

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 4^e série
avec rapport explicatif et rapport
d'examen**

2 novembre 2005

Editeurs:

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

Cartes reproduites avec l'autorisation de

Office fédéral de topographie (swisstopo) PK50
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:

Actuellement disponible seulement sur internet,
en français sous www.aviation.admin.ch

11.2005

Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)

**Partie IIIC 4^e série
avec rapport explicatif et rapport d'examen
2 novembre 2005**

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

Sommaire

Introduction

Contenu du plan sectoriel

Dates des décisions prises par l'autorité fédérale

Fiches par installation

ZH	Hasenstrick
BE	Interlaken (adaptation)
BE	Courtelary
BE	Biel-Kappelen
BE	Langenthal
BE	St.Stephan
TG	Amlikon
TG	Lommis
TG	Sitterdorf
NE	La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures (adaptation)
NE	Môtiers

Légende des cartes par installation

Explication des termes utilisés

Annexes

Rapport explicatif selon l'art.16 OAT (partie III C, 4^e série)

Rapport d'examen selon l'art.17 OAT (partie III C, 4^e série)

Introduction

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

Les exigences spécifiques à chaque installation sont fixées dans les fiches par installation. Les fiches de la première série ont été adoptées par le Conseil fédéral le 20 janvier 2002; la deuxième série de fiches, le 14 mai 2003, la troisième, le 18 août 2004.

La quatrième série de fiches a été établie pour les installations suivantes:

Nouvelles fiches

Canton	Installation	Réseau partiel
ZH	Hasenstrick	Flugfeld
BE	Courtelary	Champ d'aviation (pour vol à voile)
	Biel-Kappelen	Flugfeld
	Langenthal	Flugfeld
	St. Stephan	Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)
TG	Amlikon	Segelflugfeld
	Lommis	Flugfeld
	Sitterforf	Flugfeld
NE	Môtiers	Champ d'aviation

Adaptations

BE	Interlaken	Héliport (ehemaliger Militärflugplatz)
NE	La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures	Aérodrome régional

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

D'autres séries de fiches suivront.

Contenu du plan sectoriel

Dates des décisions prises par l'autorité fédérale (état 2.11.2005)

IIIA	Principes de gestion du PSIA			Décision
	Eléments relevant du plan sectoriel	IIIA – 1		18.10.2000
	Actualisation du plan sectoriel	IIIA – 2		18.10.2000
	Obligation et demande d'adaptation du plan sectoriel	IIIA – 3		18.10.2000
	Examen de la compatibilité d'activités à incidence spatiale avec le plan sectoriel	IIIA – 4		18.10.2000
IIIB	Objectifs et exigences de caractère conceptionnel			
	Orientation générale de l'aviation civile	IIIB – 3		18.10.2000
	Utilisation efficace de l'infrastructure aéronautique	IIIB – 3		18.10.2000
	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
	Réseaux partiels			
	B1 – Aéroports nationaux	IIIB1 – B7 – 2		18.10.2000
	B2 – Aérodromes régionaux	IIIB1 – B7 – 7		18.10.2000
	B3 – Aérodromes militaires avec utilisation civile	IIIB1 – B7 – 13		18.10.2000
	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
IIIC	Objectifs et exigences concernant les installations			
	Fiches par installation	série		
ZH	Hausen am Albis	3	IIIC – ZH-2	18.08.2004
ZH	Speck-Fehraltorf	3	IIIC – ZH-3	18.08.2004
ZH	Hasenstrick	4	IIIC – ZH-4	2.11.2005
BE	Bern-Belp	1	IIIC – BE-1	30.01.2002
BE	Interlaken	4	IIIC – BE-2	30.01.2002
BE	Interlaken (Anpassung)	4	IIIC – BE-2	2.11.2005
BE	Reichenbach	2	IIIC – BE-3	14.05.2003
BE	Courtelary	4	IIIC – BE-4	2.11.2005
BE	Biel-Kappelen	4	IIIC – BE-5	2.11.2005
BE	Langenthal	4	IIIC – BE-6	2.11.2005
BE	St.Stephan	4	IIIC – BE-8	2.11.2005

FR	Ecuvillens	1	III C – FR-1	30.01.2002
FR	Bellechasse	1	III C – FR-2	30.01.2002
FR	Gruyères	1	III C – FR-3	30.01.2002
FR	Schwarzsee	1	III C – FR-4	30.01.2002
SO	Grenchen	1	III C – SO-1	30.01.2002
SO	Olten	3	III C – SO-2	18.08.2004
GR	Samedan	1	III C – GR-1	30.01.2002
AG	Birrfeld	4	III C – AG-4	30.01.2002
AG	Birrfeld (Anpassung)	2	III C – AG-1	14.05.2003
AG	Fricktal-Schupfart	1	III C – AG-3	30.01.2002
TG	Amlikon	4	III C – TG-1	2.11.2005
TG	Lommis	4	III C – TG-2	2.11.2005
TG	Sitterdorf	4	III C – TG-3	2.11.2005
TI	Lugano-Agno	3	III C – TI-1	18.08.2004
VD	Lausanne-La Blécherette	4	III C – VD-4	30.01.2002
VD	Lausanne-La Blécherette (Anpassung)	3	III C – VD-1	18.08.2004
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	4	III C – NE-4	30.01.2002
NE	La Chaux-de-Fonds - Les Eplatures (Anpass.)	4	III C – NE-1	2.11.2005
NE	Môtiers	4	III C – NE-2	2.11.2005
JU	Bressaucourt	3	III C – JU-1	18.08.2004

D'autres séries de fiches sont en préparation

Quatrième série de fiches par installation

III C – ZH-4	Hasenstrick
III C – BE-2	Interlaken (adaptation et correction des cartes relatives au réseau global et aux réseaux partiels/parties III B3 et III B5)
III C – BE-4	Courtelary
III C – BE-5	Biel-Kappelen
III C – BE-6	Langenthal
III C – BE-8	St.Stephan
III C – TG-1	Amlikon
III C – TG-2	Lommis
III C – TG-3	Sitterdorf
III C – NE-1	La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures (adaptation)
III C – NE-2	Môtiers

Légende des cartes par installation

Anlage: **Hasenstrick**

ZH-4

Teilnetz: Flugfeld

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Zürich
- Perimetergemeinden: Dürnten, Hinwil
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Dürnten, Hinwil, Wald (ZH)
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Dürnten, Hinwil

- Verkehrsleistung: - Ø 4 Jahre: 1'800 (1999-2002)
- max. 10 Jahre: 2'266 (1997)
- Potential SIL: 3'000

Zweck der Anlage/Funktion im Netz:

Flugplatz seit 1947 im Betrieb, dient vorwiegend gewerbsmässigen Rundflügen und dem Flugsport.

Stand der Koordination:

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

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

Die *Flugplatzhalterin* beabsichtigt, den Flugbetrieb in der bisherigen Form weiterzuführen. Ihr Pachtvertrag läuft noch bis 2009.

Die *Verkehrsleistung* ist in einer privatrechtlichen Vereinbarung zwischen Flugplatzhalterin und Standortgemeinde auf jährlich 3'000 Flugbewegungen begrenzt.

Die *Grundeigentümerin* beabsichtigt, Hotelbetrieb und Flugplatzinfrastruktur auszubauen. Insbesondere soll der Flugplatz für den Helikopterverkehr geöffnet werden. Für die Realisierung dieses Projekts fehlen zur Zeit die planerischen Voraussetzungen. Falls das Projekt weiterverfolgt werden soll, muss es konkretisiert, auf seine raum- und umweltrelevanten Auswirkungen hin untersucht und im Rahmen der kantonalen bzw. regionalen Richtplanung mit den umgebenden Nutzungs- und Schutzansprüchen abgestimmt werden. Auf dieser Grundlage wären dann die raumplanungs- und luftfahrtrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung zu schaffen (Anpassung von SIL, Richt- und Nutzungsplanung).

Verweis:

Teilnetz Flugfelder III - B4

Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 20.8.1973
- Betriebsreglement vom 16.6.1983
- Lärmbelastungskataster 1993 (Anpassung erforderlich)
- Hindernisbegrenzungskataster vom 19.6.1996
- Koordinationsprotokoll vom April 2004

F E S T L E G U N G E N	G/F	Z	V
<p>Zweckbestimmung: Der Flugplatz Hasenstrick ist ein privates Flugfeld. Er dient vorwiegend gewerbsmässigen Rundflügen und dem Motorflugsport. Die Entwicklung des Flugplatzes ist durch das geltende Umweltrecht begrenzt. Der Flugplatz übernimmt keine Entlastungsfunktion für den Flughafen Zürich.</p> <p>Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.</p> <p>Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte).</p> <p>Lärmbelastung: Gebiet mit Lärmbelastung (vgl. Anlagekarte). Der bestehende Lärmbelastungskataster ist entsprechend anzupassen.</p> <p>Hindernisbegrenzung: Gebiet mit Hindernisbegrenzung (vgl. Anlagekarte).</p> <p>Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden. Die Flugplatzhalterin prüft die Möglichkeiten dazu und legt in Absprache mit den Gemeinden und den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton das weitere Vorgehen fest. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • • • • • • • 		
<p>E R L Ä U T E R U N G E N</p> <p>Zweckbestimmung, Betrieb: Das bestehende Betriebsreglement enthält eine Reihe von Benützungsbeschränkungen. Sie basieren auf einer privatrechtlichen Vereinbarung zwischen der Flugplatzhalterin und der Standortgemeinde vom 3. Juli 1984. Eine formelle Anpassung von Betriebsreglement und Betriebsbewilligung an die neuen gesetzlichen Vorgaben ist vorzusehen. Bis zum Ablauf des Pachtvertrags 2009 bleibt die Flugplatzhalterin für einen geordneten und sicheren Flugbetrieb nach den Vorgaben von Betriebsreglement und –bewilligung verantwortlich. Eine Öffnung des Flugplatzes für den Helikopterverkehr (Zubringerflüge zum Hotel) würde auch ohne Ausbau der Flugplatzinfrastruktur eine Anpassung des Betriebsreglements und damit vorgängig eine Abstimmung mit den umgebenden Nutzungs- und Schutzansprüchen bedingen. Die geltenden kantonalen Bestimmungen lassen keine Erhöhung der Lärmbelastung zu, Helikopterlandeplätze können nur an lärmvorbelasteten Standorten mit lärmunempfindlicher Umgebung angesiedelt werden. Die Standortgemeinde verlangt, dass ein allfälliger Helikopterbetrieb das bisherige Mass an Lärmbelastung nicht überschreitet.</p>	<p>ZUSTÄNDIGE STELLE</p> <p><i>Zuständiges Bundesamt:</i> Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern</p> <p><i>Flugplatzhalterin:</i> Fluggruppe Hasenstrick Herrn P. Nussbaumer, Riedmattstrasse 2c, 8342 Wernetshausen</p>		

Flugplatzperimeter, Infrastruktur:

Der Flugplatzperimeter umgrenzt die heute bestehenden Bauten und Anlagen (inkl. Sicherheitsabstände der Piste). Ein Ausbau der Flugplatzanlagen ausserhalb des Flugplatzperimeters würde eine Anpassung des Perimeters bedingen.

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 Zahl von jährlich 3'000 Flugbewegungen gemäss privatrechtlicher Vereinbarung sowie der Flottenzusammensetzung und den Flugwegen gemäss heutigem Betrieb. Dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 55 dB(A)) gemäss LSV. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV).

Hindernisbegrenzung:

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

Das Problem der geringen Überflughöhe am östlichen Pistenende bei An- und Wegflügen ist zwischen Flugplatzhalterin und betroffenen Anstössern privatrechtlich geregelt worden (Vereinbarung vom 17. Dezember 2003).

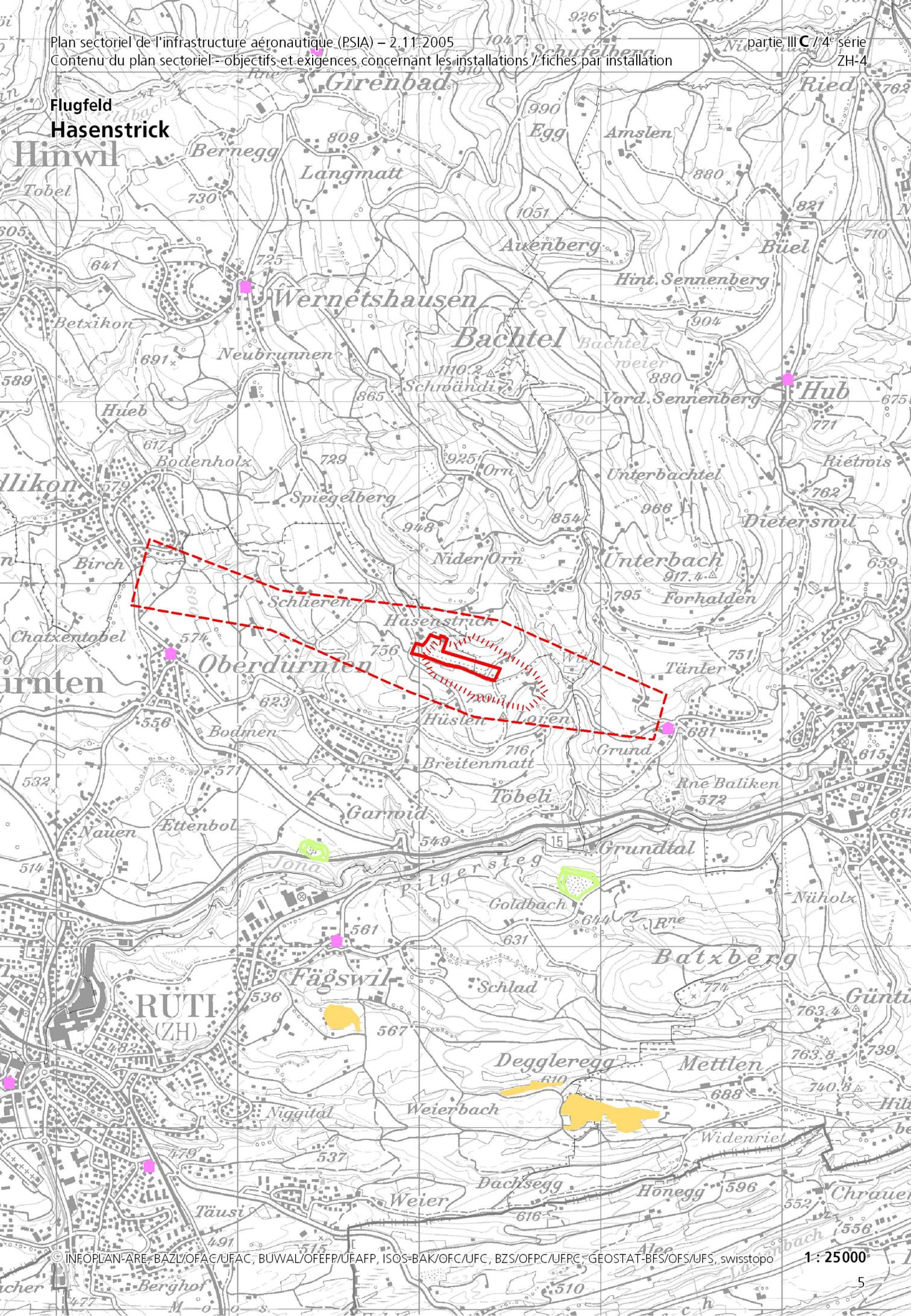
Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:

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

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

Die Ausgleichsmassnahmen sollen in erster Linie auf freiwilliger Basis realisiert werden, können im Rahmen einer Plangenehmigung aber verbindlich verlangt werden. Die Flugplatzhalterin zeigt in einem Konzept auf, in welcher Form und mit welchen Mitteln sie den ökologischen Ausgleich realisieren will. Diese Arbeiten sollen mit den bestehenden Landschaftsentwicklungskonzepten koordiniert werden. Als Arbeitshilfe haben die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis erarbeitet (BAZL/BUWAL 2004).

Flugfeld
Hasenstrick



Objektblatt Heliport Interlaken

Im Konzeptteil des SIL (III B3) vom 18. Oktober 2000 sowie im Objektblatt vom 30. Januar 2002 ist der Flugplatz Interlaken als zivil mitbenützter Militärflugplatz festgesetzt.

Nach dem Rückzug der Luftwaffe soll er nun in einen zivilen Heliport (Rettungsbasis der Rega) umgenutzt werden.

Dies bedingt folgende Änderung im Konzeptteil des SIL vom 18. Oktober 2000:

Der Flugplatz Interlaken wird aus dem Teilnetz der zivil mitbenützten Militärflugplätze (Teil III B3) gestrichen und als Festsetzung ins Teilnetz der Heliports (Teil III B5) aufgenommen.

Die Karten zum Gesamt- und zu den Teilnetzen werden entsprechend angepasst (vgl. Rückseite).

Das Objektblatt zum zivil mitbenützten Militärflugplatz vom 30. Januar 2002 wird durch das vorliegende Objektblatt ersetzt.

