite von 18 m zurückgebaut werden.»	Stand der Koordination: «Die Piste soll <i>mittelfristig</i> auf die <i>minimal</i> erforderliche Breite von 18 m zurückgebaut werden.»  Festlegungen: «Die Piste soll <i>mittelfristig</i> auf die <i>minimal</i> erforderliche Breite von 18 m zurückgebaut werden.»  Erläuterungen zum Flugplatzperimeter: «... Rückbau der Piste auf die <i>minimal</i> erforderliche Breite ...» «Die Bewilligung der Flugplatzanlagen (inkl. Rückbau der Piste) ist Gegenstand einer Plangenehmigung ... Der Zeitpunkt für den vorgesehenen Rückbau ist noch nicht definitiv bestimmt.»	Dem Antrag wird in abgeänderter Form entsprochen. Die Absicht der Gemeinde, die Piste auf die erforderliche minimale Breite zurückzubauen, soll als Verpflichtung im Objektblatt festgehalten, aber nicht zwingend mit dem Umnutzungsverfahren verknüpft werden.
2 Stand der Koordination ergänzen: «Für die Beurteilung der Lärmbelastung ist als einzig gesetzliches Instrument die Lärmschutzverordnung LSV mit dem Lärmkataster massgeblich.»	keine	Die Anmerkung ist absolut korrekt. Die Regelung der Lärmbeurteilung gemäss LSV ist in jedem Fall verbindlich und muss deshalb im Objektblatt nicht speziell erwähnt werden. Im weiteren gilt das Vorsorgeprinzip, wonach die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen zur Reduktion der Umweltbelastung trifft (vgl. Festlegungen).

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
3 Im Text ist klar zu stellen, dass bei der Lärmberechnung von jährlich 3'000 Motorflugbewegungen ausgegangen wird.	Stand der Koordination: «... Umnutzungsverfahren ist die Lärmbelastung auf der Basis von jährlich 3'000 Motorflugbewegungen auszuweisen. Erläuterungen Lärmbelastung: «Nachweis der Lärmbelastung ... von maximal 3'000 Motorflugbewegungen pro Jahr ...»	Dem Antrag wird entsprochen.
4 In den Erläuterungen zur Lärmbelastung ist klar zu stellen, dass keine Erhöhung der Bewegungszahl vorgesehen ist. Gemäss Kompromiss der Region Goms bleibt der Schnitt der jährlichen Flugbewegungen bei 2'500.	«... pro Jahr auszugehen. Dies entspricht einer Erhöhung der Bewegungszahl von 20% im Vergleich zum Schnitt der letzten 10 Jahre (1992-2001). Damit kann ...»	Dem Antrag wird entsprochen. Die der Lärmkurve zugrunde gelegten 3'000 Bewegungen können gemäss Kompromiss der Region Goms nur in Ausnahmefällen ausgeschöpft werden.
