



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

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

**Office fédéral de l'aviation civile OFAC**

1.07.2009

---

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

## **Partie IIIC 6<sup>e</sup> série**

### **avec rapport explicatif et rapport d'examen**

---

## **Impressum**

### **Editeur**

Office fédéral de l'aviation civile OFAC

Office fédéral du développement territorial ARE

### **Cartes reproduites avec l'autorisation de**

Office fédéral de la culture OFC

Office fédéral de l'environnement OFEV

Office fédéral de la protection de la population OFPP, liste des biens culturels

Office fédéral de la statistique OFS

Office fédéral de topographie swisstopo, © 2009 swisstopo (JD092814)

### **Elaboration des cartes et réalisation graphique**

SIRKOM GmbH, 3184 Wünnewil

### **Distribution**

En version électronique: [www.bazl.admin.ch](http://www.bazl.admin.ch)

Disponible aussi en allemand

07.2009

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

**Partie III C 6<sup>e</sup> série  
avec rapport explicatif et rapport d'examen  
1.07.2009**

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** (partie III C)

BE	Courtelary (adaptation)
LU	Luzern-Beromünster
NW	Buochs
SO	Grenchen (adaptation)
VD	Montricher

Légende des cartes par installation

Explication des termes utilisés

### **Annexes**

Rapport explicatif selon l'art.16 OAT (partie III C, 6<sup>e</sup> série)

Rapport d'examen selon l'art.17 OAT (partie III C, 6<sup>e</sup> série)



## Introduction

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

Les exigences spécifiques à chaque installation sont fixées dans les fiches par installation. Les fiches des cinq séries précédentes concernant 36 installations ont été adoptées par le Conseil fédéral le 20 janvier 2002, le 14 mai 2003, le 18 août 2004, le 2 novembre 2005 et le 7 décembre 2007.

Le présent objet concerne la sixième série de fiches (PSIA partie III C). Elle a été établie pour les installations suivantes:

	<b>Canton</b>	<b>Installation</b>	<b>Réseau partiel</b>
Nouvelles fiches	LU	Luzern-Beromünster	Champ d'aviation
	NW	Buochs	Aérodrome militaire avec utilisation civile
	VD	Montricher	Champ d'aviation
Adaptations	BE	Courtelay	Champ d'aviation
	SO	Grenchen	Aérodrome régional

D'autres séries de fiches suivront.

## Contenu du plan sectoriel

Dates des décisions prises par l'autorité fédérale (état 1.07.2009)

<b>IIIA</b>	<b>Principes de gestion du PSIA</b>		<b>Décision</b>
	Eléments relevant du plan sectoriel	IIIA – 1	18.10.2000
	Actualisation du plan sectoriel	IIIA – 2	18.10.2000
	Obligation et demande d'adaptation du plan sectoriel	IIIA – 3	18.10.2000
	Examen de la compatibilité d'activités à incidence spatiale avec le plan sectoriel	IIIA – 4	18.10.2000
<b>IIIB</b>	<b>Objectifs et exigences de caractère conceptionnel</b>		
	Orientation générale de l'aviation civile	IIIB – 3	18.10.2000
	Utilisation efficace de l'infrastructure aéronautique	IIIB – 3	18.10.2000
	Intégration dans le système global des transport	IIIB – 7	18.10.2000
	Protection globale de l'environnement	IIIB – 10	18.10.2000
	Coordination spatiale	IIIB – 15	18.10.2000
	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
	B3 – Aérodromes militaires avec utilisation civile (adaptation du réseau / suppression d'Interlaken)	IIIB1 – B7 – 13	02.11.2005
	B3 – Aérodromes militaires avec utilisation civile (adaptation du principe 5)	IIIB1 – B7 – 13	07.12.2007
	B4 – Champs d'aviation	IIIB1 – B7 – 20	18.10.2000
	B5 – Hélicoptères	IIIB1 – B7 – 24	18.10.2000
	B5 – Hélicoptères (adaptation/élargissement du réseau avec Interlaken)	IIIB1 – B7 – 24	02.11.2005
	B6 – Terrains d'atterrissage	IIIB1 – B7 – 30	18.10.2000
	B6a – Places d'atterrissage en montagne	IIIB1 – B7 – 31	18.10.2000
	B6a – Places d'atterrissage en montagne (adaptation)	IIIB6a	27.06.2007
	B6b – Places d'atterrissage d'hôpitaux	IIIB1 – B7 – 34	18.10.2000
	B6c – Places de chargement	IIIB1 – B7 – 35	18.10.2000
	B6d – Places de décollage et d'atterrissage pour le vol libre	IIIB1 – B7 – 36	18.10.2000
	B6e – Autres places d'atterrissage	IIIB1 – B7 – 37	18.10.2000
	B7 – Installations de navigation aérienne	IIIB1 – B7 – 38	18.10.2000
<b>IIIC</b>	<b>Objectifs et exigences concernant les installations</b>		
	<b>Fiches par installation</b>	<b>série</b>	
	ZH Hausen am Albis	3	IIIC – ZH-2
	ZH Speck-Fehraltorf	3	IIIC – ZH-3
	ZH Hasenstrick	4	IIIC – ZH-4
	BE Bern-Belp	1	IIIC – BE-1
	BE Interlaken	3	IIIC – BE-2
	BE Interlaken (adaptation)	4	IIIC – BE-2

BE	Reichenbach	2	III C – BE-3	14.05.2003
BE	<del>Courtelary</del>	4	<del>III C – BE-4</del>	<del>02.11.2005</del>
BE	Courtelary (adaptation)	6	III C – BE-4	01.07.2009
BE	Biel-Kappelen	4	III C – BE-5	02.11.2005
BE	Langenthal	4	III C – BE-6	02.11.2005
BE	Saanen	5	III C – BE-7	07.12.2007
BE	St.Stephan	4	III C – BE-8	02.11.2005
BE	Zweisimmen	5	III C – BE-9	07.12.2007
LU	Triengen	5	III C – LU-1	07.12.2007
LU	Luzern-Beromünster	6	III C – LU-2	01.07.2009
NW	Buochs	6	III C – NW-1	01.07.2009
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	<del>Grenchen</del>	4	<del>III C – SO-1</del>	<del>30.01.2002</del>
SO	Grenchen (adaptation)	6	III C – SO-1	01.07.2009
SO	Olten	3	III C – SO-2	18.08.2004
GR	Samedan	1	III C – GR-1	30.01.2002
AG	<del>Birrfeld</del>	4	<del>III C – AG-1</del>	<del>30.01.2002</del>
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	02.11.2005
TG	Lommis	4	III C – TG-2	02.11.2005
TG	Sitterdorf	4	III C – TG-3	02.11.2005
TI	Lugano-Agno	3	III C – TI-1	18.08.2004
VD	<del>Lausanne-La Blécherette</del>	4	<del>III C – VD-1</del>	<del>30.01.2002</del>
VD	Lausanne-La Blécherette (adaptation)	3	III C – VD-1	18.08.2004
VD	Lausanne-La Blécherette (2 <sup>e</sup> adaptation)	5	III C – VD-1	07.12.2007
VD	Payerne	5	III C – VD-2	07.12.2007
VD	<del>Bex</del>	2	<del>III C – VD-3</del>	<del>14.05.2003</del>
VD	Bex (adaptation)	5	III C – VD-3	07.12.2007
VD	Montricher	6	III C – VD-4	01.07.2009
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	<del>La-Chaux-de-Fonds – Les Eplatures</del>	4	<del>III C – NE-1</del>	<del>30.01.2002</del>
NE	La Chaux-de-Fonds - Les Eplatures (adapt.)	4	III C – NE-1	02.11.2005
NE	Môtiers	4	III C – NE-2	02.11.2005
NE	Neuchâtel	5	III C – NE-3	07.12.2007
JU	Bressaucourt	3	III C – JU-1	18.08.2004

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



## Sixième série de fiches par installation

III C – BE-4	Courtelary (adaptation)
III C – LU-2	Luzern-Beromünster
III C – NW-1	Buochs
III C – SO-1	Grenchen (adaptation)
III C – VD-4	Montricher

Légende des cartes par installation



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:

- Cantons: Berne
- Communes de site: Cortébert, Courtelary
- Communes avec limitation d'obstacles: Cortébert, Courtelary
- Communes avec exposition au bruit: Cortébert, Courtelary
  
- Prestations de trafic:
  - moyenne 4 ans: 2'740 (2004-2007)
  - max. 10 ans: 4'605 (2007)
  - 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 demande d'approbation des plans pour la construction de deux bandes d'élan a été menée à terme. L'approbation des plans a été donnée. Au cours de la procédure, le projet a été modifié et a engendré une adaptation des décisions du PSIA. Cette demande a également été coordonnée dans le cadre du protocole de coordination et de son complément. Le quota des surfaces d'assolement du canton est assuré.

### 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 avec complément de juin 2008

<p>Les restrictions dues à la présence de secteurs de <i>protection des eaux</i> ont été identifiées dans le protocole de coordination. Il en sera tenu compte dans l'exploitation et lors de projets futurs.</p> <p>Les <i>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>			
<b>D É C I S I O N S</b>	<b>CR</b>	<b>CC</b>	<b>IP</b>
<p><b>Fonction de l'installation:</b>  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><b>Conditions générales de l'exploitation:</b>  L'exploitation se poursuit dans le cadre actuel. Les valeurs limites en matière de protection de l'environnement doivent être respectées. Afin de diminuer la charge sonore, l'exploitant prend toutes les dispositions d'exploitation possibles conformément au principe de précaution et en contrôle l'efficacité.</p> <p><b>Périmètre d'aérodrome:</b>  Périmètre: voir carte. Le périmètre fixé englobe les constructions et les installations nécessaires à l'exploitation aéronautique, en incluant le projet de bandes d'élan à chaque extrémité de la piste.</p> <p><b>Exposition au bruit:</b>  Territoires exposés au bruit: voir carte. La courbe de référence correspond au cadastre d'exposition au bruit de 1994.</p> <p><b>Aire de limitation d'obstacles:</b>  Territoires concernés par la limitation d'obstacles: voir carte. La ligne de référence se fonde sur le cadastre de limitation d'obstacles de 1995.</p> <p><b>Protection de la nature et du paysage:</b>  Les surfaces que l'aviation n'utilise pas dans l'aire d'aérodrome doivent être mises en valeur sous l'angle écologique – sous réserve des prescriptions de sécurité et des besoins de développement de l'aviation.</p> <p>L'exploitant 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"> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> </ul>		

E X P L I C A T I O N S	I N S T A N C E S R E S P O N S A B L E S
<p><b>Fonction de l'installation, exploitation:</b> Pas de développement prévu de l'installation. Le cadre actuel reste inchangé (fonction et exploitation).</p> <p><b>Périmètre d'aérodrome, infrastructure:</b> 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 modifié de construction des bandes d'élan a été intégré dans la coordination; il a fait l'objet d'un complément au protocole de coordination et ses effets pris en compte (modification du périmètre d'aérodrome). 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.</p> <p><b>Exposition au bruit:</b> Le développement possible de l'aérodrome 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.</p> <p><b>Limitation d'obstacles:</b> 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.</p> <p><b>Protection de la nature et du paysage, environnement:</b> 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.</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>

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

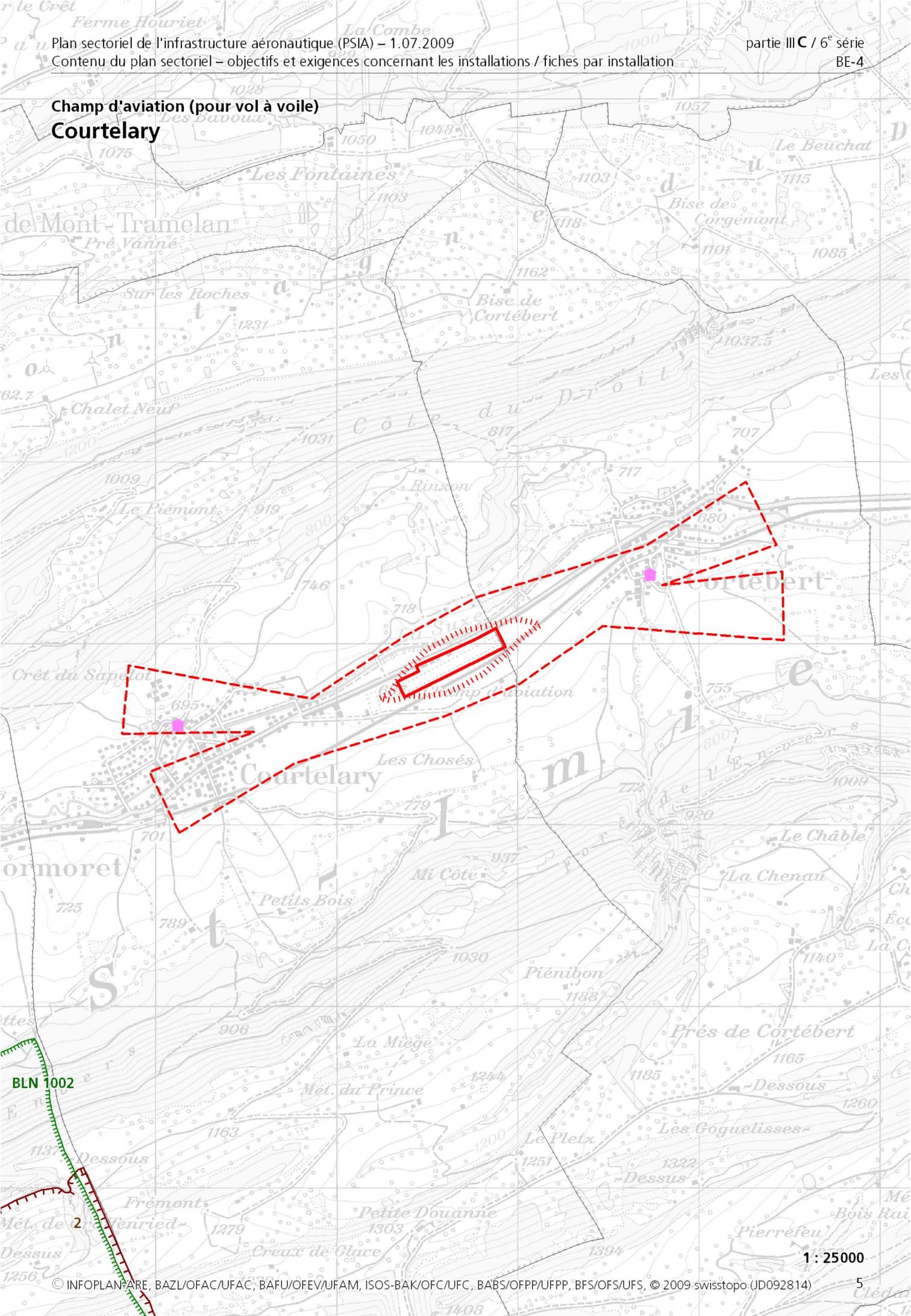
District franc: 2 Combe-Grède

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).

# Champ d'aviation (pour vol à voile) Courtelary



1 : 25000



Anlage: **Luzern-Beromünster**

**LU-2**

Teilnetz: Flugfeld

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

### **Generelle Informationen und technische Daten:**

- Standortkanton: Luzern
- Perimetergemeinden: Beromünster, Neudorf
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Beromünster, Neudorf
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Beromünster, Neudorf
  
- Verkehrsleistung:
  - Ø 4 Jahre: 8'800 (2004-2007)
  - max. 10 Jahre: 14'630 (1997)
  - Datenbasis LBK: 20'007 (1993)
  - Potential SIL: 19'500

### **Zweck der Anlage/Funktion im Netz:**

Flugfeld, seit 1960 in Betrieb, dient primär dem Flugsport.

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

### **Stand der Koordination:**

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

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

Die Flugplatzhalterin plant kurzfristig die *Befestigung der Motorflugpiste* mit Rasenrasterplatten. Langfristig plant sie den Einbau einer Hartbelagspiste. Ziele der Pistenbefestigung sind die Erhöhung der Sicherheit bei Start und Landung, eine bessere Nutzbarkeit der Piste bei nassem Untergrund sowie eine Reduktion der Lärmbelastung. Damit die Sicherheitsabstände am nördlichen und südlichen Pistenende eingehalten werden können, ist die Piste unabhängig von einer Befestigung um 20 Meter auf neu 490 Meter zu verkürzen (bisher 510 Meter). Die Pistenbreite wird bei einer Befestigung neu 20 Meter betragen (bisher 30 Meter).

### **Verweis:**

Teilnetz Flugfelder III – B4

### **Grundlagendokumente:**

- Betriebsbewilligung vom 1.12.1971
- Betriebsreglement vom 22.1.2004
- Lärmbelastungskataster von 1993
- Hindernisbegrenzungskataster vom 10.8.1995
- Koordinationsprotokoll vom Dezember 2008

<p>Der <i>Flugbetrieb</i> wird nicht ausgedehnt. Für Helikopter werden neue An- und Abflugrouten eingeführt; Motorflugpiste und Segelflugpiste dürfen künftig nicht mehr simultan betrieben werden. Das Betriebsreglement muss entsprechend angepasst werden.</p> <p>Gegen diese Änderungen im Flugbetrieb und die Pistenbefestigung bestehen aus raumplanungs- und umweltrechtlicher Sicht keine grundsätzlichen Vorbehalte. Fruchtfolgeflächen sind nicht betroffen. Diese Vorhaben erfordern eine <i>Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)</i>. Die UVP wird im Rahmen der Genehmigungsverfahren durchgeführt.</p> <p>Die Gemeinde Beromünster prüft den Erlass einer <i>Flugfeldzone</i> im Bereich des alten Betriebsgebäudes auf ihrem Gemeindegebiet.</p> <p>Einschränkungen der Betriebszeiten oder der Verkehrsleistung, die weiter gehen als die Bestimmungen im geltenden Betriebsreglement, werden mit den Gemeinden Neudorf und Beromünster auf <i>privatrechtlicher Ebene</i> geregelt. Differenzen dazu bestehen insbesondere noch mit der Gemeinde Beromünster. Diese Gemeinde ist ebenfalls nicht einverstanden mit der vorgesehenen Nutzung des Flugplatzes durch gewerbliche Helikopterflüge.</p> <p>Zur <i>Verminderung der Lärmbelastung im Siedlungsgebiet</i> überprüft die Flugplatzhalterin periodisch die Einhaltung der publizierten An- und Abflugrouten.</p>			
<p><b>F E S T L E G U N G E N</b></p> <p><b>Zweckbestimmung:</b>                  Der Flugplatz Luzern-Beromünster ist ein privates Flugfeld. Er dient dem Flugsport (inkl. Fallschirm- und Segelflugsport), der fliegerischen Aus- und Weiterbildung sowie Arbeits- und Touristikflügen. Weiter können Helikopterflüge für gewerbsmässige Material- und Personentransporte sowie die fliegerische Aus- und Weiterbildung durchgeführt werden.</p> <p><b>Rahmenbedingungen zum Betrieb:</b>                  Der Flugbetrieb wird bezüglich der Verkehrsleistung und der Betriebszeiten grundsätzlich im bisherigen Rahmen weitergeführt. Die Helikopter sollen im Betriebsreglement erwähnt, die Helikopterflugrouten im Betriebsreglement neu festgelegt werden. Motorflug- und Segelflugpiste dürfen nicht gleichzeitig betrieben werden. Die Motorflugpiste kann zur Verbesserung der Nutzbarkeit befestigt werden.</p> <p>Die Auswirkungen auf Raum und Umwelt sind im Rahmen der Genehmigungsverfahren nach Luftfahrtgesetz zu untersuchen und falls erforderlich mit geeigneten Massnahmen auszugleichen.</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><b>F</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> </ul>	<p><b>Z</b></p>	<p><b>V</b></p>

