



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
**Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL**

03.02.2016

---

# **Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)**

**Teil IIIC Objektblätter 11. Serie**

**mit Erläuterungs- und Prüfungsbericht**

---

**Impressum****Herausgeber**

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL  
Bundesamt für Raumwirtschaft ARE

**Karten und grafische Gestaltung**

SIRKOM GmbH, 3184 Wünnewil

**Karten reproduziert mit Bewilligung von**

Bundesamt für Landestopografie swisstopo, © 2016 swisstopo (BA160014)

**Bezugsquelle**

In elektronischer Form: [www.bazl.admin.ch](http://www.bazl.admin.ch)

Auch in Französisch erhältlich

02.2016

# **Sachplan**

## **Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)**

**Teil IIIC – Objektblätter 11. Serie**

**mit Erläuterungs- und Prüfungsbericht**

**03.02.2016**

Die Konzepte und Sachpläne nach Artikel 13 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) stellen die wichtigsten Raumplanungsinstrumente des Bundes dar. Sie ermöglichen ihm, seiner Planungs- und Abstimmungspflicht im Bereich der raumwirksamen Tätigkeiten umfassend nachzukommen und helfen ihm, den immer komplexeren räumlichen Problemstellungen bei der Erfüllung seiner raumwirksamen Aufgaben gerecht zu werden. Der Bund zeigt in den Konzepten und Sachplänen, wie er seine raumwirksamen Aufgaben in einem bestimmten Sach- oder Themenbereich wahrnimmt, welche Ziele er verfolgt und in Berücksichtigung welcher Anforderungen und Vorgaben er zu handeln gedenkt. In enger partnerschaftlicher Zusammenarbeit zwischen den Bundesstellen und den Kantonen erarbeitet, unterstützen die Konzepte und Sachpläne die raumplanerischen Bestrebungen der Behörden aller Stufen.

## **Inhalt**

### **Einleitung**

#### **Sachplaninhalt**

Datum der Beschlussfassung durch die Bundesbehörde

#### **Objektblätter 11. Serie**

ZH	Hausen am Albis (Fortschreibung)
BE	Courtelary (Fortschreibung)
BE	Biel-Kappelen (Anpassung)
BE	Langenthal (Fortschreibung)
BE	Saanen (Fortschreibung)
BE	Thun (Fortschreibung)
SZ	Wangen-Lachen
FR	Bellechasse (Fortschreibung)
SG	St. Gallen-Altenrhein (Fortschreibung)
TG	Amlikon (Fortschreibung)
TG	Lommis (Fortschreibung)
TG	Sitterdorf (Anpassung)
VD	Lausanne-La Blécherette (Anpassung)
VD	Montricher (Fortschreibung)
NE	Môtiers (Fortschreibung)

Legende zur Anlagekarte

Begriffserklärungen zum Objektblatt

#### **Anhänge**

Erläuterungsbericht nach Art. 16 RPV

Prüfungsbericht nach Art. 17 RPV



## Einleitung

Die konzeptionellen Ziele und Vorgaben des SIL verabschiedete der Bundesrat am 18. Oktober 2000 (SIL Teile I bis IIIB).

Die anlagespezifischen Vorgaben zu den einzelnen Flugplätzen werden in den Objektblättern festgelegt (SIL Teil III**C**). Bisher verabschiedete der Bundesrat die Objektblätter von insgesamt 50 Flugplätzen, darunter diejenigen für die Landesflughäfen Zürich und Basel-Mulhouse.

Die vorliegende elfte Serie umfasst die Objektblätter für folgende Flugplätze:

	<b>Kanton</b>	<b>Anlage</b>	<b>Teilnetz</b>
Neues Objektblatt Anpassung	SZ	Wangen-Lachen	Flugfeld
	BE	Biel-Kappelen	Flugfeld
	TG	Sitterdorf	Flugfeld
	VD	Lausanne-La Blécherette	Regionalflugplatz
Fortschreibung	ZH	Hausen am Albis	Flugfeld
	BE	Courtelary	Flugfeld
	BE	Langenthal	Flugfeld
	BE	Saanen	Flugfeld
	BE	Thun	Flugfeld
	FR	Bellechasse	Flugfeld
	SG	St. Gallen-Altenrhein	Regionalflugplatz
	TG	Amlikon	Flugfeld
	TG	Lommis	Flugfeld
	VD	Montricher	Flugfeld
	NE	Môtiers	Flugfeld

## Sachplaninhalt

Datum der Beschlussfassung durch die Bundesbehörde (Stand 03.02.2016)

<b>IIIA Grundsätze zur Handhabung des SIL</b>		<b>Beschlüsse</b>
Sachplanrelevanz	IIIA – 1	18.10.2000
Aktualisierung	IIIA – 2	18.10.2000
Anpassungserfordernis	IIIA – 3	18.10.2000
Prüfung der Vereinbarkeit von raumwirksamen Tätigkeiten mit dem SIL	IIIA – 4	18.10.2000
<b>IIIB Konzeptionelle Ziele und Vorgaben</b>		
Generelle Ausrichtung der Zivilluftfahrt	IIIB – 3	18.10.2000
Effiziente Nutzung der Luftfahrtinfrastruktur	IIIB – 3	18.10.2000
Effiziente Nutzung der Luftfahrtinfrastruktur (Anpassung Grundsatz 6)	IIIB – 3	15.05.2013
Einordnung in den Gesamtverkehr	IIIB – 7	18.10.2000
Umfassender Umweltschutz	IIIB – 10	18.10.2000
Räumliche Abstimmung	IIIB – 15	18.10.2000
Teilnetze		
B1 – Landesflughäfen	IIIB1 – B7 – 2	18.10.2000
B2 – Regionalflugplätze	IIIB1 – B7 – 7	18.10.2000
B3 – Zivil mitbenützte Militärflugplätze	IIIB1 – B7 – 13	18.10.2000
B3 – Zivil mitbenützte Militärflugplätze (Entlassung Flugplatz Interlaken (BE) aus dem Teilnetz)	IIIB1 – B7 – 13	02.11.2005
B3 – Zivil mitbenützte Militärflugplätze (Anpassung Grundsatz 5)	IIIB1 – B7 – 13	07.12.2007
B4 – Flugfelder	IIIB1 – B7 – 20	18.10.2000
B4 – Flugfelder (Aufnahme Flugplatz Ladrino (TI))	IIIB1 – B7 – 20	20.11.2013
B5 – Heliports	IIIB1 – B7 – 24	18.10.2000
B5 – Heliports (Aufnahme Heliport Interlaken (BE))	IIIB1 – B7 – 24	02.11.2005
B5 – Heliports (Verzicht auf Heliport Val Müstair (GR))	IIIB1 – B7 – 24	07.06.2011
B5 – Heliports (Aufhebung Heliport Benken (SG))	IIIB1 – B7 – 24	06.07.2011
B5 – Heliports (Entlassung Heliport Ladrino (TI) aus dem Teilnetz)	IIIB1 – B7 – 24	20.11.2013
B6 – Landestellen	IIIB1 – B7 – 30	18.10.2000
B6a – Gebirgslandeplätze	IIIB1 – B7 – 31	18.10.2000
B6a – Gebirgslandeplätze (Anpassung)	IIIB6a	27.06.2007
B6b – Spitallandeplätze	IIIB1 – B7 – 34	18.10.2000
B6c – Lastaufnahmeflächen	IIIB1 – B7 – 35	18.10.2000
B6d – Start – und Landestellen für Hängegleiter	IIIB1 – B7 – 36	18.10.2000
B6e – Übrige Landestellen	IIIB1 – B7 – 37	18.10.2000
B7 – Flugsicherungsanlagen	IIIB1 – B7 – 38	18.10.2000

**III**C** Anlagespezifische Ziele und Vorgaben**

Objektblätter	Serie
ZH Zürich	III <b>C</b> – ZH-1 26.06.2013
ZH Zürich (Anpassung)	III <b>C</b> – ZH-1 18.09.2015
ZH Hausen am Albis	3 III <b>C</b> – ZH-2 18.08.2004
ZH Hausen am Albis (Fortschreibung)	11 III <b>C</b> – ZH-2 03.02.2016
ZH Speck-Fehraltorf	3 III <b>C</b> – ZH-3 18.08.2004
ZH Speck-Fehraltorf (Anpassung)	10 III <b>C</b> – ZH-3 17.12.2014
ZH Hasenstrick	4 III <b>C</b> – ZH-4 02.11.2005
ZH Winterthur	9 III <b>C</b> – ZH-5 20.11.2013
BE Bern-Belp	4 III <b>C</b> – BE-1 30.01.2002
BE Bern-Belp (Anpassung)	8 III <b>C</b> – BE-1 04.07.2012
BE Interlaken	3 III <b>C</b> – BE-2 18.08.2004
BE Interlaken (Anpassung)	4 III <b>C</b> – BE-2 02.11.2005
BE Reichenbach	2 III <b>C</b> – BE-3 14.05.2003
BE Courtelary	4 III <b>C</b> – BE-4 02.11.2005
BE Courtelary (Anpassung)	6 III <b>C</b> – BE-4 01.07.2009
BE Courtelary (Fortschreibung)	11 III <b>C</b> – BE-4 03.02.2016
BE Biel-Kappelen	4 III <b>C</b> – BE-5 02.11.2005
BE Biel-Kappelen (Anpassung)	11 III <b>C</b> – BE-5 03.02.2016
BE Langenthal	4 III <b>C</b> – BE-6 02.11.2005
BE Langenthal (Fortschreibung)	11 III <b>C</b> – BE-6 03.02.2016
BE Saanen	5 III <b>C</b> – BE-7 07.12.2007
BE Saanen (Fortschreibung)	11 III <b>C</b> – BE-7 03.02.2016
BE St.Stephan	4 III <b>C</b> – BE-8 02.11.2005
BE Zweisimmen	5 III <b>C</b> – BE-9 07.12.2007
BE Zweisimmen (Fortschreibung)	9 III <b>C</b> – BE-9 20.11.2013
BE Thun	8 III <b>C</b> – BE-10 04.07.2012
BE Thun (Fortschreibung)	11 III <b>C</b> – BE-10 03.02.2016
LU Triengen	5 III <b>C</b> – LU-1 07.12.2007
LU Luzern-Beromünster	6 III <b>C</b> – LU-2 01.07.2009
SZ Wangen-Lachen	11 III <b>C</b> – SZ-1 03.02.2016
NW Buochs	6 III <b>C</b> – NW-1 01.07.2009
FR Ecuvillens	1 III <b>C</b> – FR-1 30.01.2002
FR Bellechasse	4 III <b>C</b> – FR-2 30.01.2002
FR Bellechasse (Fortschreibung)	11 III <b>C</b> – FR-2 03.02.2016
FR Gruyères	1 III <b>C</b> – FR-3 30.01.2002
FR Schwarzsee	1 III <b>C</b> – FR-4 30.01.2002
SO Grenchen	1 III <b>C</b> – SO-1 30.01.2002
SO Grenchen (Anpassung)	6 III <b>C</b> – SO-1 01.07.2009
SO Olten	3 III <b>C</b> – SO-2 18.08.2004
BS/BL Basel-Mulhouse	III <b>C</b> – BS/BL-1 15.05.2013

BL	Dittingen	10	IIIC – BL-1	17.12.2014
SG	St. Gallen-Altenrhein	7	IIIC – SG-1	06.07.2011
SG	St. Gallen-Altenrhein (Fortschreibung)	11	IIIC – SG-1	03.02.2016
SG	Schänis	9	IIIC – SG-2	20.11.2013
GR	Samedan	1	IIIC – GR-1	30.01.2002
AG	Birrfeld	4	IIIC – AG-1	30.01.2002
AG	Birrfeld (Anpassung)	2	IIIC – AG-1	14.05.2003
AG	Birrfeld (Anpassung)	10	IIIC – AG-1	17.12.2014
AG	Fricktal-Schupfart	4	IIIC – AG-3	30.01.2002
AG	Fricktal-Schupfart (Fortschreibung)	9	IIIC – AG-3	20.11.2013
AG	Holziken	10	IIIC – AG-4	17.12.2014
TG	Amlikon	4	IIIC – TG-1	02.11.2005
TG	Amlikon (Fortschreibung)	11	IIIC – TG-1	03.02.2016
TG	Lommis	4	IIIC – TG-2	02.11.2005
TG	Lommis (Fortschreibung)	11	IIIC – TG-2	03.02.2016
TG	Sitterdorf	4	IIIC – TG-3	02.11.2005
TG	Sitterdorf (Anpassung)	11	IIIC – TG-3	03.02.2016
TI	Lugano-Agno	3	IIIC – TI-1	18.08.2004
TI	Locarno	10	IIIC – TI-2	17.12.2014
TI	Lodrino	9	IIIC – TI-3	20.11.2013
TI	Ambrì	10	IIIC – TI-4	17.12.2014
VD	Lausanne-La Blécherette	4	IIIC – VD-1	30.01.2002
VD	Lausanne-La Blécherette (Anpassung)	3	IIIC – VD-1	18.08.2004
VD	Lausanne-La Blécherette (2. Anpassung)	5	IIIC – VD-1	07.12.2007
VD	Lausanne-La Blécherette (3. Anpassung)	8	IIIC – VD-1	04.07.2012
VD	Lausanne-La Blécherette (4. Anpassung)	11	IIIC – VD-1	03.02.2016
VD	Payerne	5	IIIC – VD-2	07.12.2007
VD	Payerne (Anpassung)	10	IIIC – VD-2	17.12.2014
VD	Bex	2	IIIC – VD-3	14.05.2003
VD	Bex (Anpassung)	5	IIIC – VD-3	07.12.2007
VD	Montricher	6	IIIC – VD-4	01.07.2009
VD	Montricher (Fortschreibung)	11	IIIC – VD-4	03.02.2016
VS	Münster	2	IIIC – VS-2	14.05.2003
VS	Münster (Anpassung)	10	IIIC – VS-2	17.12.2014
VS	Raron Flugplatz	2	IIIC – VS-3	14.05.2003
VS	Raron Heliport	2	IIIC – VS-6	14.05.2003
VS	Region Wallis Südost (VS-SE)	GLP 1	IIIC – GLP VS-SE	17.09.2010
VS	Aeschhorn	GLP 1	IIIC – GLP 1	17.09.2010
VS	Alphubel	GLP 1	IIIC – GLP 2	17.09.2010
VS	Monte Rosa	GLP 1	IIIC – GLP 3	17.09.2010
VS	Theodulgletscher	GLP 1	IIIC – GLP 4	17.09.2010
VS	Trift	GLP 1	IIIC – GLP 5	17.09.2010
VS	Unterrothorn	GLP 1	IIIC – GLP 6	17.09.2010

NE	La Chaux-de-Fonds - Les Eplatures	4	IIIC – NE-1	30.01.2002
NE	La Chaux-de-Fonds - Les Eplatures (Anpass.)	4	IIIC – NE-1	02.11.2005
NE	La Chaux-de-Fonds - Les Eplatures (Anpass.)	10	IIIC – NE-1	17.12.2014
NE	Môtiers	4	IIIC – NE-2	02.11.2005
NE	Môtiers (Fortschreibung)	11	IIIC – NE-2	03.02.2016
NE	Neuchâtel	5	IIIC – NE-3	07.12.2007
JU	Bressaucourt	3	IIIC – JU-1	18.08.2004

**Weitere Objektblattserien sind in Vorbereitung**



## Objektblätter 11. Serie

III C – ZH-2	Hausen am Albis (Fortschreibung)
III C – BE-4	Courtelary (Fortschreibung)
III C – BE-5	Biel-Kappelen (Anpassung)
III C – BE-6	Langenthal (Fortschreibung)
III C – BE-7	Saanen (Fortschreibung)
III C – BE-10	Thun (Fortschreibung)
III C – SZ-1	Wangen-Lachen
III C – FR-2	Bellechasse (Fortschreibung)
III C – SG-1	St. Gallen-Altenrhein (Fortschreibung)
III C – TG-1	Amlikon (Fortschreibung)
III C – TG-2	Lommis (Fortschreibung)
III C – TG-3	Sitterdorf (Anpassung)
III C – VD-1	Lausanne-La Blécherette (Anpassung)
III C – VD-4	Montricher (Fortschreibung)
III C – NE-2	Môtiers (Fortschreibung)

Legende zu den Anlagekarten

Begriffserklärungen zu den Objektblättern



Anlage: **Hausen am Albis** **ZH-2**

Teilnetz: Flugfeld

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

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

- Standortkanton: Zürich
- Perimetergemeinden: Hausen am Albis, Rifferswil
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Baar, Hausen am Albis, Horgen, Kappel am Albis, Mettmenstetten, Rifferswil
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Hausen am Albis, Kappel am Albis, Rifferswil
- Verkehrsleistung: (Motorflug)
  - Ø 4 Jahre: 11 300 (2011–14)
  - max. 10 Jahre: 13 118 (2011)
  - Datenbasis LBK: 14 258 (2001)
  - Potential SIL: 16 000

### **Verweis:**

Teilnetz Flugfelder III – B4

### **Grundlagendokumente:**

- Betriebsbewilligung vom 15.07.1963 / 01.07.1997
- Betriebsreglement vom 01.07.1997; An- und Abflugverfahren, Volten vom 15.05.2002
- Lärmbelastungskataster (LBK) vom März 2011
- Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster vom 12.03.2014
- Koordinationsprotokoll vom Juni 2003

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

Flugplatz seit 1963 im Betrieb, dient der fliegerischen Aus- und Weiterbildung sowie dem Motor- und Segelflugsport.

Gewerbsmässiger Luftverkehr (Ausbildung von Berufspiloten, Rundflüge, Werkflüge Unterhaltsbetrieb), nichtgewerbsmässiger Luftverkehr (Motor- und Segelflug, Schulung in allen Sparten einschliesslich fliegerische Vorschulung).

### **Stand der Koordination:**

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

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

Mit dem geltenden *Betriebsreglement* sind die Rahmenbedingungen zur Nutzung des Flugplatzes verbindlich festgelegt. Die Verkehrsleistung ist auf 16 000 Bewegungen pro Jahr beschränkt. Die An- und Abflugverfahren sowie die Volten wurden 2002 neu festgelegt.

Die bestehende *Zufahrt* zum Flugplatz ist eng und unübersichtlich, eine Verbesserung soll angestrebt werden.

F E S T L E G U N G E N		F	Z	V
<b>Zweckbestimmung:</b> Der Flugplatz Hausen am Albis ist ein privates Flugfeld. Er dient der fliegerischen Aus- und Weiterbildung sowie dem Motor- und Segelflugsport. Er soll auch für Zwecke, die im öffentlichen Interesse liegen, genutzt werden können (z. B. Bereiche Tourismus-, Geschäfts- und Arbeitsflüge).		•		
Die Entwicklung des Flugplatzes ist durch das geltende Umweltrecht begrenzt. Der Flugplatz übernimmt keine Entlastungsfunktion für den Flughafen Zürich.		•		
<b>Rahmenbedingungen zum Betrieb:</b> Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.		•		
<b>Flugplatzperimeter:</b> Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen den Perimeter bei der Richt- und Nutzungsplanung.		•		
<b>Lärmbelastung:</b> Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei der Richt- und Nutzungsplanung.		•		
<b>Hindernisbegrenzung:</b> Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung aufeinander abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte).		•		
<b>Natur- und Landschaftsschutz:</b> Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden. Konkrete Massnahmen zum ökologischen Ausgleich richten sich nach dem genehmigten Konzept des Flugplatzhalters. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.		• •		

## E R L Ä U T E R U N G E N

### **Flugplatzperimeter:**

Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal. Er überlagert die Grundnutzung gemäss Zonenplan der Gemeinden Hausen am Albis und Rifferswil. Er soll als Hinweis in den Zonenplan aufgenommen werden. Innerhalb des Flugplatzperimeters haben die Flugplatzanlagen Priorität.

### **Lärmbelastung:**

Das Gebiet mit Lärmbelastung setzt den Rahmen für die künftige 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 Neuberechnung erforderlich.

Zusätzlich gilt die im Betriebsreglement verbindlich festgelegte maximale Zahl der jährlichen Flugbewegungen von 16 000, davon 6000 für die ortsansässigen Fluggruppen (ohne Schulung; Zählperiode jeweils vom 1. Juli bis 30. Juni).

Die Lärmbelastungskurve basiert auf der Lärmberechnung von 2001 (14 258 Bewegungen pro Jahr mit entsprechendem Flottenmix sowie den neuen, 2002 genehmigten An-/Abflugverfahren und Volten), proportional aufgerechnet auf die zulässige Verkehrsleistung von 16 000 Bewegungen pro Jahr (Lärmberechnung vom März 2003). 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).

Das Gebiet mit Lärmbelastung setzt den Rahmen für die «zulässigen Lärmimmissionen» gemäss LSV Art. 37a, d. h. die «zulässigen Lärmimmissionen» dürfen dieses Gebiet nicht überschreiten. Sie sind im Rahmen eines ordentlichen Verfahrens (Betriebsreglement, Plangenehmigung) zu ermitteln und im entsprechenden Genehmigungsentscheid festzuhalten.

### **Hindernisbegrenzung:**

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisflächen im geltenden Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) von 2014. In der Karte sind die Umrisse der An- und Abflugflächen sowie der Horizontalebene dargestellt. Kanton und Gemeinden tragen dem HBK bei der Richt- und Nutzungsplanung Rechnung.

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

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

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

Als Arbeitshilfe haben die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis erarbeitet (BAZL/BUWAL 2004).

## ZUSTÄNDIGE STELLE

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

*Flugplatzhalterin:*  
Flugplatzgenossenschaft  
Hausen-Oberamt (FGHO),  
Postfach, 8915 Hausen  
am Albis

Die Ausgleichsmassnahmen sollen in erster Linie auf freiwilliger Basis realisiert werden, können im Rahmen einer Plangenehmigung aber verbindlich verlangt werden. Die Flugplatzhalterin hat in Zusammenhang mit dem Genehmigungsverfahren für den Neubau des Hangars und der Anpassung der Infrastrukturbauten konkrete Massnahmen zum ökologischen Ausgleich vorgeschlagen. Nach Abschluss des Genehmigungsverfahrens sind diese Massnahmen von der Flugplatzhalterin umzusetzen.

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

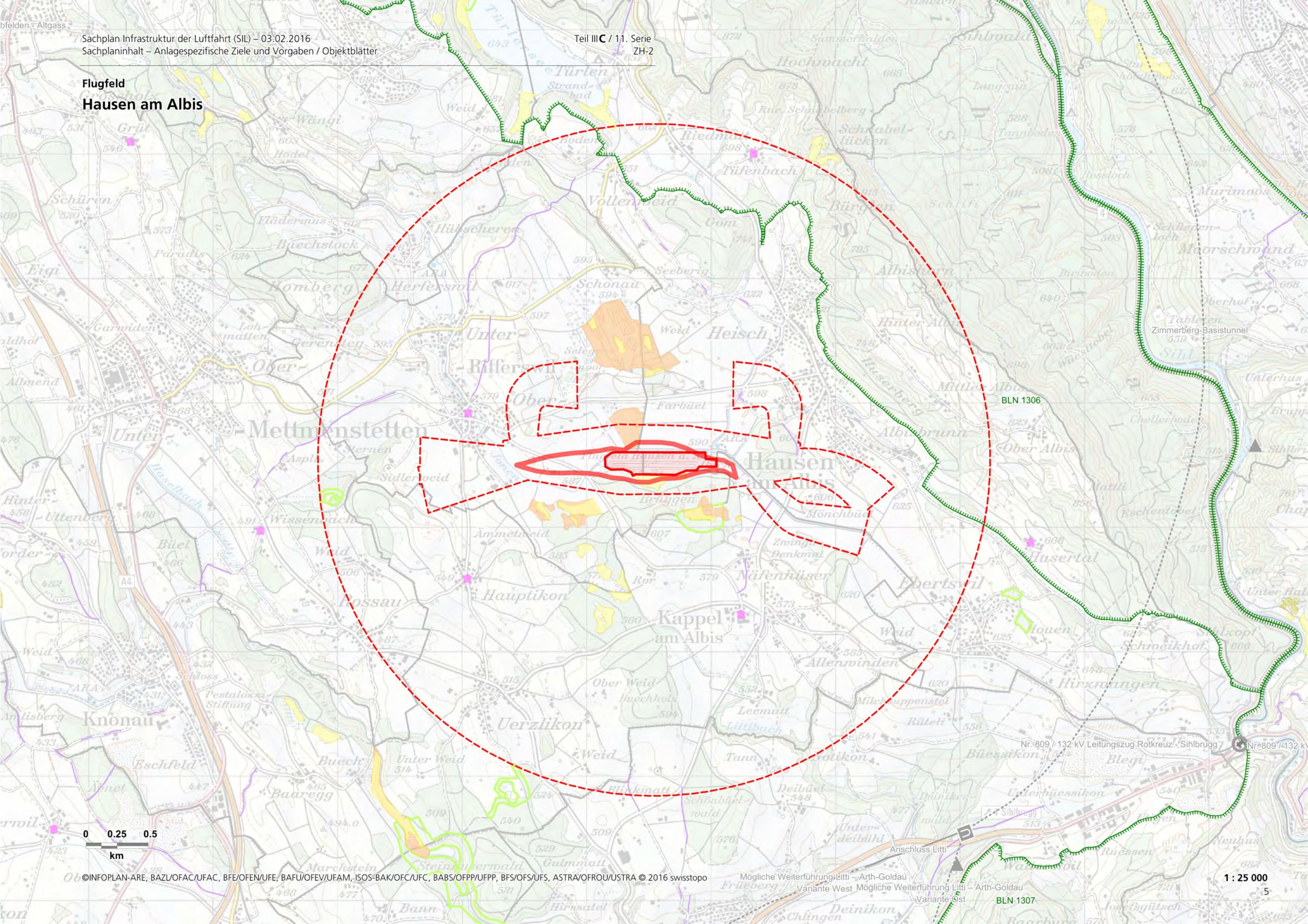
BLN: 1306 Albiskette-Reppischtal

1307 Glaziallandschaft zwischen Lorzentobel und Sihl mit Höhronen

**Erschliessung:**

Die angestrebte Verbesserung der Zufahrt zum Flugplatz ist Gegenstand der kommunalen Planung.

**Flugfeld**  
**Hausen am Albis**





Installation: **Courtelary**

**BE-4**

Réseau partiel: Champ d'aviation

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

### Informations générales et données techniques:

- Canton: Berne
- Communes de site: Cortébert, Courtelary
- Communes avec limitation d'obstacles: Corgémont, Cormoret, Cortébert, Courtelary, Mont-Tramelan
- Communes avec exposition au bruit: Cortébert, Courtelary
- Prestations de trafic:  
(vols à moteur)
  - moyenne 4 ans: 3958 (2011–2014)
  - max. 10 ans: 5052 (2012)
  - base de référence CB: 4260 (1994)
  - potentiel PSIA: 4260 (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.

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

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

### Renvois:

Réseau champs d'aviation  
III – B4

### Documents de base:

- autorisation d'exploitation du 06.11.1981
- règlement d'exploitation du 29.10.1981
- cadastre d'exposition au bruit de mai 1994
- cadastre de limitation d'obstacles de février 2012
- protocole de coordination de novembre 2004 avec complément de juin 2008

DÉCISIONS	P/CR	CC	IP
<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> Le périmètre d'aérodrome fixé englobe les constructions et les installations nécessaires à l'exploitation aéronautique (voir la carte de l'installation). Les cantons et les communes concernés en tiennent compte dans leurs instruments d'aménagement du territoire.</p>	•		
<p><b>Exposition au bruit:</b> Le territoire exposé au bruit détermine la marge de développement maximal du trafic aérien (voir la carte de l'installation). Les cantons et les communes concernés en tiennent compte dans leurs instruments d'aménagement du territoire.</p>	•		
<p><b>Aire de limitation d'obstacles:</b> L'aire de limitation d'obstacles indique les endroits où, du fait que la hauteur admissible des objets y est limitée, une coordination s'impose entre le trafic aérien et l'utilisation du sol (voir la carte de l'installation).</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>Les mesures de compensation écologique doivent être mises en œuvre et se conformer au concept établi par l'exploitant. Les besoins de l'agriculture doivent être pris en compte.</p>	• •		

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

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

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

### **Périmètre d'aérodrome, infrastructure:**

Le périmètre d'aérodrome délimite l'aire requise par les installations d'aérodrome qui servent à son exploitation. Il englobe les constructions et installations existantes ainsi que les extensions prévues dont les effets sont connus. En outre, il délimite l'étendue sur laquelle le droit fédéral est applicable aux constructions et installations servant à l'exploitation de l'aérodrome. Les cantons et les communes concernés tiennent compte de ce périmètre d'aérodrome dans leurs instruments d'aménagement du territoire.

Si de nouveaux projets d'infrastructure 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 de l'exposition au 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, une nouvelle exposition au bruit doit être calculée.

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 le tableau 21 de l'annexe 5 de l'OPB. 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(A)) de la carte montre les territoires exposés au bruit selon les prévisions 2010, soit la situation future du nombre de mouvements (4260). Elle correspond au cadastre d'exposition au bruit de 1994 basé également sur 4260 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.

Le territoire exposé au bruit établit le cadre des «immissions de bruit admissibles» au sens de l'art. 37a OPB. Autrement dit, les «immissions de bruit admissibles» ne doivent pas être dépassées en dehors de ce territoire. Ces immissions sont à déterminer dans le cadre d'une procédure ordinaire (procédure d'approbation des plans ou de modification du règlement d'exploitation) et figurer dans la décision administrative correspondante.

### **Limitation d'obstacles:**

L'aire de limitation d'obstacles englobe les surfaces de limitation d'obstacles telles qu'elles figurent dans le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles du 28 février 2012. La carte de l'installation représente le pourtour des surfaces d'approche et de montée au décollage de même que celui du plan horizontal.

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

En termes 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).

## INSTANCES RESPONSABLES

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

*Exploitant d'aérodrome:*  
Groupe de vol à voile de la section biennoise de l'AéCS, Case postale 2501 Biel/Bienne

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.

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.

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.

Dans le cas des mesures de compensation, l'exploitant a défini les principes de compensation pour son installation dans le cadre de la procédure d'approbation des plans concernant la construction de deux bandes d'élan et d'un chemin d'accès du 5 novembre 2008.

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 10.5.2004. 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  
Site marécageux: 12 La Chaux-des-Breuleux  
District franc: 2 Combe-Grède

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

#### **Equipement:**

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





Anlage: **Biel-Kappelen**

**BE-5**

Teilnetz: Flugfeld

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

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

- Standortkanton: Bern
- Perimetergemeinde: Kappelen
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Aegerten, Bellmund, Hermrigen, Jens, Kappelen, Lyss, Merzligen, Port, Studen (BE), Worben
- Gemeinde mit Lärmbelastung: Kappelen
- Verkehrsleistung:
  - Ø 4 Jahre: 8860 (2010–2013)
  - max. 10 Jahre: 9930 (2011)
  - Potential SIL: 11 000

### **Verweis:**

Teilnetz Flugfelder III – B4

### **Grundlagendokumente:**

- Betriebsbewilligung vom 20.09.1974
- Betriebsreglement vom 24.08.1974
- Lärmbelastungskataster vom April 2010
- Hindernisbegrenzungskataster vom 15.02.1998
- Koordinationsprotokoll vom Februar 2004, Ergänzung vom 16. April 2015

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

Flugfeld seit 1969, dient primär dem Flugsport.

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

### **Stand der Koordination:**

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

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

Die Flugplatzhalterin plant, die bestehende Graspiste zu verschieben und mit Kunststoffgittern zu befestigen. Dies erfordert eine Plangenehmigung nach Luftfahrtgesetz (LFG). Gleichzeitig sollen die Ab- und Abflugrouten sowie die Volten leicht angepasst werden. Bei den Betriebszeiten und beim Fallschirmsprungbetrieb sind ebenfalls kleinere Änderungen vorgesehen.

Das Flugplatzareal bleibt im kantonalen Richtplan der Fruchtfolgefläche zugeordnet. Mit der Pistenverschiebung sollen Massnahmen zum ökologischen Ausgleich getroffen werden. Neue Hochbauten sind derzeit nicht vorgesehen.

<p>Mit dem Projekt zur Pistenverschiebung sollen die Sicherheit im Flugbetrieb und die betrieblichen Abläufe verbessert werden. Die Auswirkungen auf die Umwelt, insbesondere die Lärmbelastung, können damit deutlich reduziert werden.</p> <p><b>F E S T L E G U N G E N</b></p> <p><b>Zweckbestimmung:</b> Der Flugplatz Biel-Kappelen ist ein privates Flugfeld. Er dient in erster Linie dem Flugsport (inkl. Fallschirmsport) und der fliegerischen Aus- und Weiterbildung. Er soll auch für Zwecke, die im öffentlichen Interesse liegen, genutzt werden können (Geschäfts-, Touristik- und Arbeitsflüge). Die Entwicklung des Flugplatzes ist durch das gelende Umweltrecht begrenzt.</p> <p><b>Rahmenbedingungen zum Betrieb:</b> Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. Er ist so zu gestalten, dass keine wesentliche Verkehrszunahme stattfindet. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.</p> <p><b>Flugplatzperimeter:</b> Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen den Perimeter bei der Richt- und Nutzungsplanung.</p> <p><b>Lärmbelastung:</b> Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei ihrer Richt- und Nutzungsplanung.</p> <p><b>Hindernisbegrenzung:</b> Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung aufeinander abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte).</p> <p><b>Natur- und Landschaftsschutz:</b> Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden.</p> <p>Die Flugplatzhalterin legt in Absprache mit den Gemeinden und den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton die konkreten Massnahmen fest und setzt sie um. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.</p>	<p><b>F</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>•</li><li>•</li><li>•</li><li>•</li><li>•</li><li>•</li><li>•</li><li>•</li></ul>	<p><b>Z</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>•</li><li>•</li><li>•</li><li>•</li><li>•</li><li>•</li><li>•</li><li>•</li></ul>	<p><b>V</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>•</li><li>•</li><li>•</li><li>•</li><li>•</li><li>•</li><li>•</li><li>•</li></ul>
---	---	---	---

E R L Ä U T E R U N G E N	Z U S TÄNDIGE S T E L L E
<b>Zweckbestimmung, Rahmenbedingungen zum Betrieb:</b>	Zuständiges Bundesamt:
Die Zweckbestimmung des Flugplatzes Biel-Kappelen ergibt sich aus der bisherigen Nutzung. Sie wird gestützt durch die Festlegungen zu den Flugfeldern im Konzeptteil des SIL (Teil III B4).	Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern
Eine verbindliche Zahl der jährlichen Flugbewegungen ist nicht festgesetzt. Der Flugbetrieb ist im Betriebsreglement geregelt. Dort ist die Festlegung einer Bewegungszahl möglich; vorgesehen ist die Begrenzung auf jährlich 12 000 Flugbewegungen. Im Zusammenhang mit der geplanten Verschiebung der Piste müssen die An- und Abflugverfahren entsprechend angepasst werden.	Flugplatzhalterin:
	Flugplatzgenossenschaft Biel und Umgebung,
	Postfach,
	2501 Biel/Bienne
<b>Flugplatzperimeter, Infrastruktur:</b>	
Der Flugplatzperimeter umgrenzt das Areal, das bei der geplanten Verschiebung der Piste von den Flugplatzanlagen beansprucht wird (inkl. Sicherheitsabstände). Dazu gehören neben der Piste (Länge 690 m, Breite 25 m)	
der Rollweg, die Manövrier- und Abstellflächen für die Flächenflugzeuge,	
der Helikopter-Abstellplatz, die Fallschirmschirmslandefläche sowie die bestehenden Gebäude und Parkplätze.	
Der Flugplatzperimeter überlagert die Grundnutzung gemäss Zonenplan der Gemeinde Kappelen. Er soll als Hinweis in den Zonenplan aufgenommen werden. Innerhalb des Flugplatzperimeters haben die Flugplatzanlagen Priorität.	
Das Flugplatzareal bleibt im kantonalen Richtplan der Fruchtfolgefläche (FFF) zugeordnet. Mit der projektierten Verschiebung und Befestigung der Piste mit Kunststoffgittern wird die Bodenqualität nicht verändert. Die detaillierte Beurteilung und die Festlegung allfälliger Massnahmen erfolgen aufgrund der Vollzugshilfe 2006 zum Sachplan Fruchtfolgeflächen bei der Plangenehmigung.	
<b>Lärmbelastung:</b>	
Mit dem Gebiet mit Lärmbelastung wird die mögliche Entwicklung des Flugplatzes definiert. Die Berechnung der Lärmelastungskurve beruht auf der Bewegungszahl (inkl. zeitliche Verteilung), der Zusammensetzung der Flotte und den Flugwegen.	
Die Lärmelastungskurve basiert auf einem Potenzial von jährlich 11 000 Flugbewegungen mit der aktuellen Flottenzusammensetzung. Sie berücksichtigt die geplante Verschiebung und Befestigung der Piste (Lärmberechnung vom März 2014). In der Karte dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitstufe II (PW ES II, 55 dB(A)) gemäss Lärmenschutzverordnung (LSV). Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV).	
Bei der Genehmigung des Betriebsreglements resp. der Plangenehmigung für den Umbau der Flugplatzanlagen werden die zulässigen Lärmimmissionen gemäss Art. 37a LSV festgehalten und im Lärmelastungskataster (LBK) abgebildet. Die zulässigen Lärmimmissionen dürfen das im SIL festgesetzte Gebiet mit Lärmelastung nicht überschreiten. Bis zum Zeitpunkt dieser Genehmigungen gilt der LBK vom April 2010.	

### **Hindernisbegrenzung:**

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung weist auf den Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) hin. Gemäss Art. 62 der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL) tragen Kanton und Gemeinden dem HBK in ihrer Nutzungsordnung Rechnung. Die Beurteilung und Bewilligung von Hindernissen richtet sich nach Art. 63ff der VIL. Für die Grundeigentümer ist der HBK nicht verbindlich; allfällige Höhenbeschränkungen für Bauten, Anlagen oder Bepflanzungen sind privatrechtlich zu regeln.

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisbegrenzungsflächen im HBK, wie er bei der geplanten Verschiebung der Piste in Kraft zu setzen sein wird. In der Karte abgebildet sind einerseits die Umrisse der An- und Abflugflächen, andererseits der Horizontalebene. Bis dieser neue HBK in Kraft gesetzt ist, gilt der HBK von 1998.