5 Erläuterungen Lärmbelastung: Der Satz «Die Umnutzung in einen zivilen Flugplatz ist als wesentliche Änderung einer bestehenden ortsfesten Anlage im Sinne von Art. 8 LSV einzustufen.» ist zu streichen. Der Flugplatz wird im heute bestehenden Rahmen weiterbetrieben, die Umnutzung führt entsprechend den Grundsätzen im SIL zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung.	Die Umnutzung in einen zivilen Flugplatz ist wie eine wesentliche Änderung einer bestehenden ortsfesten Anlage im Sinne von Art. 8 LSV zu behandeln.»	In der LSV wird von wesentlichen Änderungen gesprochen, wenn durch Umbauten oder Betriebsänderungen wahrnehmbar stärkere Lärmmissionen erzeugt werden. Dies ist beim Flugplatz Münster nicht der Fall. Mit der Umnutzung von einem zivil mitbenützten Militärflugplatz in einen rein zivilen Flugplatz wird jedoch die Grundnutzung der Anlage verändert, auch wenn keine bauliche oder betriebliche Erweiterung stattfindet. Deshalb ist der Flugplatz bei der Beurteilung der Lärmbelastung im Umnutzungsverfahren wie eine wesentlich geänderte Anlage zu behandeln.
6 Erläuterungen Zweckbestimmung: «Detailliertere Angaben zum Ablauf ... werden in dem noch vom BAZL zu erstellenden definitiven Merkblatt enthalten sein.»	«Detailliertere Angaben zum Ablauf ... sind im Merkblatt des BAZL (Fassung vom 14. Juni 2002) enthalten.»	Das Merkblatt vom 14. Juni 2002 ist bezüglich Angaben zu den Bewegungszahlen (Tabelle Anhang 2) zu korrigieren. Im übrigen entspricht die Fassung vom 14. Juni dem definitiven Stand.
7 Erläuterungen Zweckbestimmung: Der Mietvertrag vom 31. März 2001 ist per 28. Juni 2002 in Kraft getreten.	«... Mietvertrag vom 31. März 2001 festgehalten. Dieser Vertrag tritt nach Abschluss des Umnutzungsverfahrens in Kraft ist per 28. Juni 2002 in Kraft getreten.»	
8 Erläuterungen Natur- und Landschaftsschutz ergänzen: «Die Flugplatzhalterin zeigt in einem zusammen mit der Gemeinde erstellten Konzept ...»	keine	Das Konzept für den ökologischen Ausgleich ist Bestandteil des Umnutzungsgehalts. Gesuchstellerin ist die Flugplatzhalterin. Sie ist gegenüber den Bundesbehörden für die Ausgestaltung und den Betrieb des Flugplatzes verantwortlich. Selbstverständlich wird der Gemeinde als Grundeigentümerin bei der Erarbeitung des Konzepts und bei der Umsetzung der Massnahmen eine entscheidende Rolle zukommen. Flugplatzhalterin und Gemeinde regeln ihre Zusammenarbeit jedoch privatrechtlich (Mietvertrag).
9 Erläuterungen Altlasten ergänzen: «Für die Umsetzung der Massnahmen ist die Gemeinde als Grundstückbesitzerin verantwortlich mit entsprechenden Regressmöglichkeiten auf Verursacher und vormalige Besitzer.»	«... eingeleitet. Verantwortlich ist die Gemeinde als Grundstückbesitzerin mit entsprechenden Regressmöglichkeiten auf Verursacher und vormalige Eigentümer (VBS).»	Dem Antrag wird entsprochen.