Aérodromes civils

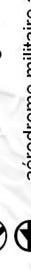
Etat: novembre 2004



aéroport national



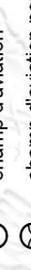
aérodrome régional



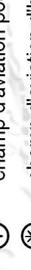
aérodrome militaire avec utilisation civile



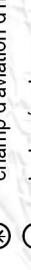
champ d'aviation



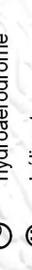
champ d'aviation pour vol à voile



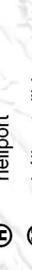
champ d'aviation d'hiver



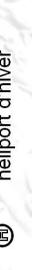
hydroaérodrome



héliport



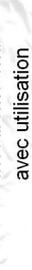
héliport d'hiver



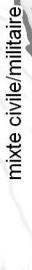
aérodrome civil avec utilisation mixte civile/militaire



réseau



en cours



d'examen



1) place d'atterrissage en montagne uniquement pour hélicoptères 1)



1) place d'atterrissage en montagne pour hélicoptères et avions 1)

Etat de la planification



installation existante



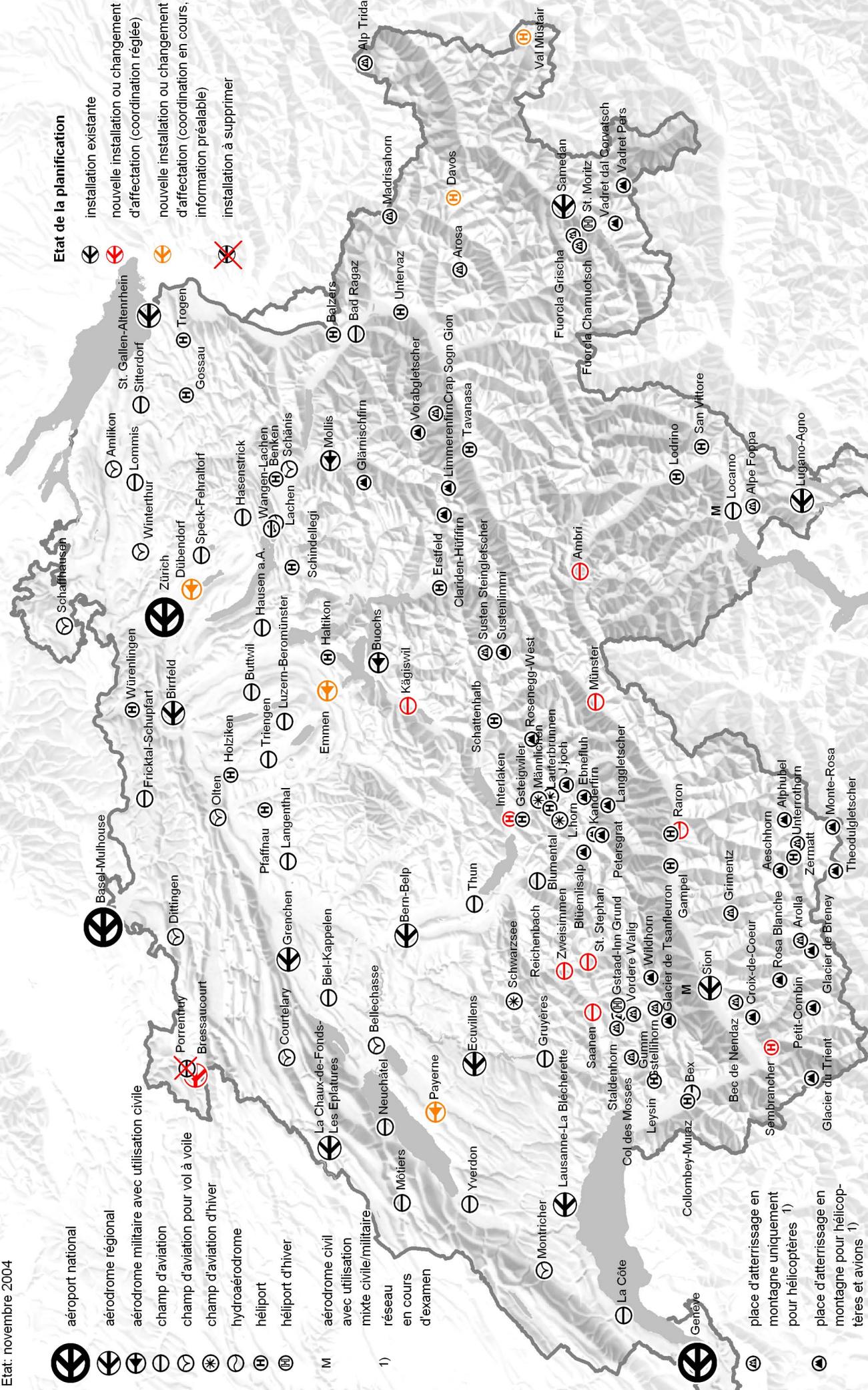
nouvelle installation ou changement d'affectation (coordination réglée)



nouvelle installation ou changement d'affectation (coordination en cours, information préalable)



installation à supprimer



Anlage: **Interlaken**

BE-2

Teilnetz: Heliport (ehemaliger Militärflugplatz)

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Bern
- Perimetergemeinden: Matten bei Interlaken, Wilderswil
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Bönigen, Interlaken, Matten bei Interlaken, Wilderswil
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Bönigen, Gsteigwiler, Matten bei Interlaken, Wilderswil
- Verkehrsleistung:
 - Ø 4 Jahre: neue Anlage
 - max. 10 Jahre: neue Anlage
 - Datenbasis LBK: -
 - Potential SIL: 2'000

Zweck der Anlage/Funktion im Netz:

Ehemaliger Militärflugplatz, zwischen 1971 und 2003 in bescheidenem Mass zivilaviatisch mitbenützt. Die Luftwaffe hat den Betrieb am 1. Januar 2004 eingestellt.

Zur Zeit besteht kein Flugbetrieb, Aussenlandungen nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes sind möglich.

Stand der Koordination:

Im Netzkonzept des SIL vom 18.10.2000 ist der Flugplatz *als zivil mitbenützter Militärflugplatz* festgesetzt. Im Objektblatt vom 30.1.2002 ist festgelegt, dass er Flügen im Interesse der regionalen Wirtschaft und dem Betrieb einer Rega-Basis dienen soll. Diese Festlegungen basierten auf einem Projekt der Vereinigung Flugplatz Interlaken (VFI) zur zivilen Mitbenützung.

Nach dem Rückzug der Luftwaffe haben sich die planungsrechtlichen Voraussetzungen geändert: Für eine zivilaviatische Weiternutzung des Flugplatzes müssen der SIL angepasst und ein *Umnutzungsverfahren* nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes eingeleitet werden. Dieses Umnutzungsverfahren umfasst die Erteilung einer Betriebsbewilligung, die Genehmigung des Betriebsreglements sowie eine Plangenehmigung für die Bauten und Anlagen.

Verweis:

Teilnetz Heliport III – B6

Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung (noch zu erteilen)
- Betriebsreglement (noch zu erstellen)
- Lärmbelastungskataster (noch zu erstellen gemäss Lärmberechnung 2005)
- Hindernisbegrenzungskataster (noch zu erstellen)
- Koordinationsprotokoll vom September 2004 (Ergänzung vom Oktober 2004)

<p>Die Rega beabsichtigt eine möglichst rasche Verlegung ihrer Helikopterbasis von Gsteigwiler nach Interlaken. Andererseits will die VFI ihr Projekt für den Betrieb mit Flächenflugzeugen auch unter den neuen Voraussetzungen weiterverfolgen. Der Regierungsrat des Kantons Bern hat entschieden, die beiden Vorhaben zu entkoppeln und vorerst die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die <i>Verlegung der Rega-Basis</i> zu schaffen.</p> <p><i>Funktion, Betrieb und Infrastruktur</i> des geplanten Heliports sind mit den Zielen der kantonalen und regionalen Richtplanung sowie der Nutzungsplanung der Gemeinden vereinbar und mit den umgebenden Nutzungs- und Schutzansprüchen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll).</p> <p>Über eine differenzierte Zweckbestimmung soll auf die Dauer sichergestellt werden, dass auf dem neuen Heliport Interlaken und dem nahe gelegenen <i>Heliport Gsteigwiler</i> kein doppelspuriges Luftverkehrsangebot entsteht.</p> <p>Der <i>Standort</i> des neuen Heliports liegt im Bereich der Arbeitszone SF-Halle 1 in Wilderswil. Die An- und Wegflüge erfolgen von bzw. nach Westen oder Nordosten. Die Rega rechnet mit jährlich 2'000 Flugbewegungen. Für die Hangarierung des Helikopters und die Einrichtung der Arbeitsräume sind bauliche Anpassungen an der ehemaligen Tigerhalle geplant.</p> <p>Das Vorhaben der Rega erfordert eine <i>Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)</i>. Die UVP wird im Rahmen des Umnutzungsverfahrens durchgeführt. Der Heliport gilt als Neuanlage gemäss Lärmschutzverordnung.</p> <p>Die bestehende Strassenverbindung von Wilderswil nach Bönigen entlang der Lüttschine soll verlegt werden. Zur Diskussion steht eine neue Verbindungsstrasse auf dem ehemaligen Rollweg zwischen geplanter Helibasis und Piste. Falls für den Kreuzungspunkt zwischen geplanter Heliroute und geplanter Strasse keine sichere Lösung gefunden werden kann, muss für die Verbindungsstrasse eine andere Linienführung gesucht werden.</p> <p>Im Rahmen der <i>Agglomerationsstrategie Interlaken</i> wird ein Nutzungskonzept zum gesamten ehemaligen Militärflugplatzgebiet erarbeitet. Auf dieser Basis soll eine weitergehende zivilaviatische Nutzung (Betrieb mit Flächenflugzeugen) geprüft werden. Die Realisierung eines solchen Betriebs würde die erneute Anpassung des SIL (Netzkonzept und Objektblatt) und ein neues luftfahrtrechtliches Verfahren (Anpassung von Betriebsbewilligung und Betriebsreglement, Plangenehmigung für Flugplatzanlagen) erforderlich machen.</p> <p>Zur künftigen <i>militärischen (nichtaviatischen) Nutzung</i> der Anlage hat das VBS noch keinen Entscheid gefällt.</p>			
<p>F E S T L E G U N G E N</p> <p>Zweckbestimmung: Der Heliport Interlaken ist ein privates Flugfeld. Er dient als Basis für Rettungsflüge. Mit dem Heliport Gsteigwiler besteht eine klare Aufgabenteilung, regional soll kein doppelspuriges Luftverkehrsangebot entstehen.</p>	<p>G/F</p> <ul style="list-style-type: none"> • 	<p>Z</p>	<p>V</p>

	G/F	Z	V
<p>Für die Umwandlung der ehemaligen Militäranlage in einen zivilen Heliport ist ein Umnutzungsverfahren nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes sowie eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich.</p> <p>Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Betrieb einschliesslich den An- und Abflugverfahren ist im Betriebsreglement zu regeln. Die Betriebszeiten und die Zahl der Flugbewegungen richten sich nach dem Bedarf an Rettungseinsätzen, sie werden nicht beschränkt. Das Betriebsreglement wird im Rahmen des Umnutzungsverfahrens erstellt und genehmigt.</p> <p>Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.</p> <p>Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte).</p> <p>Lärmbelastung: Gebiet mit Lärmbelastung (vgl. Anlagekarte). Die entsprechende Festlegung der zulässigen Lärmbelastung nach Lärmschutzverordnung (LSV) erfolgt im Rahmen des Umnutzungsverfahrens.</p> <p>Hindernisbegrenzung: Gebiet mit Hindernisbegrenzung (vgl. Anlagekarte).</p> <p>Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden.</p> <p>Die konkreten Massnahmen zur ökologischen Aufwertung sind im Rahmen des Umnutzungsverfahrens zu bestimmen. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • • • • • • • • 		
<p style="text-align: center;">E R L Ä U T E R U N G E N</p> <p>Zweckbestimmung, Betrieb: Die Rega begründet die Verlegung ihrer Basis mit den räumlichen und betrieblichen Engpässen (Hangarierung, An- und Abflugrouten), den geologischen Verhältnissen (Bergsturzgefahr/mittlere Gefährdung, baulich grosser Investitionsbedarf) und den meteorologischen Verhältnissen (häufige Nebellage) am Standort Gsteigwiler. Die BOHAG betreibt die Basis in Gsteigwiler in ihrem angestammten Tätigkeitsfeld weiter.</p> <p>Angaben zum Ablauf des Umnutzungsverfahrens und zu den erforderlichen Gesuchsunterlagen sind im Merkblatt des BAZL enthalten (Fassung vom Februar 2004).</p>	<p style="text-align: center;">ZUSTÄNDIGE STELLE</p> <p><i>Zuständiges Bundesamt für die zivilaviatische Nutzung:</i> Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern</p> <p><i>Flugplatzhalter:</i> Schweizerische Rettungsflugwacht, Postfach 1414, 8058 Zürich-Flughafen</p>		

Flugplatzperimeter, Infrastruktur:

Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von der Rega genutzte Gebäude (ehemalige Tigerhalle der SF) einschliesslich Vorplatz. Der Landeanflug erfolgt über einen Zielpunkt mit anschliessendem Schwebeflug auf den Vorplatz. Das Areal um diesen Zielpunkt inkl. den nach den internationalen Normen erforderlichen Sicherheitsstreifen entlang den Flugrouten ist ebenfalls im Perimeter enthalten. Geplant sind der Einbau von Hangarplatz, Büro- und Aufenthaltsräumen in das bestehende Gebäude sowie der Neubau einer Betankungsanlage. Privatrechtlich ist das Projekt sichergestellt.

Lärmbelastung:

In Gsteigwil hat die Rega im Jahr 2003 1'500 Flugbewegungen durchgeführt. Sie erwartet eine Steigerung der Zahl der Einsätze und rechnet in Interlaken mit jährlich ca. 2'000 Bewegungen.

Bis zu einer Zahl von ca. 5'000 Flugbewegungen pro Jahr sind für die Beurteilung der Lärmbelastung die Grenzwerte L_{max} 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 L_r kommt erst ab einer grösseren Bewegungszahl zum tragen.

Der Berechnung der Lärmbelastungskurve (Oktober 2004) liegen die vorgesehenen An- und Abflugrouten sowie die Lärmwerte des einzusetzenden Fluggeräts zugrunde. Diese Lärmberechnung dient auch als Nachweis der Lärmbelastung im Umnutzungsverfahren (Bestandteil Umweltverträglichkeitsbericht). Dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 75 dB(A)) gemäss LSV. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV).

Der Heliport ist gemäss LSV als neue ortsfeste Anlage einzustufen, es gelten die Planungswerte. Die Planungswerte werden an zwei Stellen überschritten (Bereich Arbeitszone SF-Halle 1 mit ES IV, Bereich Zone für öffentliche Nutzung/Sportanlagen mit ES II). Gestützt auf den SIL (Teil III B5, Grundsatz 7) können Erleichterungen gemäss LSV Art. 7 Abs. 2 gewährt werden. Ein entsprechender Antrag ist im Umnutzungsgesuch zu stellen.

Mit dem Rückzug der Luftwaffe verliert der bestehende militärische Lärmbelastungskataster vom April 2000 seine Bedeutung. Die für die zivile Mitbenützung berechnete und auf die Ortsplanung von Bönigen abgestimmte Lärmkurve (Projekt VFI) dient als Grundlage für die Prüfung einer weitergehenden zivilaviatischen Nutzung (im Rahmen der Agglomerationsstrategie Interlaken).

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisflächen gemäss den geltenden internationalen Normen. Der entsprechende Hindernisbegrenzungskataster wird im Rahmen des Umnutzungsverfahrens 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 des Umnutzungsverfahrens aber verbindlich verlangt werden. Die Flugplatzhalterin zeigt im Umweltverträglichkeitsbericht zur Umnutzung auf, in welcher Form und mit welchen Mitteln sie den ökologischen Ausgleich realisieren will (Ausdehnung und Lage der Flächen, Art der Bewirtschaftung, rechtliche Sicherstellung). Dabei stützt sie sich auf die Studie NLA des VBS von 2000. Als Arbeitshilfe haben die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis erarbeitet (BAZL/BUWAL 2004).

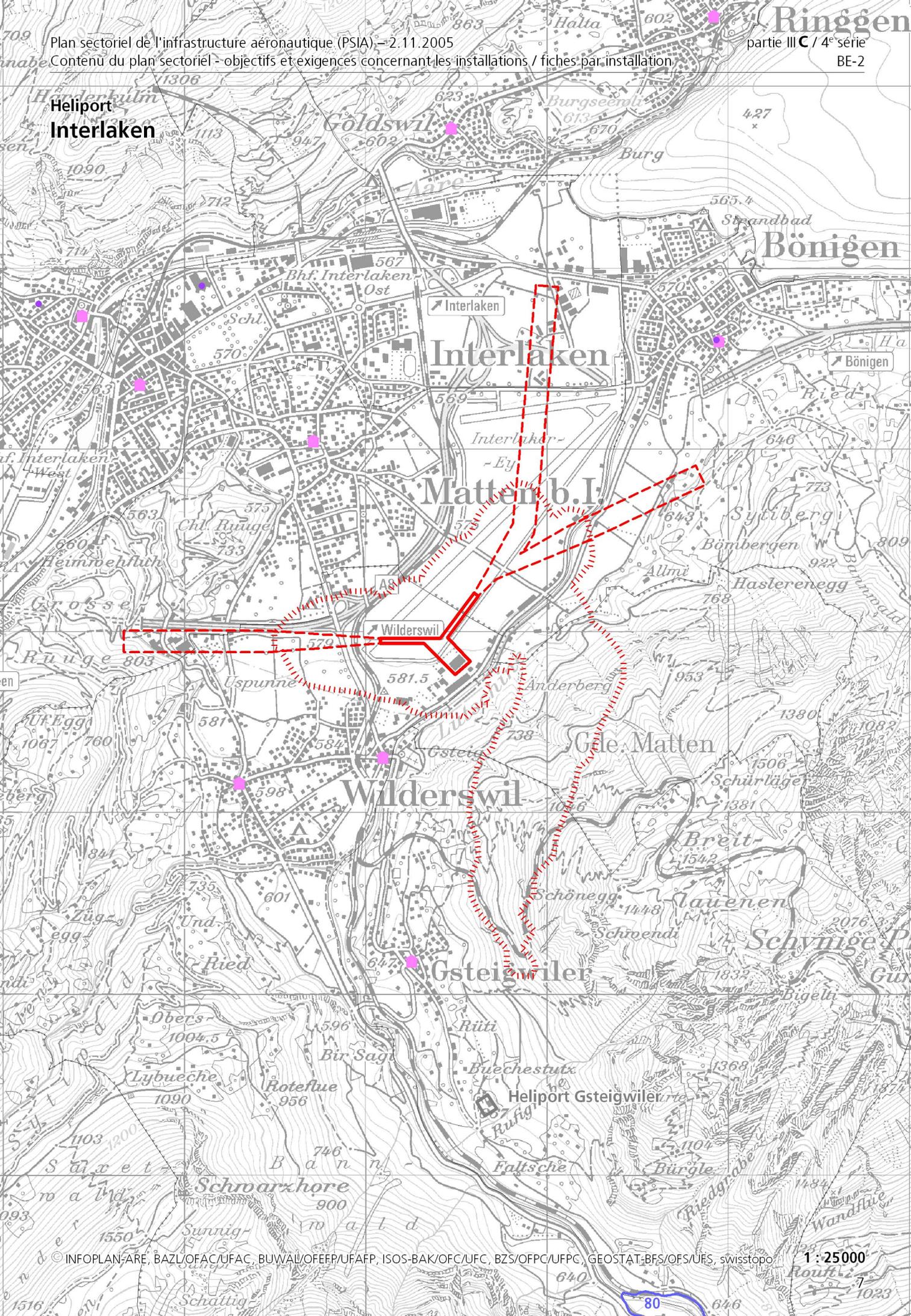
Die Massnahmen zum Gewässerschutz werden ebenfalls im Umnutzungsverfahren festgelegt.