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

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

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

Die Flugplatzhalterin zeigt im Zusammenhang mit der geplanten Verschiebung der Piste auf, in welcher Form und mit welchen Mitteln sie den ökologischen Ausgleich realisieren will. Diese Arbeiten sollen mit den bestehenden Landschaftsentwicklungskonzepten koordiniert werden (Vernetzung der naturnahen Räume Alte Aare und Jäissberg, ökologische Aufwertung im Rahmen der Umsetzung der Auenverordnung Alte Aare). Als Arbeitshilfe haben die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis erarbeitet (BAZL/BUWAL 2004).

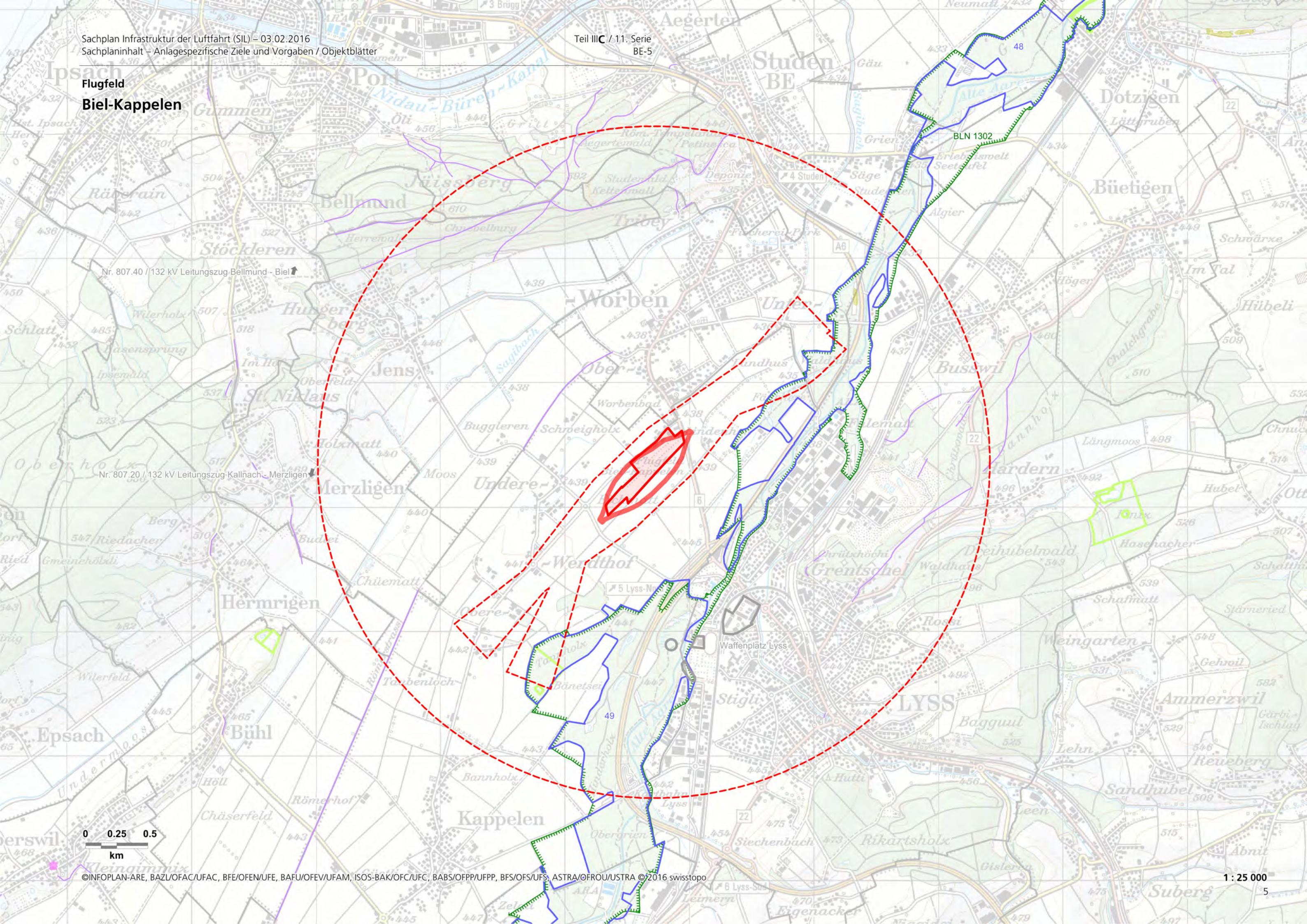
Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

BLN: 1302 Alte Aare / Alte Zihl

Auengebiet: 48 Alte Aare: Lyss-Dotzigen

Auengebiet: 49 Alte Aare: Aarberg-Lyss

**Flugfeld  
Biel-Kappelen**





Anlage: **Langenthal**

**BE-6**

Teilnetz: Flugfeld

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

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

- Standortkanton: Bern
- Perimetergemeinden: Bleienbach, Thörigen
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Bettenhausen, Bleienbach, Herzogenbuchsee, Langenthal, Lotzwil, Ochlenberg, Rütschelen, Thörigen, Thunstetten
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Bleienbach, Thörigen, Thunstetten
- Verkehrsleistung: (Motorflug)
  - Ø 4 Jahre: 11 650 (2011–14)
  - max. 10 Jahre: 15 432 (2009)
  - Datenbasis LBK: 17 000
  - Potential SIL: 17 000 (inkl. Segelflug)

### **Verweis:**

Teilnetz Flugfelder III – B4

### **Grundlagendokumente:**

- Betriebsbewilligung vom 01.04.2003
- Betriebsreglement vom 31.05.2007
- Lärmbelastungskataster (LBK) vom November 2010
- Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster vom 28.02.2013
- Koordinationsprotokoll vom August 2004

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

Flugfeld seit 1934 im Betrieb, dient vorwiegend dem Flugsport.

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

### **Stand der Koordination:**

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

*Betrieb, Perimeter und Infrastruktur* sind in den wesentlichen Zügen mit den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzzieilen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll). Die im Objektblatt vom 2. November 2005 erwähnte Pistenbefestigung ist realisiert.

Die *Verkehrsleistung* ist mit einer Nutzungsbeschränkung im Grundbuch auf eine Zahl von jährlich 17 000 Flugbewegungen begrenzt (Motor- und Segelflug).

F E S T L E G U N G E N			F	Z	V
<b>Zweckbestimmung:</b> <p>Der Flugplatz Langenthal ist ein privates Flugfeld. Er dient dem Motor- und Segelflugsport sowie der fliegerischen Aus- und Weiterbildung. Er soll auch für Zwecke, die im öffentlichen Interesse liegen, genutzt werden können (Geschäfts-, Touristik- und Arbeitsflüge). Die Entwicklung des Flugplatzes ist durch das geltende Umweltrecht begrenzt.</p>	•				
<b>Rahmenbedingungen zum Betrieb:</b> <p>Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.</p>	•				
<b>Flugplatzperimeter:</b> <p>Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den bestehenden Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen den Perimeter bei der Richt- und Nutzungsplanung.</p>	•				
<b>Lärmbelastung:</b> <p>Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei der Richt- und Nutzungsplanung.</p>	•				
<b>Hindernisbegrenzung:</b> <p>Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung aufeinander abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte).</p>	•				
<b>Natur- und Landschaftsschutz:</b> <p>Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden.</p> <p>Konkrete Massnahmen zum ökologischen Ausgleich richten sich nach dem Konzept der Flugplatzhalterin. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.</p>	•				
E R L Ä U T E R U N G E N			ZUSTÄNDIGE STELLE		
<b>Flugplatzperimeter, Infrastruktur:</b> <p>Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal. Darin eingeschlossen sind einerseits die Piste und die Rollwege mit den Sicherheitsabständen, die Abstellplätze und die bestehenden Flugplatzbauten. Der Flugplatzperimeter überlagert die Grundnutzung gemäss Zonenplan der Gemeinden Bleienbach und Thörigen. Er soll als Hinweis in den Zonenplan aufgenommen werden. Innerhalb des Flugplatzperimeters haben die Flugplatzanlagen Priorität.</p>			<p><i>Zuständiges Bundesamt:</i>          Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern</p> <p><i>Flugplatzhalterin:</i>          AeCS der Schweiz, Regionalverband Langenthal, 3338 Bleienbach</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.

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

Das Gebiet mit Lärmbelastung setzt den Rahmen für die «zulässigen Lärmimmissionen» gemäss LSV Art. 37a, d. h. die «zulässigen Lärmimmissionen» dürfen dieses Gebiet nicht überschreiten. Sie sind im Rahmen eines ordentlichen Verfahrens (Betriebsreglement, Plangenehmigung) zu ermitteln und im entsprechenden Genehmigungsentscheid festzuhalten.

### **Hindernisbegrenzung:**

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisfreihalteflächen im geltenden Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) von 2013. In der Karte sind die Umrisse der An- und Abflugflächen sowie der Horizontalebene dargestellt. Kanton und Gemeinden tragen dem HBK bei der Richt- und Nutzungsplanung Rechnung.

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

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

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

Die Ausgleichsmassnahmen sollen in erster Linie auf freiwilliger Basis realisiert werden, können im Rahmen einer Plangenehmigung aber verbindlich verlangt werden. Als Arbeitshilfe haben die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis erarbeitet (BAZL/BUWAL 2004).

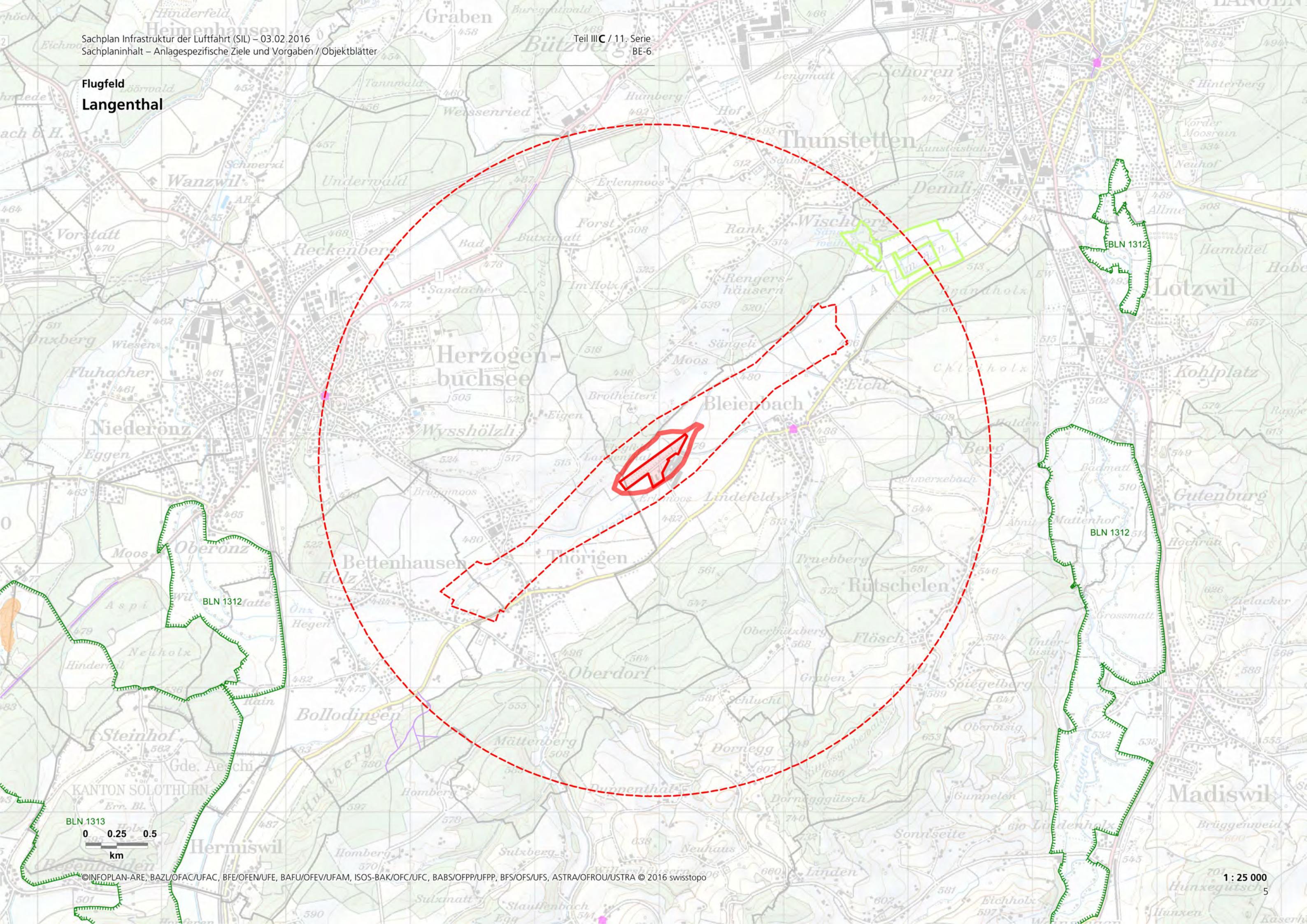
In Zusammenhang mit der Pistenbefestigung (Plangenehmigung vom 20. April 2006) hat die Flugplatzhalterin ein Projekt für den ökologischen Ausgleich erarbeitet. Die darin enthaltenen Massnahmen sind von der Flugplatzhalterin umzusetzen, resp. hat diese die Einhaltung der Nutzungsbeschränkungen auf den Ausgleichsflächen zu kontrollieren und wenn nötig anzuordnen.

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

BLN: 1312 Wässermatten in den Tälern der Langete, der Rot und der Önz  
1313 Steinhof-Steinenberg-Burgäschisee



**Flugfeld  
Langenthal**





Anlage: **Saanen** **BE-7**

Teilnetz: Flugfeld

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

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

- Standortkanton: Bern
- Perimetergemeinde: Saanen
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Saanen, Rougemont
- Gemeinde mit Lärmbelastung: Saanen
  
- Verkehrsleistung:
  - Ø 4 Jahre: 6200 (2011–14)
  - max. 10 Jahre: 7006 (2012)
  - Potential SIL: 8200

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

Ehemaliger Militärflugplatz mit ziviler Mitbenützung seit 1946, dient primär dem touristischen Zubringerverkehr. Betrieb durch die Flugplatzgenossenschaft Gstaad-Saanenland.

Zivile Nutzung mit den Schwerpunkten Touristik- und Geschäftsflüge, nichtgewerbsmässige Motorflüge, Sommersegelfluglager und einer Heliportbasis.

### **Stand der Koordination:**

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

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

Das für die Umwandlung der Militäranlage in einen zivilen Flugplatz erforderliche *Umnutzungsverfahren* wurde 2010 abgeschlossen. Ab 2017 findet auf dem Flugplatzareal keine militärische Nutzung mehr statt.

### **Verweis:**

Teilnetz Flugfelder III – B4

### **Grundlagendokumente:**

- Betriebsbewilligung vom 01.08.1986
- Betriebsreglement vom 20.05.2011
- Lärmbelastungskataster 1994 (Anpassung erforderlich gemäss Lärmberechnung 2004)
- Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) vom 06.06.2014
- Koordinationsprotokoll vom Juni 2004

Die seit 1989/90 auf dem Flugplatz bestehende *Helikopterbasis* soll im bisherigen Rahmen weitergeführt werden können, sich aber nicht zur Hauptnutzung auf dem Flugplatz entwickeln.

Die Festlegung des künftigen Entwicklungsspielraums des Flugplatzes basiert auf dem heute bestehenden Betrieb. Massgebend ist das Gebiet mit *Lärmbelastung*. Es trägt dem Grundsatz, wonach die Entwicklung des Betriebs zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen darf, Rechnung.

Zur Verminderung der Lärmbelastung hat die Flugplatzhalterin in den letzten Jahren verschiedene Massnahmen getroffen (direktere An- und Abflugverfahren, Einsatz von leiserem Fluggerät). Sie verlangt, dass diese Anstrengungen bei der Festlegung des Entwicklungsspielraums angerechnet werden. Region und Gemeinde unterstützen diese Haltung. Dieser Forderung kann jedoch nicht nachgekommen werden, ohne den Grundsatz im Konzeptteil des SIL zu ändern. Eine solche Änderung steht für den Bundesrat derzeit nicht zur Diskussion.

Teile der *Infrastruktur* südlich der Piste sollen auf die Nordseite der Piste verlegt werden. Damit sollen die Sicherheit und die betrieblichen Abläufe verbessert werden (Konzentration der Flugplatzanlagen, Vermeiden von Pistenquerungen durch Fahrzeuge und Personen). In den bestehenden Flugzeugunterständen 6 und 7 wären zudem bedeutende Investitionen für Gebäudeunterhalt und Gewässerschutzmassnahmen zu erwarten. Möglich wäre auch die Verlegung der Heli-Infrastruktur (Unterstände 4 und 5). Das Gebiet südlich der Piste soll primär der Erholungsnutzung und der ökologischen Aufwertung zur Verfügung gestellt werden. Die Flugplatzhalterin plant nördlich der Piste den Abbruch von Gebäuden sowie einen grossen Neubau. Dieser beansprucht u. a. die für die Infrastrukturverlegung ausgeschiedene östliche Fläche.

Auf dem Flugplatzareal besteht ein Projekt zur Erweiterung der *Poloanlage*. Dies würde die Verlegung des bestehenden Rollwegs bedingen.

Die Gemeinde Saanen will im östlichen Bereich des Flugfeldes eine neue Grundwasserfassung erstellen. Das Nebeneinander von Flugplatz und Grundwasserfassung bzw. -schutz ist in einer Vereinbarung zwischen der Gemeinde Saanen und der Flugplatzhalterin geregelt. Der Flugbetrieb im gegenwärtigen Umfang bleibt gewährleistet.

F E S T L E G U N G E N		F	Z	V
<b>Zweckbestimmung:</b> Der Flugplatz Saanen ist ein privates Flugfeld. Er dient den Touristik- und Geschäftsflügen einschliesslich Helikopterflügen für gewerbsmässige Material- und Personentransporte sowie der Durchführung von Segelfluglagern. Er funktioniert zusammen mit den Flugplätzen St.Stephan und Zweisimmen als Flugplatzsystem mit klarer Aufgabenteilung, regional sollen keine doppelspurigen Luftverkehrsangebote entstehen.		•		
Der Flugplatz wird im heute akzeptierten Rahmen weiter genutzt, die Entwicklung des Betriebs darf zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen. Der Helikopterbetrieb soll sich nicht zur Hauptnutzung auf dem Flugplatz entwickeln, die Verkehrsleistung des Helibetriebs bleibt auf einen Anteil in der Grössenordnung von 25 bis 30 % an der Gesamtverkehrsleistung beschränkt.		•		
<b>Rahmenbedingungen zum Betrieb:</b> Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.		•		
<b>Flugplatzperimeter:</b> Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen den Perimeter bei der Richt- und Nutzungsplanung.		•		
<b>Lärmbelastung:</b> Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei der Richt- und Nutzungsplanung.		•		
<b>Hindernisbegrenzung:</b> Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung aufeinander abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte).		•		
<b>Natur- und Landschaftsschutz:</b> Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden. Die ökologische Aufwertung wird auf den im Rahmen der Koordination bezeichneten Flächen realisiert. Die konkreten Massnahmen sind im Rahmen des Umnutzungsverfahrens zu bestimmen. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.		• •		

## E R L Ä U T E R U N G E N

### **Zweckbestimmung, Betrieb:**

Die Zweckbestimmung für den Flugplatz Saanen ist bereits im Teil III B3 des SIL verbindlich festgesetzt. Der Helikopterbetrieb der Air Glaciers besteht seit 1989/90, die Zweckbestimmung wird entsprechend präzisiert. Damit wird die raumplanerische Grundlage für die Bewilligung einer Sanierung der Heli-Infrastruktur (z. B. Verlegung auf die Nordseite der Piste) geschaffen. Gemäss dem Grundsatz, wonach der Flugplatz im bisher akzeptierten Rahmen weitergenutzt werden soll, soll sich der Helibetrieb nicht zur Hauptnutzung entwickeln. Der Anteil des Helibetriebs von 25–30 % an der Gesamtverkehrsleistung entspricht der heutigen Situation.

Der Flugplatz dient neben der fliegerischen Nutzung auch verschiedenen nichtaviativen Nutzungen (z. B. Polosport). Diese sind nicht Gegenstand des SIL. Die Koordination wird durch den Flugplatzhalter sicher gestellt, er ist für die Sicherheit auf dem Flugplatz verantwortlich.

### **Flugplatzperimeter, Infrastruktur:**

Die künftigen Nutzungen auf dem Flugplatz sind im Perimeterplan der Gemeinde Saanen vom 17.12.2002 festgehalten.

Der Flugplatzperimeter umgrenzt die für den zivilen Flugbetrieb benötigten Bauten und Anlagen: Piste, Rollwege, Anlagen nördlich der Piste (C-Büro, Hangar FGGs, Parkplätze, Hangar VBS), Unterstände und Abstellplätze für Motor- und Segelflugzeuge und Helikopter entlang der Saane. Im Perimeter eingeschlossen sind die für die Infrastrukturverlegung (Neubau) beanspruchte Fläche östlich der Hochbauten, die Fläche westlich der Hochbauten als Reservefläche, die nicht aviatisch genutzten landwirtschaftlichen Kulturlandflächen zwischen den einzelnen Anlageteilen sowie das Ufergehölz entlang der Saane.

### **Lärmbelastung:**

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

Die Lärmbelastungskurve basiert auf einer jährlichen Bewegungszahl von 8200 (Lärmberchnung vom 28.1.2004 bzw. vom 11.11.2003 für den Betriebszustand 2002). 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).

Das Gebiet mit Lärmbelastung setzt den Rahmen für die «zulässigen Lärmimmissionen» gemäss LSV Art. 37a, d. h. die «zulässigen Lärmimmissionen» dürfen dieses Gebiet nicht überschreiten. Sie sind im Rahmen eines ordentlichen Verfahrens (Betriebsreglement, Plangenehmigung) zu ermitteln im entsprechenden Genehmigungsentscheid festzuhalten.

Die Verkehrsleistung von jährlich 8200 Motorflugbewegungen entspricht einer Erhöhung der Bewegungszahl um 20 % im Vergleich zum Schnitt der letzten 10 Jahre (1992–2001) bei gleich bleibender Flottenzusammensetzung. Diese Lärmbelastungskurve gilt als Lärmkorsett. Damit wird dem Grundsatz, dass die Entwicklung des Betriebs zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmelastung führen darf, Rechnung getragen.

## ZUSTÄNDIGE STELLE

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

*Flugplatzhalterin:*  
Flugplatz-Genossenschaft  
Gstaad-Saanenland  
(FGGS), Postfach 328,  
3780 Gstaad

Die Lärmbelastungskurven haben im Vergleich zum Lärmbelastungskataster von 1994 (LBK, basiert auf dem Betriebsjahr 1990) eine deutlich geringere Ausdehnung. Dies ist zum einen Teil auf Massnahmen der Flugplatzhalterin zur Verminderung der Lärmbelastung zurückzuführen (Einführung von direkteren An- und Abflugverfahren mit steileren Flugwinkeln, Einsatz von leichtem Fluggerät), liegt zum andern Teil in der geänderten Berechnungsmethode begründet. Die FGGS hat sich im Rahmen der Koordination auf den Standpunkt gestellt, dass der künftige Entwicklungsspielraum durch den bestehenden LBK vorzugeben sei. Sie solle von ihren bisherigen Anstrengungen zur Reduktion der Lärmbelastung profitieren können (mehr Flugbewegungen). Diese Haltung wird von der Region und der Standortgemeinde unterstützt. Sollte dieser Forderung nachgekommen werden, müsste der Grundsatz zur Entwicklung des Betriebs im konzeptionellen Teil des SIL vom 18.10.2000 geändert werden. Eine solche Änderung steht für den Bundesrat derzeit jedoch nicht zur Diskussion.

#### **Hindernisbegrenzung:**

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisflächen im geltenden Hindernisbegrenzungs-Kataster (HBK) von 2014. In der Karte sind die Umrisse der An- und Abflugflächen sowie der Horizontalebene dargestellt. Kanton und Gemeinden tragen dem HBK bei der Richt- und Nutzungsplanung Rechnung.

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

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

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

Die Ausgleichsmassnahmen sollen in erster Linie auf freiwilliger Basis realisiert werden, können im Rahmen des Umnutzungsverfahrens aber verbindlich verlangt werden. Als Arbeitshilfe haben die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis erarbeitet (BAZL/BUWAL 2004).

Gemäss Landschaftskonzept der Schweiz (Sachziel 4C) sind bei der Liquidation ehemaliger Militärflugplätze die ökologischen Werte zu beachten und der ökologische Ausgleich zu fördern. Auf Basis einer Studie von VBS und BUWAL (Natur- und Landschaftsschutz bei der Liquidation von Militärflugplätzen, Dezember 1995) sind die ökologischen Ausgleichsflächen ausgeschieden (vgl. Koordinationsprotokoll bzw. Perimeterplan vom 17.12.2002) und im Vertrag zum Landverkauf verbindlich festgelegt worden. Diese Flächen können dem ökologischen Ausgleich zum zivilen Flugbetrieb angerechnet werden und übertreffen den Richtwert von 12 %. Die Umsetzung der Bewirtschaftungsauflagen ist über den Eintrag einer Dienstbarkeit im Grundbuch gesichert. Die Flugplatzhalterin ist verpflichtet, die Einhaltung der Nutzungsbeschränkungen zu kontrollieren.

Der Raumbedarf der Saane gemäss Art. 41a der eidg. Gewässerschutzverordnung, resp. Art. 41a des Gemeindebaureglements Saanen ist zu beachten.

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

BLN: 1504 Vanil Noir

BLN: 1510 La Pierreuse-Gummfluh-Vallée de l'Etivaz

Jagdbanngebiet: 29 Les Bimis-Ciernes Picat

Jagdbanngebiet: 31 Pierreuse-Gummfluh

**Erschliessung:**

Die Zufahrt zum Flugplatz erfolgt weiterhin von Norden.

**Flugfeld  
Saanen**

BLN 1504

Waffen- und Schiessplatz  
Jaun - Abländschen

Hellerigrat

Heubürgli

Hodelbahn

Rellerli

Bleiki

Montadzou

Rott Egg

Pontide la Scie

Gspan

Orielli

Teitegg

Firholz

Habte

Underbort

Hallen

Egg

Sali

Schonried

Chubeli

Schüttmös

Horneggli

Haldis Bärgli

Hornflue

Berschel

Gfett

1685

1769

1563

1949

1770

1523

1522

1122

1078

1007

1002

1001

1021

1094

1024

1016

1026

1030

1050

1091

1101

1198

1199

1200

1221

1231

1232

1233

1234

1235

1236

1237

1242

1256

1257

1258

1259

1260

1261

1262

1263

1264

1265

1266

1267

1268

1269

1270

1271

1272

1273

1274

1275

1276

1277

1278

1279

1280

1281

1282

1283

1284

1285

1286

1287

1288

1289

1290

1291

1292

1293

1294

1295

1296

1297

1298

1299

1300

1301

1302

1303

1304

1305

1306

1307

1308

1309

1310

1311

1312

1313

1314

1315

1316

1317

1318

1319

1320

1321

1322

1323

1324

1325

1326

1327

1328

1329

1330

1331

1332

1333

1334

1335

1336

1337

1338

1339

1340

1341

1342

1343

1344

1345

1346

1347

1348

1349

1350

1351

1352

1353

1354

1355

1356

1357

1358

1359

1360

1361

1362

1363

1364

1365

1366

1367

1368

1369

1370

1371

1372

1373

1374

1375

1376

1377

1378

1379

1380

1381

1382

1383

1384

1385

1386

1387

1388

1389

1390

1391

1392

1393

1394



Anlage: **Thun** **BE-10**  
Teilnetz: Flugfeld

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

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

- Standortkanton: Bern
- Perimetergemeinde: Thun
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Amsoldingen, Heimberg, Steffisburg, Thierachern, Thun, Uetendorf
- Gemeinde mit Lärmbelastung: Thun
- Verkehrsleistung: (Motorflug)
  - Ø 4 Jahre: 7150 (2011–14)
  - max. 10 Jahre: 8900 (2007)
  - Datenbasis LBK: 10 904 (1989)
  - Potential SIL: 10 000

### **Verweis:**

Teilnetz Flugfelder III – B4

### **Grundlagendokumente:**

- Betriebsbewilligung vom 10.06.2014
- Betriebsreglement vom 28.05.2014
- Lärmbelastungskataster (LBK) Dezember 1992
- Hindernisbegrenzungsf lächen-Kataster vom 06.06.2014
- Koordinationsprotokoll vom April 2011

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

Flugfeld, 1915 ursprünglich als Militärflugplatz in Betrieb genommen, seit 1934 zivil genutzt. Betrieb durch den Flugplatzverein Thun.

Der Flugplatz dient hauptsächlich dem Motor- und Segelflugsport, der Schulung, Werkflügen für Hersteller- und Unterhaltsbetrieb sowie gelegentlich dem Fallschirmsport.

### **Stand der Planung und Koordination:**

Funktion und Entwicklung des Flugplatzes stützen sich auf die konzeptionellen Vorgaben des SIL (Teile IIIB und IIIB4). Sie sind mit dem kantonalen Leitbild und dem kantonalen Richtplan abgestimmt. Der Flugplatz soll im bisherigen, akzeptierten Rahmen weiter genutzt werden. Er dient im Wesentlichen dem Flugsport sowie der fliegerischen Aus- und Weiterbildung. Trotz dem privaten Charakter soll er aber auch im öffentlichen Interesse liegenden Zwecken wie Geschäfts-, Tourismus- und Arbeitsflügen dienen.

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

Das Flugplatzareal ist im Besitz des VBS und wird dem Flugplatzverein Thun verpachtet. Das VBS sowie die betroffenen Gemeinden sind mit den betrieblichen Rahmenbedingungen einverstanden, so lange sich der Betrieb im Rahmen der letzten 10 Jahre bewegt, keine Lärmzunahme an Wochenenden erfolgt und der Flottenmix nur zugunsten lärmärmerer Flugzeuge verändert wird. Zusätzlich fordert das VBS, dass die Bewegungszahl von 10 000 nicht überschritten wird. Diese Bewegungszahl wie auch weitere Forderungen der Gemeinden sind in einer *privatrechtlichen Vereinbarung* zwischen dem VBS und dem Flugplatzhalter vereinbart.

Über Änderungen der bestehenden Infrastruktur oder neue Infrastrukturbauten wird in den entsprechenden Plangenehmigungsverfahren entschieden. Die im Objektblatt vom 4. Juli 2012 erwähnten befestigten Anrollstreifen sind realisiert. Absichten bestehen zur Sanierung des Flugplatzrestaurants und des Parkplatzes. Der Bau einer Hartbelagpiste steht nicht zur Diskussion.

Das Gebiet innerhalb der Baulinie der Autobahn A6 (Tunnel unter dem Flugplatz) darf nur mit Zustimmung des ASTRA überbaut werden.

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

### **Zweckbestimmung:**

Der Flugplatz Thun ist ein privates Flugfeld. Er dient in erster Linie dem Motor- und Segelflugsport sowie der fliegerischen Aus- und Weiterbildung. Zusätzlich dient er Werkflügen für Hersteller- und Unterhaltsbetriebe sowie gelegentlich dem Fallschirmsport. Er soll auch für Zwecke, die im öffentlichen Interesse liegen, genutzt werden können (Geschäfts-, Touristik- und Arbeitsflüge).

### **Rahmenbedingungen zum Betrieb:**

Der Flugplatz wird im bisherigen Rahmen weiter genutzt.

Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft der Flugplatzhalter die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.

### **Flugplatzperimeter:**

Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen den Perimeter bei der Richt- und Nutzungsplanung.

Teile des Flugplatzperimeters liegen innerhalb der Baulinie der Autobahn A6. In diesem Bereich dürfen keine baulichen Veränderungen ohne Zustimmung des ASTRA vorgenommen werden.

### **Lärmbelastung:**

Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei der Richt- und Nutzungsplanung.

	F	Z	V
<p><b>Hindernisbegrenzung:</b>          Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte).</p> <p><b>Natur- und Landschaftsschutz:</b>          Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden.          Konkrete Massnahmen zum ökologischen Ausgleich richten sich nach dem Konzept der Flugplatzhalterin. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.</p>	• • •		
<p>E R L Ä U T E R U N G E N</p> <p><b>Zweckbestimmung, Betrieb:</b>          Die Zweckbestimmung des Flugplatzes Thun ergibt sich aus der bisherigen Nutzung und wird gestützt durch die Festlegungen zu den Flugfeldern im Konzeptteil SIL Teil III B4. Gemäss dem Grundsatz 5 dienen Flugfelder im Wesentlichen dem Flugsport sowie der fliegerischen Ausbildung. Trotz dem privaten Charakter der Flugfelder sollen sie auch im öffentlichen Interesse liegenden Zwecken dienen, z. B. in den Bereichen Geschäfts-, Tourismus- und Arbeitsflüge.</p> <p><b>Rahmenbedingungen zum Betrieb:</b>          Der Flugplatzverein als Flugplatzhalter ist Eigentümerin der Anlage, betreibt diese aber auf gepachtetem Boden. Grundeigentümerin ist das VBS. Der Betrieb ist auf die Vorgaben des VBS abgestimmt. Bewegungsbeschränkungen mit fixen Bewegungszahlen sind zwischen dem VBS und dem Flugplatzhalter auf privatrechtlicher Basis festgelegt.          Der Flugplatzhalter schult die Piloten bezüglich der Einhaltung der Voten und kommuniziert aktiv mit den betroffenen Gemeinden, beispielsweise im Rahmen eines regelmässigen «Runden Tisches».</p> <p><b>Flugplatzperimeter, Infrastruktur:</b>          Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal. Er überlagert die Grundnutzung gemäss Zonenplan der Stadt Thun. Er soll als Hinweis in den Zonenplan aufgenommen werden. Innerhalb des Flugplatzperimeters haben die Flugplatzanlagen Priorität.          Ausgehend vom Armeebericht, den der Bundesrat im Oktober 2010 verabschiedet hat, ist mit einer Konzentration der militärischen Infrastruktur am Standort Thun zu rechnen. Das VBS als Grundeigentümer will auf dem Flugplatzareal alle Optionen für zusätzliche militärische Nutzungen offen halten. Es kann deshalb dem vom Flugplatzhalter gewünschten Neubau eines Hangars ausserhalb der heutigen Baurechtsfläche nicht zustimmen.          Für die von der Flugplatzhalterin beabsichtigte Sanierung des Flugplatzrestaurants und des Parkplatzes wird das BAZL bei Eingabe des Baugesuches darüber entscheiden, ob ein Verfahren nach Luftfahrtrecht (Flugplatzanlage) oder nach kantonalem Recht (Nebenanlage) zur Anwendung kommt. In beiden Fällen wird der Einfluss dieser Bauten auf den Flugbetrieb zu prüfen sein.          Innerhalb des Flugplatzperimeters sind keine Fruchtfolgeflächen (FFF) betroffen.</p>		<p>ZUSTÄNDIGE STELLE</p> <p><i>Zuständiges Bundesamt:</i>          Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern</p> <p><i>Flugplatzhalter:</i>          Flugplatzverein Thun          Allmendstrasse 181k          3603 Thun</p>	

### **Lärmbelastung:**

Das Gebiet mit Lärmbelastung setzt den Rahmen für die künftige Entwicklung des Flugbetriebs. Die Berechnung der Lärmkurven beruht auf der Bewegungszahl (inkl. zeitliche Verteilung), der Zusammensetzung der Flotte und den Flugwegen.

Die Lärmbelastungskurve entspricht dem Lärmbelastungskataster von 1992 und beruht auf einer jährlichen Bewegungszahl von 10 904. Dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 55 dB(A)) gemäss Lärmschutzverordnung (LSV). Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV).

Das Gebiet mit Lärmbelastung setzt den Rahmen für die «zulässigen Lärmimmissionen» gemäss LSV Art. 37a, d. h. die «zulässigen Lärmimmissionen» dürfen dieses Gebiet nicht überschreiten. Sie sind im Rahmen eines ordentlichen Verfahrens (Betriebsreglement, Plangenehmigung) zu ermitteln und im entsprechenden Genehmigungsentscheid festzuhalten.

### **Hindernisbegrenzung:**

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisflächen im geltenden Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) von 2014. In der Karte sind die Umrisse der An- und Abflugflächen sowie der Horizontalebene dargestellt. Kanton und Gemeinden tragen dem HBK bei der Richt- und Nutzungsplanung Rechnung.

Im Falle von Anpassungen am Pistensystem ist der HBK zu überprüfen, falls erforderlich anzupassen und zusammen mit dem Plangenehmigungsgesuch dem BAZL einzureichen.

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

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

Die Realisierung ökologischer Ausgleichsmassnahmen auf dem Flugfeld soll den naturräumlichen, landwirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten Rechnung tragen.

