

Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)

**Teil IIIC 2. Serie
mit Erläuterungs- und Prüfungsbericht**

14. Mai 2003

Herausgeber:
Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)
Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)

Karten reproduziert mit Bewilligung von
swisstopo (BA035414)
Bundesamt für Statistik (BFS), GEOSTAT
Bundesamt für Kultur (BAK), ISOS
Bundesamt für Zivilschutz (BZS), Verzeichnis der Kulturgüter
Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL)

Grafische Gestaltung und Erarbeitung der Karten:
Büro Rüttimann-Schneuwly, 3184 Wünnewil

Bezugsquelle:
BBL, Vertrieb Publikationen, CH-3003 Bern
www.bbl.admin.ch/bundespublikationen, Art.-Nr.: 803.102 d(f).
Auch Französisch erhältlich.

Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)

**Teil IIIC 2. Serie
mit Erläuterungs- und Prüfungsbericht
14. Mai 2003**

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

Inhalt ¹⁾

III C Anlagespezifische Ziele und Vorgaben

Einleitung

Ausgangslage

Anlagen der 2. Objektblattserie

Inhalt der Objektblätter

Objektblätter

Begriffserklärungen zum Objektblatt

Objektblätter 2. Serie

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

Legende zur Anlagekarte siehe in der Umschlagklappe ganz hinten

Anhänge

Erläuterungsbericht nach Art. 16 RPV (Teil III C 2. Serie)

Prüfungsbericht nach Art. 17 RPV (Teil III C 2. Serie)

¹⁾ Die Sachplanteile I – IIIB wurden bereits mit Bundesratsbeschluss vom 18. Oktober 2000 gutgeheissen, Teil III C 1. Serie am 30. Januar 2002

Sachplaninhalt

Datum der Beschlussfassung durch die Bundesbehörde (Stand 14.05.2003)

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
B4 – Flugfelder	IIIB1 – B7 – 20		18.10.2000
B5 – Heliports	IIIB1 – B7 – 24		18.10.2000
B6 – Landestellen	IIIB1 – B7 – 30		18.10.2000
B6a – Gebirgslandeplätze	IIIB1 – B7 – 31		18.10.2000
B6b – Spitällandeflächen	IIIB1 – B7 – 34		18.10.2000
B6c – Lastaufnahmeflächen	IIIB1 – B7 – 35		18.10.2000
B6d – Start – und Landestellen für Hängegleiter	IIIB1 – B7 – 36		18.10.2000
B6e – Übrige Landestellen	IIIB1 – B7 – 37		18.10.2000
B7 – Flugsicherungsanlagen	IIIB1 – B7 – 38		18.10.2000
IIIC Anlagespezifische Ziele und Vorgaben			
Objektblätter		Serie	
BE	Bern-Belp	1	IIIC – BE-1
BE	Interlaken	1	IIIC – BE-2
BE	Reichenbach	2	IIIC – BE-3
FR	Ecuvillens	1	IIIC – FR-1
FR	Bellechasse	1	IIIC – FR-2
FR	Gruyères	1	IIIC – FR-3
FR	Schwarzsee	1	IIIC – FR-4
SO	Grenchen	1	IIIC – SO-1
GR	Samedan	1	IIIC – GR-1
AG	Birrfeld	4	IIIC – AG-1
AG	Birrfeld (Anpassung)	2	IIIC – AG-1
AG	Fricktal-Schupfart	1	IIIC – AG-3

VD	Lausanne-La Blécherette	1	IIIC – VD-1	30.01.2002
VD	Bex	2	IIIC – VD-3	14.05.2003
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	1	IIIC – NE-1	30.01.2002

Weitere Objektblattserien sind in Vorbereitung

Einleitung

Ausgangslage

Am 18. Oktober 2000 verabschiedete der Bundesrat mit den Teilen I bis IIIB den Konzeptteil des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL).

Er enthält neben einer Einleitung und Lesehilfe (Teil I) eine Übersicht über die bestehende Infrastruktur der Zivilluftfahrt sowie die aufgrund der Luftverkehrsprognosen zu erwartenden Entwicklungen (Teil II). Weiter enthält er Grundsätze hinsichtlich Sachplanrelevanz, Aktualisierung und Anpassung des Sachplans sowie Vereinbarkeit raumwirksamer Tätigkeiten mit dem SIL (Teil IIIA).