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

Auengebiet: 80 Chappelstutz

Erschliessung:

Die Erschliessung des Heliport erfolgt über die bestehende Zufahrtsstrasse.



Heliport
Interlaken

Interlaken

Matten b.I.

Wilderswil

Gsteigwiler

Heliport Gsteigwiler

Installation: **Courtelary**

BE-4

Réseau partiel: Champ d'aviation (pour vol à voile)

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

Informations générales et données techniques:

- Canton: Berne
- Commune de site: Courtelary, Cortébert
- Communes avec limitation d'obstacles: Courtelary, Cortébert
- Communes avec exposition au bruit: Courtelary, Cortébert

- Prestations de trafic:
 - moyenne 4 ans: 3'154 (1999-2002)
 - max. 10 ans: 4'348 (1997)
 - base de référence CB: 4'260 (1994)
 - potentiel PSIA: 4'260 (2010)

Rôle et fonction de l'installation:

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

Etat de la coordination:

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

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

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

Procédures en cours: la future demande d'approbation des plans pour la construction de deux bandes d'élan doit être menée à terme. Cette demande a également été coordonnée dans le cadre du protocole de coordination.

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

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

Renvois:

Réseau champs d'aviation III-B4

Documents de base:

- autorisation d'exploitation du 06.11.1981
- règlement d'exploitation du 29.10.1981
- cadastre d'exposition au bruit de février 1994
- cadastre de limitation d'obstacles du 30.08.1995
- protocole de coordination de novembre 2004

D É C I S I O N S	P/CR	CC	IP
<p>Fonction de l'installation: Champ d'aviation servant essentiellement à couvrir les besoins privés. Il permet avant tout de répondre aux besoins liés à l'aviation sportive. Il est destiné au vol à voile avec instruction aéronautique préparatoire et à l'instruction générale.</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>Conditions générales de l'exploitation: L'exploitation se poursuit dans le cadre actuel. Les valeurs limites en matière de protection de l'environnement doivent être respectées. Afin de diminuer la charge sonore, l'exploitant prend toutes les dispositions d'exploitation possibles conformément au principe de précaution et en contrôle l'efficacité.</p> <p>Périmètre d'aérodrome: Périmètre: voir carte. Le périmètre fixé englobe les constructions et les installations nécessaires à l'exploitation aéronautique, en incluant le projet de bandes d'élan à chaque extrémité de la piste.</p> <p>Exposition au bruit: Territoires exposés au bruit: voir carte. La courbe de référence correspond au cadastre d'exposition au bruit de 1994.</p> <p>Aire de limitation d'obstacles: 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>Protection de la nature et du paysage: Les surfaces que l'aviation n'utilise pas dans l'aire d'aérodrome doivent être mises en valeur sous l'angle écologique – sous réserve des prescriptions de sécurité et des besoins de développement de l'aviation.</p> <p>L'exploitant examine la possibilité de mettre en place des surfaces de compensation écologique sur l'aérodrome et définit la façon de procéder avec la commune et 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"> • • • • • • • 		
<p>E X P L I C A T I O N S</p> <p>Fonction de l'installation, exploitation: Pas de développement prévu de l'installation. Le cadre actuel reste inchangé (fonction et exploitation).</p> <p>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.</p>	<p>INSTANCES RESPONSABLES</p> <p><i>Office fédéral compétent:</i> Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), 3003 Berne</p> <p><i>Exploitant d'aérodrome:</i> Groupe de vol à voile de la section biennoise de l'AéCS, Case postale 2501 Biel/Bienne</p>		

Le projet de construction des bandes d'élan a été intégré dans la coordination et ses effets pris en compte. 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, le PSIA sera adapté et une procédure d'approbation de plans sera menée.

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 21 septembre 2004. 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 (4'260). Elle correspond au cadastre d'exposition au bruit de 1994 basé également sur 4'260 mouvements. Le cadastre d'exposition au bruit de 1994 reste donc en vigueur sans adaptation et la courbe de 55 dB(A) devient la courbe de référence PSIA.

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'obstacle du 30.08.1995. Les surfaces de limitation d'obstacles sont représentées jusqu'à une hauteur 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. Si nécessaire, des mesures à l'extérieur du périmètre peuvent également être prises en considération. L'étendue de la compensation devrait représenter environ 12% de la surface délimitée par le périmètre d'aérodrome (valeur indicative). Cette proportion ne doit pas être considérée comme une exigence ferme; à côté des possibilités liées à la nature et à l'exploitation, la mise en place de mesures de compensation écologique doit en plus tenir compte de l'intensité d'utilisation de l'installation.

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

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

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

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

Les installations d'avitaillement en carburant ont été inscrites au cadastre des sites pollués de l'OFAC le 10.5.04. Elles ne nécessitent pas d'investigations supplémentaires.

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

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

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

IFP: 1002 Le Chasseral

District franc: 2 Combe-Grède

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

Equipement:

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

Anlage: **Biel-Kappelen**

BE-5

Teilnetz: Flugfeld

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Bern
- Perimetergemeinden: Kappelen
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Kappelen, Worben
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Kappelen, Worben
- Verkehrsleistung:
 - Ø 4 Jahre: 7'800 (1998-2001)
 - max. 10 Jahre: 9'150 (1998)
 - Potential SIL: 9'150

Zweck der Anlage/Funktion im Netz:

Flugfeld seit 1969, dient primär dem Flugsport.

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

Stand der Koordination:

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

Betrieb, Perimeter und Infrastruktur sind in den wesentlichen Zügen mit den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzzielen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll). Für die Festlegung des künftigen *Entwicklungsspielraums* des Flugplatzes dient das Betriebsjahr 1998 als Referenz. Massgebend ist das Gebiet mit Lärmbelastung.

Das *Betriebsreglement* soll überarbeitet werden. Insbesondere sollen die Betriebszeiten und der Fallschirmabsprungbetrieb neu geregelt werden.

Die Flugplatzhalterin plant, den *Flugbetrieb* mittelfristig zu *optimieren*. Zur Diskussion steht eine Überprüfung der Volten und eine Neuausrichtung der Piste (Drehung, evtl. Verschiebung der Pistenachse). Damit soll die Lärmbelastung in den besiedelten Gebieten um den Flugplatz weiter vermindert werden.

Für den mittel- bis langfristigen *Bedarf* für *Hochbauten* und *Abstellflächen* sollen nördlich der Piste zusätzliche Flächen ausgeschieden werden. Diese Planung ist mit der Nutzungsplanung der Gemeinde Kappelen zu koordinieren.

Verweis:

Teilnetz Flugfelder III - B4

Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 20.9.1974
- Betriebsreglement vom 24.8.1974
- Lärmbelastungskataster 1993 (Anpassung erforderlich gemäss Lärmbeurteilung 2002)
- Hindernisbegrenzungskataster vom 15.2.1998
- Koordinationsprotokoll vom Februar 2004

<p>Flugplatzhalterin und Standortgemeinde regeln ihre Zusammenarbeit auf privatrechtlicher Ebene in einem <i>Infrastrukturvertrag</i>. Diese Verhandlungen sind zur Zeit sistiert. Ohne Entgegenkommen der Flugplatzhalterin ist die Gemeinde Kappelen nicht bereit, die Koordination zwischen der langfristigen Planung des Flugplatzes und der Nutzungsplanung weiter voranzutreiben.</p>			
<p>F E S T L E G U N G E N</p> <p>Zweckbestimmung: Der Flugplatz Biel-Kappelen ist ein privates Flugfeld. Er dient in erster Linie dem Flugsport (inkl. Fallschirmsport) und der fliegerischen Aus- und Weiterbildung. Er soll auch für Zwecke, die im öffentlichen Interesse liegen, genutzt werden können (Geschäfts-, Touristik- und Arbeitsflüge). Die Entwicklung des Flugplatzes ist durch das geltende Umweltrecht begrenzt.</p> <p>Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.</p> <p>Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte). Mit dem Ziel der Verminderung der Lärmbelastung in den besiedelten Gebieten durch den Flugbetrieb soll die Option für eine Drehung oder Verschiebung der Piste offen gehalten werden [1]. Eine allfällige Erweiterung der Hochbauten und der Abstellflächen ist im Bereich der bestehenden Bauten vorzusehen und mit der Nutzungsplanung der Gemeinde abzustimmen [2].</p> <p>Lärmbelastung: Gebiet mit Lärmbelastung (vgl. Anlagekarte). Der Lärmbelastungskataster ist entsprechend anzupassen. Eine Drehung oder Verschiebung der Piste erfordert die Anpassung des Gebiets mit Lärmbelastung.</p> <p>Hindernisbegrenzung: Gebiet mit Hindernisbegrenzung (vgl. Anlagekarte). Der Hindernisbegrenzungskataster ist entsprechend zu ergänzen. Eine Drehung oder Verschiebung der Piste erfordert die Anpassung des Gebiets mit Hindernisbegrenzung.</p> <p>Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden. Die Flugplatzhalterin prüft die Möglichkeiten dazu und legt in Absprache mit den Gemeinden und den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton das weitere Vorgehen fest. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.</p>	<p>G/F</p> <ul style="list-style-type: none"> • • • • • • • • 	<p>Z</p>	<p>V</p> <ul style="list-style-type: none"> • • •

E R L Ä U T E R U N G E N	ZUSTÄNDIGE STELLE
<p>Flugplatzperimeter, Infrastruktur: Die Festsetzung des Perimeters für eine Drehung oder Verschiebung der Piste erfolgt auf der Basis konkreter Projektvorstellungen. Sie umfasst das effektiv beanspruchte Areal. Die Flugplatzhalterin beabsichtigt, gleichzeitig mit der Neuausrichtung der Piste den Einbau eines Hartbelags zu prüfen.</p> <p>Voraussetzung für die Festsetzung des erweiterten Flugplatzperimeters im Bereich der Hochbauten und Abstellplätze sind präzisere Aussagen zur Nutzung im Zusammenhang mit dem künftigen Betrieb des Flugplatzes. Die Gemeinde Kappelen sieht in diesem Bereich die Ausscheidung einer Flugplatzzone vor. Diese Planungen sind noch aufeinander abzustimmen, die Verhandlungen zwischen der Gemeinde und der Flugplatzhalterin sind derzeit jedoch sistiert. Falls ein künftiges Projekt Fruchtfolgefleichen beansprucht, verlangt der Bund den Nachweis, dass das kantonale Kontingent gemäss Sachplan eingehalten werden kann.</p> <p>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.</p> <p>Die Lärmbelastungskurve basiert auf der Lärmberechnung vom 26.8.2002 (Betriebsjahr 1998 mit 9'148 Bewegungen pro Jahr und damaliger Zusammensetzung der Flotte). Dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungszeitwert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 55 dB(A)) gemäss LSV. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV).</p> <p>Zur Lärminderung hat die Flugplatzhalterin bereits vorsorgliche Massnahmen getroffen (Umrüstung Pilatus Porter, Beschaffung neues Schulungsflugzeug). Diese Massnahmen sind in der Lärmberechnung nicht berücksichtigt, d.h. mit der ausgewiesenen Lärmkurve sind bedeutend mehr Flugbewegungen möglich, als dies mit dem SIL-Potential angegeben wird.</p> <p>Eine Hartbelagpiste würde es ermöglichen, das Flugfeld vermehrt auch bei schlechten Bodenverhältnissen zu benützen, was zu einer zusätzlichen Lärmbelastung führen könnte.</p> <p>Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisfreihalteflächen im geltenden Hindernisbegrenzungskataster von 1998, ergänzt mit der Hindernisfreihaltfläche für den Abflug Piste 23 (Südvolte gemäss Publikation im AIP).</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Zuständiges Bundesamt: Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern</p> <p>Flugplatzhalterin: Flugplatzgenossenschaft Biel und Umgebung, Postfach 468, 2500 Biel/Bienne 1</p>

Die Ausgleichsmassnahmen sollen in erster Linie auf freiwilliger Basis realisiert werden, können im Rahmen einer Plangenehmigung aber verbindlich verlangt werden. Die Flugplatzhalterin zeigt in einem Konzept auf, in welcher Form und mit welchen Mitteln sie den ökologischen Ausgleich realisieren will. Diese Arbeiten sollen mit den bestehenden Landschaftsentwicklungskonzepten koordiniert werden (Vernetzung der naturnahen Räume Alte Aare und Jäissberg, ökologische Aufwertung im Rahmen der Umsetzung der Auenverordnung Alte Aare). Als Arbeitshilfe haben die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis erarbeitet (BAZL/BUWAL 2004). Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

BLN: 1302 Altwässer von Aare und Zihl

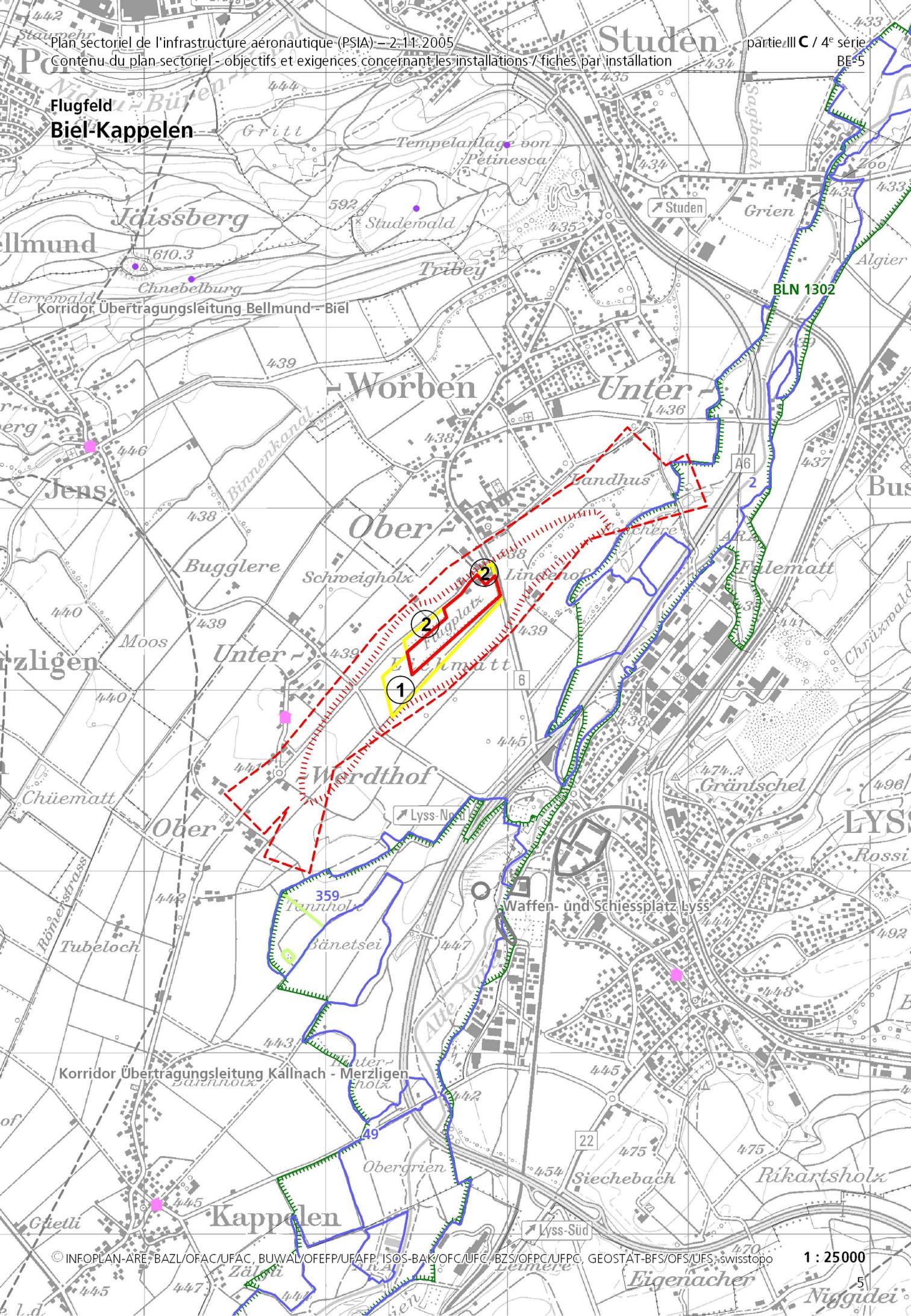
Auengebiet: 48 Alte Aare: Lyss-Dotzigen

49 Alte Aare: Aarberg-Lyss

Erschliessung:

Zufahrt und Parkierung sollen im Rahmen der Abklärungen zur künftigen Nutzung auf dem Flugplatzareal überprüft werden.

