



7.12.2007

Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)

Teil IIIC 5. Serie und Anpassung Konzeptteil III B3 (Grundsatz 5)

mit Erläuterungs- und Prüfungsbericht

Impressum

Herausgeber

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Karten reproduziert mit Bewilligung von

Bundesamt für Bevölkerungsschutz BABS, Verzeichnis der Kulturgüter
Bundesamt für Kultur BAK
Bundesamt für Landestopografie swisstopo, © 2008 swisstopo (JD072730)
Bundesamt für Statistik BFS
Bundesamt für Umwelt BAFU

Karten und grafische Gestaltung

Büro Rüttimann-Schneuwly, 3184 Wünnewil

Bezugsquelle

In elektronischer Form: www.bazl.admin.ch
Auch Französisch erhältlich

12.2007

Sachplan

Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)

**Teil IIIC 5. Serie und
Anpassung Teil IIIB3, Grundsatz 5
mit Erläuterungs- und Prüfungsbericht
7.12.2007**

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 Bereiche 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

Konzeptionelle Ziele und Vorgaben

Teil IIIB3 – Zivil mitbenützte Militärflugplätze (Anpassung Grundsatz 5)

Objektblätter (Teil IIIC)

BE	Saanen
BE	Zweisimmen
LU	Triengen
VD	Lausanne-La Blécherette (Anpassung)
VD	Payerne
VD	Bex (Anpassung)
NE	Neuchâtel

Legende zur Anlagekarte

Begriffserklärungen zum Objektblatt

Anhänge

Erläuterungsbericht nach Art. 16 RPV (Teil IIIC 5. Serie)

Prüfungsbericht nach Art. 17 RPV (Teil IIIC 5. Serie)

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. Die ersten vier Objektblattserien mit insgesamt 31 Flugplätzen verabschiedete der Bundesrat am 20. Januar 2002, am 14. Mai 2003, am 18. August 2004 und am 2. November 2005.

Vorliegend sind die fünfte Objektblattserie (SIL Teil IIIC) sowie die Anpassung des Grundsatzes 5 zur zivilen Mitbenützung von Militärplätzen (SIL Teil IIIB3).

Die fünfte Serie Objektblätter umfasst folgende Anlagen:

	Kanton	Anlage	Teilnetz
Neue Objektblätter	BE	Saanen	Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)
		Zweisimmen	Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)
	LU	Triengen	Flugfeld
	VD	Payerne	Zivil mitbenützter Militärflugplatz
	NE	Neuchâtel	Flugfeld
Anpassungen	VD	Lausanne-La Blécherette	Regionalflugplatz
		Bex	Flugfeld

Weitere Objektblattserien folgen.

Sachplaninhalt

Datum der Beschlussfassung durch die Bundesbehörde (Stand 7.12.2007)

IIIA Grundsätze zur Handhabung des SIL				Beschlüsse
	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
IIIB Konzeptionelle Ziele und Vorgaben				
	Generelle Ausrichtung der Zivilluftfahrt	IIIB – 3		18.10.2000
	Effiziente Nutzung der Luftfahrtinfrastruktur	IIIB – 3		18.10.2000
	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 (Anpassung/Reduktion des Netzes im Zusammenhang mit Interlaken)	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
	B5 – Heliports	IIIB1 – B7 – 24		18.10.2000
	B5 – Heliports (Anpassung des Netzes im Zusammenhang mit Interlaken)	IIIB1 – B7 – 24		02.11.2005
	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 – Lastaufnahmeplätze	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
IIIC Anlagespezifische Ziele und Vorgaben				
Objektblätter		Serie		
ZH	Hausen am Albis	3	IIIC – ZH-2	18.08.2004
ZH	Speck-Fehraltorf	3	IIIC – ZH-3	18.08.2004
ZH	Hasenstrick	4	IIIC – ZH-4	02.11.2005
BE	Bern-Belp	1	IIIC – BE-1	30.01.2002
BE	Interlaken	3	IIIC – BE-2	18.08.2004
BE	Interlaken (Anpassung)	4	IIIC – BE-2	02.11.2005

BE	Reichenbach	2	IIIC – BE-3	14.05.2003
BE	Courtelary	4	IIIC – BE-4	02.11.2005
BE	Biel-Kappelen	4	IIIC – BE-5	02.11.2005
BE	Langenthal	4	IIIC – BE-6	02.11.2005
BE	Saanen	5	IIIC – BE-7	07.12.2007
BE	St.Stephan	4	IIIC – BE-8	02.11.2005
BE	Zweisimmen	5	IIIC – BE-9	07.12.2007
LU	Triengen	5	IIIC – LU-1	07.12.2007
FR	Ecuvillens	1	IIIC – FR-1	30.01.2002
FR	Bellechasse	1	IIIC – FR-2	30.01.2002
FR	Gruyères	1	IIIC – FR-3	30.01.2002
FR	Schwarzsee	1	IIIC – FR-4	30.01.2002
SO	Grenchen	1	IIIC – SO-1	30.01.2002
SO	Olten	3	IIIC – SO-2	18.08.2004
GR	Samedan	1	IIIC – GR-1	30.01.2002
AG	Birrfeld	4	IIIC – AG-4	30.01.2002
AG	Birrfeld (Anpassung)	2	IIIC – AG-1	14.05.2003
AG	Fricktal-Schupfart	1	IIIC – AG-3	30.01.2002
TG	Amlikon	4	IIIC – TG-1	02.11.2005
TG	Lommis	4	IIIC – TG-2	02.11.2005
TG	Sitterdorf	4	IIIC – TG-3	02.11.2005
TI	Lugano-Agno	3	IIIC – TI-1	18.08.2004
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	Payerne	5	IIIC – VD-2	07.12.2007
VD	Bex	2	IIIC – VD-3	14.05.2003
VD	Bex (Anpassung)	5	IIIC – VD-3	07.12.2007
VS	Münster	2	IIIC – VS-2	14.05.2003
VS	Raron Flugplatz	2	IIIC – VS-3	14.05.2003
VS	Raron Heliport	2	IIIC – VS-6	14.05.2003
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	Môtiers	4	IIIC – NE-2	02.11.2005
NE	Neuchâtel	5	IIIC – NE-3	07.12.2007
JU	Bressaucourt	3	IIIC – JU-1	18.08.2004
Weitere Objektblattserien sind in Vorbereitung				

Konzeptionelle Ziele und Vorgaben

Teil IIIB3 – Zivil mitbenützte Militärflugplätze (Anpassung Grundsatz 5)

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

Der am 18. Oktober 2000 vom Bundesrat verabschiedete Grundsatz 5 lautet:

Die von der zivilen Mitbenützung ausgehende Lärmbelastung darf zu keinen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte gemäss Anhang 5 und 8 LSV führen. Wo die IGW gemäss Anhang 8 LSV bereits durch den militärischen Flugbetrieb überschritten werden, darf die von der zivilen Mitbenützung ausgehende Lärmbelastung nicht zu einer wahrnehmbaren Erhöhung der Gesamtlärmbelastung (militär und zivil) führen.

Im SIL Teil III B3 ist ebenfalls festgelegt, dass das Netz der zivil mitbenützten Militärflugplätze mit dem Militärflugplatz Payerne ergänzt und eine weitergehende zivile Mitbenützung des Militärflugplatzes Emmen geprüft werden sollen.

In der Folge hat sich gezeigt, dass die geplante zivile Mitbenützung in Payerne und in Emmen nach Umweltschutzgesetz als wesentliche Änderung einer bestehenden Anlage einzustufen ist und dass der Grundsatz 5 keinen Spielraum für eine solche Änderung offen lässt. Um diesen Widerspruch zu entschärfen und die angestrebte moderate Entwicklung des zivilen Flugbetriebs auf diesen Flugplätzen zu ermöglichen, ist eine Präzisierung des Grundsatzes 5 notwendig.

Als zuständige Bundesstellen haben sich das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), das Bundesamt für Umwelt (BAFU) und das Generalsekretariat des Departements für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (GS VBS) auf nachstehende Anpassung des Grundsatzes 5 geeinigt.

Diese Festlegung entspricht der «Wegleitung betreffend der zivilen Mitbenützung von Militärflugplätzen» (von den Bundesstellen unterzeichnet im März bzw. April 2007). In dieser Wegleitung sind auch die erwähnte zahlenmässige Begrenzung der zivilen Flugbewegungen ausserhalb der militärischen Betriebszeiten und die Kennzahlen der wesentlichen Änderung definiert. Mit dieser Wegleitung setzen sich die Bundesstellen einen Rahmen für die Beurteilung und Genehmigung von Projekten zur zivilen Mitbenützung von Militärflugplätzen. Für Dritte ist diese Wegleitung nicht verbindlich.

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

- G** 5. Die von der zivilen Mitbenützung ausgehende Lärmbelastung darf zu keinen Überschreitungen der massgebenden Belastungsgrenzwerte gemäss Anhang 5 und 8 LSV führen.

Eine neue zivile Mitbenützung im Sinne des USG muss die Planungswerte einhalten, eine bestehende die Immissionsgrenzwerte.

Wo die Immissionsgrenzwerte gemäss Anhang 8 bereits durch den militärischen Flugbetrieb überschritten werden, darf die von der zivilen Mitbenützung ausgehende Lärmbelastung maximal zu einer Erhöhung der Gesamtlärmbelastung (militär und zivil) von 1 dB(A) führen.

Werden die Immissionsgrenzwerte gemäss Anhang 8 durch den militärischen Flugbetrieb überschritten und handelt es sich um eine neue zivile Mitbenützung im Sinne des USG, so hat der zivile Betrieb von Montag – Freitag in der Zeit von 07.00 – 19.00 Uhr zu erfolgen. Die zivilen Flugbewegungen ausserhalb dieser Zeiten werden zahlenmässig begrenzt. Grundsätzlich sollen sich die zivilen Flugbewegungen auf die ordentlichen militärischen Jet-Betriebszeiten (max. 08.00 – 12.00 und 13.00 – 17.00 Uhr) konzentrieren.

Objektblätter 5. Serie

IIIC – BE-7	Saanen
IIIC – BE-9	Zweisimmen
IIIC – LU-1	Triengen
IIIC – VD-1	Lausanne-La Blécherette (Anpassung)
IIIC – VD-2	Payerne
IIIC – VD-3	Bex (Anpassung)
IIIC – NE-3	Neuchâtel

Legende zur Anlagekarte

Anlage: **Saanen**

BE-7

Teilnetz: Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Bern
- Perimetergemeinden: Saanen
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Rougemont, Saanen
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Saanen
- Verkehrsleistung:
 - Ø 10 Jahre: 6'850 (1992-2001)
 - max. 10 Jahre: 7'465 (2002)
 - Potential SIL: 8'200

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 Helikopterbasis.

Stand der Koordination:

Funktion und Entwicklung des Flugplatzes gemäss SIL sind mit dem kantonalen Leitbild Luftverkehr abgestimmt. Der Flugplatz soll im heute akzeptierten Rahmen weiter genutzt werden, die Entwicklung des Betriebs darf zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen (vgl. SIL Teil III B3–15, Grundsatz 4). Der Flugplatz funktioniert zusammen mit den Flugplätzen 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 Schutzzielen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll).

Verweis:

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

Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 1.8.1986
- Betriebsreglement vom 1.5.1997
- Lärmbelastungskataster 1994 (Anpassung erforderlich gemäss Lärmberechnung 2004)
- Hindernisbegrenzungskataster vom 1.12.1997
- Koordinationsprotokoll vom Juni 2004

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

Das VBS hat Teile des Flugplatzes verkauft. Der Vertrag tritt in Kraft, sobald die Umnutzung genehmigt ist. Ein Teil des Flugplatzareals wird weiterhin vom *Militär* genutzt.

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.

Auf dem Flugplatzareal besteht ein Projekt zur Erweiterung der *Poloanlage*. Dies würde die Verlegung des bestehenden Rollwegs bedingen, was im Konflikt mit dem militärisch genutzten Areal steht.

3

ERLÄUTERUNGEN

Zweckbestimmung, Betrieb:

Die Zweckbestimmung für den Flugplatz Saanen ist bereits im Teil III B3 des SIL verbindlich festgesetzt. Der Helikopterbetrieb der Air Glacier 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.

Detaillierte Angaben zum Ablauf des Umnutzungsverfahrens und den erforderlichen Gesuchsunterlagen sind im Merkblatt des BAZL (Fassung vom Mai 2003) enthalten.

Der Flugplatz dient neben der fliegerischen Nutzung auch verschiedenen nichtaviatischen 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 nicht aviatisch genutzten landwirtschaftlichen Kulturlandflächen zwischen den einzelnen Anlageteilen, das vom Militär weiterhin genutzte Areal sowie 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. In Absprache mit den Grundeigentümern wird die Fläche östlich der bestehenden Bauten bereits heute zeitweise als Abstellplatz für Flugzeuge und als Fallschirmlande- und -instruktionsplatz genutzt.

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 8'200 (Lärmberechnung vom 28.1.2004 bzw. vom 11.11.2003 für den Betriebszustand 2002, dient auch als Nachweis für die Lärmbelastung im Umnutzungsverfahren). 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).

ZUSTÄNDIGE STELLE

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

Flugplatzhalterin:
 Flugplatz-Genossenschaft
 Gstaad-Saanenland, Postfach 328, 3780 Gstaad

Die Verkehrsleistung von jährlich 8'200 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 Fluglärmbelastung führen darf, Rechnung getragen.

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 leiserem 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.

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

Hindernisbegrenzung:

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

Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:

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

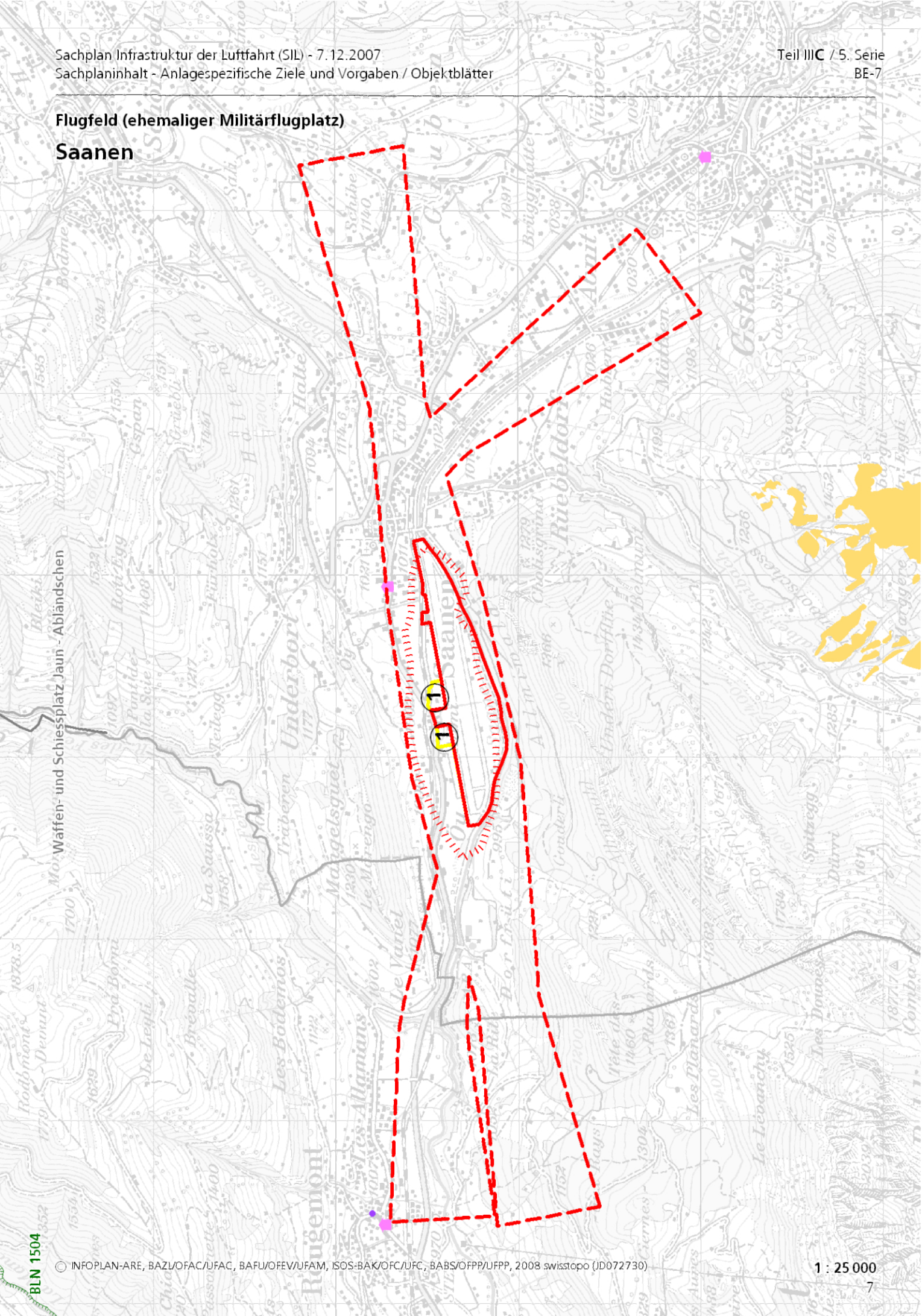
Die Realisierung ökologischer Ausgleichsmassnahmen auf dem Flugplatz soll den naturräumlichen, landwirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten Rechnung tragen. Als Richtwert ist von 12% der Fläche des Flugplatzperimeters auszugehen. Die Ausgleichsflächen sollen primär innerhalb des Perimeters realisiert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

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

<p>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.</p> <p>Die konkreten Massnahmen (Bewirtschaftungsauflagen) sollen mit dem Eintrag einer Grunddienstbarkeit im Grundbuch sowie mit einer Auflage im Entscheid zur Umnutzung des Flugplatzes sichergestellt werden.</p> <p>Der Raumbedarf der Saane gemäss Art. 21 der Wasserbauverordnung WBV ist zu beachten. Allfällige Gewässerschutzmassnahmen bei der Weiternutzung der Unterstände entlang der Saane sind im Umnutzungsverfahren zu treffen.</p> <p>Die Altlasten gemäss Verdachtsflächenkataster des VBS werden im Zusammenhang mit dem Verkauf des Flugplatzes untersucht und soweit notwendig saniert.</p> <p>Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten: BLN: 1504 Vanil Noir</p> <p>Erschliessung: Die Zufahrt zum Flugplatz erfolgt weiterhin von Norden. Die Zufahrten zu den Militäranlagen von Süden und von Norden mit Querung der Piste bleiben bestehen.</p>	
--	--

Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)

Saanen



Anlage: **Zweisimmen**

BE-9

Teilnetz: Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Bern
- Perimetergemeinden: Zweisimmen
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Zweisimmen
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Zweisimmen
- Verkehrsleistung:
 - Ø 10 Jahre: 4'680 (1992-2001)
 - max. 10 Jahre: 5'360 (1994)
 - Potential SIL: 5'620

Zweck der Anlage/Funktion im Netz:

Ehemaliger Militärflugplatz mit ziviler Mitbenützung seit 1963, Betrieb durch die Flugplatzgenossenschaft Zweisimmen.

Zivile Nutzung mit den Schwerpunkten Touristik- und Geschäftsflüge, Motor- und Segelflugsport und einer Helibasis für Rettungs- und Arbeitsflüge.