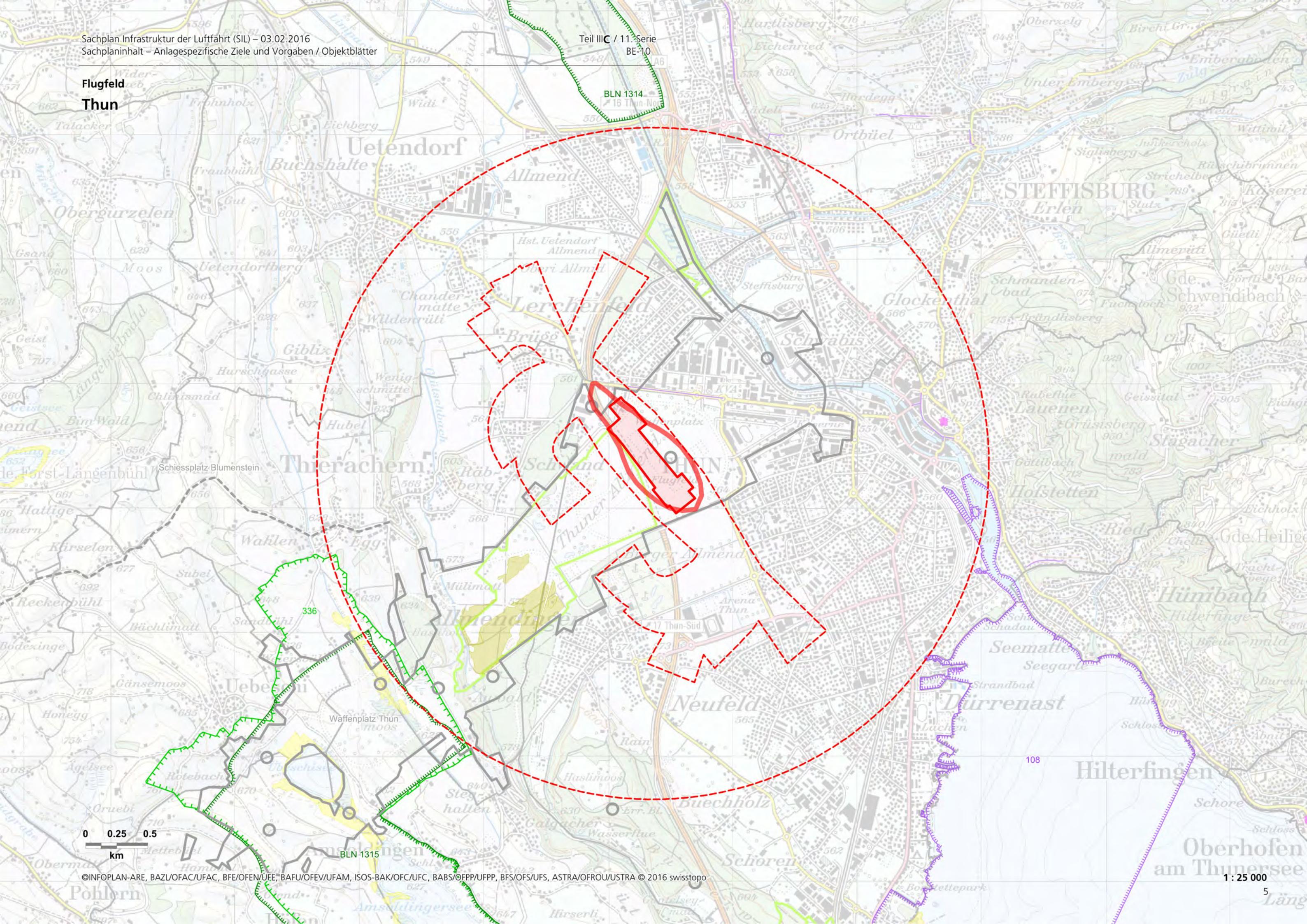
Als Richtwert ist von 12 % der Fläche des Flugplatzperimeters auszugehen. Die Ausgleichsflächen sollen wenn möglich innerhalb dieses Perimeters realisiert werden. Wo zweckmäßig oder nicht anders möglich, können in Absprache mit den landwirtschaftlichen Bewirtschaftern auch Massnahmen ausserhalb des Flugplatz- und Waffenplatzperimeters in Betracht gezogen werden. Als Arbeitshilfe haben die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis erarbeitet (BUWAL/BAZL 2004).

Die Ausgleichsmassnahmen sollen in erster Linie auf freiwilliger Basis realisiert werden, können im Rahmen einer Plangenehmigung aber verbindlich verlangt werden. Die Flugplatzhalterin hat 2014 ein Konzept für den ökologischen Ausgleich erarbeitet. Die darin enthaltenen Massnahmen sind von der Flugplatzhalterin umzusetzen, resp. hat diese die Einhaltung der Nutzungsbeschränkungen auf den Ausgleichsflächen zu kontrollieren und wenn nötig anzuordnen.

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

BLN:	1314	Aarelandschaft Thun–Bern
BLN:	1315	Amsoldinger- und Uebeschisee
Moorlandschaft:	336	Amsoldingen
Wasser- und Zugvogelreservat:	108	Kanderdelta bis Hilterfingen (BE)

**Flugfeld  
Thun**





Anlage: **Wangen-Lachen** **SZ-1**

Teilnetz: Flugfeld

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

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

- Standortkanton: Schwyz
- Perimetergemeinde: Wangen (SZ)
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Altendorf, Galgenen, Lachen, Rapperswil-Jona, Wangen (SZ)
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Lachen, Wangen (SZ)
- Verkehrsleistung:
  - Ø 4 Jahre: 28 040 (2011–2014)
  - max. 10 Jahre: 29 960 (2014)
  - Potential SIL: 30 000

### **Verweis:**

Teilnetz Flugfelder III – B4

### **Grundlagendokumente:**

- Betriebsbewilligung vom 17. August 1970
- Betriebsreglement vom 15. März 1973
- Lärmbelastungskataster von 1995
- Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster vom 7. März 2012
- Koordinationsprotokoll vom November 2014

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

Flugfeld seit 1950 in Betrieb, mit gewerbs- und nichtgewerbsmäsigem Motorflugverkehr (Flächenflugzeuge, Helikopter); dient in erster Linie der fliegerischen Aus- und Weiterbildung sowie Sport- und Freizeitflügen (mit Rundflügen).

### **Stand der Koordination:**

*Funktion und Entwicklung* des Flugfelds stützen sich auf die konzeptionellen Vorgaben des SIL (Teile IIIB und IIIB4). Sie sind mit dem kantonalen Richtplan abgestimmt. Das Flugfeld soll im bisherigen Rahmen weitergenutzt werden.

*Betrieb, Perimeter und Infrastruktur* sind mit den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzzieilen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll). Die Piste befindet sich im BLN-Gebiet «Zürcher Obersee», Teile des Sicherheitsstreifens im Perimeter des bundesrechtlich geschützten Flachmoors «Nuoler Ried». Mit diesen Schutzgebieten bestehen keine Konflikte. Das Flachmoor wird durch den ordentlichen Flugbetrieb nicht beansprucht, seine Bewirtschaftung und Pflege können ohne Einschränkung weitergeführt werden. Zudem befindet sich ein Teil der Flugplatzanlagen innerhalb der kantonalen Naturschutzzone «Nuoler Ried».

<p>Die Flugplatzhalterin beabsichtigt eine <i>Erneuerung der Flugplatzanlagen</i>. Geplant ist eine teilweise Verlegung und Erweiterung des Hangars sowie eine Verlegung der Helikopter-Standplätze und der Parkplätze. Zur Erhaltung der ansässigen Kiebitz-Brutplätze soll gleichzeitig die kantonale Naturschutzzone «Nuoler Ried» nach Süden erweitert werden. Privatrechtlich wird die Realisierung des Projekts mit der Genossame Wangen als Grundeigentümerin zu regeln sein.</p> <p>Der benachbarte Wasserflugplatz wird unabhängig vom Flugfeld betrieben; er verfügt über eine eigenständige Infrastruktur (Hangar im Bootshafen).</p>																												
<p><b>F E S T L E G U N G E N</b></p> <p><b>Zweckbestimmung:</b> Der Flugplatz Wangen-Lachen ist ein privates Flugfeld für den Motorflug- und Helikopterverkehr. Er dient in erster Linie der fliegerischen Aus- und Weiterbildung, Sport- und Freizeitflügen sowie Geschäftsflügen. Seine Entwicklung ist durch das geltende Umweltrecht begrenzt.</p> <p><b>Rahmenbedingungen zum Betrieb:</b> Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. Er ist so zu gestalten, dass keine wahrnehmbare Verkehrszunahme stattfindet. Die An- und Abflugverfahren sowie die Betriebszeiten sind im Betriebsreglement festgelegt. Störungen des Helikopterbetriebs auf die Vogelwelt sind soweit wie möglich zu vermeiden. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft der Flugplatzhalter die betrieblich notwendigen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und setzt die Einhaltung der Vorschriften durch.</p> <p><b>Flugplatzperimeter:</b> Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal einschliesslich der Fläche für die notwendige Verlegung der Helikopter-Standplätze, den Umbau des Hangars und die Verlegung der Parkplätze [1] (vgl. Anlagekarte).</p> <p>Kanton und Gemeinde berücksichtigen den Perimeter bei der Richt- und Nutzungsplanung. Insbesondere ist die Abgrenzung des kantonalen Naturschutzgebiets «Nuoler Ried» zu überprüfen und mit dem Flugplatzperimeter abzustimmen.</p> <p><b>Lärmbelastung:</b> Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei ihrer Richt- und Nutzungsplanung.</p> <p><b>Hindernisbegrenzung:</b> Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung aufeinander abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte).</p>	<table border="1"><thead><tr><th>F</th><th>Z</th><th>V</th></tr></thead><tbody><tr><td>•</td><td></td><td></td></tr><tr><td>•</td><td></td><td></td></tr><tr><td>•</td><td></td><td></td></tr><tr><td>•</td><td></td><td></td></tr><tr><td>•</td><td></td><td></td></tr><tr><td>•</td><td></td><td></td></tr><tr><td>•</td><td></td><td></td></tr><tr><td>•</td><td></td><td></td></tr></tbody></table>	F	Z	V	•			•			•			•			•			•			•			•		
F	Z	V																										
•																												
•																												
•																												
•																												
•																												
•																												
•																												
•																												

	F	Z	V
<b>Natur- und Landschaftsschutz:</b> Die Flugplatznutzung trägt den Schutzbestimmungen für das Flachmoor «Nuoler Ried» Rechnung. Die Bewirtschaftung und Pflege des Schutzgebiets werden in der bisherigen Form weitergeführt. Bauliche Veränderungen sind in diesem Bereich ausgeschlossen. Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden. Die Flugplatzhalterin legt in Absprache mit der Gemeinde und den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton die konkreten Massnahmen fest und setzt sie um. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen. Gleichzeitig mit der geplanten Verlegung der Flugplatzanlagen ist ein Ersatzstandort für die Kiebitz-Brutplätze bereitzustellen.	•	•	•
<b>E R L Ä U T E R U N G E N</b> <b>Zweckbestimmung, Rahmenbedingungen zum Betrieb:</b> Die Zweckbestimmung des Flugplatzes Wangen-Lachen ergibt sich aus der bisherigen Nutzung. Sie wird gestützt durch die Festlegungen zu den Flugfeldern im Konzeptteil des SIL (Teil III B4). Eine verbindliche Zahl der jährlichen Flugbewegungen ist nicht festgesetzt. Der Flugbetrieb ist im Betriebsreglement aber so geregelt, dass die jährliche Verkehrsmenge den bisherigen Rahmen nicht übersteigt. Änderungen im Flugbetrieb und bei den Betriebszeiten sind nicht vorgesehen. Die Schulung soll weiterhin durch ansässige Flugschulen betrieben, Fremdschulverkehr nur in beschränktem Mass zugelassen werden. Um Störungen der Vogelwelt möglichst gering zu halten, sind die An- und Abflüge der Helikopter direkt und möglichst steil zu führen. Eine formale Anpassung des Betriebsreglements an die neuen gesetzlichen Bestimmungen ist erforderlich. <b>Flugplatzperimeter, Infrastruktur:</b> Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal. Darin eingeschlossen sind die Piste mit den Sicherheitsabständen, die Manövriert- und Abstellflächen für die Flugzeuge und Helikopter, die bestehenden Hochbauten sowie der Parkplatz. Zudem beinhaltet er die südlich an die bestehenden Flugplatzanlagen angrenzende Fläche, die für die aus Sicherheitsgründen notwendige Verlegung der Helikopter-Standplätze und den damit verbundenen Umbau des Hangars vorgesehen ist. Verlegt werden muss ebenfalls der Parkplatz; vorgesehen ist neu eine gemeinsame Benützung durch Flugplatz, Bootshafen und Restaurant. Die Zufahrt bleibt bestehen. Der Flugplatzperimeter überlagert die Grundnutzung gemäss Zonenplan der Gemeinde Wangen. Er soll als Hinweis in den Zonenplan aufgenommen werden, möglich ist auch die Ausscheidung einer Flugplatzzone. Innerhalb des Perimeters (resp. in der Flugplatzzone) können auch Bauten erstellt werden, die nicht als Flugplatzanlagen gelten (Nebenanlagen); die Flugplatzanlagen haben aber Priorität. <b>Lärmbelastung:</b> Das Gebiet mit Lärmbelastung setzt den Rahmen für die künftige Entwicklung des Flugbetriebs. Die Berechnung der Lärmbelastungskurve beruht auf der Bewegungszahl (inkl. zeitliche Verteilung), der Zusammensetzung der Flotte und den Flugwegen.		<b>ZUSTÄNDIGE STELLE</b> <i>Zuständiges Bundesamt:</i> Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern <i>Flugplatzhalterin:</i> Ausserschwyzische Fluggemeinschaft Wangen (ASFG), Postfach 30, 8853 Lachen	

Die Lärmbelastungskurve basiert auf einem Potenzial von jährlich 30 000 Motorflugbewegungen mit der aktuellen Flottenzusammensetzung (Lärm berechnung vom Mai 2014). In der Karte dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 55 dB(A)) gemäss Lärm schutzverordnung (LSV). Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV).

Bei der Genehmigung des Betriebsreglements resp. der Plangenehmigung für den Umbau der Flugplatzanlagen werden die zulässigen Lärmimmissionen gemäss Art. 37a LSV festgehalten und im Lärmelastungskataster (LBK) abgebildet. Die zulässigen Lärmimmissionen dürfen das im SIL festgesetzte Gebiet mit Lärmelastung nicht überschreiten. Der neue LBK ersetzt denjenigen von 1995.

#### **Hindernisbegrenzung:**

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisbegrenzungsflächen im geltenden Hindernisbegrenzungsflächen Kataster (HBK) vom März 2012. In der Karte sind die Umrisse der An- und Abflugflächen sowie der Horizontalebene dargestellt. Kanton und Gemeinden tragen dem HBK bei der Richt- und Nutzungsplanung Rechnung (Art. 62 der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt VIL).

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

Das bundesrechtlich geschützte Flachmoor «Nuoler Ried» grenzt nördlich und südlich an die Piste. Die geschützten Flächen, die sich innerhalb des Flugplatzperimeters befinden, sind Teil der Sicherheitsflächen. Sie werden durch den ordentlichen Flugbetrieb nicht beansprucht, sondern dienen als Überrollflächen in Ausnahmesituationen. Sie müssen ausreichend tragfähig und hindernisfrei bleiben. Der bestehende Schutz des Flachmoors wird dadurch nicht geschränkt.

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

BLN: 1405 Frauenwinkel-Ufenau-Lützelau

BLN: 1406 Zürcher Obersee

Moorlandschaft: 351 Frauenwinkel

Auengebiet: 225 Aahorn

Wasser- und Zugvogelreservat: 105 Zürich-Obersee: Guntliweid bis Bätzimatt (SZ)

Im Bereich der geplanten Verlegung der Flugplatzanlagen überschneidet sich der Flugplatzperimeter mit dem BLN-Gebiet «Zürcher Obersee».

Bei der ökologischen Aufwertung ist zwischen projektbezogenen Ersatz massnahmen und projektunabhängigen Ausgleichsmassnahmen zu unterscheiden. Die Realisierung solcher Ausgleichsmassnahmen soll den naturräumlichen, landwirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten Rechnung tragen. Als Richtwert ist von 12 % der Fläche des Flugplatzperimeters auszugehen. Die Ausgleichsflächen sollen wenn möglich innerhalb des Perimeters realisiert werden. Die bestehenden naturnahen Flächen können dabei angerechnet werden. Wo zweckmäßig, können in Absprache mit den landwirtschaftlichen Bewirtschaftern auch Massnahmen ausserhalb des Perimeters in Betracht gezogen werden.

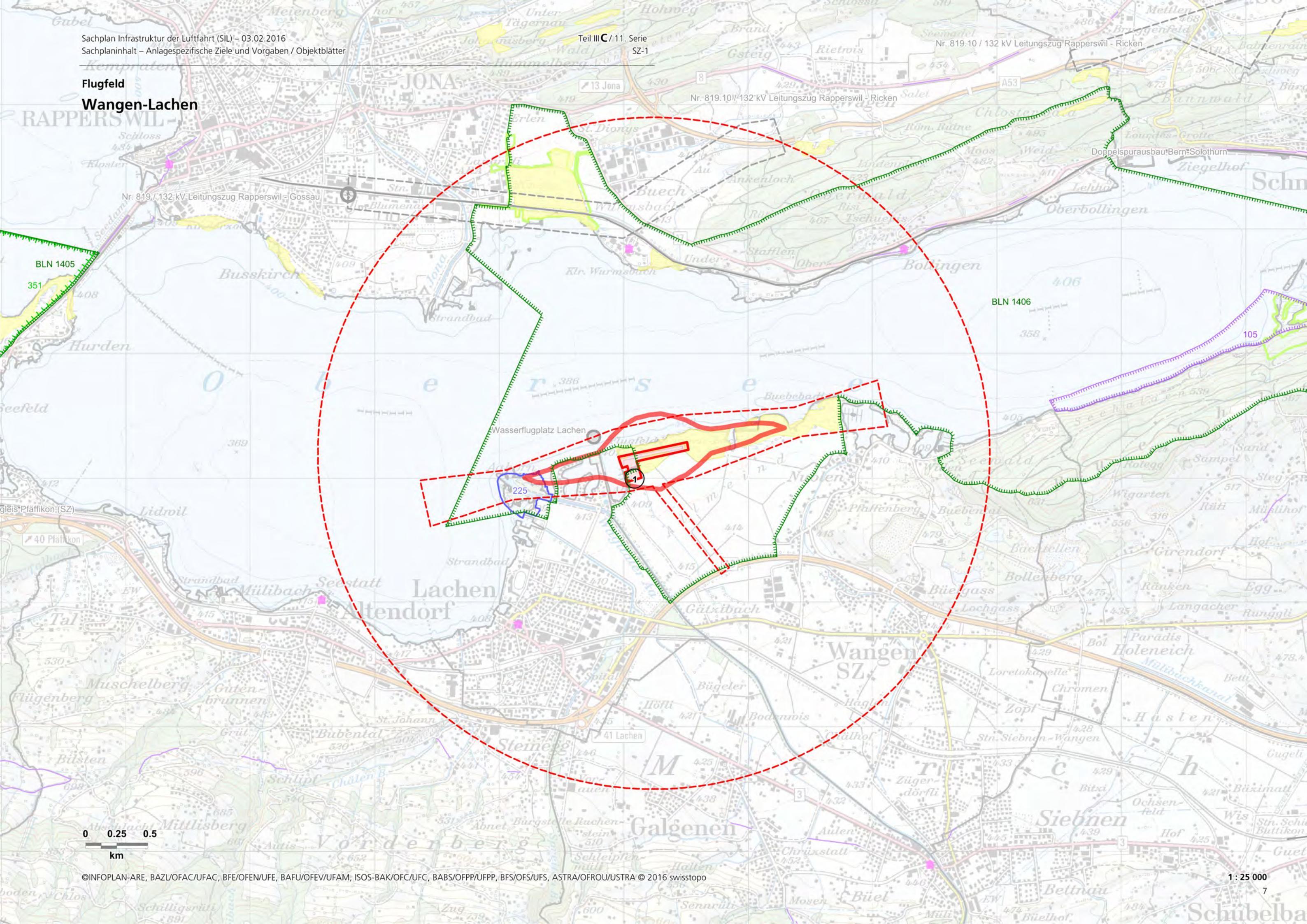
Die Flugplatzhalterin zeigt im Zusammenhang mit der geplanten Verlegung der Flugplatzanlagen auf, in welcher Form und mit welchen Mitteln sie den ökologischen Ausgleich realisieren will. Dabei trifft sie zusammen mit der Grundeigentümerin und dem Kanton insbesondere Massnahmen zum Weiterbestand der Kiebitz-Brutplätze, die sich in der Nachbarschaft des Flugplatzes befinden. Eine Kompensationsmöglichkeit besteht voraussichtlich im Bereich der geplanten Erweiterung der kantonalen Naturschutzzone «Nuoler Ried». Weiter ist die nach Gewässerschutzgesetz notwendige Aufweitung des Gewässerraums des Risletenbachs (entlang Flugplatzperimeter) zu berücksichtigen.

Als Arbeitshilfe haben die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis erarbeitet (BAZL/BUWAL 2004).

Die geplante Verlegung der Flugplatzanlagen liegt zudem im Bereich der Fruchtfolgeflächen (0.6 ha). Der Umgang mit diesen Flächen richtet sich nach den Vorgaben im kantonalen Richtplan. Demnach ist bei deren Beanspruchung der Nachweis des überwiegenden Interesses erforderlich. Dieser Nachweis ist im Grundsatz erbracht. Das kantonale Kontingent kann eingehalten werden.



## Flugfeld Wangen-Lachen





Installation: **Bellechasse**

**FR-2**

Réseau partiel: Champ d'aviation

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

### Informations générales et données techniques:

- Canton: Fribourg
- Commune de site: Bas-Vully
- Communes avec limitation d'obstacles: Bas-Vully, Galmiz, Ins, Kerzers, Müntschemier, Murten/Morat, Ried bei Kerzers
- Communes avec exposition au bruit: -
- Prestations de trafic:  
(vols à moteur)
  - moyenne 4 ans: 3618 (2011–2014)
  - max. 10 ans: 4612 (2007)
  - base de référence CB: aucune
  - potentiel PSIA: 4000

### Renvois:

Réseau champs d'aviation  
III – B4

### Documents de base:

- autorisation d'exploitation du 05.04.1974
- règlement d'exploitation du 01.02.2013
- cadastre de limitation d'obstacles de décembre 2013
- protocole de coordination de mai 2001

### Rôle et fonction de l'installation:

Champ d'aviation existant depuis 1937. Il est utilisé uniquement pour le vol à voile avec instruction aéronautique préparatoire et instruction générale. Il couvre les besoins privés liés à l'aviation sportive et à la formation aéronautique.

### Etat de la coordination:

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

*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. Le protocole de coordination n'a identifié aucun problème en suspens.

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

DÉCISIONS	P/CR	CC	IP
<p><b>Fonction de l'installation:</b> Champ d'aviation dévolu uniquement au vol à voile, notamment pour les besoins liés à l'aviation sportive et à la formation aéronautique.</p> <p>Le développement de l'installation est limité par la nécessité de respecter impérativement la législation sur la protection de l'environnement en vigueur.</p>	•	•	
<p><b>Conditions générales de l'exploitation:</b> L'exploitation se poursuit dans le cadre actuel. Les valeurs limites en matière de protection de l'environnement doivent être respectées. Afin de diminuer la charge sonore, l'exploitant prend toutes les dispositions d'exploitation possibles conformément au principe de précaution et en contrôle l'efficacité.</p>	•		
<p><b>Périmètre d'aérodrome:</b> Périmètre: voir carte. Le périmètre fixé englobe les constructions et les installations nécessaires à l'exploitation aéronautique.</p>	•		
<p><b>Exposition au bruit:</b> Pas de courbes fixées.</p>			
<p><b>Aire de limitation d'obstacles:</b> L'aire de limitation d'obstacles indique les endroits où, du fait que la hauteur admissible des objets y est limitée, une coordination s'impose entre le trafic aérien et l'utilisation du sol (voir la carte de l'installation).</p>	•		
<p><b>Protection de la nature et du paysage:</b> Les surfaces que l'aviation n'utilise pas dans l'aire d'aérodrome doivent être mises en valeur sous l'angle écologique – sous réserve des prescriptions de sécurité et des besoins de développement de l'aviation.</p> <p>L'exploitant et la commune examinent la possibilité de mettre en place des surfaces de compensation écologique sur l'aérodrome et définissent la façon de procéder avec les instances concernées de la Confédération et du canton. Les besoins de l'agriculture seront pris en compte.</p>	•	•	•

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

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

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

Les données des prestations de trafic concernent uniquement les avions à moteur (nombre de mouvements).

L'aérodrome de Bellechasse est en principe interdit aux tiers. Cependant, l'aérodrome régional de Fribourg-Ecuvillens est au bénéfice d'une autorisation d'utilisation de l'aérodrome de Bellechasse.

### **Périmètre d'aérodrome, infrastructure:**

Le périmètre d'aérodrome délimite l'aire requise par les installations d'aérodrome qui servent à son exploitation. Il englobe les constructions et installations existantes ainsi que les extensions prévues dont les effets sont connus. En outre, il délimite l'étendue sur laquelle le droit fédéral est applicable aux constructions et installations servant à l'exploitation de l'aérodrome. Les cantons et les communes concernés tiennent compte de ce périmètre d'aérodrome dans leurs instruments d'aménagement du territoire.

Si de nouveaux projets d'infrastructure 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:**

Dans le domaine du bruit, l'expérience montre que les courbes de bruit déterminantes selon l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) des aérodromes ayant peu de trafic (< 7500 mouvements) ne dépassent pas le périmètre de l'aérodrome et n'ont donc pas d'influence sur les zones à bâtir environnantes.

Dans le cas présent, avec une moyenne de 3618 mouvements et vu l'absence de zones d'habitation dans les proches environs, il n'y a pas de conséquences de bruit à attendre sur l'activité et les utilisations du sol alentour. On peut donc renoncer à définir une courbe de bruit précise et à élaborer un cadastre d'exposition au bruit.

### **Limitation d'obstacles:**

L'aire de limitation d'obstacles englobe les surfaces de limitation d'obstacles telles qu'elles figurent dans le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles du 5 décembre 2013. La carte de l'installation représente le pourtour des surfaces d'approche et de montée au décollage de même que celui du plan horizontal.

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

En termes 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).

Dans le cas des mesures de compensation, l'exploitant peut sans attendre développer librement les principes de compensation pour son installation.

## INSTANCES RESPONSABLES

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

*Exploitant d'aérodrome:*  
Groupe de vol à voile  
Fribourg, 1786 Sugiez

Les mesures de compensation écologiques doivent être réalisées prioritairement à l'intérieur du périmètre d'aérodrome. Leur réalisation prendra en compte les aspects naturels, agricoles et relatifs à l'exploitation aéronautique. Si nécessaire, des mesures à l'extérieur du périmètre peuvent également être prises en considération. 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.

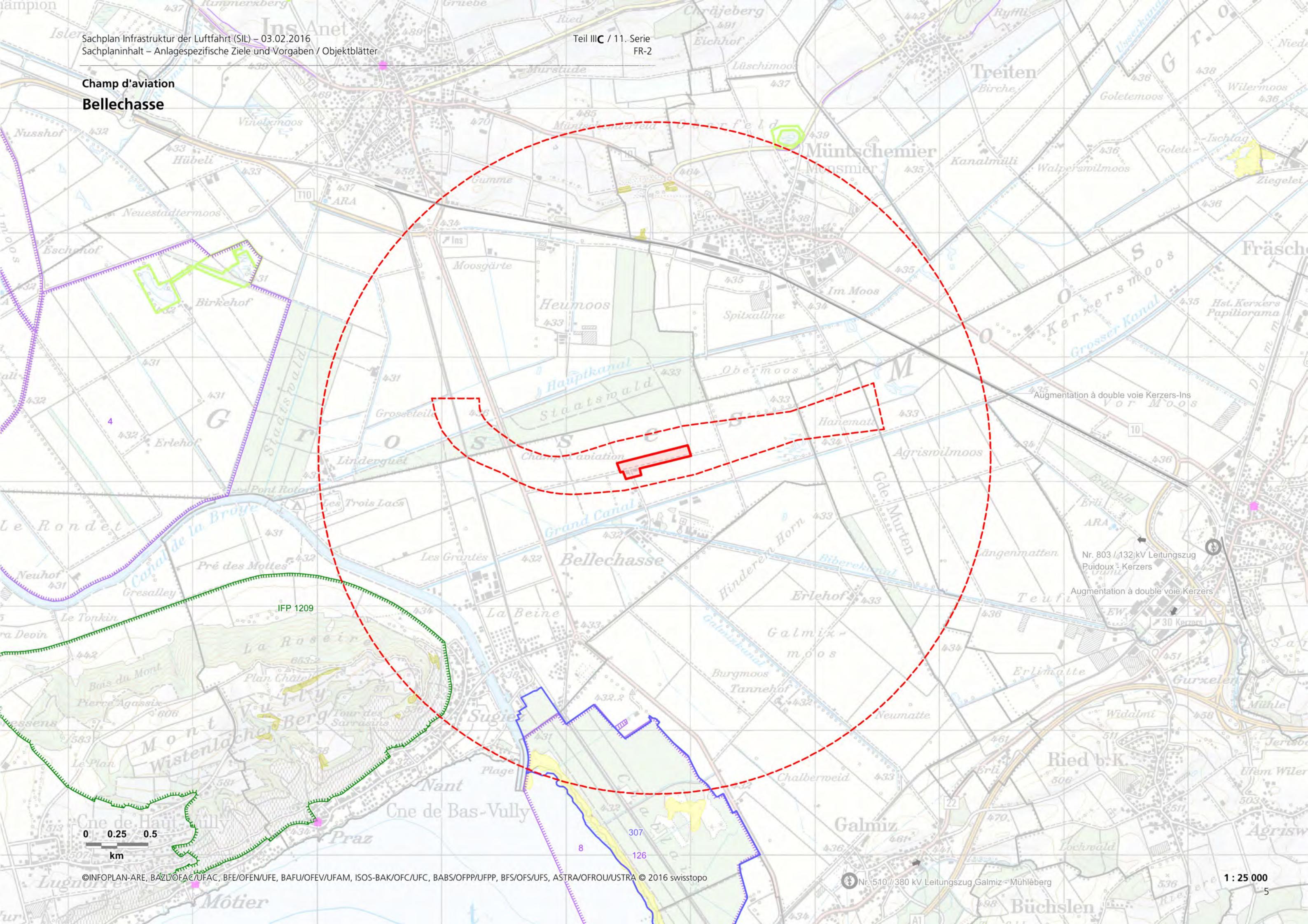
Sous la responsabilité de l'OFAC, les instances de la Confédération concernées par la revalorisation écologique ont défini les principes et lignes directrices applicables en l'espèce. Elles ont élaboré un document d'aide à la compensation écologique (cf. *La compensation écologique sur les aérodromes.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

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

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

Objet IFP:	1209 Mont Vully
Zone alluviale:	307 Le Chablais
Réserve d'oiseaux d'eau et de migrants:	4 Fanel jusqu'à Chablais de Cudrefin, Pointe de Marin (BE,FR,VD,NE)
	126 Chablais (Lac de Morat) (FR)

## Champ d'aviation Bellechasse





Anlage: **St. Gallen-Altenrhein** **SG-1**

Teilnetz: Regionalflugplatz

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

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

- Standortkanton: St. Gallen
- Perimetergemeinde: Thal
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Eggersriet, Heiden, Lutzenberg, Rheineck, Rorschacherberg, St. Margrethen, Thal, Wolfhalden
- Gemeinde mit Lärmbelastung: Thal
- Verkehrsleistung: (Motorflug)
  - Ø 4 Jahre: 28 400 (2011–14)
  - max. 10 Jahre: 29 269 (2006)
  - Datenbasis LBK: 40 000
  - Potential SIL: 36 500

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

Flugfeld seit 1926 in Betrieb, Linienverkehr seit 1985 (Hauptdestination Wien).

Gewerbsmässiger Luftverkehr (Linien-, Charter-, Transport-, Rund- und Arbeitsflüge) und nichtgewerbsmässiger Luftverkehr (Motor-, Helikopter- und Segelflug, Aus- und Weiterbildung in allen Sparten, Fallschirmsport, Werkflüge für Hersteller- und Unterhaltsbetriebe).

### **Stand der Koordination:**

Der Flugplatz St. Gallen-Altenrhein wird nach den Bestimmungen im Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Österreich von 1991 über die Auswirkungen des Betriebs bestehender grenznaher Flugplätze, der zugehörigen Verwaltungsvereinbarung von 1992 und deren Ergänzungen sowie dem bestehenden Betriebsreglement betrieben. Dieser Betrieb soll grundsätzlich im bisherigen Rahmen weitergeführt werden. Den bilateralen Abkommen entgegenstehende Festlegungen stehen unter dem Vorbehalt einer Anpassung dieser Abkommen.

### **Verweis:**

Teilnetz Regionalflugplätze III – B2

### **Grundlagendokumente:**

- Staatsvertrag Schweiz-Österreich vom 23.07.1991
- Verwaltungsvereinbarung zum Staatsvertrag vom 19.03.1992
- Betriebsbewilligung vom 20.01.1981 (Stand 27.03.1996)
- Betriebsreglement vom 23.02.2010
- Lärmbelastungskataster (LBK) 1994
- Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster vom 28.02.2013
- Koordinationsprotokoll vom Februar 2007

Nach Luftfahrtgesetz erfordert der Betrieb von Linienverkehr eine Betriebskonzession. Im Konzeptteil des SIL ist festgesetzt, dass der Flugplatz St. Gallen-Altenrhein zu konzessionieren ist, wenn der Linienverkehr ausgebaut wird. Die Flugplatzhalterin hat ein Projekt erarbeitet, das eine massvolle Ausdehnung des Flugbetriebs mit verstärktem Linienangebot vorsieht.

In der Schweiz konnte zu diesem Projekt auf Behördenebene ein Konsens gefunden werden. In diesem Sinne sind Funktion und Entwicklung des Flugplatzes mit den Zielen und Vorgaben der kantonalen und regionalen Richtplanung abgestimmt. Der Betrieb und die Infrastruktur des Flugplatzes sind in den wesentlichen Zügen mit den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzziehen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll).

Dieser Konsens besagt, dass dem Linien-, Charter- und Geschäftsreiseverkehr ein massvolles Wachstum ermöglicht werden soll. Gegenüber dem übrigen Luftverkehr (fliegerische Aus- und Weiterbildung, Flugsport) sei diesem Verkehr Priorität einzuräumen. Die Entwicklung des Betriebs sei durch die im SIL festgesetzten Lärmkurven zu begrenzen, Erleichterungen nach Lärmschutzverordnung (LSV) seien nicht zu gewähren. Zusätzlich sei die Zahl der Flugbewegungen auf jährlich 36 500 zu beschränken. Schliesslich beinhaltet der Konsens eine nach Wochentagen und Verkehrsarten differenzierte Festlegung der Betriebszeiten, die einerseits den Interessen des Flugplatzes besser entgegenkommt, andererseits auf die Bedürfnisse der Umgebung Rücksicht nimmt.

Im Zusammenhang mit dieser betrieblichen Entwicklung sind verschiedene Anpassungen der Infrastruktur geplant, um die Zuverlässigkeit des Flugbetriebs zu verbessern. Unter anderem ist eine Verlängerung der Piste im Osten vorgesehen (Ausrollweg für Landungen von Westen, Drehplattform und Sicherheitsfläche). Die nutzbare Pistenlänge und damit die Grösse der einsetzbaren Flugzeuge würden dabei nicht verändert. Eine solche Pistenanpassung würde eine neue Linienführung der bestehenden Strassenzufahrt zur Kläranlage am Rhein erfordern.

Das Land Vorarlberg und die betroffenen österreichischen Gemeinden haben sich an den Koordinationsgesprächen beteiligt. Die österreichischen Behörden lehnen die von schweizerischer Seite angestrebte betriebliche Entwicklung und die damit verbundene Konzessionierung des Flugplatzes ab; am geltenden Staatsvertrag und an der entsprechenden Verwaltungsvereinbarung sei grundsätzlich festzuhalten. Im Rahmen einer Gesamtlösung sind sie allenfalls bereit für ein Entgegenkommen bei den Bestimmungen zu den Betriebszeiten des Linien- und Geschäftsreiseverkehrs und der Lärmbeurteilung.

Vor diesem Hintergrund soll auf die Einleitung eines Verfahrens zur Konzessionierung bis auf Weiteres verzichtet werden. Die Konzessionierung ist bei einem Ausbau des Linienverkehrs zwar mittel- bis langfristig anzustreben, soll aber einvernehmlich mit Österreich erfolgen.

F E S T L E G U N G E N			F	Z	V
<b>Zweckbestimmung:</b> Der Flugplatz St. Gallen-Altenrhein soll die Anbindung der Ostschweiz und des benachbarten Auslandes an den nationalen und internationalen Luftverkehr sicherstellen. Priorität haben der Linien-, Charter- und Geschäftsreiseverkehr. Er bietet eine Infrastruktur an, die dieser Funktion und dem internationalen Standard entspricht. Soweit innerhalb der festgelegten Entwicklungsgrenzen Spielraum besteht, dient der Flugplatz auch der fliegerischen Aus- und Weiterbildung sowie dem Flugsport.	•				
Der Flugplatz ist eine Anlage von regionaler Bedeutung. Seine Entwicklung richtet sich nach dem regionalwirtschaftlichen Bedarf. Sie ist durch das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt, es werden keine Erleichterungen nach Lärmschutzverordnung (LSV) gewährt.	•				
Der Flugplatz St. Gallen-Altenrhein ist ein privates Flugfeld. Bei einem Ausbau des Linienverkehrs ist er zu konzessionieren, was nur im Einvernehmen mit Österreich erfolgen soll.	•				
<b>Rahmenbedingungen zum Betrieb:</b> Der Flugplatz wird im bisherigen Rahmen weiterbetrieben. Grundlagen sind die Bestimmungen im Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Österreich von 1991, in der zugehörigen Verwaltungsvereinbarung von 1992 sowie im bestehenden Betriebsreglement.	•				
Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.	•				
Mittelfristig sollen die Voraussetzungen für einen massvollen Ausbau des Flugbetriebs mit verstärktem Linienangebot geschaffen werden. Die Schweiz führt dazu das Gespräch mit den zuständigen Behörden Österreichs weiter.		•			
Bei einem solchen Ausbau ist die Zahl der Flugbewegungen auf jährlich 36 500 begrenzt. Für Linien- und Charterflüge (Flüge nach Instrumentenflugregeln IFR) sind die Betriebszeiten auf 6 bis 22 Uhr (Montag bis Samstag) und 7.30 bis 22 Uhr (Sonntag) zu beschränken. Für den Verspätungsabbau sind bei Linienflügen Ausnahmewilligungen bis 23 Uhr möglich. Für den Geschäftsreiseverkehr sind die Betriebszeiten auf 6.30 bis 22 Uhr (Montag bis Freitag), 7.30 bis 22 Uhr (Samstag) und 10 bis 22 Uhr (Sonntag) zu beschränken. Bei der allgemeinen Luftfahrt sind die bisherigen Betriebszeiten weiterzuführen.		•			

F	Z	V
<b>Flugplatzperimeter:</b>	•	
Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal einschliesslich den Flächen für künftige Hochbauten und Abstellflächen nördlich der Piste und der Fläche für die im Zusammenhang mit einem Ausbau des Flugbetriebs geplante Verlängerung der Piste im Osten (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen den Perimeter bei der Richt- und Nutzungsplanung.		
<b>Lärmbelastung:</b>	•	
Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei der Richt- und Nutzungsplanung. Die entsprechende Festlegung der zulässigen Lärmbelastung nach Lärmschutzverordnung (LSV) erfolgt im Rahmen der Genehmigung des geplanten Ausbaus des Flugbetriebs. Bis dahin richtet sich die Ermittlung der Lärmbelastung nach den Bestimmungen der LSV, die ermittelte Lärmbelastung ist in einem Lärmbelastungskataster (LBK) festzuhalten.		
<b>Hindernisbegrenzung:</b>	•	
Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte).		
<b>Natur- und Landschaftsschutz:</b>	•	
Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden.		
Die Flugplatzhalterin prüft die Möglichkeiten dazu und legt in Absprache mit den Gemeinden und den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton das Vorgehen zur Umsetzung fest. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.	•	
Massnahmen für die Behebung allfälliger Konflikte zwischen dem Flugverkehr und den umgebenden Vogelschutzgebieten sind beim geplanten Ausbau des Flugbetriebs zu prüfen und umzusetzen.	•	
<b>Erschliessung:</b>	•	
Die erforderlichen Sicherheitsmassnahmen auf dem Flugplatz sind nach Möglichkeit so zu treffen, dass die Strassenerschliessung über die bestehende Staatsstrasse am westlichen Pistenkopf jederzeit ungehindert befahrbar bleibt.		
Bis zu einer Realisierung der Pistenverlängerung im Osten bleibt die Zufahrt zur Kläranlage am Rhein ungehindert befahrbar.	•	

## E R L Ä U T E R U N G E N

### **Betriebskonzession, Zusammenarbeit mit Österreich:**

Der Flugplatz St. Gallen-Altenrhein ist in der Schweiz der einzige Regionalflugplatz mit Linienverkehr im Status eines privaten Flugfelds. Nach Luftfahrtgesetz (Art. 36a) ist für Flugplätze, die dem öffentlichen Verkehr dienen, eine Betriebskonzession erforderlich. Eine massvolle Entwicklung des Betriebs wird angestrebt. Namentlich sollen Infrastruktur und Betriebszeiten besser auf die Ansprüche des Linien-, Charter- und Geschäftsreiseverkehrs ausgerichtet werden (Wirtschaftlichkeit, Pünktlichkeit und Sicherheit). Die Flugplatzhalterin hat ein entsprechendes Projekt ausgearbeitet, zu dem in der Schweiz auf Behördenebene ein Konsens gefunden werden konnte, der auch die Konzessionierung des Flugplatzes umfasst.