**Flugfeld
Biel-Kappelen**



Anlage: **Langenthal**

BE-6

Teilnetz: Flugfeld

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Bern
- Perimetergemeinden: Bleienbach, Thörigen
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Bleienbach, Thörigen, Thunstetten
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Bleienbach, Thörigen, Thunstetten

- Verkehrsleistung:
 - Ø 4 Jahre: 12'250 (1999-2002)
 - max. 10 Jahre: 14'626 (1995)
 - Datenbasis LBK: 16'967 (1991)
 - Potential SIL: 17'000 (inkl. Segelflug)

Zweck der Anlage/Funktion im Netz:

Flugfeld seit 1934 im Betrieb, dient vorwiegend dem Flugsport.

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

Stand der Koordination:

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

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

Der Flugplatzhalter plant eine *Befestigung der Piste*. Damit sollen die Sicherheit bei Start und Landung erhöht, eine bessere Nutzbarkeit der Piste bei nassem Untergrund erreicht und die Lärmbelastung beim Start reduziert werden. Aus raumplanungs- und umweltrechtlicher Sicht bestehen keine grundsätzlichen Vorbehalte. Die Realisierung erfordert eine Plangenehmigung nach Luftfahrtgesetz einschliesslich Umweltverträglichkeitsprüfung.

Zur *Verringerung der Lärmbelastung* in den Siedlungen soll in Absprache mit den Gemeinden eine Reihe von Massnahmen getroffen werden. Vorgesehen ist eine Anpassung des Voltenplans, was eine Änderung des Betriebsreglements bedingt. Weiter will der Flugplatzhalter die interne Schulung und die Aufsicht über den Flugbetrieb verbessern.

Verweis:

Teilnetz Flugfelder III - B4

Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 1.4.2003
- Betriebsreglement vom 1.4.2003
- Lärmbelastungskataster 1995
- Hindernisbegrenzungskataster vom 10.6.1997
- Koordinationsprotokoll vom August 2004

<p>Die <i>Verkehrsleistung</i> ist mit einer Nutzungsbeschränkung im Grundbuch auf eine Zahl von jährlich 17'000 Flugbewegungen begrenzt (Motor- und Segelflug).</p>			
<p style="text-align: center;">F E S T L E G U N G E N</p> <p>Zweckbestimmung: Der Flugplatz Langenthal ist ein privates Flugfeld. Er dient dem Motor- und Segelflugsport sowie der fliegerischen Aus- und Weiterbildung. Er soll auch für Zwecke, die im öffentlichen Interesse liegen, genutzt werden können (Geschäfts-, Touristik- und Arbeitsflüge). Die Entwicklung des Flugplatzes ist durch das geltende Umweltrecht begrenzt.</p> <p>Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft der Flugplatzhalter die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.</p> <p>Zur Verminderung der Lärmbelastung im Siedlungsgebiet sind die publizierten An- und Abflugrouten sowie die Volten zu überprüfen und das Betriebsreglement entsprechend anzupassen.</p> <p>Zur Verbesserung der Benützbarkeit und der betrieblichen Abläufe kann die Piste bei Bedarf befestigt werden. Die Auswirkungen auf Raum und Umwelt sind im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens näher zu untersuchen und wenn angezeigt, mit geeigneten Massnahmen auszugleichen.</p> <p>Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den bestehenden Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte).</p> <p>Lärmbelastung: Gebiet mit Lärmbelastung (vgl. Anlagekarte).</p> <p>Im Falle einer Pistenbefestigung ist die Lärmbelastungskurve neu zu berechnen. Das Gebiet mit Lärmbelastung ist entsprechend anzupassen.</p> <p>Hindernisbegrenzung: Gebiet mit Hindernisbegrenzung (vgl. Anlagekarte).</p> <p>Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz 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 Gemeinden und den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton das Vorgehen zur Umsetzung fest. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.</p>	<p>G/F</p> <ul style="list-style-type: none"> • • • • • • • • • 	<p>Z</p>	<p>V</p>

E R L Ä U T E R U N G E N

Zweckbestimmung, Betrieb:

Mit der Überprüfung bzw. Anpassung der publizierten An- und Abflugrouten sowie der Volten wird eine Verringerung der Lärmbelastung in den Siedlungen angestrebt. Weitere Massnahmen zur Reduktion der Lärmbelastung sind die vom Flugplatzhalter in Absprache mit den Gemeinden vorgesehenen Verbesserungen bei der internen Schulung und der Aufsicht über den Flugbetrieb. Im Platzbereich soll zudem der Kunstflug eingeschränkt werden.

Flugplatzperimeter, Infrastruktur:

Der Flugplatzhalter plant eine Befestigung der Piste (Hartbelag 600x18 m). Ziele sind die Erhöhung der Sicherheit bei Start und Landung (Bodennässe, Unebenheiten eliminieren), die bessere Nutzbarkeit der Piste bei nassem Untergrund (Saison für Training der Piloten verlängern) und die Reduktion der Lärmbelastung (kürzere Startstrecke). Die Standortgemeinde Bleienbach hat dem Projekt mit Beschluss der Gemeindeversammlung vom 7. Juni 2004 grundsätzlich zugestimmt. Privatrechtlich ist das Projekt sicher gestellt.

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

Falls das Projekt Fruchtfolgeflächen tangiert verlangt der Bund den Nachweis, dass das kantonale Kontingent gemäss Sachplan eingehalten werden kann. Der Kanton kann aufgrund dieses Projekts keinen Antrag auf eine Verkleinerung des kantonalen Kontingents stellen und hat für den Ersatz der beanspruchten Flächen zu sorgen. Für den Kanton Bern zeichnet sich ab, dass das kantonale Kontingent an Fruchtfolgeflächen nicht eingehalten werden kann. Aus seiner Sicht ist zu prüfen, wie für die beanspruchten Fruchtfolgeflächen ein Ersatz ausgewiesen werden kann.

Die Wegquerung über die Piste bleibt bestehen, muss im Zuge einer Befestigung der Piste aber neu gestaltet werden.

Lärmbelastung:

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

Die Lärmbelastungskurve entspricht dem Lärmbelastungskataster von 1995 (Daten aus dem Betriebsjahr 1991 mit 16'967 Bewegungen pro Jahr und damaliger Zusammensetzung der Flotte). Dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 55 dB(A)) gemäss LSV. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV).

Bei einer Befestigung der Piste muss die Lärmbelastungskurve im Rahmen der UVP neu berechnet werden. Die Festlegung der zulässigen Lärmbelastung nach LSV erfolgt durch die zuständigen Behörden im Rahmen der Plangenehmigung.

Die auf privatrechtlicher Ebene vereinbarte Beschränkung der Bewegungszahl bleibt bestehen.

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

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisfreihalteflächen im geltenden Hindernisbegrenzungskataster von 1997.

ZUSTÄNDIGE STELLE

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

Flugplatzhalterin:
AeCS der Schweiz, Regionalverband Langenthal, R. Zraggen, Badimatte 37, 3422 Kirchberg

Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:

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

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

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

Bei einem Ausbau der Piste ist der Raumbedarf der Altache gemäss Wasserbauverordnung WBV Art. 21 zu berücksichtigen.

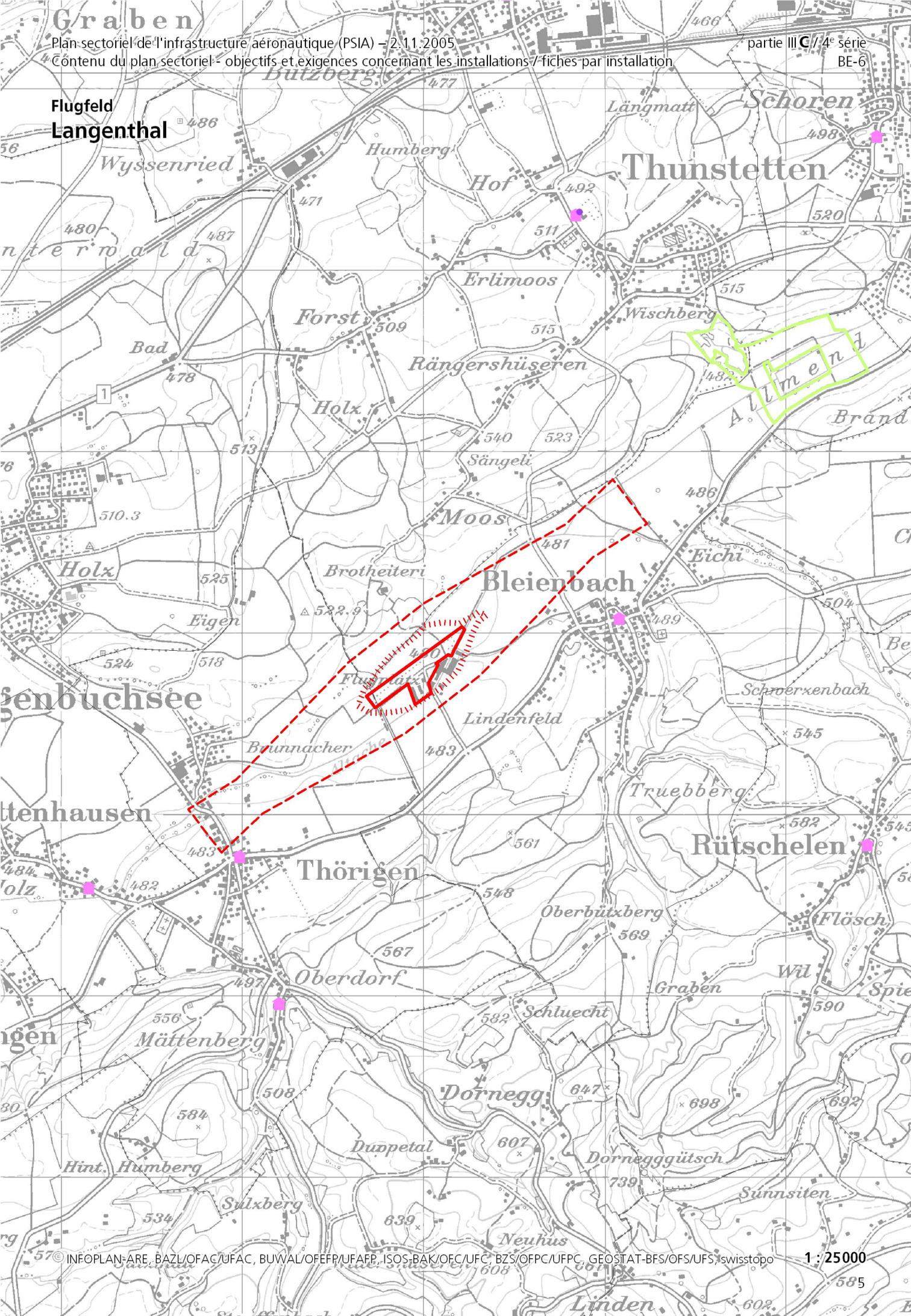
Graben

Plan sectoriel de l'infrastructure aéroportuaire (PSIA) - 2.11.2005

Contenu du plan sectoriel - objectifs et exigences concernant les installations / fiches par installation

partie III C / 4^e série
BE-6

Flugfeld
Langenthal



Anlage: **St.Stephan**

BE-8

Teilnetz: Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Bern
- Perimetergemeinden: St.Stephan
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Lenk, St.Stephan
- Gemeinden mit Lärmbelastung: St.Stephan

- Verkehrsleistung: - Ø 10 Jahre: - (Betrieb im Aufbau)
- max. 10 Jahre: 850 (2000)
- Potential SIL: 4'500

Zweck der Anlage/Funktion im Netz:

Ehemaliger Militärflugplatz mit ziviler Nutzung seit 1998. Dient als Werkflugplatz für Entwicklungs-, Hersteller- und Unterhaltsbetriebe sowie für fliegerische Aus- und Weiterbildungskurse. Betrieb durch die Prospective Concepts AG, geregelt in einer Benützungsvereinbarung mit dem VBS.

Stand der Koordination:

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

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

Die *militäraviatische Nutzung* wurde Ende 1999 aufgegeben. Das VBS beabsichtigt, den Flugplatz zu verkaufen.

Für die Umwandlung der Militäranlage in einen zivilen Flugplatz ist ein *Umnutzungsverfahren* nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes erforderlich. Dieses Umnutzungsverfahren beinhaltet eine Plangenehmigung für die Bauten und Anlagen (Piste, Rollwege, Hochbauten für den Flugbetrieb) sowie die Erteilung einer Betriebsbewilligung. Das Betriebsreglement wurde zusammen mit der Baubewilligung für die Werkhalle am 2. Juni 1998 bereits genehmigt.

Verweis:

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

Grundlagendokumente:

- Benützungsvereinbarung vom 3.3.1998
- Betriebsreglement vom 2.6.1998
- Lärmberechnung 1997
- Hindernisbegrenzungskataster (noch zu erstellen)
- Koordinationsprotokoll vom Juni 2003

<p>Zur Zeit wird die Möglichkeit einer Nutzung des Rollwegs als <i>Kies-transportpiste</i> abgeklärt. Eine solche Nutzung ist nicht ausgeschlossen, wenn die Sicherheit des Flugbetriebs jederzeit gewährleistet bleibt.</p>			
<p>F E S T L E G U N G E N</p> <p>Zweckbestimmung: Der Flugplatz St.Stephan ist ein privates Flugfeld. Er dient in erster Linie als Werkflugplatz (Entwicklungs-, Hersteller- und Unterhaltsbetriebe) sowie der Durchführung von Segelfluglagern. Er funktioniert zusammen mit den Flugplätzen Saanen und Zweisimmen als Flugplatzsystem mit klarer Aufgabenteilung, regional sollen keine doppelspurigen Luftverkehrsangebote entstehen.</p> <p>Für die Umwandlung der Militäranlage in einen zivilen Flugplatz ist ein Umnutzungsverfahren nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes erforderlich.</p> <p>Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Flugbetrieb wird im bisherigen im Betriebsreglement festgelegten 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>Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte).</p> <p>Lärmbelastung: Gebiet mit Lärmbelastung (vgl. Anlagekarte). Die entsprechende Festlegung der zulässigen Lärmbelastung nach Lärmschutzverordnung (LSV) erfolgt im Rahmen des Umnutzungsverfahrens.</p> <p>Hindernisbegrenzung: Gebiet mit Hindernisbegrenzung (vgl. Anlagekarte). Der Hindernisbegrenzungskataster ist im Rahmen des Umnutzungsverfahrens zu erstellen.</p> <p>Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden.</p> <p>Die ökologische Aufwertung wird primär im Bereich der beiden Pistenenden, auf den im Rahmen der Koordination bezeichneten Flächen realisiert. Die konkreten Massnahmen sind im Rahmen des Umnutzungsverfahrens zu bestimmen. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.</p>	<p>G/F</p> <ul style="list-style-type: none"> • • • • • • • • 	<p>Z</p>	<p>V</p>

E R L Ä U T E R U N G E N	ZUSTÄNDIGE STELLE
<p>Zweckbestimmung, Betrieb: Die Zweckbestimmung für den Flugplatz St.Stephan ist bereits im Teil III B3 des SIL verbindlich festgesetzt. Der Flugplatz dient in erster Linie als Werkflugplatz. Segelfluglager sollen weiterhin durchgeführt werden können, regionales Zentrum für solche Lager soll jedoch der Flugplatz Zweisimmen bleiben.</p> <p>Aufgrund der flugtechnischen Voraussetzungen (Hindernissituation) muss auf eine Nutzung als Ausweichflugplatz für Jets, die in Saanen aus meteorologischen oder operationellen Gründen nicht landen können, auch in Ausnahmefällen verzichtet werden.</p> <p>Detaillierte Angaben zum Ablauf des Umnutzungsverfahrens und den erforderlichen Gesuchsunterlagen sind im Merkblatt des BAZL (Fassung vom Mai 2003) enthalten. Das Betriebsreglement wurde zusammen mit der Baubewilligung für die Werkhalle bereits genehmigt. Im Rahmen der Umnutzung ist eine formelle Anpassung an die neuen gesetzlichen Vorgaben erforderlich.</p> <p>Der Flugplatz dient neben der fliegerischen Nutzung auch verschiedenen nichtaviatischen Nutzungen (z.B. Autofahrkurse). Diese sind nicht Gegenstand des SIL. Die Koordination wird durch den Flugplatzhalter sicher gestellt, er ist für die Sicherheit auf dem Flugplatz verantwortlich.</p> <p>Flugplatzperimeter, Infrastruktur: Die künftigen Nutzungen auf dem Flugplatz sind im Perimeterplan vom 27. Januar 2003 festgehalten (vgl. auch Koordinationsprotokoll). Der Flugplatzperimeter umgrenzt die Piste, die Rollwege, das Areal der Werkhalle der Prospective Concepts AG sowie den von der Air Maintenance genutzten Unterstand.</p> <p>Lärmbelastung: Mit dem Gebiet mit Lärmbelastung wird die mögliche Entwicklung des Flugplatzes definiert. Die Berechnung der Lärmkurven beruht auf der Bewegungszahl (inkl. zeitliche Verteilung), der Zusammensetzung der Flotte und den Flugwegen. Wenn einer dieser Faktoren ändert, ist eine Überprüfung der Lärmberechnung bzw. des Flugbetriebs erforderlich.</p> <p>Die Lärmbelastungskurve basiert auf einer jährlichen Bewegungszahl von 4'500 (Fluglärmstudie vom 5.6.1997). Dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 55 dB(A)) gemäss LSV. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV).</p> <p>Der zivile Flugbetrieb befindet sich im Aufbau. Die Verkehrsleistung in den bisherigen Betriebsjahren kann nicht wie bei den andern ehemaligen Militärflugplätzen als Referenzgrösse für die Berechnung der Lärmbelastungskurve herangezogen werden. Der Rahmen für die künftige Entwicklung des Flugbetriebs wurde mit der Genehmigung des Betriebsreglements auf der Basis der Fluglärmstudie 1997 gesetzt. Dem Grundsatz, wonach der Flugplatz im heute akzeptierten Rahmen weiter genutzt werden soll, kann so Rechnung getragen werden.</p> <p>Da die zivile Mitbenützung des Militärflugplatzes St.Stephan erst nach dem Inkrafttreten des Umweltschutzgesetzes bewilligt worden ist, ist die Umnutzung in einen zivilen Flugplatz wie eine neue orstfeste Anlage im Sinne von Art. 7 LSV zu behandeln. Die Planungswerte sind einzuhalten, Erleichterungen können nicht gewährt werden. Die Lärmemissionen sind so weit zu begrenzen als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (Vorsorgeprinzip).</p>	<p>Zuständiges Bundesamt: Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern</p> <p>Flugplatzhalterin: Prospective Concepts AG, Flughofstrasse 41, 8152 Glattbrugg</p>

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung geht von einer Pistenlänge von 1250m für Starts und Landungen aus südlicher Richtung und von 1600 m für Starts und Landungen aus nördlicher Richtung aus. Die Pistenschwellen werden entsprechend markiert und der Hindernisbegrenzungskataster im Rahmen des Umnutzungsverfahrens 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 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 haben die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis erarbeitet (BAZL/BUWAL 2004).