Stand der Koordination:

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

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

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

Verweis:

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

Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 11.10.1971
- Betriebsreglement vom 1.6.1984 mit Landekar-te vom 27.7.1995
- Lärmberechnung 2002
- Hindernisbegrenzungskataster vom 28.5.1997
- Koordinationsprotokoll vom März 2003

<p>Das VBS beabsichtigt, den Flugplatz zu verkaufen.</p> <p>Auf dem Flugplatz befindet sich eine Helibasis für Rettungsflüge mit Arbeitsflügen als ergänzender Nutzung. Eine zweite Heliunternehmung möchte eine Basis für Arbeitsflüge eröffnen.</p> <p>Der Regierungsrat des Kantons Bern misst dem Projekt eine grosse wirtschaftliche Bedeutung für die Region bei. Er hat dem Bundesrat beantragt, im SIL den notwendigen Spielraum für dessen Realisierung einzuräumen. Mit der entsprechenden Festlegung der Zweckbestimmung des Flugplatzes soll dies ermöglicht werden. Die Flüge dieser zweiten Heliunternehmung dürfen jedoch nicht dazu führen, dass die aufgrund der vorgegebenen Bewegungszahl berechneten Lärmkurven überschritten werden.</p>			
<p>F E S T L E G U N G E N</p> <p>Zweckbestimmung:</p> <p>Der Flugplatz Zweisimmen ist ein privates Flugfeld. Er dient den Touristik- und Geschäftsflügen sowie dem Motor- und Segelflugsport, inklusive der fliegerischen Aus- und Weiterbildung für Flächenflugzeuge. Er ist Standort von Helikopterunternehmungen für Rettungs- und Arbeitsflüge. Er funktioniert zusammen mit den Flugplätzen Saanen und St. Stephan als Flugplatzsystem mit klarer Aufgabenteilung, regional sollen keine doppelspurigen Luftverkehrsangebote entstehen.</p> <p>Der Flugplatz wird im heute akzeptierten Rahmen weiter genutzt, die Entwicklung des Betriebs darf zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen.</p> <p>Für die Umwandlung der Militäranlage in einen zivilen Flugplatz ist ein Umnutzungsverfahren nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes erforderlich.</p> <p>Rahmenbedingungen zum Betrieb:</p> <p>Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. Das Betriebsreglement wird im Umnutzungsverfahren überprüft und bei Bedarf angepasst. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.</p> <p>Flugplatzperimeter:</p> <p>Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal einschliesslich dem Areal für eine neue Helikopterbasis [1] (vgl. Anlagekarte).</p> <p>Lärmbelastung:</p> <p>Gebiet mit Lärmbelastung (vgl. Anlagekarte). Die entsprechende Festlegung der zulässigen Lärmbelastung nach Lärmschutzverordnung (LSV) erfolgt im Rahmen des Umnutzungsverfahrens.</p>	<p>G/F</p> <ul style="list-style-type: none">•••••	<p>Z</p>	<p>V</p>

	G/F	Z	V
<p>Hindernisbegrenzung: Gebiet mit Hindernisbegrenzung (vgl. Anlagekarte).</p> <p>Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden.</p> <p>Die ökologische Aufwertung wird entlang der Simme auf den im Rahmen der Koordination bezeichneten Flächen realisiert. Die konkreten Massnahmen sind im Rahmen des Umnutzungsverfahrens zu bestimmen. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • • • 		
<p>E R L Ä U T E R U N G E N</p> <p>Zweckbestimmung, Betrieb: Der bestehende Grundsatz im Konzeptteil des SIL, wonach mit einer differenzierten Zweckbestimmung der Flugplätze auf die Dauer sicherzustellen ist, dass regional keine doppelspurigen Luftverkehrsangebote entstehen (SIL Teil III B3-15) ist das Ergebnis der damaligen Verhandlungen. Er entspricht einem Kompromiss zwischen regionalen und wirtschaftlichen Interessen einerseits und überregionalen Interessen von Raumplanung und Umweltschutz andererseits. Nur unter diesen Bedingungen hat der Bundesrat am 18. 10. 2000 der Weiterführung des zivilen Betriebs auf allen drei Flugplätzen (Saanen, St. Stephan, Zweisimmen) zugestimmt. Vor diesem Hintergrund wurde die Zweckbestimmung für den Flugplatz Zweisimmen im Teil III B3 des SIL verbindlich festgesetzt, der Helikopterverkehr wurde auf den Betrieb einer Rettungsbasis beschränkt.</p> <p>Damit die Voraussetzungen für den Bau der geplanten zweiten Helikopterbasis geschaffen werden können, wird die Zweckbestimmung nun mit Arbeitsflügen für Helikopter ergänzt. Mit dieser Zweckbestimmung bleiben touristische Flüge ausgeschlossen.</p> <p>Detaillierte Angaben zum Ablauf des Umnutzungsverfahrens und den erforderlichen Gesuchsunterlagen sind im Merkblatt des BAZL (Fassung vom Mai 2003) enthalten.</p> <p>Der Flugplatz dient neben der fliegerischen Nutzung auch verschiedenen nichtaviatischen Nutzungen. Diese sind nicht Gegenstand des SIL. Die Koordination wird durch den Flugplatzhalter sicher gestellt, er ist für die Sicherheit auf dem Flugplatz verantwortlich.</p> <p>Flugplatzperimeter, Infrastruktur: Der Flugplatzperimeter umgrenzt die für den zivilen Flugbetrieb benötigten Bauten und Anlagen: die Piste mit den Unterständen U5 bis U8 entlang der Simme, die Parzelle mit C-Büro und Hangar, den Unterstand U2 mit Zufahrt / Parkplatz, die bestehende Basis der BOHAG sowie das Areal für die neue Helikopterbasis.</p>	<p>ZUSTÄNDIGE STELLE</p> <p><i>Zuständiges Bundesamt:</i> Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern</p> <p><i>Flugplatzhalterin:</i> Flugplatzgenossenschaft Zweisimmen, Eggstrasse 17, 3770 Zweisimmen</p>		

Lärmbelastung:

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

Die Lärmbelastungskurve basiert auf einer jährlichen Bewegungszahl von 5'620 (Lärmberechnung vom November 2002, dient auch als Nachweis für die Lärmbelastung im Umnutzungsverfahren). 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).

Die Verkehrsleistung von jährlich 5'620 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 der Flugplatz im heute akzeptierten Rahmen weitergenutzt werden bzw. die Entwicklung des Betriebs zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen darf, Rechnung getragen.

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

Hindernisbegrenzung:

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

Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:

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

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

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

Gemäss dem Landschaftskonzept Schweiz (Sachziel 4C) sind bei der Liquidation ehemaliger Militärflugplätze die ökologischen Werte zu beachten und der ökologische Ausgleich zu fördern. Auf Basis einer Studie von VBS und BUWAL (Natur- und Landschaftsschutz bei der Liquidation von Militärflugplätzen, Dezember 1995) sind die ökologischen Ausgleichsflächen in einem 15 m breiten Streifen entlang der Simme ausgeschieden worden (vgl. Koordinationsprotokoll bzw. Perimeterplan vom 17. September 2002). Diese Flächen können dem ökologischen Ausgleich zum zivilen Flugbetrieb angerechnet werden.

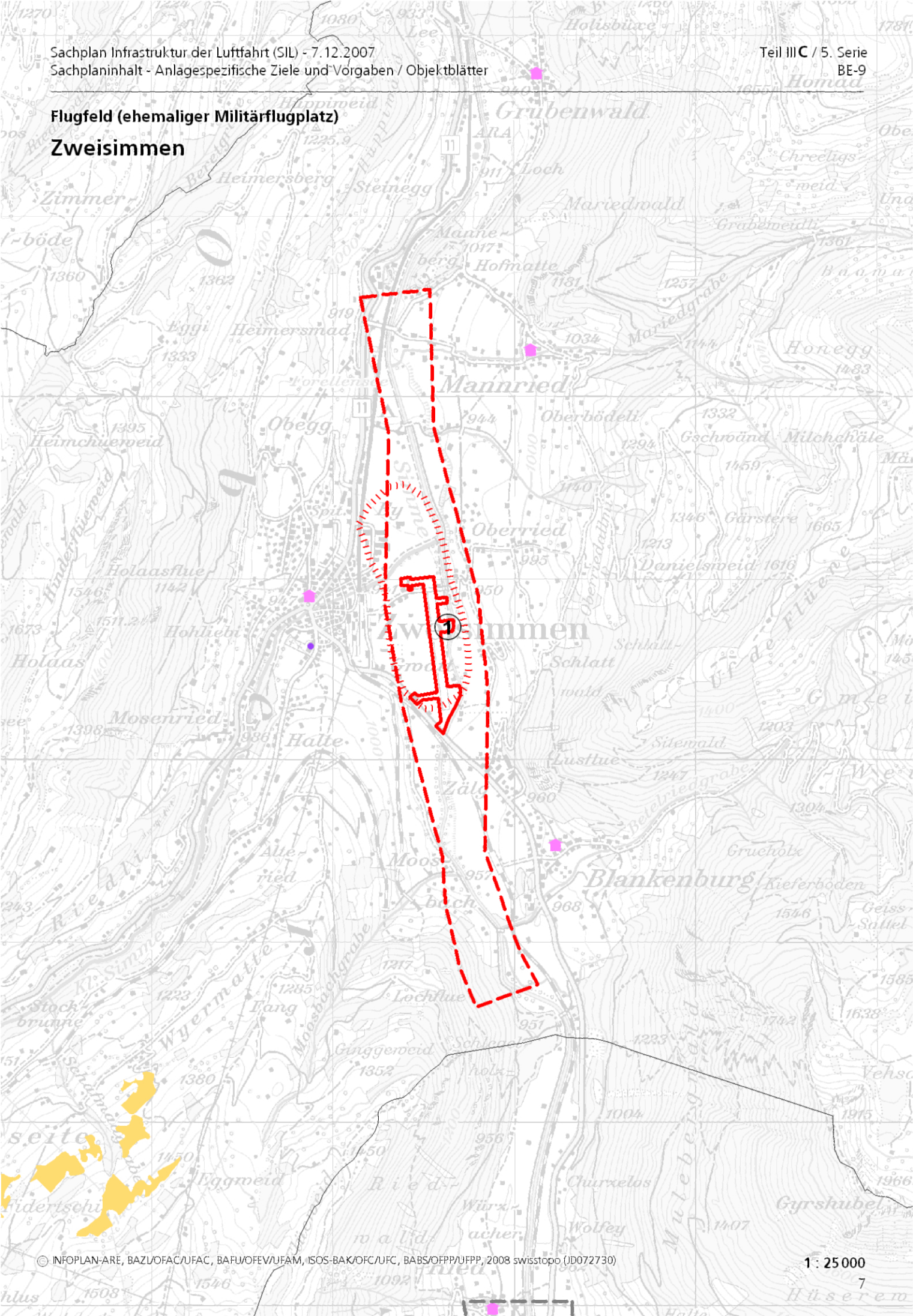
Die konkreten Massnahmen (Bewirtschaftungsauflagen) werden am besten im Rahmen der Landverhandlungen zwischen dem VBS und den künftigen Grundeigentümern vereinbart und mit dem Eintrag einer Grunddienstbarkeit im Grundbuch sowie mit einer Auflage im Entscheid zur Umnutzung des Flugplatzes verbindlich sicher gestellt.

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

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

Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)

Zweisimmen



Anlage: **Triengen**

LU-1

Teilnetz: Flugfeld

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Luzern
- Perimetergemeinden: Triengen
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Büron, Triengen
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Büron, Triengen
- Verkehrsleistung:
 - Ø 4 Jahre: 24'860 (2001-2004)
 - max. 10 Jahre: 28'420 (2003)
 - Datenbasis LBK: 32'594 (1993)
 - Potential SIL: 27'500

Zweck der Anlage/Funktion im Netz:

Flugfeld, seit 1947 in Betrieb, dient vorwiegend dem Flugsport
 Gewerbsmässiger Luftverkehr (Taxi- und Transportflüge), nichtgewerbsmässige Flüge (Motor-, Helikopter und Segelflug, Schulung, Fallschirmsport, Werkflüge)

Stand der Koordination:

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

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

Die Flugplatzhalterin plant eine *Verlängerung der Piste* um 160 Meter nach Süden. Ziele sind die Erhöhung der Sicherheit bei Start und Landung sowie eine Reduktion der Lärmbelastung. Die Pistenverlängerung bedingt die Verlegung eines Flurwegs. Der Flugbetrieb wird nicht ausgedehnt. Aus raumplanungs- und umweltrechtlicher Sicht bestehen keine grundsätzlichen Vorbehalte. Die Pistenverlängerung erfordert eine *Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)*. Die UVP erfolgt im Rahmen der Plangenehmigung.

Verweis:

Teilnetz Flugfelder III – B4

Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 17.5.1974 (Stand 21.3.1996)
- Betriebsreglement vom 3.10.1994
- Lärmbelastungskataster von 1993
- Hindernisbegrenzungskataster vom 15.09.1997
- Koordinationsprotokoll vom Februar 2007

<p>Die Gemeinde Triengen passt die <i>Flugfeldzone</i> an die neuen Gegebenheiten an. Gleichzeitig wird der <i>Dienstbarkeitsvertrag</i> zwischen der Gemeinde Triengen und der Flugplatzhalterin bezüglich Ausgestaltung und Betrieb des Flugfelds angepasst. Unter anderem wird die <i>Verkehrsleistung</i> neu auf 27'500 statt 32'500 Flugbewegungen/Jahr begrenzt.</p> <p>Die Flugplatzhalterin trifft <i>Massnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation</i> (Checkflüge, interne Schulung, Information der Piloten, laufende Behandlung der Lärmklagen, interne Sanktionen).</p>			
<p>F E S T L E G U N G E N</p> <p>Zweckbestimmung: Der Flugplatz Triengen ist ein privates Flugfeld. Er dient dem Flugsport (inkl. Fallschirm- und Segelflugsport), der fliegerischen Aus- und Weiterbildung sowie Arbeits- und Touristikflügen.</p> <p>Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Flugbetrieb wird grundsätzlich im bisherigen Rahmen weitergeführt. Zur Verbesserung der betrieblichen Abläufe kann die Hartbelagpiste nach Süden verlängert werden.</p> <p>Die Auswirkungen auf Raum und Umwelt sind im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens zu untersuchen und falls erforderlich mit geeigneten Massnahmen auszugleichen.</p> <p>Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.</p> <p>Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal einschliesslich dem Fallschirmlandeplatz [1] sowie den Flächen für die Pistenverlängerung mit dem dazu gehörenden Rollweg [2] und die Erweiterung von Abstellplätzen und Hangarbauten (vgl. Anlagekarte).</p> <p>Lärmbelastung: Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Im Rahmen der Genehmigung der Pistenverlängerung sind die zulässige Lärmbelastung nach LSV festzulegen und der Lärmbelastungskataster entsprechend anzupassen.</p> <p>Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte). Im Falle einer Pistenverlängerung ist das Gebiet mit Hindernisbegrenzung anzupassen.</p> <p>Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden. Die Flugplatzhalterin prüft die Möglichkeiten dazu und legt in Absprache mit der Gemeinde und den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton das Vorgehen zur Umsetzung fest. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.</p>	<p>G/F</p> <ul style="list-style-type: none">••••••••	<p>Z</p>	<p>V</p>

ERLÄUTERUNGEN

Zweckbestimmung, Betrieb:

Der Flugbetrieb wird grundsätzlich im bisherigen Rahmen weitergeführt. Die Flugplatzhalterin sieht einzelne Anpassungen vor, die eine Änderung des Betriebsreglements erfordern (Kunstflüge, Fallschirmbetrieb). Auf Grund der geplanten Pistenverlängerung sind die An- und Abflugverfahren zu überprüfen.

Die Änderungen im Flugbetrieb werden ebenfalls privatrechtlich, im Dienstbarkeitsvertrag mit der Gemeinde Triengen, geregelt. Unter anderem wird die Verkehrsleistung neu auf jährlich maximal 27'500 statt wie bisher 32'500 Flugbewegungen begrenzt (im Schnitt von 5 Jahren maximal 25'000 Flugbewegungen, täglich maximal 300 Flugbewegungen). Nach 10 Jahren können die Vertragsparteien diese Zahlen anpassen.

Flugplatzperimeter, Infrastruktur:

Der Flugplatzperimeter umgrenzt die bestehenden Flugplatzanlagen inkl. Sicherheitsabstände sowie die notwendigen Flächen für die Erweiterungsprojekte der Flugplatzhalterin. Diese Projekte beinhalten die Verlängerung der Piste nach Süden mit entsprechendem Rollweganschluss, die Erweiterung der Flugzeugabstellfläche südlich des bestehenden Hangars sowie den Bau eines neuen Hangars. Ebenfalls in den Perimeter integriert ist der bestehende Fallschirmlandeplatz.

Im Einzelnen plant die Flugplatzhalterin eine Verlängerung der bestehenden Hartbelagpiste um 160 m in Richtung Süden. Ziele sind die Erhöhung der Sicherheit bei Start und Landung sowie eine Reduktion der Lärmbelastung im Norden des Flugplatzes (Siedlungsgebiet von Triengen) durch die Verschiebung des Startpunkts gegen Süden. Die Sicherheitsabstände zur Bahnlinie bestimmen die Lage der Pistenschwelle im Südbereich.

Die Pistenbreite beträgt 15 m. Eine Verbreiterung der Piste auf das empfohlene Mass von 18 m ist derzeit nicht vorgesehen. Der Flugplatzperimeter lässt jedoch Raum für eine solche Verbreiterung. Im Dienstbarkeitsvertrag zwischen der Gemeinde Triengen und der Flugplatzhalterin ist eine solche Verbreiterung ebenfalls ausgewiesen (Pistenmass 575x18 m).

Aus Sicherheitsgründen muss bei einer Pistenverlängerung der bestehende Flurweg im südlichen Bereich verlegt werden. Der neue Weg wird als Fortsetzung des bestehenden Wegs parallel zur Piste in einem Abstand von 30 m weitergeführt. Die Wegverlegung ist privatrechtlich sicherzustellen.

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

Der Flugplatzperimeter entspricht mit Ausnahme der Erweiterungsflächen im Süden und Südosten weit gehend der geltenden Flugfeldzone im Zonenplan der Gemeinde Triengen. Die Gemeinde beabsichtigt, diese Flugfeldzone dem Flugplatzperimeter anzupassen.

Lärmbelastung:

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

Die Lärmbelastungskurve basiert auf der Lärmberechnung vom Oktober 2007, die im Rahmen des Umweltverträglichkeitsberichts zur geplanten Pistenverlängerung durchgeführt wurde. Diese Lärmberechnung beruht auf der im Grundbuch zu verankernden Zahl von 27'500 Flugbewegungen

ZUSTÄNDIGE STELLE

Zuständiges Bundesamt für die zivilaviatische Nutzung:
 Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern

Flugplatzhalterin:
 Flying Ranch AG, Flugplatz, 6234 Triengen

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).

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung zur Pistenverlängerung sind die zulässige Lärmbelastung nach LSV festzulegen und der Lärmbelastungskataster entsprechend anzupassen.

Zur Verbesserung der Lärmsituation sieht die Flugplatzhalterin zudem verschiedene Massnahmen vor: Checkflüge, interne Schulung, Information der Piloten, laufende Behandlung der Lärmklagen, interne Sanktionen bei Missachtung von Weisungen der Flugplatzhalterin.

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisfreihalteflächen im geltenden Hindernisbegrenzungskataster von 1997 (bis 60 m über Grund). Bei einer Pistenverlängerung nach Süden ist der Hindernisbegrenzungskataster im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens anzupassen.

Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:

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

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

Die Ausgleichsmassnahmen sollen in erster Linie auf freiwilliger Basis realisiert werden, können im Rahmen eines Plangenehmigungsverfahrens aber auch verbindlich verlangt werden (z.B. Pistenverlängerung). Erste Abklärungen haben gezeigt, dass die Realisierung ökologischer Ausgleichsflächen auf dem Flugplatz möglich ist. Die Flugplatzhalterin zeigt im Umweltverträglichkeitsbericht zur Pistenverlängerung nun auf, in welcher Form und mit welchen Mitteln sie den ökologischen Ausgleich realisieren will (genaue Lage, Bewirtschaftung bzw. Pflege und rechtliche Sicherstellung dieser Flächen). Als Arbeitshilfe haben die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis erarbeitet (BAZL/BUWAL 2004).

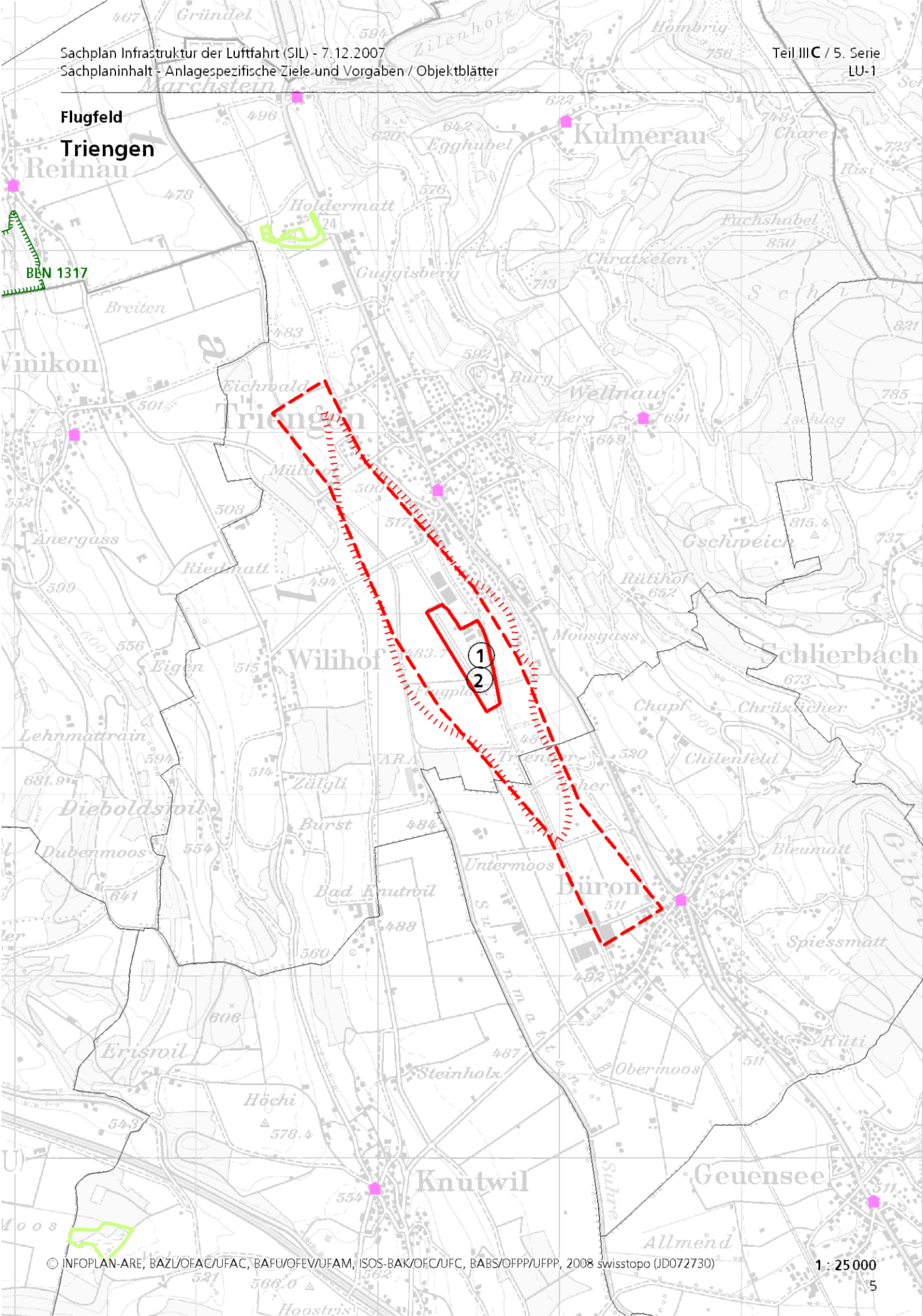
Im Umweltverträglichkeitsbericht zur Pistenverlängerung werden ebenfalls die Auswirkungen des Flugbetriebs auf den bestehenden Wildtierkorridor untersucht und je nach Ergebnis Massnahmen zu dessen Erhaltung oder Verlegung vorgeschlagen.