Das Land Vorarlberg und die betroffenen österreichischen Gemeinden wollen an den Bestimmungen im Staatsvertrag vom 23.7.1991 und in der zugehörigen Verwaltungsvereinbarung vom 19.3.1992 grundsätzlich festhalten. Im Rahmen einer Gesamtlösung könnten sie allenfalls Hand bieten für eine moderate Anpassung der Betriebszeiten des Linien- und Geschäftsreiseverkehrs und etwas mehr Flexibilität bei der Lärmbeurteilung. Eine weitergehende betriebliche Entwicklung im Sinne des schweizerischen Konsenses und eine Konzessionierung des Flugplatzes lehnen sie ab. Das Gespräch mit den österreichischen Behörden soll jedoch weitergeführt werden.

### **Zweckbestimmung, Betrieb:**

Die Organisation und die konkrete Ausgestaltung des Betriebs erfolgt im Betriebsreglement. Namentlich werden die auf dem Flugplatz zugelassenen Flugverkehrsarten einschliesslich der Prioritätenordnung, die Flugbetriebszeiten sowie die An- und Abflugverfahren im Detail festgelegt. Für die Änderung des Betriebsreglements im Hinblick auf den geplanten massvollen Ausbau des Flugbetriebs mit verstärktem Linienangebot bilden die im Koordinationsprotokoll vom Februar 2007 getroffenen Vereinbarungen die Grundlage.

### **Flugplatzperimeter, Infrastruktur:**

Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal. Dieser umfasst die Hauptpiste, die Graspiste und die Rollwege einschliesslich dem Areal für die geplante Pistenverlängerung im Osten (inkl. Sicherheitsabstände und Navigationshilfen) sowie die Hochbauten und Betriebsflächen einschliesslich Erweiterungsflächen nördlich den Pisten. Der Weiterbestand des Seeuferwegs zwischen Altenrhein und Speck ist gewährleistet.

Der Flugplatzperimeter überlagert die Grundnutzung gemäss Zonenplan der Gemeinde Thal. Er soll als Hinweis in den Zonenplan aufgenommen werden. Innerhalb des Flugplatzperimeters haben die Flugplatzanlagen Priorität.

Mit der geplanten Pistenverlängerung (Ausrollweg für Landungen von Westen, Drehplattform und Sicherheitsfläche) sowie verschiedenen Anpassungen bei den Navigationshilfen (Erneuerung Instrumentenlandesystem ILS) und Befeuerungsanlagen sollen die Zuverlässigkeit und Sicherheit des Flugbetriebs verbessert werden. Die nutzbare Pistenlänge und damit die einsetzbaren Flugzeugtypen bleiben unverändert. Die Projekte sollen im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau des Flugbetriebs weiterverfolgt werden.

## ZUSTÄNDIGE STELLE

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

*Flugplatzhalter:*  
Airport Altenrhein AG  
Flughafenstrasse 11  
9423 Altenrhein

### **Lärmbelastung:**

Das Gebiet mit Lärmbelastung definiert die mögliche Entwicklung des Flugbetriebs, in dem die «zulässigen Lärmimmissionen» (die gemäss LSV Art. 37a im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens festzuhalten sind) dieses Gebiet nicht überschreiten dürfen. 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.

Dem Gebiet mit Lärmbelastung liegt die Lärmberechnung vom Februar 2005 zugrunde (Prognosezustand 2020). Diese Berechnung beruht auf den Annahmen zum geplanten Ausbau des Flugbetriebs mit einer jährlichen Flugbewegungszahl von 36 500, wovon 7000 Flugzeuge >8,6 t (Grossflugzeuge gemäss Definition LSV). 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). Der bestehende Lärmbelastungskataster (LBK) von 1994 umschliesst ein wesentlich grösseres Gebiet. Spätestens zum Zeitpunkt der geplanten Änderung des Betriebsreglements, nach der Festlegung der zulässigen Lärmbelastung nach Art. 37a LSV, wird er entsprechend anzupassen sein. Kann diese Änderung des Betriebsreglements nicht innert nützlicher Frist realisiert werden, ist die zuständige Behörde gemäss Art. 36 LSV allenfalls bereits früher verpflichtet, die Lärmbelastung zu ermitteln und in einem LBK festzuhalten.

Die geplante Verlängerung der Piste im Osten hat sowohl auf die An- und Abflugwege als auch auf die Zusammensetzung der Flotte und damit auf die Lärmkurven keinen Einfluss.

Erleichterungen nach LSV sollen nicht gewährt werden.

Die nach LSV relevanten Grenzwertkurven tangieren das österreichische Gebiet nicht. Für die Beurteilung der Lärmwirkungen auf österreichischem Gebiet wird das im Staatsvertrag bzw. in der Verwaltungsvereinbarung definierte Lärmpunktesystem herangezogen.

Zur Lärmdämmung bei Standläufen sind auf Stufe des Betriebsreglements (Betriebszeiten), durch die Standortwahl oder mit baulichen Massnahmen Vorkehrungen zu treffen, soweit auf Grund der heutigen Situation eine Sanierungspflicht besteht oder dies beim künftigen Betrieb im Sinne der Vorsorge zu Verbesserungen beitragen kann. Die Lärmbeurteilung richtet sich nach LSV Anhang 6 (Belastungsgrenzwerte für Industrie- und Gewerbe lärm).

### **Hindernisbegrenzung:**

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisfreihalteflächen für die Haupt- und die Graspiste gemäss dem Hindernisbegrenzungskataster (HBK) von 2013. In der Karte sind die Umriss der An- und Abflugflächen sowie der Horizontalebene dargestellt. Kanton und Gemeinden tragen dem HBK bei der Richt- und Nutzungsplanung Rechnung. Der HBK ist nicht grundeigentümerverbindlich, die Hindernisfreiheit muss privatrechtlich gesichert werden. Die geplante Pistenverlängerung verändert die Hindernissituation nicht signifikant.

Die Gewährleistung der Hindernisfreiheit über österreichischem Hoheitsgebiet richtet sich nach österreichischem Recht.

Im Falle einer Konzessionierung dient das Gebiet mit Hindernisbegrenzung bzw. der Hindernisbegrenzungskataster als Grundlage für den Sicherheitszonenplan. Der Sicherheitszonenplan regelt über schweizerischem Gebiet die baulichen Höhenbeschränkungen auf Grundstücken im An- und Abflugbereich grundeigentümerverbindlich.

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

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

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

Die Ausgleichsmassnahmen sollen in erster Linie auf freiwilliger Basis realisiert werden, können im Rahmen einer Genehmigung nach LFG aber verbindlich verlangt werden (z. B. im Verfahren zum geplanten Ausbau des Flugbetriebs). Die Flugplatzhalterin zeigt in einem Konzept 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).

Im Falle einer Pistenverlängerung im Osten werden Fruchfolgeflächen beansprucht. Ersatzmassnahmen werden im entsprechenden Verfahren zu prüfen sein. Das kantonale Kontingent an Fruchfolgeflächen muss eingehalten werden.

Der Flugplatz liegt mehrheitlich in einem mittleren Hochwasser-Gefahrenbereich. Für künftige Bauvorhaben und den Betrieb sind die kantonalen Vorgaben zum Hochwasserschutz zu berücksichtigen.

In unmittelbarer Umgebung des Flugplatzes befinden sich Vogelschutzgebiete von nationaler und internationaler Bedeutung. Allfällige Konflikte zwischen Flugverkehr und Vogelschutz sind im Verfahren zum geplanten Ausbau des Flugbetriebs (UVP zum Betriebsreglement) zu beurteilen, notwendige Massnahmen zur Behebung solcher Konflikte zu diesem Zeitpunkt zu erarbeiten und zu ergreifen.

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

Auengebiet:	219	Altenrhein
Wasser- und Zugvogelreservat:	103	Alter Rhein: Rheineck (SG)
Wasser- und Zugvogelreservat:	104	Rorschacher Bucht / Arbon (SG)

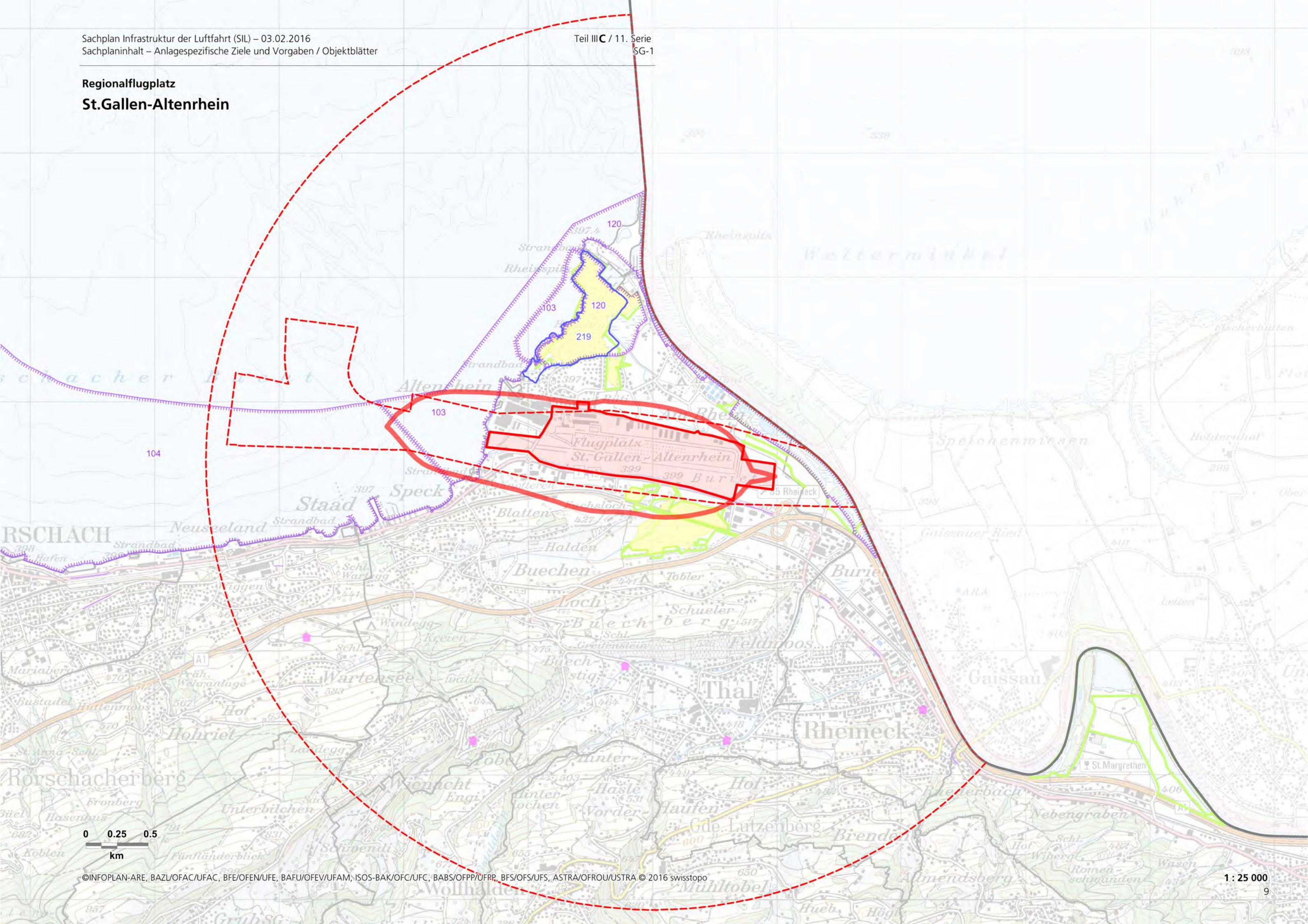
### **Erschliessung:**

Die Strassenerschliessung des Flugplatzes erfolgt über die Staatsstrasse am westlichen Pistenkopf. Massnahmen zur Sicherung der Kreuzung mit An- und Abflügen (z. B. Barriere) sind derzeit nicht vorgesehen. Probleme für den Strassenverkehr könnten sich beim Start von Flugzeugen auf der Piste 10 nach Osten ergeben (Luft-Rückstoss von Jet-Triebwerken). Geeignete Massnahmen zur Verminderung dieses Risikos sind noch zu prüfen. Anzustreben ist eine Lösung auf Flugplatzseite, damit die Staatsstrasse jederzeit ungehindert befahrbar bleibt.

Im Falle einer Realisierung der geplanten Pistenverlängerung im Osten ist für die bestehende Zufahrtsstrasse zur Kläranlage eine neue Linienführung erforderlich. Bis zu diesem Zeitpunkt bleibt die bestehende Zufahrt ungehindert befahrbar. Wird keine zweckmässige und sichere Lösung für die Verlegung der Strasse gefunden, muss der Flugplatzperimeter bzw. das Pistenverlängerungsprojekt überprüft werden.

Der Flugplatz verfügt mit der bestehenden Postautoverbindung über einen Anschluss an das öffentliche Verkehrsnetz. Dem Grundsatz, wonach Regionalflugplätze mit Linienverkehr mit einem öffentlichen Verkehrsmittel erschlossen sein sollen, wird damit Rechnung getragen. Mögliche Verbesserungen sollen geprüft werden (z. B. Direktverbindungen zwischen der Stadt St. Gallen und dem Flugplatz).

**Regionalflugplatz  
St.Gallen-Altenrhein**





Anlage: **Amlikon** **TG-1**

Teilnetz: Flugfeld

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

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

- Standortkanton: Thurgau
- Perimetergemeinde: Amlikon-Bissegg
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Amlikon-Bissegg, Bussnang, Hüttlingen, Märstetten, Müllheim, Weinfelden, Wigoltingen
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Amlikon-Bissegg, Märstetten, Wigoltingen (Projekt)
- Verkehrsleistung: (Motorflug)
  - Ø 4 Jahre: 2020 (2011–14)
  - max. 10 Jahre: 2123 (2014)
  - Datenbasis LBK: 2809
  - Potential SIL: 3000

### **Verweis:**

Teilnetz Flugfelder III – B4

### **Grundlagendokumente:**

- Betriebsbewilligung vom 15.09.1971
- Betriebsreglement vom 28.08.2003
- Lärmbelastungskataster (LBK) September 1994
- Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster vom 12.06.2013
- Koordinationsprotokoll vom Juli 2004

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

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

### **Stand der Koordination:**

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

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

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

F E S T L E G U N G E N		F	Z	V
<b>Zweckbestimmung:</b> Der Flugplatz Amlikon ist ein privates Flugfeld. Er dient dem Segelflugsport, der fliegerischen Aus- und Weiterbildung sowie Werkflügen im Zusammenhang mit dem Segelflugbetrieb. Die Entwicklung des Flugplatzes ist durch das geltende Umweltrecht begrenzt.		•		
<b>Rahmenbedingungen zum Betrieb:</b> Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.		•		•
Im Rahmen der festgelegten Zweckbestimmung ist eine Intensivierung des Betriebs bzw. eine Steigerung der Verkehrsleistung möglich.				•
<b>Flugplatzperimeter:</b> Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen den Perimeter bei der Richt- und Nutzungsplanung.		•		•
Die bei einer Intensivierung des Betriebs erforderlichen Hochbauten und Abstellplätze sind westlich der bestehenden Anlagen vorzusehen.				•
<b>Lärmbelastung:</b> Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei der Richt- und Nutzungsplanung.		•		•
Die Option einer Intensivierung des Betriebs ist offen zu halten.				•
<b>Hindernisbegrenzung:</b> Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung aufeinander abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte).		•		
<b>Natur- und Landschaftsschutz:</b> Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden.		•		
Die Flugplatzhalterin prüft die Möglichkeiten dazu und legt in Absprache mit den Gemeinden und den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton das weitere Vorgehen fest. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.		•		

## E R L Ä U T E R U N G E N

### **Flugplatzperimeter, Infrastruktur:**

Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal. Darin enthalten sind die bestehenden Abstellplätze für Flugzeuge und die Standorte der Motorwinde. Im Falle einer Intensivierung des Betriebs sind ein zusätzlicher Hangar und zusätzliche Abstellplätze erforderlich.

Das Grundstück ist der Fruchtfolgefläche zugeordnet. Im Falle einer Überbauung sind eine Ersatzregelung nach Vorgabe des Kantons zu treffen resp. die Vollzugshilfe 2006 zum Sachplan Fruchtfolgeflächen zu berücksichtigen. Das kantonale Kontingent an Fruchtfolgeflächen gemäss Sachplan kann eingehalten werden.

Die Anlagen des Campingplatzes sind nicht im Perimeter integriert, die Nutzung wird im Rahmen der Ortsplanung geregelt.

Der Flugplatzperimeter überlagert die Grundnutzung gemäss Zonenplan der Gemeinde Amlikon-Bissegg. Er soll als Hinweis in den Zonenplan aufgenommen werden. Innerhalb des Flugplatzperimeters haben die Flugplatzanlagen Priorität.

### **Lärmbelastung:**

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

Die für die Weiterführung des bestehenden Betriebs festgesetzte Lärmbelastungskurve entspricht dem Lärmelastungskataster von 1994 mit 2809 Bewegungen pro Jahr. Dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 55 dB(A)) gemäss LSV. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV).

Das Gebiet mit Lärmbelastung setzt den Rahmen für die «zulässigen Lärmimmissionen» gemäss LSV Art. 37a, d. h. die «zulässigen Lärmimmissionen» dürfen dieses Gebiet nicht überschreiten. Sie sind im Rahmen eines ordentlichen Verfahrens (Betriebsreglement, Plangenehmigung) zu ermitteln und im entsprechenden Genehmigungsentscheid festzuhalten.

Bei einer Intensivierung des Betriebs wird mit einer Erhöhung der Verkehrsleistung auf maximal 6000 Bewegungen pro Jahr gerechnet. Dies entspricht einer Erhöhung der Lärmelastung um ca. 3 dB(A). Diese Lärmkurve ist als Vororientierung festgelegt.

### **Hindernisbegrenzung:**

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisflächen im geltenden Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) von 2013. In der Karte sind die Umrisse der An- und Abflugflächen sowie der Horizontalebene dargestellt. Kanton und Gemeinden tragen dem HBK bei der Richt- und Nutzungsplanung Rechnung.

## ZUSTÄNDIGE STELLE

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

*Flugplatzhalter:*  
Segelfluggruppe Cumulus,  
Postfach 6,  
8514 Amlikon-Bissegg

**Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:**

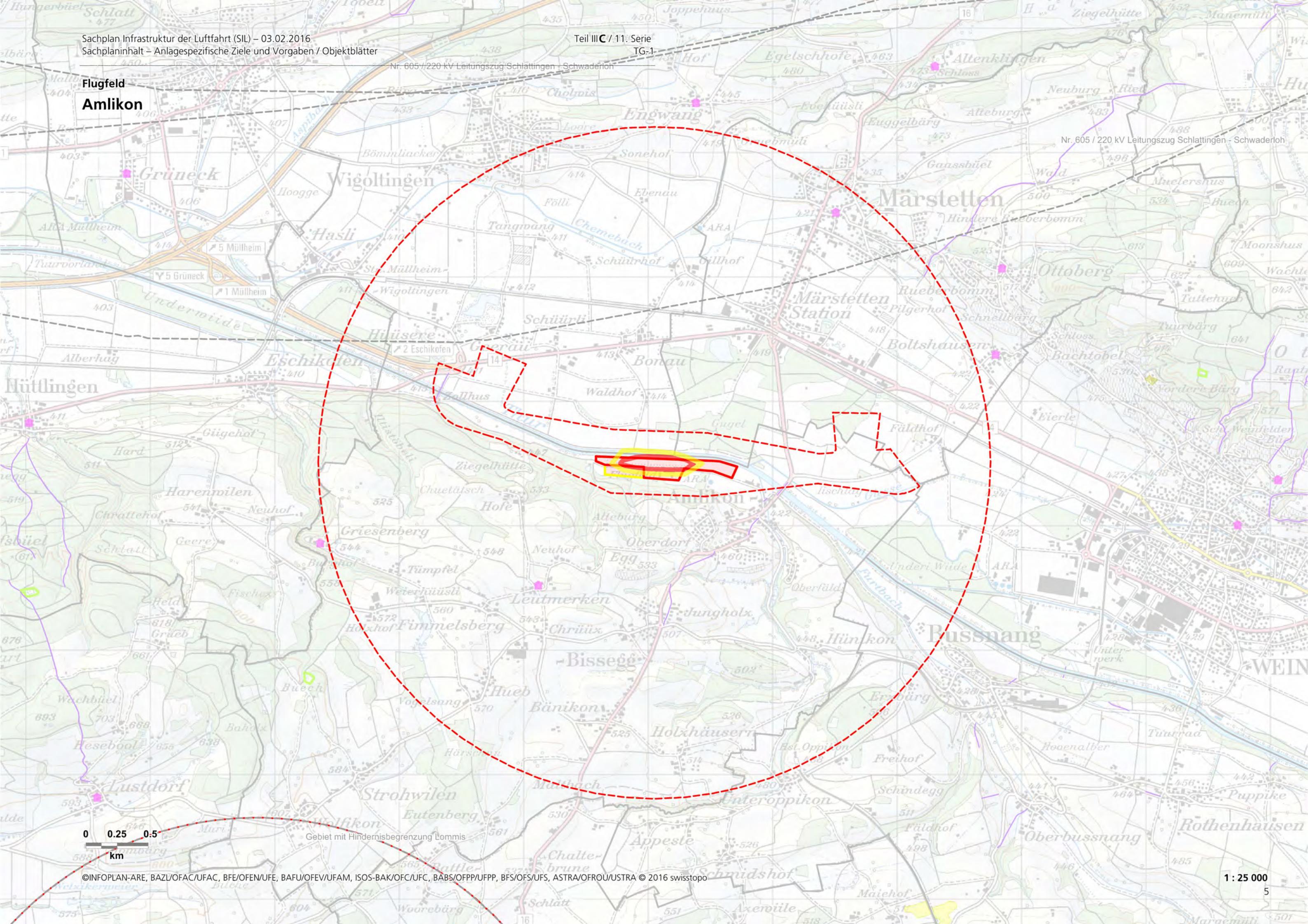
Bei der ökologischen Aufwertung ist zwischen projektbezogenen Ersatzmassnahmen und projektunabhängigen Ausgleichsmassnahmen im Sinne des Landschaftskonzepts Schweiz (Massnahme 6.03) zu unterscheiden.

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

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

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

**Flugfeld  
Amlikon**





Anlage: **Lommis** **TG-2**  
Teilnetz: Flugfeld

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

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

- Standortkanton: Thurgau
- Perimetergemeinde: Lommis
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Affeltrangen, Amlikon-Bissegg, Bettwiesen, Lommis, Stettfurt, Thundorf, Tobel-Tägerschen, Wängi
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Affeltrangen, Lommis
- Verkehrsleistung: (Motorflug)
  - Ø 4 Jahre: 9550 (2011–14)
  - max. 10 Jahre: 12 096 (2007)
  - Datenbasis LBK: 14 184
  - Potential SIL: 15 000

### **Verweis:**

Teilnetz Flugfelder III – B4

### **Grundlagendokumente:**

- Betriebsbewilligung vom 20.11.1978 (angepasst 01.12.2002)
- Betriebsreglement vom 26.11.2002
- Lärmelastungskataster (LBK) 1993
- Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster vom 03.09.2012
- Koordinationsprotokoll vom Juni 2004

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

Flugplatz seit 1962 im Betrieb, dient vorwiegend dem Flugsport. Gewerbsmässiger Luftverkehr (Taxi- und Transportflüge), nichtgewerbsmässiger Luftverkehr (Motorflug, Schulung, Werkflüge).

### **Stand der Koordination:**

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

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

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

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

F E S T L E G U N G E N		F	Z	V
<b>Zweckbestimmung:</b> Der Flugplatz Lommis ist ein privates Flugfeld. Er dient in erster Linie dem Motorflugsport sowie der fliegerischen Aus- und Weiterbildung. Er soll auch für Zwecke, die im öffentlichen Interesse liegen, genutzt werden können (z. B. Bereiche Tourismus-, Geschäfts- und Arbeitsflüge). Die Entwicklung des Flugplatzes ist durch das gelende Umweltrecht begrenzt.		•		
<b>Rahmenbedingungen zum Betrieb:</b> Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.  Zur Verbesserung der Benützbarkeit und der betrieblichen Abläufe kann die Piste bei Bedarf befestigt werden. Die Auswirkungen auf Raum und Umwelt sind im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens näher zu untersuchen und wenn angezeigt, mit geeigneten Massnahmen auszugleichen.		•	•	
<b>Flugplatzperimeter:</b> Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal einschliesslich dem Erweiterungsgebiet für künftige Hochbauten und Abstellplätze [1] (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen den Perimeter bei der Richt- und Nutzungsplanung.		•		
<b>Lärmbelastung:</b> Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei der Richt- und Nutzungsplanung.  Im Falle einer Pistenbefestigung ist die Lärmbelastungskurve neu zu berechnen und das Gebiet mit Lärmbelastung entsprechend anzupassen.		•		•
<b>Hindernisbegrenzung:</b> Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung aufeinander abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte).		•		
<b>Natur- und Landschaftsschutz:</b> Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden.  Die Flugplatzhalterin prüft die Möglichkeiten dazu und legt in Absprache mit den Gemeinden und den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton das Vorgehen zur Umsetzung fest. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.		•	•	

## E R L Ä U T E R U N G E N

### **Zweckbestimmung, Betrieb:**

Die privatrechtliche Basisvereinbarung vom 15. Oktober 1984 zwischen der Motorfluggruppe Thurgau einerseits und der Lauchetal AG sowie dem Initiativkomitee gegen Fluglärm im Lauchetal andererseits beinhaltet neben der jährlichen und monatlichen Begrenzung der Verkehrsleistung auch den Ausschluss von Jet-, Fallschirm-, Segelflug- und Helikopterbetrieb sowie eine spezielle Regelung der Betriebszeiten. Für bauliche oder betriebliche Änderungen beim Flugplatz ist die Zustimmung des Aufsichtsrats erforderlich.

### **Flugplatzperimeter, Infrastruktur:**

Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal. Er überlagert die Grundnutzung gemäss Zonenplan der Gemeinde Lommis und soll als Hinweis in den Zonenplan aufgenommen werden. Innerhalb des Flugplatzperimeters haben die Flugplatzanlagen Priorität.

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

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

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

Das Flugplatzareal ist heute der Fruchtfolgefläche zugeordnet. Im Falle einer Pistenbefestigung oder einer Überbauung sind eine Ersatzregelung nach Vorgabe des Kantons zu treffen resp. die Vollzugshilfe 2006 zum Sachplan Fruchtfolgeflächen zu berücksichtigen. Das kantonale Kontingent an Fruchtfolgeflächen gemäss Sachplan kann eingehalten werden.

### **Lärmbelastung:**

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

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

Bei einer Befestigung der Piste muss die Lärmbelastungskurve neu berechnet werden. Die Festlegung der zulässigen Lärmbelastung nach LSV Art. 37a erfolgt durch die zuständigen Behörden im Rahmen der Plangenehmigung. Das Gebiet mit Lärmbelastung gibt den äusseren Rahmen für die zulässigen Lärmimmissionen vor.

## ZUSTÄNDIGE STELLE

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

*Flugplatzhalter:*  
Motorfluggruppe  
Thurgau (MFGT), Flug-  
platz, 9506 Lommis

Die auf privatrechtlicher Ebene vereinbarte Beschränkung der Bewegungszahl bleibt bestehen.

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

**Hindernisbegrenzung:**

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisflächen im geltenden Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) von 2012. In der Karte sind die Umrisse der An- und Abflugflächen sowie der Horizontalebene dargestellt. Kanton und Gemeinden tragen dem HBK bei der Richt- und Nutzungsplanung Rechnung.

**Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:**

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

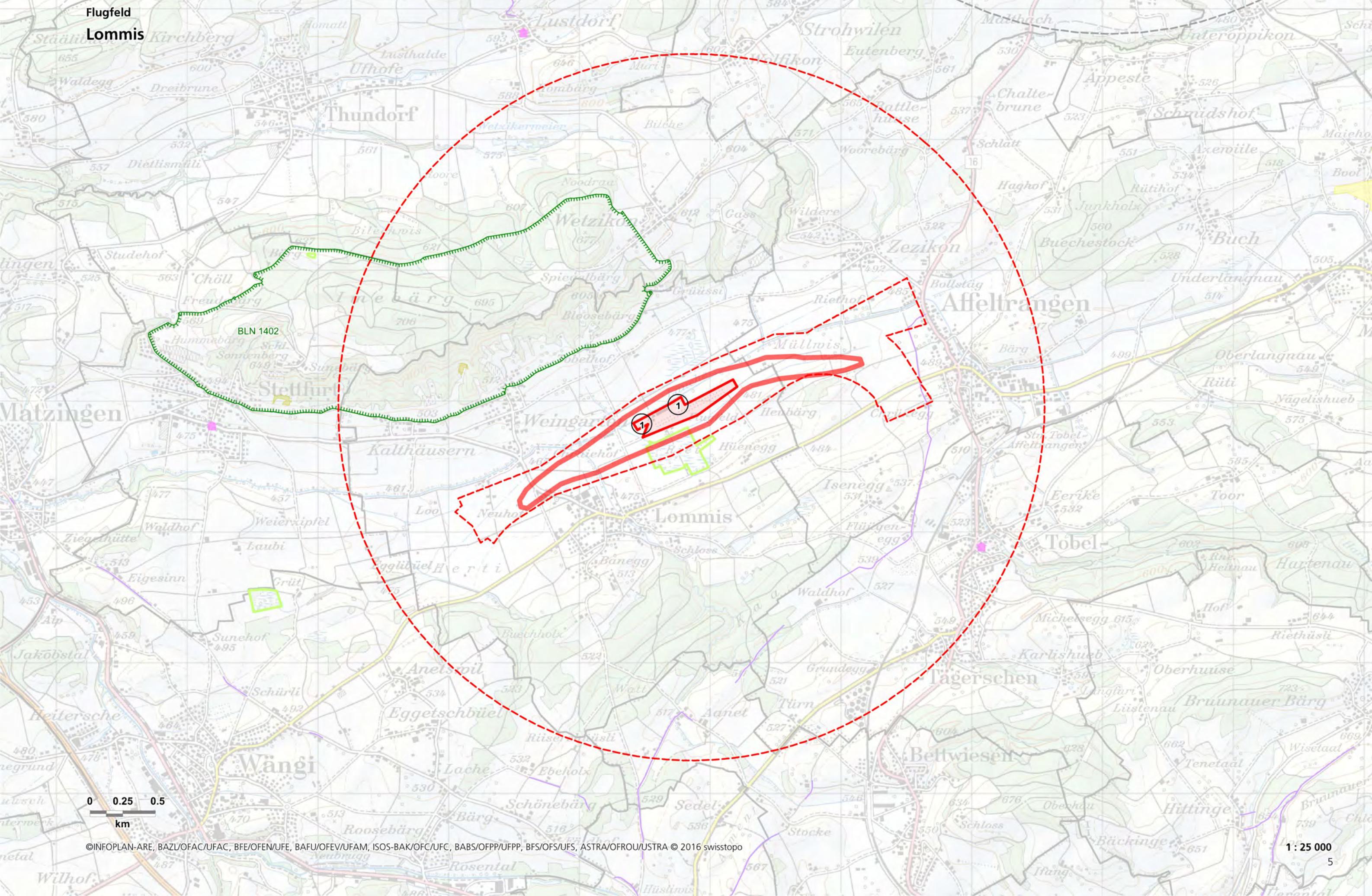
Die Realisierung ökologischer Ausgleichsmassnahmen auf dem Flugplatz soll den naturräumlichen, landwirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten Rechnung tragen. Als Richtwert ist von 12 % der Fläche des Flugplatzperimeters auszugehen. Die Ausgleichsflächen sollen primär innerhalb des Perimeters realisiert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

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

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

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

BLN: 1402 Imenberg





Anlage: **Sitterdorf** **TG-3**

Teilnetz: Flugfeld

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

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

- Standortkanton: Thurgau
- Perimetergemeinde: Zihlschlacht-Sitterdorf
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Amriswil, Bischofszell, Erlen, Hauptwil-Gottshaus, Hohentannen, Muolen, Zihlschlacht-Sitterdorf
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Hauptwil-Gottshaus, Muolen, Zihlschlacht-Sitterdorf
- Verkehrsleistung: (Motorflug)
  - Ø 4 Jahre: 9300 (2011–14)
  - max. 10 Jahre: 11 252 (2008)
  - Datenbasis LBK: 23 000
  - Potential SIL: 14 400

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

Flugplatz seit 1963 im Betrieb, dient vorwiegend dem Flugsport.

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

### **Stand der Koordination:**

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

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

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

Der im Objekblatt vom 2. November 2005 erwähnte Hangar ist realisiert. Beim Helikopterhangar ist ein Anbau (Büros, Schulung, Simulator) und angrenzend ein Autoparkplatz für die Mitarbeiter und Besucher der Flugbetriebe geplant. Im Weiteren soll die Strassenzufahrt zum Flugfeld neu organisiert werden.

### **Verweis:**

Teilnetz Flugfelder III – B4

### **Grundlagendokumente:**

- Betriebsbewilligung vom 23.07.1970 (angepasst 28.08.2003)
- Betriebsreglement vom 28.08.2003
- Lärmelastungskataster (LBK) 1993
- Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster vom 26.06.2013
- Koordinationsprotokoll vom September 2004

F E S T L E G U N G E N		F	Z	V
<b>Zweckbestimmung:</b> Der Flugplatz Sitterdorf ist ein privates Flugfeld. Er dient dem Motorflugsport, der fliegerischen Aus- und Weiterbildung, dem Heliokopterbetrieb sowie dem Fallschirmsport. Er soll auch für Zwecke, die im öffentlichen Interesse liegen, genutzt werden können (z. B. Bereiche Tourismus-, Geschäfts- und Arbeitsflüge). Die Entwicklung des Flugplatzes ist durch das geltende Umweltrecht begrenzt.	•			
<b>Rahmenbedingungen zum Betrieb:</b> Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.	•			
<b>Flugplatzperimeter:</b> Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei der Richt- und Nutzungsplanung.	•			
<b>Lärmbelastung:</b> Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei der Richt- und Nutzungsplanung. Der bestehende Lärmbelastungskataster ist entsprechend anzupassen.	•			
<b>Hindernisbegrenzung:</b> Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung aufeinander abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte).	•			
<b>Natur- und Landschaftsschutz:</b> Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden.  Die Flugplatzhalterin prüft die Möglichkeiten dazu und legt in Absprache mit den Gemeinden und den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton die konkreten Massnahmen fest und setzt sie um. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.	•			•

## E R L Ä U T E R U N G E N

### **Flugplatzperimeter, Infrastruktur:**

Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal und ist mit dem kommunalen Zonenplan («Zonenplanänderung Flugplatz») abgestimmt. Der Perimeter umfasst die Piste (inkl. Sicherheitsabstände), den Helikopter-Landeplatz, die Abstellflächen und Hangare und den Autoparkplatz (Anteil Flugplatz). Der Flugplatzperimeter überlagert die Grundnutzung gemäss Zonenplan der Gemeinde Zihlschlacht-Sitterdorf. Er soll als Hinweis in den Zonenplan aufgenommen werden. Innerhalb des Flugplatzperimeters haben die Flugplatzanlagen Priorität.

Der Fallschirmlandeplatz nördlich des Parkplatzes steht in einem Zusammenhang mit dem Flugbetrieb, gilt jedoch nicht als Flugplatzanlage. Eine Planungenehmigung nach Luftfahrtgesetz ist nicht erforderlich. Es besteht für einen regelmässig benützten Landeplatz eine kantonale Bewilligungspflicht nach Raumplanungsgesetz, auch wenn dort keine festen Bauten und Installationen vorgesehen sind.