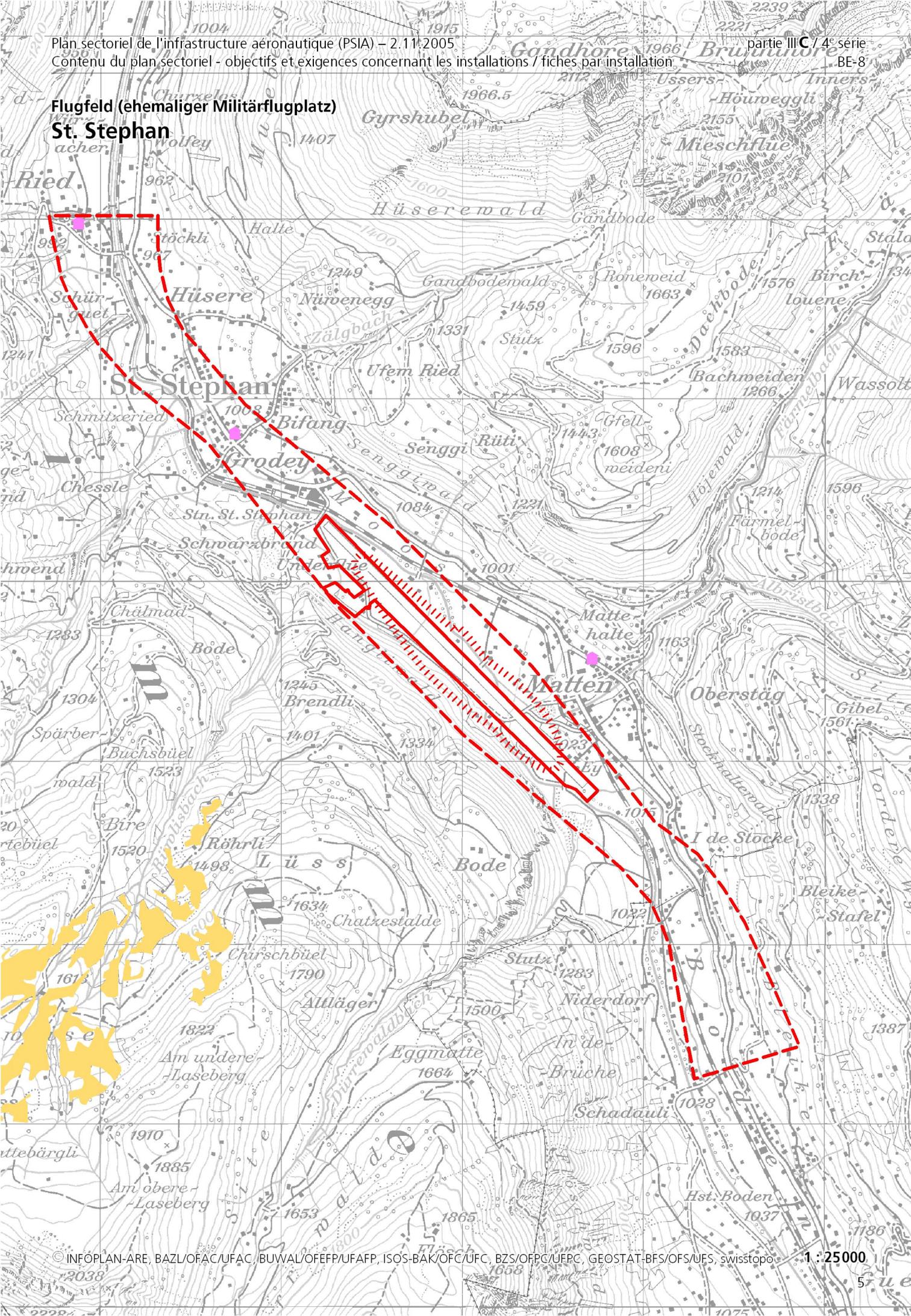
Gemäss Landschaftskonzept der Schweiz (Sachziel 4C) sind bei der Liquidation ehemaliger Militärflugplätze die ökologischen Werte zu beachten und der ökologische Ausgleich zu fördern. Auf Basis einer Studie von VBS und BUWAL (Natur- und Landschaftsschutz bei der Liquidation von Militärflugplätzen, Dezember 1995) sind die ökologischen Ausgleichsflächen festgelegt worden (vgl. Koordinationsprotokoll bzw. Perimeterplan vom 27. Januar 2003). Diese Flächen können dem ökologischen Ausgleich zum zivilen Flugbetrieb angerechnet werden. Die konkreten Massnahmen (Bewirtschaftungsauflagen) sind noch zu bestimmen und am besten vertraglich sowie mit einer Auflage im Entscheid zur Umnutzung des Flugplatzes verbindlich sicher zu stellen.

Der Flugbetrieb tangiert einen landschaftlich empfindlichen Raum, ist in der bewilligten Form jedoch vertretbar. Zur Schonung der heiklen Gebiete sind im Betriebsreglement zu meidende Räume für Werkflüge mit UL ausgedehnt.

Der Raumbedarf der Simme gemäss Art. 21 der Wasserbauverordnung WBV ist zu beachten. Zur Eindämmung der Hochwassergefahr ist mittelfristig die Korrektur der Simme mit einer Ausweitung des Flussbetts vorgesehen. Die Abstimmung mit der Flugplatznutzung erfolgt zu gegebenem Zeitpunkt.

Die Altlasten gemäss Verdachtsflächenkataster des VBS werden untersucht und soweit notwendig saniert.

**Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)
St. Stephan**



Anlage: **Amlikon**
 Teilnetz: Segelflugfeld

TG-1

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Thurgau
- Perimetergemeinden: Amlikon-Bissegg
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Amlikon-Bissegg, Märstetten, Wigoltingen
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Amlikon-Bissegg, Amlikon-Bissegg, Märstetten, Wigoltingen (Projekt)
- Verkehrsleistung:
 - Ø 4 Jahre: 1'950 (1999-2002)
 - max. 10 Jahre: 3'644 (1993)
 - Datenbasis LBK: 2'809
 - Potential SIL: 3'000

Zweck der Anlage/Funktion im Netz:

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

Stand der Koordination:

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

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

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

Verweis:

Teilnetz Flugfelder III - B4

Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 15.9.1971
- Betriebsreglement vom 28.8.2003
- Lärmbelastungskataster 1993
- Hindernisbegrenzungskataster vom 9.7.1992
- Koordinationsprotokoll vom Juli 2004

F E S T L E G U N G E N

Zweckbestimmung:

Der Flugplatz Amlikon ist ein privates Flugfeld. Er dient dem Segelflugsport, der fliegerischen Aus- und Weiterbildung sowie Werkflügen im Zusammenhang mit dem Segelflugbetrieb. Die Entwicklung des Flugplatzes ist durch das geltende Umweltrecht begrenzt.

Rahmenbedingungen zum Betrieb:

Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.

G/F

Z

V

•

•

	G/F	Z	V
<p>Im Rahmen der festgelegten Zweckbestimmung ist eine Intensivierung des Betriebs bzw. eine Steigerung der Verkehrsleistung möglich.</p> <p>Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte).</p> <p>Die bei einer Intensivierung des Betriebs erforderlichen Hochbauten und Abstellplätze sind westlich der bestehenden Anlagen vorzusehen.</p> <p>Lärmbelastung: Gebiet mit Lärmbelastung (vgl. Anlagekarte).</p> <p>Die Option einer Intensivierung des Betriebs ist offen zu halten.</p> <p>Hindernisbegrenzung: Gebiet mit Hindernisbegrenzung (vgl. Anlagekarte).</p> <p>Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz 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 Gemeinden und den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton das weitere Vorgehen fest. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • • • • • 		<ul style="list-style-type: none"> • • •
<p style="text-align: center;">E R L Ä U T E R U N G E N</p> <p>Flugplatzperimeter, Infrastruktur: Im Flugplatzperimeter enthalten sind die bestehenden Abstellplätze für Flugzeuge und die Standorte der Motorwinde. Im Falle einer Intensivierung des Betriebs sind ein zusätzlicher Hangar und zusätzliche Abstellplätze erforderlich.</p> <p>Das Grundstück ist der Fruchtfolgefläche zugeordnet. Im Falle einer Überbauung ist eine Ersatzregelung nach Vorgabe des Kantons zu treffen. Das kantonale Kontingent an Fruchtfolgeflächen gemäss Sachplan kann eingehalten werden.</p> <p>Die Anlagen des Campingplatzes sind nicht im Perimeter integriert, die Nutzung wird im Rahmen der Ortsplanung geregelt.</p> <p>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.</p> <p>Die für die Weiterführung des bestehenden Betriebs festgesetzte Lärmbelastungskurve entspricht dem Lärmbelastungskataster von 1993 mit 2'809 Bewegungen pro Jahr. Dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 55 dB(A)) gemäss LSV. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV).</p> <p>Bei einer Intensivierung des Betriebs wird mit einer Erhöhung der Verkehrsleistung auf maximal 6'000 Bewegungen pro Jahr gerechnet. Dies entspricht einer Erhöhung der Lärmbelastung um ca. 3 dB(A). Diese Lärmkurve ist als Vororientierung festgelegt.</p>	<p style="text-align: center;">ZUSTÄNDIGE STELLE</p> <p><i>Zuständiges Bundesamt für die zivilaviatische Nutzung:</i> Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern</p> <p><i>Flugplatzhalter:</i> Segelfluggruppe Cumulus, Postfach 11, 8515 Amlikon</p>		

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisflächen im geltenden Hindernisbegrenzungskataster von 1992.

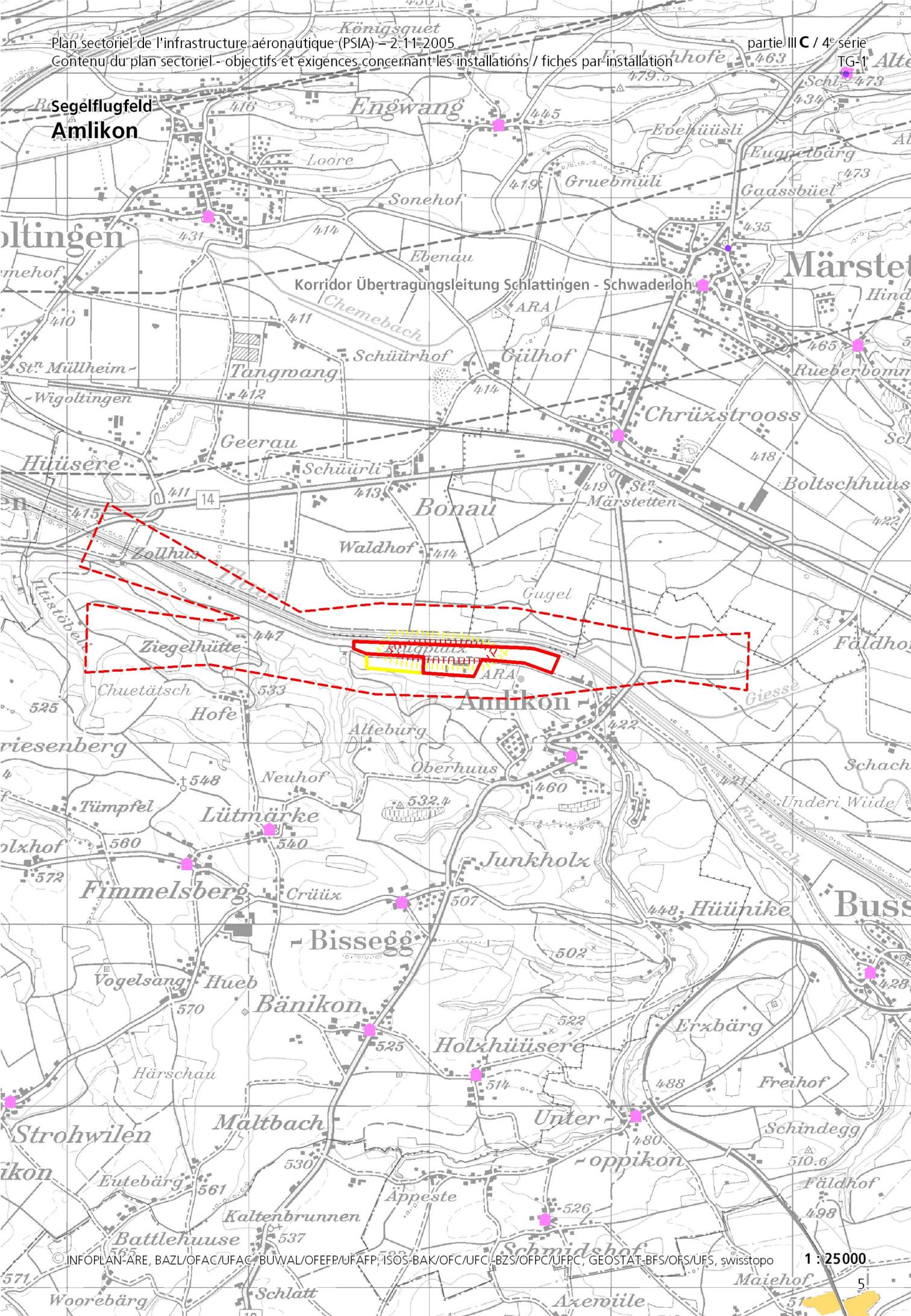
Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:

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

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

Die Ausgleichsmassnahmen sollen in erster Linie auf freiwilliger Basis realisiert werden, können im Rahmen einer Plangenehmigung aber verbindlich verlangt werden. Die Flugplatzhalterin zeigt in einem Konzept auf, in welcher Form und mit welchen Mitteln sie den ökologischen Ausgleich realisieren will. Diese Arbeiten sollen mit den bestehenden Landschaftsentwicklungskonzepten koordiniert werden. Als Arbeitshilfe haben die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis erarbeitet (BAZL/BUWAL 2004).

Der Flugplatz liegt in einem Gebiet mit Überschwemmungsgefahr. Für Bauten und Anlagen ist ein Sicherheitsnachweis zu erbringen, künftige Ausbauten sind vor Hochwasser zu schützen. Der Raumbedarf der Thur ist gemäss Wasserbauverordnung WBV Art. 21 zu berücksichtigen.



Segelfluggeld
Amlikon

Korridor Übertragungsleitung Schlattingen - Schwaderloh

ARA

Anlage: **Lommis**

TG-2

Teilnetz: Flugfeld

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Thurgau
- Perimetergemeinden: Lommis
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Affeltrangen, Lommis
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Affeltrangen, Lommis

- Verkehrsleistung:
 - Ø 4 Jahre: 9'800 (1999-2002)
 - max. 10 Jahre: 12'585 (1994)
 - Datenbasis LBK: 14'184
 - Potential SIL: 15'000

Zweck der Anlage/Funktion im Netz:

Flugplatz seit 1962 im Betrieb, dient vorwiegend dem Flugsport.