Durch die geplante Pistenverlängerung werden Fruchtfolgeflächen beansprucht. Im Umweltverträglichkeitsbericht zur Pistenverlängerung ist nachzuweisen, dass das im Sachplan des Bundes festgelegte kantonale Kontingent an Fruchtfolgeflächen eingehalten werden kann.

Die Auswirkungen der geplanten Pistenverlängerung auf den Gewässerschutz bzw. Massnahmen zur Entwässerung der Piste sind ebenfalls im Umweltverträglichkeitsbericht aufzuzeigen.

Angaben zu dem auf der Karte mit Nummer markierten Schutzgebiet:

BLN: 1317 Endmoräne Staffelbach



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:

- Cantons: Vaud
- Communes de site: Lausanne
- Communes avec limitation d'obstacles: Lausanne, Le Mont-sur-Lausanne, Romanel-sur-Lausanne
- Communes avec exposition au bruit: Lausanne, Le Mont-sur-Lausanne, Prilly, Romanel-sur-Lausanne
- Prestations de trafic:
 - moyenne 4 ans: 32'780 (2003–2006)
 - max. 10 ans: 36'661 (2002)
 - base de référence CB: 45'000 (1996)
 - 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 17.7.1991
- cadastre d'exposition au bruit de juillet 1996
- cadastre de limitation d'obstacles de mars 1995
- plans des zones de sécurité de février 1978
- protocole de coordination de juin 2006

<p><i>L'infrastructure, le périmètre et l'exploitation</i> de l'installation sont pour l'essentiel coordonnés, en partenariat avec le canton et les communes, avec les utilisations adjacentes. Les problèmes en suspens (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 –, abaissement des surfaces de sécurité) sont identifiés dans le protocole de coordination. Ils doivent en règle générale être réglés au niveau cantonal pour ceux qui concernent les utilisations voisines.</p> <p>Un nouveau processus de coordination s'est déroulé suite au projet de déménagement de la base REGA et la construction d'un nouveau bâtiment. Les effets particuliers ont été pris en considération.</p> <p>Le domaine du bruit et ses conséquences ont été examinés et coordonnés dans le cadre de la coordination liée au projet de nouvelle infrastructure de la REGA. Les courbes de bruit reflètent les discussions; elles se basent sur l'exploitation définie par le projet de règlement d'exploitation, approuvé en 2005 et pendant devant le Tribunal administratif fédéral, et intègrent les modifications des trajectoires de vols des hélicoptères de la REGA.</p> <p>Une étude de faisabilité devra être effectuée sur l'abaissement des surfaces de sécurité en cas de mise en place d'un système de navigation aux instruments.</p> <p>Enfin, l'utilisation des hangars en contrebas de la piste doit être examinée. Elle nécessite la création partielle d'une voie de roulage. L'augmentation du périmètre qui en résulte est prise en considération sous forme de coordination en cours.</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>D É C I S I O N S</p> <p>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.</p> <p>Un développement est possible lorsque les prestations en question répondent à un besoin de développement régional et à un intérêt public.</p>	<p>P/CR</p> <ul style="list-style-type: none"> • • 	<p>CC</p>	<p>IP</p>

3

	P/CR	CC	IP
<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> <p>Equipement: L'accès à l'aérodrome se fait par la route et par bus urbains.</p> <p>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 «Blécherette Région» – composé de trois sites distincts sur les communes de Lausanne, du Mont-sur-Lausanne et de Romanel-sur-Lausanne [3].</p>	<p>•</p> <p>•</p>	<p>•</p>	
<p>E X P L I C A T I O N S</p> <p>Fonction de l'installation, exploitation: Pas de développement prévu de l'installation. Le cadre général actuel reste inchangé avec une enveloppe de 45'000 mouvements. Cependant, conformément à la concession de construction d'août 1998, une année après la mise en service de la nouvelle piste, l'exploitant de l'aéroport a établi un rapport dans lequel il a proposé des modifications de l'exploitation visant une réduction du bruit. Les modifications de l'exploitation proposées par l'exploitant dans le rapport du 18 mars 2002 confirment l'opportunité d'ouvrir une procédure de modification du règlement d'exploitation. Les éventuelles adaptations ne seront effectives et/ou optimisées qu'une fois la procédure menée à terme.</p> <p>Les grandes lignes des modifications de l'exploitation visant à réduire la charge sonore sont les suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - prolongation de la trajectoire vers le nord après décollage de la piste 36, - approches directes, - élévation et déplacement des secteurs d'entrée, - élévation de la volte, - approches et décollages des hélicoptères par l'ouest également, les arrivées par l'est étant maintenues. <p>En outre, l'aéroport étant ouvert de 8h00 à 20h00 (ou jusqu'au crépuscule civil si celui-ci a lieu avant), la modification du règlement d'exploitation prévoit également l'octroi de dérogations suivant deux régimes distincts en fonction de la période considérée:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) du crépuscule civil à 20h00 (soit pour la période de novembre à mars): <ul style="list-style-type: none"> - pour tous types de vols - autorisation avec PPR (prior permission required) 2) de 20h00 à 22h00 et de 7h00 à 8h00: <ul style="list-style-type: none"> - pour les vols d'affaires uniquement - autorisation avec PPR - surtaxe de CHF 100.- par quart d'heure de dérogation après 20h00 et avant 8h00. <p>L'exploitant tient un journal des dérogations.</p>	<p>INSTANCES RESPONSABLES</p> <p><i>Office fédéral compétent:</i> Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), 3003 Berne</p> <p><i>Exploitant d'aérodrome:</i> A.R.L.B. SA, Aéroport Région Lausannoise La Blécherette SA, Case postale 25, 1018 Lausanne</p>		

Les communes de Romanel-sur-Lausanne et de Jouxens-Mézery n'acceptent pas le premier régime dérogatoire ci-dessus. L'aéroport tient, quant à lui, à conserver la possibilité de déroger exceptionnellement jusqu'à 20h00 en hiver pour tous les types d'avions. La coordination n'a pas permis de trouver une position commune entre tous les partenaires. Le conflit relatif au régime dérogatoire persiste mais n'a pas de conséquences sur la présente fiche quelle que soit l'issue du différend. Celui-ci devra être réglé dans le cadre de la procédure d'approbation du règlement d'exploitation.

Cette dernière a été menée jusqu'à son terme avec la décision de l'OFAC du 17 août 2005 approuvant le nouveau règlement d'exploitation. Cette décision fait actuellement l'objet d'un recours auprès du Tribunal administratif fédéral qui est suspendu depuis juin 2006. Des pourparlers se sont, en effet, tenus entre, d'une part, l'exploitant de l'aéroport et, d'autre part, les recourants en vue de trouver un terrain d'entente à propos du règlement d'exploitation. Les parties sont parvenues à dégager une solution de consensus. Le résultat de leur démarche est consigné dans une convention signée par tous les recourants et l'exploitant. Ce dernier a converti le contenu de la convention en requête tendant à modifier le règlement d'exploitation. Cette modification a été approuvée par l'OFAC le 4 mai 2007; elle est actuellement dans la phase du délai de recours.

Deux ans après son entrée en vigueur, le régime dérogatoire prévu par le nouveau règlement sera évalué par tous les partenaires de la coordination, dans le but de faire le bilan de la situation et des expériences menées et d'en tirer les conséquences sur le règlement d'exploitation.

Périmètre d'aérodrome, infrastructure:

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

Les projets de construction de hangars et d'un bâtiment administratif, dont les plans sont approuvés, ont été intégrés dans la coordination et leurs effets pris en compte.

Le périmètre PSIA reprend pour partie le périmètre communal, défini par le PPA n° 661 pour les activités aéronautiques. Le PPA prévoit un endroit réservé aux hélicoptères, en particulier destiné à la REGA. Le projet de construction d'une nouvelle base pour la REGA a également été intégré dans la coordination et ses effets pris en compte. Elle trouve désormais sa place à l'intérieur du périmètre d'aérodrome défini par le PSIA, en accord avec le PPA.

En outre, afin de garantir la sécurité des opérations de et vers la base REGA, l'exploitation aux abords de celle-ci et l'éventuelle séparation des trafics (avions/hélicoptères) devra faire l'objet d'un examen approfondi. La question de la mise en place d'une FATO (Final Approach and Takeoff Area), surface libre d'obstacles, indépendante de la piste, doit être examinée. Selon l'option prise, une modification du périmètre pourrait être nécessaire. Toutefois, cette solution devra prendre en compte le futur déplacement de la route de Romanel et l'éventuelle présence des câbles servant à l'alimentation électrique du trolleybus.

Enfin, l'ARLB a le projet de maintenir en fonction les hangars sis en contrebas de la piste, soit aux abords de la future 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 partiellement à créer, située à l'intérieur du périmètre. La Ville confirme la nécessité d'examiner le classement (d'un point de vue historique) de la porte du hangar. Pour ce faire, le périmètre PSIA doit être agrandi. Cette augmentation figure dans la catégorie «coordination en cours», le projet n'étant pas encore définitif.

Si des projets d'infrastructures nouvelles deviennent réalité, une nouvelle coordination devra avoir lieu sur tous les thèmes concernés par le projet (périmètre, bruit, obstacles, etc.). Le cas échéant, le PSIA sera adapté et une procédure d'approbation de plans sera menée.

Exposition au bruit:

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

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

La courbe de bruit (55 dB) 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 prochaine procédure d'approbation des plans de la nouvelle base REGA.

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 «Blécherette 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.

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

Limitation d'obstacles:

Le territoire avec limitation d'obstacles est défini par le périmètre des surfaces de limitation d'obstacles selon le plan des zones de sécurité de février 1978.

Le cadastre de limitation d'obstacles et le plan de la zone de sécurité devront éventuellement être adaptés en relation avec le déménagement de la base REGA et la mise en place d'une FATO, conformément aux normes de l'OACI. La situation à cet endroit doit être ré-examinée.

En cas d'adaptation du plan des zones de sécurité suite à la mise en place d'un système de navigation aux instruments (p. ex. GPS), une procédure d'approbation du plan des zones de sécurité sera menée et le PSIA devra être adapté. Une nouvelle coordination devra avoir lieu.

Protection de la nature et du paysage, environnement:

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

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 à l'aide d'exemples tirés de la réalité. Les besoins de l'agriculture ont été pris en compte. (cf. Brochure «La compensation écologique sur les aéroports. Recommandations», OFEFP 2004).

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.

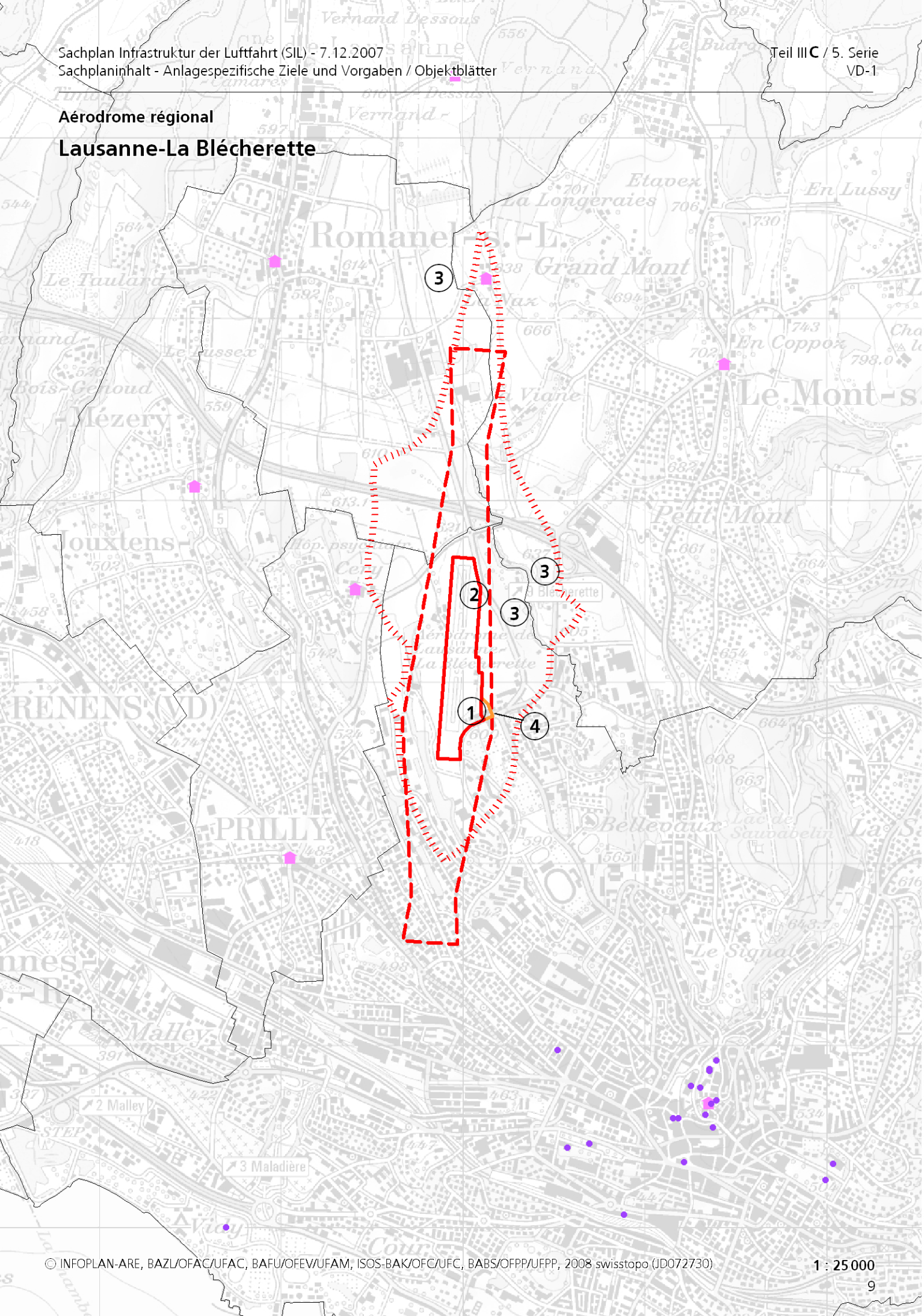
Lors d'éventuels futurs projets de construction, il faudra vérifier si l'installation se trouve dans le domaine d'application de l'Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM).

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: **Payerne (nouvelle utilisation projetée)**

VD-2

Réseau partiel: Aérodrome militaire avec utilisation civile

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

Informations générales et données techniques:

- Cantons: Vaud et Fribourg
- Communes de site: Bussy (FR), Grandcour, Morens (FR), Payerne, Rueyres-les-Prés (FR)
- Communes avec limitation d'obstacles: Bussy (FR), Corcelles-près-Payerne, Cugy (FR), Grandcour, Les Montets (FR), Morens (FR), Payerne, Rueyres-les-Prés (FR), Vallon (FR)
- Communes avec exposition au bruit civil: Bussy (FR), Grandcour, Morens (FR), Payerne, Rueyres-les-Prés (FR)
- Communes avec exposition au bruit militaire + civil: Bussy (FR), Corcelles-près-Payerne, Cugy (FR), Grandcour, Les Montets (FR), Lully (FR), Missy, Morens (FR), Payerne, Rueyres-les-Prés (FR), Sévaz (FR), Vallon (FR)
- Prestations de trafic:
 - moyenne 4 ans: nouvelle utilisation civile
 - max. 10 ans: nouvelle utilisation civile
 - base de référence CB: 8'400 (2007)
 - potentiel PSIA: 8'400 (2007)

Rôle et fonction de l'installation:

Jusqu'alors, Payerne est un aérodrome militaire avec vols civils occasionnels ne relevant pas du PSIA. Principale base aérienne des Forces aériennes de l'armée suisse.

Avec le soutien des Cantons de Vaud et Fribourg, la Communauté régionale de la Broye (COREB) a le projet d'ouvrir davantage l'aérodrome militaire de Payerne à l'aviation civile.

La nouvelle utilisation de l'installation provoquera, dans le PSIA, une modification du statut de Payerne qui appartiendra dès lors au réseau des aérodromes militaires avec utilisation civile.

Les fonctions prévues par la nouvelle utilisation civile concernent principalement les vols d'aviation civile d'affaires et de transport de marchandises destinés en premier lieu aux entreprises de la région.

Renvois:

Réseau aérodromes militaires avec utilisation civile
 III – B3

Documents de base:

- protocole de coordination de mars 2007
- dossier de demande d'ouverture des procédures d'approbation du règlement d'exploitation et d'approbation des plans de mai 2007

Etat de la coordination:

Le Département de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS) fixe les principes d'utilisation militaire de l'installation dans le PSM. Le concept de stationnement de l'armée du 1^{er} juin 2005 permet la révision du PSM et pose les bases de l'extension de la co-utilisation civile de Payerne.

Le *rôle* de l'aérodrome nécessite un arrangement spécial sous la forme d'une Convention qui doit encore être finalisée entre les autorités militaires (armasuisse) et le futur exploitant civil (COREB). Cette Convention fixe la co-utilisation civile et peut être assimilée à l'autorisation d'exploitation civile.

Les *fonction et développement* de l'aérodrome selon le PSIA sont coordonnés avec la stratégie de développement des exploitants civil et militaire et avec les principes des Plans directeurs des cantons de Vaud et Fribourg qui soutiennent l'ouverture de Payerne à l'aviation civile. Ce soutien est en outre confirmé par le canton de Vaud qui a défini l'Aéropôle voisin de la piste comme pôle de développement cantonal stratégique de premier niveau basé sur un centre de compétence aéronautique, et dans lequel il est prévu que des entreprises s'y installent prochainement. Les prévisions de trafic (potentiel PSIA) correspondent à ces objectifs généraux de développement.

Le *périmètre, l'exploitation et certains éléments de l'infrastructure* de la partie civile de l'installation constituent des éléments totalement nouveaux. Ils sont pour l'essentiel coordonnés (cf. protocole de coordination de mars 2007) avec les utilisations adjacentes, en collaboration avec les cantons et communes concernés. Les problèmes potentiels pouvant se poser dans ce contexte avec les utilisations voisines (par exemple concernant les surfaces d'assèchement) devront en règle générale être réglés au niveau cantonal.

Le pourtour des surfaces de limitation d'obstacles est connu mais le cadastre de limitation d'obstacles proprement dit devra encore être établi, en relation avec l'exploitation civile lors de la procédure d'approbation du règlement d'exploitation.

Le domaine du bruit et ses conséquences ont été examinés et coordonnés pour l'essentiel dans le cadre de la coordination. Des conflits subsistent concernant les horaires. En raison d'une base de calcul erronée (seuil de piste civil ne correspondant pas au seuil militaire), la courbe de bruit civile a été recalculée en novembre 2007. Seule la position du seuil de piste 05 a changé, les autres éléments du calcul sont restés identiques. Cette nouvelle courbe de bruit civile remplace celle d'avril 2007. Elle ne provoque pas de conflit au niveau de l'aménagement du territoire. Les courbes de bruit reflètent les développements prévus tant de l'exploitation civile que militaire.