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
<b>Region Goms</b>		
<p>1 Der zwischen den betroffenen Gemeinden und den Wirtschaftsorganisationen aus der Region Goms ausgehandelte Kompromiss zur Zahl der zulässigen Flugbewegungen ist im Objektblatt vollständig wiederzugeben. Der Text in den Erläuterungen zu Zweckbestimmung, Betrieb ist zu ergänzen mit: «Vororientierungen: Dem Flugbetrieb auf dem Flugplatz Münster wird unter folgenden Bedingungen zugestimmt: a) Die Art und das Ausmass des heutigen Flugbetriebs darf nicht überschritten werden. Konkret wird folgendes festgelegt: - Grundsätzlich sind maximal ... - Bei Schleppaufzügen werden gemäss Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) nur zwei Flugbewegungen gezählt. - Zusätzliche Motorflugbewegungen ...</p>	keine	<p>Mit den konkreten Vereinbarungen im Kompromiss der Region Goms wird sicher gestellt, dass der Flugbetrieb in der bestehenden Art weiter geführt wird und die Zahl der Flugbewegungen nicht erhöht wird. Diesem Kompromiss wird sowohl im Koordinationsprotokoll als auch im Objektblatt vollumfänglich Rechnung getragen. Die relevanten Punkte sind in beiden Dokumenten im Wortlaut wiedergegeben. Die Zählweise der Schleppaufzüge richtet sich nach der Lärmschutzverordnung und gilt generell für alle Flugplätze in der Schweiz: Gezählt werden die Motorflugbewegungen, der Text im Objektblatt wird entsprechend präzisiert (vgl. Gemeinde Münster, Ziffer 2). Die Fehler in der offiziellen Statistik des BAZL konnten in der Zwischenzeit bereinigt werden. Weitere Präzisierungen zum Thema Verkehrsleistung und Lärmbelastung sind nicht erforderlich, der Sachverhalt ist hinreichend erläutert.</p>
<p>2 «b) Die Linienführung der geplanten Umfahrungsstrasse im Areal des Flugplatzes hat absolute Priorität.» Die Erläuterungen zum Strassenbau sind dahingehend zu präzisieren, dass falls die Linienführung der Dorfumfahrungsstrasse vom Kanton Wallis in das Areal des Flugplatzes Münster verlegt würde, diesem Strassentrasse absolute Priorität zukäme.</p>	Keine	<p>Der Richtplan legt fest, dass bei der Festlegung der künftigen Nutzung auf den Flugplatzareal der neuen Linienführung der Furkastrasse Rechnung zu tragen sei. Im Koordinationsprotokoll ist festgehalten, dass eine neue Linienführung entlang der Bahn im Vordergrund steht, zur Zeit aber noch kein konkretes Projekt besteht. Zu einer Reihenfolge der Prioritäten bei der Nutzung hat sich der Kanton in der Koordination nicht geäußert.</p>
<b>Flugplatzgenossenschaft Münster</b>		
<p>1 Die Verschmälerung der Piste auf eine minimale Breite entspricht der Absicht der Gemeinde als Grundeigentümerin. Die Kosten wurden beim Landverkauf im Verkaufspreis eingerechnet. Die Flugplatzhalterin kann einer solchen Verschmälerung zustimmen, wenn Sicherheit und Betrieb nicht beeinträchtigt werden (überrollbare Ränder). Sie hat jedoch keinen Einfluss auf den Zeitpunkt der Realisierung und kann auch keine finanziellen Verpflichtungen übernehmen. Der Text sollte angepasst werden: «Die Piste kann auf die minimal erforderliche Breite von 18 m zurückgebaut werden.»</p>	<p>Stand der Koordination: «Die Piste soll <i>mittelfristig</i> auf die <i>minimal</i> erforderliche Breite von 18 m zurückgebaut werden.» Festlegungen: «Die Piste <i>soll mittelfristig</i> auf die <i>minimal</i> erforderliche Breite von 18 m <i>zurückgebaut werden</i>.» Erläuterungen zum Flugplatzperimeter: «... Rückbau der Piste auf die <i>minimal</i> erforderliche Breite ...» «Die Bewilligung der Flugplatzanlagen (<del>inkl. Rückbau der Piste</del>) ist Gegenstand einer Plangenehmigung ... Der Zeitpunkt für den vorgesehenen Rückbau der Piste ist noch nicht definitiv bestimmt.»</p>	<p>Dem Antrag wird in abgeänderter Form entsprochen. Die Absicht der Gemeinde, die Piste auf die erforderliche minimale Breite zurückzubauen, soll als Verpflichtung im Objektblatt festgehalten, aber nicht zwingend mit dem Umnutzungsverfahren verknüpft werden.</p>
<p>2 Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Bewegungszahlen kein brauchbares Mittel zur Begrenzung der Lärmbelastung sind. Der Lärm muss an der Quelle begrenzt werden (Einsatz lärmarmer Flugzeuge). Einzig mit der Regelung gemäss Lärmschutzverordnung wird dazu ein Anreiz vermittelt. Stand der Koordination ergänzen: «Für die Beurteilung der Lärmbelastung ist als einzig gesetzliches Instrument die Lärmschutzverordnung LSV mit dem Lärmkataster massgeblich.»</p>	keine	<p>Die Anmerkung ist absolut korrekt. Die Regelung der Lärmbeurteilung gemäss LSV ist in jedem Fall verbindlich und muss deshalb im Objektblatt nicht speziell erwähnt werden. Im weiteren gilt das Vorsorgeprinzip, wonach die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen zur Reduktion der Umweltbelastung trifft (vgl. Festlegungen).</p>
<p>3 Im Text ist klar zu stellen, dass bei der Lärmberechnung von jährlich 3'000 Motorflugbewegungen ausgegangen wird.</p>	<p>Stand der Koordination: «... Umnutzungsverfahrens ist die Lärmbelastung auf der Basis von jährlich 3'000 Motorflugbewegungen auszuweisen.» Erläuterungen Lärmbelastung: «Nachweis der Lärmbelastung ... von maximal 3'000 Motorflugbewegungen pro Jahr ...»</p>	Dem Antrag wird entsprochen.