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

Stand der Koordination:

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

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

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

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

Verweis:

Teilnetz Flugfelder III - B4

Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 20.11.1978 (angepasst 1.12.2002)
- Betriebsreglement vom 26.11.2002
- Lärmbelastungskataster 1993
- Hindernisbegrenzungskataster vom 5.5.1995
- Koordinationsprotokoll vom Juni 2004

F E S T L E G U N G E N	G/F	Z	V
<p>Zweckbestimmung: Der Flugplatz Lommis ist ein privates Flugfeld. Er dient in erster Linie dem Motorflugsport sowie der fliegerischen Aus- und Weiterbildung. Er soll auch für Zwecke, die im öffentlichen Interesse liegen, genutzt werden können (z.B. Bereiche Tourismus-, Geschäfts- und Arbeitsflüge). Die Entwicklung des Flugplatzes ist durch das geltende Umweltrecht begrenzt.</p> <p>Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.</p> <p>Zur Verbesserung der Benützbarkeit und der betrieblichen Abläufe kann die Piste bei Bedarf befestigt werden. Die Auswirkungen auf Raum und Umwelt sind im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens näher zu untersuchen und wenn angezeigt, mit geeigneten Massnahmen auszugleichen.</p> <p>Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal einschliesslich dem Erweiterungsgebiet für künftige Hochbauten und Abstellplätze [1] (vgl. Anlagekarte).</p> <p>Lärmbelastung: Gebiet mit Lärmbelastung (vgl. Anlagekarte).</p> <p>Im Falle einer Pistenbefestigung ist die Lärmbelastungskurve neu zu berechnen und das Gebiet mit Lärmbelastung entsprechend anzupassen.</p> <p>Hindernisbegrenzung: Gebiet mit Hindernisbegrenzung (vgl. Anlagekarte).</p> <p>Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz 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 Gemeinden und den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton das Vorgehen zur Umsetzung fest. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • • • • • • • 	<ul style="list-style-type: none"> • • 	
<p>E R L Ä U T E R U N G E N</p> <p>Zweckbestimmung, Betrieb: Die privatrechtliche Basisvereinbarung vom 15. Oktober 1984 zwischen der Motorfluggruppe Thurgau einerseits und der Lauchetal AG sowie dem Initiativkomitee gegen Fluglärm im Lauchetal andererseits beinhaltet neben der jährlichen und monatlichen Begrenzung der Verkehrsleistung auch den Ausschluss von Jet-, Fallschirm-, Segelflug- und Helikopterbetrieb sowie eine spezielle Regelung der Betriebszeiten. Für bauliche oder betriebliche Änderungen beim Flugplatz ist die Zustimmung des Aufsichtsrats erforderlich.</p>	<p>ZUSTÄNDIGE STELLE</p> <p><i>Zuständiges Bundesamt für die zivilaviatische Nutzung:</i> Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern</p> <p><i>Flugplatzhalter:</i> Motorfluggruppe Thurgau, Flugplatz, 9506 Lommis</p>		

Flugplatzperimeter, Infrastruktur:

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

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

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

Das Flugplatzareal ist heute der Fruchtfolgefläche zugeordnet. Im Falle einer Pistenbefestigung oder einer Überbauung ist eine Ersatzregelung nach Vorgabe des Kantons zu treffen. Das kantonale Kontingent an Fruchtfolgeflächen gemäss Sachplan kann eingehalten werden.

Lärmbelastung:

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

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

Bei einer Befestigung der Piste muss die Lärmbelastungskurve neu berechnet werden. Die Festlegung der zulässigen Lärmbelastung nach LSV erfolgt durch die zuständigen Behörden im Rahmen der Plangenehmigung.

Die auf privatrechtlicher Ebene vereinbarte Beschränkung der Bewegungszahl bleibt bestehen.

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

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisflächen im geltenden Hindernisbegrenzungskataster von 1995.

Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:

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

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

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

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

Anlage: **Sitterdorf**

TG-3

Teilnetz: Flugfeld

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Thurgau
- Perimetergemeinden: Zihlschacht-Sitterdorf
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Muolen, Zihlschacht-Sitterdorf
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Muolen, Zihlschacht-Sitterdorf

- Verkehrsleistung:
 - Ø 4 Jahre: 9'150 (1999-2002)
 - max. 10 Jahre: 10'416 (2001)
 - Potential SIL: 14'400

Zweck der Anlage/Funktion im Netz:

Flugplatz seit 1963 im Betrieb, dient vorwiegend dem Flugsport.

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

Stand der Koordination:

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

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

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

Für die Hangarierung von Flugzeugen, die auf dem Flugplatz stationiert sind, ist ein Neubau geplant. Dieser Neubau erfordert eine Plangenehmigung nach Luftfahrtgesetz.

Verweis:

Teilnetz Flugfelder III - B4

Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 23.7.1970 (angepasst 28.8.2003)
- Betriebsreglement vom 28.8.2003
- Lärmbelastungskataster 1993 (Anpassung erforderlich gemäss Lärmbeurteilung 2004)
- Hindernisbegrenzungskataster vom 9.7.1992
- Koordinationsprotokoll vom September 2004

F E S T L E G U N G E N	G/F	Z	V
<p>Zweckbestimmung: Der Flugplatz Sitterdorf ist ein privates Flugfeld. Er dient dem Motorflugsport, der fliegerischen Aus- und Weiterbildung, dem Helikopterbetrieb sowie dem Fallschirmsport. Er soll auch für Zwecke, die im öffentlichen Interesse liegen, genutzt werden können (z.B. Bereiche Tourismus-, Geschäfts- und Arbeitsflüge). Die Entwicklung des Flugplatzes ist durch das geltende Umweltrecht begrenzt.</p> <p>Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.</p> <p>Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal einschliesslich dem Erweiterungsgebiet für Hochbauten [1] und dem Fallschirmlandeplatz [2] (vgl. Anlagekarte).</p> <p>Lärmbelastung: Gebiet mit Lärmbelastung (vgl. Anlagekarte). Der bestehende Lärmbelastungskataster ist entsprechend anzupassen.</p> <p>Hindernisbegrenzung: Gebiet mit Hindernisbegrenzung (vgl. Anlagekarte).</p> <p>Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden. Die Flugplatzhalterin prüft die Möglichkeiten dazu und legt in Absprache mit den Gemeinden und den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton das weitere Vorgehen fest. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • • • • • • • 		
<p>E R L Ä U T E R U N G E N</p> <p>Flugplatzperimeter, Infrastruktur: Die Abgrenzung des Flugplatzperimeters basiert auf dem Nutzungskonzept der Gemeinde Sitterdorf-Zihlschlacht vom 7. April 2004. Der Perimeter umfasst die Piste (inkl. Sicherheitsabstände), Abstellflächen und Hangar, den Helikopter-Landeplatz mit Hangar, den Parkplatz (Anteil Flugplatz) sowie die Fläche für den geplanten Hangarneubau. Der Fallschirmlandeplatz steht wohl in einem Zusammenhang mit dem Flugbetrieb, gilt jedoch nicht als Flugplatzanlage. Eine Plangenehmigung nach Luftfahrtgesetz ist nicht erforderlich. Andererseits besteht für einen regelmässig benützten Landeplatz eine kantonale Bewilligungspflicht nach Raumplanungsgesetz, auch wenn dort keine festen Bauten und Installationen vorgesehen sind. Damit die fliegerischen Nutzungen auf dem Flugplatzareal und die rechtlichen Verfahren optimal aufeinander abgestimmt werden können, wird der Fallschirmlandeplatz in den Flugplatzperimeter integriert.</p>	<p>ZUSTÄNDIGE STELLE</p> <p><i>Zuständiges Bundesamt für die zivilaviatische Nutzung:</i> Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern</p> <p><i>Flugplatzhalter:</i> Flugbetriebs AG, Flugplatz, 8589 Sitterdorf</p>		

Teile des Flugplatzes sind der Fruchtfolgefläche zugeordnet. Im Falle einer Überbauung ist eine Ersatzregelung nach Vorgabe des Kantons zu treffen. Das kantonale Kontingent an Fruchtfolgeflächen gemäss Sachplan kann eingehalten werden.

Lärmbelastung:

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

Die Lärmbelastungskurve basiert auf der Lärmberechnung vom Mai 2004. Diese Berechnung geht von jährlich 14'400 Bewegungen (davon 12'000 Flächenflugzeuge gemäss privatrechtlicher Vereinbarung und 2'400 Helikopter) und der aktuellen Zusammensetzung der Flotte aus. Dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 55 dB(A)) gemäss LSV. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV).

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

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisflächen im geltenden Hindernisbegrenzungskataster von 1992.

Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:

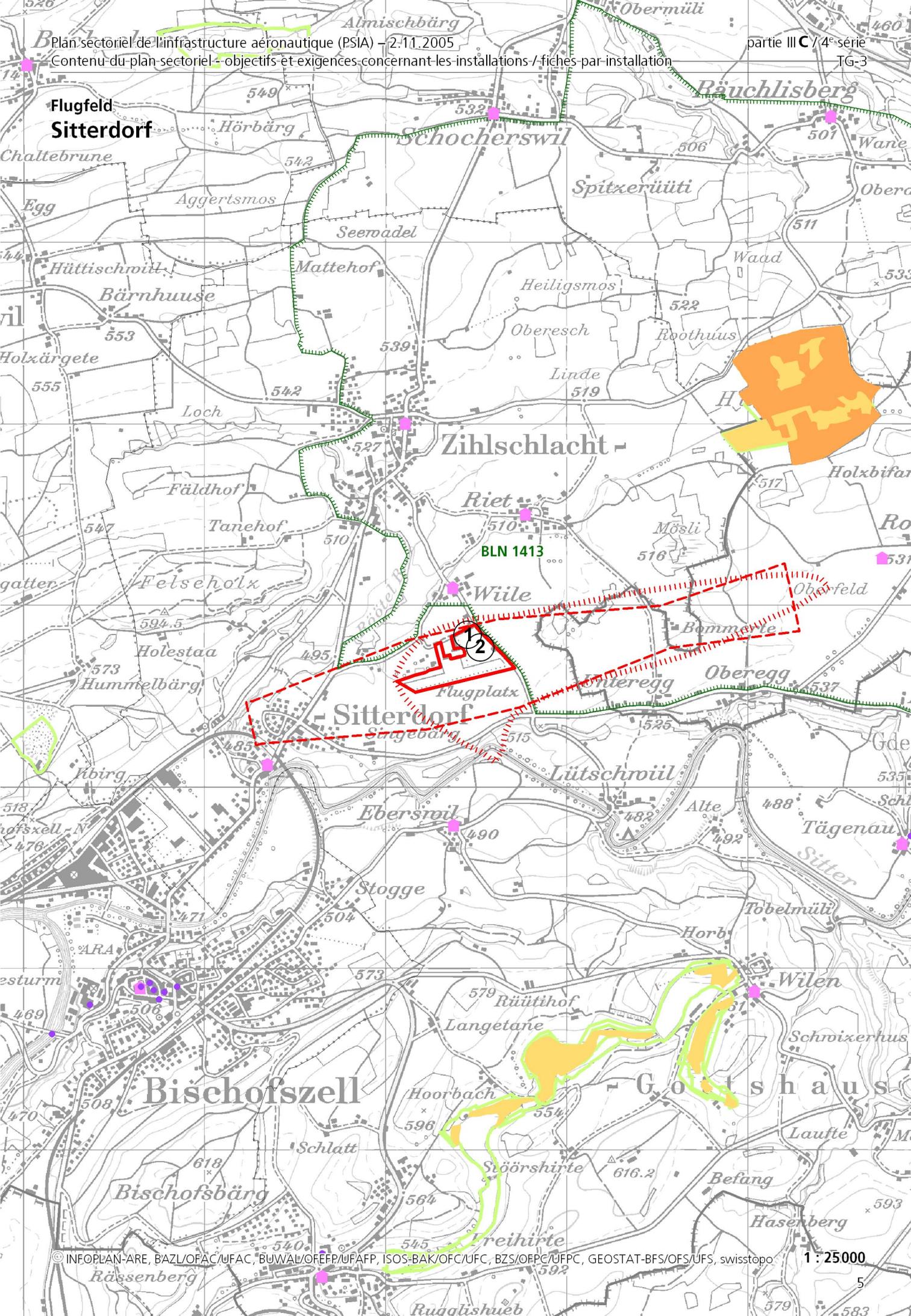
Bei der ökologischen Aufwertung ist zwischen projektbezogenen Ersatzmassnahmen und projektunabhängigen Ausgleichsmassnahmen im Sinne des Landschaftskonzepts Schweiz (Massnahme 6.03) zu unterscheiden.

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

Die Ausgleichsmassnahmen sollen in erster Linie auf freiwilliger Basis realisiert werden, können im Rahmen einer Plangenehmigung aber verbindlich verlangt werden. Die Flugplatzhalterin zeigt in einem Konzept auf, in welcher Form und mit welchen Mitteln sie den ökologischen Ausgleich realisieren will. Grundlage für diese Arbeiten ist das Nutzungskonzept der Gemeinde Sitterdorf-Zihlschlacht vom 7. April 2004. Als Arbeitshilfe haben die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis erarbeitet (BAZL/BUWAL 2004).

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

BLN: 1413 Hudelmoos



Installation: **La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures**

NE-1

Réseau partiel: Aérodrome régional

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

Informations générales et données techniques:

- Canton: Neuchâtel
- Commune de site: La Chaux-de-Fonds
- Communes avec limitation d'obstacles: La Chaux-de-Fonds, Le Locle
- Communes avec exposition au bruit: La Chaux-de-Fonds

- Prestations de trafic:
 - moyenne 4 ans: 12'634 (2000-2003)
 - max. 10 ans: 14'016 (1994)
 - base de référence CB: 21'803 (1992)
 - potentiel PSIA: 20'250 (2010)

Rôle et fonction de l'installation:

Aérodrome régional concessionnaire existant depuis 1912. Il est le plus important du canton et appartient au réseau des aérodromes régionaux de Suisse.

Base régionale pour le trafic commercial (trafic d'affrètement, vols taxi et de transport, vols de travail) et non commercial (vols privés de tourisme et de plaisance, vols à moteur à des fins sportives, vols d'instruction de formation et de perfectionnement, vols d'essai).

Etat de la coordination:

Cette installation a déjà fait l'objet d'une fiche PSIA adoptée en 2002. Une adaptation est aujourd'hui nécessaire en raison d'un nouveau projet de hangar situé hors du périmètre fixé, occasionnant dès lors une modification de ce dernier.

En outre, une adaptation formelle de la fiche est également proposée pour le périmètre (les prolongements de piste réalisés et les instruments d'aide à la navigation nécessitent un ajustement du périmètre) et dans le domaine du bruit (le mandat de calculer une nouvelle courbe de bruit a été réalisé).

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

Renvois:

Réseau aérodromes régionaux III – B2

Documents de base:

- concession d'exploitation du 31.8.2001
- règlement d'exploitation du 2.12.2000
- cadastre d'exposition au bruit de décembre 1992
- cadastre de limitation d'obstacles de décembre 1997
- plans des zones de sécurité de décembre 1978
- protocole de coordination de août 2001
- protocole de coordination: complément de mars 2005

<p><i>L'infrastructure, le périmètre et l'exploitation</i> de l'installation sont pour l'essentiel coordonnés, en partenariat avec le canton et les communes, avec les utilisations adjacentes. Un nouveau cadastre d'exposition au bruit doit être établi. Les problèmes en suspens en relation avec les utilisations voisines doivent en règle générale être réglés au niveau cantonal.</p> <p><i>Procédures en cours:</i> les futures demandes d'approbation de plans pour la construction de hangars au nord et au sud de la piste doivent être menées à terme. Ces projets ont été coordonnés dans le cadre du protocole de coordination servant de base à la présente fiche.</p> <p><i>Les surfaces vertes</i> de l'installation seront valorisées selon la conception «Paysage Suisse» et les principes correspondants du PSIA (en particulier en termes d'extensification).</p>	-		
<p>D É C I S I O N S</p> <p>Fonction de l'installation: L'aéroport des Eplatures est une installation d'importance régionale pour les vols d'affaires, de tourisme et de travail et, dans la mesure du possible, les vols de formation et de perfectionnement ainsi que ceux liés à l'aviation sportive. En tant que tel, il doit offrir une infrastructure correspondant à sa fonction et aux normes internationales.</p> <p>Un développement est possible lorsque les prestations en question répondent à un besoin de développement régional et à un intérêt public.</p> <p>Conditions générales de l'exploitation: L'exploitation se poursuit dans le cadre actuel. Les valeurs limites en matière de protection de l'environnement doivent dans tous les cas être respectées car aucun allègement n'est possible. 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>Périmètre d'aérodrome: Périmètre: voir carte. Le périmètre fixé englobe les constructions et les installations nécessaires à l'exploitation aéronautique, en incluant les futurs hangars au sud [1] et au nord [2] de la piste.</p> <p>Exposition au bruit: Territoires exposés au bruit: voir carte. La courbe de référence correspond à l'état futur de l'exploitation. Elle se fonde sur celle du rapport d'impact sur l'environnement relatif au projet de prolongements de piste approuvé le 15.3.2002.</p> <p>Un nouveau cadastre d'exposition au bruit doit être établi.</p> <p>Aire de limitation d'obstacles: Territoires concernés par la limitation d'obstacles: voir carte. La ligne de référence se fonde sur le plan de zones de sécurité de 1978.</p> <p>Protection de la nature et du paysage: Les surfaces que l'aviation n'utilise pas dans l'aire d'aérodrome doivent être mises en valeur sous l'angle écologique – sous réserve des prescriptions de sécurité et des besoins de développement de l'aviation.</p>	<p>P/CR</p> <ul style="list-style-type: none"> • • • • • • • • 	<p>CC</p>	<p>IP</p>

	P/CR	CC	IP
<p>L'exploitant examine la possibilité de mettre en place des surfaces de compensation écologique sur l'aérodrome et définit la façon de procéder avec la commune et les instances concernées de la Confédération et du canton. Les besoins de l'agriculture seront pris en compte.</p> <p>L'exploitant prendra en compte la présence de l'aire d'alimentation Z_u des captages du Locle et respectera les exigences découlant du règlement y relatif lors de l'exploitation et pour des projets futurs.</p> <p>Equipement: L'accès à l'aérodrome se fait par la route et par bus urbains. Une amélioration de la desserte par les transports en commun est souhaitable à moyen terme.</p> <p>La Confédération, le canton, la ville et l'exploitant chercheront une solution pour améliorer la desserte par les transports en commun. Une nouvelle halte ferroviaire «Les Eplatures», à proximité de l'aéroport, est inscrite dans le projet Trans-RUN en cours. L'exploitant présentera l'état d'avancement du projet dans le cadre de la prochaine procédure d'autorisation.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • • • 	<ul style="list-style-type: none"> • 	
<p style="text-align: center;">E X P L I C A T I O N S</p> <p>Fonction de l'installation, exploitation: L'exploitation est définie dans le règlement d'exploitation, approuvé dans le cadre du renouvellement de la concession en 2001. Il n'y a pas eu de changement de l'exploitation par rapport à la situation antérieure. Le cadre général reste inchangé avec une enveloppe réduite à 20'250 mouvements comme potentiel 2010.</p> <p>Périmètre d'aérodrome, infrastructure: Suite à la réalisation du projet de prolongement de piste, le périmètre d'aérodrome a été modifié formellement. 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.</p> <p>Les projets de construction de hangars au nord et au sud de la piste feront l'objet d'une demande d'approbation des plans. Ils ont été intégrés dans la coordination et leurs effets pris en compte. La procédure suit son cours.</p> <p>Si des projets d'infrastructures nouvelles deviennent réalité, une nouvelle coordination devra avoir lieu sur tous les thèmes concernés par le projet (périmètre, bruit, obstacles, etc.). Le cas échéant, le PSIA sera adapté et une procédure d'approbation des plans sera menée.</p> <p>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.</p> <p>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^{er} 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).</p>	<p style="text-align: center;">I N S T A N C E S R E S P O N S A B L E S</p> <p><i>Office fédéral compétent:</i> Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), 3003 Berne</p> <p><i>Exploitant d'aérodrome:</i> ARESA Aéroport des Eplatures, Bd des Eplatures 56, 2300 La Chaux-de-Fonds</p>		

Dans sa décision d'approuver le règlement d'exploitation du 31.08.01, l'OFAC demandait de réétudier l'ensemble de la situation du bruit et d'actualiser les calculs de bruit dans le cadre de la procédure d'approbation des plans pour le projet de prolongement de piste.