<p>Pour ce qui est du domaine de la <i>protection de la nature et du paysage, environnement</i>, les problèmes en suspens sont globalement identifiés dans le protocole de coordination. Les impacts directs et indirects sont définis dans le rapport d'impact sur l'environnement (RIE) et des mesures adéquates sont proposées sur cette base. Les conséquences sur les utilisations et les éléments de protection avoisinants seront étudiés en détail et les mesures correspondantes seront fixées dans les décisions relatives à l'approbation du règlement ou à l'approbation des plans.</p> <p>En principe, les surfaces vertes de l'installation doivent être valorisées selon la conception «Paysage Suisse» et les principes correspondants du PSIA (en particulier en termes d'extensification). Il s'agira de s'assurer que les mesures déjà prises dans le cadre de l'exploitation militaire et dans le cadre de la mise en zone de l'Aéropôle sont suffisantes.</p>			
<p>D É C I S I O N S</p> <p>Fonction de l'installation: Aérodrome militaire avec utilisation civile. La partie civile est destinée essentiellement aux vols d'aviation civile d'affaires et de transport de marchandises liés à des activités économiques régionales à l'exclusion de l'activité aérienne de loisirs.</p> <p>Conditions générales de l'exploitation: L'exploitation se déroule dans le cadre déterminé par le règlement d'exploitation.</p> <p>Le cadre fixé se fonde sur un potentiel de 8'400 mouvements civils.</p> <p>Les valeurs limites en matière de protection de l'environnement doivent dans tous les cas être respectées car aucun allègement n'est possible. Afin de diminuer la charge sur l'environnement, l'exploitant prend toutes les dispositions d'exploitation possibles conformément au principe de précaution et en contrôle l'efficacité.</p> <p>→ <i>Un projet de règlement d'exploitation a été établi par l'exploitant et la procédure fédérale d'approbation doit encore être menée à terme.</i></p> <p>Périmètre d'aérodrome: Le périmètre fixé (voir carte) englobe les constructions et les installations nécessaires à l'exploitation aéronautique civile. Il tient compte de tous les projets de construction futurs situés dans l'Aéropôle ou à ses abords (tarmac et voie de roulage, hangars et bâtiment administratif, aires de manoeuvre) [1].</p> <p>→ <i>Une procédure fédérale d'approbation des plans doit être menée à terme pour tous les projets de construction en question.</i></p>	<p>P/CR</p> <ul style="list-style-type: none">••••••	<p>CC</p>	<p>IP</p>

	P/CR	CC	IP
<p>Exposition au bruit: Les courbes de référence correspondent à l'état futur de l'exploitation. La première courbe se base uniquement sur 8'400 mouvements civils. Les territoires exposés au bruit (voir carte) limitent la marge de développement de l'exploitation aéronautique civile et ont des implications sur la délimitation et l'équipement de zones à bâtir.</p> <p>La seconde courbe montre la charge sonore totale de l'installation et se base sur 18'250 mouvements militaires augmentés des 8'400 mouvements civils. Elle montre les implications sur la délimitation et l'équipement de zones à bâtir.</p> <p>La charge sonore admissible selon l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) sera fixée dans le cadre de la procédure d'approbation du règlement d'exploitation.</p> <p>Les deux courbes serviront de base au cadastre d'exposition au bruit qui doit être élaboré.</p> <p>Aire de limitation d'obstacles: Territoires concernés par la limitation d'obstacles: voir carte. La ligne de référence se fonde sur le projet de cadastre de limitation d'obstacles de mars 2007. Elle montre le territoire sur lequel l'exploitation aéronautique et l'utilisation du sol sont harmonisées en termes de limitation en hauteur.</p> <p>Un cadastre de limitation d'obstacles civil doit être établi.</p> <p>Protection de la nature et du paysage: Dans le cadre de l'étude de l'impact sur l'environnement liée aux procédures spécifiques selon la loi sur l'aviation, définir les impacts directs et indirects sur les milieux naturels et établir un RIE.</p> <p>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 civil s'assurera que les mesures déjà prises en termes de valorisation écologique de l'installation sont suffisantes. Le cas échéant, les besoins de l'agriculture seront pris en compte.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • • • • • • • • 	<ul style="list-style-type: none"> • 	
<p>E X P L I C A T I O N S</p> <p>Procédures en cours: L'ouverture de l'aérodrome militaire de Payerne à l'aviation civile inscrira la présente installation dans le réseau des aérodromes militaires avec utilisation civile. Pour ce faire, il est nécessaire de mener 2 types de procédures distinctes mais simultanées selon la loi sur l'aviation: approbation d'un règlement d'exploitation et approbation des plans pour de nouvelles constructions civiles. Ces procédures sont soumises à l'étude de l'impact sur l'environnement. Un rapport d'impact sur l'environnement (RIE, avril 2007) accompagne le dossier et traite de toutes les demandes simultanément.</p>	<p>INSTANCES RESPONSABLES</p> <p><i>Office fédéral compétent:</i> Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), 3003 Berne</p> <p><i>Exploitant d'aérodrome:</i> COREB - Communauté régionale de la Broye, Rose de la Broye, 1470 Lully</p>		

Fonction de l'installation, exploitation:

L'aérodrome militaire de Payerne est la principale base aérienne des Forces aériennes suisses. Deux escadrilles F/A-18 et une escadrille de transport aérien y sont stationnées en permanence ainsi que le centre de formation des pilotes F/A-18 avec notamment le simulateur de vol et le centre d'entraînement de vol pour pilotes F-5. A côté des jets, sont engagés également des avions à hélices et des hélicoptères. L'aérodrome militaire accueille en outre des opérations régulières du Service de transport aérien de la Confédération et des vols VIP étrangers ainsi qu'un service de vol sporadique avec le système des drones d'exploration ADS-95.

Pour la partie civile, le mode d'exploitation précis sera fixé dans le règlement d'exploitation. La procédure d'approbation du règlement d'exploitation est en cours d'instruction. Le cadre général se base sur un potentiel de 8'400 mouvements civils annuels.

Les grandes lignes de l'exploitation civile prévue sont déterminées comme suit par la COREB. Ouverture de 07h00 à 20h00 la semaine avec concentration des vols pendant les heures d'exploitation des jets militaires. Exploitation durant le samedi également mais selon un horaire restreint; aucun vol n'est prévu le dimanche.

La Confédération considère que l'exploitation civile selon les heures ainsi définies provoque une modification notable de l'installation au sens de l'art. 2, OEIE. Dans ce contexte, le cadre d'évaluation de la Confédération prévoit que durant la semaine après 19h00 et le samedi toute la journée, le nombre de vols civils est contingenté: à savoir maximum 8 mouvements par semaine après 19h00 et maximum 8 mouvements par samedi.

Les communes de Cugy et de Morens n'acceptent pas que des vols civils se déroulent hors des heures d'ouverture militaires de l'installation. La COREB quant à elle estime nécessaire une extension des horaires dans le sens décrit ci-dessus afin de permettre à des vols de type commercial de se dérouler. La coordination n'a pas permis de trouver une position commune entre tous les partenaires. Le conflit relatif aux horaires persiste mais n'a pas de conséquences sur la présente fiche quelle que soit l'issue du différend. Ce dernier devra être réglé dans le cadre de la procédure spécifique d'approbation du règlement d'exploitation.

En outre, la position des communes riveraines sur le nombre de mouvements de jets militaires retenus dans le PSM ne concerne pas le PSIA et sera réglé dans le cadre de la procédure liée à la fiche Payerne du PSM.

Périmètre d'aérodrome, infrastructure:

Le périmètre d'aérodrome, tel que défini par le PSIA, délimite l'aire requise par les installations d'aérodrome qui servent à son exploitation civile. Il englobe les constructions et installations existantes ainsi que les extensions prévues dont les effets sont connus. A l'exception de l'Aéropôle, il se trouve entièrement à l'intérieur du périmètre militaire.

Les bâtiments et équipements aux fins uniquement militaires ne sont pas pris en considération dans le périmètre PSIA. Le périmètre d'aérodrome militaire est fixé dans le PSM.

Les projets de construction (tarmac et voie de roulage, hangars, bâtiments et aires de manoeuvre) faisant l'objet d'une demande d'approbation des plans [1], ont été intégrés dans la coordination et leurs effets pris en compte.

Les cantons et communes concernés sont invités à reprendre le périmètre fixé dans le PSIA dans leurs instruments d'aménagement du territoire comme information.

Le projet BEAA/SolarImpulse se trouve situé sur des surfaces d'assolement. Le Canton de Vaud devra apporter la preuve que le quota cantonal des surfaces d'assolement défini dans le cadre du Plan sectoriel de la Confédération est respecté.

Si des projets d'infrastructures aéronautiques civiles nouvelles deviennent réalité, une nouvelle coordination devra avoir lieu sur tous les thèmes concernés par le projet (incidences sur le périmètre, le bruit, les obstacles, etc.). Le cas échéant, le PSIA sera adapté. Une procédure d'approbation de plans sera menée.

Exposition au bruit:

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

Deux courbes sont représentées sur la carte; elles sont coordonnées et fixées simultanément dans le PSIA et dans le PSM. La plus petite courbe de bruit montre les territoires exposés au seul bruit de l'exploitation civile, cette dernière étant basée sur 8'400 mouvements. Elle montre la marge de développement de l'exploitation. Dans un premier temps, elle provenait du rapport d'impact sur l'environnement d'avril 2007, lié aux procédures spécifiques d'autorisation. Cette courbe a été recalculée en novembre 2007 pour que la base de calcul (seuils de piste) soit identique à l'exploitation militaire. Cette nouvelle courbe remplace celle d'avril 2007. Les 8'400 mouvements, potentiel technique retenu par le PSIA, sont décomposés selon le référentiel suivant: 4'000 jets, 2'000 turbopropulseurs, 700 bimoteurs hélice variable, 800 monomoteurs hélice variable, 400 monomoteurs hélice fixe, 500 hélicoptères.

La courbe de bruit civile (55 dB(A)) correspond à la valeur de planification pour un degré de sensibilité II (VP DS II) selon l'OPB. Elle est représentée car, en tant qu'utilisation nouvelle de l'installation militaire, l'exploitation civile de l'aérodrome doit respecter les valeurs de planification.

La deuxième courbe, plus grande, montre la charge sonore totale de l'installation basée sur 18'250 mouvements militaires augmentés des 8'400 mouvements civils. Les 18'250 mouvements militaires sont décomposés selon le référentiel suivant: 11'000 jets de combat, 150 jets du transport aérien, 2'200 avions à hélices, 200 drones et 4'700 hélicoptères. Cette courbe (60 dB(A)) correspond à la valeur de planification selon l'OPB pour une zone de degré de sensibilité II (DS II) Elle est représentée vu ses implications sur la délimitation et l'équipement de zones à bâtir.

L'ampleur de cette dernière courbe est majoritairement due au nombre et aux types de mouvements militaires, lesquels dépendent exclusivement de l'autorité d'exécution militaire.

Les deux courbes symbolisent toutes les autres courbes de bruit (VP DS III et IV, valeurs limites d'immission et d'alarme des DS II à IV).

Les courbes fixées serviront de base à l'établissement d'un cadastre d'exposition au bruit.

Pour information, figurent en gris sur la carte annexée les indications du plan sectoriel militaire (PSM) en vigueur, actuellement en révision. Est montrée en particulier la courbe de bruit militaire, correspondant à un degré de sensibilité II, fixée dans le PSM de 2001 et basée sur un nombre de mouvements militaires plus élevé.

Limitation d'obstacles:

Le territoire avec limitation d'obstacles correspond au pourtour de la surface de limitation d'obstacles selon le projet de cadastre de limitation d'obstacle de mars 2007. Les surfaces de limitation d'obstacles sont représentées jusqu'à une hauteur de 60 m sur sol.

Le cadastre civil de limitation d'obstacles proprement dit sera élaboré dans le cadre de la procédure d'approbation du règlement d'exploitation.

Le cadastre militaire de limitation d'obstacles, en lien avec l'exploitation militaire, reste en vigueur et n'est pas concerné par la problématique ci-dessus.

Protection de la nature et du paysage, environnement:

L'exploitant civil doit définir dans le cadre de l'étude d'impact en cours, les impacts directs et indirects sur les milieux naturels. L'exploitant civil établira un rapport d'impact sur l'environnement (RIE). Celui-ci devra proposer un catalogue de mesures adéquates.

Afin de définir les mesures précises qui s'imposent, le RIE sera étudié et analysé dans le cadre de l'EIE, au cours des procédures spécifiques d'approbation (NB: le RIE fait partie du dossier mis à l'enquête publique). Les mesures définitives à prendre seront fixées dans les décisions d'approbation du règlement d'exploitation et d'approbation des plans.

D'une manière générale, les surfaces vertes d'une installation aéronautique doivent être valorisées selon la conception «Paysage Suisse» et les principes correspondants du PSIA (en particulier en termes d'extensification). La réalisation de mesures de compensation doit tenir compte des possibilités liées à la nature, à l'exploitation aéronautique et à l'agriculture.

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 aéroports. Recommandations. L'environnement pratique 2004*»). Les besoins de l'agriculture ont été pris en compte.

Les mesures de compensation écologiques doivent être réalisées par l'exploitant civil prioritairement à l'intérieur du périmètre d'aéroport. 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'aéroport (valeur indicative). Cette proportion ne doit pas être considérée comme une exigence ferme.

A Payerne, des mesures ont déjà été prises. D'une part, une série de mesures en matière de compensation écologique ont déjà été mises en place lors des travaux liés à l'introduction des avions F/A-18 et lors des travaux d'adaptation de l'infrastructure militaire dans le cadre du projet «Nature-Paysage-Armée» (NPA). D'autre part, la ville de Payerne a pris une série de mesures dans le cadre de la légalisation de l'Aéroport.

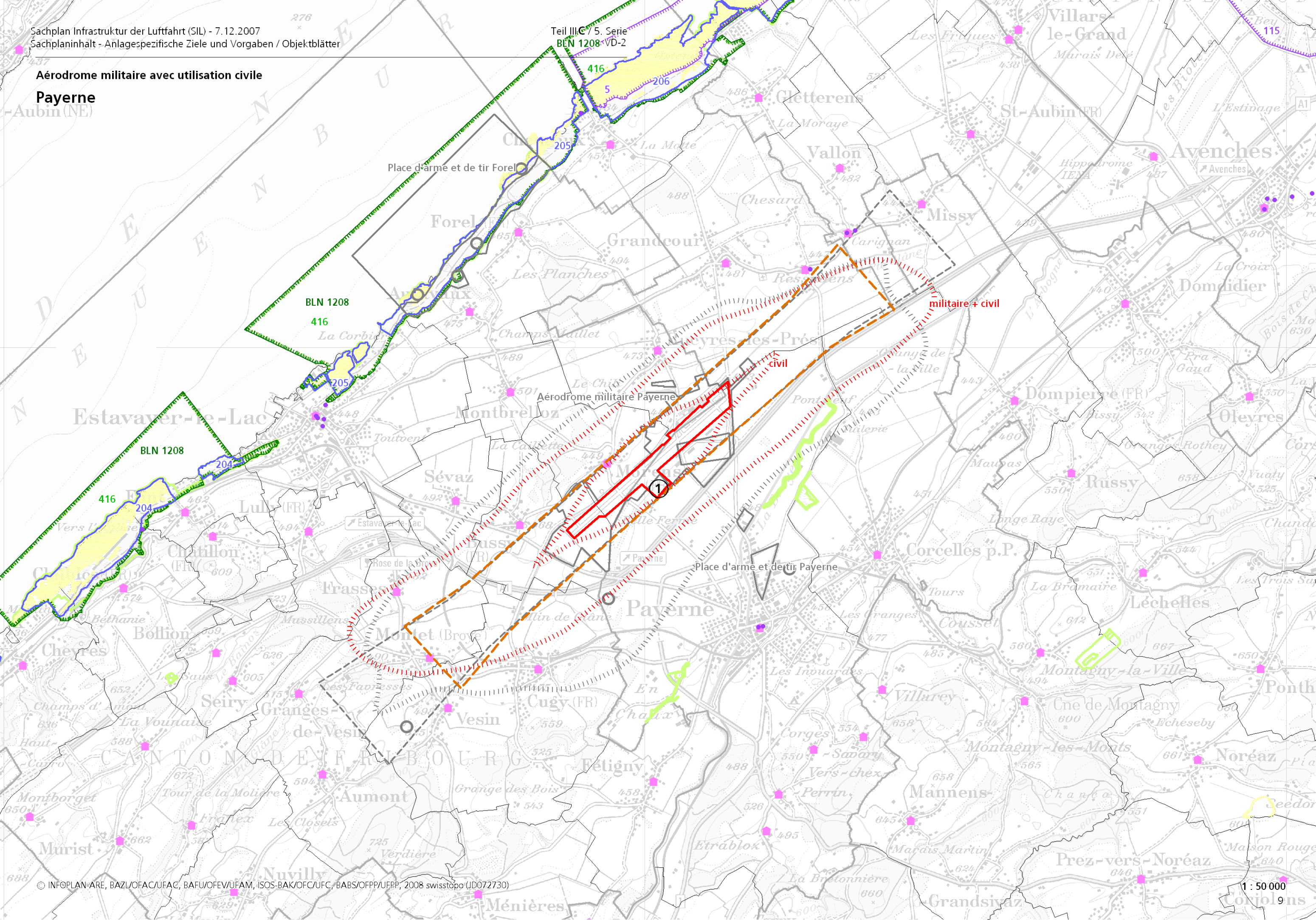
Il s'agira de s'assurer que les mesures déjà prises dans le cadre de l'exploitation militaire et dans le cadre de la mise en zone de l'Aéroport sont suffisantes. L'exploitant civil montrera dans le RIE lié au procédures d'approbation comment et par quels moyens il entend répondre aux exigences de compensation écologique.

Lors de la construction des futurs projets, il faudra déterminer si les installations utilisées sont assujetties à l'Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM) et, le cas échéant, adapter le rapport succinct au sens de l'art. 5, al. 3, OPAM. Les plans d'intervention militaire et civil devront être établis en collaboration avec les services officiels d'intervention concernés.

Indications complémentaires quant aux objets de protection d'importance nationale désignés sur la carte par un numéro:			
Objet IFP	1208	Rive sud du lac de Neuchâtel	
Site marécageux	416	Grande Cariçaie	
Zone alluviale	204	Les Grèves de Cheyres/Font	
Zone alluviale	205	Les Grèves d'Estavayer-le-Lac/Chevroux	
Zone alluviale	206	Les Grèves de Chevroux/Portalban	
Réserve d'oiseaux d'eau et de migrants	5	Chevroux jusqu'à Portalban (VD,FR)	
Réserve d'oiseaux d'eau et de migrants	115	Salavaux (VD)	
Equipement:			
Pas de modification dans le domaine de la desserte (accès par la route).			

Aérodrome militaire avec utilisation civile

Payerne



Installation: **Bex**

VD-3

Réseau partiel: Champ d'aviation

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

Informations générales et données techniques:

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

Rôle et fonction de l'installation:

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

Etat de la coordination:

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

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

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

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

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

Renvois:

Réseau champs d'aviation
 III – B4

Documents de base:

- autorisation d'exploitation du 1.4.1974
- règlement d'exploitation du 18.5.1998
- cadastre d'exposition au bruit de février 1994
- cadastre de limitation d'obstacles de janvier 1995
- protocole de coordination de juillet 2002 avec complément d'avril 2006

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

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

Fonction de l'installation, exploitation:

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

Au surplus, l'exploitant de l'aérodrome souhaite permettre à l'un de ses membres, propriétaire d'un avion de type Do-27, d'organiser quelques vols à des fins touristiques contre rémunération. Dans ces conditions, la fiche est adaptée afin de refléter exactement la situation concrète, quand bien même l'incidence de la modification proposée apparaît mineure puisqu'elle n'entraînera ni majoration des mouvements existants, ni modification de la situation à l'égard de l'environnement.

Périmètre d'aérodrome, infrastructure:

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

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

Exposition au bruit:

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

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

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

Limitation d'obstacles:

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

Protection de la nature et du paysage, environnement:

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

I N S T A N C E S

R E S P O N S A B L E S

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

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

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

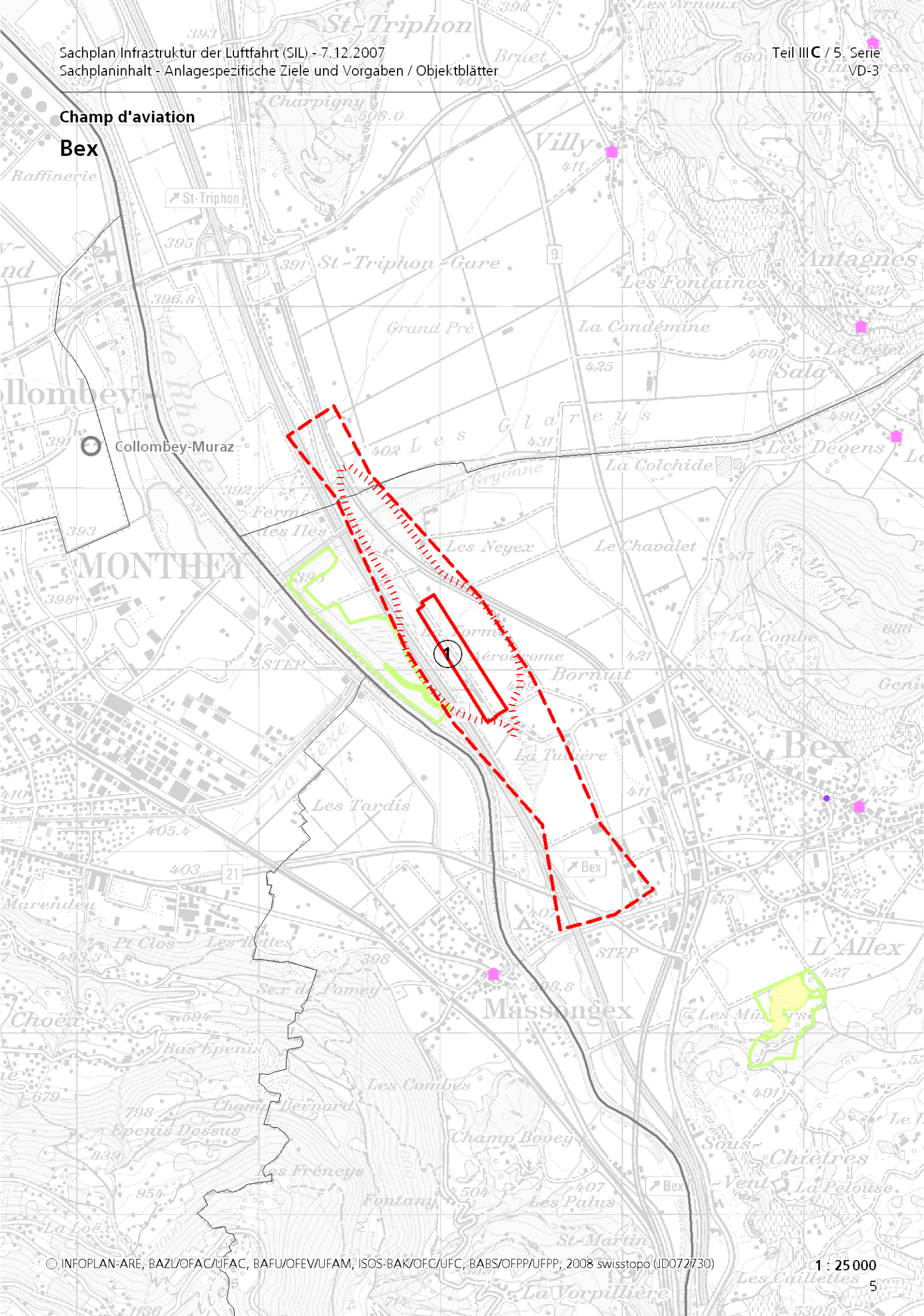
La compensation écologique se déroule en premier lieu sur une base volontaire mais des mesures spécifiques pourraient être exigées dans le cadre d'une procédure d'approbation des plans de construction. L'exploitant détermine à l'aide d'un concept comment, sous quelle forme et avec quels moyens, il entend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

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

Equipement:

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

Bex



Installation: **Neuchâtel**

NE-3

Réseau partiel: Champ d'aviation

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

Informations générales et données techniques:

- Cantons: Neuchâtel
- Communes de site: Boudry, Colombier (NE)
- Communes avec limitation d'obstacles: Boudry, Colombier (NE), Cortaillod
- Communes avec exposition au bruit: Boudry, Colombier (NE), Cortaillod
- Prestations de trafic:
 - moyenne 4 ans: 17'854 (2000-2003)
 - max. 10 ans: 20'132 (2000)
 - base de référence CB (à établir): 20'000
 - potentiel PSIA: 20'000

Rôle et fonction de l'installation:

Champ d'aviation (installation privée) existant depuis 1955 faisant partie du réseau suisse des champs d'aviation. Il sert à l'instruction, aux vols à moteur et à voile, aux vols d'hélicoptères, à la voltige et occasionnellement au parachutisme.