	F	Z	V
<p><b>Flugplatzperimeter:</b> Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal einschliesslich der geplanten Erweiterungen Hangar Motorflugzeuge [1], Hangar Segelflugzeuge [2] und Restaurant [3] (vgl. Anlagekarte).</p> <p><b>Lärmbelastung:</b> Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Im Rahmen der Genehmigung des Betriebsreglements und der Pistenbefestigung sind die zulässige Lärmbelastung nach LSV festzulegen und der Lärmbelastungskataster entsprechend anzupassen.</p> <p><b>Hindernisbegrenzung:</b> Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte). Der Hindernisbegrenzungskataster ist den neuen Vorgaben anzupassen.</p> <p><b>Natur- und Landschaftsschutz:</b> Die zwischen den beiden Pisten verlaufende Wyne, ein öffentliches Gewässer, ist im Bereich des Flugplatzes bereits ökologisch aufgewertet. Die Flugplatzhalterin prüft mit den umliegenden Gemeinden und der Fachstelle des Kantons Möglichkeiten von Ersatz- und Kompensationsmassnahmen zur ökologischen Aufwertung.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> </ul>		
<p style="text-align: center;">E R L Ä U T E R U N G E N</p> <p><b>Zweckbestimmung, Betrieb:</b> Der Flugbetrieb wird grundsätzlich im bisherigen Rahmen weitergeführt. Auf Anordnung des BAZL werden die bisher praktizierten, nach einer Überprüfung durch die Luftfahrtbehörde leicht geänderten, Helikopterflugrouten im Betriebsreglement festgelegt. Die Helikopter werden im Betriebsreglement explizit erwähnt. Da der Abstand zwischen der Motorflug- und der Segelfluggpiste nach internationalen Vorschriften zu gering ist, ist der Simultanbetrieb verboten. Das Betriebsreglement ist entsprechend zu ändern.</p> <p>Die Stationierung eines zweiten Helikopters und der in den vergangenen Jahren zugenommene Helikopterflugbetrieb kommt einer wesentlichen Betriebsänderung auf einem Flugfeld mit mehr als 15'000 Flugbewegungen pro Jahr gleich. Unter diesen Voraussetzungen ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) erforderlich.</p> <p><b>Flugplatzperimeter, Infrastruktur:</b> Der Flugplatzperimeter umgrenzt die bestehenden Flugplatzanlagen inkl. Sicherheitsabstände sowie die notwendigen Flächen für die Erweiterungsprojekte der Flugplatzhalterin. Diese Projekte beinhalten die Befestigung der Motorfluggpiste mit Rasenrasterplatten und ggf. zu einem späteren Zeitpunkt mit Hartbelag, den Neubau eines Hangars für Motorflugzeuge, den Neubau eines Hangars für Segelflugzeuge sowie den Ersatz/Neubau eines Flugplatzrestaurants mit integriertem C-Büro.</p>	<p>ZUSTÄNDIGE STELLE</p> <p><i>Zuständiges Bundesamt für die zivilaviatische Nutzung:</i> Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern</p> <p><i>Flugplatzhalterin:</i> Flubag Flugbetriebs AG Moos, 6025 Neudorf</p>		

Der Flugplatzperimeter entspricht in seiner Ausdehnung weit gehend der geltenden Flugfeldzone FF im Zonenplan der Gemeinde Neudorf (Abweichungen im Bereich Sicherheitsabstände, nördliches Ende Segelflugpiste). Gemäss Kanton Luzern soll die Gemeinde Beromünster bei der nächsten Zonenplanrevision den Erlass einer Flugfeldzone im Bereich des alten Betriebsgebäudes (Teile von Parzelle 280) prüfen. Zur Beurteilung von Flugplatzanlagen durch das BAZL ist der Erlass einer Flugfeldzone nicht erforderlich.

Im Einzelnen plant die Flugplatzhalterin die Befestigung der Motorflugpiste auf ihrer ganzen Länge und Breite. Um die erforderlichen Sicherheitsabstände am nördlichen und südlichen Pistenende einhalten zu können, muss die Flugplatzhalterin die Piste unabhängig von einer allfälligen Befestigung um 20 Meter von bisher 510 Meter auf neu 490 Meter verkürzen.

Die Pistenachse bleibt unverändert am bisherigen Standort. Die Pistenbreite der Motorflugpiste würde nach deren Befestigung 20 Meter betragen (bisher 30 Meter).

#### **Lärmbelastung:**

Das Gebiet der Lärmbelastung definiert die mögliche Entwicklung des Flugplatzes. Die Berechnung der Lärmkurven basiert auf der Bewegungszahl (inkl. der jahreszeitlichen Verteilung), der Zusammensetzung der Flotte und den Flugwegen (inkl. Helikopter Routen). Wenn einer dieser Faktoren ändert, ist eine Überprüfung der Lärmkurven erforderlich.

Die Lärmbelastungskurve basiert auf der Lärmberechnung des Betriebsjahrs 2006. Diese Lärmberechnung beruht auf dem Entwicklungspotenzial von 19'500 Flugbewegungen pro Jahr (der Lärmbelastungskataster von 1993 basiert auf 20'007 Flugbewegungen; im gültigen Betriebsreglement vom 22.1.2004 sind 20'000 Flugbewegungen statuiert).

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).

Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zur Änderung des Betriebsreglements und der Pistenbefestigung sind die zulässige Lärmbelastung nach LSV festzulegen und der Lärmbelastungskataster entsprechend anzupassen.

#### **Hindernisbegrenzung:**

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisfreihalteflächen im geltenden Hindernisbegrenzungskataster von 1995 (bis 60 m über Grund). Der Hindernisbegrenzungskataster ist den neuen Vorgaben anzupassen.

#### **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.

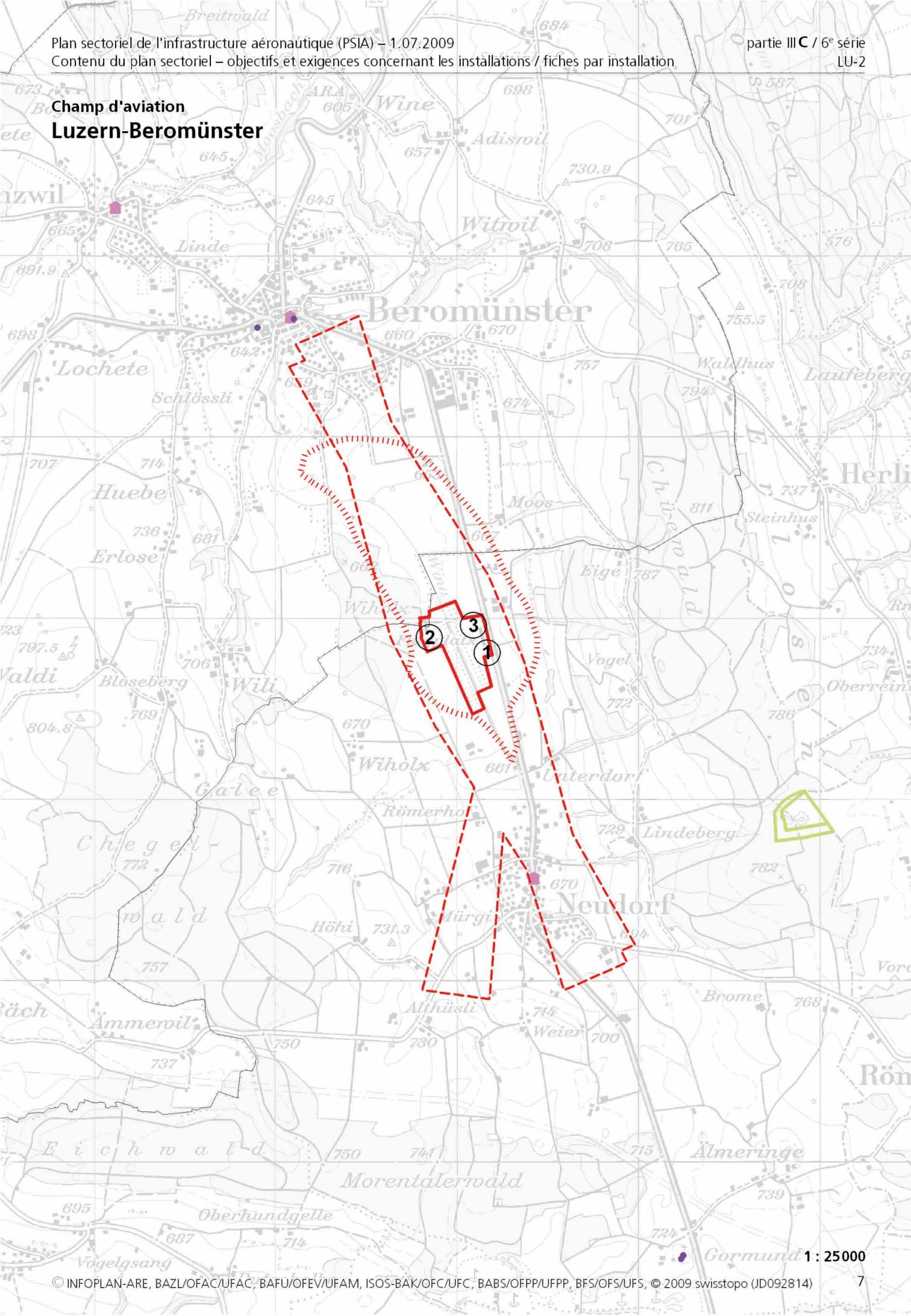
Gestützt auf das Sachziel 6E des Landschaftskonzepts Schweiz soll die Realisierung ökologischer Ausgleichsmassnahmen auf dem Flugfeld den naturräumlichen, landwirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten Rechnung tragen. Als Richtwert ist von 12% der Fläche des Flugplatzperimeters auszugehen. Die Ausgleichsflächen sollen primär innerhalb des Flugplatzperimeters realisiert werden. Wo zweckmässig, können auch Massnahmen ausserhalb des Perimeters in Betracht gezogen werden.

Die Ausgleichsmassnahmen sollen in erster Linie auf freiwilliger Basis realisiert werden, können im Rahmen eines Plangenehmigungsverfahrens aber auch verbindlich verlangt werden (z.B. Pistenbefestigung). Erste Abklärungen haben gezeigt, dass die Realisierung ökologischer Ausgleichsflächen auf dem Flugplatzareal schwierig ist, da die Wyne im Bereich des Flugplatzes bereits ökologisch aufgewertet ist. Mit der Fachstelle des Kantons und den umliegenden Gemeinden ist daher nach einer Alternativfläche zur ökologischen Aufwertung zu suchen. Die ökologischen Aufwertungsmassnahmen sind im Umweltverträglichkeitsbericht zur Pistenbefestigung auszuweisen.

Die Auswirkungen der geplanten Pistenbefestigung auf den Gewässerschutz bzw. allfällige Massnahmen zum Gewässerschutz sind ebenfalls im Umweltverträglichkeitsbericht aufzuzeigen.



**Champ d'aviation  
Luzern-Beromünster**





Anlage: **Buochs**

**NW-1**

Teilnetz: Zivil mitbenützter Militärflugplatz

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

### Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Nidwalden
- Perimetergemeinden: Buochs, Ennetbürgen, Stans
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Buochs, Ennetbürgen, Ennetmoos, Stans, Stansstad
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Buochs, Ennetbürgen, Oberdorf (NW), Stans
- Verkehrsleistung:
  - Ø 4 Jahre: 9'920 (2001-05)
  - max. 10 Jahre: 12'110 (2005)
  - Datenbasis LBK: -
  - Potential SIL: 25'000

### Zweck der Anlage/Funktion im Netz:

Militärflugplatz, seit 1946 zivilaviatisch mitbenützt. Die Luftwaffe betreibt den Militärflugplatz als «Sleeping Base»; militäriaviatische Nutzung grundsätzlich nur noch im Eventualfall (Krisenfall, ausserordentliche Lage), sporadisch Flüge mit Helikoptern und Propellerflugzeugen möglich, vereinzelt Werkflüge zur Liquidation von militärischen Kampf- und Schulflugzeugen (Jets).

Zivile Flüge im Zusammenhang mit den Entwicklungs- und Unterhaltsarbeiten der Pilatus Flugzeugwerke und der RUAG; Motor- und Segelflugsport.

### Stand der Koordination:

Gemäss Stationierungskonzept der Armee vom 1.06.2005 stellt die Luftwaffe ihren Betrieb ein und betreibt den Flugplatz weiter als «Sleeping Base». Das VBS legt die Grundzüge der künftigen militärischen Nutzung des Flugplatzes im Sachplan Militär (SPM) fest und regelt die Nutzung für jedes einzelne Objekt in einem Nutzungskonzept.

Der Flugplatz bleibt auch als «Sleeping Base» ein zivil mitbenützter Militärflugplatz. Funktion, Betrieb und Infrastruktur des Flugplatzes sind mit den Zielen und Vorgaben der kantonalen Richtplanung und mit den umgebenden Nutzungs- und Schutzansprüchen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll).

### Verweis:

Teilnetz Zivil mitbenützte Militärflugplätze III – B3

### Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 14.1.1982 (Stand 1.10.1992)
- Betriebsreglement vom 23.8.1982, provisorische Regelung vom 16.12.2002
- Benützungsvereinbarung vom 4.8.2005
- Lärmbelastungskataster (noch zu erstellen gemäss Lärmberechnung 2007)
- ziviler Hindernisbegrenzungskataster 2006 (anzupassen)
- Koordinationsprotokoll vom Januar 2007

<p>Der kantonale Richtplan wird für das Gebiet des Flugplatzes auf der Basis des Raumordnungskonzepts vom 19.04.2005 (ROK) und des Koordinationsprotokolls überarbeitet. Der Kanton sieht unter anderem vor, die Zahl der Flugbewegungen auf jährlich 25'000 zu begrenzen.</p> <p>Für die vorgesehene Intensivierung des zivilen Flugbetriebs muss das Betriebsreglement angepasst werden. Die Auswirkungen des Flugplatzbetriebs werden in einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) beurteilt. Dabei wird auch zu prüfen sein, ob der Flugbetrieb kurz- bis mittelfristig, wie vom Kanton beantragt, auf 20'000 Flugbewegungen zu begrenzen ist. Die Umnutzung militärischer Bauten und Anlagen in zivile Flugplatzanlagen erfordert eine Plangenehmigung. Die Verfahren richten sich nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes.</p> <p>Der zivile Flugbetrieb soll auf der Hauptpiste konzentriert werden. Die Redundanzpiste soll für den Flugbetrieb aufgehoben, der Segelflugbetrieb auf die Hauptpiste verlegt werden.</p> <p>Die bestehenden Helikopterlandestellen müssen hinsichtlich der Hindernissituation überprüft werden.</p> <p>Zur Verbesserung der Sicherheit sind eine Umzäunung oder andere geeignete Absperrungen des Flugplatzareals erforderlich. Diese Massnahmen müssen mit dem Hochwasserschutz (Überflutungskorridor der Engelberger Aa), dem Verkehrsnetz (einschliesslich Rad- und Fusswegnetz) und den Anforderungen von Natur und Landschaft (Wildwechsel) abgestimmt werden. Voraussetzung für die Genehmigung solcher Massnahmen ist deren privatrechtliche Sicherstellung.</p> <p>Flugbetrieb und Erschliessung der umliegenden Arbeitsgebiete sollen entflochten werden. Die Herdernstrasse (Querung der Piste) soll für den Durchgangsverkehr gesperrt werden, sobald für die Erschliessung der Industriezone Fadenbrücke die geplante neue Zufahrtsstrasse ab Autobahn von Westen her erstellt ist.</p> <p>Auf dem Flugplatz sollen terrestrische Nutzungen (Veranstaltungen) grundsätzlich möglich sein. Sie sind nicht Gegenstand des SIL. Sie werden nach den im Richtplan bzw. im ROK enthaltenen Vorgaben geregelt. Die Interessen (insbesondere die Sicherheit) des Flugbetriebs gehen der terrestrischen Nutzung vor.</p>			
<p><b>F E S T L E G U N G E N</b></p> <p><b>Zweckbestimmung:</b>                  Der Flugplatz Buochs ist ein zivil mitbenützter Militärflugplatz. Ziviliaviatisch dient er in erster Linie für Werkflüge flugplatzansässiger Unternehmen, für Geschäfts- und Transportflüge und dem Segelflugsport. Helikopterrundflüge sowie Sport- und Schulungsflüge werden nicht gefördert oder unterstützt. Ein Luftschiffbetrieb ist grundsätzlich möglich, sofern die notwendige Betriebsfläche zur Verfügung steht. Der Flugplatz soll keine Entlastungsfunktion für andere Flugplätze übernehmen.</p>	<p><b>G/F</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> </ul>	<p><b>Z</b></p>	<p><b>V</b></p>

	G/F	Z	V
<p><b>Rahmenbedingungen zum Betrieb:</b>                      Der zivile Flugbetrieb wird auf der Hauptpiste konzentriert, die Redundanzpiste wird für den Flugbetrieb aufgehoben. Organisation und Ablauf des Betriebs, einschliesslich den Betriebszeiten und den An- und Abflugverfahren, werden im Betriebsreglement geregelt.</p> <p>Auf dem Flugplatz hat die fliegerische Nutzung gegenüber andern Nutzungen absolute Priorität. Die Sicherheit des Flugbetriebs muss jederzeit gewährleistet sein. Zur Verbesserung der Sicherheit ist der Zutritt Unbefugter auf das Flugplatzareal mit geeigneten Massnahmen zu verhindern. Diese Massnahmen sind mit dem Hochwasserschutz, dem Verkehrsnetz und den Anforderungen von Natur und Landschaft abzustimmen.</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><b>Flugplatzperimeter:</b>                      Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den zivilen Flugplatzanlagen beanspruchte Areal einschliesslich dem Erweiterungsgebiet für die Ansiedlung aviatischer Betriebe [1] (vgl. Anlagekarte).</p> <p><b>Lärmbelastung:</b>                      Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Die Festlegung der zulässigen Lärmbelastung nach Lärmschutzverordnung (LSV) erfolgt im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zum Betriebsreglement.</p> <p><b>Hindernisbegrenzung:</b>                      Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte).</p> <p>Der Einbezug der Hindernisfreihalteflächen für den Helikopterbetrieb ist zu prüfen.</p> <p><b>Natur- und Landschaftsschutz:</b>                      Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden.</p> <p>Die konkreten Massnahmen zur ökologischen Aufwertung sind im Rahmen der Verfahren zum Betriebsreglement und zur Absperrung der Piste zu bestimmen. Lösungen zur Sicherstellung des Wildwechsels zwischen den Gebieten Grossried und Fadenbrücke sind zu prüfen. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> </ul>		