Kernteil bilden die konzeptionellen Ziele und Vorgaben (Teil IIIB) mit:

- den generellen Rahmenbedingungen, insbesondere den Anforderungen der nachhaltigen Entwicklung und der Raumordnungspolitik, sowie den daraus resultierenden Aufgaben für die Luftfahrtpolitik;
- der generellen Ausrichtung der Zivilluftfahrt mit den Festlegungen hinsichtlich effizienter Nutzung der Infrastruktur, Einordnung in den Gesamtverkehr, umfassendem Umweltschutz und räumlicher Abstimmung;
- einer Übersicht zum Gesamtnetz mit den einzelnen Anlagen, deren funktionale Einordnung in Teilnetze sowie Angaben zur Verkehrsleistung jeder Anlage in der Ausgangslage und hinsichtlich dem Entwicklungspotential;
- den Zielen und Vorgaben zu den Teilnetzen Landesflughäfen, Regionalflugplätze, zivil mitbenützte Militärflugplätze, Flugfelder, Heliports, Landestellen und Flugsicherungsanlagen.

Diesem bereits genehmigten Konzeptteil folgen nun die anlagespezifischen Ziele und Vorgaben. Eine erste Objektblattserie mit 12 Anlagen, davon sieben Regionalflugplätze, ein zivil mitbenützter Militärflugplatz, drei Flugfelder und ein Winterflugfeld, verabschiedete der Bundesrat am 30. Januar 2002.

Anlagen 2. Serie

Die vorliegende zweite Objektblattserie umfasst folgende Anlagen:

Neue Objektblätter

Kanton	Anlage	Teilnetz
BE	Reichenbach	Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)
VD	Bex	Champ d'aviation
VS	Münster	Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)
	Raron Flugplatz	Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)
	Raron Heliport	Heliport

Anpassung

AG	Birrfeld	Regionalflugplatz
----	----------	-------------------

Weitere Objektblattserien folgen.

Inhalt der Objektblätter Jedes Objektblatt besteht aus einem Textblatt und einer Anlagekarte.

Haupthelemente des Textblattes:

Ausgangslage

- Generelle Informationen und technische Daten
- Zweck der Anlage und Funktion im Netz
- Stand der Koordination

Festlegungen

- Zweckbestimmung
- Rahmenbedingungen zum Betrieb
- Flugplatzperimeter
- Lärmbelastung
- Hindernisbegrenzung
- Natur- und Landschaftsschutz
- Erschliessung

Erläuterungen

Elemente der Anlagekarte:

Räumliche Wirkungen mit den Elementen:

- Flugplatzperimeter
- Gebiet mit Hindernisbegrenzung
- Gebiet mit Lärmbelastung

Inhalte anderer Sachpläne

Schutzobjekte von nationaler Bedeutung

Objektblätter

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

- Grundsätze G
- Festsetzungen F
- Zwischenergebnisse Z
- Vororientierungen V

Grundsätze	Grundsätze sind Festlegungen, die keiner räumlichen Abstimmung bedürfen oder die sich nicht auf konkrete räumliche Abstimmungsfragen beziehen; sie sind einer Festsetzung gleichgestellt.
Festsetzungen	<p>Festsetzungen zeigen, wie raumwirksame Tätigkeiten aufeinander abgestimmt sind. Eine Abstimmungsanweisung kann als Festsetzung bezeichnet werden, wenn</p> <ul style="list-style-type: none">• eine hinreichende Zusammenarbeit stattgefunden hat und• die materiellen Anforderungen an die Koordination erfüllt sind (Grobabstimmung). <p>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.</p> <p>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.</p>
Zwischenergebnisse	Zwischenergebnisse zeigen, welche raumwirksamen Tätigkeiten noch nicht in allen Teilen aufeinander abgestimmt sind. Eine Abstimmungsanweisung kann als Zwischenergebnis bezeichnet werden, wenn
	<ul style="list-style-type: none">• die Zusammenarbeit eingeleitet ist und• noch nicht abschliessend beurteilt werden kann, ob die materiellen Anforderungen an die Koordination erfüllt sind. <p>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.</p> <p>Prüfungsaufträge sind per Definition als Zwischenergebnis festgelegt.</p>
Vororientierungen	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
	<ul style="list-style-type: none">• die vorgesehene raumwirksame Tätigkeit noch zu wenig bestimmt ist, um den überörtlichen Koordinationsbedarf zu ermitteln und• die Zusammenarbeit noch nicht eingeleitet ist. <p>Vororientierungen binden die Behörden in der Regel im Verfahren; sie verpflichten die Behörden zur gegenseitigen Information, wenn sich die Umstände erheblich ändern.</p>