L'exploitant entend poursuivre et développer la formation aéronautique continue sur l'aérodrome, conformément au cadre que la Canton a fixé en déterminant les activités des trois aérodromes sis sur son territoire.

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 2010 (potentiel PSIA) correspondent à ces objectifs généraux de développement dans le respect des prescriptions environnementales.

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

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

Renvois:

Réseau champs d'aviation
 III – B4

Documents de base:

- autorisation d'exploitation du 6.11.1973
- règlement d'exploitation du 19.11.1980
- cadastre d'exposition au bruit de juillet 1993
- cadastre de limitation d'obstacles du 15.11.1997
- protocole de coordination de novembre 2006

<p><i>Procédures en cours:</i> la demande d'approbation des plans pour la modification d'un hangar a été menée à terme (décision du 6 juin 2007). Avec cette demande, les projets de taxiway et de taxistrip ont également été coordonnés dans le cadre du protocole de coordination.</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>D É C I S I O N S</p> <p>Fonction de l'installation: Champ d'aviation servant essentiellement à couvrir les besoins privés, notamment ceux liés à la formation aéronautique continue et à l'aviation sportive. Il est destiné aux vols à moteur et à voile, à l'instruction, aux vols d'hélicoptères, à la voltige et occasionnellement au parachutisme.</p> <p>Conditions générales de l'exploitation: L'exploitation se poursuit dans le cadre réglementaire actuel.</p> <p>Les valeurs limites en matière de protection de l'environnement doivent dans tous les cas être respectées car aucun allègement n'est possible. Afin de diminuer la charge sur l'environnement, l'exploitant prend toutes les dispositions d'exploitation possibles conformément au principe de précaution et en contrôle l'efficacité.</p> <p>Périmètre d'aérodrome: Périmètre: voir carte. Le périmètre fixé englobe les constructions et les installations nécessaires à l'exploitation aéronautique, en incluant les futurs projets de construction dont les effets sont connus.</p> <p>Exposition au bruit: Territoires exposés au bruit: voir carte. La courbe de référence correspond au calcul de bruit de 2004 basé sur 20'000 mouvements.</p> <p>La charge sonore admissible selon l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) sera fixée dans le cadre de la prochaine procédure d'approbation des plans.</p> <p>Un cadastre d'exposition au bruit devra être élaboré sur la base de la courbe fixée.</p> <p>Aire de limitation d'obstacles: Territoires concernés par la limitation d'obstacles: voir carte. La ligne de référence se fonde sur le cadastre de limitation d'obstacles de 2006.</p> <p>Protection de la nature et du paysage: Les surfaces que l'aviation n'utilise pas dans l'aire d'aérodrome doivent être mises en valeur sous l'angle écologique – sous réserve des prescriptions de sécurité et des besoins de développement de l'aviation.</p>	<p>P/CR</p> <ul style="list-style-type: none">•••••••	<p>CC</p>	<p>IP</p>

	P/CR	CC	IP
L'exploitant examine la possibilité de mettre en place des surfaces de compensation écologique sur l'aérodrome et définit la façon de procéder avec la commune et les instances concernées de la Confédération et du canton. Les besoins de l'agriculture seront pris en compte.	•		
<p>E X P L I C A T I O N S</p> <p>Fonction de l'installation, exploitation: Pas de développement prévu de l'installation. Le cadre actuel reste inchangé (fonction et exploitation). Toutefois, l'exploitant entend poursuivre et développer la formation aéronautique continue sur l'aérodrome, conformément au cadre que la Canton a fixé en déterminant les activités des trois aérodromes sis sur son territoire.</p> <p>En outre, dans les conditions d'exploitation actuelles, un maximum de 20'000 mouvements permet de rester dans le cadre prévu par les prescriptions environnementales. Ce chiffre constitue dès lors le potentiel PSIA de l'installation.</p> <p>Périmètre d'aérodrome, infrastructure: Le canton et les communes concernés sont invités à reprendre le périmètre fixé dans le PSIA dans leurs instruments d'aménagement du territoire comme information.</p> <p>Le projet de modification d'un hangar, approuvé par l'OFAC le 6 juin 2007 ainsi que les projets de taxiway et de taxistrip ont été intégrés dans la coordination et leurs effets pris en compte.</p> <p>Si des projets futurs d'infrastructures deviennent réalité, une nouvelle coordination devra avoir lieu sur tous les thèmes concernés par le projet (périmètre, bruit, obstacles, etc.). Le cas échéant, une procédure d'adaptation du PSIA et une procédure d'approbation de plans seront engagées.</p> <p>Exposition au bruit: Le développement possible de l'aéroport est fonction des territoires exposés au bruit. Le calcul des courbes de bruit prend en compte différents éléments. Le nombre de mouvements est l'un de ceux-ci; les autres sont: la composition de la flotte, la répartition des mouvements dans le temps et les routes de vol. Si un des éléments change notablement, de nouvelles courbes doivent être calculées.</p> <p>Dans le cas présent, le cadastre d'exposition au bruit de juillet 1993, basé sur un nombre de mouvements égal à 27'646, a montré un dépassement des valeurs limites d'exposition au bruit. Cette situation insatisfaisante a dû être corrigée. Ainsi, dans les conditions d'exploitation actuelles et sur la base des mouvements effectifs de 2002 extrapolés, un maximum de 20'000 mouvements permet de rester dans le cadre prévu par les prescriptions environnementales et de respecter les valeurs d'exposition au bruit. Les 20'000 mouvements deviennent ainsi le potentiel technique de l'installation.</p> <p>La courbe de bruit (55 dB) représentée sur la carte montre ainsi les territoires exposés au bruit selon les prévisions. Elle devient la courbe de référence PSIA et servira de base au futur cadastre d'exposition au bruit.</p>	<p>INSTANCES RESPONSABLES</p> <p><i>Office fédéral compétent:</i> Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), 3003 Berne</p> <p><i>Exploitant d'aérodrome:</i> Aéroport de Neuchâtel SA 2013 Colombier</p>		

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

Limitation d'obstacles:

Le territoire avec limitation d'obstacles est défini par le périmètre des surfaces de limitation d'obstacles selon le cadastre de limitation d'obstacles du 15 décembre 1997. Les surfaces de limitation d'obstacles sont représentées jusqu'à une hauteur de 60 m sur sol.

Protection de la nature et du paysage, environnement:

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

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

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.

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.

Dans le cas des mesures de compensation, l'exploitant a d'ores et déjà formulé des propositions concrètes pour son installation dans le cadre de la demande pendante d'approbation des plans, liée à la modification d'un hangar.

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

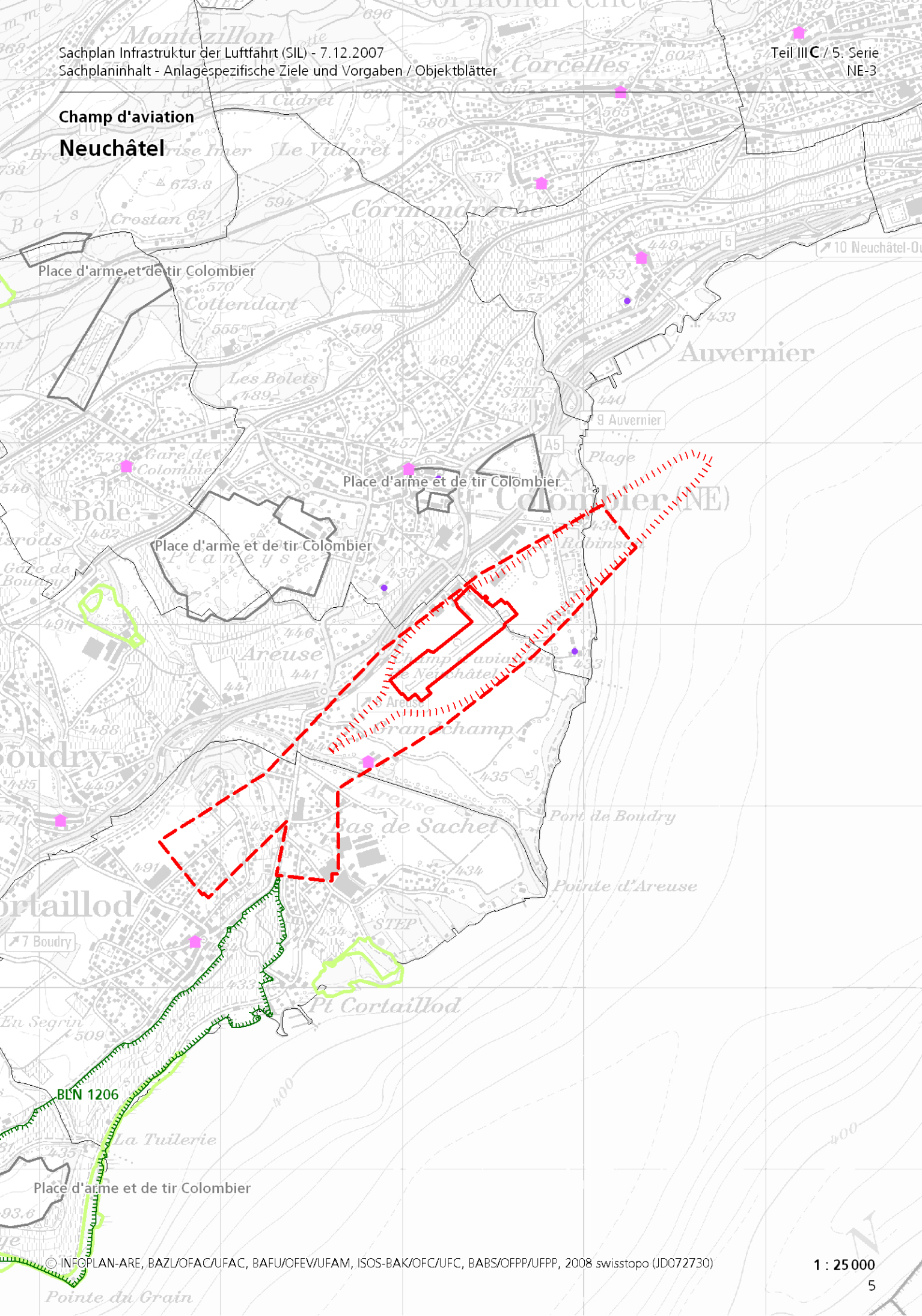
Indications complémentaires quant aux objets de protection d'importance nationale désignés sur la carte par un numéro:

Objet IFP 1206 Coteaux de Cortaillod et de Bevaix

Equipement:

Pas de modification dans le domaine de la desserte. Desserte directe par les transports en commun (ligne du Littorail) avec arrêt à l'aérodrome et réseau routier existant, accès possible par sortie de l'A5 à proximité.

**Champ d'aviation
Neuchâtel**



Legende/Légende/Leggenda

Inhalte SIL Contenu du PSIA Contenuti PSIA

Flugplatzperimeter
périmètre d'aérodrome
perimetro dell'aerodromo

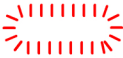
Gebiet mit Hindernisbegrenzung
territoire avec limitation d'obstacles
aera con limitazione degli ostacoli

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

Festsetzung
coordination réglée
dato acquisito

Zwischenergebnis
coordination en cours
risultato intermedio

Vororientierung
information préalable
informazione preliminare



Verknüpfungen zum Text Renvoi au texte Rinvio al testo

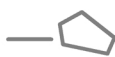
1

...

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

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

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



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



Militärflugplätze
aérodromes militaires
aerodromi militari



AlpTransit



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

Weitere Inhalte Autres contenus Altri contenuti



Landesgrenze
frontière nationale
confine nazionale



Kantonsgrenze
limite de canton
confine cantonale



Gemeindegrenze
limite de commune
confine comunale

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



BLN-Objekt
objet IFP
oggetto IFP



Moorlandschaft
site marécageux
zona palustre



Flachmoor
bas-marais
palude



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



Auengebiet
zone alluviale
zona golenale



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



Jagdbanngebiet
district franc
bandita



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



Kulturgut
bien culturel
bene culturale



ISOS-Objekt
objet ISOS
oggetto IAMP

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 der im SIL festgelegten Hindernisbegrenzung betroffen ist. Die Hindernisbegrenzung entspricht bei konzessionierten Flugplätzen der äusseren Umgrenzung der Hindernisflächen gemäss Sicherheitszonenplan, bei Flugfeldern der äusseren Umgrenzung der Hindernisflächen gemäss Hindernisbegrenzungskataster (beschränkt auf eine Höhe von 60 m über Grund).
Gemeinden mit Lärmbelastung	Gemeinden, deren Gebiet von der im SIL festgelegten Lärmbelastungskurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (gemäss Lärmschutzverordnung; LSV) betroffen ist.
Verkehrsleistung	
- Ø 4 Jahre	durchschnittliche Zahl der jährlichen Flugbewegungen der letzten vier Jahre.
- max. 10 Jahre	grösste Zahl der jährlichen Flugbewegungen in den letzten 10 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	<ul style="list-style-type: none">• Grundsätze G• Festsetzungen F• Zwischenergebnisse Z• Vororientierungen V

Grundsätze

G

Grundsätze sind Festlegungen, die keiner räumlichen Abstimmung bedürfen oder die sich nicht auf konkrete räumliche Abstimmungsfragen beziehen; sie sind einer Festsetzung gleichgestellt.

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 Anlass und Gegenstand der Planung
- 2 Planungsablauf
- 3 Zusammenarbeit
- 4 Anhörung und Mitwirkung
- 5 Berücksichtigung der Anträge

1 Anlass und Gegenstand der Planung

Für die Erarbeitung und Verabschiedung des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) wurde ein schrittweises Vorgehen gewählt. In einem ersten Schritt verabschiedete der Bundesrat am 18. Oktober 2000 den Konzeptteil mit den Sachplanteilen

- I Allgemeines (Einleitung und Lesehilfe)
- II Luftfahrtinfrastruktur – Stand und prognostizierte Entwicklungen
- IIIA Grundsätze zur Handhabung des SIL
- IIIB Konzeptionelle Ziele und Vorgaben zur Luftfahrtinfrastruktur

In einer zweiten Phase wird nun, wiederum schrittweise, der Teil

- IIIC Anlagespezifische Ziele und Vorgaben

mit den Objektblättern für jede Anlage festgelegt. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ist beauftragt, diesen Sachplananteil in Zusammenarbeit mit den betroffenen Bundesstellen zu erarbeiten.

Die vier bisherigen Objektblattserien mit insgesamt 31 Anlagen, davon neun Regionalflugplätze, ein zivil mitbenützter Militärflugplatz, fünfzehn Flugfelder, vier Segelflugfelder, ein Heliport und ein Winterflugfeld, verabschiedete der Bundesrat am 30. Januar 2002, am 14. Mai 2003, am 18. August 2004 und am 2. November 2005.

Die vorliegende fünfte Serie enthält folgende 7 Anlagen:

	Kanton	Anlage	Teilnetz
Neue Objektblätter	BE	Saanen	Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)
		Zweisimmen	Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)
	LU	Triengen	Flugfeld
	VD	Payerne	Zivil mitbenützter Militärflugplatz
	NE	Neuchâtel	Flugfeld
Anpassungen	VD	Lausanne-La Blécherette	Regionalflugplatz
		Bex	Flugfeld

2 Planungsablauf

Federführung

Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)

Bisherige Schritte

- 1989 Realisierungsprogramm zur Raumordnungspolitik: erste Zielsetzung für ein nationales Flugplatzkonzept
- 1990–94 Revision Luftfahrtgesetz
- 1994 Flugplatzkonzept: Vorarbeiten, erste Umfrage bei Kantonen, Gemeinden und Flugplatzhaltern (Grundlagenbeschaffung)
- 1996 Realisierungsprogramm 1996–1999 zur Raumordnungspolitik: konkretisierter Auftrag des Bundesrates für einen Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt
- 1997/98 Konzeptarbeiten und Datenerfassung
Bericht des BRP über die Merkmale des Instrumentes «Konzepte und Sachpläne des Bundes» mit Grundsätzen für die Erarbeitung, Verabschiedung und Anwendung
- 1998 Konflikterfassung, erste Gesprächsrunde mit Kantonen, Gemeinden und Flugplätzen
Erster Sachplanentwurf – Stand 30.9.98
- 1999 Öffentliche Auflage, Anhörung der Behörde und Mitwirkung der Bevölkerung
Auswertung der rund 17'500 Stellungnahmen
Veröffentlichung des Mitwirkungsergebnisses im Internet
Erfassung der aus der Mitwirkung hervorgegangenen Grundsatzfragen
Einleitung zweistufige Bereinigung
- 2000 Erster Überarbeitungsschritt:
Allgemeine und konzeptionelle Teile I bis IIIB
- Bereinigungsgespräche mit allen Kantonen und interessierten Bundesstellen
- Sachplanentwurf Teile I bis IIIB vom 28.4.2000
- Nochmalige Anhörung der Kantone und Ämterkonsultation (Behördenverfahren)
- 18. Oktober: Verabschiedung durch den Bundesrat
- 2001 Zweiter Überarbeitungsschritt:
Anlagespezifischer Teil III C 1. Serie
- Festlegung des Vorgehens zur räumlichen Abstimmung der Flugplatzanlagen mit der umgebenden Nutzung (Merkblatt Koordinationsprotokoll)
- Einleitung Koordinationsprozesse 1. Serie gemäss Merkblatt
- Erstellung und Abschluss der Koordinationsprotokolle in Zusammenarbeit mit den beteiligten Planungsträgern Bund, Kantone und Gemeinden sowie Flugplatzhalter
- Entwurf der überarbeiteten Objektblätter vom 21.8.2001
- Nochmalige Anhörung der Kantone und Ämterkonsultation (Behördenverfahren)
- 2002 30. Januar: Verabschiedung durch den Bundesrat

2002/03 Anlagespezifischer Teil III C 2. Serie

- Einleitung Koordinationsprozesse 2. Serie gemäss Merkblatt
- Erstellung und Abschluss der Koordinationsprotokolle in Zusammenarbeit mit den beteiligten Planungsträgern Bund, Kantone und Gemeinden sowie Flugplatzhalter
- Entwurf der überarbeiteten Objektblätter vom 30.09.02
- Nochmalige Anhörung der Kantone und Ämterkonsultation (Behördenverfahren)

2003 14. Mai: Verabschiedung durch den Bundesrat

2003/04 Anlagespezifischer Teil III C 3. Serie

- Einleitung Koordinationsprozesse 3. Serie gemäss Merkblatt
- Erstellung und Abschluss der Koordinationsprotokolle in Zusammenarbeit mit den beteiligten Planungsträgern Bund, Kantone und Gemeinden sowie Flugplatzhalter
- Entwurf der überarbeiteten Objektblätter vom Juni 2003 (Lugano-Agno), 31.07.03 (Bressaucourt) und 11.02.2004 (übrige Anlagen)
- Nochmalige Anhörung der Kantone und Ämterkonsultation (Behördenverfahren); Information und Mitwirkung der Bevölkerung zur Anlage Bressaucourt

2004 18. August: Verabschiedung durch den Bundesrat

2004/05 Anlagespezifischer Teil III C 4. Serie

- Einleitung Koordinationsprozesse 4. Serie gemäss Merkblatt
- Erstellung und Abschluss der Koordinationsprotokolle in Zusammenarbeit mit den beteiligten Planungsträgern Bund, Kantone und Gemeinden sowie Flugplatzhalter
- Entwurf der überarbeiteten Objektblätter vom 25.01.05 (Courtelary und Môtiers), 16.03.05 (La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures) und 4.11.2004 (übrige Anlagen)
- Nochmalige Anhörung der Kantone, Ämterkonsultation (Behördenverfahren); Mitwirkung der Bevölkerung zu den Objektblättern Interlaken, Saanen, St. Stephan und Zweisimmen

2005 2. November: Verabschiedung durch den Bundesrat; Rückweisung der Objektblätter Saanen und Zweisimmen zur Bereinigung der Differenzen mit dem Kanton Bern

2001-06 Erarbeitung der konzeptionellen Ziele und Vorgaben für die Überprüfung des Netzes der Gebirgslandeplätze in Zusammenarbeit mit den betroffenen Kantonen, interessierten Bundesstellen und weiterer mitinteressierter Kreise

2006 August: Anhörung der Kantone und der mitinteressierten Kreise nach Art. 19 RPV

2007 Januar: Anhörung der Kantone gemäss Art. 20 RPV (Behördenverfahren)

27. Juni: Verabschiedung durch den Bundesrat

2006/07 Anlagespezifischer Teil III C 5. Serie

- Einleitung Koordinationsprozesse 5. Serie gemäss Merkblatt
- Erstellung und Abschluss der Koordinationsprotokolle in Zusammenarbeit mit den beteiligten Planungsträgern Bund, Kantone und Gemeinden sowie Flugplatzhalter
- Bereinigung der Differenzen mit dem Kanton Bern zu den Objektblättern Saanen und Zweisimmen

- Entwurf der überarbeiteten Objektblätter vom 1.05.2007 (Payerne), 15.05.2007 (Saanen, Zweisimmen), 26.06.2007 (Triengen) und 4.07.2007 (Lausanne-La Blécherette, Bex, Neuchâtel)
- Nochmalige Anhörung der Kantone, Ämterkonsultation (Behördenverfahren); Mitwirkung der Bevölkerung zum Objektblatt Payerne

2007 7. Dezember: Verabschiedung durch den Bundesrat

Weitere Schritte

2008/09 Anlagespezifischer Teil III C - weitere Serien

3 Zusammenarbeit

Grundlage für die Erarbeitung der Objektblätter war das im Konzeptteil des SIL verlangte Koordinationsprotokoll zur räumlichen Abstimmung (Teil III A-3). Dieses Koordinationsprotokoll hält die Ergebnisse der Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Planungsträgern fest:

- zuständige Bundesstellen
 - Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL, Federführung)
 - Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)
 - Bundesamt für Umwelt (BAFU)
 - Generalsekretariat des Departements für Verteidigung Bevölkerungsschutz und Sport (GS VBS)
- zuständige Stellen der betroffenen Kantone (in der Regel die Raumplanungsfachstelle)
- betroffene Gemeinden
- Anlagebetreiber (Flugplatzhalter)

Der Kanton Bern und die zuständigen Bundesstellen konnten ihre Differenzen zu den Objektblättern Saanen und Zweisimmen bereinigen (Zweckbestimmung und künftige Entwicklung des Flugbetriebs). Die vom Bundesrat am 2. November 2005 zurückgewiesene Fassung der Objektblätter wurde entsprechend angepasst.