E R L Ä U T E R U N G E N	ZUSTÄNDIGE STELLE
<p><b>Zweckbestimmung, Betrieb:</b></p> <p>Das VBS betreibt den Militärflugplatz als «Sleeping Base» weiter. Es unterhält die Infrastruktur in reduziertem Mass, so dass der Flugplatz im Eventualfall (Krisenfall, ausserordentliche Lage) für den Betrieb der Luftwaffe reaktiviert werden kann. Vorgegebene Fristen für die Erstellung der Einsatzfähigkeit sind: 6 Monate für punktuelle Operationen von Propellerflugzeugen und Helikoptern, 24 Monate für Operationen von Jets, Propellerflugzeugen und Helikoptern während mindestens 1-3 Wochen und 36 Monate für den Betrieb als operationeller Luftwaffenstützpunkt für Jet-Einsätze einschliesslich Nutzung der Kavernenanlage. Sollte der Betrieb der Luftwaffe – in Abweichung zu dieser Planung – dereinst auch in normaler Lage wieder aufgenommen werden, wäre eine Anpassung von SPM und SIL mit vorangehendem Koordinationsprozess erforderlich. Die in der Anlagekarte dargestellten Inhalte zum Militärflugplatz entsprechen den Festlegungen im SPM aus dem Jahr 2001. Sie werden nach der Änderung des SPM (Festsetzung der «Sleeping Base») entsprechend angepasst.</p> <p>Unabhängig davon können sporadisch Flüge mit militärischen Helikoptern und Propellerflugzeugen (inkl. Aufklärungsdrohnensystem ADS) durchgeführt werden. Zudem sind vereinzelt Werkflüge der RUAG zur Liquidation von militärischen Kampf- und Schulflugzeugen (Jets) vorgesehen. Die Flugplatzhalterin koordiniert diese Flüge mit dem zivilen Betrieb.</p> <p>Die im Koordinationsprotokoll vereinbarte detaillierte Aufzählung der auf dem Flugplatz zugelassenen zivilen Luftverkehrsarten wird im Betriebsreglement festgelegt (einschliesslich Prioritätenordnung).</p> <p>Mit der Aufhebung der Redundanzpiste wird der Segelflugbetrieb auf die Hauptpiste verlegt. Der Windenbetrieb wird durch einen Schleppbetrieb ersetzt.</p> <p>Zur Verbesserung der Sicherheit sind gemäss den geltenden internationalen Normen (ICAO Annex 14) eine Umzäunung oder eine andere geeignete Absperrung der Piste erforderlich. Die Flugplatzhalterin erarbeitet dazu ein Projekt und stimmt es mit den zuständigen Stellen sowie mit den betroffenen Grundeigentümern ab. Für die Grundeigentümer stehen die Fragen nach dem Realersatz für Bewirtschaftungsflächen, die der landwirtschaftlichen Nutzung durch den Bau von Vorrichtungen für die Pistenabsperrung verloren gehen, und deren Neuzuteilung im Vordergrund.</p> <p>Ein Luftschiffbetrieb setzt die Zustimmung der betroffenen Grundeigentümer für die Nutzung der notwendigen Betriebsflächen voraus. Eine solche Zustimmung liegt derzeit an keinem der potenziellen Standorte vor. Weiter wären eine Anpassung des SIL-Objektblatts (Flugplatzperimeter, Gebiet mit Hindernisbegrenzung), eine Überprüfung des Gebiets mit Lärmbelastung, eine Änderung des Betriebsreglements und eine Plangenehmigung für die Bauten und Anlagen erforderlich.</p> <p>Das Gebot, keine Entlastungsfunktion für andere Flugplätze zu übernehmen bedeutet, dass der Flugplatz Buochs bei dauerhaften Kapazitätsengpässen oder bei einem Ausschluss bestimmter Verkehrsarten auf andern Flugplätzen (z.B. Kleinaviatik), namentlich auf den Landesflughäfen, diesen Verkehr nicht übernehmen soll. Weiter möglich bleiben soll die freiwillige Zusammenarbeit der Flugplätze im Hinblick auf eine sinnvolle Verkehrsteilung, wie sie im Konzeptteil des SIL festgesetzt ist (SIL Teil IIIB-4, Grundsatz 9) und soweit dies mit den in der Zweckbestimmung aufgeführten Verkehrsarten vereinbar ist.</p>	<p>Zuständiges Bundesamt für die zivilaviatische Nutzung: Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern</p> <p>Flugplatzhalterin: Airport Buochs AG Aecherli, Postfach 992 6371 Stans</p>

**Flugplatzperimeter, Infrastruktur:**

Der Flugplatzperimeter umgrenzt die Hauptpiste, das durch den zivilen Flugbetrieb genutzte Rollwegsystem (einschliesslich Zugänge zu den Industriearealen der Pilatuswerke und der RUAG), die Helikopterlandestellen sowie die Flächen für Hochbauten und Abstellplätze südlich der Piste (Bereich Tower, Hallen 2 und 3) und nördlich der Piste (Halle 10). Der Landbedarf für eine allfällige Umzäunung der Piste ist im Flugplatzperimeter berücksichtigt. Navigationshilfen und Befeuerungsanlagen müssen nicht zwingend in den Perimeter integriert werden.

Das Erweiterungsgebiet südlich der Piste / westlich der Herdernstrasse ist für die Ansiedlung aviatischer Betriebe reserviert. Das Areal dient der Erstellung von Hochbauten einschliesslich den dazu gehörenden Betriebsflächen.

Nicht im Perimeter enthalten sind die ausschliesslich vom Militär genutzten Anlageteile (z.B. Kavernen und Rollwege der Sleeping Base, Infrastruktur und Areal für den Betrieb ADS). Der militärische Flugplatzperimeter wird im SPM festgelegt.

Ebenfalls nicht im Flugplatzperimeter enthalten sind die Industrieareale der Pilatus Flugzeugwerke und der RUAG; dort sind keine Flugplatzanlagen nach Luftfahrtgesetz vorgesehen.

Bauten und Anlagen, die vom Militär aufgegeben und zivilaviatisch weitergenutzt werden, erfordern eine Plangenehmigung nach LFG. Die Redundanzpiste soll aus Sicht des zivilen Flugbetriebs so weit wie möglich zurückgebaut werden. Dadurch soll Handlungsspielraum bei künftigen Landerwerben gewonnen werden (Realersatz).

Werden landwirtschaftliche Nutzflächen innerhalb des Perimeters, die als Fruchtfolgeflächen ausgeschieden sind, einer andern Nutzung zugeführt, ist ein Ersatz nach kantonalen Bestimmungen sicherzustellen. Das kantonale Kontingent an Fruchtfolgeflächen gemäss Sachplan muss eingehalten werden.

**Lärmbelastung:**

Das Gebiet mit Lärmbelastung definiert die mögliche Entwicklung des Flugbetriebs. 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 Lärmkurven erforderlich.

Das Gebiet mit Lärmbelastung basiert auf einer jährlichen Flugbewegungszahl von 25'000 (Prognosezustand gemäss Lärmberechnung vom November 2007). Darin eingerechnet sind neben den zivilen Flügen auch 1'700 militärische Flüge (Helikopter und Propellerflugzeuge). Nicht in der Lärmberechnung berücksichtigt sind die Bewegungen der Luftwaffe zur Liquidation der Jets (Hawk, Tiger). Es handelt sich dabei um vereinzelte Flüge, die in absehbarer Zeit ganz wegfallen. Sie sind deshalb für die Planung der betrieblichen Entwicklung nicht relevant und müssen im Sachplan auch nicht ausgewiesen werden. Die 25'000 Bewegungen setzen sich zusammen aus 19'200 Reiseflügen (200 Flugzeuge >8.6t, 1'500 Jet, 8'000 Turboprop, 3'000 PC-21, 4'500 einmotorige Flugzeuge, 2'000 Ecolight), 1'000 Voltenflügen, 3'000 Segelschleppflügen, 1'800 Helikoptern. Dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II) gemäss LSV. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV).

Die Lärmberechnung dient auch als Nachweis der Lärmbelastung im Genehmigungsverfahren zum Betriebsreglement (Bestandteil Umweltverträglichkeitsbericht) bzw. für die Festlegung der zulässigen Lärmbelastung nach LSV und als Grundlage für die Überarbeitung des Lärmbelastungskatasters vom März 2000. Berechnet wurde auch ein Betriebszustand mit 20'000 Flugbewegungen pro Jahr. Bei der Genehmigung des Betriebsreglements wird zu prüfen sein, ob im Sinne der Vorsorge die nach LSV zulässige Lärmbelastung auf dieser Basis festzulegen ist. Soll in diesem Fall der gesamte Entwicklungsspielraum von 25'000 Flugbewegungen zu einem späteren Zeitpunkt ausgeschöpft werden, wird eine entsprechende Anpassung der zulässigen Lärmbelastung in einem erneuten Betriebsreglementsverfahren notwendig sein. Der heute bewilligte zivile Flugbetrieb beruht auf einer jährlichen Verkehrsmenge von ca. 8000 Bewegungen. Deshalb ist die vorgesehene Intensivierung des zivilen Flugbetriebs umweltrechtlich als übergewichtige Nutzungserweiterung einzustufen, es sind die Planungswerte einzuhalten.

#### **Hindernisbegrenzung:**

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisfreihalteflächen für den zivilen Flugbetrieb gemäss den geltenden Normen (bis 60 m über Grund). Die Hindernisfreihalteflächen der Redundanzpiste sind darin nicht mehr berücksichtigt. Der Hindernisbegrenzungskataster von 2006 wird im Rahmen des Umnutzungsverfahrens entsprechend angepasst.

Eine erneute Anpassung des Hindernisbegrenzungskatasters und des Gebiets mit Hindernisbegrenzung im SIL kann erforderlich sein, wenn der Einbezug der Hindernisfreihalteflächen für den Helikopterbetrieb geklärt ist.

Der militärische Hindernisbegrenzungskataster bleibt für die Sleeping Base in Kraft. Nach Aufgabe der Redundanzpiste wird er auf die Hindernisfreihalteflächen für die Hauptpiste beschränkt.

#### **Natur- und Landschaftsschutz:**

Die Realisierung ökologischer Aufwertungsmassnahmen soll den naturräumlichen, landwirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten Rechnung tragen. Als Richtwert ist von 12% der Fläche des Flugplatzperimeters auszugehen. Die Ausgleichsmassnahmen sollen primär innerhalb des Perimeters realisiert werden. Wo zweckmässig, können auch Massnahmen ausserhalb des Perimeters angerechnet werden.

Die Flugplatzhalterin zeigt im Umweltverträglichkeitsbericht zum Betriebsreglement auf, in welcher Form und mit welchen Mitteln sie den ökologischen Ausgleich realisieren will (Ausdehnung und Lage der Flächen, Art der Bewirtschaftung, rechtliche Sicherstellung). Als Arbeitshilfe haben die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis erarbeitet (BAZL/BUWAL 2004). Weil eine Extensivierung der intensiv genutzten Landwirtschaftsflächen auf dem Flugplatzareal schwierig zu realisieren ist, wird eine Lösung mit finanziellem Beitrag zugunsten von ökologischen Aufwertungen an andern Standorten in der näheren Umgebung des Flugplatzes ins Auge gefasst.

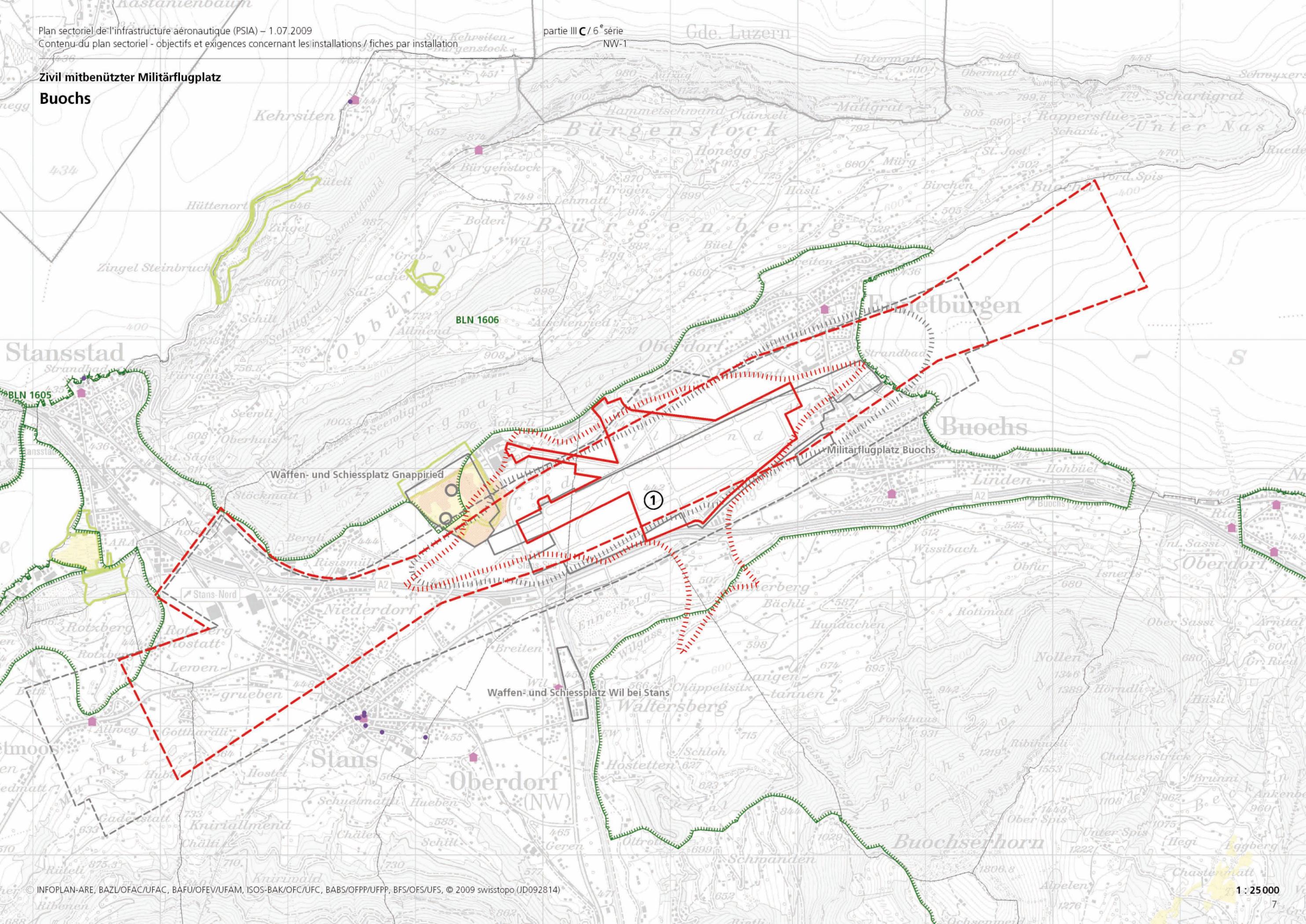
Über das Flugplatzareal führt ein bedeutender Wildwechselkorridor (einzige Verbindung zwischen Bürgenstock und Buochserhorn im BLN-Gebiet 1606). Für die Sicherstellung des Wildwechsels sind im Rahmen des Projekts zur Absperrung der Piste Lösungen zwischen dem Naturschutzgebiet Grossried und Gebiet Fadenbrücke zu prüfen.

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

BLN: 1605 Pilatus

BLN: 1606 Vierwaldstaettersee mit Kernwald, Bürgenstock und Rigi

**Zivil mitbenützter Militärflugplatz  
Buochs**





Anlage: **Grenchen****SO-1**

Teilnetz: Regionalflugplatz

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

**Generelle Informationen und technische Daten:**

- Standortkanton: Solothurn
- Perimetergemeinden: Bettlach, Grenchen
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Arch, Bettlach, Grenchen, Selzach
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Arch, Bettlach, Büren an der Aare, Grenchen, Lengnau (BE), Leuzigen, Meinisberg, Rüti bei Büren, Selzach
- Verkehrsleistung:
  - Ø 4 Jahre: 62'730 (2004-07)
  - max. 10 Jahre: 84'230 (1997)
  - Datenbasis LBK: 87'878 (1983)
  - Potential SIL: 90'000

**Zweck der Anlage/Funktion im Netz:**

Regionalflugplatz, seit 1931 in Betrieb; dient im Verbund mit den umliegenden Regionalflugplätzen Bern-Belp, Ecuwillens und Les Eplatures zur Erschliessung des Espace Mittelland für den Luftverkehr.

Gewerbsmässiger Luftverkehr (Charter-, Taxi- und Transportflüge), nichtgewerbsmässiger Luftverkehr (Motor-, Helikopter- und Segelflug; Schulung/Aus- und Weiterbildung in allen Sparten, fliegerische Vorschulung; Fallschirmsport; Werkflüge für Hersteller- und Unterhaltsbetriebe).

**Stand der Koordination:**

*Funktion und Entwicklung* des Flugplatzes gemäss SIL sind mit den Zielsetzungen im kantonalen Richtplan abgestimmt. Die Verkehrsprognose 2010 (Potential SIL) entspricht diesen generellen Entwicklungszielen.

Mit Entscheid vom 20. Februar 2001 sind die *Betriebskonzession* für weitere 30 Jahre erneuert, das Betriebsreglement und der Ausbau der Infrastruktur (Pistenverlängerung, Navigationsanlage, Standplatz Segelflughänger) genehmigt worden.

**Verweis:**

Teilnetz Regionalflugplätze III – B2

**Grundlagendokumente:**

- Betriebskonzession vom 20.2.2001
- Betriebsreglement vom 20.2.2001
- Lärmbelastungskataster vom Juni 1994; LBK 2001 in Erarbeitung
- Sicherheitszonenplan vom 20.2.2001
- Koordinationsprotokoll vom November 2000

<p><i>Infrastruktur, Perimeter und Betrieb</i> des Flugplatzes sind damit auf die umgebenden Nutzungs- und Schutzansprüche abgestimmt. Die verbleibenden Probleme im Zusammenhang mit den umliegenden Nutzungen sind grundsätzlich auf kantonaler Ebene zu lösen.</p> <p>Durch den Neubau eines Hangars auf dem Flugplatzareal muss der <i>Landeplatz der Fallschirmspringer</i> verlegt werden. Dieses Projekt ist im August 2008 genehmigt worden, der Flugplatzperimeter wird entsprechend angepasst.</p> <p>Die Realisierbarkeit einer <i>Schulungsvolte</i> entlang dem Jurahang wurde geprüft. Weil sie aus betrieblichen und sicherheitstechnischen Gründen nicht zweckmässig ist und auch nicht zu einer Verbesserung der Gesamtlärmbelastung beitragen könnte, wird darauf verzichtet.</p> <p>Ein Teil der <i>ökologischen Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen</i> (Renaturierung Witibach) und die Massnahmen zum Schutz des Wasser- und Zugvogelreservats Witi (minimale Überflughöhe) gemäss Betriebskonzession sind umgesetzt, ein Teil bleibt noch umzusetzen (Sicherstellung naturnahe Bewirtschaftung auf dem Flugplatzareal mit Pachtverträgen).</p>			
<p><b>F E S T L E G U N G E N</b></p> <p><b>Zweckbestimmung:</b>                  Der Flugplatz Grenchen ist eine Anlage von regionaler Bedeutung. Er ist Anschlusspunkt des Kantons Solothurn an den nationalen und internationalen Luftverkehr und dient dem Geschäftsreiseverkehr, dem Tourismus, den Arbeitsflügen, dem Flugsport und insbesondere der fliegerischen Aus- und Weiterbildung. Er bietet eine Infrastruktur an, die dieser Funktion und dem internationalen Standard entspricht.</p> <p>Die Entwicklung des Flughafens richtet sich nach dem regionalwirtschaftlichen Bedarf und dem öffentlichen Interesse an Luftverkehrsleistungen, unter Beachtung des Zulassungszwangs.</p> <p><b>Rahmenbedingungen zum Betrieb:</b>                  Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weiter geführt. Die Grenzwerte der Umweltvorschriften sind einzuhalten, es gibt keine Erleichterungen. Im Sinne des Vorsorgeprinzips trifft der Flugplatzhalter die betrieblich möglichen Vorkehrungen zur Reduktion der Umweltbelastung und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.</p> <p><b>Flugplatzperimeter:</b>                  Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal, einschliesslich Landeplatz der Fallschirmspringer [1] (vgl. Anlagekarte). Auf dem Landeplatz dürfen keine Bauten errichtet werden.</p>	<p><b>F</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> </ul>	<p><b>Z</b></p>	<p><b>V</b></p>

	F	Z	V
<p><b>Lärmbelastung:</b>                      Gebiet mit Lärmbelastung (vgl. Anlagekarte). Die entsprechenden Lärmkurven sind im Lärmbelastungskataster (LBK) festzuhalten.</p> <p><b>Hindernisbegrenzung:</b>                      Gebiet mit Hindernisbegrenzung gemäss geltendem Sicherheitszonenplan (vgl. Anlagekarte).</p> <p><b>Natur- und Landschaftsschutz:</b>                      Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatzareal sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.</p> <p style="text-align: center;">E R L Ä U T E R U N G E N</p> <p><b>Zweckbestimmung, Betrieb:</b>                      Die Prüfung einer Schulungsvolte entlang dem Jurahang wurde von der Gemeinde Leuzigen mit dem Ziel einer besseren Lärmverteilung in der Region gewünscht. Der Flugplatzhalter hat diese Prüfung vorgenommen und die Ergebnisse im Abschlussbericht vom 27. April 2004 festgehalten. Gegen die Einführung einer solchen Schulungsvolte sprechen insbesondere betriebliche und sicherheitstechnische Gründe (erhöhte Komplexität in den Flugverfahren und für die Flugverkehrsleitung durch einen Parallelbetrieb auf zwei Volten, topografische Gegebenheiten). Zudem würde sie keine Verbesserung in der Gesamtlärmbelastung bringen. Das BAZL hat diese Ergebnisse beurteilt und bestätigt. Die betroffenen Gemeinden wurden darüber informiert.</p> <p><b>Flugplatzperimeter, Infrastruktur:</b>                      Kanton und Gemeinde sind eingeladen, den Flugplatzperimeter als Hinweis in ihre Richt- und Nutzungsplanung zu übernehmen.                      Der Flugplatzperimeter ist auf die angrenzenden Nutzungen und Nutzungsansprüche abgestimmt. Zu den Nutzungsvorschriften auf kantonaler Ebene besteht kein Konflikt (betrifft insbesondere die Landwirtschafts- und Schutzzone Witi). In der Schutzzone Witi dürfen keine Bauten erstellt werden.                      Die Grundzüge der Nutzung innerhalb des Flugplatzperimeters sind in einer Vereinbarung zwischen Flugplatzhalter und Standortgemeinde geregelt. Diese Vereinbarung dient einerseits als Grundlage für die Plangenehmigung von Flugplatzanlagen nach Luftfahrtrecht, andererseits als Grundlage für die Planung und Bewilligung von Nebenanlagen nach kantonalem Recht.                      Die Verlegung des Landeplatzes der Fallschirmspringer erfordert den Bau einer in Notfällen mit Personenfahrzeugen befahrbaren Brücke über den Witibach. Zudem muss das Ufergehölz im Sichtbereich dauernd niedrig gehalten werden. Die Koordination zu diesem Projekt ist im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens erfolgt. Die geforderte Qualität einer Fruchtfolgefläche bleibt erhalten, weil auf dem Areal keine Bauten errichtet werden dürfen und keine Bodenveränderungen vorgesehen sind.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> </ul>		<p>ZUSTÄNDIGE STELLE</p> <p><i>Zuständiges Bundesamt:</i>                      Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern</p> <p><i>Flugplatzhalter:</i>                      Regionalflugplatz Jura Grenchen, 2540 Grenchen</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.