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
4 Erläuterungen Lärmbelastung: Der Satz «Die Umnutzung in einen zivilen Flugplatz ist als wesentliche Änderung einer bestehenden ortsfesten Anlage im Sinne von Art. 8 LSV einzustufen» ist zu streichen. Der Flugplatz wird im heute bestehenden Rahmen weiterbetrieben, die Umnutzung führt entsprechend den Grundsätzen im SIL zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung.	Die Umnutzung in einen zivilen Flugplatz ist <i>wie eine</i> wesentliche Änderung einer bestehenden ortsfesten Anlage im Sinne von Art. 8 LSV <i>zu behandeln</i> .»	In der LSV wird von wesentlichen Änderungen gesprochen, wenn durch Umbauten oder Betriebsänderungen wahrnehmbar stärkere Lärmimmissionen erzeugt werden. Dies ist beim Flugplatz Münster nicht der Fall. Mit der Umnutzung von einem zivil mitbenützten Militärflugplatz in einen rein zivilen Flugplatz wird jedoch die Grundnutzung der Anlage verändert, auch wenn keine bauliche oder betriebliche Erweiterung stattfindet. Deshalb ist der Flugplatz bei der Beurteilung der Lärmbelastung im Umnutzungsverfahren wie eine wesentlich geänderte Anlage zu behandeln.
5 Erläuterungen Zweckbestimmung: «Detailliertere Angaben zum Ablauf ... werden in dem noch vom BAZL zu erstellenden definitiven Merkblatt enthalten sein.»	«Detailliertere Angaben zum Ablauf ... sind im Merkblatt des BAZL ( <i>Fassung vom 14. Juni 2002</i> ) enthalten.»	Das Merkblatt vom 14. Juni 2002 ist bezüglich Angaben zu den Bewegungszahlen (Tabelle Anhang 2) zu korrigieren. Im übrigen entspricht die Fassung vom 14. Juni dem definitiven Stand.
6 Erläuterungen Zweckbestimmung: Der Mietvertrag vom 31. März 2001 ist per 28. Juni 2002 in Kraft getreten.	«... Mietvertrag vom 31. März 2001 festgehalten. Dieser Vertrag <del>tritt nach Abschluss des Umnutzungsverfahrens in Kraft</del> ist per 28. Juni 2002 in Kraft getreten.»	
7 Erläuterungen Natur- und Landschaftsschutz ergänzen: «Die Flugplatzhalterin zeigt in einem <i>zusammen mit der Gemeinde erstellten</i> Konzept ... Bestandteil des Umnutzungsgesuchs. <i>Für die Umsetzung der Massnahmen ist die Gemeinde als Grundstücksbesitzerin verantwortlich.</i> »	keine	Das Konzept für den ökologischen Ausgleich ist Bestandteil des Umnutzungsgesuchs. Gesuchstellerin ist die Flugplatzhalterin. Sie ist gegenüber den Bundesbehörden für die Ausgestaltung und den Betrieb des Flugplatzes verantwortlich. Selbstverständlich wird der Gemeinde als Grundeigentümerin bei der Erarbeitung des Konzepts und bei der Umsetzung der Massnahmen eine entscheidende Rolle zukommen. Flugplatzhalterin und Gemeinde regeln ihre Zusammenarbeit jedoch privatrechtlich (Mietvertrag).
8 Erläuterungen Altlasten ergänzen: «Für die Umsetzung der Massnahmen ist die Gemeinde als Grundstücksbesitzerin verantwortlich.»	«... eingeleitet. <i>Verantwortlich ist die Gemeinde als Grundstücksbesitzerin mit entsprechenden Regressmöglichkeiten auf Verursacher und vormalige Eigentümer (VBS).</i> »	Dem Antrag wird entsprochen.
<b>Munizipalgemeinde Raron</b>		
1 Die geplante Autobahn-Raststätte Oberwallis (Bereich Baggersee) liegt im Gebiet mit Hindernisbegrenzung. Sie soll im Objektblatt im Sinne einer Vororientierung berücksichtigt werden. Konflikte mit den Festlegungen im SIL sind nicht erkennbar.	keine	Festlegungen zur Autobahnraststätte sind Gegenstand der Richt- und Nutzungsplanung. Die Planung von Autobahnraststätte und definitivem Flugplatzbetrieb sollten jedoch frühzeitig aufeinander abgestimmt werden. Im Interesse der Sicherheit im Flugbetrieb ist darauf zu achten, dass keine Hochbauten oder Bepflanzungen die Hindernisbegrenzungsfläche durchstossen.
<b>Gemeinde Visp</b>		
1 Zum jetzigen Zeitpunkt keine Konflikte mit der Richtplanung der Gemeinde erkennbar, keine Bemerkungen.		
<b>Fluggruppe Oberwallis, Air Zermatt AG (gemeinsame Stellungnahme mit der Munizipalgemeinde Raron)</b>		
1 keine Anträge und Bemerkungen		