Dans la précédente fiche par installation PSIA (2002) la courbe était fixée de manière provisoire (coordination en cours). Il était mentionné que la nouvelle courbe de bruit proviendrait du rapport d'impact du projet de prolongement de piste et qu'elle serait fixée après la procédure d'approbation des plans (autorisation délivrée le 15 mars 2002).

La nouvelle courbe de bruit, désormais fixée dans la catégorie «coordination réglée», découle de ces travaux. Elle montre les territoires exposés au bruit selon les prévisions 2010 pour l'aviation civile (20'250 mouvements). Elle est de dimension plus restreinte que la courbe provisoire précédente, ce qui réduit les conflits potentiels en matière d'utilisation du sol.

La courbe fixée servira de base à l'établissement d'un nouveau cadastre d'exposition au bruit.

Limitation d'obstacles:

Le territoire avec limitation d'obstacles correspond au pourtour de la surface de limitation d'obstacles selon le plan des zones de sécurité de décembre 1978.

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

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

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

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

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

IFP: 1006 Vallée du Doubs

En attendant les résultats des études en cours sur les précautions de survol des objets IFP, l'exploitant doit sensibiliser les pilotes au départ de son installation afin qu'ils évitent le survol de la vallée du Doubs à trop basse altitude.

L'aéroport se trouve complètement à l'intérieur d'une aire d'alimentation Z_u. Il n'existe à première vue pas de conflits directs identifiés entre l'exploitation aéronautique et la protection des eaux. Il faudra cependant tenir compte de la présence de l'aire d'alimentation dans les futurs projets et lors de l'exploitation.

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

Equipement:

Selon les principes du PSIA, les installations du type des Eplatures se doivent d'être reliées à un réseau de transports en commun performant. Une nouvelle halte ferroviaire «Les Eplatures», à proximité de l'aéroport, est inscrite dans le projet Trans-RUN en cours. Le canton poursuit ses réflexions sur différentes variantes en relation avec la présence d'un futur pôle de développement économique.

Installation: **Môtiers**

NE-2

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: Neuchâtel
- Commune de site: Môtiers (NE)
- Communes avec limitation d'obstacles: Boveresse, Couvet, Môtiers (NE)
- Communes avec exposition au bruit: Môtiers (NE)

- Prestations de trafic:
 - moyenne 4 ans: 2'436 (1999-2002)
 - max. 10 ans: 4'872 (1993)
 - base de référence CB: 5'176 (1990)
 - potentiel PSIA: 6'000 (2010)

Rôle et fonction de l'installation:

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

Etat de la coordination:

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

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

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

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

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

Renvois:

Réseau champs d'aviation III-B4

Documents de base:

- autorisation d'exploitation du 5.02.1970
- règlement d'exploitation du 25.09.1973
- cadastre d'exposition au bruit de mars 1993
- cadastre de limitation d'obstacles du 23.08.1994
- protocole de coordination de novembre 2004

D E C I S I O N S	P/CR	CC	IP
<p>Fonction de l'installation: Champ d'aviation destiné au vol à moteur et à voile, à l'instruction, aux vols d'hélicoptères, à la voltige et, occasionnellement, au parachutisme. Il sert essentiellement à couvrir les besoins privés, notamment ceux liés à l'aviation sportive, et à la formation aéronautique.</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>Conditions générales de l'exploitation: L'exploitation se poursuit dans le cadre actuel. Les valeurs limites en matière de protection de l'environnement doivent être respectées. Afin de diminuer la charge sonore, l'exploitant prend toutes les dispositions d'exploitation possibles conformément au principe de précaution et en contrôle l'efficacité.</p> <p>Périmètre d'aérodrome: Périmètre: voir carte. Le périmètre fixé englobe les constructions et les installations nécessaires à l'exploitation aéronautique, en incluant le projet de reconstruction du club-house.</p> <p>A terme, un espace au nord-est de la piste pourrait être aménagé et utilisé à des fins aéronautiques (stopway). Ce projet nécessitera la redéfinition du périmètre d'aérodrome.</p> <p>Exposition au bruit: Territoires exposés au bruit: voir carte. La courbe de référence correspond au cadastre d'exposition au bruit de 1993.</p> <p>Aire de limitation d'obstacles: Territoires concernés par la limitation d'obstacles: voir carte. La ligne de référence se fonde sur le cadastre de limitation d'obstacles de 1994.</p> <p>Protection de la nature et du paysage: Les surfaces que l'aviation n'utilise pas dans l'aire d'aérodrome doivent être mises en valeur sous l'angle écologique – sous réserve des prescriptions de sécurité et des besoins de développement de l'aviation.</p> <p>L'exploitant examine la possibilité de mettre en place des surfaces de compensation écologique sur l'aérodrome et définit la façon de procéder avec la commune et 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"> • • • • • • • • 		<ul style="list-style-type: none"> •

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

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

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

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

A l'instar du projet ci-dessus, si 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, le PSIA sera adapté et une procédure d'approbation de plans sera menée.

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 l'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 21 septembre 2004. 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 (6'000). Elle correspond au cadastre d'exposition au bruit de 1993 basé sur 5'176 mouvements. La différence du nombre de mouvements avec le potentiel PSIA n'est pas significative et ne nécessite pas de nouveaux calculs de bruit détaillés. Le cadastre d'exposition au bruit de 1993 reste donc en vigueur sans adaptation pour autant que les conditions d'exploitation restent identiques; la courbe de 55 dB(A) devient la courbe de référence PSIA.

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

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

INSTANCES RESPONSABLES

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

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

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'obstacle du 23.08.1994. Les surfaces de limitation d'obstacles sont représentées jusqu'à une hauteur 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. Si nécessaire, des mesures à l'extérieur du périmètre peuvent également être prises en considération. L'étendue de la compensation devrait représenter environ 12% de la surface délimitée par le périmètre d'aérodrome (valeur indicative). Cette proportion ne doit pas être considérée comme une exigence ferme; à côté des possibilités liées à la nature et à l'exploitation, la mise en place de mesures de compensation écologique doit en plus tenir compte de l'intensité d'utilisation de l'installation.

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

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

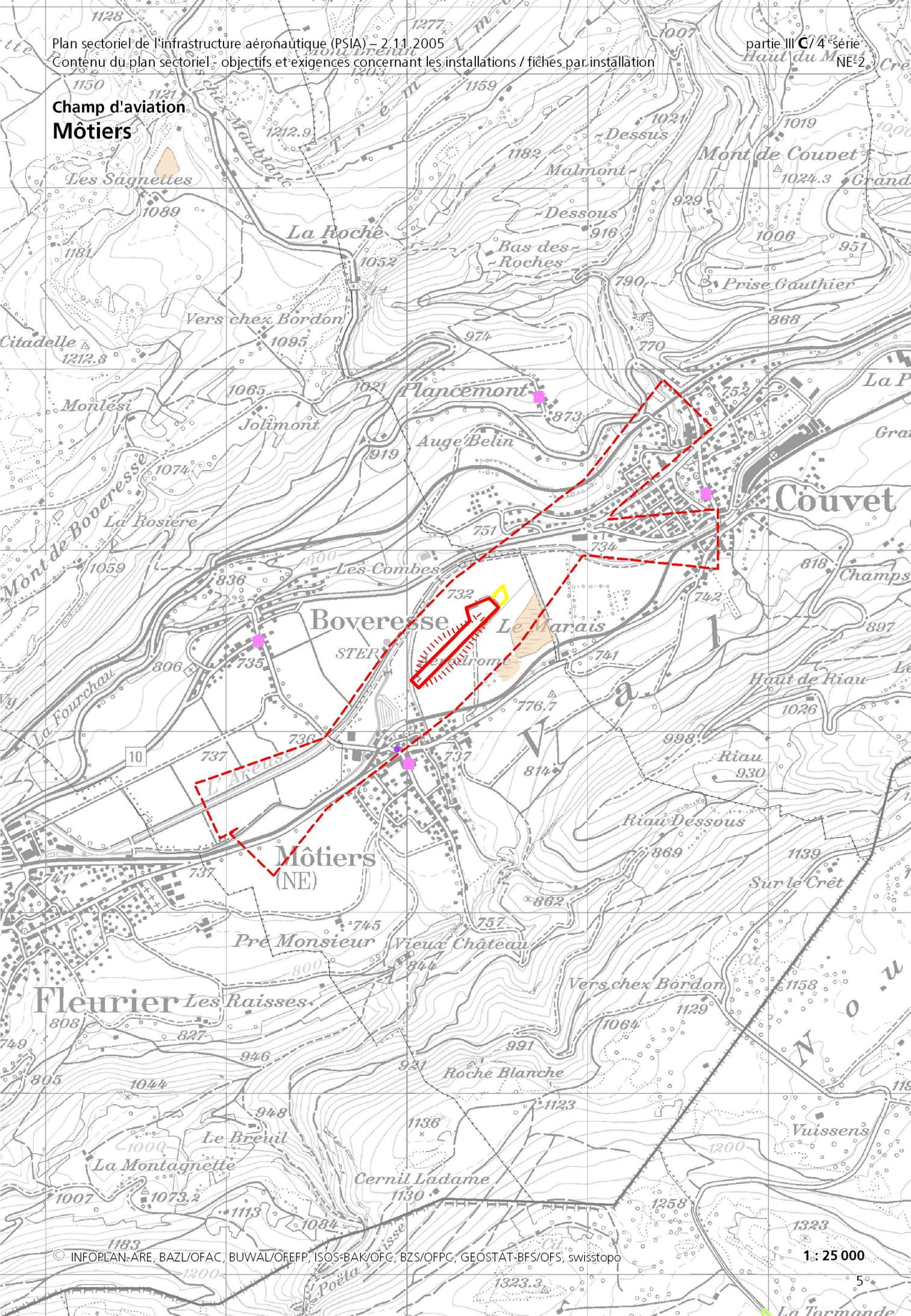
Sous la responsabilité de l'OFAC, les instances de la Confédération concernées par la revalorisation écologique ont défini les principes et lignes directrices applicables en l'espèce. Elles ont élaboré un document d'aide à la compensation écologique (cf. «*La compensation écologique sur les aérodromes.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

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

Equipement:

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

Champ d'aviation
Môtiers



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)

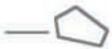


Verknüpfungen zum Text Renvoi au texte Rinvio al testo

1

...

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)
elettriodotti (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

Explication des termes utilisés

Communes de site	Communes sur le territoire desquelles s'étend le périmètre d'aérodrome fixé dans le PSIA. Le périmètre d'aérodrome délimite l'aire requise par les installations d'aérodrome.
Communes avec limitation d'obstacles	Communes dont le territoire est touché par 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).
Communes avec exposition au bruit	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).
Prestations de trafic - moyenne 4 ans	Moyenne des mouvements annuels durant les quatre dernières années.
- max. 10 ans	Nombre maximal de mouvements relevé pendant les dix dernières années (avec l'année déterminante).
- base de référence CB	Nombre de mouvements annuels, sur la base duquel le cadastre de bruit (CB) en vigueur a été calculé (avec l'année déterminante).
- potentiel PSIA	Nombre de mouvements annuels fixé dans le processus de coordination comme valeur de référence pour le développement futur. Ce nombre sert de base au calcul de la courbe d'exposition au bruit.
Décisions	<ul style="list-style-type: none">• Principe P• Coordination réglée CR• Coordination en cours CC• Information préalable IP
Principes	Les principes sont des indications contraignantes de portée générale. Ils sont de même niveau que les mesures de la catégorie «coordination réglée».
P	

Coordination réglée

CR

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

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

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

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

Coordination en cours

CC

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

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

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

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

Information préalable

IP

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

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

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

Rapport explicatif selon l'art. 16 OAT

Sommaire du rapport explicatif

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

1 Contexte et objet de l'examen

Une procédure par étapes a été choisie tant pour l'élaboration que pour l'approbation du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA). Dans une première phase, le Conseil fédéral a adopté le 18 octobre 2000 la partie conceptionnelle du plan, composée comme suit:

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

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

- IIIC Objectifs et exigences concernant les installations.

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

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

La quatrième série comprend les 11 installations suivantes:

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

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

2 Déroulement de la planification

Office responsable

Office fédéral de l'aviation civile (OFAC)

Étapes franchies

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

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

Suite des travaux

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

3 Collaboration

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

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

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

4 Consultation et participation

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

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

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

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

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

5 Prise en compte des propositions

5.1 Consultation

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

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

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

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

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

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
<p>8 Interlaken – fehlender Hinweis bei den „Generellen Informationen / Grundlagendokumenten“ auf die verwendete Lärmberechnung:</p> <p>«Bei den Grundlagendokumenten ist ein Vermerk auf die zur Darstellung der SIL-Lärmkurve verwendete Lärmberechnung zu machen.»</p>	<p>Ergänzung generelle Informationen (Spalte „Grundlagendokumente“): «Lärmbelastungskataster (noch zu erstellen <i>gemäss Lärmberechnung 2005</i>)»</p>	<p>Dem Antrag wird entsprochen.</p>
<p>9 Saanen* – Darstellung der Differenzen der beteiligten Partner in Bezug auf den Lärm:</p> <p>«Die Differenzen zwischen den verschiedenen Parteien sind auch im Objektblatt klar darzulegen, gestützt auf die Formulierung, wie sie im Beiblatt verwendet wird. Insbesondere ist dabei darauf zu achten, dass im Objektblatt sowohl die Haltung von Flugplatzhalter, Gemeinde und Region als auch diejenige von Bund und Kanton festgehalten werden, sowie allfälliger sich aus einer von der Bundeshaltung abweichenden Formulierung ergebenden Konsequenzen.»</p>	<p>Stand der Koordination, neuer Abschnitt nach «... Region und Gemeinden unterstützen diese Haltung.»:</p> <p><i>«Angeichts der grossen touristischen Bedeutung von Gstaad/Saanen als regionales Zentrum erachtet es der Regierungsrat des Kantons Bern jedoch als gerechtfertigt, für den Flugplatz Saanen einen zusätzlichen Entwicklungsspielraum vorzusehen. Dieser Forderung kann nicht nachgekommen werden, ohne den Grundsatz im Konzeptteil des SIL zu ändern. Eine solche Änderung steht für den Bundesrat derzeit nicht zur Diskussion.»</i></p> <p>Erläuterungen zur Lärmbelastung, Ergänzung zweitletzter Abschnitt: «... können (mehr Flugbewegungen). Diese Haltung wird von Kanton, Region und Standortgemeinde unterstützt. Soll dieser Forderung nachgekommen werden, muss der Grundsatz zur Entwicklung des Betriebs im konzeptionellen Teil des SIL vom 18. 10. 2000 geändert werden. Eine solche Änderung steht für den Bundesrat derzeit jedoch nicht zur Diskussion.»</p>	<p>Dem Antrag wird entsprochen.</p>
<p>10 Les Eplatures</p> <p>Décisions, Protection de la nature et du paysage, ajouter: «L'objet IFP n° 1006 „Vallée du Doubs“ <u>comme zone de calme (dont le survol est à éviter le plus possible) est à reporter sur la carte des voltes d'approche.</u>»</p> <p>Explications, Protection de la nature et du paysage, ajouter: «En attendant les résultats ... basse altitude. <u>Entre autres, il s'agira de l'objet IFP n° 1006 „Vallée du Doubs“ comme zone de calme (dont le survol est à éviter le plus possible) est à reporter sur la carte des voltes d'approche.</u>»</p>	<p>aucune</p>	<p>Des études sont actuellement en cours sur les précautions de survol des objets IFP. Il sera déterminé dans ce cadre si, et sous quelle forme, les zones de calme seront reportées sur les cartes AIP des voltes d'approche et de décollage.</p>
<p>11 Les Eplatures</p> <p>Décisions, Protection de la nature et du paysage, ajouter: «L'exploitant prendra ... des projets futurs. <u>Entre autre, concernant l'exploitation et d'éventuels futurs projets de construction, il faut vérifier le respect de la conformité de l'installation avec les bases légales (LEaux, OEaux, instructions pratiques pour la protection des eaux souterraines).</u>»</p> <p>Explications, Protection de la nature et du paysage, ajouter: «L'aéroport se trouve ... et lors de l'exploitation. <u>Toutes les eaux d'évacuation ne provenant pas des toits des bâtiments doivent être évacuées hors de l'aire d'alimentation Z_u et, si possible, infiltrée.</u>»</p>	<p>aucune</p>	<p>Les vérifications de ce type sont faites au cours des procédures spécifiques à chaque projet. Il n'est pas nécessaire de rappeler dans le PSIA le déroulement complet des procédures. D'éventuelles charges se rapportent à des projets concrets de construction.</p>