Das Gebiet mit Lärmbelastung zeigt den Prognosezustand 2010 gemäss UVP zum Projekt Pistenverlängerung (90'000 Bewegungen). Dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 55 dB(A)) gemäss LSV vom 1. Juni 2001. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV). Auf dieser Grundlage wird der Lärmbelastungskataster erstellt.

**Hindernisbegrenzung:**

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisflächen im Sicherheitszonenplan vom 20.2.2001.

**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. In beiden Fällen sind konkrete Massnahmen Gegenstand einer Genehmigung nach Luftfahrtrecht oder einer Bewilligung nach kantonalem Recht. Die Realisierung wird in privatrechtlichen Verträgen geregelt.

Die projektunabhängigen Massnahmen sollen primär auf freiwilliger Basis getroffen werden, mittels Vereinbarungen im Sinne des kantonalen Mehrjahresprogrammes Natur und Landschaft. Als Arbeitshilfe haben die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis erarbeitet (BAZL/BUWAL 2004).

Die erforderlichen ökologischen Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen sind in der Betriebskonzession bzw. der Plangenehmigung zur Pistenverlängerung festgelegt: Beitrag zur Renaturierung des Witibachs (Projekt Kanton Solothurn), Sicherstellung einer naturnahen Bewirtschaftung auf dem Flugplatzareal mit entsprechenden Pachtverträgen. Damit wird den Anforderungen des Landschaftskonzepts Schweiz Rechnung getragen.

Als Massnahme zum Schutz des Wasser- und Zugvogelreservats Witi wurde mit der Betriebskonzession eine minimale Überflughöhe von 300 Metern festgelegt (ausgenommen Starts, Landungen sowie Schulungsvolten). Über den Einfluss des Flugverkehrs auf die Vogelwelt wurde als Beurteilungsgrundlage eine gesamtschweizerische Studie erstellt (BAZL/BUWAL 2005).

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

BLN:	1302	Altwässer von Aare und Zihl
Auengebiet:	47	Altwässer der Aare und der Zihl
	221	Aare bei Altreu

Wasser- und Zugvogelreservat	102	Witi
---------------------------------	-----	------

Bei künftigen Ausbauprojekten ist zu prüfen, ob der Flughafen auf Grund der vorgesehenen Änderungen in den Geltungsbereich der Störfallverordnung (StFV) fällt.

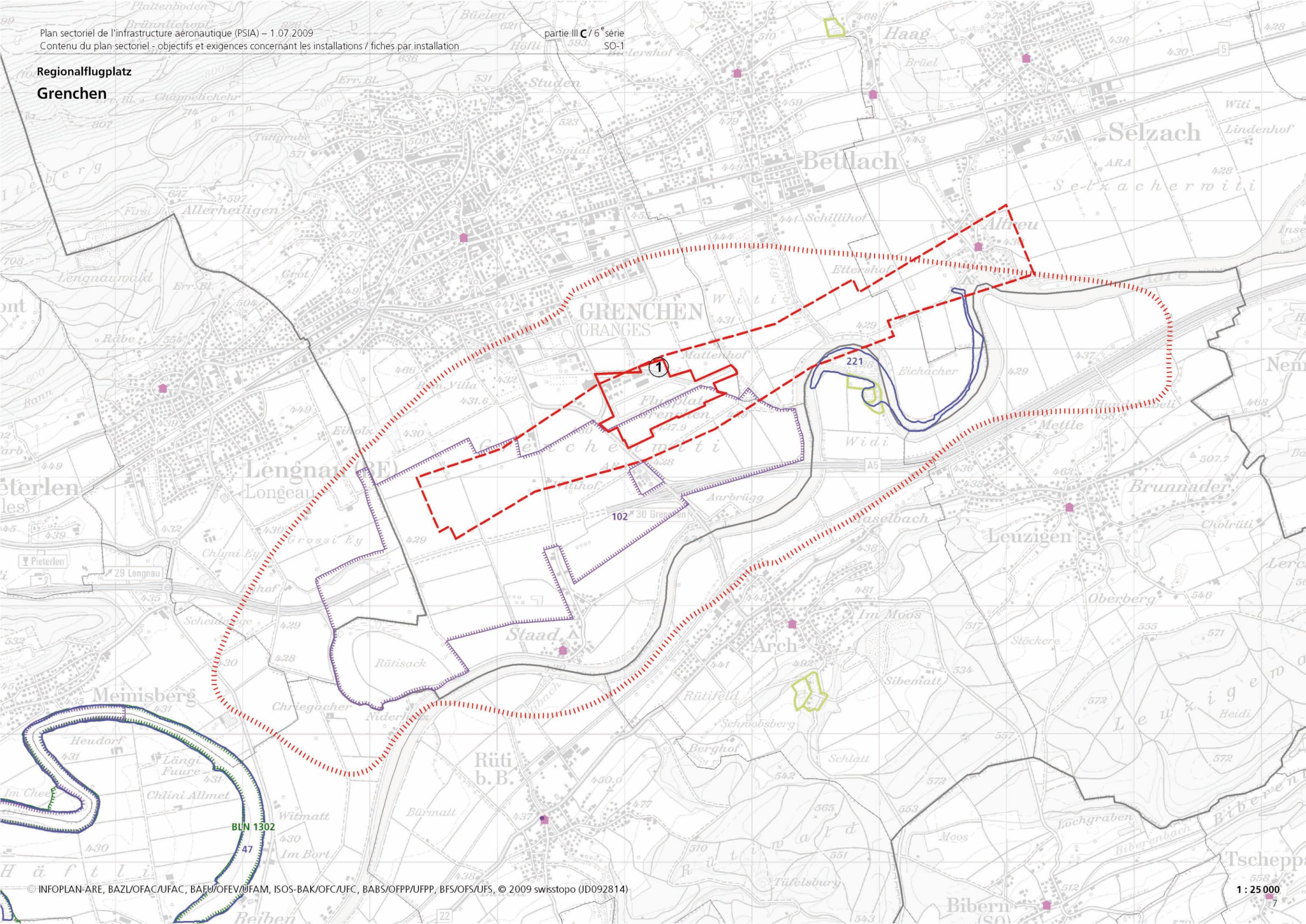
**Erschliessung:**

Dem Grundsatz eines öffentlichen Verkehrsanschlusses wird mit der bestehenden Busverbindung Grenchen-Arch-Büren Rechnung getragen.

Die Zufahrt zum Parkplatz Nord ist in der Plangenehmigung des Parkplatzes Nord (Anhang C) geregelt (erfolgt bis auf weiteres über den bestehenden Flurweg am Witibach).



**Regionalflugplatz  
Grenchen**





Installation: **Montricher**

**VD-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:

- Cantons: Vaud
- Communes de site: Montricher
- Communes avec limitation d'obstacles: Apples, L'Isle, Mauraz, Mollens (VD), Montricher, Pampigny
- Communes avec exposition au bruit: Montricher
  
- Prestations de trafic:
  - moyenne 4 ans: 5680 (2004-2007)
  - max. 10 ans: 10'228 (1997)
  - base de référence CB: 9782
  - potentiel PSIA: 12'000

### Rôle et fonction de l'installation:

Champ d'aviation (installation privée) existant depuis 1971 faisant partie du réseau suisse des champs d'aviation. Il sert au vol à voile, au remorquage de planeurs, à l'instruction, aux départs autonomes et aux vols en relation avec son activité principale.

### 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 du Plan directeur cantonal. Les prévisions de trafic (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.

### Renvois:

Réseau champs d'aviation  
III – B4

### Documents de base:

- autorisation d'exploitation du 20.06.1971
- règlement d'exploitation du 23.09.1976
- cadastre d'exposition au bruit de mars 1993
- cadastre de limitation d'obstacles du 13.12.1994
- protocole de coordination d'août 2008

<p><i>Procédures en cours:</i> la future demande d'approbation des plans pour l'aménagement des surfaces au nord de la piste (incluant une demande de défrichement) doit être menée à terme. Cette demande a été prise en considération dans le cadre du protocole de coordination mais, les exigences matérielles posées à la coordination n'étant pas encore toutes remplies, l'extension du périmètre apparaît dans la catégorie «coordination en cours». Une série d'autres projets, au stade de l'intention, a également été mentionnée lors de la coordination.</p> <p>Les questions relatives à la <i>forêt</i> et au défrichement, au regard des projets de constructions, ont été mises en évidence et les étapes pour y répondre ont été identifiées lors de la coordination.</p> <p>Les restrictions dues à la présence de secteurs de <i>protection des eaux</i> ont été identifiées dans le protocole de coordination. Il en sera tenu compte dans l'exploitation et lors de projets futurs.</p> <p>Les <i>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><b>D É C I S I O N S</b></p> <p><b>Fonction de l'installation:</b>                  Champ d'aviation servant essentiellement à couvrir les besoins privés, notamment ceux liés à l'aviation sportive. Il est destiné au vol à voile, au remorquage de planeurs, à l'instruction, aux départs autonomes et aux vols en relation avec son activité principale.</p> <p>Le développement de l'installation est limité par la nécessité de respecter impérativement la législation sur la protection de l'environnement en vigueur.</p> <p><b>Conditions générales de l'exploitation:</b>                  L'exploitation se poursuit dans le cadre actuel. Les valeurs limites en matière de protection de l'environnement doivent dans tous les cas être respectées car aucun allègement n'est possible. Afin de diminuer la charge sur l'environnement, l'exploitant prend toutes les dispositions d'exploitation possibles conformément au principe de précaution et en contrôle l'efficacité.</p> <p><b>Périmètre d'aérodrome:</b>                  Périmètre: voir carte. Le périmètre fixé englobe les constructions et les installations nécessaires à l'exploitation aéronautique.</p> <p>Le futur projet d'aménagement des surfaces au nord de la piste [1] a fait l'objet d'un début de concertation. L'extension du périmètre devra être définie sur la base du projet définitif.</p> <p>A terme, des projets de construction supplémentaires [2] pourraient voir le jour (bande longitudinale le long de la piste, nouvelle place pour remorques de planeurs) et être utilisés à des fins aéronautiques. Ces projets nécessiteront la redéfinition du périmètre d'aérodrome.</p>	<p><b>CR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> </ul>	<p><b>CC</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> </ul>	<p><b>IP</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> </ul>

	CR	CC	IP
<p><b>Exposition au bruit:</b>                      Territoires exposés au bruit: voir carte. La courbe de référence correspond au cadastre d'exposition au bruit de 1993.</p> <p><b>Aire de limitation d'obstacles:</b>                      Territoires concernés par la limitation d'obstacles: voir carte. La ligne de référence se fonde sur le cadastre de limitation d'obstacles de 1994.</p> <p><b>Protection de la nature et du paysage:</b>                      Les surfaces que l'aviation n'utilise pas dans l'aire d'aérodrome doivent être mises en valeur sous l'angle écologique – sous réserve des prescriptions de sécurité et des besoins de développement de l'aviation.</p> <p>L'exploitant 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>Des mesures de compensation se rapportant au conflit entre «Le Marais des Monod» et son survol sont à prévoir dans le cadre de l'élaboration du concept de compensation écologique; lequel sera défini et mis en place au plus tard dans le cadre de la prochaine demande d'approbation des plans.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> </ul>		
<p style="text-align: center;">E X P L I C A T I O N S</p> <p><b>Fonction de l'installation, exploitation:</b>                      Pas de développement prévu de l'installation. Le cadre actuel reste inchangé (fonction et exploitation).</p> <p><b>Périmètre d'aérodrome, infrastructure:</b>                      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>Le projet d'aménagement des surfaces au nord de la piste nécessite un remblayage des terrains, un aplanissement/nivellement des surfaces et un défrichage. Ces travaux ont déjà été partiellement exécutés sans les autorisations nécessaires. Ainsi, l'autorisation de défrichage devant être examinée et, le cas échéant, donnée à l'issue de l'instruction lors de la future procédure d'approbation des plans, les exigences matérielles posées à la coordination ne sont pas encore remplies. Dès lors, l'extension du périmètre d'aérodrome correspondant figure dans la catégorie «coordination en cours».</p> <p>D'autres projets sont au stade de l'ébauche: la mise en place d'une bande longitudinale le long de la piste avec une hauteur d'herbe minimale et d'une place destinée à accueillir les remorques contenant les planeurs. Ces projets nécessitent une redéfinition du périmètre. Les extensions connues du périmètre appartiennent à la catégorie «information préalable» car les projets ne sont pas suffisamment précis pour qu'une concertation définitive puisse avoir lieu.</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>                      Fondation pour l'exploitation du terrain de vol à voile de Montricher, Case postale 23, 1147 Montricher</p>		

Dans ce cas, ou si des projets futurs d'infrastructures deviennent réalité, une nouvelle coordination devra avoir lieu sur tous les thèmes concernés par le projet (périmètre, bruit, obstacles, etc.). Le cas échéant, une procédure d'adaptation du PSIA et une procédure d'approbation de plans seront engagées.

**Exposition au bruit:**

Le développement possible de l'aérodrome 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 (12'000). Elle correspond au cadastre d'exposition au bruit de 1993 basé sur 9'782 mouvements. La différence entre le nombre de mouvements servant de base au cadastre et 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.

**Limitation d'obstacles:**

Le territoire avec limitation d'obstacles est défini par le pourtour de la surface de limitation d'obstacles selon le cadastre de limitation d'obstacle du 13.12.1994. 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. Un concept de valorisation devra être établi par l'exploitant 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.» Environnement pratique 2004). Les besoins de l'agriculture ont été pris en compte.

Deux objets de protection d'importance nationale figurant dans les inventaires fédéraux (site marécageux et zone alluviale) sont situés au sud du périmètre d'aérodrome dans le prolongement direct de la piste («Marais des Monod»). D'éventuelles mesures de compensation en lien avec le survol de ces objets par les avions en phase d'approche seront définies, en concertation avec le canton, dans le cadre de l'établissement du concept de compensation écologique. Ce dernier sera défini et mis en place au plus tard dans le cadre de la prochaine demande d'approbation des plans.

En outre, le projet d'aménagement des surfaces au nord de la piste est situé dans des zones de protection cantonales (Venoge en particulier). Il s'agira dès lors pour l'exploitant de produire et d'insérer au dossier final de demande d'approbation des plans, un document concernant l'impact du projet sur l'environnement et les mesures qui seront prises pour limiter les effets. Il conviendra, par des mesures appropriées de revalorisation écologique, de chercher à diminuer les incidences du projet sur le PAC Venoge, en contribuant de façon positive à la zone de protection.

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

En accord et en partenariat avec le service cantonal des eaux, l'exploitant prendra des mesures en vue de renforcer la surveillance du captage par un dispositif adapté à la situation.

Les projets de construction, ainsi qu'une partie du périmètre d'aérodrome, touchent des surfaces d'assolement agricoles selon le plan sectoriel du Canton de Vaud. Ces utilisations aéronautiques sont en principe compatibles avec les SDA pour autant qu'elles n'entraînent aucune modification du sol et qu'elles n'altèrent pas la qualité du sol (respect des critères fixés en la matière par la Confédération). Il n'y a dès lors pas de suite à donner au niveau du plan sectoriel des surfaces d'assolement pour autant que le respect des critères fixés en la matière soit assuré, notamment en lien avec les projets d'infrastructures prévus et que le quota cantonal des SDA est respecté.

Le projet d'aménagement des surfaces au nord de la piste nécessite le défrichement d'une surface boisée qui a déjà été réalisé. Afin d'ouvrir la procédure d'approbation des plans, l'exploitant constituera un dossier de demande de défrichement, accompagné de propositions de mesures de compensation qualitative. Les partenaires ne voient pas d'objection à l'ouverture de ladite procédure mais signalent qu'il n'y a aucune garantie de succès. Le canton livrera les préavis nécessaires lors de la consultation.

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

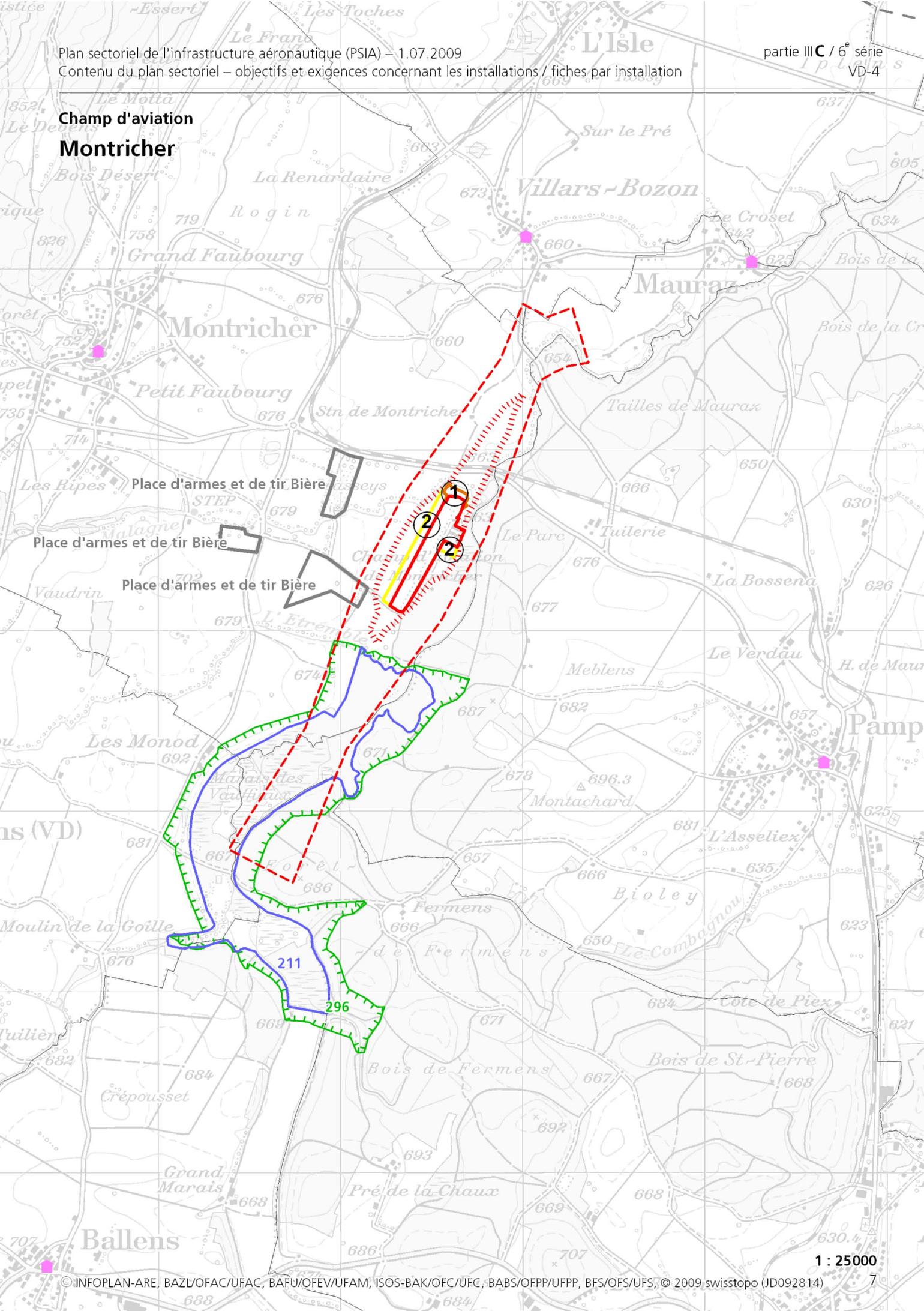
Site marécageux	296	Le Marais des Monod
Zone alluviale	211	Les Monod

**Equipement:**

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



# Champ d'aviation Montricher





# Legende/Légende/Leggenda

## Inhalte SIL Contenu du PSIA Contenuti PSIA

Festsetzung  
coordination réglée  
dato acquisito

Zwischenergebnis  
coordination en cours  
risultato intermedio

Vororientierung  
information préalable  
informazione preliminare

Flugplatzperimeter  
périmètre d'aérodrome  
perimetro dell'aerodromo



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



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



## Verknüpfungen zum Text Renvoi au texte Rinvio al testo

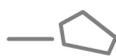
1

...  
...  
...