<b>Anträge Propositions</b>	<b>Änderung im SIL Modification du PSIA</b>	<b>Bemerkungen Remarques</b>
<b>Region Visp / Westlich Raron</b>		
1 Die geplante Autobahn-Raststätte Oberwallis (Bereich Baggersee) liegt im Gebiet mit Hindernisbegrenzung. Sie soll im Objektblatt im Sinne einer Vororientierung berücksichtigt werden. Konflikte mit den Festlegungen im SIL sind nicht erkennbar.	keine	Festlegungen zur Autobahnraststätte sind Gegenstand der Richt- und Nutzungsplanung. Die Planung von Autobahnraststätte und definitivem Flugplatzbetrieb sollten jedoch frühzeitig aufeinander abgestimmt werden. Im Interesse der Sicherheit im Flugbetrieb ist darauf zu achten, dass keine Hochbauten oder Bepflanzungen die Hindernisbegrenzungsfläche durchstossen.



# **Rapport d'examen selon l'art. 17 OAT**

**Office fédéral du développement territorial  
10.03.2003**



## **Sommaire du rapport d'examen**

### **1 Introduction**

- 11 Contexte de l'examen
- 12 Objet de l'examen
- 13 Contenu de l'examen

### **2 Objet et forme du plan sectoriel**

### **3 Procédure d'élaboration ou d'adaptation du plan sectoriel**

- 31 Motif de l'élaboration ou de l'adaptation
- 32 Organisation du projet
- 33 Collaboration avec les instances responsables de tâches à incidence spatiale
- 34 Consultation et participation
- 35 Conciliation
- 36 Publication
- 37 Appréciation

### **4 Contenu**

- 41 Coordination des activités à incidence spatiale
- 42 Exigences relatives à la «coordination réglée»
- 43 Contribution au développement spatial souhaité
- 44 Compatibilité avec les plans et prescriptions en vigueur
- 45 Rapport explicatif
- 46 Appréciation

### **5 Conclusion**



## **1 Introduction**

### **11 Contexte de l'examen**

La partie conceptionnelle (I-III B) du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) a été adoptée le 18.10.2000 par le Conseil fédéral. Il a alors été prévu de procéder par étapes à l'élaboration de la partie consacrée aux installations. Une première série de fiches a pu être adoptée par le Conseil fédéral le 30.01.2002 (partie III C, 1<sup>re</sup> série). Une deuxième série de fiches (partie III C, 2<sup>e</sup> série) peut maintenant être transmise au Conseil fédéral pour décision. Les autres installations seront soumises au Conseil fédéral à la faveur d'étapes successives ultérieures.

### **12 Objet de l'examen**

Le présent examen concerne 6 installations, à savoir:

- Reichenbach, Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)
- Bex, champ d'aviation
- Münster, Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)
- Raron Flugplatz, Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)
- Raron Heliport, Heliport
- Birrfeld, Regionalflugplatz

Pour les 5 premières installations précitées, la décision porte sur l'ensemble du contenu. En ce qui concerne Birrfeld, il s'agit d'une adaptation (exposition au bruit) de la fiche adoptée le 30.01.2002.