Objektblätter 2. Serie

IIIC – BE-3	Reichenbach
IIIC – AG-1	Birrfeld (Anpassung)
IIIC – VD-3	Bex
IIIC – VS-2	Münster
IIIC – VS-3	Raron Flugplatz
IIIC – VS-6	Raron Heliport

Legende zur Anlagekarte siehe in der Umschlagklappe ganz hinten

Anlage: **Reichenbach** **BE-3**

Teilnetz: Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Bern
- Perimetergemeinden: Reichenbach im Kandertal
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Reichenbach im Kandertal
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Reichenbach im Kandertal

- Verkehrsleistung:
 - Ø 10 Jahre: 4'550 (1992-2001):
 - max. 10 Jahre: 5'697 (1994)
 - Datenbasis LBK: 4'047
 - Potential SIL: 5'500

Zweck der Anlage/Funktion im Netz:

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

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

Stand der Koordination:

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

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

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

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

Verweis:

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

Grundlagendokumente:

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

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

Flugplatzperimeter, Infrastruktur:

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

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

Lärmbelastung:

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

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

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

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

Hindernisbegrenzung:

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

Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:

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

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

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

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

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

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

Auengebiet: 72 Heustrich

Jagdbanngebiet: 3 Kiental

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

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

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

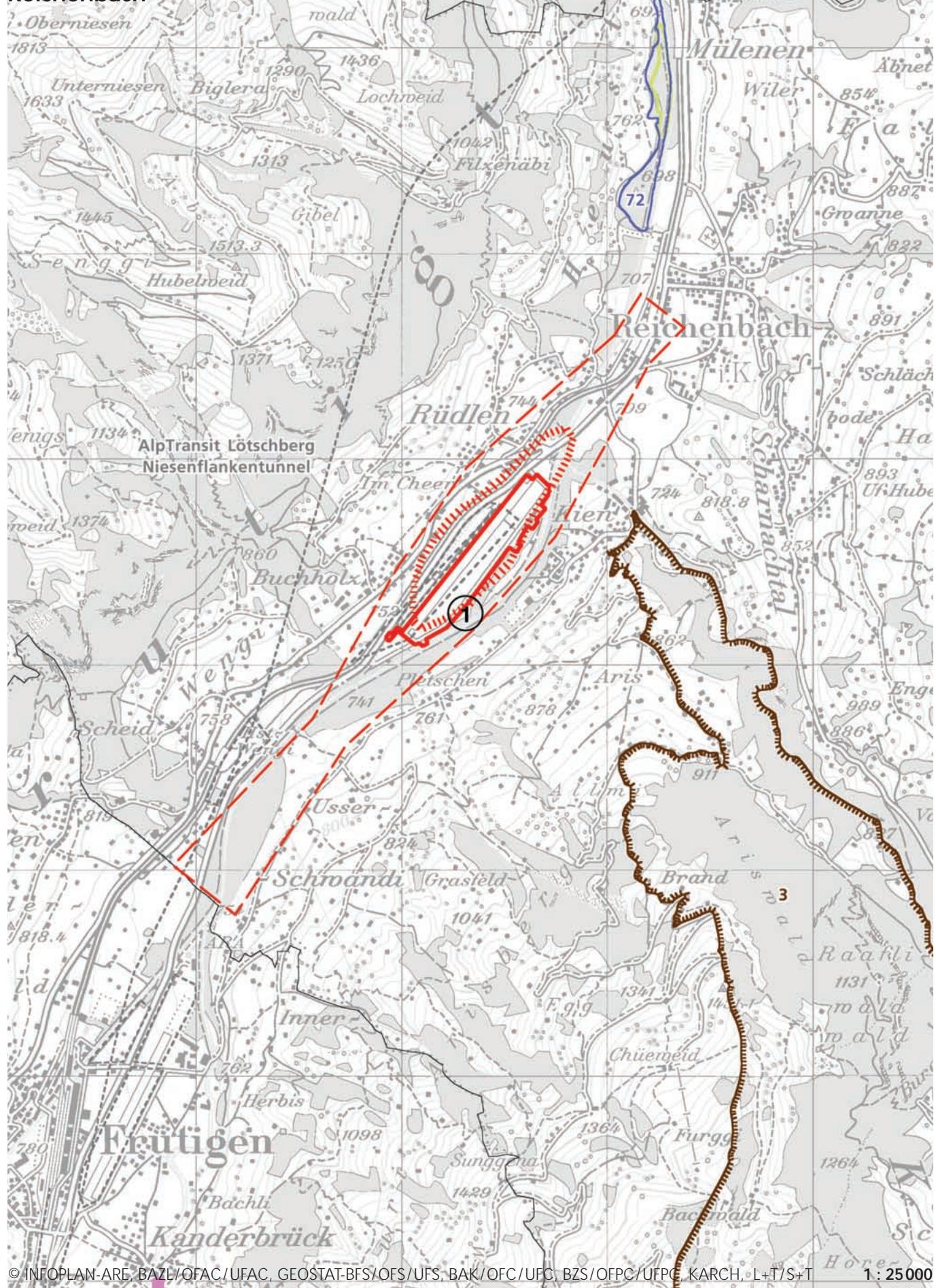
Die Altlasten gemäss Verdachtsflächenkataster VBS werden im Zusammenhang mit dem Verkauf des Flugplatzes untersucht und soweit notwendig saniert.