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

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

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

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<p>Langenthal (Fortsetzung)</p>	<p>Festlegungen (Hindernisbegrenzung): «Im Falle einer Verschiebung der Pistenachse gegen Norden ist das Gebiet mit Hindernisbegrenzung anzupassen.»</p> <p>Erläuterungen zum Flugplatzperimeter (erster Abschnitt): «... Befestigung der Piste (Hartbelag 600x18m) mit einer Verschiebung der Pistenachse um eine Pistenbreite gegen Norden. ...»</p> <p>Erläuterungen zum Flugplatzperimeter, 3. Abschnitt: «Falls das Projekt Fruchtfolgefleichen tangiert (Pistenverschiebung) verlangt ...»</p> <p>Erläuterungen zur Lärmbelastung (3. Abschnitt): «... Befestigung und Verschiebung der Piste ...»</p> <p>Erläuterungen zur Hindernisbegrenzung: «... Bei einer Verschiebung der Pistenachse muss der Hindernisbegrenzungskataster entsprechend angepasst werden.»</p> <p>Anpassung des Flugplatzperimeters in der Anlagekarte.</p>	
<p>6 Saanen*</p> <p>In Kenntnis der kontroversen Auffassungen über das Entwicklungspotenzial (7'000 bis 10'000 Flugbewegungen) unterstützt der Regierungsrat die Forderung der Gemeinde Saanen, die Verkehrsleistung bzw. das Entwicklungspotenzial im SIL auf 10'000 Flugbewegungen pro Jahr zu erhöhen (entsprechend dem geltenden Lärmbelastungskataster) und im Objektblatt entsprechend anzupassen.</p>	<p>Stand der Koordination, neuer Abschnitt nach «... Region und Gemeinden unterstützen diese Haltung.»: «<i>Angesichts der grossen touristischen Bedeutung von Gstaad/Saanen als regionales Zentrum erachtet es der Regierungsrat des Kantons Bern jedoch als gerechtfertigt, für den Flugplatz Saanen einen zusätzlichen Entwicklungsspielraum vorzusehen. Dieser Forderung kann nicht nachgekommen werden, ohne den Grundsatz im Konzeptteil des SIL zu ändern. Eine solche Änderung steht für den Bundesrat derzeit nicht zur Diskussion.</i>»</p> <p>Erläuterungen zur Lärmbelastung, Ergänzung zweitletzter Abschnitt: «... können (mehr Flugbewegungen). <i>Diese Haltung wird von Kanton, Region und Standortgemeinde unterstützt. Soll dieser Forderung nachgekommen werden, muss der Grundsatz zur Entwicklung des Betriebs im konzeptionellen Teil des SIL vom 18. 10. 2000 geändert werden. Eine solche Änderung steht für den Bundesrat derzeit jedoch nicht zur Diskussion.</i>»</p>	<p>Der Rahmen für die mögliche Entwicklung des Flugbetriebs wird im SIL einzig durch das Gebiet mit Lärmbelastung definiert. Das Entwicklungspotenzial ist lediglich eine Grundlage für die Berechnung der Lärmbelastungskurve. Dem Antrag, das Gebiet mit Lärmbelastung entsprechend dem geltenden Lärmbelastungskataster zu definieren (Basis: Betriebsjahr 1990), wird nicht entsprochen.</p>
<p>7 St. Stephan</p> <p>Die in der Mitwirkung und Anhörung gestellten Anträge sind ausserhalb des SIL zu regeln. Der Regierungsrat stellt keine Änderungsanträge zum vorliegenden Objektblattentwurf.</p>	<p>keine</p>	

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

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque		
Regionalplanungsverband Oberland-Ost / Agglomerationskonferenz Interlaken (AK)		
<p>1 Interlaken Stellungnahme vom 11.01.2005: Aufli- stung von Pro- und Contra-Argumenten zum Heliport, kein Positionsbezug.</p> <p>Stellungnahme vom 25.02.2005: der Heli- port auf dem Flugplatz Interlaken soll aus- drücklich ermöglicht werden. Grundlage für den Entscheid ist eine Abwägung der Vor- und Nachteile anhand eines Ziel-/Kri- teriensystems.</p>	keine	Mit der Festsetzung des Heliflugfelds im SIL wird der Haltung der Agglomerations- konferenz Rechnung getragen.
Gemeinde Bönigen		
<p>1 Interlaken Die Verlagerung der REGA-Rettungsbasis von Gsteigwiler nach Interlaken wird unterstützt, ist Bestandteil der Infrastruk- tur in einem touristischen Zentrum.</p>	keine	
Gemeinde Matten bei Interlaken		
<p>1 Interlaken Der Heliport in Interlaken als Rettungs- basis wird grundsätzlich unterstützt. Die vorgesehene Flugroute tangiert die be- stehende Arbeitszone SF-Halle 1 (Höhen- beschränkung). Sie soll in nord-westlicher Richtung (parallel der Rollstrasse) verlegt werden.</p>	<p>Festlegungen (Hindernisbegrenzung): «<i>Gebiet mit Hindernisbegrenzung (vgl. Anlagekarte). Das Gebiet mit Hindernis- begrenzung ist zu überprüfen und in einem Hindernisbegrenzungskataster festzuhalten.</i>»</p> <p>Anlagekarte: «Die Flugrouten werden in der bean- tragten Form geändert, Flugplatzperimeter und Gebiet mit Hindernisbegrenzung entsprechend angepasst und festgesetzt.»</p> <p>Erläuterungen zum Flugplatzperimeter: «... einschliesslich Vorplatz. Der Landeanflug erfolgt über einen Zielpunkt ausserhalb des Perimeters mit anschliessendem Schwebeflug auf den Vorplatz. Das Areal um diesen Zielpunkt mit den nach den internationalen Normen erforderlichen Sicherheitsstreifen entlang den Flugrouten ist ebenfalls im Perimeter enthalten. Geplant sind ...»</p> <p>Erläuterungen zur Hindernisbegrenzung: «Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung beruht auf den geltenden entspricht der Umgrenzung der Hindernisflächen gemäss den geltenden internationalen Normen. Es muss vom BAZL nach operationellen und sicherheitstechnischen Kriterien noch überprüft und in einen Hindernisbegren- zungskataster übertragen werden. Dieser Kataster ist nicht Bestandteil des Um- nutzungsgesuchs. Die Festsetzung im SIL erfolgt anschliessend. Der entsprechende Hindernisbegrenzungskataster wird im Rahmen des Umnutzungsverfahrens erstellt.»</p>	Dem Antrag wird entsprochen. Das in der Anlagekarte als Zwischenergebnis enthaltene Gebiet mit Hindernisbegren- zung wurde nach den geltenden inter- nationalen Normen überprüft. Für die Hindernisfreihaltung kommen strengere Normen zur Anwendung als ursprünglich angenommen. Der Flugplatzperimeter muss entsprechend erweitert, das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entsprechend verlängert werden.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Gemeinde Wilderswil		
<p>1 Interlaken</p> <p>Stellungnahme vom 08.12.2004: «Der Anflugpunkt und die davon ausgehenden Flugrouten sind soweit nach Norden zu verschieben, dass die Hindernisfreiheitflächen ausserhalb der Arbeitszone zu liegen kommen. Damit kann auch der Lmax=85 dB(A)-Bereich in der Arbeitszone erheblich reduziert werden.»</p>	<p>Festlegungen (Hindernisbegrenzung): «Gebiet mit Hindernisbegrenzung (vgl. Anlagekarte). Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung ist zu überprüfen und in einem Hindernisbegrenzungskataster festzuhalten.»</p> <p>Anlagekarte: «Die Flugrouten werden in der beantragten Form geändert, Flugplatzperimeter und Gebiet mit Hindernisbegrenzung entsprechend angepasst und festgesetzt. Die Lärmkurven werden neu berechnet und ebenfalls entsprechend angepasst.»</p> <p>Erläuterungen zum Flugplatzperimeter: «... einschliesslich Vorplatz. Der Landeanflug erfolgt über einen Zielpunkt ausserhalb des Perimeters mit anschliessendem Schwebeflug auf den Vorplatz. Das Areal um diesen Zielpunkt mit den nach den internationalen Normen erforderlichen Sicherheitsstreifen entlang den Flugrouten ist ebenfalls im Perimeter enthalten. Geplant sind ...»</p> <p>Erläuterungen zur Hindernisbegrenzung: «Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung beruht auf den geltenden entspricht der Umgrenzung der Hindernisflächen gemäss den geltenden internationalen Normen. Es muss vom BAZL nach operationellen und sicherheitstechnischen Kriterien noch überprüft und in einen Hindernisbegrenzungskataster übertragen werden. Dieser Kataster ist nicht Bestandteil des Umnutzungsgesuchs. Die Festsetzung im SIL erfolgt anschliessend. Der entsprechende Hindernisbegrenzungskataster wird im Rahmen des Umnutzungsverfahrens erstellt.»</p>	<p>Dem Antrag wird entsprochen. Das in der Anlagekarte als Zwischenergebnis enthaltene Gebiet mit Hindernisbegrenzung wurde nach den geltenden internationalen Normen überprüft. Für die Hindernisfreiheit kommen strengere Normen zur Anwendung als ursprünglich angenommen. Der Flugplatzperimeter muss entsprechend erweitert, das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entsprechend verlängert werden.</p>
<p>2 Die Gemeinde zieht im Falle einer Änderung der genehmigten UeO „Arbeitszonen im Gebiet SF-Halle 1“ eine Kostenbeteiligung der Rega an den Zusatzkosten in Erwägung.</p>	<p>keine</p>	<p>wird zur Kenntnis genommen</p>
<p>3 Die Option für eine öffentliche Strassenverbindung über den Rollweg nördlich der Arbeitszone als Ersatz für die Bönigstrasse entlang der Lüttschine soll offen gehalten werden.</p>	<p>Stand der Koordination, neuer Abschnitt: «Die bestehende Strassenverbindung von Wilderswil nach Bönigen entlang der Lüttschine soll verlegt werden. Zur Diskussion steht eine neue Verbindungsstrasse auf dem ehemaligen Rollweg zwischen geplanter Helibasis und Piste. Falls für den Kreuzungspunkt zwischen geplanter Heliroute und geplanter Strasse keine sichere Lösung gefunden werden kann, muss für die Verbindungsstrasse eine andere Linienführung gesucht werden.»</p>	<p>Falls die Verlegung der Bönigstrasse auf den Rollweg aus Sicherheitsgründen nicht machbar ist (Kreuzung mit der Heli-An- und -Wegflugroute) muss für diese Verlegung eine andere Linienführung gesucht werden (gestützt auf die Stellungnahme des Kantons). Dem Antrag kann in dieser Form nicht entsprochen werden.</p>
<p>4 Die Tätigkeit der Modellfluggruppe ist in den SIL aufzunehmen.</p>	<p>keine</p>	<p>Der Modellflugsport als Freizeitnutzung ist nicht Teil der zivilen Luftfahrt im Sinne des Luftfahrtgesetzes, steht nicht unter der Aufsicht des Bundes und ist deshalb auch nicht im SIL zu behandeln. Die raumplanerische Koordination mit dem Flugplatz erfolgt in der Richt- und Nutzungsplanung von Region und Gemeinden, für die betriebliche Koordination ist der Flugplatzhalter verantwortlich.</p>

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

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

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

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

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

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

Gemeinde Zweisimmen

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

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

Bergregion Obersimmental / Saanenland (OS/SA)

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

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

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

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

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

5.2 Mitwirkung

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

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

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

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

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

6 Décision du Conseil fédéral

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

Rapport d'examen selon l'art. 17 OAT

**Office fédéral du développement territorial
30.08.2005**

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. Trois séries de fiches ont pu être adoptées par le Conseil fédéral le 30.01.2002, le 14.05.2003 et le 18.08.2004 (partie III C, 1^{re} série, 2^e série et 3^e série). Une quatrième série de fiches (partie III C, 4^e 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 13 installations, à savoir:

- Hasenstrick/ZH, Flugfeld
- Biel-Kappelen/BE, Flugfeld
- Courtelary/BE, champ d'aviation pour vol à voile
- Langenthal/BE, Flugfeld
- Saanen/BE, Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)
- St. Stephan/BE, Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)
- Zweisimmen/BE, Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)
- Amlikon/TG, Segelflugfeld
- Lommis/TG, Flugfeld
- Sitterdorf/TG, Flugfeld
- Môtiers/NE, champ d'aviation
- Interlaken/BE, Heliport (ehemaliger Militärflugplatz)
- La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures/NE, aérodrome régional.

Pour les 11 premières installations précitées, la décision porte sur l'ensemble du contenu. En ce qui concerne Interlaken et La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures, il s'agit d'une adaptation des fiches adoptées 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, 4^e 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 des trois premières séries. Dans le présent rapport, l'ARE se limite par conséquent à examiner si les nouveaux aspects relatifs à ces installations (no-

tamment 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 11 nouvelles installations et pour chacune d'elles, une fiche de coordination qui fixe les éléments contraignants pour les autorités a été établie. Quant à l'adaptation de la fiche consacrée à La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures, elle concerne quelques petites modifications du périmètre de l'aérodrome (suite à la réalisation de la prolongation de la piste et à un nouveau projet de hangar) mais aussi la concrétisation du mandat imparté lors de la décision du 30.01.2002 de réactualiser les indications touchant le bruit et de recalculer la courbe de bruit; il en résulte une courbe de bruit de dimension réduite et, partant, une diminution des conflits potentiels avec les utilisations adjacentes. Eu égard à Interlaken, l'adaptation porte sur la fixation d'un nouvel héliport, resp. la transformation d'un ancien aérodrome militaire en une installation civile (avec le déplacement de la base Rega de Gsteigwiler à Interlaken). Le territoire avec limitation d'obstacles, la courbe de bruit et le périmètre de l'installation ont ainsi été redéfinis.

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, 4^e 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 et OFEFP) a été institué dans ce contexte.

L'ARE a été comme précédemment étroitement associé aux travaux d'élaboration de cette quatrième 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 les trois premières séries, 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 13 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 2004-janvier 2005 (pour les installations de Suisse alémanique) ainsi qu'au printemps 2005 (pour Courtelary, Môtiers et La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures), une consultation des services fédéraux, des cantons, des communes et des exploitants d'aérodrome concernés a eu lieu sur le projet des 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 de la présente série ont été intégrées dans le processus de planification suivi depuis.

Les trois anciens aérodromes militaires de Saanen, St. Stephan et Zweisimmen ainsi que le nouvel hélicoptère d'Interlaken (base de sauvetage de la Rega) demandent cependant un traitement particulier dans la mesure où le cadre fixé par le PSIA est en l'espèce mis en cause; pour ces quatre installations, le canton de Berne a donc été invité à organiser une procédure de participation publique complémentaire. Concernant les anciens aérodromes militaires de l'Oberland bernois, la première décision du PSIA a ancré dans la partie conceptionnelle – au sens d'une solution de compromis en vue de la poursuite de l'exploitation civile des trois installations (très proches) – le principe d'un système d'aérodromes avec affectation différenciée (afin d'éviter les doubles emplois au niveau régional). Le potentiel de développement a en outre fait l'objet d'une définition précise, selon des règles homogènes pour l'ensemble des installations en question. Or, les exploitants de deux de ces installations (Saanen et Zweisimmen) posent actuellement des exigences allant au-delà du cadre convenu. Dans le cas d'Interlaken, le retrait des forces aériennes et la transformation de l'ancien aérodrome militaire en une installation civile nécessitent une adaptation des réseaux partiels des «Aérodromes militaires avec utilisation civile» et des «Hélicoptères».

La procédure de participation demandée a été effectuée en novembre-décembre 2004 (cf. rapport explicatif).

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 site) de ZH, BE, TG et NE ainsi que les cantons voisins de SG et VD 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, 4^e série, du PSIA soumise à l'adoption du Conseil fédéral sera disponible sur Internet, au format pdf. Sur demande, elle pourra en outre, comme la 3^e série, faire l'objet d'une version «papier», et sera envoyée aux destinataires qui le souhaitent.

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, 4^e 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, cantons, 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.

La prise en compte des objectifs d'organisation du territoire est précisément à l'origine des exigences spécifiques fixées dans la partie conceptionnelle du PSIA (18.10.2000) en ce qui concerne le système d'aérodromes de l'Oberland bernois (avec une affectation différenciée des installations, sans double emploi, et un développement mesuré «selon l'ordre de grandeur actuellement accepté»). Du point de vue du développement territorial, une remise en cause de ces principes apparaîtrait aujourd'hui comme problématique. Le nouvel hélicoptère d'Interlaken implique, quant à lui, une extension du réseau partiel originel des «Héliports». Il convient néanmoins de préciser à cet égard que l'exploitation d'une base Rega était déjà prévue – à titre de co-utilisation civile – dans la fiche d'installation adoptée le 30.1.2002. L'élément nouveau réside dans le changement d'affectation de l'installation, qui s'impose suite au retrait des forces aériennes, et sa transformation en installation (purement) civile. A noter en outre que les opérations de sauvetage de la Rega sont généralement bien acceptées dans la région; l'adaptation en question peut donc être considérée comme globalement acceptable.

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 qui vise à réduire les atteintes à la qualité de l'environnement et du cadre de vie et à soutenir au mieux les intérêts économiques et sociaux. 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.

Dans le cas d'Interlaken la question de la limitation d'obstacles a par ailleurs été réexaminée.

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, 4^e série, et le droit fédéral pertinent, les conceptions et plans sectoriels fédéraux, et les plans directeurs cantonaux en vigueur. Les cantons ont notamment confirmé que les mesures prévues n'avaient pas d'effet sur leur contingent de surfaces d'assolement.

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, 4^e série, du plan sectoriel répond aux exigences de la LAT et de l'OAT.

5 Conclusion

La partie III C, 4^e 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, 4^e série, du PSIA peut être adoptée par le Conseil fédéral.