Un rapport explicatif est joint au document soumis à l'adoption.

### **13 Contenu de l'examen**

Le contenu de la partie III C, 2<sup>e</sup> série, du plan sectoriel constitue la suite de la partie I-III B déjà approuvée du plan sectoriel dont il concrétise les principes et les exigences en définissant les conditions spatiales auxquelles doivent répondre les installations. Il s'appuie en outre sur la forme et la procédure mises en place lors de l'élaboration de la première série.

Dans le présent rapport, l'ARE se limite par conséquent à examiner si les nouveaux aspects relatifs à ces installations (notamment en ce qui concerne la procédure suivie et le contenu des fiches) sont conformes aux exigences du droit sur l'aménagement du territoire et contribuent au développement spatial souhaité et s'ils ne présentent pas de contradictions avec les autres conceptions et plans sectoriels de la Confédération ainsi qu'avec les plans directeurs cantonaux en vigueur.

## **2 Objet et forme du plan sectoriel**

L'objet et la forme de la partie conceptionnelle du PSIA ont déjà été examinés à l'occasion de la première décision du Conseil fédéral (voir rapport d'examen 2000).

L'objet et la forme de la partie III C, y compris ceux du rapport explicatif, ont eux aussi déjà été examinés lors de l'adoption de la première série de fiches par le Conseil fédéral (voir rapport d'examen 2002).

## **3 Procédure d'élaboration ou d'adaptation du plan sectoriel**

### **31 Motif de l'élaboration ou de l'adaptation**

Les tâches de coordination ont pu être menées à terme pour 5 nouvelles installations et pour chacune d'elles, une fiche de coordination qui fixe les éléments contraignants pour les autorités a été établie. En ce qui concerne l'adaptation de la fiche consacrée à Birrfeld, elle ne concerne que le domaine de l'exposition au bruit conformément au mandat imparti lors de la décision du 30.01.2002 (coordination en cours).

*Les exigences des articles 14 et 17 OAT relatives à l'élaboration / l'adaptation du plan sectoriel sont remplies.*

### **32 Organisation du projet**

La partie III C, 2<sup>e</sup> série, du PSIA a été élaborée sous la responsabilité de l'OFAC. Un groupe d'accompagnement composé de représentants des services fédéraux les plus directement concernés (ARE, OFEFP, au besoin DDPS et OFT) a été institué dans ce contexte.

L'ARE a été associé aux travaux pendant toute la durée d'élaboration de cette deuxième série de fiches. La collaboration peut être qualifiée de constructive.

*Les exigences de l'article 17, alinéas 1 à 3, OAT relatives à l'organisation et l'élaboration du plan sectoriel sont remplies.*

### **33 Collaboration avec les instances responsables de tâches à incidence spatiale**

Le processus de coordination des installations concernées visant à garantir leur intégration spatiale a bénéficié, tout comme la 1<sup>re</sup> série, d'une collaboration permanente et intense avec les services fédéraux intéressés ainsi qu'avec les services cantonaux, les communes et les exploitants d'aérodrome concernés. Les résultats de cette collaboration (état de la coordination et procédure pour le règlement de conflits existants) – qui ont généralement nécessité plusieurs séances de discussion – ont été consignés dans des protocoles de coordination. C'est de ce processus que sont issues les 6 fiches par installation soumises à l'adoption du Conseil fédéral.

*Les exigences de l'article 18 OAT relatives à la collaboration avec les instances responsables de tâches à incidence spatiale sont remplies.*

### **34 Consultation et participation**

Au cours des mois de novembre/décembre 2002 à janvier 2003, une consultation des services fédéraux, des cantons, des communes et des exploitants d'aérodrome concernés a eu lieu sur le projet des 6 fiches en question. Le rapport explicatif renseigne sur les résultats de cette procédure.