4 Anhörung und Mitwirkung

Im ersten Quartal 1999 wurden in Zusammenarbeit mit den Kantonen die Anhörung der betroffenen Gemeinden und die Mitwirkung der Bevölkerung zum ersten SIL-Entwurf (Konzept- und Objektteil) vom 30. September 1998 durchgeführt.

Für die überarbeiteten Objektblätter der fünften Serie wurden die Anhörung der betroffenen Kantone und Gemeinden sowie die Ämterkonsultation auf Bundesebene im zweiten und dritten Quartal 2007 durchgeführt. Für das Objektblatt Payerne wurde gleichzeitig eine zweite Information

und Mitwirkung der Bevölkerung durchgeführt; das Verfahren wurde mit demjenigen zur Anpassung des Sachplans Militär abgestimmt.

Die Kantone prüften, ob die vorliegenden Objektblätter mit den Zielen und Grundsätzen ihrer Richtplanung übereinstimmen und keine Widersprüche zum gültigen Richtplan bestehen.

Die Bundesstellen prüften, 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 Anhörung und Mitwirkung konnte im Oktober 2007 abgeschlossen werden. Die Anträge sowie die Art der Berücksichtigung sind nachfolgend zusammengestellt.

5 Berücksichtigung der Anträge

5.1 Anhörung

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
ARE Bundesamt für Raumentwicklung / ARE Office fédéral du développement territorial		
Die Anträge wurden bereits im Rahmen der Vorvernehmlassung behandelt. Les propositions ont déjà été intégrées dans les projets de fiches mis en consultation.		
ASTRA Bundesamt für Strassen / OFROU Office fédéral des routes		
1 Triengen Wird eine Erschliessung mit öffentlichem Verkehrsmittel mittelfristig angestrebt?	keine	Regionale Buslinie mit Haltestelle in der Nähe des Flugplatzes; keine Änderung vorgesehen.
2 übrige Anlagen keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque		
BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement		
1 Saanen, Zweisimmen, Triengen, Bex, Lausanne-La Blécherette, Neuchâtel Objektblätter enthalten keine Aussagen zur Entwässerung; Antrag: Berücksichtigung der Richtlinien «Protection des eaux lors de l'évacuation des eaux des voies de communication» (OFEFP 2002) und «Evacuation des eaux pluviales» (VSA 2002).	keine	Die Entwässerung von Flugplatzanlagen und Massnahmen zum Schutz der Gewässer sind im Rahmen konkreter Bauprojekte zu regeln (Plangenehmigungen nach Luftfahrtrecht).
2 Saanen Bei künftigen Projekten ist abzuklären, ob eine wesentliche Änderung im Sinne der Störfallverordnung (StFV Art. 5 Abs. 3) vorliegt; falls ja, ist der Kurzbericht zum bestehenden Flugplatz zu ergänzen und zur Beurteilung einzureichen.	keine	Die Prüfung im Sinne der StFV erfolgt im Rahmen des anstehenden Umnutzungsverfahrens. Ein Hinweis im Objektblatt ist nicht erforderlich.
3 Das bestehende Grundwasserschutzgebiet A _u und mögliche Nutzungseinschränkungen sind im Objektblatt aufzuführen.	keine	Allfällige Grundwasserschutzmassnahmen sind Gegenstand des anstehenden Umnutzungsverfahrens.
4 Zweisimmen Um den zusätzlichen Druck auf die alpine Landschaft durch die Eröffnung einer neuer Helibasis auszugleichen, sind bei der Überprüfung der Gebirgslandeplätze zweckmässige Ruhezonen auszuscheiden.	keine	Die Nutzung der Gebirgslandeplätze und die Ausscheidung von Ruhezonen haben keinen unmittelbaren Zusammenhang mit der Zweckbestimmung des Flugplatzes Zweisimmen. Sie werden in einem separaten Objektblatt behandelt. Die konzeptionellen Vorgaben dazu hat der Bundesrat am 27. Juni 2007 verabschiedet.
5 Das bestehende Grundwasserschutzgebiet A _u und mögliche Nutzungseinschränkungen sind im Objektblatt aufzuführen.	keine	Allfällige Grundwasserschutzmassnahmen sind Gegenstand des anstehenden Umnutzungsverfahrens.
6 Massgebend für die Flugplatzentwicklung ist das Gebiet mit Lärmbelastung. Die Zahl der Flugbewegungen wird nicht verbindlich festgelegt, sondern dient als Grundlage für die Lärmberechnung. Der letzte Satz unter «Stand der Koordination» könnte missverstanden werden.	Stand der Koordination: «... Die Flüge dieser zweiten Heliunternehmung sind innerhalb der für die Lärmberechnung dürfen jedoch nicht dazu führen, dass die aufgrund der vorgegebenen Bewegungszahl abzuwickeln berechneten Lärmkurven überschritten werden.»	

7	Triengen Bei Entscheiden, bei denen der Fluglärm eine Rolle spielt, ist die nach LSV Art. 36 ermittelte Lärmbelastung massgebend, welche unter anderem auf die im Plange-nehmungsverfahren festgesetzte zuläs-sige Lärmbelastung abstellt (LSV Art. 37a). Der Lärmbelastungskataster ist dagegen lediglich ein Inventar, in welches die Er-gebnisse dieser Ermittlung einfließen.	Festlegungen, Lärmbelastung: «... Der Lärmbelastungskataster ist im Rahmen der Genehmigung der Pistenverlängerung sind die zulässige Lärmbelastung nach LSV festzulegen und der Lärmbelastungskatas-ter entsprechend anzupassen.»
8	Payerne Pas de remarque ni observation.	aucune aucune
BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports		
1	Gebiet mit Hindernisbegrenzung über-lagert bei verschiedenen Flugplätzen Fahr-leitungen (inkl. Speise- und Bahnstrom-übertragungsleitungen); der Betrieb der Bahnen darf durch den Betrieb des Flug-platzes nicht eingeschränkt oder gefähr-det werden.	keine Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Bodennutzung und Flugbetrieb aufeinander abzustimmen sind. Die kon-krete Hindernissituation ist für jeden Flugplatz im jeweiligen Hindernisbegren-zungskataster festgehalten; Massnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit im Flugbetrieb werden fallweise angeordnet (z.B. Markierung von Hindernissen).
BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique		
keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque		
BFE Bundesamt für Energie / OFEN Office fédéral de l'énergie		
keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque		
BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique		
keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque		
BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture		
1	Saanen, Zweisimmen Wenn durch die Nutzung des Flugfelds die Bodenqualität von Fruchtfolgeflächen (FFF) verschlechtert wird, ist entweder der Flugbetrieb anzupassen (Schutz der FFF) oder ein Ersatz für die betroffenen FFF zu suchen (nach Vollzugshilfe ARE 2006).	keine Im Bereich der Flugplätze sind keine FFF ausgeschieden.
2	Die Umsetzung der Massnahmen zum Natur- und Landschaftsschutz ist in einem Zeitplan festzuhalten.	keine Die konkreten Massnahmen zum Natur- und Landschaftsschutz und deren Um-setzung werden im Umnutzungsverfahren festgelegt (Ausdehnung und Lage der Flächen, Art der Bewirtschaftung, rechtliche Sicherstellung).
3	Triengen Die Pistenverlängerung beansprucht Fruchtfolgeflächen (FFF); im UVB zum Projekt ist nachzuweisen, dass das im Sachplan FFF festgelegte kantonale Kontingent eingehalten werden kann. andernfalls ist ein Ersatz für die betroffe-nen FFF zu suchen (nach Vollzugshilfe ARE 2006).	keine Der verlangte Nachweis zu den FFF ist vorgesehen.
4	Ökologische Aufwertungen sind gemäss Objektblatt umzusetzen, Anforderungen der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung sind zu berücksichtigen.	keine Die Massnahmen zur ökologischen Auf-wertung werden im Verfahren zur Pisten-verlängerung festgelegt (genaue Lage, Art der Bewirtschaftung / Pflege und rechtliche Sicherstellung der Flächen).
5	Bex, Lausanne-La Blécherette keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque	

6	Neuchâtel Les projets de développement ainsi qu'une partie du périmètre d'aérodrome touchent des surfaces d'assolement agricoles selon le plan sectoriel du Canton NE. En cas de détérioration de la qualité des sols, l'exploitation devra être modifiée ou les SDA seront remplacées selon les directives de l'ARE.	aucune	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).
7	Payerne Compléments proposés dans le chapitre Décisions, p. 4, paragraphe Protection de la nature et du paysage: - Les surfaces que l'aviation n'utilise pas ... sous réserve des prescriptions de sécurité et des besoins de développement de l'aviation et des contraintes liées à l'agriculture. - L'exploitant civil s'assurera ... Le cas échéant, les besoins de l'agriculture seront pris en compte, notamment les conditions d'exploitation et les mesures de rationalisation.	aucune	aucune La fiche PSIA est un instrument général de planification. Les détails de la prise en considération de l'agriculture dans le cadre de la compensation écologique seront fixés dans le cadre des procédures idoines.
8	Grundsatz 5 keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque		
BWL Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung / OFAE Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays			
keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque			
BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement			
keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque			
EDI Eidgenössisches Departement des Innern/ DFI Département fédéral de l'intérieur			
1	Les fiches devraient comporter une rubrique sur l'acceptance des projets par les riverains et la population.	aucune	aucune Le processus de coordination servant à l'élaboration des fiches tient compte du niveau d'acceptance des projets. Les communes et les cantons se font les porte-paroles de la population. En outre, les procédures d'information/participation pour les fiches permettent à tout un chacun de faire part de ses remarques.
2	Payerne Le Principe 5 doit garantir le bon déroulement des vols d'essai de l'avion solaire.	aucune	aucune C'est dans le cadre de la future ordonnance du Conseil fédéral concernant les vols d'essai de l'avion solaire que la question des horaires sera réglée.
seco Staatssekretariat für Wirtschaft / seco Secrétariat d'Etat à l'économie			
keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque			
BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture			
keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque			
BBT Bundesamt für Berufsbildung und Technologie / OFFT Office fédéral de la formation professionnelle et de la technologie			
keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque			
EFV Eidgenössische Finanzverwaltung / AFF Administration fédérale des finances			
keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque			

EZV Eidgenössische Zollverwaltung / AFD Administration fédérale des douanes

1 Payerne

Il n'est pas raisonnable d'envisager l'octroi à la partie civile de l'aérodrome le statut d'aérodrome douanier et d'ouvrir ainsi un nouveau point de passage pour les marchandises.

aucune

aucune

Le statut d'aérodrome douanier ne sera pas octroyé à l'aérodrome dans son ensemble. Un octroi particulier à une entreprise désignée est par contre possible. C'est la solution qui sera proposée dans le cadre de la procédure idoine d'autorisation.

VBS Verteidigung Bevölkerungsschutz Sport / DDPS Défense Protection de la population Sports

1 Saanen, Zweisimmen

keine Anträge und Bemerkungen, Objektblätter berücksichtigen die Interessen des VBS in adäquater Weise

2 Triengen, Bex, Lausanne-La Blécherette, Neuchâtel

keine Anträge und Bemerkungen /
aucune proposition ni remarque

3 Payerne

Les données géographiques de base pour le calcul du bruit civil ne sont pas correctes. En l'occurrence le seuil de la piste 05 a été déplacé de 800m vers l'ouest. La création d'un deuxième seuil de piste n'est pas réaliste.

Une nouvelle courbe de bruit civile a été calculée avec comme base, les seuils de piste militaires, les autres données restant identiques (flotte, nombre de mouvements, routes de vol). La nouvelle courbe figure désormais sur la carte de la fiche PSIA de Payerne.

En outre, la courbe totale militaire + civile figurant désormais sur la carte tient compte du changement occasionné par la réduction du nombre de jets de combat (de 13'900 à 11'000), nombre utilisé dans le cadre du calcul de bruit militaire.

Il s'est en effet avéré que le calcul des courbes civiles de mai 2007 a été établi sur la base d'une position d'un seuil de piste déplacée de 1000 m par rapport au seuil existant. Malgré cela, la longueur de piste restant était suffisante pour une exploitation civile sûre.

La courbe de bruit civile a été recalculée avec des seuils et une longueur de piste identique à l'exploitation militaire.

Le dessin de la nouvelle courbe de bruit civile montre logiquement un étirement de la forme de cette dernière en direction du sud-ouest. Superposée à l'aménagement du territoire et en prenant en considération les degrés de sensibilité, cette nouvelle courbe ne présente pas de conflit.

Subsiste encore le cas du bâtiment situé au lieu-dit «Derrière la Cure», assimilé au degré III de sensibilisation au bruit et qui se situe directement sous la courbe de 60 dB(A), soit à la limite des valeurs de planification. Ainsi, selon le pronostic et le scénario d'exploitation civile utilisés pour le calcul, les valeurs de planification ne sont pas totalement dépassées. En outre, le fait que le bâtiment ne se trouve pas en zone à bâtir et à condition que les valeurs ne soient jamais dépassées à l'avenir lors de la phase d'exploitation proprement dite, les valeurs de planification sont respectées.

4 Les surfaces de compensation mises en place par le DDPS dans le cadre du projet NPA sont spécifiques au projet d'introduction de l'avion FA/18. Les mesures ne peuvent pas servir une deuxième fois pour l'activité civile.

aucune

aucune

La compensation écologique doit être réalisée pour l'installation dans son ensemble. Dans la fiche PSIA, il n'est fait mention que d'un principe: celui de s'assurer que les mesures déjà prises sont suffisantes, même avec l'arrivée d'une exploitation civile.

5 Grundsatz 5

keine Anträge und Bemerkungen, entspricht der vom VBS mitunterzeichneten «Wegleitung betreffend der zivilen Mitbenützung von Militärflugplätzen»

Die Poste / La Poste

- 1 **Payerne**
Aucune proposition ni remarque
-

Kanton Bern (Regierungsrat)

- 1 **Saanen, Zweisimmen**
Differenzen Bund-Kanton sind bereinigt; dank Ergänzung der Zweckbestimmung sind nun ebenfalls Helikopter-Arbeitsflüge in Zweisimmen möglich.
-
- 2 **Grundsatz 5**
Der Anpassung wird zugestimmt, obwohl der Militärflugplatz Meiringen zurzeit noch nicht betroffen ist (ausschliesslich militärische Nutzung).
-

Commune de Rougemont (VD)

- | | | |
|---|-------|---|
| <p>1 Saanen
Die mit dem Flugplatz 1974 vereinbarten Segelflugvolten sollen ins Betriebsreglement aufgenommen, die Nutzung des Hängegleiter-Startplatzes Rodomont mit dem Flugbetrieb abgestimmt werden. Diesbezügliche Kontakte mit der Flugplatzhalterin haben stattgefunden.</p> | keine | Das Betriebsreglement wird im Rahmen des anstehenden Umnutzungsverfahrens überprüft und gegebenenfalls angepasst. |
|---|-------|---|
-

BOHAG, Berner Oberländer Helikopter AG (BE)

- | | | |
|--|-------|---|
| <p>1 Zweisimmen
Der Flugplatz soll im «heute akzeptierten Rahmen» weiter genutzt werden, die Entwicklung des Betriebs soll zu «keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung» führen; regional sollen keine doppelspurigen Luftverkehrsangebote entstehen. Dass das Flugfeld für Arbeitsflüge einer zweiten Helikoptergesellschaft geöffnet werden soll, widerspreche diesen Grundsätzen. Die bereits ansässige Bohag erfülle hinlänglich die Bedürfnisse für Kleinhelikoptertransporte und Rettungen. Mit einer weiteren Helikopterunternehmung würden sich die Sicherheitsrisiken erhöhen und die Lärmbelastung unnötigerweise verstärken. Zudem sei ein für die Region kritischer Verdrängungswettbewerb zu befürchten. Von den jährlich 5620 Flugbewegungen, die der Lärmkurve zugrunde liegen, beanspruche die BOHAG 1400, damit sie ihren Auftrag erfüllen und ihren gesunden Betrieb aufrecht erhalten könne. Auf dem Flugplatz Zweisimmen bestehe kein Platz für eine zweite Helikopterunternehmung, das Objektblatt sei entsprechend anzupassen.</p> | keine | <p>Das dem Bundesrat ursprünglich vorgelegte Objektblatt Zweisimmen beinhalte die von der Bohag geforderten Beschränkungen im Helikopterbetrieb. Der Bundesrat hat dieses Objektblatt 2005 jedoch zur Überarbeitung zurückgewiesen. Dass mit dem SIL die Voraussetzungen für die Ansiedlung einer zweiten Helikopterbasis geschaffen werden sollen, entspricht dem in der Folge getroffenen Konsens zwischen Regierungsrat des Kantons Bern und UVEK.</p> <p>Innerhalb des vorgegebenen Rahmens werden der Betrieb und die Infrastruktur im anstehenden Umnutzungsverfahren im Detail und verbindlich festgelegt. Für den sicheren und reglementskonformen Betrieb des Flugplatzes ist schliesslich die Flugplatzhalterin verantwortlich. Sie hat auch die Zusammensetzung der Flotte bestimmt, die der Lärmberechnung zugrunde liegt. Wie weit sie dabei mit den ansässigen Unternehmungen Rücksprache genommen hat, entzieht sich der Kenntnis der Bundesstellen.</p> |
|--|-------|---|
-

Kanton Luzern (Bau- Umwelt- und Wirtschaftsdepartement)

- 1 Objektblatt Triengen und Grundsatz 5 sind auf die Ziele und Grundsätze der kantonalen Richtplanung abgestimmt und ergeben keine Widersprüche zum gültigen Richtplan.
-
- 2 **Triengen**
keine Anträge und Bemerkungen; noch offene Punkte im Zusammenhang mit der Pistenverlängerung (insb. zulässige Lärmbelastung, Massnahmen ökologischer Ausgleich, Wildtierkorridor) sind stufenrecht im Plangenehmigungsverfahren zu klären.
-

3	Grundsatz 5 Heutige zivile Mitbenützung auf Basis der Vereinbarung zwischen Luftwaffe und RUAG von 2005; Zustimmung, dass eine weitergehende zivile Mitbenützung SIL-relevant ist und einer wesentlichen Änderung einer ortsfesten Anlage entspricht.		
4	Im Hinblick auf eine allfällige längerfristige Realisierung einer SIL-relevanten zivilen Mitbenützung werden folgende Änderungen beantragt:		
5	Der Grundsatz, wonach eine neue zivile Mitbenützung die Planungswerte und eine bestehende Mitbenützung die Immissionsgrenzwerte einzuhalten hat, soll gestrichen werden. Die umweltrechtlichen Bestimmungen werden als hinreichend erachtet.	keine	Der Grundsatz entspricht den Bestimmungen des Umweltrechts. Er soll an dieser Stelle zur Vollständigkeit und zum besseren Verständnis noch einmal aufgeführt werden.
6	Eine zivile Mitbenützung muss im Sinne der Nachhaltigkeit neben ökologischen und gesellschaftlichen Interessen auch wirtschaftliche Interessen berücksichtigen; die Rahmenbedingungen sollen der Nachfrage der regionalen Wirtschaft und der Wirtschaftlichkeit der Anlage angemessen Rechnung tragen. Eine Einschränkung des zivilen Flugbetriebs auf die militärischen Betriebszeiten wird abgelehnt. Werden die Immissionsgrenzwerte bereits durch den militärischen Verkehr überschritten, wird eine anteilmässige Beschränkung der Anzahl Flugbewegungen in den Tagesrandstunden als konsensfähig erachtet.	keine	Die zivilen Flugbewegungen sollen sich grundsätzlich auf die ordentlichen militärischen Betriebszeiten konzentrieren. Damit soll dem Ruhebedürfnis der Bevölkerung um den Flugplatz Rechnung getragen werden. Die Einschränkung des zivilen Flugbetriebs auf die Zeit von 7 bis 19 Uhr an Werktagen ist jedoch nicht absolut. Das von den Bundesstellen vereinbarte Kontingent ausserhalb dieser Zeiten umfasst pro Jahr bis zu 1000 Flugbew.; davon bis zu 400 Bew. an Werktagen zwischen 6 – 7 und 19 – 22 Uhr (max. 8 Bew. pro Tag), bis zu 400 Bew. an Samstagen zwischen 8 – 12 und 13.30 – 22 Uhr (max. 8 Bew. pro Tag) und bis zu 200 Bewegungen an Sonntagen zwischen 10 – 12 und 13.30 – 20 Uhr (max. 4 Bewegungen pro Tag). Damit sollten die Anforderungen der regionalen Wirtschaft in genügendem Mass berücksichtigt werden können.
7	Hinweis, dass der Kanton keine Kenntnis vom Inhalt der von den Bundesstellen vereinbarten «Wegleitung betreffend der zivilen Mitbenützung von Militärflugplätzen» hat.		Die «Wegleitung betreffend der zivilen Mitbenützung von Militärflugplätzen» wird dem Kanton Luzern zur Kenntnis gebracht.