\* Bei Flugplätzen mit Flächenflugzeugen sind gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) die Grenzwerte Lr massgebend, bei Heliports die Grenzwerte Lmax. Les valeurs limites d'exposition au bruit sont déterminées, selon l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), en Lr pour les aérodromes et en Lmax pour les héliports.

In virtù dell'ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF), i valori limite per gli aerodromi sono determinati in Lr, quelli per gli eliporti in Lmax.

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



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



Militärflugplätze  
aérodromes militaires  
aerodromi militari



AlpTransit



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

## 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

## Weitere Inhalte Autres contenus Altri contenuti



Landesgrenze  
frontière nationale  
confine nazionale



Kantonsgrenze  
limite de canton  
confine cantonale



Gemeindegrenze  
limite de commune  
confine comunale



## Explication des termes utilisés

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

**Coordination réglée**  
**CR**

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

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

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

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

**Coordination en cours**  
**CC**

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

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

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

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

**Information préalable**  
**IP**

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

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

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

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



## **Sommaire du rapport explicatif**

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



## 1 Contexte et objet de l'examen

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

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

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

- IIIC Objectifs et exigences concernant les installations.

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

Les cinq premières séries de fiches par installation ont été approuvées par le Conseil fédéral le 30 janvier 2002, respectivement le 14 mai 2003, le 18 août 2004, le 2 novembre 2005 et le 7 décembre 2007 (36 installations dont 9 aérodromes régionaux, 1 aérodrome militaire avec utilisation civile, 24 champs d'aviation et 2 héliports).

La cinquième série comprend les 5 installations suivantes:

	<b>Canton</b>	<b>Installation</b>	<b>Réseau partiel</b>
Nouvelles fiches	LU	Luzern-Beromünster	Champ d'aviation
	NW	Buochs	Aérodrome militaire avec utilisation civile
	VD	Montricher	Champ d'aviation
Adaptations	BE	Courtelay	Champ d'aviation
	SO	Grenchen	Aéroport régional

## 2 Déroulement de la planification

### Office responsable

- 1998 Premier projet de plan sectoriel avec partie conceptionnelle et fiches d'objets pour toutes les installations du 30.9.98
- 1999 Dépôt public, consultation des autorités et participation de la population  
Evaluation des quelque 17'500 avis remis  
Lancement d'un remaniement du plan sectoriel en deux étapes
- 2000 Remaniement des généralités et parties conceptionnelles I à III B
- Discussions visant à aplanir les différends avec tous les cantons et services fédéraux intéressés
  - Projet de plan sectoriel du 28.4.2000 (parties I à III B)
  - Nouvelle consultation des cantons et consultation des services fédéraux (procédure réservée aux autorités)
  - 18 octobre: Adoption par le Conseil fédéral
- 2001/02 Remaniement de la partie IIIC concernant les installations 1<sup>re</sup> série de fiches
- Etablissement et achèvement des protocoles de coordination avec la collaboration des services de planification de la Confédération, des cantons, des communes et des exploitants d'aérodrome
  - Projets de fiches du 21.8.2001
  - Consultation des cantons et consultation des services fédéraux (procédure réservée aux autorités)
  - Adoption par le Conseil fédéral: 30 janvier 2002
- 2002/03 Remaniement de la partie IIIC concernant les installations, 2<sup>e</sup> série de fiches
- Etablissement et achèvement des protocoles de coordination avec la collaboration des services de planification de la Confédération, des cantons, des communes et des exploitants d'aérodrome
  - Projets de fiches du 30.9.2002
  - Consultation des cantons et consultation des services fédéraux (procédure réservée aux autorités)
  - Adoption par le Conseil fédéral: 14 mai 2003
- 2003/04 Remaniement de la partie IIIC concernant les installations, 3<sup>e</sup> série de fiches
- Etablissement et achèvement des protocoles de coordination avec la collaboration des services de planification de la Confédération, des cantons, des communes et des exploitants d'aérodrome
  - Projets de fiches de juin 2003 pour Lugano-Agno, du 31.07.2003 pour Bressaucourt et du 11.02.2004 pour les autres installations de la série
  - Consultation des cantons et consultation des services fédéraux (procédure réservée aux autorités); information et participation de la population pour Bressaucourt
  - Adoption par le Conseil fédéral: 18 août 2004
- 2004/05 Remaniement de la partie IIIC concernant les installations, 4<sup>e</sup> série de fiches
- Etablissement et achèvement des protocoles de coordination avec la collaboration des services de planification de la Confédération, des cantons, des communes et des exploitants d'aérodrome

- Projets de fiches du 25.01.2005 (Courtelary et Môtiers), 16.03.2005 (La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures) et 4.11.2004 (autres installations)
  - Consultation des cantons, consultation des services fédéraux (procédure réservée aux autorités) et information et participation de la population pour les fiches d'objets Interlaken, Saanen, St. Stephan et Zweisimmen
  - Adoption par le Conseil fédéral: 2 novembre 2005; renvoi des fiches d'objet Saanen et Zweisimmen pour élimination des divergences avec le canton de Berne
- 2001-07 Remaniement de la partie conceptionnelle IIIB6a, places d'atterrissage en montagne
- Elaboration des objectifs et exigences de caractère conceptionnel pour le réexamen du réseau des places d'atterrissages en montagne en collaboration avec les cantons concernés, les services fédéraux intéressés et les milieux intéressés
  - Août 2006: Consultation des cantons et des milieux intéressés selon l'art. 19 OAT (procédure réservée aux autorités); remaniement des objectifs et exigences de caractère conceptionnel
  - Janvier: Consultation des cantons concernés, selon l'art 20 OAT
  - Mai 2007: Consultation des services fédéraux
  - Adoption par le Conseil fédéral: 27 juin 2007
- 2006/07 Remaniement de la partie III C concernant les installations, 5<sup>e</sup> série de fiches
- Etablissement et achèvement des protocoles de coordination avec la collaboration des services de planification de la Confédération, des cantons, des communes et des exploitants d'aérodrome
  - Elimination des divergences avec le canton de Berne à propos des fiches Saanen et Zweisimmen.
  - Projets de fiches des 1.05.2007 (Payerne), 15.05.2007 (Saanen, Zweisimmen), 26.6.2007 (Triengen) et 4.07.2007 (Lausanne-La Blécherette, Bex, Neuchâtel).
  - Consultation des cantons, consultation des services fédéraux (procédure réservée aux autorités) et information et participation de la population pour la fiche d'objet de Payerne.
  - Adoption par le Conseil fédéral: 7 décembre 2007
- 2007/09 Remaniement de la partie III C concernant les installations, 6<sup>e</sup> série de fiches
- Etablissement et achèvement des protocoles de coordination avec la collaboration des services de planification de la Confédération, des cantons, des communes et des exploitants d'aérodrome
  - Projets de fiches du 21.11.2007 (Buochs) et du 16.12.2008 (Luzern-Beromünster, Montricher, Courtelary, Grenchen) pour la première consultation des offices fédéraux et de mars 2009 pour la consultation des cantons.
  - Consultation des cantons, consultation des services fédéraux (procédure réservée aux autorités) et information et participation de la population pour la fiche d'objet de Buochs.
  - Adoption par le Conseil fédéral: 1<sup>er</sup> juillet 2009

### **Suite des travaux**

2009/10 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 (OFEV)
- Services cantonaux concernés (en règle générale les services chargés de l'aménagement du territoire)
- Communes concernées
- Exploitants d'installations (exploitants d'aérodrome)

Le Département de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS) a également été associé au processus de coordination relatif à l'aérodrome de Buochs.

### 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 2008, une deuxième information et participation de la population pour la fiche par installation de Buochs a eu lieu, de même que la consultation des offices fédéraux. Simultanément, l'adaptation du règlement d'exploitation et des projets de constructions ont été déposés publiquement. Ces procédures ont été coordonnées avec l'adaptation du Plan sectoriel militaire (fiche par installation pour l'aérodrome de Buochs) et avec l'adaptation du Plan directeur cantonal dans le domaine des installations aéronautiques.

Au cours du premier trimestre 2009, les cantons et les communes concernés et les offices fédéraux ont eu l'opportunité de donner leur avis sur les fiches par installation de la sixième série.

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 avril 2009. Les propositions ainsi que la manière dont elles ont été retenues sont récapitulées ci-après. En juin 2009, les fiches par installation ont été soumises aux offices fédéraux pour une deuxième consultation. Cette deuxième consultation a généré deux adaptations mineures de la fiche par installation de Buochs. Les propositions ainsi que la manière dont elles ont été retenues sont également récapitulées ci-après.

## 5 Prise en compte des propositions

### 5.1 Consultation

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b>ARE Bundesamt für Raumentwicklung / ARE Office fédéral du développement territorial</b>		
1 <b>Buochs</b> Die Anträge wurden bereits im Rahmen einer Vorkonsultation behandelt.		
2 <b>Courtelary</b> Demande de signaler sous «Etat de la coordination» la situation relative aux SDA	Le texte est complété comme suit sous «Etat de la coordination, Procédures en cours»: ...protocole de coordination et de son complément. <i>Le quota des surfaces d'assolement du canton est assuré.</i>	La demande a été prise en considération.
3 <b>Luzern-Beromünster</b> Erwähnen, dass der Flugbetrieb keine Auswirkungen auf den Bestand Fruchtfolgefleichen hat.	Ergänzung Stand der Koordination: «... raumplanungs- und umweltrechtlicher Sicht keine grundsätzlichen Vorbehalte. <i>Fruchtfolgefleichen sind nicht betroffen. Diese Vorhaben ...»</i>	Dem Antrag wird entsprochen.
4 <b>Grenchen</b> Anpassung Text Fruchtfolgefleichen	Änderung Erläuterungen Flugplatzperimeter, Infrastruktur: vgl. BLW, Ziffer 6	Dem Antrag wird entsprochen.
<b>ASTRA Bundesamt für Strassen / OFROU Office fédéral des routes</b>		
keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque		
<b>BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement</b>		
1 <b>Buochs</b> Aus den Erläuterungen zur Lärmbelastung muss ersichtlich sein, weshalb die Militärjets nicht in die Lärmberechnungen eingeflossen sind. Der Text ist entsprechend zu ergänzen.	Ergänzung Erläuterungen / Lärmbelastung: «Nicht in der Lärmberechnung berücksichtigt sind die Bewegungen der Luftwaffe zur Liquidation der Jets ( <del>vereinzelt</del> <b>vereinzelt Flüge</b> Hawk, Tiger). <i>Es handelt sich dabei um vereinzelt Flüge, die in absehbarer Zeit ganz wegfallen. Sie sind deshalb für die Planung der betrieblichen Entwicklung nicht relevant und müssen im Sachplan auch nicht ausgewiesen werden. Die 25'000 Bewegungen ...»</i>	Dem Antrag wird entsprochen.
2 Der Hinweis in den Erläuterungen, dass für die Lärmbelastung auch ein Betriebszustand von 20'000 Flugbewegungen berechnet worden ist, ist wie folgt zu ergänzen: Es ist zu prüfen, ob allenfalls im Sinne der Vorsorge als Zwischenschritt ein kleinerer Flugbetrieb als die langfristig geplanten 25'000 Flugbewegungen zu genehmigen ist.	Ergänzung Erläuterungen / Lärmbelastung: «Berechnet wurde auch ein Betriebszustand mit 20'000 Flugbewegungen pro Jahr. <i>Bei der Genehmigung des Betriebsreglements wird zu prüfen sein, ob im Sinne der Vorsorge die nach LSV zulässige Lärmbelastung auf dieser Basis festzulegen ist. Soll in diesem Fall der gesamte Entwicklungsspielraum von 25'000 Flugbewegungen zu einem späteren Zeitpunkt ausgeschöpft werden, wird eine entsprechende Anpassung der zulässigen Lärmbelastung in einem erneuten Betriebsreglementsverfahren notwendig sein.»</i>	Dem Antrag wird entsprochen.
3 Der Begriff «überwiegende Änderung» ist juristisch nicht korrekt und durch den Begriff «übergewichtige Nutzungserweiterung» zu ersetzen.	Änderung Erläuterungen / Lärmbelastung: «Deshalb ist die vorgesehene Intensivierung des zivilen Flugbetriebs umweltrechtlich als <del>überwiegende Änderung</del> <b>übergewichtige Nutzungserweiterung</b> einzustufen, es sind die Planungswerte einzuhalten.»	Dem Antrag wird entsprochen.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<p>4 <b>Buochs / 2. Ämterkonsultation</b> Die Festlegungen / Rahmenbedingungen zum Betrieb sind wie folgt zu ergänzen: «Diese Massnahmen sind mit dem Hochwasserschutz, dem Verkehrsnetz und den Anforderungen von Natur und Landschaft (Wildwechsel) abzustimmen.»</p>	<p>Ergänzung Festlegungen / Rahmenbedingungen zum Betrieb: «...Diese Massnahmen sind mit dem Hochwasserschutz, <del>und mit dem Verkehrsnetz</del> und den Anforderungen von Natur und Landschaft abzustimmen. »</p>	<p>Dem Antrag wird entsprochen. Die Spezifizierung «Wildwechsel» ist bereits im Text zum Stand der Koordination und in den Festlegungen zum Natur- und Landschaftsschutz enthalten und muss nicht mehr wiederholt werden.</p>
<p>5 <b>Courtelay</b> Il doit être mentionné dans les «Décisions» que l'exploitant réalise les mesures compensatoires et les mesures de compensation écologique prévues. De même, le texte doit être adapté dans les explications.</p>	<p>aucune</p>	<p>Comme il s'agit d'une adaptation de la fiche, il n'est pas pour habitude de modifier complètement la fiche. Seuls les aspects concernés sont modifiés. En outre, la décision d'approbation des plans délivrée en novembre 2008 fixe déjà comme charge (suivant en cela la prise de position de l'OFEV) de réaliser les mesures compensatoires et de compensation écologique. Ainsi la fiche PSIA ne peut pas venir par la suite renforcer, rappeler une charge déjà fixée dans une décision liant l'exploitant de l'aérodrome.</p>
<p>6 <b>Montricher</b> Sous «Décisions/Protection de la nature et du paysage», le texte doit être complété par <i>Des mesures compensatoires pour l'objet Le Marais des Monod sont à prévoir dans le cadre des nouveaux projets de construction.</i></p>	<p>La proposition est reprise tout en étant précisée et adaptée: <i>Des mesures de compensation se rapportant au conflit entre «Le Marais des Monod» et son survol sont à prévoir dans le cadre de l'élaboration du concept de compensation écologique ; lequel sera défini et mis en place au plus tard dans le cadre de la prochaine demande d'approbation des plans.</i></p>	<p>D'éventuelles mesures compensatoires liées à la présence du Marais des Monod sont à examiner. Elles ne sont pas connues et, le cas échéant, doivent être prises en concertation avec le Canton. D'autre part, il n'est pas encore clairement défini de quelle nature pourraient être les mesures pour qu'elles aient un véritable effet sur l'impact en question. En outre, comme aucun projet (construction ou exploitation) ne concerne directement la zone incriminée, ces mesures ne peuvent que se rattacher au concept de compensation écologique (catalogue des mesures de compensation) et leur mise en œuvre se faire dans le cadre de décisions liées à de nouveaux projets de construction.</p>
<p>7 Sous «Explications», le texte doit être complété par: ... dans le prolongement direct de la piste. <i>Le survol des marais n'est pas entièrement résolu. L'exploitant doit prévoir, dans le cadre...</i></p>	<p>La proposition est reprise tout en étant précisée et adaptée: ... D'éventuelles mesures de compensation en lien avec le survol de ces objets par les avions en phase d'approche seront <i>définies</i>, en concertation avec le canton, dans le cadre de l'établissement du concept de compensation écologique. <i>Ce dernier sera défini et mis en place au plus tard dans le cadre de la prochaine demande d'approbation des plans.</i></p>	<p>Mêmes explications que ci-dessus.</p>
<b>BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture</b>		
<p>1 <b>Buochs</b> Der Freiraum zwischen Stans und Buochs (Ortsbilder von nationaler Bedeutung) ist bei der Erweiterung und Ausgestaltung von Flugplatzbauten zu berücksichtigen.</p>	<p>keine</p>	<p>Dem Anliegen ist Rechnung getragen: Eine landschaftliche Beeinträchtigung des Freiraums zwischen Flugplatzbauten und den umgebenden geschützten Ortsbildern ist nicht zu vermuten. Die konkrete Beurteilung hat im Rahmen der entsprechenden Plangenehmigungsverfahren zu erfolgen.</p>
<p>2 <b>übrige Anlagen</b> keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque</p>		