La population intéressée, les associations économiques, les partis, les organisations aéronautiques ainsi que les organisations spécialisées dans l'aménagement du territoire et la protection de l'environnement avaient quant à eux été invités à prendre part au premier grand cycle de participation (de janvier à mars 1999) suite à une annonce parue dans la Feuille fédérale (FF 1998 4938). Les résultats de cette consultation sont présentés dans le rapport explicatif 2000 (Annexe A) et les différentes propositions qui en ont résulté sont en outre réunies dans une banque de données disponible sur Internet. Les remarques et propositions faites à l'époque au sujet des installations contenues dans cette 2<sup>e</sup> série ont été intégrées dans le processus de planification suivi depuis.

*Les exigences de l'article 19 OAT relatives à la consultation ainsi qu'à l'information et la participation de la population sont remplies.*

### **35 Conciliation**

Dans le cadre de la consultation finale, les cantons de BE, AG, VD et VS ont eu la possibilité de donner leur avis sur le projet de plan sectoriel et de vérifier qu'il ne présentait pas de contradictions avec la planification directrice cantonale. La procédure de conciliation prévue par l'article 12 LAT n'a pas été demandée.

*Les exigences de l'article 20 OAT sont remplies.*

### **36 Publication**

La partie III C, 2<sup>e</sup> série, du PSIA soumise à l'adoption du Conseil fédéral fera l'objet d'une publication, comme la Partie I-III B et la 1<sup>re</sup> série de fiches, et sera envoyée aux différents destinataires. Une version au format pdf sera également disponible sur Internet.

*La procédure choisie pour la publication du document est adéquate (art. 4, al. 3, LAT).*

### **37 Appréciation**

*La procédure d'élaboration de la partie III C, 2<sup>e</sup> série, du plan sectoriel répond aux exigences de la LAT et de l'OAT.*

## **4 Contenu**

### **41 Coordination des activités à incidence spatiale**

Une phase de collaboration intense – qui a associé très tôt les parties concernées (services fédéraux, canton, communes, exploitants d'aérodrome) – a été instaurée pour définir les conditions liées aux installations dans une perspective d'intégration et de coordination spatiales. Un protocole de coordination détaillé (carte et texte) a été rédigé pour chaque installation; il a servi de base à l'élaboration des fiches par installation du PSIA.

Ce processus exemplaire a permis de mettre en évidence tous les intérêts en présence, de détecter les conflits et d'examiner les solutions possibles.

*Les exigences de l'article 2 OAT relatives à la coordination sont remplies.*

### **42 Exigences relatives à la «coordination réglée»**

Le besoin et l'emplacement des installations ressortent de la partie conceptionnelle du PSIA. Les incidences majeures des installations sur le territoire et l'environnement ont été déterminées lors du processus de coordination – avec les services concernés – et leur compatibilité avec la législation pertinente vérifiée.

*Les exigences de l'article 15, alinéa 3, OAT sont remplies.*

### **43 Contribution au développement spatial souhaité**

Lors de l'approbation de la partie I-III B du PSIA, la question de savoir si les objectifs et les exigences concernant l'infrastructure aéronautique ainsi que les réseaux fixés étaient compatibles avec le développement spatial souhaité du point de vue national a déjà fait l'objet d'un examen de fond. On peut par conséquent renvoyer ici aux indications correspondantes du rapport d'examen 2000.

Au niveau des installations spécifiques, la contribution au développement souhaité dans une perspective régionale s'opère essentiellement grâce à une bonne intégration spatiale de celles-ci. Ces aspects sont concrétisés dans le cadre du processus de coordination. A la faveur de ce processus, les possibilités de réduire les atteintes à la qualité de l'environnement et du cadre de vie compte tenu des intérêts – économiques, sociaux, écologiques – de toutes les parties concernées (services fédéraux et cantonaux, communes, exploitants d'aérodrome) ont été recherchées en commun. Les solutions mises en œuvre sont globalement opportunes dans l'optique des buts et des principes de l'aménagement du territoire. Les problèmes qui restent sont mentionnés dans les fiches par installation et des mandats ont été formulés afin d'y remédier.

*La partie du plan sectoriel examinée ici est compatible avec le développement spatial souhaité.*

#### **44 Compatibilité avec les plans et prescriptions en vigueur**

La consultation finale des cantons et des services fédéraux a montré qu'il n'y avait pas de contradictions entre la partie III C, 2<sup>e</sup> série, et le droit fédéral pertinent, les conceptions et plans sectoriels fédéraux, notamment le plan sectoriel AlpTransit en voie d'adaptation, et les plans directeurs cantonaux en vigueur.