Erschliessung:

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

Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)

Reichenbach



Anlage: **Birrfeld** **AG-1**

Teilnetz: Regionalflugplatz

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

Generelle Informationen und technische Daten:

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

Verweis:

Teilnetz Regionalflugplätze III–B2

Grundlagendokumente:

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

Zweck der Anlage/Funktion im Netz:

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

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

Stand der Koordination:

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

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

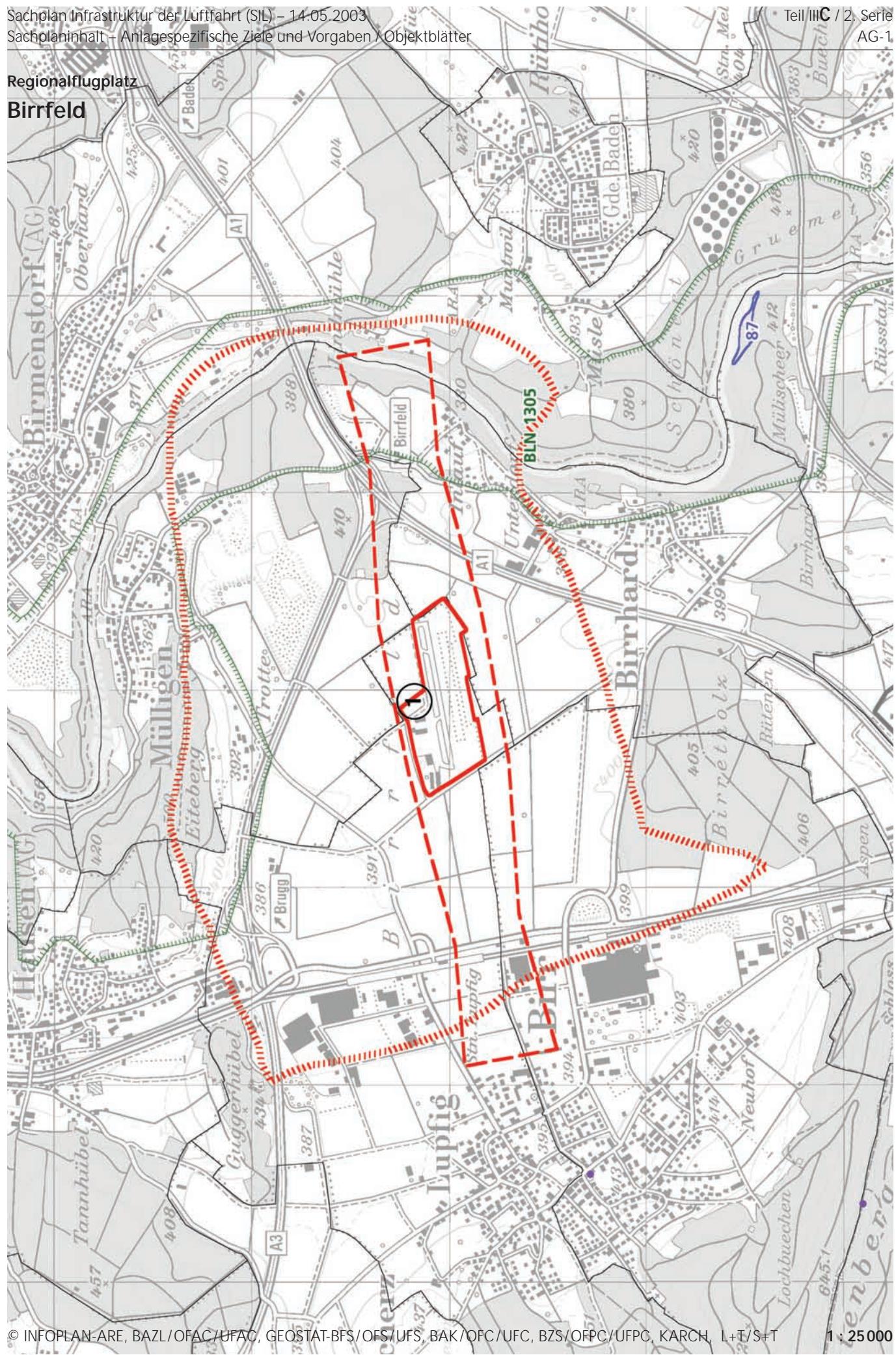
<p><i>Infrastruktur, Perimeter und Betrieb</i> des Flugplatzes sind in den wesentlichen Zügen auf die umgebenden Nutzungs- und Schutzzansprüche abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll). Die verbleibenden Probleme im Zusammenhang mit den umliegenden Nutzungen sind grundsätzlich auf kantonaler Ebene zu lösen.</p> <p>Der Flugplatzhalter <i>beabsichtigt die Befestigung der Segelfluggpiste, den Neubau eines Hangars und die Verlegung des Helikopterlandeplatzes</i>. Diese Vorhaben erfordern eine Plangenehmigung nach Luftfahrtgesetz. Im Flugbetrieb sind zur Zeit keine Änderungen vorgesehen.</p> <p>Der <i>Lärmbelastungskataster</i> wird an die Verkehrsleistung gemäss Potential SIL angepasst.</p> <p><i>Ungenutzte Flächen</i> auf dem Flugplatzareal sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt <i>ökologisch aufgewertet</i> werden (gemäss Landschaftskonzept Schweiz).</p>	F E S T L E G U N G E N	G/F	Z	V