<b>Anträge Propositions Proposte</b>	<b>Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA</b>	<b>Bemerkungen Remarques Osservazioni</b>
<b>BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports</b>		
1 <b>Buochs</b> Der Betrieb der Bahnen darf durch den Betrieb des Flugplatzes weder eingeschränkt noch gefährdet werden.	keine	Dem Anliegen ist Rechnung getragen: Die bereits heute geltenden Hindernisbegrenzungsflächen werden durch das Gebiet mit Hindernisbegrenzung nicht verschärft. Sollten Fahr- oder Übertragungsleitungen die Hindernisbegrenzungsflächen durchstossen, ist die Situation fallweise zu beurteilen. Mögliche Massnahmen sind die Markierung oder Befeuern der Hindernisse.
2 <b>Courtelary, Montricher</b> aucune		
<b>BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique</b>		
<b>Buochs</b> keine Anträge und Bemerkungen		
<b>BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique</b>		
keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque		
<b>BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture</b>		
1 <b>Buochs</b> Mit der Anpassung des SIL werden voraussichtlich Fruchtfolgeflächen (FFF) gemäss kantonalem Kontingent tangiert; der Kanton hat gemäss Vollzugshilfe des ARE zum Sachplan FFF vorzugehen.	keine	Dem Anliegen ist Rechnung getragen: Die Ausdehnung der FFF wird nicht durch die Festlegungen im SIL reduziert, sondern erst bei der Realisierung der geplanten Flugplatzanlagen. Standort und Ausdehnung der künftigen Anlagen wurden im Rahmen der Koordination hinreichend geprüft. Allfällige Verluste von Fruchtfolgeflächen können voraussichtlich kompensiert werden. In den Erläuterungen im Objektblatt wird darauf hingewiesen, dass ein Ersatz der FFF nach den kantonalen Bestimmungen sichergestellt werden muss, wenn sie einer andern Nutzung zugeführt werden, und dass das kantonale Kontingent eingehalten werden muss.
2 Die vorgesehenen ökologischen Aufwertungen an anderen Standorten in der näheren Umgebung des Flugplatzes tangieren auch die Landwirtschaft. Bei der Planung und Ausführung von Massnahmen sind die Bewirtschafter und Grundeigentümer frühzeitig einzubeziehen.	keine	Dem Anliegen ist Rechnung getragen: Die ökologischen Ausgleichsmassnahmen werden im Rahmen der Plangenehmigungsverfahren zu den Flugplatzanlagen geplant und rechtlich sichergestellt. Der Einbezug von Bewirtschaftern und Grundeigentümern ist selbstverständlich.
3 <b>Courtelary</b> Si des SDA sont touchées par l'aérodrome, son exploitation ou son développement, il faut vérifier que le quota cantonal est toujours respecté. cf. demande ARE	Le texte est complété comme suit sous «Etat de la coordination, Procédures en cours»: ...protocole de coordination et de son complément. <i>Le quota des surfaces d'assolement du canton est assuré.</i>	La demande a été prise en considération.
4 La mise en place des mesures relatives à la protection de la nature et du paysage doit être fixée avec des échéances	aucune	Comme cela est signalé dans les explications, le concept de compensation écologique doit être établi dans le cadre des procédures d'approbation des plans à venir.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
5 <b>Luzern-Beromünster</b> Falls FFF tangiert werden; ist gemäss Vollzugshilfe des ARE zum Sachplan FFF vorzugehen.	keine	Der Flugplatzperimeter korrespondiert mit der bestehenden Flugfeldzone der Gemeinde Neudorf und umschliesst keine FFF. Der Flugbetrieb und die vorgesehenen Bauprojekte haben somit keine Auswirkungen auf den Bestand der FFF.
6 Die Umsetzung der Massnahmen zu Natur- und Landschaftsschutz ist in einem Zeitplan festzuhalten.	keine	Dem Anliegen ist Rechnung getragen: Die Festlegung der konkreten Massnahmen erfolgt im Projekt zur Pistenbefestigung (UVP). In den Erläuterungen wird bereits darauf hingewiesen. In diesen Festlegungen sind auch Angaben zur Umsetzung dieser Massnahmen einschliesslich Zeitplan, Art der Bewirtschaftung und rechtliche Sicherstellung enthalten.
7 <b>Grenchen</b> Von der Erweiterung des Flugplatzperimeters im Bereich Fallschirmlandeplatz sind FFF betroffen. Wie weit die landwirtschaftliche Nutzung und die Bodenfruchtbarkeit davon beeinträchtigt werden und ob die landwirtschaftlichen Anliegen bei der Interessenabwägung berücksichtigt wurden, geht aus den Akten nicht hervor. Damit das Areal weiterhin als FFF anerkannt werden kann, sind folgende Bedingungen einzuhalten und in den Erläuterungen zu erwähnen: das Areal muss in der Landwirtschaftszone bleiben, Bodenveränderungen dürfen nicht vorgenommen werden, Bodenverdichtungen sind zu vermeiden, die Anlagen zur Regelung des Bodenwasserhaushalts müssen weiterhin unterhalten und in Stand gestellt werden.	Änderung Erläuterungen Flugplatzperimeter, Infrastruktur: « <del>Wird das Areal von Bauten freigehalten, bleibt</del> Die geforderte Qualität einer Fruchtfolgefläche <i>bleibt</i> erhalten, <i>weil auf dem Areal keine Bauten errichtet werden dürfen und keine Bodenveränderungen vorgesehen sind.</i> »	Dem Anliegen ist Rechnung getragen: Das Areal dient ausschliesslich der Nutzung als Fallschirmlandeplatz. Planungsrechtlich verbleibt es in der Landwirtschaftszone. Veränderungen, welche die Qualität des Bodens für die Landwirtschaft mindern (Bauten, Terrainveränderungen, Bodenverdichtungen) sind nicht vorgesehen. Dies wurde im Plangenehmigungsverfahren (mit Beteiligung von kantonalen Fachstellen, BAFU und ARE) auch so festgestellt.
8 Grundsätzlich ist das BLW im Rahmen von Plangenehmigungsverfahren beizuziehen, bei welchen FFF oder Strukturverbesserungsmassnahmen betroffen sind.	keine	Wird in diesen Verfahren fallweise geprüft.
9 <b>Montricher</b> aucune		
<b>BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement</b>		
keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque		
<b>Bundeskanzlei / Chancellerie fédérale</b>		
keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque		
<b>EDI Eidgenössisches Departement des Innern/ DFI Département fédéral de l'intérieur</b>		
keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque		
<b>EFV Eidgenössische Finanzverwaltung / AFF Administration fédérale des finances</b>		
keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque		
<b>EZV Eidgenössische Zollverwaltung / AFD Administration fédérale des douanes</b>		
1 <b>Buochs</b> keine Anträge und Bemerkungen		

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b>VBS Verteidigung Bevölkerungsschutz Sport / DDPS Défense Protection de la population Sports</b>		
1 <b>Buochs</b> Es muss sichergestellt sein, dass die Herdernstrasse erst dann gesperrt wird, wenn die Ersatzzufahrt zur Industriezone Fadenbrücke realisiert ist, damit auch die Erreichbarkeit der VBS-Immobilien jederzeit gewährleistet bleibt.	Stand der Koordination: «Die Herdernstrasse (Querung der Piste) soll für den Durchgangsverkehr gesperrt <del>und werden, sobald</del> für die Erschliessung der Industriezone Fadenbrücke <del>durch eine die geplante</del> neue Zufahrtsstrasse ab Autobahn von Westen her <del>ersetzt werden</del> <i>erstellt ist.</i> »	Dem Antrag wird entsprochen.
2 Der militärische Hindernisbegrenzungskataster wurde bereits auf die Situation ohne Redundanzpiste angepasst. Die entsprechende Hindernisbegrenzungslinie wird im Objektblatt zum Militärflugplatz Buochs im Sachplan Militär dargestellt.	Ergänzung Erläuterungen / Hindernisbegrenzung: «Der militärische Hindernisbegrenzungskataster bleibt für die Sleeping Base in Kraft. <del>Allenfalls sind Anpassungen erforderlich</del> <i>Nach Aufgabe der Redundanzpiste wird er auf die Hindernisfreihalteflächen für die Hauptpiste beschränkt.</i> »	Dem Antrag wird entsprochen.
3 <b>Buochs / 2. Ämterkonsultation</b> Stand der Koordination: Der Antrag des Kantons Nidwalden, wonach bei der Festlegung der zulässigen Lärmbelastung von 19'500 zivilen und 500 militärischen Flugbewegungen auszugehen ist, ist mit der Luftwaffe nicht abgesprochen. Eine Reduktion von heute 1'700 auf 500 Bewegungen widerspricht den Bedürfnissen des VBS. Gegen die Begrenzung der Gesamtbewegungszahl auf 20'000 besteht kein Einwand.	Änderung Stand der Koordination: «... ob der Flugbetrieb kurz- bis mittelfristig, wie vom Kanton beantragt, auf 20'000 Flugbewegungen ( <del>19'500 zivile und 500 militärische</del> ) zu begrenzen ist.»	Dem Antrag wird entsprochen. Die vom Kanton beantragte Begrenzung der Gesamtbewegungszahl bleibt erwähnt. Die Aufteilung auf die verschiedenen Verkehrsarten wird noch zu bestimmen sein.
<b>übrige Anlagen</b> keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque		
<b>Die Post / La Poste</b> keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque		
<b>SBB / CFF</b> keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque		
<b>Canton de Berne (Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie)</b>		
1 <b>Courtelay</b> aucune proposition ni remarque		
<b>Commune de Courtelay</b>		
1 <b>Courtelay</b> pas de remarque		
<b>Kanton Luzern (Bau- Umwelt- und Wirtschaftsdepartement)</b>		
1 <b>Luzern-Beromünster</b> Der Kanton ist mit dem Objektblatt einverstanden, es ist mit der kantonalen Richtplanung abgestimmt. Die noch offenen umweltrechtlichen Belange sind in den nachfolgenden Verfahren zu klären (Änderung Betriebsreglement, Pistenbefestigung mit UVP).		
<b>Gemeinde Neudorf</b>		
1 <b>Luzern-Beromünster</b> Keine Ergänzungen zu den Festlegungen, bei den Erläuterungen ist die Adresse des Flugplatzes anzupassen.	Adresse: Flubag Flugbetriebs AG, Moos, 6025 Neudorf	

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b>Gemeinde Beromünster</b>		
<p>1 <b>Luzern-Beromünster</b> Das Flugfeld dient seit seiner Gründung dem Flugsport; die gewerbliche Nutzung wurde in den letzten Jahren entgegen dieser Zweckbestimmung massiv gefördert. Es ist nicht zulässig, diese Entwicklung im Objektblatt festzuhalten und damit zu legitimieren. Eine solche Zustimmung muss privatrechtlich vereinbart werden. Die Stationierung von Helikoptern und die Nutzung als Basis für weitere Helikopterhalter widersprechen fundamental der Zweckbestimmung des Flugfeldes.</p>	<p>Ergänzung Stand der Koordination: «... Differenzen dazu bestehen insbesondere noch mit der Gemeinde Beromünster. <i>Diese Gemeinde ist ebenfalls nicht einverstanden mit der vorgesehenen Nutzung des Flugplatzes durch gewerbliche Helikopterflüge.</i>»</p>	<p>Die im Objektblatt festzulegende Zweckbestimmung des Flugplatzes, einschliesslich der gewerbmässigen Helikopterflüge, ist das Ergebnis des Koordinationsprozesses. Währenddem der Kanton und die andern am Prozess beteiligten Stellen mit dieser Erweiterung der Zweckbestimmung einverstanden waren, hat sich die Gemeinde Beromünster dagegen ausgesprochen. Im Objektblatt soll explizit auf diese Haltung hingewiesen werden.</p>
<p>2 Starke Veränderung des Flugbetriebs in den letzten 5 Jahren mit massiver Erhöhung der Lärmimmissionen für die Anwohner. Die Formulierung «der Flugbetrieb wird grundsätzlich im bisherigen Rahmen weitergeführt» in den Rahmenbedingungen zum Betrieb legitimiert diesen inakzeptablen Betrieb, sie ist mit «der Flugbetrieb entspricht der Nutzung eines Sportflugplatzes» zu ersetzen.</p>	<p>Ergänzung Festlegungen / Rahmenbedingungen zum Betrieb: «Der Flugbetrieb wird <i>bezüglich der Verkehrsleistung und der Betriebszeiten</i> grundsätzlich im bisherigen Rahmen weitergeführt. Die Helikopter <del>werden sollen</del> im Betriebsreglement erwähnt, die Helikopterflugrouten <del>werden im Betriebsreglement</del> neu festgelegt <i>werden.</i>»</p>	<p>Die angesprochene Festlegung in den Rahmenbedingungen zum Betrieb bezieht sich auf die geltenden Bestimmungen im Betriebsreglement zur Verkehrsmenge und zu den Betriebszeiten. Das Betriebsreglement soll nun mit Vorgaben zum Helikopterbetrieb ergänzt werden, das entsprechende Genehmigungsverfahren nach Luftfahrtgesetz (LFG) steht noch an. Die Zweckbestimmung im SIL-Objektblatt (gewerbmässige Helikopterflüge, vgl. Ziffer 1) gibt den Rahmen dazu vor.</p>
<p>3 Die Auswirkungen des Helikopterbetriebs auf Raum und Umwelt wurden ungenügend oder gar nicht analysiert. Nach Art. 15 RPV müssen sie grob beurteilt werden, bevor eine Festsetzung im Objektblatt genehmigt werden kann.</p>	keine	<p>Dem Antrag ist bereits Rechnung getragen: Im Rahmen des Koordinationsprozesses wurden Lärmberechnungen durchgeführt, der vorgesehene Flugbetrieb führt demnach zu keinen Überschreitungen der geltenden Grenzwerte nach Lärmschutzverordnung (LSV). Die raumplanerische Abstimmung zwischen Flugbetrieb und den umgebenden Raumnutzungen ist damit erfolgt.</p>
<p>4 Die Gemeinde ist mit dem Potenzial von 19'500 Flugbewegungen nicht einverstanden, sie fordert eine weitergehende Beschränkung der Verkehrsleistung. Das Potenzial ist aus dem Objektblatt zu entfernen.</p>	keine	<p>Das Objektblatt weist auf die Haltung der Gemeinde Beromünster zur Verkehrsleistung hin (vgl. Ziffer 1). Im weiteren diene das Potenzial als Grundlage für die Lärmberechnungen, in den Erläuterungen wird auf diesen Sachverhalt hingewiesen. Eine verbindliche Festlegung der Verkehrsleistung kann allenfalls im Betriebsreglement erfolgen oder privatrechtlich vereinbart werden. Das geltende Betriebsreglement vom 22.1.2004 lässt eine Verkehrsleistung von 20'000 Flugbewegungen zu.</p>
<p>5 Wesentliche Auswirkungen des Flugplatzbetriebs auf die Umwelt sind nicht untersucht worden, weshalb eine ganzheitliche Beurteilung nicht möglich ist. Z.B. wurden die Lärmimmissionen nur rechnerisch abgeschätzt, die Ergebnisse widersprechen der subjektiven Wahrnehmung der Bevölkerung. Eine UVP ist nicht erst im Rahmen von Bewilligungsverfahren, sondern bereits vor der Genehmigung des Objektblatts durchzuführen (vgl. auch Ziffer 3). Altlasten im Bereich der Tankanlagen sind zu prüfen.</p>	keine	<p>Die Beurteilung der Lärmauswirkungen richtet sich nach den Vorgaben der LSV. Grundlage dazu ist eine Lärmberechnung und nicht eine Erhebung der subjektiven Wahrnehmung. Diese Lärmberechnung diene als Grundlage für das vorliegende Objektblatt. Das Objektblatt definiert den Spielraum für die künftige Entwicklung des Flugbetriebs. Ob die vorgesehenen Änderungen des Betriebsreglements dereinst tatsächlich auch realisiert werden können, wird im entsprechenden Verfahren zu prüfen und zu entscheiden sein. Dazu ist ein Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) zu erstellen, der alle relevanten Umweltbereiche behandelt (z.B. auch Altlasten)</p>

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
6 Die Gemeinde stimmt der vorgesehenen Stationierung eines zweiten Helikopters nicht zu.	keine	Die Stationierung eines zweiten Helikopters bedingt eine Änderung des Betriebsreglements, das Verfahren richtet sich nach den Bestimmungen des LFG (vgl. Ziffern 2 und 5). Die Erläuterungen im Objektblatt weisen bereits auf diesen Sachverhalt hin.
7 Die Kontrolle des Flugbetriebs muss zwingend durch eine unabhängige Instanz erfolgen, nicht durch den Flugplatzbetreiber selber (zeitgerechte Erfassung und Publikation der Flugbewegungen, Kontrolle durch eine unabhängige Kommission). Periodisch zu überprüfen sind auch die An- und Abflugvolten (vorzugsweise am Wochenende).	keine	Dem Antrag ist bereits Rechnung getragen: Das BAZL kontrolliert jährlich die Verkehrsleistung des Flugplatzes anhand der von der Flugplatzhalterin erfassten Bewegungsstatistik und ordnet bei Bedarf eine Überprüfung der Lärmbeurteilung an. Weitergehende Kontrollen zum Betrieb wären allenfalls zwischen Gemeinden und Flugplatz zu regeln (z.B. Einberufung einer Kommission).
8 Das Vorsehen einer Hartbelagspiste ist aus dem Objektblatt zu streichen. Eine solche Bewilligung bedarf der Zustimmung beider Perimetergemeinden.	keine	Das Objektblatt weist auf das Projekt der Flugplatzhalterin zum Einbau einer Hartbelagspiste hin. Es verpflichtet nicht zur Realisierung dieses Projekts, sondern lässt lediglich den Spielraum dazu offen. Ob es letztlich umgesetzt werden kann, wird im entsprechenden Plangenehmigungsverfahren nach LFG zu prüfen und zu entscheiden sein. Die Gemeinden haben ein Einspracherecht; weitergehende Mitspracherechte können privatrechtlich geregelt werden.
9 Die Flugplatzhalterin muss im Objektblatt zwingend zu einer privatrechtlichen Vereinbarung mit den Perimetergemeinden verpflichtet werden. Ziel ist die verbindliche Festlegung von Flugbewegungszahlen und Flottenmix.	keine	Die Bestimmungen im Objektblatt sind auf die Abstimmung der Raumnutzungen ausgerichtet, sie geben den Rahmen für die bauliche und betriebliche Entwicklung des Flugplatzes vor. Dazu gehören die Festlegung der Zweckbestimmung und des Gebiets mit Lärmbelastung. Sie sind für die Behörden verbindlich. Weitergehende Bestimmungen zum Flugbetrieb (Verkehrsmenge, Betriebszeiten, Flottenzusammensetzung) sind Gegenstand des Betriebsreglements. Sie können darüber hinaus auch in privatrechtlichen Vereinbarungen geregelt werden; der SIL macht zu solchen Vereinbarungen keine Vorgaben.
10 Der Begriff «Standortgemeinde» ist im Objektblatt durch den Begriff «Perimetergemeinde» zu ersetzen. Die Gemeinden Neudorf und Beromünster sind beide Perimetergemeinden. Sie sind somit gleichberechtigt und gleich zu behandeln.	Änderung Stand der Koordination: «... Rasenrasterplatten. Langfristig <del>ist der</del> <i>plant sie den</i> Einbau einer Hartbelagspiste <del>geplant, wozu auf privatrechtlicher Ebene die ausdrückliche Zustimmung der Standortgemeinde Neudorf erforderlich ist.</del> Ziele der Pistenbefestigung ...»	Dem Antrag wird entsprochen. Auf den Hinweis auf die vorgesehene privatrechtliche Vereinbarung wird in diesem Zusammenhang verzichtet.
11 Funktion und Entwicklung des Flugplatzes konnten nicht mit dem kantonalen Richtplan abgestimmt werden, da dieser erst im Entwurf vorliegt. Funktion und Entwicklung des Flugplatzes entsprechen nicht den übergeordneten Zielen der Wohngemeinden.	keine	Funktion und Entwicklung des Flugplatzes sind mit der kantonalen Richtplanung abgestimmt (vgl. Kanton Luzern, Ziffer 1).