Teile des Flugplatzes sind der Fruchfolgefläche zugeordnet. Im Falle einer Überbauung sind eine Ersatzregelung nach Vorgabe des Kantons zu treffen resp. die Vollzugshilfe 2006 zum Sachplan Fruchfolgeflächen zu berücksichtigen. Das kantonale Kontingent an Fruchfolgeflächen gemäss Sachplan kann eingehalten werden.

### **Lärmbelastung:**

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

Die Lärmbelastungskurve basiert auf der Lärmberechnung vom Mai 2004. Diese Berechnung geht von jährlich 14 400 Bewegungen (davon 12 000 Flächenflugzeuge gemäss privatrechtlicher Vereinbarung und 2400 Helikopter) und der aktuellen Zusammensetzung der Flotte aus. Dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 55 dB(A)) gemäss LSV. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV).

Das Gebiet mit Lärmbelastung setzt den Rahmen für die «zulässigen Lärmimmissionen» gemäss LSV Art. 37a, d. h. die zulässigen Lärmimmissionen dürfen dieses Gebiet nicht überschreiten. Sie sind im Rahmen eines ordentlichen Verfahrens (Betriebsreglement, Plangenehmigung) zu ermitteln und im entsprechenden Genehmigungsentscheid festzuhalten.

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

### **Hindernisbegrenzung:**

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisflächen im geltenden Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) von 2013. In der Karte sind die Umrisse der An- und Abflugflächen sowie der Horizontalebene dargestellt. Kanton und Gemeinden tragen dem HBK bei der Richt- und Nutzungsplanung Rechnung.

## ZUSTÄNDIGE STELLE

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

*Flugplatzhalterin:*  
Flugbetriebs AG, Fluplatz,  
8589 Sitterdorf

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

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

Die Realisierung ökologischer Ausgleichsmassnahmen auf dem Flugplatz soll den naturräumlichen, landwirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten Rechnung tragen. Als Richtwert ist von 12 % der Fläche des Flugplatzperimeters auszugehen. Die Ausgleichsflächen sollen primär innerhalb des Perimeters realisiert werden. Wo zweckmäßig, können in Absprache mit den landwirtschaftlichen Bewirtschaftern auch Massnahmen ausserhalb des Perimeters in Betracht gezogen werden. Als Arbeitshilfe haben die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis erarbeitet (BAZL/BUWAL 2004).

Die Ausgleichsmassnahmen sollen in erster Linie auf freiwilliger Basis realisiert werden, können im Rahmen einer Plangenehmigung aber verbindlich verlangt werden. Die Flugplatzhalterin hat 2014 ein Konzept eingereicht, das aufzeigt, in welcher Form und mit welchen Mitteln sie den ökologischen Ausgleich realisieren will (das Konzept ist derzeit in Überarbeitung). Nach Genehmigung des Konzepts sind die darin enthaltenen Massnahmen von der Flugplatzhalterin umzusetzen.

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

BLN: 1413 Thurgauisch-fürstenländische Kulturlandschaft mit Hudelmoos

Auengebiet: 11 Unteres Ghögg

Auengebiet: 12 Ghöggerhütte





Installation: **Lausanne-La Blécherette**

**VD-1**

Réseau partiel: Aérodrome régional

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

### Informations générales et données techniques:

- Canton: Vaud
- Commune de site: Lausanne
- Communes avec limitation d'obstacles: Crissier, Epalinges, Jouxtens-Mézery, Lausanne, Le Mont-sur-Lausanne, Prilly, Renens (VD), Romanel-sur-Lausanne
- Communes avec exposition au bruit: Lausanne, Le Mont-sur-Lausanne, Prilly, Romanel-sur-Lausanne
- Prestations de trafic:  
(vols à moteur)
  - moyenne 4 ans: 37 072 (2011–2014)
  - max. 10 ans: 39 765 (2014)
  - base de référence CB: 45 000 (2009)
  - potentiel PSIA: 45 000

### Rôle et fonction de l'installation:

Aérodrome régional concessionnaire existant depuis 1910. Il est le plus ancien et le plus important du canton et appartient au réseau des aérodromes régionaux de Suisse.

Base régionale pour le trafic commercial (vols taxi et de transport, vols de secours) et non commercial (vols à moteur à des fins sportives avec restrictions conformes au règlement d'exploitation, vols d'instruction de formation et de perfectionnement, vols techniques d'entretien).

### Etat de la coordination:

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

### Renvois:

Réseau aérodromes régionaux III – B2

### Documents de base:

- concession d'exploitation du 20.12.2006
- règlement d'exploitation du 04.05.2007
- cadastre d'exposition au bruit de septembre 2009
- cadastre de limitation d'obstacles d'octobre 2012
- plans des zones de sécurité de février 1978
- protocole de coordination de juin 2007 et compléments de juin 2010, janvier 2011 et février 2015

*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. La prise en compte du pôle de développement économique «Blécherette Région» – composé de trois sites distincts sur les communes de Lausanne, du Mont-sur-Lausanne et de Romanel-sur-Lausanne –, est inscrite dans le protocole de coordination. Les problèmes en suspens doivent en règle générale être réglés au niveau cantonal pour ceux qui concernent les utilisations voisines.*

Les projets de construction mentionnés dans la fiche par installation du 4 juillet 2012 (hangars, bâtiment administratif et base Rega) ont été réalisés, à l'exception de la voie de roulage devant le hangar abritant les avions historiques dont la décision d'approbation des plans a été délivrée le 15 mars 2011.

Le domaine du bruit et ses conséquences ont été examinés et coordonnés dans le cadre de la coordination liée au projet de la nouvelle infrastructure de la Rega. La décision d'approbation des plans pour ce projet a été délivrée en juillet 2008.

L'utilisation des hangars en contrebas de la piste a été examinée. Le projet a reçu l'aval de la Ville de Lausanne. Enfin, le bâtiment situé à l'ouest de la piste et qui sera utilisé dans le cadre des activités d'entretien de l'aérodrome a nécessité l'adaptation du périmètre.

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

## DÉCISIONS

### **Fonction de l'installation:**

L'aéroport est une installation d'importance régionale pour les vols d'affaires, de tourisme et de travail, les vols de formation et de perfectionnement ainsi que ceux liés à l'aviation sportive. En tant que tel, il doit offrir une infrastructure correspondant à sa fonction et aux normes internationales.

Un développement est possible lorsque les prestations en question répondent à un besoin de développement régional et à un intérêt public.

### **Conditions générales de l'exploitation:**

L'exploitation se poursuit dans le cadre actuel.

Les valeurs limites en matière de protection de l'environnement doivent dans tous les cas être respectées car aucun allégement 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.

CR	CC	IP
•		
	•	
	•	

	CR	CC	IP
<b>Périmètre d'aérodrome:</b> Le périmètre d'aérodrome fixé englobe les constructions et les installations nécessaires à l'exploitation aéronautique (voir la carte de l'installation). Les cantons et les communes concernés en tiennent compte dans leurs instruments d'aménagement du territoire.  Le projet de maintenir en fonction des hangars sis en contrebas de la piste, dans le but de créer un musée de l'aviation (volant) a été pris en considération dans la définition du périmètre [1] de même que le bâtiment situé à l'ouest de la piste [2] qui sera utilisé, après rénovation, comme hangar pour entreposer le matériel et les véhicules d'entretien de l'aérodrome.	•  •		
<b>Exposition au bruit:</b> Le territoire exposé au bruit détermine la marge de développement maximal du trafic aérien (voir la carte de l'installation). Les cantons et les communes concernés en tiennent compte dans leurs instruments d'aménagement du territoire.	•  •		
<b>Aire de limitation d'obstacles:</b> L'aire de limitation d'obstacles indique les endroits où, du fait que la hauteur admissible des objets y est limitée, une coordination s'impose entre le trafic aérien et l'utilisation du sol (voir la carte de l'installation).  Font foi les surfaces de limitation d'obstacles qui figurent dans le plan des zones de sécurité de février 1978. Les cantons et les communes concernés tiennent compte de ce plan dans leurs instruments d'aménagement du territoire.  Le plan des zones de sécurité doit être mis à jour.	•  •  •	•	
<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.  Les mesures de compensation écologique doivent être mises en œuvre et se conformer au concept établi par l'exploitant. Les besoins de l'agriculture doivent être pris en compte.	•  •		
<b>Equipement:</b> L'accès à l'aérodrome se fait par la route et par bus urbains.  Le canton et la ville développent et améliorent les liaisons aéroport – centre-ville et mettent en place une interface de transport dans le cadre du pôle de développement cantonal «Blecherette Région» – composé de trois sites distincts sur les communes de Lausanne, du Mont-sur-Lausanne et de Romanel-sur-Lausanne [3].	•  •	•	

EXPLICATIONS	INSTANCES RESPONSABLES
<p><b>Fonction de l'installation, exploitation:</b> Pas de développement prévu de l'installation. Le cadre général actuel reste inchangé avec une enveloppe de 45 000 mouvements.</p> <p><b>Périmètre d'aérodrome, infrastructure:</b> Le périmètre d'aérodrome délimite l'aire requise par les installations d'aérodrome qui servent à son exploitation. Il englobe les constructions et installations existantes ainsi que les extensions prévues dont les effets sont connus. En outre, il délimite l'étendue sur laquelle le droit fédéral est applicable aux constructions et installations servant à l'exploitation de l'aérodrome. Les cantons et les communes concernés tiennent compte de ce périmètre d'aérodrome dans leurs instruments d'aménagement du territoire.</p> <p>En outre, afin de garantir l'efficacité des opérations de et vers la base Rega, la question de la mise en place d'une FATO (Final Approach and Takeoff Area), et des surfaces de limitation d'obstacles pour ses hélicoptères, indépendante de la piste, doit être examinée. Selon l'option prise, une modification du périmètre pourrait être nécessaire, mais cette solution prendra en compte le futur déplacement de la route de Romanel et l'éventuelle présence d'obstacles à la navigation aérienne (câbles, mâts, etc.).</p> <p>L'ARLB a le projet de maintenir en fonction les hangars sis en contrebas de la piste, soit aux abords de la station-carburant pour voitures. L'idée est de créer un musée de l'aviation (volant). Les avions seraient exposés dans les anciens hangars et rejoindraient la piste par une voie de roulage, située à l'intérieur du périmètre. La Ville a confirmé le classement (d'un point de vue historique) de la porte du hangar.</p> <p>Enfin, le bâtiment situé à l'ouest de la piste a été intégré au périmètre PSIA. Il est prévu que ce bâtiment soit rénové pour servir de hangar et entreposer le matériel et les véhicules d'entretien de l'aérodrome. A cette fin, la Municipalité de Lausanne a accepté l'extension du droit distinct et permanent de superficie n° 19287 en faveur de l'ARLB en 2011. Le périmètre PSIA a été agrandi et figure désormais dans la catégorie «coordination réglée».</p> <p>Si de nouveaux projets d'infrastructure 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.</p> <p>Les surfaces d'assoulement (SDA) ne sont pas concernées.</p> <p><b>Exposition au bruit:</b> Le développement possible de l'aérodrome est fonction des territoires exposés au bruit. Le calcul de l'exposition au bruit prend en compte différents éléments. Le nombre de mouvements est l'un de ceux-ci; les autres sont: la composition de la flotte, la répartition des mouvements dans le temps et les routes de vol. Si un des éléments change notablement, de nouvelles courbes doivent être calculées.</p> <p>La courbe de bruit représentée sur la carte (55 dB(A)) montre la valeur de planification pour un degré de sensibilité II (VP DS II) selon le tableau 21 de l'annexe 5 de l'OPB. Cette courbe symbolise toutes les autres courbes de bruit (VP DS III et IV, valeurs limites d'immissions et d'alarme des DS II à IV).</p> <p>La courbe de bruit (55 dB(A)) de la carte montre les territoires exposés au bruit selon les prévisions, soit la situation future du nombre de mouvements. Elle provient du rapport d'impact sur l'environnement lié à la procédure d'approbation des plans de la nouvelle base Rega.</p>	<p><i>Office fédéral compétent:</i> Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), 3003 Berne</p> <p><i>Exploitant d'aérodrome:</i> A.R.L.B. SA, Aéroport Région Lausannoise La Blécherette SA, Case postale 25, 1018 Lausanne</p>

Le territoire exposé au bruit établit le cadre des «immissions de bruit admissibles» au sens de l'art. 37a OPB. Autrement dit, les «immissions de bruit admissibles» ne doivent pas être dépassées en dehors de ce territoire. Ces immissions sont à déterminer dans le cadre d'une procédure ordinaire (procédure d'approbation des plans ou de modification du règlement d'exploitation) et figurer dans la décision administrative correspondante.

L'exploitant a fait calculer de nouvelles courbes de bruit sur la base du rapport du 18 mars 2002 et des modifications d'exploitation induites, dans le but de réduire la charge sonore de l'installation. Ces courbes se basent sur les mouvements effectifs de 2001 (34 248), extrapolés à 45 000 (potentiel PSIA). Les mouvements de l'hélicoptère de la Rega (1770 en 2001) extrapolés à 2326 dans le futur, ont été pris en compte dans le calcul, suivant leurs spécificités. Les trajectoires particulières de et vers le CHUV sur l'axe de piste (embarquement du médecin lors d'interventions) ont été introduites dans le modèle (1116 mouvements en 2010). De même, l'emplacement futur de la base Rega, situé au nord de l'installation dans le périmètre défini par le PSIA, a été considéré comme point de départ/arrivée.

Conformément à l'exigence posée à l'aéroport, il est à relever qu'après la révision de l'exploitation, la situation du bruit s'est améliorée dans son ensemble. En outre, les valeurs d'exposition au bruit sont partout respectées. Cependant, la situation s'était légèrement dégradée au sud-est de l'aéroport (faible gonflement de la courbe dû aux mouvements des hélicoptères de la Rega de et vers l'ancienne base). Le déménagement de la base Rega vers l'emplacement prévu dans le PPA n° 661, sis à l'intérieur du périmètre défini par le PSIA, a amélioré à nouveau la situation.

La Ville de Lausanne, propriétaire des terrains sur lesquels se trouve encore l'actuelle base Rega, et le canton sont compétents pour régler l'avenir du pôle de développement économique cantonal 7a «Blecherette Région».

La charge sonore ainsi définie a été coordonnée lors du processus de coordination avec les communes concernées. Ces dernières se sont toutes montrées d'accord avec les courbes d'exposition au bruit.

#### **Limitation d'obstacles:**

Le plan des zones de sécurité garantit que les couloirs d'approche et de départ sont dégagés d'obstacles. Il se base sur les normes internationales en vigueur (Annexe 14 OACI), est contraignant pour les propriétaires de biens-fonds et doit être pris en compte lors de la délivrance de permis de construire. Le plan des zones de sécurité acquiert force obligatoire par sa publication dans la feuille officielle cantonale (art. 43 LA).

L'«aire de limitation d'obstacles» correspond au pourtour extérieur des surfaces de limitation d'obstacles qui figurent sur le plan des zones de sécurité. Sont représentées les surfaces d'approche et de montée au décollage ainsi que le plan horizontal.

Les communes prennent en considération dans leur plan d'aménagement local les surfaces de limitation d'obstacles qui figurent dans le plan des zones de sécurité en ce sens qu'elles ne créeront aucune zone à bâti dont les constructions pourraient faire saillie au-dessus d'une surface de limitation d'obstacles. L'«aire de limitation d'obstacles» n'est en soi pas directement liée à une limitation de la hauteur des objets mais renvoie simplement à la zone concernée du plan des zones de sécurité.

De plus, toute installation ou plantation atteignant une hauteur de 60 mètres au moins dans une zone construite et 25 mètres au moins dans une autre région est considérée comme obstacle à la navigation aérienne et doit être déclarée et faire l'objet d'une autorisation (art. 63 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique, OSIA).

Sur la carte de l'installation figure en rouge (coordination réglée) le plan des zones de sécurité de février 1978 actuellement en vigueur. Un nouveau plan des zones de sécurité est en cours d'élaboration et le remplacera. Ainsi, en orange (coordination en cours) figure le pourtour du futur plan des zones de sécurité. Il se base sur le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles (CSLO) d'octobre 2012.

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

En termes 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).

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.

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

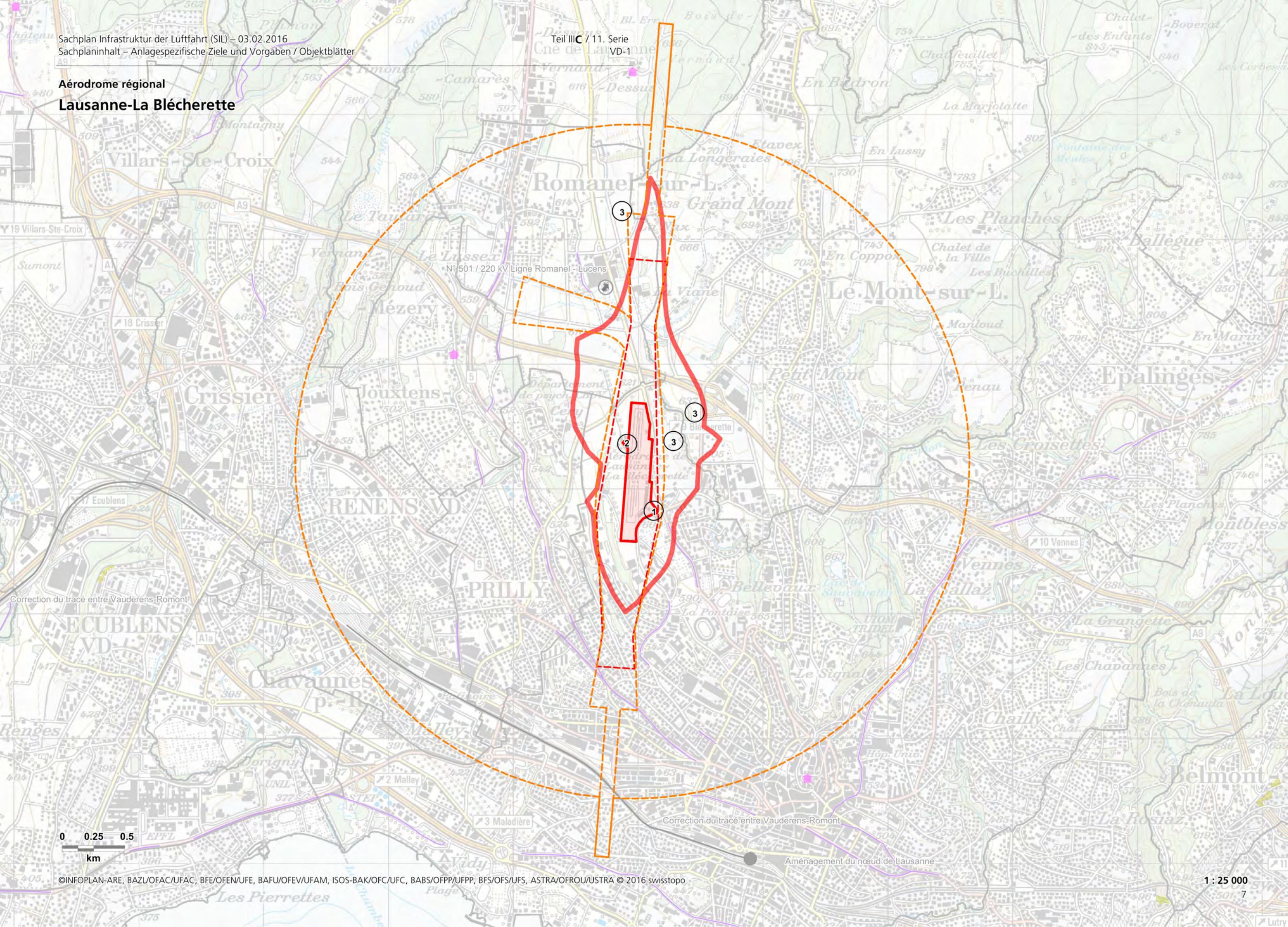
Dans le cas des mesures de compensation, l'exploitant a défini les principes de compensation pour son installation dans le cadre de la procédure d'approbation du règlement d'exploitation du 17 août 2005.

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

**Equipement:**

Selon les principes du PSIA, les installations du type de Lausanne se doivent d'être reliées à un réseau de transports en commun. A moyen terme, le canton et la commune s'engagent à procéder à une coordination d'ensemble des transports, compte tenu du nombre d'utilisateurs de l'aéroport.

Aérodrome régional  
**Lausanne-La Blécherette**





Installation: **Montricher** **VD-4**

Réseau partiel: Champ d'aviation

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

### Informations générales et données techniques:

- Canton: Vaud
- Commune de site: Montricher
- Communes avec limitation d'obstacles: Apples, Ballens, L'Isle, Mauraz, Mollens (VD), Montricher, Pampigny
- Commune avec exposition au bruit: Montricher
- Prestations de trafic:
  - moyenne 4 ans: 5060 (2011–2014)
  - max. 10 ans: 6692 (2010)
  - base de référence CB: 9782
  - potentiel PSIA: 12 000

### Renvois:

Réseau champs d'aviation  
III – B4

### Documents de base:

- autorisation d'exploitation du 20.06.1971
- règlement d'exploitation du 27.09.1976
- cadastre d'exposition au bruit de mars 1993
- cadastre de limitation d'obstacles de novembre 2012
- protocole de coordination d'août 2008

### 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.

*Procédures en cours:* Le projet d'aménagement des surfaces au nord de la piste mentionné dans la fiche par installation du 1<sup>er</sup> juillet 2009 a été réalisé. Une série d'autres projets, au stade de l'intention, a été mentionnée lors de la coordination.

Les questions relatives à la *forêt* et au défrichement, au regard des projets de construction, ont été mises en évidence et les étapes pour y répondre ont été identifiées lors de la coordination.

<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>DÉCISIONS</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 allégement 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> Le périmètre d'aérodrome fixé englobe les constructions et les installations nécessaires à l'exploitation aéronautique (voir la carte de l'installation). Les cantons et les communes concernés en tiennent compte dans leurs instruments d'aménagement du territoire.</p> <p>A terme, des projets de construction [1] 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>Exposition au bruit:</b> Le territoire exposé au bruit détermine la marge de développement maximal du trafic aérien (voir la carte de l'installation). Les cantons et les communes concernés en tiennent compte dans leurs instruments d'aménagement du territoire.</p> <p><b>Aire de limitation d'obstacles:</b> L'aire de limitation d'obstacles indique les endroits où, du fait que la hauteur admissible des objets y est limitée, une coordination s'impose entre le trafic aérien et l'utilisation du sol (voir la carte de l'installation).</p>	<p><b>CR</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>•</li><li>•</li><li>•</li><li>•</li><li>•</li><li>•</li><li>•</li><li>•</li></ul>	<p><b>CC</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>•</li><li>•</li><li>•</li><li>•</li><li>•</li><li>•</li><li>•</li><li>•</li></ul>	<p><b>IP</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>•</li><li>•</li><li>•</li><li>•</li><li>•</li><li>•</li><li>•</li><li>•</li></ul>

	P/CR	CC	IP
<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>Les mesures de compensation écologique doivent être mises en œuvre et se conformer au concept établi par l'exploitant. Les besoins de l'agriculture doivent être pris en compte.</p>	• •		
<p><b>E X P L I C A T I O N S</b></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 périmètre d'aérodrome délimite l'aire requise par les installations d'aérodrome qui servent à son exploitation. Il englobe les constructions et installations existantes ainsi que les extensions prévues dont les effets sont connus. En outre, il délimite l'étendue sur laquelle le droit fédéral est applicable aux constructions et installations servant à l'exploitation de l'aérodrome. Les cantons et les communes concernés tiennent compte de ce périmètre d'aérodrome dans leurs instruments d'aménagement du territoire.</p> <p>Des 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>Dans ce cas, ou si de nouveaux projets d'infrastructure 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.</p> <p><b>Exposition au bruit:</b> Le développement possible de l'aérodrome est fonction des territoires exposés au bruit. Le calcul de l'exposition au 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, une nouvelle exposition au bruit doit être calculée.</p> <p>La courbe de bruit représentée sur la carte (55 dB(A)) montre la valeur de planification pour un degré de sensibilité II (VP DS II) selon le tableau 21 de l'annexe 5 de l'OPB. Cette courbe symbolise toutes les autres courbes de bruit (VP DS III et IV, valeurs limites d'immissions et d'alarme des DS II à IV).</p>	<p><b>INSTANCES RESPONSABLES</b></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>		

La courbe de bruit (55 dB(A)) 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 9782 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.

Le territoire exposé au bruit établit le cadre des «immissions de bruit admissibles» au sens de l'art. 37a OPB. Autrement dit, les «immissions de bruit admissibles» ne doivent pas être dépassées en dehors de ce territoire. Ces immissions sont à déterminer dans le cadre d'une procédure ordinaire (procédure d'approbation des plans ou de modification du règlement d'exploitation) et figurer dans la décision administrative correspondante.

**Limitation d'obstacles:**

L'aire de limitation d'obstacles englobe les surfaces de limitation d'obstacles telles qu'elles figurent dans le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles du 21 novembre 2012. La carte de l'installation représente le pourtour des surfaces d'approche et de montée au décollage de même que celui du plan horizontal.

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

En termes 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.

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.

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

Dans le cas des mesures de compensation, l'exploitant a défini les principes de compensation pour son installation dans le cadre de la procédure d'approbation des plans concernant le réaménagement de surfaces au nord du 19 octobre 2011.

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»). Le concept de compensation écologique, établi dans le cadre de la procédure d'approbation des plans concernant le réaménagement de surfaces au nord du 19 octobre 2011, arrive à la conclusion que l'exploitation de l'aérodrome n'a pas d'impact mesurable sur le site marécageux des Monods. Il n'y a donc pas lieu de définir des mesures de compensation particulières.

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'assoulement 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'assoulement pour autant que le respect des critères fixés en la matière soit assuré, notamment en lien avec les projets d'infrastructure prévus et que le quota cantonal des SDA est respecté.

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

Objet IFP: 1022 Vallée de Joux et Haut-Jura vaudois

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**

IFP 1022

0 0.25 0.5  
km

1 : 25 000



Installation: **Môtiens** **NE-2**

Réseau partiel: Champ d'aviation

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

### Informations générales et données techniques:

- Canton: Neuchâtel
- Commune de site: Val-de-Travers
- Communes avec limitation d'obstacles: Provence, Val-de-Travers
- Commune avec exposition au bruit: Val-de-Travers
- Prestations de trafic:
  - (vols à moteur)
    - moyenne 4 ans: 1798 (2011–2014)
    - max. 10 ans: 2799 (2014)
    - base de référence CB: 5176 (1990)
    - potentiel PSIA: 6000 (2010)

### Renvois:

Réseau champs d'aviation  
III – B4

### Documents de base:

- autorisation d'exploitation du 05.02.1970
- règlement d'exploitation du 25.09.1973
- cadastre d'exposition au bruit de mars 1993
- cadastre de limitation d'obstacles de février 2015
- protocole de coordination de novembre 2004

### Rôle et fonction de l'installation:

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

### Etat de la coordination:

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

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

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

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

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

DÉCISIONS	P/CR	CC	IP
<p><b>Fonction de l'installation:</b> Champ d'aviation destiné au vol à moteur et à voile, à l'instruction, aux vols d'hélicoptères, à la voltige et, occasionnellement, au parachutisme. Il sert essentiellement à couvrir les besoins privés, notamment ceux liés à l'aviation sportive, et à la formation aéronautique.</p> <p>Le développement de l'installation est limité par la nécessité de respecter impérativement la législation sur la protection de l'environnement en vigueur.</p>	•		
<p><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> Le périmètre d'aérodrome fixé englobe les constructions et les installations nécessaires à l'exploitation aéronautique en incluant le projet de reconstruction du club-house (voir la carte de l'installation). Les cantons et les communes concernés en tiennent compte dans leurs instruments d'aménagement du territoire.</p> <p>A terme, un espace au nord-est de la piste pourrait être aménagé et utilisé à des fins aéronautiques (stopway). Ce projet nécessitera la redéfinition du périmètre d'aérodrome.</p>	•		•
<p><b>Exposition au bruit:</b> Le territoire exposé au bruit détermine la marge de développement maximal du trafic aérien (voir la carte de l'installation). Les cantons et les communes concernés en tiennent compte dans leurs instruments d'aménagement du territoire.</p>	•		
<p><b>Aire de limitation d'obstacles:</b> L'aire de limitation d'obstacles indique les endroits où, du fait que la hauteur admissible des objets y est limitée, une coordination s'impose entre le trafic aérien et l'utilisation du sol (voir la carte de l'installation).</p>	•		
<p><b>Protection de la nature et du paysage:</b> Les surfaces que l'aviation n'utilise pas dans l'aire d'aérodrome doivent être mises en valeur sous l'angle écologique – sous réserve des prescriptions de sécurité et des besoins de développement de l'aviation.</p> <p>L'exploitant et la commune examinent la possibilité de mettre en place des surfaces de compensation écologique sur l'aérodrome et définissent la façon de procéder avec les instances concernées de la Confédération et du canton. Les besoins de l'agriculture seront pris en compte.</p>	•		•

E X P L I C A T I O N S	INSTANCES RESPONSABLES
<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 périmètre d'aérodrome délimite l'aire requise par les installations d'aérodrome qui servent à son exploitation. Il englobe les constructions et installations existantes ainsi que les extensions prévues dont les effets sont connus. En outre, il délimite l'étendue sur laquelle le droit fédéral est applicable aux constructions et installations servant à l'exploitation de l'aérodrome. Les cantons et les communes concernés tiennent compte de ce périmètre d'aérodrome dans leurs instruments d'aménagement du territoire.</p> <p>Le projet de reconstruction du club-house a été intégré dans la coordination et ses effets pris en compte.</p> <p>A titre d'information, il existe encore le projet de créer une surface potentiellement disponible au nord-est, et en prolongement de la piste, surface plane en vue d'améliorer la sécurité (p. ex. atterrissage trop long). La distance disponible pour les atterrissages en piste 05 et les décollages en piste 23 serait augmentée. L'emplacement des seuils de piste resterait inchangé. De part et d'autre de cette surface nouvelle (parallèlement à l'axe de la piste), il est prévu de développer des surfaces de compensation écologique. La maîtrise foncière des terrains n'est pas encore assurée. La faisabilité technique du projet doit encore être étudiée, en particulier en raison de la présence de la route d'accès aux installations de l'aérodrome.</p> <p>A l'instar du projet ci-dessus, si de nouveaux projets d'infrastructure 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 de l'exposition au bruit prend en compte différents éléments. Le nombre de mouvements est l'un de ceux-ci; les autres sont: la composition de la flotte, la répartition des mouvements dans le temps et les routes de vol. Si l'un des éléments change notablement, une nouvelle exposition au bruit doit être calculée.</p> <p>La courbe de bruit représentée sur la carte (55 dB(A)) montre la valeur de planification pour un degré de sensibilité II (VP DS II) selon le tableau 21 de l'annexe 5 de l'OPB. 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). Le territoire exposé au bruit établit le cadre des «immissions de bruit admissibles» au sens de l'art. 37a OPB. Autrement dit, les «immissions de bruit admissibles» ne doivent pas être dépassées en dehors de ce territoire. Ces immissions sont à déterminer dans le cadre d'une procédure ordinaire (procédure d'approbation des plans ou de modification du règlement d'exploitation) et figurer dans la décision administrative correspondante.</p> <p>La courbe de bruit (55 dB(A)) de la carte montre les territoires exposés au bruit selon les prévisions 2010, soit la situation future du nombre de mouvements (6000). Elle correspond au cadastre d'exposition au bruit de 1993 basé sur 5176 mouvements. La différence du nombre de mouvements avec le potentiel PSIA n'est pas significative et ne nécessite pas de nouveaux calculs de bruit détaillés. Le cadastre d'exposition au bruit de 1993 reste donc en vigueur sans adaptation pour autant que les conditions d'exploitation restent identiques; la courbe de 55 dB(A) devient la courbe de référence PSIA.</p>	<p><i>Office fédéral compétent:</i> Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), 3003 Berne</p> <p><i>Exploitant d'aérodrome:</i> Aéro-Club du Val-de-Travers, Case postale 15, 2112 Môtiers</p>

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

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

**Limitation d'obstacles:**

L'aire de limitation d'obstacles englobe les surfaces de limitation d'obstacles telles qu'elles figurent dans le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles du 20 février 2015. La carte de l'installation représente le pourtour des surfaces d'approche et de montée au décollage de même que celui du plan horizontal.

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

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

Les mesures de compensation écologiques doivent être réalisées prioritairement à l'intérieur du périmètre d'aérodrome. Leur réalisation prendra en compte les aspects naturels, agricoles et relatifs à l'exploitation aéronautique. Si nécessaire, des mesures à l'extérieur du périmètre peuvent également être prises en considération. 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.

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.

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

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.

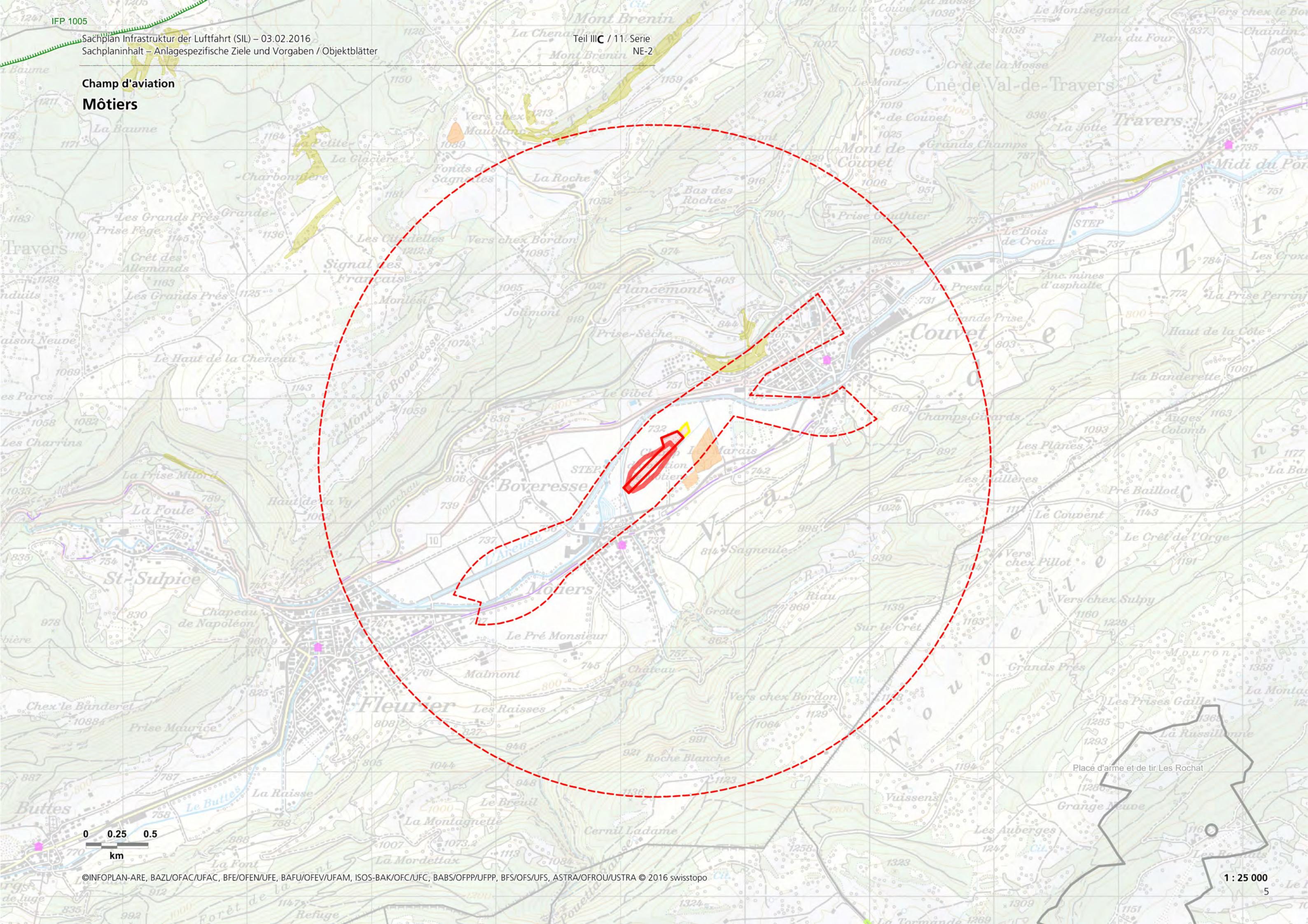
Pour le développement des aérodromes, il faut respecter un espace minimum nécessaire à la protection contre les crues et aux fonctions naturelles des cours d'eau selon l'art. 21 de l'Ordonnance sur l'aménagement des cours d'eau (OACE).

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

Objet IFP: 1005 Vallée de la Brévine

**Equipement:**

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





# Legende/Légende/Leggenda

## Inhalte SIL Contenus du PSIA Contenuti PSIA

Flugplatzperimeter  
périmètre d'aérodrome  
perimetro dell'aerodromo

Festsetzung  
coordination réglée  
dato acquisito



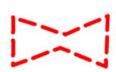
Zwischenergebnis  
coordination en cours  
risultato intermedio



Vororientierung  
information préalable  
informazione preliminare



Gebiet mit Hindernisbegrenzung  
aire de limitation d'obstacles  
area con limitazione degli ostacoli



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



\* 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 heliports.

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.

## Verknüpfungen zum Text Renvoi au texte Rinvio al testo

1

...  
...  
...

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



Geologische Tiefenlager  
dépôts en couches géologiques  
profondes  
depositi in strati geologici profondi



Infrastruktur Schiene  
infrastructure rail  
infrastruttura ferroviaria



Militär  
militaire  
militare



Übertragungsleitungen  
lignes de transport d'électricité  
elettrodotti

## Weitere Inhalte Autres contenus Altri contenuti



Landesgrenze  
frontière nationale  
confine nazionale



Kantongrenze  
limite de canton  
confine cantonale



Gemeindegrenze  
limite de commune  
confine comunale

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



BLN-Objekt  
objet IFP  
oggetto IFP



Moorlandschaft  
site marécageux  
zona palustre



Flachmoor  
bas-marais  
palude



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



Trockenwiesen und -weiden  
Prairies et pâtures secs  
Prati e pascoli secchi



Auengebiet  
zone alluviale  
zona goleale



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



Jagdbanengebiet  
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



ISOS-Objekt  
objet ISOS  
oggetto ISOS



Historischer Verkehrsweg von nationaler Bedeutung  
voie de communication historique d'importance nationale  
via di comunicazione storica d'importanza nazionale



## Begriffserklärungen zum Objektblatt

### Perimetergemeinden

Gemeinden, auf deren Gebiet der im SIL festgelegte Flugplatzperimeter verläuft. Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal.