*Les exigences de l'article 2, alinéa 1, lettre e OAT sont remplies.*

#### **45 Rapport explicatif**

Les explications fournies renseignent sur les processus de coordination et donnent des informations complémentaires pour une meilleure compréhension des décisions.

Le rapport explicatif donne un aperçu du déroulement de la planification et de la manière dont il a été tenu compte des différents intérêts en présence; il montre en outre les remarques et indications qui ont été prises en compte ou expose les raisons pour lesquelles certaines n'ont pu être retenues.

*Les exigences de l'article 16 OAT relatives au contenu du rapport explicatif sont remplies.*

#### **46 Appréciation**

*Le contenu de la partie III C, 2<sup>e</sup> série, du plan sectoriel répond aux exigences de la LAT et de l'OAT.*

### **5 Conclusion**

La partie III C, 2<sup>e</sup> série, du PSIA est compatible avec les exigences du droit de l'aménagement du territoire pour ce qui est de l'objet, de la forme, de la procédure et du contenu. Aucune contradiction n'a été décelée avec les autres conceptions et plans sectoriels de la Confédération au sens de l'article 13 LAT ni avec les plans directeurs cantonaux au sens des articles 6 à 12 LAT. Compte tenu de la collaboration qui s'est instaurée avec les services fédéraux et les cantons, on peut admettre que cette partie du plan sectoriel prend judicieusement en compte les autres intérêts et activités à incidence spatiale de la Confédération et des cantons.

Le processus de coordination complexe lié aux installations sera poursuivi et les autres fiches relatives aux installations seront soumises au Conseil fédéral par étapes.

*Considérant les résultats ci-dessus, l'ARE est d'avis que la partie III C, 2<sup>e</sup> série, du PSIA peut être adoptée par le Conseil fédéral.*



# Legende/Légende/Leggenda

## Inhalte SIL Contenu du PSIA Contenuti PSIA

Festsetzung  
coordination réglée  
dato acquisito

Zwischenergebnis  
coordination en cours  
risultato intermedio

Vororientierung  
information préalable  
informazione preliminare

Flugplatzperimeter  
périmètre d'aérodrome  
perimetro dell'aerodromo



Gebiet mit Hindernisbegrenzung  
territoire avec limitation d'obstacles  
aera con limitazione degli ostacoli



Gebiet mit Lärmbelastung (PW ES II)\*  
territoire exposé au bruit (VP DS II)\*  
aera con esposizione al rumore (VP GS II)\*



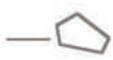
## Verknüpfungen zum Text Renvoi au texte Rinvio al testo

1

...

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

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



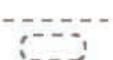
Waffen- und Schiessplätze  
places d'armes et de tir  
piazze d'armi e di tiro



Militärflugplätze  
aérodromes militaires  
aerodromi militari



AlpTransit



Übertragungsleitungen (Projekte)  
lignes de transport d'électricité (projets)  
elettrorivetti (progetti)

## Weitere Inhalte Autres contenus Altri contenuti



Landesgrenze  
frontière nationale  
confine nazionale



Kantonsgrenze  
limite de canton  
confine cantonale



Gemeindegrenze  
limite de commune  
confine comunale

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



BLN-Objekt  
objet IFP  
oggetto IFP



Moorlandschaft  
site marécageux  
zona palustre



Flachmoor  
bas-marais  
palude



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



Auengebiet  
zone alluviale  
zona golenale



Wasser- und Zugvogelreservat  
réserve d'oiseaux d'eau et de migrateurs  
riserva di uccelli acquatici e di uccelli migratori



Jagdbanngebiet  
district franc  
bandita



Amphibienlaichgebiet: Kern- und Umgebungszone  
site de reproduction de batraciens: zone centrale et périphérique  
sito di riproduzione di anfibi: zona centrale e periferica



Kulturgut  
bien culturel  
bene culturale



ISOS-Objekt  
objet ISOS  
oggetto IAMP