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b>Kanton Nidwalden (Regierungsrat)</b>		
1 <b>Buochs</b> Stand der Koordination: Die Aussage, wonach die Massnahmen für die Sicherheit mit dem Hochwasserschutz abzustimmen seien, ist vor dem Hintergrund der neuen Gefahrenkarten besonders wichtig. Die Realisierung der angestrebten Umzäunung des Flugplatzes wird noch eine Interessenabwägung erfordern. Der Aspekt des Hochwasserschutzes ist deshalb in die Festlegungen aufzunehmen.	Ergänzung Festlegungen / Rahmenbedingungen zum Betrieb: «... Zur Verbesserung der Sicherheit ist der Zutritt Unbefugter auf das Flugplatzareal mit geeigneten Massnahmen zu verhindern. <i>Diese Massnahmen sind mit dem Hochwasserschutz und mit dem Verkehrsnetz abzustimmen.</i> »	Dem Antrag wird entsprochen.
2 Die der Lärmberechnung zu Grunde gelegte Zahl von jährlich 25'000 Flugbewegungen ist als langfristiges Maximalszenario zu verstehen. Bei der Festlegung der zulässigen Lärmbelastung im Rahmen des Betriebsreglements ist von einer Zahl von 19'500 zivilen und 500 militärischen Flugbewegungen auszugehen.	Ergänzung Stand der Koordination: «Die Auswirkungen des Flugplatzbetriebs werden in einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) beurteilt. <i>Dabei wird auch zu prüfen sein, ob der Flugbetrieb kurz- bis mittelfristig, wie vom Kanton beantragt, auf 20'000 Flugbewegungen (19'500 zivile und 500 militärische) zu begrenzen ist.</i> Die Umnutzung ...» Ergänzung Erläuterungen / Lärmbelastung: vgl. BAFU, Ziffer 2	Dem Anliegen wird Rechnung getragen. SIL und Richtplan sichern den Raum für die langfristige Entwicklung des Flugbetriebs. Über die zulässige Lärmbelastung wird im Verfahren zum Betriebsreglement entschieden.
<b>Kanton Obwalden (Bau- und Raumentwicklungsdepartement) Kanton Schwyz (Departement des Innern) Kanton Uri (Gesundheits- Sozial- und Umweltdirektion)</b>		
1 <b>Buochs</b> Die Talebenen im Kantonsgebiet sind durch Testflüge der Pilatuswerke betroffen. Im Sinne der Vorsorge sind schädliche und lästige Einwirkungen frühzeitig zu begrenzen. Vorgeschlagen wird eine zeitliche Beschränkung der Testflüge mit Ruhezeiten mittags (12 bis 13.30 Uhr) und nachts (20 bis 7.30 Uhr).	keine	Die Betriebszeiten des Flugplatzes werden im Betriebsreglement geregelt und sind im entsprechenden Verfahren zu prüfen. Sie betreffen den Start und die Landung von Flugzeugen. Die Zeiten von Überflügen ausserhalb der An- und Abflugrouten werden damit nur indirekt beeinflusst.
<b>Gemeinde Buochs</b>		
1 <b>Buochs</b> Die jährliche Zahl von 25'000 Flugbewegungen wird als Grundlage für die Lärmberechnung und die Festlegung des langfristigen Entwicklungsspielraums als richtig erachtet. Kurzfristig soll die Bewegungszahl aber bei 18'000 plafoniert werden. Eine Aufstockung bis auf 25'000 soll vom dereinstigen Bedarf abhängig gemacht werden und eine Interessensabwägung mit Regierungsratsentscheid voraussetzen.	Ergänzungen Stand der Koordination und Erläuterungen / Lärmbelastung: vgl. Kanton Nidwalden, Ziffer 2	Dem Anliegen wird weitgehend Rechnung getragen: Die Festlegung der zulässigen Lärmbelastung wird im Verfahren zum Betriebsreglement auf der Basis von 20'000 Flugbewegungen geprüft.
2 Das Objektblatt soll sich nur mit Festlegungen befassen, die den Flugplatzperimeter betreffen. In den Erläuterungen sind auch Aussagen zu Gebieten ausserhalb des Perimeters enthalten.	keine	Das Objektblatt konzentriert sich auf Festlegungen zur baulichen und betrieblichen Entwicklung des Flugplatzes. Erläuterungen zu Sachverhalten, die nicht direkt im Objektblatt geregelt werden, sollen dem besseren Verständnis der räumlichen Abstimmung im Umfeld des Flugplatzes dienen.
3 Der Begriff «Reiseflüge» ist unglücklich gewählt und sollte durch «Flüge» ersetzt werden.	keine	Der Begriff entstammt den Unterlagen zur Lärmberechnung. Er bezweckt primär die Abgrenzung der Hin- und Wegflüge von den Voltenflügen.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
4 Die touristischen Helikopterflüge sind weitgehend einzuschränken.	keine	Gemäss Festlegung in der Zweckbestimmung werden Helikopterrundflüge nicht gefördert oder unterstützt. Diese Regelung entspricht dem Ergebnis der Koordination.
5 Die Sicherstellung des Wildwechsels ist im Rahmen des Umzäunungsprojekts nicht nur zu prüfen, sondern sicherzustellen.	keine	Der Prüfauftrag im SIL verpflichtet die zuständigen Behörden, sich für Lösungen zur Sicherstellung des Wildwechsels einzusetzen. Eine abschliessende Beurteilung der Notwendigkeit und der Ausgestaltung von entsprechenden Massnahmen ist aber erst nach detaillierter Prüfung im Rahmen des Genehmigungsverfahrens möglich. Deren Umsetzung bedingt dann auch noch die Zustimmung der Grundeigentümer.
<b>Gemeinde Ennetbürgen</b>		
1 <b>Buochs</b> Das Gebiet mit Lärmbelastung, das auf jährlich 25'000 Flugbewegungen basiert, schränkt die bauliche Entwicklung der Gemeinde zu stark ein. Die maximale Zahl der Flugbewegungen ist deshalb auf 20'000 begrenzen, das Gebiet mit Lärmbelastung entsprechend zu verkleinern (analog Lärmkurve für die mittelfristige Prognose im UVB). Die Limite von 20'000 Bewegungen soll auch gelten, wenn das Gebiet mit Lärmbelastung nach Veränderungen im Flottenmix nicht ausgeschöpft würde. Solche Veränderungen sind aufzuzeigen und den betroffenen Gemeinden zur Kenntnis zu bringen.	Ergänzungen Stand der Koordination und Erläuterungen / Lärmbelastung: vgl. Kanton Nidwalden, Ziffer 2	Dem Anliegen wird teilweise Rechnung getragen, indem die Festlegung der zulässigen Lärmbelastung auf der Basis von 20'000 Flugbewegungen geprüft wird. Demgegenüber soll im SIL aber ein Entwicklungsspielraum offen gehalten bleiben, der langfristig eine Verkehrsleistung von 25'000 Flugbewegungen ermöglicht (entspricht dem Ergebnis der Koordination und den Zielen des Kantons). Die Einhaltung der zulässigen Lärmbelastung wird durch das BAZL überprüft (LSV Art. 36ff). Die Flugplatzhalterin liefert dazu die notwendigen statistischen Daten (An- und Abflüge nach Flugzeugtypen). Wird die zulässige Lärmbelastung auf Dauer wesentlich überschritten, trifft das BAZL die notwendigen Massnahmen (LSV Art. 37).
2 Die Herdernstrasse soll für den Durchgangsverkehr nur während den Betriebszeiten des Flugplatzes geschlossen werden. In Notzeiten (z.B. Hochwasser) ist sie ganz zu öffnen. Der Scheidgrabenweg soll verlängert und um das westliche Pisteneende in die Flurhofstrasse geführt werden.	Ergänzung Festlegungen / Rahmenbedingungen zum Betrieb: vgl. Kanton Nidwalden, Ziffer 2 Ergänzung Stand der Koordination: vgl. VBS, Ziffer 1	Die Festlegung im SIL, wonach der Zutritt Unbefugter auf das Flugplatzareal zu verhindern ist, bezieht sich auf die Betriebszeiten. Ob und wie weit dazu auch eine bauliche Umgestaltung des Strassen- und Wegnetzes erforderlich ist und ob die Herdernstrasse in Notfallsituationen befahrbar bleiben muss, ist in den nachfolgenden Plangenehmigungsverfahren zu prüfen und zu entscheiden (Projekt Umzäunung).
3 Die Zweckbestimmung ist zu ergänzen mit dem Zusatz «... und er darf nicht zu einem Regionalflugplatz klassifiziert oder ausgebaut werden.»	keine	Dem Anliegen ist bereits Rechnung getragen: Funktion und Rechtsstatus des Flugplatzes (zivil mitbenützter Militärflugplatz) sind mit der Zweckbestimmung abschliessend festgesetzt. Die Umnutzung in einen (konzessionierten) Regionalflugplatz würde eine Änderung von SIL und Sachplan Militär mit vorangehendem Koordinationsprozess bedingen. Eine solche Absicht besteht nicht.

<b>Anträge Propositions Proposte</b>	<b>Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA</b>	<b>Bemerkungen Remarques Osservazioni</b>
4 In den Erläuterungen zum Natur- und Landschaftsschutz soll der Richtwert für die Ausdehnung der ökologischen Ausgleichsflächen von 12% nicht erwähnt werden, weil der ökologische Ausgleich über einen finanziellen Beitrag an andere Projekte im Kanton vorgesehen ist.	keine	Wie in der Koordination vereinbart, ist im Objektblatt festgelegt, dass die konkreten Massnahmen zur ökologischen Aufwertung im Rahmen der Verfahren zum Betriebsreglement und zur Abspernung der Piste zu bestimmen sind. Umfang und ökologischer Nutzen dieser Massnahmen sollen sich soweit wie möglich an den Grundsätzen orientieren, die für alle Flugplätze der Schweiz gelten. Deshalb wird in den Erläuterungen auf diese Grundsätze (einschliesslich Richtwert) hingewiesen.
5 Der Wildwechsel und ein Fussweg im Bereich Scheidgraben sind gegenüber einer Umzäunung zu bevorzugen.	keine	Im Objektblatt ist lediglich festgelegt, dass die Sicherheit zu verbessern ist, diese Sicherheitsmassnahmen mit dem Verkehrsnetz abzustimmen und gleichzeitig Lösungen zur Sicherstellung des Wildwechsels zu prüfen sind. Der Entscheid über die konkrete Ausgestaltung dieser Massnahmen ist Gegenstand des anstehenden Plangenehmigungsverfahrens (Projekt Umzäunung).
<b>Gemeinde Stans</b>		
1 <b>Buochs</b> (Die Stellungnahme gilt gleichzeitig als Einsprache gegen Betriebsreglement und Plangenehmigungsgesuche.) Feststellung: Das für die Umzäunung benötigte Land ist im Eigentum der Genossenkorporationen. Deren Zustimmung zum Projekt liegt derzeit noch nicht vor.	Ergänzung Stand der Koordination: «Zur Verbesserung der Sicherheit sind eine Umzäunung ... abgestimmt werden. <i>Voraussetzung für die Genehmigung solcher Massnahmen ist deren privatrechtliche Sicherstellung.</i> »	Der SIL legt die Rahmenbedingungen für die bauliche und betriebliche Entwicklung des Flugplatzes behördenverbindlich fest. Eine Zustimmung der betroffenen Grundeigentümer ist dazu nicht erforderlich, eine solche muss erst für die Genehmigung von Betriebsreglement oder Bauprojekten vorliegen.
2 Die jährlichen Flugbewegungen sind auf maximal 20'000 zu beschränken.	Ergänzungen Stand der Koordination und Erläuterungen / Lärmbelastung: vgl. Kanton Nidwalden, Ziffer 2	Dem Anliegen wird teilweise Rechnung getragen, indem die Festlegung der zulässigen Lärmbelastung auf der Basis von 20'000 Flugbewegungen geprüft wird.
3 Die Zuteilung der Flugbewegungen soll nach den verschiedenen Verkehrsarten priorisiert werden.	keine	In den Festlegungen zur Zweckbestimmung wird eine stufengerechte Priorisierung der Verkehrsarten vorgenommen. Differenziertere Bestimmungen sind Gegenstand des Betriebsreglements.
4 Helikopter-Rundflüge sind zu verbieten.	keine	Gemäss Zweckbestimmung sollen Helikopterrundflüge nicht gefördert oder unterstützt werden. Diese Regelung entspricht dem Ergebnis der Koordination.
5 Beschränkung der Flugbetriebszeiten von Montag bis Freitag auf 7 bis 20 Uhr. Kontingent von jährlich 600 Flügen für die Zeit zwischen 20 und 22 Uhr.	keine	Die Flugbetriebszeiten sind Gegenstand des Betriebsreglements. Die Festlegung von Vorgaben im SIL ist nicht stufengerecht.
6 Festschreibung des ordentlichen Abflugverfahrens in Richtung 07 (Nordosten).	keine	Die An- und Abflugverfahren sind Gegenstand des Betriebsreglements. Im SIL wirkt das Gebiet mit Lärmbelastung als Vorgabe für den Betrieb.
7 Feststellung: Die Gestaltung der Wildbeziehung zwischen Buochserberg und Bürgerberg ist nicht befriedigend gelöst.	keine	Im SIL ist festgelegt, dass Lösungen zur Sicherstellung des Wildwechsels zu prüfen sind. Die Umsetzung erfolgt im Rahmen der Genehmigung von Bauprojekten (Umzäunung).

<b>Anträge Propositions Proposte</b>	<b>Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA</b>	<b>Bemerkungen Remarques Osservazioni</b>
<b>Gemeinde Stansstad</b>		
1 <b>Buochs</b> Die Gemeinde akzeptiert das festgelegte Gebiet mit Hindernisbegrenzung.	keine	
<b>Kanton Solothurn</b>		
1 <b>Grenchen</b> Das Objektblatt ist mit den Zielen und Grundsätzen der Richtplanung abgestimmt.		
<b>Kanton Bern (Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion)</b>		
1 <b>Grenchen</b> keine Anträge und Bemerkungen		
<b>Gemeinde Meisberg</b>		
1 <b>Grenchen</b> Die Gemeinde beantragt, das Gebiet mit Lärmbelastung im Hinblick auf einen allfälligen Ausbau des Flugplatzes bis und mit Meisberg zu erweitern. Die 90'000 Flugbewegungen führen zu einer Mehrbelastung des Dorfes mit Fluglärm.	keine	Das Gebiet mit Lärmbelastung wurde im Objektblatt 2002 festgesetzt, es ist nicht Gegenstand der vorliegenden Anpassung. Im Zusammenhang mit neuen Ausbauprojekten soll das Objektblatt jedoch grundlegend überarbeitet werden. Der Koordinationsprozess dazu ist in Vorbereitung, die Gemeinde wird daran beteiligt sein und ihre Interessen einbringen können.
<b>Canton de Vaud</b>		
1 <b>Montricher</b> Pas de remarques	aucune	aucune
<b>Fondation de Montricher centre de vol à voile</b>		
1 <b>Montricher</b> Sous «Rôle et fonction de l'installation», partie introductive, compéter par: ... aux départs autonomes <i>et aux vols en relation avec son activité principale</i> .	Le texte est modifié: ... aux départs autonomes <i>et aux vols en relation avec son activité principale</i> .	Il est judicieux de préciser que quelques autres mouvements occasionnels ont lieu, liés à l'activité principale, comme des vols techniques ou de contrôle des remorqueurs.
2 Sous «Etat de la coordination», compléter par ... doivent en règle générale être réglés au niveau cantonal <i>et/ou communal</i>	aucune	Il n'y a pas lieu de préciser l'échelon communal dans la résolution des problèmes avec les utilisations voisines étant entendu qu'il s'agit d'une règle générale et que le canton est compétant pour l'aménagement de son territoire.
3 Sous «Décisions/Fonction de l'installation», remplacer le premier point par: <i>Champ d'aviation destiné essentiellement au vol à voile, aux avions remorqueurs, à l'instruction, aux départs autonomes et aux vols en relation avec son activité principale.</i>	La proposition n'est pas entièrement reprise et le texte est complété comme suit: ... aux départs autonomes <i>et aux vols en relation avec son activité principale</i> .	cf. ci-dessus
4 Sous «Décisions/Fonction de l'installation», remplacer: Le développement de l'installation par le développement de <i>l'exploitation</i>	aucune	Il faut comprendre ici que l'exploitation est un élément de l'installation et que le développement de cette dernière recoupe également d'autres éléments comme l'infrastructure.
5 Sous «Décisions/Conditions générales de l'exploitation», remplacer: ...L'exploitant prend <del>toutes</del> les dispositions d'exploitation <del>possibles conformément</del> conformes au principe...	aucune	Il n'y a pas lieu de laisser croire que des dispositions préventives pourraient être laissées de côté; c'est pourquoi il est mentionné que toutes les dispositions d'exploitation doivent être considérées.

<b>Anträge Propositions Proposte</b>	<b>Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA</b>	<b>Bemerkungen Remarques Osservazioni</b>
6 Il faut adapter le périmètre PSIA au plan d'affectation communal.	aucune	Le périmètre PSIA délimite l'aire requise par les installations de l'aérodrome. Il englobe les constructions et installations existantes ainsi que les extensions prévues faisant l'objet d'une demande et dont les effets sont entièrement connus.
7 Sous «Décisions/Protection de la nature et du paysage», supprimer la première phrase et fusionner les deux paragraphes: <i>Sous réserve des prescriptions de sécurité, des besoins de l'exploitant, de développement de l'aviation et des besoins agricoles, l'exploitant examine la possibilité de mettre en place ... et du canton.</i>	aucune	La mise en valeur sous l'angle écologique de surfaces non utilisées est un principe de base qu'il s'agit de conserver. Au demeurant la question des intérêts agricoles à prendre en compte est assurée dans le deuxième paragraphe.
8 Aucune mesure de compensation n'est exigible concernant le survol du «Marais des Monod»	aucune	Des mesures de compensation sont à examiner et à prévoir dans le cadre de l'élaboration du concept de compensation écologique. L'éventuelle exigence de leur mise en place sera fixée dans la prochaine décision d'approbation des plans.
9 Sous «Explications/Protection de la nature et du paysage», l'exigence d'une compensation d'environ 12% de la surface comprise dans le périmètre PSIA n'est pas une exigence liée au PSIA et n'a pas sa place ici.	aucune	Il s'agit ici uniquement d'explications qui concernent la question de la compensation écologique sur un aérodrome. Sa concrétisation se déroule dans le cadre de procédures d'autorisations. En outre, le thème de la compensation écologique émanant de la Conception «Paysage Suisse», il a tout à fait sa place dans le plan sectoriel, étant entendu que les conceptions sont des instruments de planification de la Confédération au même titre que les plans sectoriels.

## 5.2 Mitwirkung (Flugplatz Buochs)

### Genossenkorporation Buochs

<p>1 In den Erläuterungen wird erwähnt, dass die Flugplatzhalterin ein Projekt für die Umzäunung der Piste oder eine andere geeignete Absperrung der Piste erarbeitet und es mit den betroffenen Grundeigentümern abstimmt. Diese Abstimmung hat bis anhin nicht stattgefunden. Ungeklärt sind insbesondere die Neuzuteilung der Bewirtschaftungsflächen im Bereich der Umzäunung bzw. die Bereitstellung von Realersatzflächen für die betroffenen Landwirte ohne gleichzeitigen Rückbau der Redundanzpiste und der nicht mehr benötigten Rollwege. Diese zentralen Anliegen sollten unbedingt geklärt werden und im SIL ist darauf hinzuweisen.</p>	<p>Ergänzung Erläuterungen / Zweckbestimmung, Betrieb: «... sowie mit den betroffenen Grundeigentümern ab. <i>Für die Grundeigentümer stehen die Fragen nach dem Realersatz für Bewirtschaftungsflächen, die der landwirtschaftlichen Nutzung durch den Bau von Vorrichtungen für die Pistenabsperrung verloren gehen, und deren Neuzuteilung im Vordergrund.</i>»</p>	<p>Dem Anliegen wird Rechnung getragen, indem in den Erläuterungen auf die offenen Fragen bei der Abstimmung mit den Grundeigentümern hingewiesen wird. Diese Abstimmung muss dann im Rahmen des anstehenden Bewilligungsverfahrens für die Umzäunung erfolgen, die Genehmigung des Projekts erfordert die Zustimmung der betroffenen Grundeigentümer.</p>
---	--	--