### Gemeinden mit Hindernisbegrenzung

Gemeinden, deren Gebiet von dem im SIL festgelegten Gebiet mit Hindernisbegrenzung betroffen ist. Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht bei konzessionierten Flugplätzen der äusseren Umgrenzung der Hindernisbegrenzungsflächen gemäss Sicherheitszonenplan nach Art. 42 des Luftfahrtgesetzes (LFG, SR 748.0); bei Flugfeldern der äusseren Umgrenzung der Hindernisbegrenzungsflächen gemäss Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster nach Art. 62 der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL, SR 748.131.1).

### Gemeinden mit Lärmbelastung

Gemeinden, deren Gebiet von dem im SIL festgelegten Gebiet mit Lärmbelastung betroffen ist. Massgebend ist der Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II gemäss Anhang 5 der Lärmschutzverordnung (LSV, SR 814.41).

### Verkehrsleistung - Ø 4 Jahre

durchschnittliche Zahl der jährlichen Motorflugbewegungen der letzten vier Jahre.

### - max. 10 Jahre

grösste Zahl der jährlichen Motorflugbewegungen in den letzten zehn Jahren (mit Betriebsjahr).

### - Datenbasis LBK

Zahl der jährlichen Flugbewegungen mit Angabe des Referenzjahres, auf deren Basis der geltende Lärmbelastungskataster (LBK) berechnet wurde.

### - Potential SIL

Zahl der jährlichen Flugbewegungen, die im Koordinationsprozess als Richtwert für die künftige Entwicklung vereinbart wurde. Sie dient als Basis für die Berechnung der Lärmbelastungskurve.

### Festlegungen

- Festsetzungen F
- Zwischenergebnisse Z
- Vororientierungen V

## Festsetzungen

F

Festsetzungen zeigen, wie raumwirksame Tätigkeiten aufeinander abgestimmt sind. Eine Abstimmungsanweisung kann als Festsetzung bezeichnet werden, wenn

- eine hinreichende Zusammenarbeit stattgefunden hat und
- die materiellen Anforderungen an die Koordination erfüllt sind (Grobabstimmung).

Gemäss Artikel 15 der Raumplanungsverordnung (RPV) darf ein konkretes Vorhaben erst festgesetzt werden, wenn ein Bedarf dafür besteht, eine Prüfung von Alternativstandorten stattgefunden hat, das Vorhaben auf den betreffenden Standort angewiesen ist, sich die wesentlichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt auf Grund der vorhandenen Grundlagen grob beurteilen lassen und wenn die Vereinbarkeit mit der massgeblichen Gesetzgebung voraussichtlich gegeben ist.

Festsetzungen binden die Behörden in der Sache und im Verfahren; sie legen den räumlichen, zeitlichen und organisatorischen Rahmen fest, innerhalb welchem sich die Behörden bei der Erfüllung ihrer raumwirksamen Aufgaben zu bewegen haben.

## Zwischenergebnisse

Z

Zwischenergebnisse zeigen, welche raumwirksamen Tätigkeiten noch nicht in allen Teilen aufeinander abgestimmt sind. Eine Abstimmungsanweisung kann als Zwischenergebnis bezeichnet werden, wenn

- die Zusammenarbeit eingeleitet ist und
- noch nicht abschliessend beurteilt werden kann, ob die materiellen Anforderungen an die Koordination erfüllt sind.

Zwischenergebnisse binden die Behörden im Verfahren und – soweit bereinigt – in der Sache; sie verpflichten die Behörden zur gegenseitigen Information, wenn sich die Umstände erheblich ändern.

Prüfungsaufträge sind per Definition als Zwischenergebnis festgelegt.

## Vororientierungen

V

Vororientierungen zeigen raumwirksame Tätigkeiten, welche erhebliche Auswirkungen auf die Nutzung des Bodens haben können, die sich aber noch nicht in dem für die Abstimmung erforderlichen Mass umschreiben lassen. Eine Abstimmungsanweisung kann als Vororientierung bezeichnet werden, wenn

- die vorgesehene raumwirksame Tätigkeit noch zu wenig bestimmt ist, um den überörtlichen Koordinationsbedarf zu ermitteln und
- die Zusammenarbeit noch nicht eingeleitet ist.

Vororientierungen binden die Behörden in der Regel im Verfahren; sie verpflichten die Behörden zur gegenseitigen Information, wenn sich die Umstände erheblich ändern.

## **Erläuterungsbericht nach Art. 16 RPV**



## **Inhalt Erläuterungsbericht**

- 1 Gegenstand der Planung
- 2 Planungsablauf und Zusammenarbeit
- 3 Berücksichtigung der Anträge



## 1 Gegenstand der Planung

Für die Erarbeitung und Verabschiedung des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) wurde ein zweistufiges Vorgehen gewählt. In einem ersten Schritt verabschiedete der Bundesrat am 18. Oktober 2000 den Konzeptteil (Teile I bis IIIB).

Seither werden schrittweise die Objektblätter mit den anlagespezifischen Vorgaben zu den einzelnen Flugplätzen erarbeitet (Teil III**C**). Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ist beauftragt, diesen Objektteil in Zusammenarbeit mit den betroffenen Bundesstellen und in Abstimmung mit den kantonalen Richtplänen zu erarbeiten.

Die zehn bisherigen Objektblattserien mit insgesamt 50 Anlagen (davon 10 Regionalflugplätze, 2 zivil mitbenützte Militärflugplätze, 33 Flugfelder und 3 Heliokopterflugfelder) verabschiedete der Bundesrat am 30. Januar 2002 (1. Serie), am 14. Mai 2003 (2. Serie), am 18. August 2004 (3. Serie), am 2. November 2005 (4. Serie), am 7. Dezember 2007 (5. Serie), am 1. Juli 2009 (6. Serie), am 6. Juli 2011 (7. Serie), am 4. Juli 2012 (8. Serie), am 20. November 2013 und am 17. Dezember 2014 (10. Serie). Zudem verabschiedete er die Objektblätter für die Landesflughäfen Basel-Mulhouse und Zürich am 15. Mai bzw. am 26. Juni 2013 und die Anpassung des Objektblattes Zürich am 18. September 2015.

Konzeptteil und Objektblätter sind im Internet unter [www.bazl.admin.ch/SIL](http://www.bazl.admin.ch/SIL) publiziert, zusammen mit den nach Objektblattserien geordneten Erläuterungs- und Prüfungsberichten.

Die vorliegende elfte Serie enthält das Objektblatt für das Flugfeld Wangen-Lachen (SZ), eine Anpassung der Objektblätter für die Flugplätze Biel-Kappelen (BE), Sitterdorf (TG) und Lausanne-La Blécherette (VD) und eine Fortschreibung der Objektblätter für die Flugplätze Hausen am Albis (ZH), Courtelary (BE), Langenthal (BE), Saanen (BE), Thun (BE), Bellechasse (FR), St. Gallen-Altenrhein (SG), Amlikon (TG), Lommis (TG), Montricher (TG) und Môtiers (NE).

## 2 Planungsablauf und Zusammenarbeit

Grundlage für die Erarbeitung des neuen Objektblatts Wangen-Lachen war das im Konzeptteil des SIL verlangte Koordinationsprotokoll zur räumlichen Abstimmung (Teil III A-3). Dieses Protokoll hält die Ergebnisse der Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Planungsträgern fest. Beteiligt waren die zuständigen Bundesstellen (BAZL, ARE, BAFU), die zuständigen Fachstellen des betroffenen Kantons Schwyz, die betroffenen Gemeinden sowie der Anlagebetreiber (Flugplatzhalter) und die Grundeigentümer (Genossamen).

Zu diesem Objektblatt wurde von Juni bis August 2015, nach einer ersten Konsultation der betroffenen Bundesstellen, die Anhörung der betroffenen Kantone und Gemeinden durchgeführt. Die Kantone prüften, ob das Objektblatt mit den Zielen und Grundsätzen ihrer Richtplanung übereinstimmt und keine Widersprüche zum gültigen Richtplan bestehen. Gleichzeitig fand eine Information und Mitwirkung der Bevölkerung statt. Im Nachgang dazu führte das BAZL eine Aussprache mit allen beteiligten Parteien, um die noch offenen Fragen zu klären und Missverständnisse auszuräumen.

Mit der Anpassung des bestehenden Objektblatts Biel-Kappelen sollen im Wesentlichen die geplante Verschiebung der Graspiste und der damit verbundene Betrieb gesichert werden. Sie basiert auf dem Ergebnis des Koordinationsprozesses mit den kantonalen Stellen, der betroffenen Gemeinden und der Flugplatzhalterin. Im Nachgang zur Anhörung führte das BAZL mit diesen Stellen noch einmal ein Bereinigungsgespräch zu den Festlegungen betreffend Flugbetrieb durch.

Die Anpassung des Objektblatts Lausanne-La Blécherette beinhaltet eine geringfügige Änderung des Flugplatzperimeters. Sie beruht ebenfalls auf dem Ergebnis des Koordinationsprozesses mit den kantonalen Stellen, der Standortgemeinde und der Flugplatzhalterin. Für die Anpassung des Objektblatts Sitterdorf, die ebenso eine geringfügige Änderung des Flugplatzperimeters beinhaltet, konnte auf einen vorgängigen Koordinationsprozess verzichtet werden.

Die Fortschreibung der bestehenden Objektblätter (Hausen am Albis, Courtelary, Langenthal, Saanen, Thun, Bellechasse, St. Gallen-Altenrhein, Amlikon, Lommis, Montricher und Môtiers) umfasst hauptsächlich die Anpassung des Gebiets mit Hindernisbegrenzung an die neu in Kraft gesetzten Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster. Darüber hinaus wurden im Zuge der Anpassung resp. Fortschreibung der bestehenden Objektblätter überholte Inhalte aktualisiert. Nach einer ersten Konsultation der betroffenen Bundesstellen konnten die Kantone und Gemeinden im Rahmen der Anhörung von Juni bis August 2015 zu den Änderungen Stellung nehmen. Die Anträge aus der Anhörung sowie die Art der Berücksichtigung sind nachfolgend zusammengestellt.

In der anschliessenden zweiten Ämterkonsultation vom Dezember 2015 prüften die Bundesstellen, ob die Objektblätter mit den Zielen und Grundsätzen ihrer Sachbereichsplanung übereinstimmen und keine Widersprüche zu den bestehenden Konzepten und Sachplänen nach Artikel 13 RPG bestehen. Die Ergebnisse sind ebenfalls in der nachfolgenden Zusammenstellung enthalten.

### 3 Berücksichtigung der Anträge

#### 3.1 Objektblatt Hausen am Albis (Fortschreibung) 3.1.1 Ämterkonsultation

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
<b>VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport / DDPS Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports / DDPS Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente</b>	-	-
keine Bemerkungen	-	-
<b>BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura</b>	-	-
keine Bemerkungen	-	-
<b>BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti</b>	-	-
keine Bemerkungen	-	-
<b>BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique / UFCL Ufficio federale delle costruzioni e della logistica</b>	-	-
keine Bemerkungen	-	-
<b>BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique / UST Ufficio federale di statistica</b>	-	-
keine Bemerkungen	-	-
<b>BJ Bundesamt für Justiz / OFJ Office fédérale de la justice / UFG Ufficio federale di giustizia</b>	-	-
keine Bemerkungen	-	-
<b>BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura</b>	-	-
keine Bemerkungen	-	-
<b>BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazioni</b>	-	-
keine Bemerkungen	-	-
<b>EPA Eidgenössisches Personalamt / OFPER Office fédéral du personnel / UPER Ufficio federale del personale</b>	-	-
keine Bemerkungen	-	-
<b>EZV Eidgenössische Zollverwaltung / AFD Administration fédérale des douanes / AFD Amministrazione federale delle dogane</b>	-	-
keine Bemerkungen	-	-
<b>Die Post / La Poste / La Posta</b>	-	-
keine Bemerkungen	-	-
<b>Schweizerische Bundesbahnen SBB / Chemin de fer fédéraux CFF/ FFS Ferrovie federali svizzere</b>	-	-
keine Bemerkungen	-	-

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

### 3.1.2 Anhörung der Behörden

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b>Kanton Zürich (Baudirektion)</b>		
1 Flugplatzperimeter / Lärmbelastung: die Berücksichtigung in der Richt- und Nutzungsplanung ist zu präzisieren.	-	Der Kanton und die Gemeinden haben als Planungsbehörden zu berücksichtigen, dass der Flugplatzperimeter die Nutzungszone überlagert und Flugplatzanlagen darin Vorrang haben. Die Nutzungszone ist nur für die Bewilligung von Nebenanlagen (im Flugplatzperimeter) von Bedeutung. Bei der Ausscheidung neuer Bauzonen, der Erschliessung von Bauzonen sowie der Erteilung von Baubewilligungen im «Gebiet mit Fluglärmbelastung» ist sicherzustellen, dass die Bestimmungen der Lärmschutzverordnung (LSV) eingehalten werden.
2 Hindernisbegrenzung: im Objektblatt sind klare Aussagen darüber zu machen, welche Entwicklungen bzw. bauliche Massnahmen innerhalb der Hindernisbegrenzungsfächen zulässig sind. In der Kartenlegende ist eine aussagekräftige Differenzierung vorzunehmen.	-	Abgesehen von der Höhenbeschränkung bestehen keinerlei Vorgaben. Das in der Karte zum Objektblatt dargestellte Gebiet mit Hindernisbegrenzung verweist auf den Hindernisbegrenzungsfächen-Kataster (HBK). Die exakten Höhen sind diesem zu entnehmen.
3 Festlegungen Natur- und Landschaftsschutz: Änderung Text «Konkrete Massnahmen zum ökologischen Ausgleich richten sich nach dem genehmigten Konzept des Flugplatzhalters.»  Erläuterungen Natur- und Landschaftsschutz: Änderung Text «Nach Genehmigung der Massnahmen sind diese Abschluss des Genehmigungsverfahrens sind diese Massnahmen von der Flugplatzhalterin umzusetzen.»  Die Inhalte zum ökologischen Ausgleich sind weniger auf den Neubau des Hangars und die Anpassung der Infrastrukturbauten auszurichten, da deren Realisierung derzeit unklar ist.	Festlegungen Natur- und Landschaftsschutz: Änderung Text «Konkrete Massnahmen zum ökologischen Ausgleich richten sich nach dem genehmigten Konzept des Flugplatzhalters.»  Erläuterungen Natur- und Landschaftsschutz: Änderung Text «Nach Genehmigung der Massnahmen sind diese Abschluss des Genehmigungsverfahrens sind diese Massnahmen von der Flugplatzhalterin umzusetzen.»	Dem Antrag wird entsprochen.  Dem Antrag wird entsprochen.
4 Ökologischer Ausgleich: die Massnahmen sind auf die Nutzung des Gewässerraums des Jonenbachs abzustimmen.	-	Ist im Rahmen der Genehmigung des Konzepts zum ökologischen Ausgleich zu berücksichtigen.
5 Ergänzung des Objektblatts betreffend Berücksichtigung der «Empfehlungen zur Vermeidung von Lichtemissionen» (BU-WAL 2005)	-	Ist allenfalls im Rahmen eines Plangenehmigungsverfahrens zu berücksichtigen.
<b>Kanton Zug (Amt für Raumplanung)</b>		
mit der Fortschreibung einverstanden	-	-
<b>Gemeinde Hauen am Albis (Gemeinderat)</b>		
mit der Fortschreibung einverstanden	-	-
<b>Gemeinde Baar (Abt. Planung / Bau)</b>		
mit der Fortschreibung einverstanden	-	-
<b>Gemeinde Horgen (Gemeinderat)</b>		
Fortschreibung ist mit den Zielen der Richtplanung kongruent	-	-

**3.2 Fiche par installation Courtelary (mise à jour)**

**3.2.1 Consultation des services fédéraux**

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
<b>VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport / DDPS Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports / DDPS Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b>BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b>BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b>BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b>BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique / UFCL Ufficio federale delle costruzioni e della logistica</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b>BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique / UST Ufficio federale di statistica</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b>BJ Bundesamt für Justiz / OFJ Office fédérale de la justice / UFG Ufficio federale di giustizia</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b>BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b>BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazioni</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b>EPA Eidgenössisches Personalamt / OFPER Office fédéral du personnel / UPER Ufficio federale del personale</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b>EZV Eidgenössische Zollverwaltung / AFD Administration fédérale des douanes / AFD Amministrazione federale delle dogane</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b>Die Post / La Poste / La Posta</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b>Schweizerische Bundesbahnen SBB / Chemin de fer fédéraux CFF/ FFS Ferrovie federali svizzere</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-

Les autres instances consultées ne se sont pas prononcées sur les documents.

### 3.2.2 Consultation des autorités

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b><i>Canton de Berne</i></b>		
1 Le Canton de Berne demande de remplacer, dans la partie «Situation initiale» du thème «Etat de la coordination», «secteurs de protection des eaux» par «zones de protection des eaux».	Situation initiale, état de la coordination: «Les restrictions dues à la présence de <del>secteurs de protection des eaux</del> zones de protection des eaux souterraines ont été identifiées dans le protocole de coordination».	La remarque du Canton de Berne est intégrée dans la fiche PSIA.
2 Le Canton de Berne informe que la partie sud-ouest de l'aérodrome se trouve dans une zone de risque d'inondation mais les installations aéronautiques ne sont pas concernées. Il n'y a pas de mesures de génie hydraulique.	-	Cette information sera prise en compte dans le cadre de procédures d'approbation de plans.
<b><i>Commune de Corgémont</i></b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b><i>Commune de Cormoret</i></b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b><i>Commune de Courtelary</i></b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b><i>Groupe de vol à voile de la section biernoise de l'AéCS</i></b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-

Les autres instances consultées ne se sont pas prononcées sur les documents.

### 3.3 Objektblatt Biel-Kappelen (Anpassung)

#### 3.3.1 Ämterkonsultation

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b>VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport / DDPS Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports / DDPS Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique / UFCL Ufficio federale delle costruzioni e della logistica</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique / UST Ufficio federale di statistica</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BJ Bundesamt für Justiz / OFJ Office fédérale de la justice / UFG Ufficio federale di giustizia</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazioni</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>EPA Eidgenössisches Personalamt / OFPER Office fédéral du personnel / UPER Ufficio federale del personale</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>EZV Eidgenössische Zollverwaltung / AFD Administration fédérale des douanes / AFD Amministrazione federale delle dogane</b>		
Es sind keine grenzüberschreitenden Taxi- und Transportflüge erlaubt.	-	Die Festlegungen im Objektblatt tangieren das Verbot grenzüberschreitender Taxi- und Transportflüge nicht.
<b>Die Post / La Poste / La Posta</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>Schweizerische Bundesbahnen SBB / Chemin de fer fédéraux CFF/ FFS Ferrovie federali svizzere</b>		
keine Bemerkungen	-	-

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

### 3.3.2 Anhörung der Behörden

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b>Kanton Bern (Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion)</b>		
1 In einer ersten Stellungnahme beantragt der Kanton, auf die Erhöhung des Verkehrspotenzials von jährlich 9 150 auf 11 000 Flugbewegungen zu verzichten oder in Absprache mit dem Kanton und den Gemeinden tiefer festzulegen. Eine solche Erhöhung der Verkehrsleistung um 20% sei kritisch zu beurteilen, auch wenn die Lärmbelastungsgrenzwerte eingehalten werden. Es erscheine politisch nicht opportun, den Spielraum, der durch die technische Entwicklung (leisere Flugzeuge, Pistenbefestigung etc.) resultiert, vollständig für die Erhöhung der Flugbewegungszahl einzusetzen.	-	-
2 Nach erfolgter Bereinigungsverhandlung unterstützt der Kanton die zwischen den hauptbetroffenen Gemeinden und der Flugplatzhalterin vereinbarte Lösung: Er stimmt dem im Objektblatt vorgesehenen Verkehrspotenzial von 11 000 Flugbewegungen zu, wenn im Betriebsreglement eine verbindliche Zahl von Flugbewegungen festgelegt wird (vgl. Gemeinde Kappelen, Ziffer 1). So kann dem Flugplatz ein angemessener Entwicklungsspielraum verschafft werden.	Festlegungen, Rahmenbedingungen zum Betrieb: «Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. <u>Er ist so zu gestalten, dass keine wesentliche Verkehrszeitnahme stattfindet.</u> Zur Reduktion ...» Erläuterungen, Rahmenbedingungen zum Betrieb (zweiter Abschnitt): « <u>Eine verbindliche Zahl der jährlichen Flugbewegungen ist nicht festgesetzt.</u> Der Flugbetrieb ist im Betriebsreglement geregelt. <u>Dort ist die Festlegung einer Bewegungszahl möglich; vorgesehen ist die Begrenzung auf jährlich 12 000 Flugbewegungen.</u> Im Zusammenhang ...»	Im Sinne des Antrags des Kantons und der Gemeinden Kappelen und Worben wird die Festlegung im Objektblatt, wonach der Betrieb im bisherigen Rahmen weiterzuführen ist, mit einer Aussage zur Verkehrsleistung untermauert. In den Erläuterungen soll zusätzlich auf die zwischen Flugplatzhalterin und Gemeinden getroffene Vereinbarung zur Begrenzung der Bewegungszahl im Betriebsreglement hingewiesen werden.
3 Im Betriebsreglement ist ein Vorbehalt einzufügen, wonach klar definierte Massnahmen zur Verminderung von Fluglärm zu ergreifen sind.	-	-
4 Die Massnahmen für den ökologischen Ausgleich, die im Zusammenhang mit der Optimierung der Flugpiste vorgesehen sind, sind sinnvoll und erwünscht. Sie sind mit der Plangenehmigung verbindlich festzulegen. Ihre Realisierung und Erhaltung sind durch das BAZL zu kontrollieren.	-	-
<b>Gemeinde Kappelen</b>		
1 In der ersten Stellungnahme lehnt die Gemeinde die Erhöhung des Verkehrs- potenzials um 20 % für die Berechnung der Lärmbelastungskurve ab. Die Begründung resp. das öffentliche Interesse für eine solche Mehrbelastung fehle. Insbesondere sei nicht klar, wie und in welchem Prozess die Einhaltung der «zulässigen Lärmimmissionen» kontrolliert, gewährleistet und zeitnah durchgesetzt werden kann; griffige Instrumente zur Durchsetzung lärmbeschränkender Massnahmen fehlten. Die Nachrechnung der Lärmbelastungskurven sei teuer und unpraktikabel, Überschreitungen der zulässigen Werte würden zu spät festgestellt.	-	-

<b>Anträge</b> <b>Propositions</b> <b>Proposte</b>	<b>Änderung im SIL</b> <b>Modification du PSIA</b> <b>Modifica del PSIA</b>	<b>Bemerkungen</b> <b>Remarques</b> <b>Osservazioni</b>
2 Nach erfolgter Bereinigungsverhandlung kann die Gemeinde dem im Objektblatt vorgesehenen Verkehrspotenzial von 11 000 (Grundlage für die Lärmberechnung) zustimmen unter der Bedingung, dass im Betriebsreglement eine verbindliche Zahl von Flugbewegungen festgelegt wird: max. 8 000 Bewegungen pro Jahr mit «lauten» Flugzeugen, max. 4 000 Bewegungen mit «leisen» Flugzeugen. Damit wird im Sinne einer wirkungsoorientierten Lösung die emissionsträchtige Kategorie auf dem heutigen Stand eingefroren, bei den leiseren Schulungsflügen ein Wachstumsspielraum gewährt. Im Objektblatt ist eine entsprechende Anmerkung vorzunehmen. Eine privatrechtliche Vereinbarung gleichen Inhalts wird als ungeeignet betrachtet.	Festlegungen, Rahmenbedingungen zum Betrieb: «Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. <u>Er ist so zu gestalten, dass keine wesentliche Verkehrszunahme stattfindet.</u> Zur Reduktion ...» Erläuterungen, Rahmenbedingungen zum Betrieb (zweiter Abschnitt): « <u>Eine verbindliche Zahl der jährlichen Flugbewegungen ist nicht festgesetzt.</u> Der Flugbetrieb ist im Betriebsreglement geregelt. <u>Dort ist die Festlegung einer Bewegungszahl möglich; vorgesehen ist die Begrenzung auf jährlich 12 000 Flugbewegungen.</u> Im Zusammenhang ...»	Im Sinne des Antrags des Kantons und der Gemeinden Kappelen und Worben wird die Festlegung im Objektblatt, wodurch der Betrieb im bisherigen Rahmen weiterzuführen ist, mit einer Aussage zur Verkehrsleistung untermauert. In den Erläuterungen soll zusätzlich auf die zwischen Flugplatzhalterin und Gemeinden getroffene Vereinbarung zur Begrenzung der Bewegungszahl im Betriebsreglement hingewiesen werden.
3 Betriebsreglement: eine Erweiterung der Betriebszeiten wird abgelehnt, wenn dies offensichtlich zu einer Ausweitung der belasteten Tageszeit führt.	-	Die Betriebszeiten sind nicht Gegenstand des Objektblatts; das Betriebsreglement wird im nachgelagerten Genehmigungsverfahren behandelt.
4 Hinweis: Das Flugfeld befindet sich in der Landwirtschaftszone. Die nicht dem Flugbetrieb zugehörenden Nutzungen sind zonenfremd und damit nicht zulässig, bestehende Bauten können nicht unzulässig erweitert oder umgenutzt werden (z.B. Restaurantfläche, Umnutzung Hangar in Lagerhalle). Die Gemeinde beabsichtigt nicht, ihren Zonenplan zu ändern.	-	-

#### **Gemeinde Worben**

1 Das Gemeindegebiet befindet sich nach wie vor in einer Zone mit Lärmbelastungen, was zwingend im Objektblatt vermerkt (unter «Ausgangslage») und im Lärmkataster aufgenommen werden muss.	-	Unter «Ausgangslage, Gemeinden mit Lärmbelastung» sind diejenigen Gemeinden aufgeführt, deren Gebiet mindestens vom Planungswert der Empfindlichkeitsstufe 2 gemäss LSV tangiert ist (Gebiet mit Lärmbelastung). Aufgrund der neu berechneten Lärmkurve ist dies für die Gemeinde Worben nicht mehr der Fall.
2 Der bisherige Betrieb des Flugfelds wurde noch nie in Frage gestellt, ein Ausbau wird jedoch nicht unterstützt. Die Erhöhung der Verkehrsleistung als Grundlage für die Lärmberechnung wird abgelehnt.	-	-
3 Nach erfolgter Bereinigungsverhandlung kann die Gemeinde dem im Objektblatt vorgesehenen Verkehrspotenzial von 11 000 (Grundlage für die Lärmberechnung) zustimmen unter der Bedingung, dass im Betriebsreglement eine verbindliche Zahl von Flugbewegungen festgelegt wird: max. 8 000 Bewegungen pro Jahr mit «lauten» Flugzeugen, max. 4 000 Bewegungen mit «leisen» Flugzeugen. Damit wird im Sinne einer wirkungsoorientierten Lösung die emissionsträchtige Kategorie auf dem heutigen Stand eingefroren, bei den leiseren Schulungsflügen ein Wachstumsspielraum gewährt. Im Objektblatt ist eine entsprechende Anmerkung vorzunehmen. Eine privatrechtliche Vereinbarung gleichen Inhalts wird als ungeeignet betrachtet.	Festlegungen, Rahmenbedingungen zum Betrieb: «Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. <u>Er ist so zu gestalten, dass keine wesentliche Verkehrszunahme stattfindet.</u> Zur Reduktion ...» Erläuterungen, Rahmenbedingungen zum Betrieb (zweiter Abschnitt): « <u>Eine verbindliche Zahl der jährlichen Flugbewegungen ist nicht festgesetzt.</u> Der Flugbetrieb ist im Betriebsreglement geregelt. <u>Dort ist die Festlegung einer Bewegungszahl möglich; vorgesehen ist die Begrenzung auf jährlich 12 000 Flugbewegungen.</u> Im Zusammenhang ...»	Im Sinne des Antrags des Kantons und der Gemeinden Kappelen und Worben wird die Festlegung im Objektblatt, wodurch der Betrieb im bisherigen Rahmen weiterzuführen ist, mit einer Aussage zur Verkehrsleistung untermauert. In den Erläuterungen soll zusätzlich auf die zwischen Flugplatzhalterin und Gemeinden getroffene Vereinbarung zur Begrenzung der Bewegungszahl im Betriebsreglement hingewiesen werden.

<b>Anträge</b> <b>Propositions</b> <b>Proposte</b>	<b>Änderung im SIL</b> <b>Modification du PSIA</b> <b>Modifica del PSIA</b>	<b>Bemerkungen</b> <b>Remarques</b> <b>Osservazioni</b>
<b>Gemeinde Aegerten</b>		
Keine Einwendungen, die Grundsätze der kommunalen Richtplanung sind nicht betroffen.	-	-
<b>Gemeinde Bellmund</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>Gemeinde Jens</b>		
Kein grundsätzlicher Einwand; das Objektblatt beeinflusst oder beeinträchtigt die Ortsplanung kaum. Anliegen, dass die Zahl der Flugbewegungen nicht ständig erhöht wird, soll im bisherigen Rahmen beibehalten und auf max. 10 000 pro Jahr beschränkt werden.	-	vgl. Kanton Bern, Ziffer 1
<b>Gemeinde Lyss</b>		
Vorbehalt: Die Hindernisbegrenzungsfläche könnte zu Einschränkungen führen, wenn die vom kantonalen Richtplan geforderte innere Verdichtung im Siedlungsgebiet das Wachstum in die Höhe nötig macht.	-	Die Hindernisbegrenzungsfläche, von der das Siedlungsgebiet in Lyss betroffen ist, verläuft auf einer Höhe von 45 m über Grund (Horizontalebene). Bauten, die diese Ebene durchstossen, sind möglich, müssen jedoch im Hinblick auf die Flugsicherheit geprüft und bewilligt werden (VIL Art. 63ff).
<b>Gemeinde Merzlingen</b>		
Gemeinde nur randlich vom Gebiet mit Hindernisbegrenzung betroffen; das Objektblatt ist problemlos mit den Zielen und Grundsätzen der kommunalen Richtplanung vereinbar.	-	-
<b>Gemeinde Port</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>Gemeinde Studen</b>		
Keine Bemerkungen; die vorgesehenen Massnahmen laufen der kommunalen Richtplanung nicht zuwider.	-	-

### 3.4 Objektblatt Langenthal (Fortschreibung)

#### 3.4.1 Ämterkonsultation

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
<b>VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport / DDPS Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports / DDPS Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique / UFCL Ufficio federale delle costruzioni e della logistica</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique / UST Ufficio federale di statistica</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BJ Bundesamt für Justiz / OFJ Office fédérale de la justice / UFG Ufficio federale di giustizia</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazioni</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>EPA Eidgenössisches Personalamt / OFPER Office fédéral du personnel / UPER Ufficio federale del personale</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>EZV Eidgenössische Zollverwaltung / AFD Administration fédérale des douanes / AFD Amministrazione federale delle dogane</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>Die Post / La Poste / La Posta</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>Schweizerische Bundesbahnen SBB / Chemin de fer fédéraux CFF/ FFS Ferrovie federali svizzere</b>		
keine Bemerkungen	-	-

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

### 3.4.2 Anhörung der Behörden

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b>Kanton Bern (Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion)</b>		
1 Festlegungen Natur- und Landschaftsschutz, Anpassung: «Die Massnahmen zum ökologischen Ausgleich richten sich nach dem Konzept gemäss dem im Zusammenhang mit der Pistenbefestigung erarbeiteten Projekt (Plangenehmigung vom 20. April 2006) sind von der Flugplatzhalterin umzusetzen. Die Flugplatzhalterin ist zu verpflichten, die Einhaltung der Nutzungsbeschränkungen auf den Ausgleichsflächen zu kontrollieren und wenn nötig anzuordnen.»	Erläuterungen Natur- und Landschaftsschutz, Ergänzung: «Im Zusammenhang mit der Pistenbefestigung (Plangenehmigung vom 20. April 2006) hat die Flugplatzhalterin ein Projekt für den ökologischen Ausgleich erarbeitet. Die darin enthaltenen Massnahmen sind von der Flugplatzhalterin umzusetzen resp. hat diese die Einhaltung der Nutzungsbeschränkungen auf den Ausgleichsflächen zu kontrollieren und wenn nötig anzuordnen.»	In den Festlegungen soll lediglich der Grundsatz zum ökologischen Ausgleich verankert werden. Detaillierte Angaben dazu erfolgen in den Erläuterungen.
<b>Gemeinde Bettenhausen (Gemeinderat)</b>		
1 keine Bemerkungen zur Fortschreibung des Objektblatts	-	-
2 Die An- und Abflugrouten sind auch künftig einzuhalten.	-	Die Einhaltung der im Betriebsreglement festgelegten An- und Abflugrouten ist nicht Gegenstand des SIL.
<b>Gemeinde Bleienbach (Gemeinderat)</b>		
mit der Fortschreibung einverstanden	-	-
<b>Stadt Langenthal (Gemeinderat)</b>		
mit der Fortschreibung einverstanden	-	-
<b>Gemeinde Lotzwil (Gemeinderat)</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>Gemeinde Ochlenberg (Gemeinderat)</b>		
mit der Fortschreibung einverstanden	-	-
<b>Gemeinde Thörigen (Gemeinderat)</b>		
keine Bemerkungen	-	-

### 3.5 Objektblatt Saanen (Fortschreibung)

#### 3.5.1 Ämterkonsultation

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b>VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport / DDPS Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports / DDPS Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique / UFCL Ufficio federale delle costruzioni e della logistica</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique / UST Ufficio federale di statistica</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BJ Bundesamt für Justiz / OFJ Office fédérale de la justice / UFG Ufficio federale di giustizia</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazioni</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>EPA Eidgenössisches Personalamt / OFPER Office fédéral du personnel / UPER Ufficio federale del personale</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>EZV Eidgenössische Zollverwaltung / AFD Administration fédérale des douanes / AFD Amministrazione federale delle dogane</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>Die Post / La Poste / La Posta</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>Schweizerische Bundesbahnen SBB / Chemin de fer fédéraux CFF/ FFS Ferrovie federali svizzere</b>		
keine Bemerkungen	-	-

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

### 3.5.2 Anhörung der Behörden

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b>Kanton Bern (Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion)</b>		
1 Der Lärmbelastungskataster (LBK) von 1994 ist anzupassen.	-	Der LBK wird in den kommenden Jahren angepasst.
2 Die Verlegung von Teilen der Infrastruktur auf die Nordseite der Piste wird begrüßt.	-	-
3 Beim geplanten Neubau nördlich der Piste ist der Verlauf des eingedolten «Bortgräblis» zu beachten (Gewässerraum beidseitig 10 Meter), das am östlichen Ende des Flugfeldes das Gelände in Richtung Saane quert.	-	Das Fließgewässer ist allenfalls im Rahmen des nachfolgenden Plangenehmigungsverfahrens zu berücksichtigen.
4 Erläuterungen; Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt: Korrektur des Rechtsverweises zum Raumbedarf der Saane.	Erläuterungen Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt; Anpassung: «Der Raumbedarf der Saane gemäss Art. 241a der eidg. <u>Gewässerschutzverordnung Wasserbauverordnung WBV resp. Art 41a des Gemeindebaureglements Saanen</u> ist zu beachten.»	-
5 Bei Hochwasser von Saane und Bortgräbli ist mit Überschwemmungen auf dem Flugfeld zu rechnen. Bei baulichen Massnahmen empfehlen wir, die Fachstellen frühzeitig beizuziehen und geeignete Objektschutzmassnahmen zu planen.	-	Hochwasserschutzmassnahmen sind allenfalls im Rahmen von Plangenehmigungsverfahren vorzusehen.
6 Im östlichen Bereich des Flugfeldes will die Gemeinde Saanen eine neue Grundwasserfassung erstellen und die erforderliche Grundwasserschutzzone ausscheiden. Die neue Grundwasserfassung ist für die Trinkwasserversorgung der Region unverzichtbar und standortgebunden. In einer Vereinbarung zwischen der Einwohnergemeinde Saanen und der Flugplatzgenossenschaft sind die Einzelheiten für ein Nebeneinander von Flugplatz und Grundwasserfassung bzw. -schutz geregelt. Im Grundwasserschutzonen-Reglement wird zugesichert, dass die bestimmungsgemäss Nutzung der Piste und des Rollweges im Umfang des heutigen Besitzstandes gewährleistet bleibt.	Stand der Koordination, Ergänzung: « <u>Die Gemeinde Saanen will im östlichen Bereich des Flugfeldes eine neue Grundwasserfassung erstellen. Das Nebeneinander von Flugplatz und Grundwasserfassung bzw. -schutz ist in einer Vereinbarung zwischen der Gemeinde Saanen und der Flugplatzhalterin geregelt. Der Flugbetrieb im gegenwärtigen Umfang bleibt gewährleistet.</u> »	-
<b>Gemeinde Saanen (Gemeinderat)</b>		
Flugplatzperimeter: die Fläche westlich der bestehenden Hochbauten auf der Nordseite der Piste ist im Sinne der Widerspruchsfreiheit zwischen SIL und kommunalem Richtplan ebenfalls als Festsetzung (statt als Zwischenergebnis) zu definieren.	Festlegungen Flugplatzperimeter, Anpassung: «Zur Verbesserung der Sicherheit und der betrieblichen Abläufe auf dem Flugplatz soll die Option für die Verlegung von Teilen der Flugplatzanlagen (Flugzeugunterstände, Heliportinfrastruktur) auf die Nordseite der Piste offen gehalten werden. Mögliche Standorte sind die Flächen östlich oder westlich der bestehenden Hochbauten [1].»	Die Flugplatzhalterin beansprucht für die Infrastrukturverlegung die Fläche östlich der bestehenden Hochbauten. Die Fläche westlich der Hochbauten wird als Reservefläche festgesetzt.
	Erläuterungen Flugplatzperimeter, Infrastruktur; Anpassung: Im Perimeter eingeschlossen sind <u>die für die Infrastrukturverlegung (Neubau) beanspruchte Fläche östlich der Hochbauten, die Fläche westlich der Hochbauten als Reservefläche, die nicht aviatisch genutzten landwirtschaftlichen Kulturlandflächen zwischen den einzelnen Anlageteilen, das vom Militär weiterhin genutzte Areal so-</u>	