Gemeinde Triengen (LU)

1	Triengen Die Gemeinde ist mit den Bestimmungen im Objektblatt im Grundsatz einverstanden. Sie hat mit den Grundeigentümern den Dienstbarkeitsvertrag von 1990 betreffend die Benützungsbegrenzungen für das Flugfeld erneuert. Demnach darf die jährliche Flugbewegungszahl 27'500 (im Schnitt von 5 Jahren 25'000) und die tägliche Flugbewegungszahl 300 nicht übersteigen. Nach 10 Jahren können die Vertragsparteien diese Zahlen anpassen. Weiter regelt der Vertrag die Ausgestaltung des Betriebs, die Betriebszeiten und die Dimension der Piste.	Verkehrsleistung, Potential SIL: 27'500 Stand der Koordination: «... Ausgestaltung und Betrieb des Flugfelds angepasst. Unter anderem wird die Verkehrsleistung neu auf 27'500 statt 32'500 Flugbewegungen/ Jahr begrenzt.» «Die Verkehrsleistung ist mit einer Nutzungsbeschränkung im Grundbuch auf 32'500 Flugbewegungen/Jahr begrenzt.» Erläuterungen, Zweckbestimmung, Betrieb: «Die Änderungen im Flugbetrieb müssen werden ebenfalls privatrechtlich, im Dienstbarkeitsvertrag mit der Gemeinde Triengen, geregelt werden. Unter anderem wird die Verkehrsleistung neu auf jährlich maximal 27'500 statt wie bisher 32'500 Flugbewegungen begrenzt (im Schnitt von 5 Jahren maximal 25'000 Bewegungen, täglich maximal 300 Bewegungen). Nach 10 Jahren können die Vertragsparteien diese Zahlen anpassen.»	Das Gebiet mit Lärmbelastung im SIL-Objektblatt wird auf die zwischen der Gemeinde Triengen und den Grundeigentümern des Flugplatzes neu vereinbarten maximalen Flugbewegungszahl von 27'500 Flugbewegungen abgestellt. Im Rahmen der Plangenehmigung zur Pistenverlängerung wird die zulässige Lärmbelastung nach LSV festzulegen und der Lärmbelastungskataster entsprechend anzupassen sein.
---	---	--	---

Triengen (Fortsetzung)		Erläuterungen, Lärmbelastung: «Die Lärmbelastungskurve basiert auf der Lärmberechnung vom Oktober 2007 von 2006 ... beruht auf der im Grundbuch zu verankerten verankerten Zahl von 27'500 32'500 Flugbewegungen pro Jahr.»	
Flying-Ranch AG Triengen (LU)			
1	Triengen Hinweis auf die Anpassung der Zahl der jährlichen Flugbewegungen im Dienstbarkeitsvertrag zwischen Gemeinde und Grundeigentümern (vgl. oben). Angesichts der Möglichkeit, dass die Flugbewegungszahl nach 10 Jahren wieder erhöht werden kann, soll das SIL-Potenzial auf 30'000 Flugbewegungen pro Jahr festgelegt werden.	vgl. oben	vgl. oben
Canton de Vaud			
1	Bex Pas de remarques	aucune	aucune
2	Lausanne-La Blécherette Une concertation est demandée entre les autorités concernées en vue de trouver des solutions pour réduire les nuisances sonores liées au déplacement de la base REGA (médecin sur place à la base).	aucune	aucune La concertation a eu lieu et les courbes de bruit ne montrent aucun dépassement des valeurs limites d'exposition au bruit. Toute nouvelle solution pour améliorer encore la situation est encouragée.
3	Payerne Le canton, par l'entremise de son Service des eaux, sols et assainissement, demande que trois principes généraux (concernant les débits engendrés par étanchéification des sols, risque de submersion, limites aux cours d'eau) soient respectés.	aucune	aucune Les principes et conditions spécifiques aux projets de construction seront amenés lors de la phase de consultation des dossiers dans le cadre de la procédure d'approbation des plans.
4	Le canton, par l'entremise de son Service des forêts, faune et nature demande le respect de toute une série de conditions spécifiques aux projets de construction.	aucune	aucune Les principes et conditions spécifiques aux projets de construction seront amenés lors de la phase de consultation des dossiers dans le cadre de la procédure d'approbation des plans.
5	Le canton souhaite des compléments d'information sur les contingentements de mouvements hors des heures militaires.	aucune	aucune La directives ratifiée par le DDPS, l'OFEV et l'OFAC prévoit que, en cas de modification notable, le contingent maximal possible, fixé dans le règlement d'exploitation, se décompose comme suit: <ul style="list-style-type: none">- au maximum 8 mouvements par semaine, du lundi au vendredi entre 6h00 et 7h00 et entre 19h00 et 22h00, soit un contingent annuel de 400 mouvements;- au maximum 8 mouvements par samedi, entre 8h00 et 12h00 et entre 13h30 et 22h00, soit un contingent annuel de 400 mouvements;- au maximum 4 mouvements par dimanche, entre 10h00 et 12h00 et entre 13h30 et 20h00, soit un contingent annuel de 200 mouvements. Cela signifie un contingent maximal de 1000 mouvements civils par année hors des heures d'exploitation civiles ordinaires (lu-ve/7h00-19h00). Avec cette façon de procéder, la correction de niveau K ₀ , égale à -8 dB(A) et accordée à l'aviation militaire, n'est pas touchée.

6	La fiche n'est pas précise et ne fixe pas les plages horaires pendant lesquelles les mouvements civils sont autorisés.	aucune	aucune La fiche PSIA ne fixe pas les horaires. Par contre, dans le cadre défini ci-dessus, le règlement d'exploitation, une fois approuvé, fixera les plages horaires.
7	Les risques résiduels des installations militaires au sens de l'OPAM devraient être présentés.	aucune	aucune Les principes et conditions spécifiques aux projets de construction seront amenés lors de la phase de consultation des dossiers dans le cadre de la procédure d'approbation des plans.
8	Les forêts et les itinéraires de mobilité douce ne sont pas représentés sur la carte.	aucune	aucune Ce type d'information n'est jamais représenté sur les cartes des fiches PSIA.
9	Suite au nouveau calcul de la courbe de bruit civile de novembre 2007, le canton demande qu'il soit démontré que des décollages à partir de seuils décalés ne sont techniquement et juridiquement pas possibles.	aucune	aucune L'adéquation de la nouvelle base du calcul du bruit civil avec la réalité de l'exploitation militaire (seuils de piste identiques) permet la cohérence des instruments (y compris avec la base devant servir à l'élaboration du cadastre civil de limitation d'obstacles). Toute mesure prise visant une amélioration de la situation bruit est encouragée et les détails de mise en place seront traités dans le cadre des procédures idoines d'autorisation.
10	L'exigence visant à recalculer le bruit civil doit être réétudiée si elle est de nature à remettre en question l'apaisement intervenu entre les parties suite à la décision du DDPS de réduire le nombre de mouvements de jets militaires.	aucune	aucune La courbe de bruit civile a été recalculée et sera fixée telle quelle dans la fiche PSIA. Aucune partie n'a remis en question cette donnée.
11	Principe 5 Le canton propose de modifier le texte du 4 ^{ème} paragraphe du Principe 5 comme suit: Si les valeurs limites d'immission en vertu de l'annexe 8 OPB sont déjà dépassées du fait des opérations de vol militaires et dans le cas d'une nouvelle co-utilisation civile au sens de la LPE, l'exploitation civile doit se dérouler du lundi au vendredi de 7h00 à 19h00. Le nombre de mouvements d'aéronefs civils en dehors de ces heures sera contingenté. En principe, les mouvements de vol civils doivent être concentrés sur les heures d'exploitation ordinaires des jets militaires (max. de 08h00 à 12h00 et de 13h00 à 17h00). L'exploitation doit se dérouler en priorité durant les périodes d'exploitation ordinaires des jets militaires. L'exploitant civil met en œuvre les mesures nécessaires à cet effet, notamment en tenant compte des spécifications acoustiques des avions et en concertation avec les communes riveraines.	aucune	aucune Le texte proposé par le canton est trop vague et ne limite pas de manière suffisamment précise les vols hors des heures militaires. Pour rappel la formulation initiale est le fruit de discussions entre le DDPS, l'OFEV et l'OFAC et qu'elle a été ratifiée dans une Convention entre ces trois instances. Le nouveau Principe 5 fixe le cadre maximal avec lequel la Confédération entend apprécier les projets d'ouverture à l'aviation civile d'aérodromes militaires. En outre, cette façon de faire garantit à la population ses besoins en repos; elle matérialise également de la position du DETEC qui était d'accord de permettre une modification notable d'une installation dont les VLI sont déjà dépassées mais ce, de manière mesurée.
12	Les contraintes du 4 ^{ème} paragraphe gênent considérablement une exploitation civile raisonnée.	aucune	aucune cf. ci-dessus

13	Le PSIA devrait définir un cadre qui permette la concrétisation de l'objectif du PDCn en matière de développement des pôles économiques et laisser de côté les détails de l'exploitation.	aucune	aucune Le PSIA fixe exactement le cadre dans lequel l'ouverture de Payerne à l'aviation civile pourra avoir lieu (et permettra ainsi au canton de matérialiser sa politique des pôles). Les grandes lignes de la future exploitation civile sont données à titre d'explications dans la fiche. L'exploitation dans son entier sera fixée dans la décision d'approbation du règlement d'exploitation.
----	---	--------	--

Canton de Fribourg

1	Principe 5 Le canton souhaite des compléments d'information sur les contingentements de mouvements hors des heures militaires.	aucune	aucune La directives ratifiée par le DDPS, l'OFEV et l'OFAC prévoit que, en cas de modification notable, le contingent maximal possible, fixé dans le règlement d'exploitation, se décompose comme suit: - au maximum 8 mouvements par semaine, du lundi au vendredi entre 6h00 et 7h00 et entre 19h00 et 22h00, soit un contingent annuel de 400 mouvements; - au maximum 8 mouvements par samedi, entre 8h00 et 12h00 et entre 13h30 et 22h00, soit un contingent annuel de 400 mouvements; - au maximum 4 mouvements par dimanche, entre 10h00 et 12h00 et entre 13h30 et 20h00, soit un contingent annuel de 200 mouvements. Cela signifie un contingent maximal de 1000 mouvements civils par année hors des heures d'exploitation civiles ordinaires (lu-ve/7h00-19h00). Avec cette façon de procéder, la correction de niveau K ₀ , égale à -8 dB(A) et accordée à l'aviation militaire, n'est pas touchée.
2	Payerne Durant les procédures, un manque de coordination entre les différents plans sectoriels (militaire et de l'infrastructure aéronautique) a été constaté.	aucune	aucune A examiner dans le cadre des procédures liées aux plans sectoriels de la Confédération en général.
3	Une relecture attentive de la fiche doit être effectuée afin de vérifier si tous les aspects traités doivent apparaître dans le document.	aucune	aucune La forme de la fiche correspond aux standards élaborés pour l'élaboration de toutes les fiches PSIA.
4	Les mouvements civils en dehors de l'horaire ordinaire resteront exceptionnels.	aucune	aucune cf. cadre maximal admissible décrit ci-dessus
5	Pour ce qui est des horaires d'exploitation, le Conseil d'Etat se chargera de discuter avec les communes et les autres partenaires pour trouver une solution acceptable.	aucune	aucune

Commune d'Ollon (VD)

Bex

Pas de remarque

Commune de Bex (VD)

Bex

Pas de remarque

Ville de Lausanne (VD)

1	Lausanne-La Blécherette La nouvelle courbe de bruit induit une dégradation acoustique dans un quartier voisin de l'aéroport.	aucune	aucune La concertation a eu lieu et les courbes de bruit ne montrent aucun dépassement des valeurs limites d'exposition au bruit. Toute nouvelle solution pour améliorer encore la situation est encouragée.
---	--	--------	---

Commune de Payerne (VD)

1	Payerne Juridiquement la notion de périmètre d'aérodrome n'est pas clairement définie.	aucune	aucune Il s'agit d'une des informations primordiales du PSIA. Ce périmètre montre l'extension du droit fédéral en matière aéronautique. Il délimite l'aire requise par les installations d'aérodrome civil. Il englobe les constructions et installations existantes ainsi que les extensions prévues dont les effets sont connus.
2	La revalorisation écologique de l'installation existante n'entre pas dans le champ de compétence de l'exploitant civil.	aucune	aucune La compensation écologique concerne l'installation dans son entier. Il s'agit d'analyser les mesures déjà prises et, le cas échéant, en proposer de nouvelles, complémentaires.
3	Le nécessaire respect des valeurs de planification pour la future exploitation civile est contesté.	aucune	aucune La nouvelle exploitation civile (même sur un aérodrome militaire existant) doit être considérée pour elle-même, comme une nouvelle installation et de ce fait soumise au respect des valeurs de planification.
4	Le contingentement des vols après 19h00 est contesté.	aucune	aucune cf. ci-dessus explications sur le cadre maximal admissible en termes d'horaires civils

Commune de Grandcour (VD)

1	Payerne Le développement civil ne doit pas être entravé par les procédures militaires.	aucune	aucune Les deux procédures de planification sont coordonnées mais distinctes. L'une n'a pas d'influence sur l'autre et vice versa.
2	Les conditions de l'exploitation civile ne doivent pas entraîner des conséquences sur la correction de niveau K ₀ , égale à -8 dB(A) et accordée à l'aviation militaire.	aucune	aucune Avec le cadre mis en place, la correction de niveau K ₀ , égale à -8 dB(A) et accordée à l'aviation militaire, n'est pas touchée.
3	Différentes remarques sur des points précis de l'exploitation.	aucune	aucune Thème abordé et traité dans la procédure d'approbation du règlement d'exploitation.
4	Il faut ajouter un chapitre «protection de l'air» dans le protocole de coordination.	aucune	aucune Fiche PSIA pas concernée

Commune de Corcelles-près-Payerne (VD)

1	Payerne Les organes compétents et la procédure à suivre pour modifier un règlement d'exploitation doivent être mentionnés dans le PSIA.	aucune	aucune L'OFAC est l'organe d'approbation et la procédure est décrite par la loi. La fiche PSIA n'a pas à être modifiée dans ce sens.
---	---	--------	---

Commune de Missy (VD)

1	Payerne La commune s'oppose à certains points du projet proposé (p. ex horaires d'ouverture).	aucune	aucune Thème abordé et traité dans la procédure idoïne.
2	Les conditions de l'exploitation civile ne doivent pas entraîner des conséquences sur la correction de niveau K ₀ , égale à -8 dB(A) et accordée à l'aviation militaire.	aucune	aucune Avec le cadre mis en place, la correction de niveau K ₀ , égale à -8 dB(A) et accordée à l'aviation militaire, n'est pas touchée.

Commune de Rueyres-les-Prés (FR)

1	Payerne Le samedi, les vols devront se dérouler entre 10h00 et 15h00, pause de midi respectée.	aucune	aucune Les questions soulevées seront traitées dans les procédures idoines d'autorisation.
2	Les horaires établis par les instances fédérales sont trop étendus.	aucune	aucune Les instances fédérales ont communiqué le cadre maximal avec lequel la Confédération entend apprécier les projets d'ouverture à l'aviation civile d'aérodromes militaires. Il ne s'agit pas d'horaires fixés par la Confédération. En outre, la fiche PSIA ne fixe pas les horaires. Par contre, dans le cadre défini ci-dessus, le règlement d'exploitation, une fois approuvé, fixera les plages horaires.
3	Les conditions de l'exploitation civile ne doivent pas entraîner des conséquences sur la correction de niveau K ₀ , égale à -8 dB(A) et accordée à l'aviation militaire.	aucune	aucune Avec le cadre mis en place, la correction de niveau K ₀ , égale à -8 dB(A) et accordée à l'aviation militaire, n'est pas touchée.
4	Avant d'adopter la fiche PSIA, la modification du Principe 5 doit être entérinée afin de pouvoir mesurer l'ampleur des conséquences pour les riverains.	aucune	aucune La modification du Principe 5 sera soumise à l'adoption par le Conseil fédéral en même temps que la fiche PSIA. Le projet de fiche PSIA mis en information/participation postule le Principe 5 déjà modifié: il n'y aura donc pas de conséquence nouvelle après son adoption formelle.
5	Le projet BEAA/SolarImpulse doit être traité séparément des autres projets de construction prévus sur l'aérodrome.	aucune	aucune Les questions soulevées seront traitées dans les procédures idoines d'autorisation.

Commune de Bussy (FR)

1	Payerne Le samedi, les vols devront se dérouler entre 10h00 et 16h00, pause de midi respectée.	aucune	aucune Les questions soulevées seront traitées dans les procédures idoines d'autorisation.
2	Les horaires établis par les instances fédérales sont trop étendus.	aucune	aucune Les instances fédérales ont communiqué le cadre maximal avec lequel la Confédération entend apprécier les projets d'ouverture à l'aviation civile d'aérodromes militaires. Il ne s'agit pas d'horaires fixés par la Confédération. En outre, la fiche PSIA ne fixe pas les horaires. Par contre, dans le cadre défini ci-dessus, le règlement d'exploitation, une fois approuvé, fixera les plages horaires.

3	Les conditions de l'exploitation civile ne doivent pas entraîner des conséquences sur la correction de niveau K_0 , égale à -8 dB(A) et accordée à l'aviation militaire.	aucune	aucune Avec le cadre mis en place, la correction de niveau K_0 , égale à -8 dB(A) et accordée à l'aviation militaire, n'est pas touchée.
4	La situation n'est pas connue avec suffisamment de précision, en particulier à cause du dossier militaire provisoire. Le PSM doit être adopté pour pouvoir entrer dans le dossier PSIA.	aucune	aucune Les deux procédures de planification (PSM et PSIA) sont coordonnées mais distinctes. L'une n'a pas d'influence sur l'autre et vice versa. Les fiches seront soumises au Conseil fédéral en même temps.

Commune des Montets (FR)

- 1 **Payerne**
Remarques identiques à la commune de Rueyres-les-Prés.

Commune de Cugy (FR)

1	Payerne Le samedi, les vols devront se dérouler entre 10h00 et 16h00, pause de midi respectée.	aucune	aucune Les questions soulevées seront traitées dans les procédures idoines d'autorisation.
2	Avant d'adopter la fiche PSIA, la modification du Principe 5 doit être entérinée afin de pouvoir mesurer l'ampleur des conséquences pour les riverains.	aucune	aucune La modification du Principe 5 sera soumise à l'adoption par le Conseil fédéral en même temps que la fiche PSIA. Le projet de fiche PSIA mis en information/participation postule le Principe 5 déjà modifié: il n'y aura donc pas de conséquence nouvelle après son adoption formelle.
3	Le projet BEAA/SolarImpulse doit être traité séparément des autres projets de construction prévus sur l'aérodrome.	aucune	aucune Les questions soulevées seront traitées dans les procédures idoines d'autorisation.

Commune de Morens (FR)

1	Payerne La modification du Principe 5 de la partie IIIB, page IIIB – 4 est contestée.	aucune	aucune La modification proposée concerne le Principe 5 de la partie IIIB3, page III B1-B7 – 14.
2	Des allègements ne peuvent être octroyés et la législation sur la protection de l'environnement n'est pas appliquée.	aucune	aucune Les questions soulevées seront traitées dans les procédures idoines d'autorisation.
3	Les vols civils doivent être strictement limités aux heures et aux jours consacrés aux vols militaires.	aucune	aucune Les questions soulevées seront traitées dans les procédures idoines d'autorisation. Les horaires définitifs seront fixés dans le règlement d'exploitation.
4	L'estimation de l'impact sonore des vols civils ne repose pas sur une base vérifiable.	aucune	aucune Le calcul des courbes de bruit prend en compte différents éléments: le nombre de mouvements, la composition de la flotte, la répartition des mouvements dans le temps et les routes de vol.