### Genossenkorporation Ennetbürgen

<p>1 Das Objektblatt steht bezüglich der Zweckbestimmung des Flugplatzes im Widerspruch zum kantonalen Richtplan. Der Richtplan basiere auf dem Wertschöpfungskonzept des Regierungsrats und lasse nur Privatflüge im Zusammenhang mit der Tätigkeit von im Kanton bzw. in der Region ansässigen Unternehmen und Privatpersonen zu. Das Objektblatt lasse demgegenüber einer viel weiter gehenden privaten Nutzung Raum. Dieser offensichtlich gewollte Widerspruch sei aufzulösen, das Konzept des Richtplans vollumfänglich umzusetzen.</p>	<p>keine</p>	<p>Wie im SIL sind auch im Richtplan des Kantons Nidwalden nur die grau hinterlegten Textpassagen verbindlich, die übrigen Texte dienen der Erläuterung. Die Formulierung zu den Privatflügen im Richtplan steht in den Erläuterungen. Sie entspricht dem Wortlaut, wie er im Koordinationsprotokoll vom Januar 2007 enthalten ist und im Entwurf zum Betriebsreglement wieder aufgenommen wird (Prioritätsordnung zu den zugelassenen Verkehrsarten). Die im Objektblatt enthaltene Zweckbestimmung steht nicht im Widerspruch zu den Ergebnissen der Koordination. Sie konzentriert sich auf die Hauptnutzungen und ist in einer für die Verabschiedung durch den Bundesrat stufengerechten Form verfasst. Die in der Koordination vereinbarte Präzisierung der Zweckbestimmung wird mit der Genehmigung des Betriebsreglements umgesetzt.</p>
<p>2 Die vorgesehene Umzäunung ist nicht mit den umgebenden Nutzungsansprüchen abgestimmt und deshalb nicht realisierbar. Sie würde namentlich den bestehenden Rad- und Fussrundweg um den Flugplatz unterbrechen (keine Ersatzmassnahmen vorgesehen) sowie eine Sperrung der Herdernstrasse bedingen. Die erforderlichen ökologischen Aufwertungsmaßnahmen sind nicht aufgezeigt. Für die Umsetzung einer Umzäunung oder einer anderen geeigneten Absperrung der Piste fehlt zudem die Zustimmung der betroffenen Grundeigentümer. Eine solche Zustimmung steht zurzeit nicht in Aussicht. Deshalb ist auf die vorgesehene Festsetzung zum Zutritt Unbefugter auf das Flugplatzareal zu verzichten, nicht realisierbare Sachverhalte gehören im SIL nicht festgesetzt.</p>	<p>Ergänzung Stand der Koordination: vgl. Anhörung VBS, Ziffer 1 und Gemeinde Stans, Ziffer 1 Ergänzung Festlegungen / Rahmenbedingungen zum Betrieb: vgl. Anhörung Kanton Nidwalden, Ziffer 1</p>	<p>Der SIL legt die Rahmenbedingungen für die bauliche und betriebliche Entwicklung des Flugplatzes behördenverbindlich fest. Eine Zustimmung der betroffenen Grundeigentümer ist dazu noch nicht zwingend erforderlich, eine solche muss erst für die Genehmigung von Betriebsreglement oder Bauprojekten vorliegen.</p>
<p>3 Gemäss Erläuterungen soll die Redundanzpiste zurückgebaut werden, damit Handlungsspielraum für Realersatz gewonnen werden kann (z.B. Landbedarf für die Umzäunung). Der zivilen Flugplatzhalterin fehlen die Mittel dazu, das Objektblatt entbehrt jeglicher realistischer Zielsetzung.</p>	<p>Keine</p>	<p>Um Handlungsspielraum für Realersatz zu gewinnen, soll die Redundanzpiste <i>aus Sicht</i> des zivilen Flugbetriebs soweit wie möglich zurückgebaut werden. Zuständig für einen solchen Rückbau ist der Bund (VBS) als Grundeigentümer.</p>

4	Lösungen zur Sicherstellung des Wildwechsels sind nicht nur zu prüfen, sondern zu gewährleisten. Gemäss Plangenehmigungsdossier zur Umzäunung sind NHG-konforme Lösungen nicht ansatzweise in Sicht.	keine	Vgl. Anhörung Buochs, Ziffer 5
5	Mit der Ausdehnung des zivilen Flugbetriebs auf Zeiten ausserhalb des militärischen Betriebs geht eine Verlagerung der Störwirkung in die lärmsensiblen Tagesrandstunden und ins Wochenende einher. Dies widerspricht der vom Richtplan geforderten Berücksichtigung der Lebensqualität in der betroffenen Region; die Planungen sind nicht koordiniert. Die Flüge der Luftwaffe zur Liquidation der Jets sind in der Lärmberechnung zu berücksichtigen. Dem Objektblatt ist eine jährliche Flugbewegungszahl von 15'000 zu hinterlegen, was einem qualifiziert wertschöpfenden Flugbetrieb entspricht.	Ergänzung Stand der Koordination: vgl. Anhörung Kanton Nidwalden, Ziffer 2 Ergänzung Erläuterungen / Lärmbelastung: vgl. Anhörung BAFU, Ziffern 1 und 2	

### **Genossenkorporation Stans**

1	Die Konzentration des Flugbetriebs auf die Hauptpiste wird gutgeheissen. Die vom Militär nicht mehr benötigten Anlageeile sollen in renaturiertem Zustand an die ehemaligen Grundeigentümer zurückgegeben werden.	keine	Rückbau und Handänderung von Grundstücken sind nicht im Rahmen der Sachplanung, sondern in den dafür vorgesehenen, nachfolgenden Verfahren zu regeln. In den Erläuterungen wird darauf hingewiesen, dass die Redundanzpiste aus Sicht des zivilen Flugbetriebs soweit wie möglich zurückgebaut werden soll, um Handlungsspielraum bei künftigen Landerwerben zu gewinnen.
2	Die mit einer Umzäunung verbundene Erschliessung der Industriezone Fadenbrücke (Ersatz Herdernstrasse) und die Realisierung von ökologischen Aufwertungsmassnahmen (inkl. Verlegung Wildwechsel) betreffen das Gebiet der Genossenkorporation. Bevor dieses Projekt bewilligt und umgesetzt werden kann, müssen noch viele Unklarheiten beseitigt werden. Die Anliegen der Grundeigentümer sind zu berücksichtigen, deren Zustimmung muss vorliegen.	Ergänzung Stand der Koordination: vgl. Anhörung Gemeinde Stans, Ziffer 1	Der SIL legt die Rahmenbedingungen für die bauliche und betriebliche Entwicklung des Flugplatzes behördenverbindlich fest. In den Erläuterungen wird jedoch darauf hingewiesen, dass für die Bewilligung des Umzäunungsprojekts eine Zustimmung der betroffenen Grundeigentümer erforderlich ist.
3	Die Öffnung des Flugplatzes für die zivile Mitbenützung wird grundsätzlich unterstützt, die Erhöhung der jährlichen Flugbewegungszahl auf 25'000 jedoch abgelehnt. Diese muss tiefer angesetzt werden. Der Bedarf für Flüge ansässiger Aviatikunternehmungen wird anerkannt, andere Geschäfts-, Tourismus- oder Privatflüge sollen nicht gefördert werden. Es wird erwartet, dass mit der Reduktion des Militärbetriebs eine Verringerung der Lärmbelastung bzw. der Ausdehnung der Lärmbelastungskurven einhergeht. Die Wertverminderung umgebender Liegenschaften ist zu entschädigen.	Ergänzung Stand der Koordination: vgl. Anhörung Kanton Nidwalden, Ziffer 2	Im SIL soll der Raum für die langfristige Entwicklung des Flugbetriebs gesichert werden. Basis für die Lärmberechnung bleiben die 25'000 Flugbewegungen. Demgegenüber soll geprüft werden, ob die Flugbewegungszahl bei der Festlegung der zulässigen Lärmbelastung im Rahmen des Betriebsreglements auf 20'000 reduziert werden soll. Eine allfällige Auszahlung von Entschädigungen wird sich nach den einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen und der bestehenden Rechtspraxis richten.

### **Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Buochs SBFB**

Mitwirkungsangaben zum SIL-Objektblatt sind eingebettet in die Einsprache gegen Betriebsreglement und UVB:

1	Eine übergreifende, raumplanerische Abstimmung mit der zivilaviatischen Nutzung der umgebenden Flugplätze (Emmen, Kägiswil) fehlt. Der Koordinationsprozess mit Nachbarkantonen und -gemeinden und Umweltorganisationen ist wieder aufzunehmen.	keine	Die überregionale Koordination hat im Zuge der Festlegung des Flugplatznetzes im SIL-Konzeptteil stattgefunden. Ein weiterer Abstimmungsbedarf besteht derzeit nicht. Der Flugplatz Kägiswil soll nur noch weiterbetrieben werden, bis die im kantonalen Richtplan vorgesehene Folgenutzung realisiert wird. Auf dem Flugplatz Emmen strebt der Kanton eine bescheidene Intensivierung des zivilaviatischen Betriebs an, bezüglich Realisierung sind derzeit noch verschiedene Fragen zu klären.
2	Die Entlastungsfunktion für soll sowohl bei Kapazitätsengpässen als auch bei einer Auslagerung der Kleinfliegerei auf andern Flugplätzen ausgeschlossen sein, die Zweckbestimmung soll entsprechend konkretisiert werden. Der Flugplatz soll auch künftig keine Funktion als Regionalflugplatz Zentralschweiz übernehmen.	Ergänzung Erläuterungen / Zweckbestimmung, Betrieb: <i>«Das Gebot, keine Entlastungsfunktion für andere Flugplätze zu übernehmen bedeutet, dass der Flugplatz Buochs bei dauerhaften Kapazitätsengpässen oder bei einem Ausschluss bestimmter Verkehrsarten auf andern Flugplätzen (z.B. Kleinaviatik), namentlich auf den Landesflughäfen, diesen Verkehr nicht übernehmen soll. Weiter möglich bleiben soll die freiwillige Zusammenarbeit der Flugplätze im Hinblick auf eine sinnvolle Verkehrsteilung, wie sie im Konzeptteil des SIL festgesetzt ist (SIL Teil IIIB-4, Grundsatz 9) und soweit dies mit den in der Zweckbestimmung aufgeführten Verkehrsarten vereinbar ist.»</i>	Der Begriff der Entlastungsfunktion wird in den Erläuterungen präzisiert. Im Übrigen sind Funktion und Rechtsstatus des Flugplatzes (zivil mitbenützter Militärflugplatz) mit der Zweckbestimmung abschliessend festgesetzt. Die Umnutzung in einen (konzessionierten) Regionalflugplatz würde eine Änderung von SIL und Sachplan Militär mit vorangehendem Koordinationsprozess bedingen. Eine solche Absicht besteht nicht.
2	Für die vorgesehene Ausweitung des Betriebs fehlen der Bedarfsnachweis und der stufengerechte Standortnachweis. Eine Erhöhung der Flugbewegungszahl auf 25'000 ist überdimensioniert und unbegründet; die Ausdehnung der Betriebszeiten führt zu einer massiven Beeinträchtigung der Wohn- und Erholungsqualität im Raum Vierwaldstättersee (umgebende BLN-Gebiete). Die zivilaviatische Nutzung soll sich auf Flugbewegungen mit nachweislich volkswirtschaftlich signifikanter Relevanz, die Sport- und Freizeitfliegerei auf die Aktivität der Segelfluggruppe beschränken: Das Entwicklungspotenzial für zivile Flüge ist in erster Stufe auf 8'000, in zweiter Stufe auf 10'700 (12'000 inkl. Militär) zu begrenzen.	keine	Der langfristige Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb im SIL wird in Abstimmung mit dem kantonalen Richtplan auf der Basis von 25'000 Bewegungen festgelegt. Eine kurz- bis mittelfristige Begrenzung auf 20'000 wird im Rahmen des Genehmigung des Betriebsreglements zu prüfen sein.
3	Eine Umzäunung und Sperrung der Herdernstrasse setzen den Rückbau der Redundanzpiste und die neue Zufahrt zu den Hallen 2 und 3 voraus.	Ergänzung Stand der Koordination: vgl. Anhörung VBS, Ziffer 1 Ergänzung Erläuterungen / Zweckbestimmung, Betrieb: vgl. Genossenkorporation Buochs, Ziffer 1	Im SIL-Objektblatt wird auf die Abhängigkeit zwischen Sperrung Herdernstrasse und Neubau der Zufahrt in die Industriezone Fadenbrücke verwiesen. Die Abhängigkeit zwischen Umzäunung und Rückbau der Redundanzpiste wird auch von den Grundeigentümern geltend gemacht.

### **Gemeinde Horw**

1	Die mit der Intensivierung des Betriebs verbundenen zusätzlichen Immissionen auf dem Gemeindegebiet sind akzeptabel; die Bestimmungen im Betriebsreglement lassen jedoch zu viele Ermessensspielräume zu den Verkehrsarten und Betriebszeiten offen und sind griffiger zu formulieren.	keine	Die konkreten Bestimmungen zu den Verkehrsarten und Betriebszeiten sind Gegenstand des Verfahrens zum Betriebsreglement.
---	--	-------	--

---

**Gemeinde Meggen**

1	Eine zusätzliche Lärmbelastung durch die vorgesehene Intensivierung des Flugbetriebs und die damit verbundene Beeinträchtigung der Lebensqualität bereitet Sorge.	keine	Das Gemeindegebiet von Meggen ist von den An- und Abflugrouten des Flugplatzes nicht unmittelbar tangiert, die Lärmbelastung liegt unterhalb der Lärmgrenzwerte nach LSV.
---	---	-------	---

---

**Gemeinde Weggis**

1	Einsprache gegen das Betriebsreglement, Überprüfung der An- und Abflugverfahren im Hinblick auf eine bessere Lärmverteilung.	keine	Die Flugrouten im Bereich der Gemeinde Weggis liegen ausserhalb der nach LSV relevanten Lärmgrenzwerte. Die Prüfung der An- und Abflugverfahren ist Gegenstand des Verfahrens zum Betriebsreglement.
---	--	-------	--

---

**WWF Unterwalden**

1	Einsprache gegen Betriebsreglement und Plangenehmigungsgesuche mit Anträgen, die auch Inhalte des SIL-Objektblatts betreffen. Anträge entsprechen denjenigen des SBFB.	vgl. Mitwirkung SBFB	vgl. Mitwirkung SBFB
---	--	----------------------	----------------------

---

**pro natura Unterwalden**

1	Einsprache gegen Plangenehmigungsgesuch Umzäunung; ungenügender Nachweis der ökologischen Ausgleichsfläche und mangelhafte Planung des Wildkorridors.	keine	Das SIL-Objektblatt setzt die Rahmenbedingungen für den ökologischen Ausgleich und die Sicherstellung des Wildwechsels auf dem Flugplatzareal. Die Massnahmen zur Umsetzung sind im Plangenehmigungsverfahren zu prüfen und festzulegen.
---	---	-------	--

---

**Privatpersonen (verschiedene)**

1	Die Ausdehnung des Betriebs auf 25'000 Bewegungen ist unverhältnismässig und ohne volkswirtschaftlichen Nutzen, führt zu Verlust von Wohn- und Lebensqualität. Verschiedene Forderungen zur Begrenzung der Flugbewegungszahl (15'000, 16'000) und der Betriebszeiten.	keine	Der langfristige Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb im SIL wird in Abstimmung mit dem kantonalen Richtplan auf der Basis von 25'000 Bewegungen festgelegt. Eine kurz- bis mittelfristige Begrenzung auf 20'000 wird im Rahmen des Genehmigung des Betriebsreglements zu prüfen sein. Die Betriebszeiten sind generell Gegenstand des Betriebsreglements.
---	---	-------	---

---

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

**Office fédéral du développement territorial ARE  
25.05.2009**



## Objet de l'adaptation: 5 installations

- Grenchen/SO, aérodrome régional, adaptation
- Buochs/ NW, aérodrome mil. avec utilisation civile, nouv.
- Luzern-Beromünster/LU, champ d'aviation, nouv.
- Montricher/VD, champ d'aviation, nouv.
- Courtelary/BE, champ d'aviation, adaptation

Service compétent: OFAC

Bases d'examen: Projet de plan sectoriel du 20.5.2009  
Rapport explicatif du 20.5.2009

## Considérants

Aspects	Exigences	Constat	Evaluation
Contenu	Nécessité d'un plan sectoriel (art. 14 al. 1 et art. 17 al. 4 OAT)	Selon la première décision du PSIA (18.10.2000), il a été prévu de procéder par étapes à l'élaboration de la partie III C consacrée aux installations aéronautiques. Une 6e série de fiches par installation est ainsi soumise pour approbation au Conseil fédéral. Elle regroupe diverses installations (5) du champ d'aviation privé à l'aérodrome régional. Trois fiches sont nouvelles; deux installations (Grenchen, Courtelary) font l'objet de modifications mineures. Les planifications en question ont des effets variables sur le territoire et l'environnement; ces activités doivent cependant toutes être coordonnées et nécessitent une adaptation formelle du PSIA.	Exigence remplie
	Conception judicieuse des indications du plan sectoriel (art. 14 al. 2 et 3 OAT)	Par la présente adaptation, la Confédération précise, sur la base de la partie conceptionnelle du PSIA, les objectifs qu'elle vise pour les cinq installations en question et indique comment elle entend faire concorder ses objectifs entre eux, avec ceux de l'organisation du territoire ainsi qu'avec les utilisations du sol adjacentes. La conception des fiches et des cartes correspond aux autres objets du plan sectoriel.	Exigence remplie
	Coordination de tous les intérêts (art. 2 et 3 OAT)	Le processus de collaboration intense en vue de l'élaboration des protocoles de coordination (2007-2009), auquel ont été associées toutes les parties intéressées (services fédéraux et cantonaux, communes et exploitants d'aérodrome), a été l'occasion de mettre en évidence et d'évaluer tous les intérêts en jeu; les conflits ont été détectés et des mesures et mandats formulés afin de les résoudre. La coordination avec les autres activités de la Confédération et des cantons est assurée.	Exigence remplie

<b>Aspects</b>	<b>Exigences</b>	<b>Constat</b>	<b>Evaluation</b>
Contenu	Contribution au développement territorial souhaité (art. 1 et 3 LAT)	Le processus de coordination du plan sectoriel a permis d'examiner les mesures possibles en vue d'une meilleure intégration spatiale (locale/régionale) des installations et afin de réduire à un minimum les effets négatifs pour la population, l'économie et les bases naturelles de la vie.	Exigence remplie
	Compatibilité avec les plans et prescriptions en vigueur (art. 2 OAT)	Les consultations des cantons et des services fédéraux n'ont pas montré de contradiction avec les plans sectoriels de la Confédération (notamment les plans sectoriels militaire et des surfaces d'assolement) et les plans directeurs cantonaux en vigueur. Le plan sectoriel militaire fait l'objet d'une adaptation parallèle, en lien avec l'aérodrome de Buochs.	Exigence remplie
	Exigences relatives aux indications en coordination réglée (art. 15 al. 3 OAT)	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 et leur compatibilité avec la législation pertinente a été vérifiée.	Exigence remplie
Procédure	Collaboration avec l'ARE et les autres responsables de tâches à incidence territoriale (art. 17 et 18 OAT)	L'adaptation du plan sectoriel a été élaborée en étroite collaboration avec l'ARE. Les principaux services intéressés de la Confédération et des cantons ainsi que les communes et exploitants concernés ont été intégrés de façon précoce dans le processus de coordination lié aux installations. Les résultats de cette collaboration ont été consignés dans des protocoles de coordination.	Exigence remplie
	Consultation des cantons et des communes (art. 19 al. 1 et 2 OAT)	A l'issue du processus de coordination, au début 2008 (Buochs) et au printemps 2009 (autres installations), les cantons et communes ont eu l'occasion de se prononcer officiellement sur le projet de plan sectoriel.	Exigence remplie

Aspects	Exigences	Constat	Evaluation
Procédure	Information et participation de la population (art. 19 al. 3 et 4 OAT)	Au 1 <sup>er</sup> trimestre 1999, dans le cadre d'un premier grand cycle de participation, la population intéressée, les associations économiques, les partis, ainsi que les organisations aéronautiques, de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement ont été invités à s'exprimer sur un 1er projet de PSIA. Les installations actuellement en question faisaient partie dudit projet. Les remarques faites à l'époque ont été intégrées au processus de coordination qui a suivi. Une procédure de consultation complémentaire en outre a été organisée pour Buochs, au 1 <sup>er</sup> trimestre 2008.  Le rapport explicatif montre comment les remarques issues des consultations ont été prises en considération.	Exigence remplie
	Contrôle de la compatibilité avec la planification directrice cantonale (art. 20 OAT)	Les cantons ont eu la possibilité (au début 2008 pour Buochs et au printemps 2009 pour les autres installations) de constater d'éventuelles contradictions entre le plan sectoriel et la planification directrice cantonale. La procédure de conciliation selon l'article 13 OAT n'a pas été demandée.	Exigence remplie
Forme	Forme des indications contraignantes (art. 15 OAT)	Les indications contraignantes du plan sectoriel sont bien mises en évidence. Le texte et les cartes qui l'accompagnent fournissent les informations nécessaires à leur compréhension.	Exigence remplie
	Rapport explicatif (art. 16 OAT)	Le rapport explicatif renseigne sur le déroulement de la planification et sur la façon dont il a été tenu compte des divers intérêts en présence.	Exigence remplie
	Publication (art. 4 al. 3 LAT)	Le plan sectoriel sera publié sur Internet et pourra être consulté auprès de l'OFAC, l'ARE et les services cantonaux responsables de l'aménagement du territoire. Une version papier sera disponible sur demande.	Exigence remplie

## Conclusion

Le contenu, la procédure et la forme du plan sectoriel répondent aux exigences du droit de l'aménagement du territoire. Les conditions sont donc réunies pour que le plan examiné puisse être adopté comme plan sectoriel au sens de l'art. 13 LAT.