<b>Anträge</b> <b>Propositions</b> <b>Proposte</b>	<b>Änderung im SIL</b> <b>Modification du PSIA</b> <b>Modifica del PSIA</b>	<b>Bemerkungen</b> <b>Remarques</b> <b>Osservazioni</b>
	wie das Ufergehölz entlang der Saane. Die für die Verlegung der Unterstände 6 und 7 oder der Heli-Infrastruktur auf die Nordseite der Piste vorgesehenen Flächen sind als Zwischenergebnis in den Flugplatzperimeter integriert. Die Festsetzung erfolgt auf der Basis konkreter Projektvorstellungen, der Perimeter umfasst das für Bauten und Anlagen effektiv beanspruchte Areal. Karte, Anpassung: Änderung der Fläche westlich der bestehenden Hochbauten von «Zwischenergebnis» zu «Festsetzung»; Nummer 1 in Karte löschen	
<b>Flugplatzgenossenschaft Gstaad Saanenland</b>		
keine Bemerkungen	-	-

### 3.6 Objektblatt Thun (Fortschreibung)

#### 3.6.1 Ämterkonsultation

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b>VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport / DDPS Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports / DDPS Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente</b>	keine Bemerkungen	-
<b>BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura</b>	keine Bemerkungen	-
<b>BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti</b>	keine Bemerkungen	-
<b>BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique / UFCL Ufficio federale delle costruzioni e della logistica</b>	keine Bemerkungen	-
<b>BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique / UST Ufficio federale di statistica</b>	keine Bemerkungen	-
<b>BJ Bundesamt für Justiz / OFJ Office fédérale de la justice / UFG Ufficio federale di giustizia</b>	keine Bemerkungen	-
<b>BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura</b>	keine Bemerkungen	-
<b>BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazioni</b>	keine Bemerkungen	-
<b>EPA Eidgenössisches Personalamt / OFPER Office fédéral du personnel / UPER Ufficio federale del personale</b>	keine Bemerkungen	-
<b>EZV Eidgenössische Zollverwaltung / AFD Administration fédérale des douanes / AFD Amministrazione federale delle dogane</b>	keine Bemerkungen	-
<b>Die Post / La Poste / La Posta</b>	keine Bemerkungen	-
<b>Schweizerische Bundesbahnen SBB / Chemin de fer fédéraux CFF / FFS Ferrovie federali svizzere</b>	keine Bemerkungen	-

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

### 3.6.2 Anhörung der Behörden

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b>Kanton Bern (Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion)</b>		
1 Anpassung der Festlegungen Natur- und Landschaftsschutz: «Die Massnahmen zum ökologischen Ausgleich richten sich nach dem Konzept gemäss dem 2014 erarbeiteten Projekt sind von der Flugplatzhalterin umzusetzen. Die Flugplatzhalterin ist zu verpflichten, die Einhaltung der Nutzungsbeschränkungen auf den Ausgleichsflächen zu kontrollieren und wenn nötig anzuordnen.»	Ergänzung der Erläuterungen Natur- und Landschaftsschutz: «Die Flugplatzhalterin hat 2014 ein Konzept für den ökologischen Ausgleich erarbeitet. Die darin enthaltenen Massnahmen sind von der Flugplatzhalterin umzusetzen, resp. hat diese die Einhaltung der Nutzungsbeschränkungen auf den Ausgleichsflächen zu kontrollieren und wenn nötig anzuordnen.»	In den Festlegungen soll lediglich der Grundsatz zum ökologischen Ausgleich verankert werden. Detaillierte Angaben dazu erfolgen in den Erläuterungen.
<b>Gemeinde Amsoldingen (Gemeinderat)</b>		
mit der Fortschreibung einverstanden	-	-
<b>Gemeinde Heimberg (Gemeinderat)</b>		
mit der Fortschreibung einverstanden	-	-
<b>Gemeinde Steffisburg (Abt. Hochbau / Planung)</b>		
Verzicht auf Stellungnahme	-	-
<b>Stadt Thun (Planungsamt)</b>		
mit der Fortschreibung einverstanden	-	-
<b>Gemeinde Uetendorf (Gemeinderat)</b>		
mit der Fortschreibung einverstanden	-	-

**3.7 Objektblatt Wangen-Lachen**

**3.7.1 Ämterkonsultation**

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b>VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport / DDPS Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports / DDPS Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente</b>	keine Bemerkungen	-
<b>BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura</b>	keine Bemerkungen	-
<b>BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti</b>	keine Bemerkungen	-
<b>BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique / UFCL Ufficio federale delle costruzioni e della logistica</b>	keine Bemerkungen	-
<b>BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique / UST Ufficio federale di statistica</b>	keine Bemerkungen	-
<b>BJ Bundesamt für Justiz / OFJ Office fédérale de la justice / UFG Ufficio federale di giustizia</b>	In den Erläuterungen zum Natur- und Landschaftsschutz ist der Satz «Eine Kompensationsmöglichkeit besteht im Bereich der geplanten Erweiterung der kantonalen Naturschutzzone Nuoler Ried.» zu streichen. Der Bundesrat verfüge nicht über das Wissen, dass im Bereich der geplanten Naturschutzzone sicher eine Kompensationsmöglichkeit besteht. Wie in den Erwägungen zu den Anträgen aus der Mitwirkung zutreffend bemerkt werde (vgl. Schwyzer Umweltrat, Antrag 7), wird über Ausdehnung, Standort und Qualität von ökologischen Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen erst in den nachgelagerten Plangenehmigungsverfahren zu entscheiden sein.	Erläuterungen, Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt: «... Massnahmen zum Weiterbestand der Kiebitz-Brutplätze, die sich in der Nachbarschaft des Flugplatzes befinden. Eine Kompensationsmöglichkeit besteht <u>voraussichtlich</u> im Bereich der geplanten Erweiterung der kantonalen Naturschutzzone «Nuoler Ried». Weiter ist die ...»  Die Möglichkeit, die Kiebitz-Brutplätze im Bereich der geplanten Erweiterung der kantonalen Naturschutzzone zu kompensieren, wurde mit den Grundeigentümern und den zuständigen kantonalen Stellen besprochen und im Koordinationsprotokoll vom November 2014 festgehalten. Die Gewissheit, dass dies so auch realisiert werden kann, besteht tatsächlich erst nach dem Abschluss des Plangenehmigungsverfahrens.
<b>BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura</b>	keine Bemerkungen	-
<b>BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazioni</b>	keine Bemerkungen	-
<b>EPA Eidgenössisches Personalamt / OFPER Office fédéral du personnel / UFFPER Ufficio federale del personale</b>	keine Bemerkungen	-
<b>EZV Eidgenössische Zollverwaltung / AFD Administration fédérale des douanes / AFD Amministrazione federale delle dogane</b>	keine Bemerkungen	-
<b>Die Post / La Poste / La Posta</b>	keine Bemerkungen	-
<b>Schweizerische Bundesbahnen SBB / Chemin de fer fédéraux CFF / FFS Ferrovie federali svizzere</b>	keine Bemerkungen	-

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

### 3.7.2 Anhörung der Behörden

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b>Kanton Schwyz (Regierungsrat)</b>		
1 Keine grundsätzlichen Einwände zum Objektblatt; Empfehlungen, Hinweise und mögliche Auflagen im Hinblick auf nachfolgende Genehmigungsverfahren:	-	-
2 Brutgebiet und Rastplatz für Zugvögel, Helikopterflüge als Störungsquelle; die Helikopter sollen auf kürzester Strecke und möglichst hoch anfliegen, keine An- und Schwebeflüge ausserhalb dem Flugplatzareal.	Festlegungen, Rahmenbedingungen zum Betrieb: «... sind im Betriebsreglement festgelegt. <u>Störungen des Helikopterbetriebs auf die Vogelwelt sind soweit wie möglich zu vermeiden.</u> Zur Reduktion ...» Erläuterungen, Rahmenbedingungen zum Betrieb: «... beschränktem Mass zugelassen werden. <u>Um Störungen der Vogelwelt möglichst gering zu halten, sind die An- und Abflüge der Helikopter direkt und möglichst steil zu führen.</u> Eine formale Anpassung ...»	Dem Antrag wird entsprochen. Der Grundsatz, wonach die Störung der Vogelwelt durch die Helikopterflüge soweit wie möglich vermieden werden soll, wird ins Objektblatt aufgenommen. Die konkreten Massnahmen werden im Betriebsreglement festzulegen sein (An- und Abflugverfahren). Landungen und Schwebeflüge sind im Umkreis von 500 m des Flugplatzareals sowie in Schutzgebieten nicht gestattet (Aussenlandeverordnung; SR 748.132.3).
3 Die geplante Erweiterung der Naturschutzzone «Nuoler Ried» und die damit verbundene Verlegung der Flurstrasse sind eine notwendige Voraussetzung für die geplante Flugplatzverweiterung.	-	Die Erweiterung der Naturschutzzone ist im Objektblatt unter «Stand der Koordination» erwähnt. Die Verknüpfung mit der Flugplatznutzung wird bei der Plangenehmigung zum Umbau der Flugplatzanlagen herzustellen sein.
4 Bei der Genehmigung des Betriebsreglement resp. der Plangenehmigung für den Umbau der Flugplatzanlagen sind die Grundlagen für die Lärmberechnung offenzulegen; das Betriebsreglement ist mit betrieblichen und technischen Lärmschutzmassnahmen zu ergänzen.	-	Die Grundlagen zur Lärmberechnung werden im Umweltverträglichkeitsbericht zum Genehmigungsgesuch enthalten sein. Bei der Genehmigung des Betriebsreglements werden im Sinne des Vorsorgeprinzips auch Lärmschutzmassnahmen zu prüfen und festzulegen sein.
5 Die Revitalisierung des Risletenbachs kann nicht vollständig dem ökologischen Ausgleich für die Erneuerung der Flugplatzanlage angerechnet werden.	-	Der ökologische Ausgleich zur Flugplatznutzung ist mit der Aufwertung des Gewässerraums abzustimmen. Über die Anrechenbarkeit ist bei der Plangenehmigung zu entscheiden.
6 Der Betreiber des benachbarten Wasserflugplatzes ist in die nachfolgenden Verfahren einzubeziehen.	-	Der Betreiber kann seine Rechte in der gesetzlich vorgesehenen Form wahrnehmen. Ein spezieller Abstimmungsbedarf besteht nicht.
<b>Gemeinde Wangen (Gemeinderat)</b>		
Die Gemeinde unterstützt den Betrieb des Flugplatzes und setzt sich für dessen Erhalt ein; das Objektblatt darf die Nutzungsplanung der Gemeinde nicht präjudizieren.	-	Die Genehmigung von Flugplatzanlagen setzt keinen kommunalen Nutzungsplan voraus. Massgebend ist einzig der Flugplatzperimeter. Der Nutzungsplan ist massgebend für die Bewilligung anderer Bauten und Anlagen im Gebiet des Flugplatzes (z. B. Freizeit und Erholung).
<b>Gemeinde Lachen (Gemeinderat)</b>		
Die Gemeinde profitiert von den Vorteilen des Flugplatzes, ist aber von den Immissionen und Sicherheitsrisiken durch Flugverkehr betroffen. Sie unterstützt die zeitgemäße Erneuerung der Flugplatzanlage zur Verbesserung der Sicherheit; lehnt einen Ausbau ab, der zu erhöhten Immissionen und Sicherheitsrisiken führt. Die Festlegungen im Objektblatt sind in dieser Hinsicht nochmals zu prüfen und anzupassen.	-	Mit den Vorgaben im Objektblatt wird die zeitgemäße Erneuerung der Flugplatzanlagen ermöglicht. Eine Ausweitung des Betriebs ist nicht vorgesehen, erhöhte Immissionen und Sicherheitsrisiken sind nicht zu erwarten.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b>Gemeinde Altendorf (Gemeinderat)</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>Stadt Rapperswil-Jona (Bau- und Umweltkommission)</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>Region Zürichsee Linth</b>		
keine Bemerkungen	-	-

### 3.7.3 Mitwirkung der Bevölkerung

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b>Ausserschwyzische Fluggemeinschaft Wangen (ASFG), Flugplatzhalterin</b>		
1 Unter Ausgangslage ist zu berichtigen: Das Flugfeld ist seit 1949 in Betrieb; es dient in erster Linie der fliegerischen Aus- und Weiterbildung sowie Sport- und Freizeitflügen (mit Rundflügen).	Ausgangslage, Zweck der Anlage, Funktion im Netz: «Flugfeld seit 1950 1967 in Betrieb, ... dient in erster Linie der fliegerischen Aus- und Weiterbildung sowie Sport- und Freizeitflügen (mit Rundflügen) sowie der fliegerischen Aus- und Weiterbildung.»	Die Berichtigung gemäss Antrag wird übernommen; der Flugbetrieb wurde 1950 aufgenommen.
2 Die Aus- und Weiterbildung ist die wichtigste Sparte auf dem Flugplatz mit dem grössten Flugstunden-Anteil; sie ist in der Zweckbestimmung voranzustellen. Weiter sind die Rundflüge als wichtiges touristisches Angebot und die Geschäftsflüge aufzuführen. Dank der vereinfachter Zollabwicklung bietet der Flugplatz ideale Voraussetzungen für direkte Geschäftsflüge ins Ausland.	Festlegungen, Zweckbestimmung: «... Er dient in erster Linie Sport- und Freizeitflügen sowie der fliegerischen Aus- und Weiterbildung sowie Sport- und Freizeitflügen sowie Geschäftsflügen, ...»	Die beantragte Anpassung wird teilweise übernommen. Auf die spezielle Erwähnung der Rundflüge wird verzichtet. Sie ist Teil des Sport- und Freizeitverkehrs; zwischen gewerbs- und nichtgewerbsmässigen Flügen wird in der Zweckbestimmung nicht unterschieden.
3 Mit dem SIL wurde 2014 ein neuer Lärmbelastungskataster (LBK) erstellt (Betriebsjahr 2012). Unter der Ausgangslage ist er anstelle des LBK 1995 zu erwähnen.	-	Für das Objektblatt wurde 2014 die Lärmbelastung neu berechnet. Diese Lärmbelastungskurven können erst in den LBK überführt werden, wenn im Zuge der Genehmigung des Betriebsreglements die zulässigen Lärmimmissionen nach Art. 37a der Lärmschutzverordnung (LSV SR 814.41) festgelegt sind. Bis dahin bleibt der LBK 1995 offiziell in Kraft.

### Genossame Lachen

1 Die Flugbewegungen sind auf 28 000 festzulegen, der langjährige Durchschnitt liegt bei 26 597 Flugbewegungen pro Jahr (der Median bei 27 346).	Festlegungen, Rahmenbedingungen zum Betrieb: «Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. Er ist so zu gestalten, dass keine spürbare Verkehrszunahme stattfindet. Die An- und Abflugverfahren ...» Erläuterungen, Rahmenbedingungen zum Betrieb (zweiter Abschnitt): «Eine verbindliche Zahl der jährlichen Flugbewegungen ist nicht festgesetzt. Der Flugbetrieb ist im Betriebsreglement aber so zu regeln, dass die jährliche Verkehrsmenge den bisherigen Rahmen nicht übersteigt. geregt. Änderungen im Flugbetrieb ...»	Die jährliche Zahl der Flugbewegungen soll im Objektblatt nicht verbindlich festgesetzt werden. Sie dient als Berechnungsgrundlage für das Gebiet mit Lärmbelastung, das den Flugbetrieb resp. die Lärmimmissionen begrenzt. Mit der Bewegungszahl von 30 000 (bei heutiger Flottenzusammensetzung) soll dem Flugplatz ein kleiner raumplanerischer Spielraum gewährt werden. Mit der Ergänzung der Festlegungen zum Betrieb wird dem Anliegen, dass die Bewegungszahlen beim Einsatz von leiseren Fluggeräten oder bei einer andern Verteilung des Betriebs über das Jahr nicht spürbar ansteigen, jedoch Rechnung getragen.
--	--	---

<b>Anträge</b> <b>Propositions</b> <b>Proposte</b>	<b>Änderung im SIL</b> <b>Modification du PSIA</b> <b>Modifica del PSIA</b>	<b>Bemerkungen</b> <b>Remarques</b> <b>Osservazioni</b>
2 Das Betriebsreglement soll den aktuellen Fakten und neuen Bedürfnissen des Flugplatzes angepasst werden, um Transparenz zu schaffen. Insbesondere soll das Abflugregime nach Osten verbindlich festgelegt werden.	-	Die vorgesehene Überprüfung und Anpassung des Betriebsreglements wird auf den geltenden Rechtsgrundlagen sowie den aktuellen Bedürfnissen von Flugplatz und umgebenden Nutzungen beruhen.
3 Bei Verlegung und Neubau des Hangars sind die Gebäude so platzieren und gestalten, dass die durch den Betrieb verursachten Lärmimmissionen im Siedlungsgebiet Ennet Aa möglichst gering sind (z. B. Türöffnungen nach Osten).	-	Der Lärmvorsorge wird bei der Projektierung des Umbaus Beachtung zu schenken sein.

**Schwyzer Umweltrat (SUR) / BirdLife Schweiz (SVS)**

1 Der Flugplatz liegt in einem heiklen Umfeld; er wurde ins Flachmoor Nr. 1844 «Nouler Ried» hineingebaut, Teile liegen im BLN-Gebiet 1406 «Zürcher Obersee»; das Wasser- und Zugvogelreservat Nr. 105 «Zürich-Obersee» wird regelmässig überflogen. Diese Gebiete sind von nationaler Bedeutung; der Flugplatz ist demgegenüber eine Freizeitanlage, der lediglich regionale Bedeutung zukommt. Insbesondere hat der Moorschutz in jedem Fall Vorrang vor den andern Interessen. Gegen Störungen (Nährstoffeintrag, Wasserhaushalt) sind Pufferzonen einzuhalten. Die gesetzlichen Grundlagen sprechen eher für Rückbau denn für einen Ausbau des Flugplatzes.	-	Der Flugplatz wurde 1950 in Betrieb genommen. Das BLN-Gebiet stammt von 1977, das Inventar der Flachmoore wurde 1994 in Kraft gesetzt. Der Flugplatz wurde demzufolge nicht in die Schutzgebiete hineingebaut, er besteht schon länger und ist nach den Kriterien der Bestandsgarantie zu beurteilen. Im Bereich des Flachmoors sind weder Ausbauten noch eine Veränderung des Betriebs vorgesehen, Bewirtschaftung und Pflege des Schutzgebiets sollen ausdrücklich in der bisherigen Form weitergeführt werden.
2 Antrag zur Zweckbestimmung: Eine Aufhebung des Flugplatzes ist zu prüfen. Die Anlage ist mit dem Moorschutz nicht verträglich (insbesondere mit der Avifauna). Die Festlegung, wonach ihre Entwicklung durch das geltendes Umweltrecht begrenzt ist, ist zu salopp und zu präzisieren.	-	Die Aufhebung des Flugplatzes steht nicht zur Diskussion. Sein Standort und seine Funktion im Flugplatznetz sind im Konzeptteil des SIL festgesetzt (Beschluss Bundesrat vom 18. Oktober 2000). Die Festlegungen im Objektblatt bauen auf diesem Konzeptteil auf. Die künftige Entwicklung des Flugplatzes ist unter anderem durch die Bestimmungen in den Bundesinventaren und in der LSV begrenzt. Diese rechtlichen Vorgaben sind im Hinblick auf die Festlegungen im SIL hinreichend präzis.
3 Eventualantrag zur Zweckbestimmung: Der Heliopoterlandeplatz ist aufheben; zudem seien keine Ultraleichtflugzeuge zuzulassen. Heliopoter haben einen massiven Einfluss auf die Vogelwelt (Vögel werden aufgescheucht, was mit zusätzlichem Energieverbrauch verbunden ist). Dies ist im Flachmoor und bei bedrohten Arten auch ausserhalb des Moors nicht gesetzeskonform.	Ergänzung der Festlegungen und Erläuterungen zu den Rahmenbedingungen zum Betrieb: vgl. Kanton Schwyz, Ziffer 2	Der Einfluss des Heliopoterverkehrs auf die Vogelwelt ist unbestritten. Der Grundsatz, wonach die Störung der Vogelwelt durch die Heliopoterflüge soweit wie möglich vermieden werden soll, wird deshalb ins Objektblatt aufgenommen. Von einem Verbot des Heliopoterbetriebs ist jedoch abzusehen. Die konkreten An- und Abflugverfahren werden im Betriebsreglement zu regeln sein; bei der Berechnung der Lärmbelastungskurve wurde von einer begrenzten Verkehrsmenge von jährlich 420 Bewegungen ausgegangen. Der Einfluss des Heliopoter- und Ultraleichtverkehrs auf die Vogelwelt sowie allfällige weitergehende betriebliche Massnahmen werden im Rahmen der nachfolgenden Genehmigungsverfahren vertieft zu prüfen sein (Umweltverträglichkeitsprüfung).

<b>Anträge</b> <b>Propositions</b> <b>Proposte</b>	<b>Änderung im SIL</b> <b>Modification du PSIA</b> <b>Modifica del PSIA</b>	<b>Bemerkungen</b> <b>Remarques</b> <b>Osservazioni</b>
4 Eventualantrag zu den Rahmenbedingungen zum Betrieb: Zur Reduktion der Umweltbelastung durch den Betrieb sind die heute fast 30 000 Flugbewegungen jährlich auf höchstens die Hälfte zu reduzieren. Der Flugplatzhalter trifft die dazu notwendigen betrieblichen Vorkehrungen. Der Flugplatz steht entgegen der Aussage im Objektblatt sehr wohl im Konflikt mit den umliegenden Schutzgebieten; der Betrieb des Flugplatzes (inkl. Betriebsreglement) ist auf diese Schutzziele auszurichten.	Ergänzung der Festlegungen und Erläuterungen zu den Rahmenbedingungen zum Betrieb: vgl. Genossame Lachen, Ziffer 1	Der Flugplatz soll seine bestehende Funktion aufrechterhalten können, der Betrieb soll im bisherigen Rahmen weitergeführt werden. Mit einer Halbierung des Verkehrs könnte dies kaum mehr gewährleistet werden. Zudem sind für den Schutz der Fauna, abgesehen von der absoluten Verkehrsmenge, vielmehr die tages- und jahreszeitlichen Regelungen des Flugbetriebs von Bedeutung. Eine vertiefte Prüfung erfolgt in den nachgelagerten Genehmigungsverfahren.
5 Eventualantrag zum Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter ist dem Schutzgebiet, insbesondere dem Flachmoor von nationaler Bedeutung anzupassen. Bauten, die nicht dem Flugbetrieb dienen, und zusätzliche Bauten zum bisherigen Betrieb sollen nicht errichtet werden dürfen. Flachmoore sind ungeschmälert zu erhalten, eine Interessenabwägung ist nicht möglich. Das Schutzgebiet darf aufgrund des Flugbetriebs nicht verkleinert werden.	-	Im Bereich des Flachmoors sind weder Ausbauten noch eine Veränderung des Betriebs vorgesehen. Die Bewirtschaftung und Pflege des Schutzgebiets sollen ausdrücklich in der bisherigen Form weitergeführt werden. Aus der Überlagerung von Flachmoorperimeter und Flugplatzperimeter (betrifft Teile des Sicherheitsstreifens der Piste) ergibt sich kein unmittelbarer Nutzungskonflikt.
6 Studien zum Einfluss von Verkehrslärm auf lärmempfindliche Vogelarten haben gezeigt, dass bereits eine Belastung im Bereich der Planungswerte einen erheblichen Einfluss auf das Verhalten dieser Vögel (z. B. Kiebitz) haben kann. Auch deshalb ist eine Reduktion des Flugbetriebs anzustreben.	-	Die gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte für die Menschen können eingehalten werden. Weitergehende lärmindernde Massnahmen im Sinne der Vorsorge werden in den nachgelagerten Genehmigungsverfahren zu prüfen und bei der Umsetzung im Betrieb zu ergreifen sein. Dies gilt ebenso bezüglich dem Einfluss der Lärmbelastung auf die Vogelwelt.
7 Kantonale Schutzgebiete und Schutzgebiete von nationaler Bedeutung können nicht als ökologische Ausgleichsflächen angerechnet werden. Aufwertungsmassnahmen, die bei der Aufweitung des Risletenbachs oder im Bereich von Pufferzonen der Schutzgebiete zu treffen sind, gelten nicht als Ersatzmassnahme für das Flugplatzprojekt.	-	Über Ausdehnung, Standort und Qualität von ökologischem Ausgleich und Ersatzmassnahmen für den Umbau und den Betrieb des Flugplatzes wird in den nachgelagerten Genehmigungsverfahren zu entscheiden sein (vgl. auch Kanton Schwyz, Ziffer 5).

**IG Ennet Aa (30 Privathaushalte und -personen)**

1 Der Betrieb im «bisherigen Rahmen» verletzt die anzustrebenden Grenzwerte der Umweltschutzgesetzgebung im Wohngebiet Ennet Aa. Die Zone der mit mehr als 55 dB(A) belasteten Wohnbauten hat seit der letzten Erhebung 1995 erheblich zugenommen. Das explosionsartige Wachstum der Flugbewegungen seit dem Ausbau des Gebiets Ennet Aa trägt zu dieser Belastung bei. Antrag: Es ist festzulegen, dass das Flugfeld nicht ohne lärmäpfende Massnahmen im bisherigen Rahmen weitergenutzt werden kann.	-	Die Belastung von 55 dB(A) entspricht dem Planungswert der Empfindlichkeitsstufe 2 gemäss LSV. Sie hat seit der letzten Erhebung, die im Lärmelastungskataster (LBK) von 1995 dargestellt ist, nicht zugenommen. Dieser LBK beruhte auf einer Berechnung mit 31 900 Flugbewegungen und der damaligen (lärmigen) Flottenzusammensetzung. Weil diese Lärmkurven aber mit einem überholten Modell berechnet wurden, sind sie mit der aktuellen Lärmberechnung von 2014 nicht vergleichbar. Der Flugplatz ist gehalten, dem umweltrechtlichen Vorsorgeprinzip Folge zu leisten und die betrieblich möglichen Vorkehrungen zur Reduktion der Lärmelastung zu treffen. Dies wird im Objektblatt bereits so festgelegt und im Betriebsreglement resp. im Flugplatzbetrieb umzusetzen sein.
--	---	--

<b>Anträge</b> <b>Propositions</b> <b>Proposte</b>	<b>Änderung im SIL</b> <b>Modification du PSIA</b> <b>Modifica del PSIA</b>	<b>Bemerkungen</b> <b>Remarques</b> <b>Osservazioni</b>
2 Betrieb, Perimeter und Infrastruktur sind mit den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzzieilen nicht befriedigend abgestimmt. Antrag: der Satz in der Ausgangslage ist entsprechend anzupassen. Zwischen Flugbetrieb und Bedürfnis der Anwohner nach Ruhe und Sicherheit besteht ein klares Spannungsverhältnis.	-	Der erwähnte Satz unter «Stand der Koordination» bezieht sich auf die raumplanerische Abstimmung, wie sie im Koordinationsprotokoll vom November 2014 festgehalten ist. Zwischen den Festlegungen im Objektblatt und den geltenden Bestimmungen in der Richt-, Nutzungs- und Schutzplanung bestehen demnach keine Konflikte. Dem Ruhebedürfnis der Anwohner wird auf der Ebene des Betriebsreglements und bei dessen Anwendung im Flugplatzbetrieb Rechnung zu tragen sein.
3 Der fehlende Platz für Flugzeuge am Boden darf nicht zur Erweiterung der Anlage, sondern muss umgekehrt zur Reduktion des Betriebs führen. Das Verkehrspotenzial muss reduziert werden. Der Flugplatz hat kein Anrecht auf eine Ausdehnung und Lärmsteigerung. Die Verkehrsmenge hat sich seit Bestehen der Siedlung Ennet Aa (1975) verdoppelt.	-	Vorgesehen ist weder eine Erweiterung der Anlage noch eine Ausdehnung des Betriebs. Mit der Erweiterung des Flugplatzperimeters gegen Süden soll die aus Sicherheitsgründen notwendige Verlegung der bestehenden Heli-Stationen weg von der Piste und der damit verbundene Umbau der Hangargebäude raumplanerisch gesichert werden. Die Vorgaben zur Begrenzung des Betriebs (Gebiet mit Lärmbelastung) beruhen auf den seit 1980 ungefähr konstanten Bewegungszahlen (Schwankungen zwischen jährlich ca. 33 000 und 22 000 Flugbewegungen). Der Flugplatz besteht seit 1950, die Betriebsbewilligung wurde 1970 erteilt.
4 Antrag: Der Betrieb ist so zu gestalten, dass die Planungsgrenzwerte in den angrenzenden Wohngebieten eingehalten werden. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft der Flugplatzhalter die betrieblich notwendigen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und setzt die Einhaltung der Vorschriften nachweislich und auf seine Kosten durch. Bei Nichteinhaltung ist der Flugplatz zu büßen, die Rechtsgrundlagen dazu sind zu schaffen.	Festlegungen, Rahmenbedingungen zum Betrieb: «... im Betriebsreglement festgelegt. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft der Flugplatzhalter die betrieblich möglichen notwendigen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über setzt die Einhaltung der Vorschriften durch.»	Nach den Bestimmungen des Umweltrechts sind die Planungswerte bei der Erstellung neuer Anlagen resp. der Aussiedlung und Erschliessung neuer Bauzonen einzuhalten. Bei der Änderung bestehender Anlagen oder der Überbauung bestehender Bauzonen gelten die Immissionsgrenzwerte. Der bestehende, im Objektblatt festzulegende Betrieb hält diese Werte im angrenzenden Wohngebiet ein. Demgegenüber soll, entsprechend dem Antrag, mit einer textlichen Anpassung der Beachtung des Vorsorgeprinzips und der Einhaltung der Vorschriften durch den Flugplatzhalter mehr Nachdruck verliehen werden. Der Auftrag für die Änderung der Rechtsgrundlagen im Strafrecht und Bussenwesen ist jedoch nicht Gegenstand des SIL.
5 Das Wohn- und Erholungsgebiet Ennet Aa ist im Pilotenhandbuch (VAC-Karte) als lärmempfindlich zu kennzeichnen.	-	Der Antrag ist in den nachgelagerten Verfahren zu behandeln; der Inhalt des Pilotenhandbuchs ist nicht Gegenstand des SIL.
6 Mit dem Gebiet mit Lärmbelastung, das den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb begrenzt, werden neue Fakten geschaffen. Die zulässige Lärmbelastung im Wohngebiet Ennet Aa erhöht sich von der Empfindlichkeitsstufe 2 auf Stufe 3, was nicht akzeptabel ist. Es ist festzusetzen, dass die heutigen Verletzungen der Planungswerte eliminiert und der Planungswert ES II für das ganze Wohngebiet sichergestellt werden. Der Flugplatzbetrieb ist darauf abzustimmen.	-	Die zulässige Lärmbelastung im Wohngebiet Ennet Aa richtet sich nach den Bestimmungen der LSV. In überbauten Bauzonen ist der Immissionsgrenzwert massgebend, für Wohngebiete gilt nach wie vor die Empfindlichkeitsstufe 2 (vgl. auch Ziffer 4). Damit werden keine neuen Fakten geschaffen. Ein Vergleich der neu berechneten Lärmkurven mit den Lärmkurven im LBK von 1995 ist überdies nicht möglich (vgl. Ziffer 1).

<b>Anträge</b> <b>Propositions</b> <b>Proposte</b>	<b>Änderung im SIL</b> <b>Modification du PSIA</b> <b>Modifica del PSIA</b>	<b>Bemerkungen</b> <b>Remarques</b> <b>Osservazioni</b>
7 Im Betriebsreglement ist der Flugbetrieb an weiteren Feiertagen zu verbieten. Der Schulungsbetrieb ist während den täglichen Essens- und Ruhezeiten (Mittag, Abend) einzustellen.	-	Der Antrag ist im nachgelagerten Genehmigungsverfahren zum Betriebsreglement zu behandeln; die Betriebszeiten sind nicht Gegenstand des SIL.
8 Gegen die Erneuerung der Flugplatzanlagen besteht kein Einwand, wenn dies gleichzeitig der Reduktion der Emissionen dient. Im Falle einer Erweiterung der Anlagen ist die Einhaltung der Planungswerte zumutbar. Die Bauten sind so anzuordnen, dass das Wohngebiet vor Standlauflärm geschützt ist.	-	Bei der geplanten Umgestaltung der Flugplatzanlagen handelt es sich nicht um eine Erweiterung, sondern um eine Verlegung. In beiden Fällen gilt dies aber als wesentliche Änderung einer bestehenden Anlage, bei der die Immissionsgrenzwerte einzuhalten sind. Die Anordnung der Bauten im Hinblick auf die Lärmvorsorge wird bei der Projektierung des Umbaus zu beachten resp. im nachgelagerten Plangenehmigungsverfahren zu prüfen sein (vgl. auch Genossame Lachen, Ziffer 3).

***IG Ennet Aa (einzelne Privathaushalte und -personen)***

1 Antrag: Auf die Änderung des Objektblatts ist zu verzichten. Andernfalls sind eine Be standesaufnahme der Emissionen, die durch den Flugplatz und die zugehörigen Betriebe verursacht werden, vorzunehmen; ein neuer Lärmkataster mit einer Beschränkung auf 15 000 Flugbewegungen zu erstellen; die unterschiedlichen Bedürfnisse und Interessen der Anspruchsgruppen im Rahmen einer Mediation zu klären und das Objektblatt vollständig zu überarbeiten.	-	Beim vorliegenden Objektblatt handelt es sich nicht um eine Änderung, sondern um eine erstmalige Erstellung. (Zu einem ersten Entwurf wurde allerdings bereits 1998 eine Mitwirkung durchgeführt.) Es beruht auf dem Ergebnis einer Koordination zwischen den zuständigen Behörden von Bund, Kanton und Gemeinden, festgehalten im Koordinationsprotokoll vom November 2014. Der Flugplatz ist mit den Interessen von Raum und Umwelt abgestimmt, die rechtlichen Vorgaben sind eingehalten. Private Organisationen und Anspruchsgruppen können ihre Interessen im Rahmen der ordentlichen Verfahren geltend machen. Das Gebiet mit Lärmbelastung, das den Betrieb des Flugplatzes raumplanerisch begrenzt, beruht auf jährlich 30 000 Flugbewegungen, ausgehend vom Betrieb der letzten 35 Jahre (vgl. IG Ennet Aa, Ziffer 3). Mit einer Halbierung des Verkehrs könnte der Flugplatz seine bestehende Funktion kaum mehr aufrechterhalten (vgl. SUR/SVS, Ziffer 4). Zudem kann dem Ruhebedürfnis der Anwohner mit gezielten betrieblichen Massnahmen (Festlegungen im Betriebsreglement und deren Anwendung im Flugplatzbetrieb) besser Rechnung getragen werden als mit einer Reduktion der jährlichen Bewegungszahl.
2 Die An- und Abflüge erfolgen nicht nach Betriebsreglement (Flugrouten, Ruhezeiten, Zahl der Volten und Touch-and-Go's). Ein Betrieb, der sich nicht an die Regeln hält, soll nicht erweitert werden.	Anpassung der Festlegungen zu den Rahmenbedingungen zum Betrieb: vgl. IG Ennet Aa, Ziffer 4	Der Betrieb soll nicht erweitert werden. Für die Einhaltung der Sicherheit im Flugbetrieb und die Umsetzung der im Betriebsreglement enthaltenen Vorschriften ist der Flugplatzhalter besorgt. Dieser Auftrag ist sowohl in der Betriebsbewilligung als neu auch im Objektblatt festgehalten.

<b>Anträge</b> <b>Propositions</b> <b>Proposte</b>	<b>Änderung im SIL</b> <b>Modification du PSIA</b> <b>Modifica del PSIA</b>	<b>Bemerkungen</b> <b>Remarques</b> <b>Osservazioni</b>
3 Angesichts der Lage des Flugplatzes, unmittelbar angrenzend an Naturschutzgebiet und Seeufer, ist das Projekt völlig entkoppelt von den tatsächlichen Verhältnissen vor Ort und ohne Rücksicht auf Bedürfnisse von Natur und Bevölkerung entstanden.	-	Mit dem Objektblatt sollen der Flugplatz, die geplante Umlagerung der Nutzungen sowie der bestehende Betrieb raumplanerisch gesichert und mit den umliegenden Nutzungen und Schutzgebieten abgestimmt werden. Er beruht auf dem Ergebnis einer Koordination zwischen den zuständigen Behörden (vgl. Ziffer 1) und berücksichtigt die Verhältnisse vor Ort sehr wohl.
4 Funktion und Entwicklung des Flugplatzes sind nicht mit dem Richtplan abgestimmt; im Richtplan ist das bestehende Flugfeld als Ausgangslage dargestellt, eine Entwicklung ist nicht vorgesehen. Unter Ausgangslage ist zu ergänzen, dass diese vorgängig mit dem Richtplan abzustimmen ist.	-	Die Inhalte des Objektblatts wurden, im Rahmen der Koordination zwischen den zuständigen Behörden, mit den Festlegungen im Richtplan abgestimmt (vgl. Ziffern 1 und 3). Im Objektblatt wird unter «Stand der Koordination» darauf hingewiesen.
5 Das Verkehrspotenzial ist auf 20 000 Flugbewegungen herabzusetzen. Festzulegen ist, dass der Flugplatzhalter zur Reduktion der Umweltbelastung alle geeigneten Vorfahrten im Sinne des Vorsorgeprinzips trifft.	Anpassung der Festlegungen zu den Rahmenbedingungen zum Betrieb: vgl. IG Ennet Aa, Ziffer 4	Das Gebiet mit Lärmbelastung soll auf jährlich 30 000 Flugbewegungen ausgerichtet bleiben, ausgehend vom Betrieb der letzten 35 Jahre. Damit wird der Betrieb des Flugplatzes raumplanerisch so begrenzt, dass er seine Funktion aufrechterhalten kann (vgl. auch Ziffer 1).
6 Übungen der Patrouille Suisse über dem Flugfeld sind unzumutbar, sind jedoch im Lärmnachweis des Flugplatzes nicht berücksichtigt. Schulungsflüge ohne Bodenberührungen werden ebenfalls nicht mitgezählt.	-	Der Betrieb der Patrouille Suisse hat keinen Zusammenhang mit dem Betrieb des Flugplatzes Wangen-Lachen und wird deshalb auch nicht in dessen Lärmnachweis integriert. Schulungsflüge ohne Bodenberührung (Durchstarts) sind in der Statistik der Flugbewegungen berücksichtigt.
7 Die Eingaben im Mitwirkungsverfahren zum SIL von 1999 blieben unbeantwortet, haben aber immer noch Gültigkeit.	-	Zu einem ersten Entwurf des Objektblatts wurde bereits 1998 eine Mitwirkung durchgeführt. Dieser Entwurf wird nun durch den vorliegenden Entwurf ersetzt. Die dazu eingegangenen Mitwirkungseingaben werden zusammen mit der Verabschiedung des Objektblatts durch den Bundesrat beantwortet. Auf die Eingaben von 1998/99 wird dabei nicht mehr speziell eingegangen.
8 Beim Start nach Westen weichen viele Flugzeuge vom vorgeschriebenen Luftkorridor ab und drehen viel zu früh nach rechts ab. Nach Bundesgericht (1978) beträgt die Mindestüberflughöhe über Grundstücken 50 m.	-	Für die Einhaltung der im Betriebsreglement enthaltenen und publizierten Vorschriften ist der Flugplatzhalter besorgt (vgl. auch Ziffer 2). Dabei muss er sicher auf die Einhaltung des Abflugverfahrens nach Westen ein besonderes Augenmerk legen.
9 Der Bach östlich des Hangars wurde ohne Bewilligung auf einer längeren Strecke eingedeckt.	-	Im Zuge der geplanten Verlegung der Heli-Kopter-Standplätze wird der Risletenbach nach den Bestimmungen des Gewässerschutzgesetzes aufzuwerten sein (Aufweitung Gewässerraum).
10 Die Verlegung und Erweiterung bestehender Flugplatzanlagen, die über die Erneuerung hinausgeht, darf nicht in den SIL aufgenommen werden, der Hinweis ist ersatzlos zu streichen.	-	Mit der geplanten Verlegung der bestehenden Flugplatzanlagen ist keine Erweiterung des Betriebs verknüpft (vgl. auch IG Ennet Aa, Ziffer 3).