COREB, Communauté régionale de la Broye (VD)

1	Payerne Prise de position commune avec la Municipalité de Payerne (cf. ci-dessus)		
2	Le contingentement des mouvements civils n'est pas légal.	aucune	aucune cf. explications ci-dessus
3	La modification notable de l'installation causée par l'exploitation civile est contestée.	aucune	aucune Thème abordé et traité dans la procédure d'approbation du règlement d'exploitation.
4	La fiche PSIA doit être simplifiée au regard de la fiche PSM.	aucune	aucune Les deux procédures de planification sont coordonnées mais distinctes. L'une n'a pas d'influence sur l'autre et vice versa.
5	Suite au nouveau calcul de la courbe de bruit civile de novembre 2007, la COREB réserve toutes adaptations dans le mode opérationnel civil, susceptibles de modifier, en l'améliorant, le parcours de la courbe critique.	aucune	aucune La courbe de bruit civile a été recalculée et sera fixée telle quelle dans la fiche PSIA. Toute mesure prise visant une amélioration de la situation bruit est encouragée et les détails de mise en place seront traités dans le cadre des procédures idoines d'autorisation.
6	Principe 5 Rien dans la formulation de l'actuel Principe 5 ne permet a priori d'exclure la modification notable.	aucune	L'interprétation de l'actuel Principe 5 faite par le DETEC ne permet pas la modification notable. C'est la raison pour laquelle, il en est proposé une nouvelle mouture.
7	Le texte introduit une différence de traitement entre le régime applicable à un aéroport militaire déjà ouvert à l'aviation civile et une nouvelle co-utilisation civile.	aucune	Il n'y a aucune différence de traitement; le Principe 5 s'appliquant exclusivement aux installations militaires avec exploitation de jets de combat.
8	Le nouveau Principe 5 créé de nouvelles restrictions et une distorsion par rapport aux installations purement civiles. Les consignes administratives internes signées par les instances fédérales n'ont aucune valeur obligatoire.	aucune	Le nouveau principe 5 permet la modification notable de l'installation générée par l'arrivée d'une partie civile; ce qui n'était pas possible avant sur une installation dont les impacts sur l'environnement sont déjà hors normes du simple fait des opérations militaires. En outre, le nouveau Principe 5 fixe le cadre maximal avec lequel la Confédération entend apprécier les projets d'ouverture à l'aviation civile d'aéroports militaires. Cette façon de faire garantit à la population ses besoins en repos; elle matérialise également de la position du DETEC qui était d'accord de permettre une modification notable d'une installation dont les VLI sont déjà dépassées mais ce, de manière mesurée.

Canton de Neuchâtel

1	Neuchâtel Pas de remarque de fond. Un objet de l'inventaire fédéral des prairies et pâturages secs doit être ajouté sur la carte.	aucune	aucune L'inventaire n'est pour l'heure pas encore adopté par le Conseil fédéral.
---	--	--------	---

Aéroport de Neuchâtel SA

Neuchâtel
Pas de remarque

5.2 Mitwirkung

ASIC Association pour la sauvegarde des intérêts des communes Broyardes touchées par l'aérodrome de Payerne (VD+FR)

1	Payerne Le samedi, les vols devront se dérouler entre 10h00 et 15h00, pause de midi respectée.	aucune	aucune Les questions soulevées seront traitées dans les procédures idoines d'autorisation.
2	Les horaires établis par les instances fédérales sont trop étendus.	aucune	aucune Les instances fédérales ont communiqué le cadre maximal avec lequel la Confédération entend apprécier les projets d'ouverture à l'aviation civile d'aérodromes militaires. Il ne s'agit pas d'horaires fixés par la Confédération. En outre, la fiche PSIA ne fixe pas les horaires. Par contre, dans le cadre défini ci-dessus, le règlement d'exploitation, une fois approuvé, fixera les plages horaires.
3	Les conditions de l'exploitation civile ne doivent pas entraîner des conséquences sur la correction de niveau K ₀ , égale à -8 dB(A) et accordée à l'aviation militaire.	aucune	aucune Avec le cadre mis en place, la correction de niveau K ₀ , égale à -8 dB(A) et accordée à l'aviation militaire, n'est pas touchée.
4	Avant d'adopter la fiche PSIA, la modification du Principe 5 doit être entérinée afin de pouvoir mesurer l'ampleur des conséquences pour les riverains.	aucune	aucune La modification du Principe 5 sera soumise à l'adoption par le Conseil fédéral en même temps que la fiche PSIA. Le projet de fiche PSIA mis en information/participation postule le Principe 5 déjà modifié: il n'y aura donc pas de conséquence nouvelle après son adoption formelle.
5	Le projet BEAA/SolarImpulse doit être traité séparément des autres projets de construction prévus sur l'aérodrome.	aucune	aucune Les questions soulevées seront traitées dans les procédures idoines d'autorisation.

Particuliers (VD+FR)

1	Payerne Avec l'ouverture à l'aviation civile, il n'y aura plus de plages de calme et la pollution sonore et atmosphérique sera encore plus importante et plus étalée dans le temps.	aucune	aucune Les questions soulevées seront traitées dans les procédures idoines d'autorisation.
2	Les activités prévues ne concernent pas l'activité économique régionale.	aucune	aucune Les questions soulevées seront traitées dans les procédures idoines d'autorisation.
3	Le plan sectoriel militaire doit être adopté d'abord.	aucune	aucune Les deux procédures de planification sont coordonnées mais distinctes. L'une n'a pas d'influence sur l'autre et vice versa.
4	La modification du Principe 5 n'est pas garante du succès pour le développement économique de la Broye.	aucune	aucune Le PSIA ne fixe que les conditions cadre à l'activité aéronautique.
5	L'exposition au bruit doit retenir des types d'avions en usage pour le type d'activités envisagé et respecter les valeurs de planification (VP).	aucune	aucune Le type d'avions proposé constitue la base d'un scénario de planification plutôt surévalué. Les VP sont respectées.
6	Avec la diminution du trafic militaire, l'augmentation du bruit dû aux civils sera peut-être supérieure à 1 dB(A).	aucune	aucune La diminution du trafic militaire n'est pas suffisante pour que l'activité civile engendre une augmentation du bruit supérieure à 1 dB(A).

7	L'élargissement des horaires engendrera un dérangement disproportionné.	aucune	aucune Thème abordé et traité dans la procédure idoine.
8	L'ouverture à l'aviation civile n'est pas justifiée.	aucune	aucune Thème abordé et traité dans la procédure idoine.
9	L'exploitation d'un aéroport civil est sans relation avec les buts déclarés de la COREB.	aucune	aucune Ne concerne pas la fiche PSIA.
10	Aucune faisabilité économique n'a été établie.	aucune	aucune Ne concerne pas la fiche PSIA.

Prüfungsbericht nach Art. 17 RPV

**Bundesamt für Raumentwicklung
21.11.2007**

Inhalt Prüfungsbericht

1 Einleitung

- 11 Anlass und Gegenstand der Anpassung
- 12 Inhalt der Prüfung

2 Form

- 21 Form der Sachplanfestlegungen und Erläuterungen
- 22 Veröffentlichung
- 23 Fazit zur Form

3 Verfahren

- 31 Erarbeitung und Zusammenarbeit mit dem ARE
- 32 Einbezug weiterer Träger raumwirksamer Aufgaben, Anhörung der Kantone, Mitwirkung der Bevölkerung
- 33 Sicherstellung der Vereinbarkeit mit den geltenden Richtplänen
- 34 Fazit zum Verfahren

4 Inhalt

- 41 Anpassung entspricht einer Notwendigkeit
- 42 Umfassende Koordination der raumwirksamen Tätigkeiten
- 43 Anforderung an die Festsetzung konkreter Vorhaben
- 44 Beitrag zur angestrebten räumlichen Entwicklung
- 45 Sicherstellung der Vereinbarkeit mit den geltenden Planungen und Vorschriften
- 46 Fazit zum Inhalt

5 Schlussfolgerung

1 Einleitung

11 Anlass und Gegenstand der Anpassung

Am 18.10.2000 verabschiedete der Bundesrat den Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) Teil I-III B und beschloss ein schrittweises Vorgehen für die weiteren Sachplanteile, namentlich für die Erarbeitung des Objektteils. Mit dem vorliegenden Dokument wird nun eine 5. Serie anlagespezifischer Objektblätter (SIL Teil III C, 5. Serie) und eine Anpassung des Konzeptteils B3 (SIL Teil III B3, Grundsatz 5) dem Bundesrat zur Genehmigung unterbreitet.

Gegenstand der 5. Serie SIL bilden sieben Anlagen:

- Saanen/BE, Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)
- Zweisimmen/BE, Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)
- Triengen/LU, Flugfeld
- Lausanne-La Blécherette/VD, Regionalflugplatz
- Payerne/VD, zivil mitbenützter Militärflugplatz
- Bex/VD, Flugfeld
- Neuchâtel/NE, Flugfeld

Als Grundlage für die Genehmigung der vorgesehenen zivilen Mitbenützung des Militärflugplatzes Payerne wird zudem der Grundsatz 5 im konzeptionellen Teil III B3, der die Frage der von der zivilen Mitbenützung ausgehenden Lärmbelastung behandelt, angepasst.

Ein Erläuterungsbericht ist dem zur Genehmigung vorliegenden Dokument beigelegt.

12 Inhalt der Prüfung

Im Prüfungsbericht stellt das ARE fest, ob die Sachplananpassung mit den Anforderungen des Raumplanungsrechts übereinstimmt, namentlich die anzustrebende Entwicklung sinnvoll unterstützt, und allfällige Widersprüche zu den übrigen Konzepten und Sachplänen des Bundes sowie den geltenden kantonalen Richtplänen ausgeräumt sind.

Dabei gilt es zu beachten, dass die aktuelle SIL-Anpassung sich an die bei der bereits genehmigten Sachplanteile erprobten Form und Verfahren anlehnt. Im vorliegenden Prüfungsbericht beschränkt sich das ARE vor allem darauf, festzustellen, ob die neuen, noch nicht geprüften Aspekte (betr. Verfahren und Inhalt) den Anforderungen des Raumplanungsrechts genügen.

2 Form

21 Form der Sachplanfestlegungen und Erläuterungen

Wird zwischen verbindlichen Teilen und weiteren Informationen unterschieden und ist die Verständlichkeit gewährleistet?

Werden Informationen über den Ablauf der Planung und die Art und Weise der Berücksichtigung der verschiedenen Interessen gegeben?

Die Sachplananpassung besteht aus Text und Karten, welche verbindliche Festlegungen enthalten und zusätzliche Informationen zur besseren Verständigung der Festlegungen liefern. Der Erläuterungsbericht gibt zudem Aufschluss über die Abstimmungsprozesse; er vermittelt Informationen über den Ablauf der Planung und die Art und Weise der Berücksichtigung der verschiedenen Interessen und zeigt, welche Bemerkungen und Hinweise wie berücksichtigt wurden, oder liefert Begründungen, wieso diese nicht übernommen werden konnten. Die gewählte Form stimmt mit der bereits festgelegten formellen Linie des gesamten Sachplans überein.

22 Veröffentlichung

Ist das Planungsergebnis öffentlich?

Das Planungsergebnis ist öffentlich: Die Sachplananpassung wird im pdf-Format auf Internet publiziert; auf Anfrage kann zudem eine Fassung in Papierform zugestellt werden.

23 Fazit zur Form

Die formalen Anforderungen von Artikel 15 und 16 RPV sind erfüllt.

3 Verfahren

31 Erarbeitung und Zusammenarbeit mit dem ARE

Wurde die Sachplananpassung in enger Zusammenarbeit mit dem ARE erarbeitet?

Die SIL-Anpassung wurde federführend durch das BAZL erarbeitet. Auf Bundesebene hat es hierfür eine Begleitgruppe, bestehend aus Vertretern der hauptbetroffenen Bundesstellen (ARE, BAFU, VBS) eingesetzt. Das ARE war in die laufenden Arbeiten stets eingebunden.

32 Einbezug weiterer Träger raumwirksamer Aufgaben, Anhörung der Kantone, Mitwirkung der Bevölkerung

Wurden die betroffenen Behörden des Bundes und der Kantone sowie die betroffenen Organisationen frühzeitig einbezogen und haben eine Anhörung der Kantone sowie eine Information und Mitwirkung der Bevölkerung stattgefunden?

Der anlagespezifische Koordinationsprozess zur Sicherstellung der räumlichen Einordnung der in Frage stehenden Anlagen erfolgte in laufender Zusammenarbeit mit den interessierten Bundesstellen, den beteiligten Kantonsstellen, den betroffenen Gemeinden und Flugplatzhaltern. Die Ergebnisse dieser Zusammenarbeit wurden jeweils in Koordinationsprotokollen erfasst. Auf dieser Basis

wurden anschliessend die 7 SIL-Objektblätter erstellt, bzw. angepasst (Lausanne-La Blécherette, Bex).

Im 2./3. Quartal 2007 wurde zur Sachplananpassung (inkl. Grundsatz 5 im konzeptionellen Teil B3) eine Anhörung der betroffenen Kantone (BE, LU, VD, FR, NE) sowie der betroffenen Gemeinden und interessierter Träger (Flugplatzhaltern) durchgeführt. Eine bundesinterne Ämterkonsultation hat ebenfalls stattgefunden. Der Erläuterungsbericht informiert über die entsprechenden Ergebnisse.

Zu den Objektblättern Saanen und Zweisimmen konnten der Kanton BE und die Bundesstellen bereits im 2004 Stellung nehmen. Der Bundesrat hat diese Objektblätter (Nov. 2005) jedoch für eine Bereinigung mit dem Kanton zurückgestellt. Die jetzige Vorlage, die namentlich die Zweckbestimmung der Anlage Zweisimmen ergänzt, ist das Ergebnis dieser Bereinigung.

Bezüglich Mitwirkung ist festzuhalten, dass die interessierte Bevölkerung, die Wirtschaftsverbände, die Parteien, die Luftfahrtorganisationen sowie die Raum- und Umweltorganisationen ihrerseits in einer sehr frühen Phase im Rahmen der ersten grossen Mitwirkungsrunde (Januar - März 1999) mittels Publikation im Bundesblatt (BBl 1998 5634) zur Mitwirkung eingeladen wurden. Die hier in Frage stehenden Sachplaninhalte waren Bestandteil der unterbreiteten Unterlagen. Die damals erfolgten Eingaben sind in die Koordinationsarbeiten des weiteren Planungsprozesses eingeflossen.

Ein ergänzendes Mitwirkungsverfahren wurde (Ende 2004) für die ehemaligen Militärflugplätze Saanen und Zweisimmen – zusammen mit dem Flugplatz St. Stephan – durchgeführt, weil der früher vereinbarte Sachplanrahmen mit differenzierter Zweckbestimmung der betroffenen Anlagen umstritten war. Die geplante Erweiterung der zivilen Mitbenützung des Flugplatzes Payerne, die einer erheblichen Änderung der Anlage entspricht, benötigte ebenfalls eine zusätzliche Mitwirkungsrunde (2. Quartal 2007). Dies ist parallel – jedoch nicht zu den genau gleichen Terminen – zum Verfahren des Sachplans Militär erfolgt.

33 Sicherstellung der Vereinbarkeit mit den geltenden Richtplänen

Hatten die Kantone die Gelegenheit, allfällig vorhandene Widersprüche zur kantonalen Richtplanung vor der Verabschiedung des Sachplans festzustellen?

Die betroffenen Kantone erhielten die Möglichkeit, vorhandene Widersprüche zwischen Sachplanentwurf und kantonaler Richtplanung festzustellen. Das Bereinigungsverfahren nach Artikel 13 RPV wurde nicht verlangt.

34 Fazit zum Verfahren

Das Verfahren für die Erarbeitung der vorliegenden Sachplananpassung genügt den Anforderungen des RPG und der RPV. Im Falle von parallel durchgeführten Verfahren wird in Zukunft jedoch auf eine bessere Abstimmung der Termine zu achten sein.

4 Inhalt

41 Anpassung entspricht einer Notwendigkeit

Entspricht die Anpassung des Sachplans einem Bedürfnis nach Art. 17/4 RPG und besteht für die vorgesehenen Sachplanfestlegungen ein Koordinationsbedarf?

Entsprechend dem mit dem ersten SIL-Entscheid definierten Vorgehen wird mit der vorliegenden Anpassung eine weitere Serie von anlagespezifischer Planungen zur Genehmigung unterbreitet. Damit verbunden ist auch die Präzisierung des bestehenden Grundsatzes 5 im konzeptionellen Teil III B3. Diese Elemente müssen koordiniert werden; sie bedingen eine formelle Anpassung des Sachplans.

42 Umfassende Koordination der raumwirksamen Tätigkeiten

Sind die Sachplanfestlegungen nach Art. 2 RPV koordiniert, wurden die betroffenen Interessen ermittelt und beurteilt und wurden sie in der Entscheidung umfassend berücksichtigt?

Im Rahmen der intensiven Zusammenarbeit zur Erstellung der Koordinationsprotokolle wurden – unter Beizug der betroffenen Parteien (Bundesstellen, Kantonsstellen, Gemeinden, Flugplatzhalter und weiterer Interessierter) – alle Interessen auf den Tisch gelegt. Die Konflikte wurden aufgezeigt; Massnahmen zur besseren Einordnung der Anlagen wurden geprüft. Wenn nötig wurden Aufträge zur Konfliktlösung formuliert.

43 Anforderung an die Festsetzung konkreter Vorhaben

Sind die Anforderungen von Art. 15/3 RPV an die Festsetzung konkreter Vorhaben erfüllt?

Bedarf und Standort der Anlagen sind aus dem konzeptionellen Teil vorgegeben. Im Rahmen des Koordinationsprozesses wurden – unter Einbezug der betroffenen Stellen – die wesentlichen Auswirkungen der Anlagen auf Raum und Umwelt ermittelt und deren Vereinbarkeit mit der massgeblichen Gesetzgebung überprüft.

44 Beitrag zur angestrebten räumlichen Entwicklung

Sind die Sachplanfestlegungen mit der angestrebten räumlichen Entwicklung vereinbar und tragen sie dazu bei?

Mit der ersten Genehmigung des SIL Teil I-III B wurde bereits grundsätzlich geprüft, ob die Ziele und Vorgaben zur Luftfahrtinfrastruktur sowie die festgelegten Netze mit der angestrebten räumlichen Entwicklung des Landes vereinbar sind. Mit der vorliegenden Anpassung wird der konzeptionelle SIL-Teil leicht geändert: Bei den Flugplätzen Saanen und Zweisimmen (als Teil des Berner Oberländer-Flugplatzsystems) mussten die festgelegten Vorgaben zur Zweckbestimmung und zum Entwicklungsspielraum der Anlagen im Auftrag des Bundesrates mit dem Kanton noch bereinigt und ergänzt werden. Im Zusammenhang mit der Genehmigung der zivilen Mitbenützung in Payerne musste ebenfalls der konzeptionelle Sachplanteil (Teil B3, Grundsatz 5) betreffend der Frage der von der zivilen Mitbenützung ausgehenden Lärmbelastung vertieft und verdeutlicht werden. Die entsprechende Präzisierung beruht auf einer Vereinbarung der zuständigen Bundesstellen (BAZL, BAFU, GS VBS).

Im Hinblick auf die angestrebte räumliche Entwicklung auf regionaler/lokaler Ebene geht es in dieser Phase vor allem darum, die räumliche Einordnung der spezifischen Anlagen mit dem vorgesehenen Koordinationsprozesse zu optimieren, unter Berücksichtigung der Interessen von Bund, Kantonen/Regionen und Gemeinden. Für jede Anlage wurde somit versucht, die zusätzlichen Belastungen der Umwelt- und Lebensraumqualität zu minimieren und die wirtschaftlichen und regionalen Interessen sinnvoll zu unterstützen. Dieses pragmatische Vorgehen hat sich, namentlich im Falle vom Saanen/Zweisimmen aber auch in Payerne, wo die zivile Öffnung des Militärflugplatzes ein zentrales Anliegen der betroffenen Kantone/Regionen/Gemeinden ist, bewährt. Insgesamt können die getroffenen Lösungen aus der Sicht der Ziele und Grundsätze der Raumplanung als zweckmässig beurteilt werden. Die verbleibenden Probleme sind in den Objektblättern erwähnt und entsprechende Aufträge zur Problemlösung auf lokaler Ebene (z.B. Payerne, Triengen) oder für die nachgelagerten Verfahren (z.B. im Betriebsreglement) erteilt.

45 Sicherstellung der Vereinbarkeit mit den geltenden Planungen und Vorschriften

Sind die Sachplanfestlegungen mit den geltenden Sachplänen und Richtplänen vereinbar?

Die Anhörung der Kantone und die Ämterkonsultation haben gezeigt, dass zwischen der vorliegenden Sachplananpassung und dem raumrelevanten Bundesrecht (namentlich in Bezug auf die Problematik der Fruchtfolgeflächen und der Lärmbelastung), den geltenden Konzepten und Sachplänen des Bundes (insb. mit dem Sachplan Militär und dem Sachplan Fruchtfolgeflächen) und den geltenden Richtplänen der Kantone keine Widersprüche bestehen.

46 Fazit zum Inhalt

Der Inhalt der vorliegenden Sachplananpassung genügt den Anforderungen des RPG und der RPV.

5 Schlussfolgerung

Die aktuelle SIL-Anpassung stimmt in Bezug auf den Gegenstand, die Form, das Verfahren und den Inhalt mit den Anforderungen des Raumplanungsrechts überein. Es bestehen keine Widersprüche zu den übrigen Konzepten und Sachplänen des Bundes nach Artikel 13 RPG oder zu den kantonalen Richtplänen nach Artikel 6 - 12 RPG. Aufgrund der Zusammenarbeit mit den Bundesstellen und den Kantonen kann festgestellt werden, dass diese Sachplananpassung die übrigen raumrelevanten Anliegen von Bund und Kantonen sachgerecht berücksichtigt. Die Anpassung kann vom Bundesrat gutgeheissen werden.

Im Rahmen der weiteren anlagespezifischen Koordinationsprozesse ist dafür zu sorgen, dass die eingeleiteten Abstimmungsbestrebungen weitergeführt werden.