**3.8 Fiche par installation Bellechasse (mise à jour)**

**3.8.1 Consultation des services fédéraux**

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
<b>VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport / DDPS Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports / DDPS Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b>BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b>BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b>BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b>BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique / UFCL Ufficio federale delle costruzioni e della logistica</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b>BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique / UST Ufficio federale di statistica</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b>BJ Bundesamt für Justiz / OFJ Office fédérale de la justice / UFG Ufficio federale di giustizia</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b>BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b>BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazioni</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b>EPA Eidgenössisches Personalamt / OFPER Office fédéral du personnel / UPER Ufficio federale del personale</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b>EZV Eidgenössische Zollverwaltung / AFD Administration fédérale des douanes / AFD Amministrazione federale delle dogane</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b>Die Post / La Poste / La Posta</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b>Schweizerische Bundesbahnen SBB / Chemin de fer fédéraux CFF/ FFS Ferrovie federali svizzere</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-

Les autres instances consultées ne se sont pas prononcées sur les documents.

### 3.2.2 Consultation des autorités

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b><i>Canton de Fribourg</i></b>		
Aucune propositin ni remarque	-	-
<b><i>Canton de Berne</i></b>		
1 La zone de l'aérodrome de Bellechasse se trouve en zone d'inondation (risque de danger faible) en cas de débordement du canal de Hagneck.	-	Cette information sera prise en compte dans le cadre de procédures d'approbation de plans.
2 Afin de maintenir une zone de décharge en cas d'inondation du canal de Hagneck, il est important qu'il n'y ait pas de remaniement ou de modification du sol à l'intérieur de la zone de décharge qui ne forme un obstacle d'écoulement menant à déplacer ou renforcer la mise en danger.	-	Cette information sera prise en compte dans le cadre de procédures d'approbation de plans.
<b><i>Commune du Bas-Vully</i></b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b><i>Commune d'Ins</i></b>		
Aucune propositin ni remarque	-	-
<b><i>Groupe de vol à voile Fribourg</i></b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-

Les autres instances consultées ne se sont pas prononcées sur les documents.

**3.9 Objektblatt St. Gallen-Altenrhein (Fortschreibung)**

**3.9.1 Ämterkonsultation**

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b><i>VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport / DDPS Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports / DDPS Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport</i></b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b><i>BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente</i></b>	Keine Bemerkungen	-
<b><i>BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura</i></b>	keine Bemerkungen	-
<b><i>BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti</i></b>	keine Bemerkungen	-
<b><i>BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique / UFCL Ufficio federale delle costruzioni e della logistica</i></b>	keine Bemerkungen	-
<b><i>BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique / UST Ufficio federale di statistica</i></b>	keine Bemerkungen	-
<b><i>BJ Bundesamt für Justiz / OFJ Office fédérale de la justice / UFG Ufficio federale di giustizia</i></b>	keine Bemerkungen	-
<b><i>BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura</i></b>	keine Bemerkungen	-
<b><i>BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazioni</i></b>	keine Bemerkungen	-
<b><i>EPA Eidgenössisches Personalamt / OFPER Office fédéral du personnel / UPER Ufficio federale del personale</i></b>	keine Bemerkungen	-
<b><i>EZV Eidgenössische Zollverwaltung / AFD Administration fédérale des douanes / AFD Amministrazione federale delle dogane</i></b>	keine Bemerkungen	-
<b><i>Die Post / La Poste / La Posta</i></b>	keine Bemerkungen	-
<b><i>Schweizerische Bundesbahnen SBB / Chemin de fer fédéraux CFF / FFS Ferrovie federali svizzere</i></b>	keine Bemerkungen	-

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

### 3.9.2 Anhörung der Behörden

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b>Kanton St. Gallen (Baudépartement)</b>		
	Die Fortschreibung steht in keinem Widerspruch zu den Zielen und Inhalten des kantonalen Richtplans.	-
<b>Kanton Appenzell Ausserrhoden (Dep. Bau und Umwelt)</b>		
1 Ein öffentlicher Flugplatz ist für die Entwicklung des Kantons bedeutend und als Standortvorteil zu werten, sofern die Wohnqualität nicht darunter leidet.	-	-
2 keine Bemerkungen zur Fortschreibung	-	-
<b>Gemeinde Eggersriet (Gemeinderat)</b>		
1 In den künftigen Verhandlungen mit Österreich zum Staatsvertrag ist konsequenter auf das Siedlungsgebiet zu achten und es sollen mehr Abflüge über Österreich erfolgen.	-	Der Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Österreich (über die Auswirkungen des Betriebs bestehender grenznaher Flugplätze auf das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates) von 1991 sowie die Verhandlungsposition der Schweiz sind nicht Gegenstand des SIL.
2 Die Vorgaben zu den An- und Abflügen sind konsequent umzusetzen, damit unnötige Lärmbelastungen in der Region minimiert werden können.	-	Die Einhaltung der im Betriebsreglement festgelegten An- und Abflugrouten ist nicht Gegenstand des SIL.
3 Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung ist eng um das Flugfeld in Form einer situatonsgerechten Ellipse zu ziehen.	-	Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung wurde nach den für die Schweiz geltenden Vorschriften der ICAO erstellt.
<b>Gemeinde Rheineck (Stadtrat)</b>		
Verzicht auf Stellungnahme	-	-
<b>Gemeinde Thal (Gemeinderat)</b>		
1 Ein Ausbau zu einem konzessionierten Regionalflugplatz wird abgelehnt.	-	Die Frage der Konzessionierung ist nicht Gegenstand der Fortschreibung des Objektblatts.
2 Flugplatzperimeter. Die Plangrundlagen sind zu rudimentär, als dass sie parzellen-genau aufzeigen, welche Grundeigentümer vom Flugplatzperimeter betroffen sind.	-	Da sich die Festlegung des Flugplatzperimeters nicht an den Parzellen orientiert, ist er nicht parzellenscharf. Der Flugplatzperimeter überlagert die Grundnutzung, die im Zonenplan festgelegt ist.
3 Lärmbelastung: Der Gemeinde Thal liegen weder der Lärmelastungskataster (LBK) 1994 noch die Fluglärmberechnungen 2005 vor.	-	Der LBK 1994 ist unter folgendem Link einsehbar: <a href="http://www.bazl.admin.ch">www.bazl.admin.ch</a> → Themen → Umwelt → Lärm Die Gemeinde Thal hat im Rahmen des SIL-Koordinationsprozess, an dem sie teilgenommen hat, die Fluglärmberechnungen 2005 erhalten. Die Berechnung kann der Gemeinde auf Anfrage nochmals zugestellt werden.

<b>Anträge</b> <b>Propositions</b> <b>Proposte</b>	<b>Änderung im SIL</b> <b>Modification du PSIA</b> <b>Modifica del PSIA</b>	<b>Bemerkungen</b> <b>Remarques</b> <b>Osservazioni</b>
4 Festlegungen Erschliessung: Eine Pistenverlängerung im Osten wird abgelehnt. Die Gemeinde Thal und der Kanton St. Gallen investieren 2015 ca. 2.4 Mio. Franken in den Knoten Hegi und planen den Ausbau des Rheinholzwegs.  Erläuterungen Erschliessung: Der Ausbau zu einem Regionalflugplatz wird abgelehnt. In diesem Zusammenhang wird auch die Aussage, dass die bestehende Postautoverbindung dem Grundsatz Rechnung trage, wonach Regionalflugplätze mit Linienverkehr mit einem öffentlichen Verkehrsmittel erschlossen sein müssen, abgelehnt.  Jegliche Hindernisse auf der Westzufahrt von und nach Altenrhein werden abgelehnt.	-	Die Erschliessung sowie die Option der Pistenverlängerung im Osten sind nicht Gegenstand der Fortschreibung des Objektblatts.
5 In den künftigen Verhandlungen mit Österreich zum Staatsvertrag ist konsequenter auf das Siedlungsgebiet zu achten und es sollen mehr Abflüge über Österreich erfolgen.	-	Der Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Österreich (über die Auswirkungen des Betriebs bestehender grenznaher Flugplätze auf das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates) von 1991 sowie die Verhandlungsposition der Schweiz sind nicht Gegenstand des SIL.
6 Die Vorgaben zu den An- und Abflügen sind konsequent umzusetzen, damit unnötige Lärmbelastungen in der Region minimiert werden können.	-	Die Einhaltung der im Betriebsreglement festgelegten An- und Abflugrouten ist nicht Gegenstand des SIL.
7 Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung ist eng um das Flugfeld in Form einer situationsgerechten Ellipse zu ziehen.	-	Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung wurde nach den für die Schweiz geltenden Vorschriften der ICAO erstellt.

### 3.10 Objektblatt Amlikon (Fortschreibung)

#### 3.10.1 Ämterkonsultation

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b>VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport / DDPS Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports / DDPS Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique / UFCL Ufficio federale delle costruzioni e della logistica</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique / UST Ufficio federale di statistica</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BJ Bundesamt für Justiz / OFJ Office fédérale de la justice / UFG Ufficio federale di giustizia</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazioni</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>EPA Eidgenössisches Personalamt / OFPER Office fédéral du personnel / UPER Ufficio federale del personale</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>EZV Eidgenössische Zollverwaltung / AFD Administration fédérale des douanes / AFD Amministrazione federale delle dogane</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>Die Post / La Poste / La Posta</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>Schweizerische Bundesbahnen SBB / Chemin de fer fédéraux CFF/ FFS Ferrovie federali svizzere</b>		
keine Bemerkungen	-	-

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

### 3.10.2 Anhörung der Behörden

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b><i>Kanton Thurgau (Regierungsrat)</i></b>		
Das Objektblatt stimmt mit den Zielen und Grundsätzen der kantonalen Richtplanung überein.	-	-
<b><i>Gemeinde Amlikon-Bissegg (Gemeinderat)</i></b>		
mit Fortschreibung einverstanden	-	-
<b><i>Gemeinde Hüttlingen (Gemeinderat)</i></b>		
mit Fortschreibung einverstanden	-	-
<b><i>Gemeinde Weinfelden (Gemeinderat)</i></b>		
Fortschreibung steht mit Richt- und Nutzungsplanung im Einklang	-	-
<b><i>Segelfluggruppe Cumulus</i></b>		
mit Fortschreibung einverstanden	-	-

### 3.11 Objektblatt Lommis (Fortschreibung)

#### 3.11.1 Ämterkonsultation

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b>VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport / DDPS Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports / DDPS Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique / UFCL Ufficio federale delle costruzioni e della logistica</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique / UST Ufficio federale di statistica</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BJ Bundesamt für Justiz / OFJ Office fédérale de la justice / UFG Ufficio federale di giustizia</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazioni</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>EPA Eidgenössisches Personalamt / OFPER Office fédéral du personnel / UPER Ufficio federale del personale</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>EZV Eidgenössische Zollverwaltung / AFD Administration fédérale des douanes / AFD Amministrazione federale delle dogane</b>		
Es sind keine grenzüberschreitenden Taxi- und Transportflüge erlaubt.		Die Festlegungen im Objektblatt tangieren das Verbot grenzüberschreitender Taxi- und Transportflüge nicht.
<b>Die Post / La Poste / La Posta</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>Schweizerische Bundesbahnen SBB / Chemin de fer fédéraux CFF/ FFS Ferrovie federali svizzere</b>		
keine Bemerkungen	-	-

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

### 3.11.2 Anhörung der Behörden

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b><i>Kanton Thurgau (Regierungsrat)</i></b>		
	Das Objektblatt stimmt mit den Zielen und Grundsätzen der kantonalen Richtplanung überein.	-
<b><i>Gemeinde Amlikon-Bissegg (Gemeinderat)</i></b>		
mit Fortschreibung einverstanden	-	-
<b><i>Gemeinde Stettfurt (Gemeinderat)</i></b>		
keine Bemerkungen	-	-

### 3.12 Objektblatt Sitterdorf (Anpassung)

#### 3.12.1 Ämterkonsultation

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b>VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport / DDPS Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports / DDPS Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique / UFCL Ufficio federale delle costruzioni e della logistica</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique / UST Ufficio federale di statistica</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BJ Bundesamt für Justiz / OFJ Office fédérale de la justice / UFG Ufficio federale di giustizia</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazioni</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>EPA Eidgenössisches Personalamt / OFPER Office fédéral du personnel / UPER Ufficio federale del personale</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>EZV Eidgenössische Zollverwaltung / AFD Administration fédérale des douanes / AFD Amministrazione federale delle dogane</b>		
Es sind keine grenzüberschreitenden Taxi- und Transportflüge erlaubt.	-	Die Festlegungen im Objektblatt tangieren das Verbot grenzüberschreitender Taxi- und Transportflüge nicht.
<b>Die Post / La Poste / La Posta</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>Schweizerische Bundesbahnen SBB / Chemin de fer fédéraux CFF/ FFS Ferrovie federali svizzere</b>		
keine Bemerkungen	-	-

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

### 3.12.2 Anhörung der Behörden

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b><i>Kanton Thurgau (Regierungsrat)</i></b>		
Das Objektblatt stimmt mit den Zielen und Grundsätzen der kantonalen Richtplanung überein.	-	-
<b><i>Kanton St. Gallen (Baudepartement)</i></b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b><i>Gemeinde Hauptwil-Gottshaus (Gemeinderat)</i></b>		
Fortschreibung tangiert Richt- und Zonenplanung nicht	-	-
<b><i>Gemeinde Zihlschlacht-Sitterdorf (Gemeinderat)</i></b>		
Erläuterungen Flugplatzperimeter, Infrastruktur: Das kommunale Nutzungskonzept vom 7. April 2004 ist überholt und der entsprechende Hinweis somit zu streichen.	Erläuterungen zu Flugplatzperimeter, Infrastruktur: «Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal und ist mit dem Nutzungskonzept der Gemeinde Sitterdorf-Zihlschlacht vom 7. April 2004 sowie dem kommunalen Zonenplan («Zonenplanänderung Flugplatz») abgestimmt.»	Dem Antrag wird entsprochen.

**3.13 Fiche par installation Lausanne-La Blécherette (adaptation)**

**3.13.1 Consultation des services fédéraux**

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
<b>VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport / DDPS Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports / DDPS Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b>BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b>BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b>BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b>BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique / UFCL Ufficio federale delle costruzioni e della logistica</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b>BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique / UST Ufficio federale di statistica</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b>BJ Bundesamt für Justiz / OFJ Office fédérale de la justice / UFG Ufficio federale di giustizia</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b>BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b>BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazioni</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b>EPA Eidgenössisches Personalamt / OFPER Office fédéral du personnel / UPER Ufficio federale del personale</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b>EZV Eidgenössische Zollverwaltung / AFD Administration fédérale des douanes / AFD Amministrazione federale delle dogane</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b>Die Post / La Poste / La Posta</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b>Schweizerische Bundesbahnen SBB / Chemin de fer fédéraux CFF/ FFS Ferrovie federali svizzere</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-

Les autres instances consultées ne se sont pas prononcées sur les documents.

### 3.13.2 Consultation des autorités

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b>Canton de Vaud</b>		
1 Le Canton, par l'entremise de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR-SM), indique que la place pour hélicoptère qui est en cours de pérennisation après avoir eu un caractère provisoire n'est pas indiquée dans la fiche par objet.	-	Ce degré de détail n'est généralement pas contenu dans les fiches par objet. Cette information n'est pas conséquent pas intégrée dans la fiche PSIA.
2 Le Canton, par l'entremise de la Direction générale de l'environnement (DGE-ARC), demande de contrôler les données des prestations de trafic et de s'assurer que l'exploitation de l'aérodrome ne dépasse pas les immissions de bruit admissibles au sens de l'art. 37a de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB).	Situation initiale, prestations de trafic: - moyenne 4 ans: <u>39 595 37 072</u> (2011-2014) - max. 10 ans: <u>46 112 39 765</u> (2014)	Les données des prestations de trafic ont été contrôlées et vérifiées. Les données des années 2013 et 2014 communiquées auprès de l'Office fédéral de la statistique sont erronées. Les statistiques corrigées et officielles, inscrites dans la fiche PSIA, font état de 36 629 mouvements en 2013 et 39 765 mouvements en 2014. La moyenne sur 2011-2014 correspond à 37 072 mouvements. Enfin, le contrôle de l'exposition au bruit est en cours. Le résultat de ce contrôle sera communiqué au Canton en marge du processus PSIA.
3 Le Canton demande que la notion de «zone construite» qui se trouve dans la partie «Expllications» sous «Limitation d'obstacles» soit précisée.	-	La notion de «zone construite» vient de l'art. 63 al. a et b de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1). Les zones construites sont considérées en principe au sens large.
4 Le Service du développement territorial (SDT) souhaite obtenir les données informatiques des périmètres de limitation d'obstacles afin de les insérer dans le géoportail cantonal.	-	Les demandes liées aux données informatiques sont à transmettre auprès de l'adresse suivante: gis@bazl.admin.ch
5 Le Service du développement territorial indique que le projet d'agglomération Lausanne Morges a élaboré un rapport intitulé «Stratégie pour l'implantation des tours dans l'agglomération Lausanne Morges». Les planifications prévues pourraient entrer en conflit avec l'aire de limitation d'obstacles. De plus, de nombreux sites stratégiques cantonaux se situent dans l'aire de limitation d'obstacles. Par conséquent, une coordination étroite entre la ville de Lausanne, le SDT et l'OFAC est nécessaire.	-	Les questions liées à la mise à jour du plan des zones de sécurité sont traitées dans le cadre de la procédure d'établissement du plan de la zone de sécurité, en marge du processus PSIA.
<b>Commune de Lausanne</b>		
1 La Commune de Lausanne demande que les informations concernant les prestations de trafic pour les années 2013-2014 dans la partie «Situation initiale» soient corrigées.	-	Les données des prestations de trafic ont été contrôlées et vérifiées. Les données des années 2013 et 2014 communiquées auprès de l'Office fédéral de la statistique sont erronées. Les statistiques corrigées et officielles, inscrites dans la fiche PSIA, font état de 36 629 mouvements en 2013 et 39 765 mouvements en 2014. La moyenne sur 2011-2014 correspond à 37 072 mouvements.

<b>Anträge</b> <b>Propositions</b> <b>Proposte</b>	<b>Änderung im SIL</b> <b>Modification du PSIA</b> <b>Modifica del PSIA</b>	<b>Bemerkungen</b> <b>Remarques</b> <b>Osservazioni</b>
2 La Commune relève une importante augmentation des vols hélicoptères et demande que l'exploitation des nouvelles places de stationnement soit compatible avec les exigences du cadastre de bruit 2009. Elle souhaite une confirmation que cette exploitation ne pèjorera pas la qualité acoustique des quartiers existants et futurs jouxtant le périmètre d'aérodrome.  Suite à l'évolution de la répartition des mouvements, la Commune demande un examen détaillé de tous les paramètres qui participent à l'établissement du cadastre de bruit 2009, afin d'assurer la conformité de l'exploitation de l'aérodrome avec le respect dudit cadastre et en particulier de la courbe ISO Phone de 55 dB (A).	-	Le contrôle de l'exposition au bruit est en cours. Le résultat de ce contrôle sera communiqué à la Commune en marge du processus PSIA.
3 La Commune rappelle que la planification territoriale intègre le projet Métamorphose par le plan directeur localisé des Plaines-du-Loup. En référence à la nouvelle définition de l'aire de limitation d'obstacles, il conviendra d'assurer une coordination lors de l'établissement du nouveau plan des zones de sécurité.  Dans ce contexte, la Municipalité considère que les peuplements forestiers situés dans l'aire de limitation d'obstacles sont des éléments naturels de la topographie régis par la loi fédérale sur les forêts (LFo) du 4 octobre 1991 et la loi forestière vaudoise (LVLFo) du 19 juin 1996.	-	Les questions liées à la mise à jour du plan des zones de sécurité sont traitées dans le cadre de la procédure d'établissement du plan de la zone de sécurité, en marge du processus PSIA.
<b>Commune de Romanel-sur-Lausanne</b>		
La Commune de Romanel-sur-Lausanne indique qu'elle attend la suite de la procédure concernant la consultation du plan des zones de sécurité.	-	La procédure concernant le plan des zones de sécurité relatif à l'aéroport régional de Lausanne-La Blécherette est en cours.

Les autres instances consultées ne se sont pas prononcées sur les documents.

**3.14 Fiche par installation Montricher (mise à jour)**

**3.14.1 Consultation des services fédéraux**

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
<b><i>VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport / DDPS Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports / DDPS Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport</i></b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b><i>BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente</i></b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b><i>BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura</i></b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b><i>BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti</i></b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b><i>BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique / UFCL Ufficio federale delle costruzioni e della logistica</i></b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b><i>BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique / UST Ufficio federale di statistica</i></b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b><i>BJ Bundesamt für Justiz / OFJ Office fédérale de la justice / UFG Ufficio federale di giustizia</i></b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b><i>BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura</i></b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b><i>BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazioni</i></b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b><i>EPA Eidgenössisches Personalamt / OFPER Office fédéral du personnel / UFPER Ufficio federale del personale</i></b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b><i>EZV Eidgenössische Zollverwaltung / AFD Administration fédérale des douanes / AFD Amministrazione federale delle dogane</i></b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b><i>Die Post / La Poste / La Posta</i></b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b><i>Schweizerische Bundesbahnen SBB / Chemin de fer fédéraux CFF / FFS Ferrovie federali svizzere</i></b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-

Les autres instances consultées ne se sont pas prononcées sur les documents.

### 3.14.2 Consultation des autorités

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b><i>Canton de Vaud</i></b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b><i>Commune de l'Isle</i></b>		
La commune demande des renseignements concernant le bruit généré par les avions remorqueurs.	-	Par courrier du 27 août 2015, l'OFAC répond en substance que selon le cadastre d'exposition au bruit de 1993 il n'y a pas de conflit avec les zones d'affection et les degrés de sensibilité et les valeurs d'exposition au bruit ne sont pas dépassées dans les zones habitées. Par ailleurs, les avions remorqueurs sont soumis à des conditions d'exploitation plus strictes que les autres avions à moteur. De plus, il est à noter que le nombre de mouvements annuels des avions à moteur sur l'aérodrome de Montricher est bien inférieur à celui défini dans le cadastre de bruit de 1993 ou celui inscrit dans la fiche PSIA. A cela, il faut ajouter qu'avec l'évolution de la flotte, le bruit généré par les avions à moteur a tendance à diminuer. Ainsi, l'exposition au bruit générée par les activités du champ d'aviation de Montricher respecte pleinement les exigences légales.
<b><i>Fondation de Montricher, Centre de vol à voile</i></b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-

Les autres instances consultées ne se sont pas prononcées sur les documents.

### 3.15 Fiche par installation Môtiers (mise à jour)

#### 3.15.1 Consultation des services fédéraux

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
<b>VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport / DDPS Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports / DDPS Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b>BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b>BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b>BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b>BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique / UFCL Ufficio federale delle costruzioni e della logistica</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b>BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique / UST Ufficio federale di statistica</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b>BJ Bundesamt für Justiz / OFJ Office fédérale de la justice / UFG Ufficio federale di giustizia</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b>BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b>BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazioni</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b>EPA Eidgenössisches Personalamt / OFPER Office fédéral du personnel / UPER Ufficio federale del personale</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b>EZV Eidgenössische Zollverwaltung / AFD Administration fédérale des douanes / AFD Amministrazione federale delle dogane</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b>Die Post / La Poste / La Posta</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b>Schweizerische Bundesbahnen SBB / Chemin de fer fédéraux CFF/ FFS Ferrovie federali svizzere</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-

Les autres instances consultées ne se sont pas prononcées sur les documents.

### 3.15.2 Consultation des autorités

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b><i>Canton de Neuchâtel</i></b>		
1 Le Canton de Neuchâtel n'a aucune réserve à formuler, dès lors que les perspectives de développement contenues dans la version précédente de la fiche PSIA sont préservées (club house, prolongement de la piste voire piste en dur).	-	Les projets cités dans la version précédente de la fiche PSIA sont préservés. Si ces projets deviennent réalité, une nouvelle coordination devra avoir lieu sur tous les thèmes concernés par chaque projet. Le cas échéant, le PSIA sera adapté et une procédure d'approbation des plans sera menée.
2 Le descriptif des projets situé dans la partie «Décisions» mériterait d'être complété sur la base des informations qui figurent dans la partie «Explications». Il pourrait être judicieux d'indiquer ces projets au titre de coordination en cours (CC) plutôt qu'information préalable (IP).	-	La fonction de la partie «Explications» sert spécifiquement à spécifier la partie «Décisions». Pour ce qui est de la catégorie de coordination, elle n'est modifiée que suite à une coordination concrète, ce qui n'est pour l'heure pas le cas pour les projets cités dans la partie «Décisions» sous le thème «Périmètre d'aérodrome».
3 Dans la partie «Explications» sous le thème «Exposition au bruit», compléter la fin de la phrase suivante: «La situation a été améliorée, un silencieux a été posé sur le moteur d'un avion basé sur l'aérodrome».	Explications, exposition au bruit: «La situation a été améliorée, un silencieux a été posé sur le moteur d'un avion basé sur l'aérodrome».	La remarque du Canton de Neuchâtel est intégrée dans la fiche PSIA.
<b><i>Commune du Val-de-Travers</i></b>		
1 La commune du Val-de-Travers demande à ce que l'espace englobé dans le périmètre d'aérodrome soit adapté aux parcelles devenues propriété de l'Aéro-Club du Val-de-Travers.	-	La délimitation selon le droit privé (propriété foncière de l'exploitant) n'est pas significative dans la définition du périmètre d'aérodrome.
2 La commune du Val-de-Travers informe qu'elle est pleinement en phase avec les projets d'aménagement, notamment la piste en dur, développés par l'Aéro-Club du Val-de-Travers.	-	Si les projets deviennent réalité, une nouvelle coordination devra avoir lieu sur tous les thèmes concernés par le projet. Le cas échéant, le PSIA sera adapté et une procédure d'approbation des plans sera menée.
<b><i>Aéro-Club du Val-de-Travers</i></b>		
1 L'Aéro-Club du Val-de-Travers informe qu'un dossier 0 en vue de transformer la piste actuelle en herbe en piste en dur a été déposé à l'OFAC.	-	A l'issue de l'analyse du dossier par l'OFAC, le PSIA sera adapté le cas échéant et une procédure d'approbation des plans sera menée.
2 L'Aéro-Club du Val-de-Travers demande de modifier le périmètre d'aérodrome suite à l'acquisition de terrains et de mentionner ce fait sous le thème «Périmètre d'aérodrome» dans la partie «Décisions».	-	La délimitation selon le droit privé (propriété foncière de l'exploitant) n'est pas significative dans la définition du périmètre d'aérodrome.
3 L'Aéro-Club du Val-de-Travers demande de supprimer la mention qui se trouve dans la partie «Explications» sous le thème «Périmètre d'aérodrome, infrastructure» et qui fait état que si de nouveaux projets d'infrastructures deviennent réalité, une nouvelle coordination doit avoir lieu sur tous les thèmes concernés par le projet (périmètre, bruit, obstacles, etc.) et que, le cas échéant, le PSIA doit être adapté et qu'une procédure d'approbation des plans est menée.	-	Cette mention explicite les mécanismes pour faire aboutir un projet ; elle est par conséquent maintenue dans la fiche PSIA.
4 L'Aéro-Club du Val-de-Travers suggère de remplacer «aéroport» par «aérodrome» dans la partie «Explications» sous le thème «Exposition au bruit».	Explications, exposition au bruit: «Le développement possible de l'aéroport l'aérodrome est fonction des territoires exposés au bruit».	La remarque de l'Aéro-Club du Val-de-Travers est intégrée dans la fiche PSIA.

Les autres instances consultées ne se sont pas prononcées sur les documents.

## Prüfungsbericht nach Art. 17 RPV

Gegenstand der Anpassung:

- *Flugfeld Wangen-Lachen, neu*
- *Flugfeld Biel-Kappelen, Anpass.*
- *Flugfeld Sitterdorf, Anpass.*
- *Regionalflugplatz Lausanne-La Blécherette Anpass.*
- *Flugfeld Hausen am Albis, Fortschr.*
- *Segelflugfeld Courtelary, Fortschr.*
- *Flugfeld Langenthal, Fortschr.*
- *Flugfeld Saanen, Fortschr.*
- *Flugfeld Thun, Fortschr.*
- *Segelflugfeld Bellechasse, Fortschr.*
- *Regionalflugplatz St. Gallen-Altenrhein, Fortschr.*
- *Segelflugfeld Amlikon, Fortschr.*
- *Flugfeld Lommis, Fortschr.*
- *Segelflugfeld Montricher, Fortschr.*
- *Flugfeld Môtiers, Fortschr.*

Prüfungsunterlagen: Sachplanentwurf vom 03.02.2016

Erläuterungen vom 03.02.2016

Planende Bundesstelle:

BAZL

### Feststellungen

Aspekte	Anforderungen	Befund	Beurteilung
Inhalt	Sachplanerarbeitung nötig (Art. 14 Abs. 1 und Art. 17 Abs. 4 RPV)	Gemäss erstem SIL-Entscheid (18.10.2000) wird ein schrittweises Vorgehen für die Erarbeitung des anlagespezifischen Teil IIIC definiert. Mit der vorliegenden Anpassung wird die 11. Serie Objektblätter zur Genehmigung unterbreitet. Sie umfasst ein neues Objektblatt (Wangen-Lachen), drei Anpassungen der Objektblätter (Biel-Kappelen: Verschiebung der Graspiste, Sitterdorf und Lausanne-La Blécherette: kleinere Anpassungen am Perimeter) sowie elf Fortschreibungen (Hausen am Albis, Courtelary, Langenthal, Saanen, Thun, Bellechasse, St. Gallen-Altenrhein, Amlikon, Lommis, Montricher und Môtiers). In erster Linie handelt es sich bei diesen Fortschreibungen um Anpassungen des Gebiets mit Hindernisbegrenzung, da neue ICAO-konforme Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster vom BAZL genehmigt und bereits in Kraft getreten sind. Die geplanten Änderungen des Sachplans wirken sich unterschiedlich auf Raum und Umwelt aus und bedingen eine formelle Anpassung des SIL.	Anforderung erfüllt

	Konzeption der Sachplanfestlegungen zweckmässig (Art. 14 Abs. 2 und 3 RPV)	Ausgehend vom konzeptionellen Teil des Sachplans, präzisiert der Bund mit der vorliegenden Anpassung, welche Ziele er für die neun betroffenen Anlagen verfolgt und wie diese mit den räumlichen Entwicklung Zielen und -Nutzungen abgestimmt sind. Die Konzeption der Objektblätter und der Karten entspricht den übrigen Objekten des Sachplans.	Anforderung erfüllt
	Umfassende räumliche Koordination (Art. 2 und 3 RPV)	Die Grundlage für die Erarbeitung und die Anpassung der Objektblätter ist das in den konzeptionellen Zielen und Vorgaben zur räumlichen Abstimmung (SIL IIIB – 15/16) vorgesehene Koordinationsprotokoll. Darin werden die Ergebnisse der Zusammenarbeit festgehalten. Im Rahmen des Koordinationsprozesses wurden (insbesondere für das neue Objektblatt für das Flugfeld Wangen-Lachen), unter Einbezug der betroffenen Parteien (Bundesstellen, Kantonsstellen, Gemeinden, Flugplatzhalter), alle Interessen ermittelt und beurteilt; die Konflikte und Differenzen (insbesondere bezüglich des Flottenmixes und des Flugbetriebes in Biel-Kappelen) wurden aufgezeigt und Massnahmen formuliert. Die Koordination mit anderen Tätigkeiten von Bund und Kantonen ist somit sichergestellt.	Anforderung erfüllt
	Beitrag zur angestrebten räumlichen Entwicklung (Art. 1 und 3 RPG)	Im Koordinationsprozess des Sachplans wurden Massnahmen zur besseren Einordnung der Anlagen auf lokaler/regionaler Ebene geprüft und die nachteiligen Auswirkungen auf Bevölkerung, Wirtschaft und natürliche Lebensgrundlagen möglichst beschränkt. Aufgrund der Eingaben des Kantons Bern wurde im Fall von Biel-Kappelen das Objektblatt bezüglich Flugbewegungen und -betrieb präzisiert.	Anforderung erfüllt
	Vereinbarkeit mit geltenden Planungen und Vorschriften (Art. 2 RPV)	Die Anhörung der betroffenen Kantone ZH, BE, SZ, ZG, FR, AR, SG, TG und VD sowie die Ämterkonsultation haben grundsätzlich keine Unvereinbarkeiten mit den Sachplänen des Bundes und den geltenden kantonalen Richtplänen zu Tage gebracht.	Anforderung erfüllt
	Voraussetzungen für die Festsetzung konkreter Vorhaben (Art. 15 Abs. 3 RPV)	Standort und Bedarf der Anlagen leiten sich aus dem konzeptionellen Teil ab des Sachplans ab. Im Rahmen des Koordinationsprozesses wurden die wesentlichen Auswirkungen der Anlagen auf Raum und Umwelt ermittelt und die Vereinbarkeit mit der relevanten Gesetzgebung überprüft.	Anforderung erfüllt
Verfahren	Zusammenarbeit mit dem ARE und den weiteren Trägern raumwirksamer Aufgaben (Art. 17 und 18 RPV)	Die Sachplananpassung wurde in Zusammenarbeit mit dem ARE erarbeitet. Die betroffenen Behörden des Bundes, der Kantone sowie die betroffenen Gemeinden und Flugplatzhalter wurden im anlagen spezifischen Koordinationsprozess frühzeitig einbezogen. Die Ergebnisse dieser Zusammenarbeit wurden in Koordinationsprotokollen festgehalten.	Anforderung erfüllt
	Anhörung der Kantone und Gemeinden (Art. 19 Abs. 1 und 2 RPV)	Nach erfolgter Zusammenarbeit hatten die Kantone und Gemeinden zwischen Juni und August 2015 Gelegenheit, sich offiziell zum Entwurf des Sachplans zu äussern.	Anforderung erfüllt
	Information und Mitwirkung der Bevölkerung (Art. 19 Abs. 3 und 4 RPV)	Eine Information und Mitwirkung der Bevölkerung und der interessierten Kreise wurde zwischen Juni und September 2015 durchgeführt. Der Erläuterungsbericht zeigt, wie die Einwendungen berücksichtigt worden sind.	Anforderung erfüllt
	Kontrolle der Vereinbarkeit mit der kantonalen Richtplanung (Art. 20 RPV)	Die Kantone hatten Anlässlich der Anhörung im Quartal 3/2015 Gelegenheit, noch vorhandene Widersprüche zur kantonalen Richtplanung festzustellen. Das Bereinigungsverfahren nach Art. 13 RPV wurde nicht verlangt.	Anforderung erfüllt
Form	Form der Sachplanfestlegungen (Art. 15 RPV)	Die verbindlichen Sachplanfestlegungen sind klar ersichtlich. Text und Karten geben Aufschluss über die zum Verständnis der Festlegungen erforderlichen Zusammenhänge.	Anforderung erfüllt
	Erläuterungen (Art. 16 RPV)	Der Erläuterungsbericht enthält Angaben über den Gegenstand und Ablauf der Planung und Zusammenarbeit. Er informiert über die Art und Weise der Berücksichtigung der verschiedenen Interessen.	Anforderung erfüllt

Veröffentlichung (Art. 4 Abs. 3 RPG)	Die Sachplananpassung wird auf Internet veröffentlicht und kann auf den Webseiten des BAZL, des ARE sowie bei den Raumplanungsfachstellen der involvierten Kantone konsultiert werden; auf Anfrage kann zudem eine Fassung in Papierform zugestellt werden.	Anforderung erfüllt
---	---	---------------------

## Synthese

Inhalt, Verfahren und Form des Sachplans entsprechen den Anforderungen des Raumplanungsrechts. Die Voraussetzungen sind somit erfüllt, um ihn als Sachplan nach Art. 13 RPG verabschieden zu können.

Bern, den 03.02.2016

BUNDESAMT FÜR RAUMENTWICKLUNG

DIE Direktorin



Dr. Maria Lezzi