<p>Zweckbestimmung: Der Flugplatz Birrfeld ist eine Anlage von regionaler Bedeutung. Er dient in erster Linie dem Flugsport (Motor- und Segelflug) und der fliegerischen Aus- und Weiterbildung in allen Sparten (einschliesslich fliegerische Vorschulung), weiter dem Geschäftsreiseverkehr, Tourismus- und Arbeitsflügen. Er bietet eine Infrastruktur an, die dieser Funktion und dem internationalen Standard entspricht.</p> <p>Die Entwicklung des Flugplatzes richtet sich nach dem regionalwirtschaftlichen Bedarf und dem öffentlichen Interesse an Luftverkehrsleistungen, unter Beachtung des Zulassungzwangs.</p> <p>Der Flugplatz Birrfeld übernimmt keine Entlastungsfunktion für andere Flugplätze. Ein entsprechender Ausbau der Infrastruktur wird nicht angestrebt.</p>		•	•	•
<p>Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weiter geführt. Die Grenzwerte der Umweltvorschriften sind einzuhalten, es gibt keine Erleichterungen. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft der Flugplatzhalter die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.</p>		•		•
<p>Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte), einschliesslich Erweiterungsbereich für das Projekt Hangarneubau/Verlegung Helikopterlandeplatz [1].</p>		•		
<p>Lärmbelastung: Gebiet mit Lärmbelastung (vgl. Anlagekarte). Der Lärmelastungskataster ist entsprechend anzupassen.</p>		•		
<p>Hindernisbegrenzung: Gebiet mit Hindernisbegrenzung gemäss geltendem Sicherheitszonenplan (vgl. Anlagekarte).</p>		•		

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

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

Regionalflugplatz

Birrfeld



Installation: **Bex**

VD-3

Réseau partiel: Champ d'aviation

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

Informations générales et données techniques:

- Canton: Vaud
- Commune de site: Bex
- Communes avec limitation d'obstacles: Bex, Ollon
- Communes avec exposition au bruit: Bex, Ollon

- Prestations de trafic:
 - moyenne 4 ans: 13'500 (1996-1999)
 - max. 10 ans: 17'573 (1992)
 - base de référence CB: 15'876 (1994)
 - potentiel PSIA: 16'000

Rôle et fonction de l'installation:

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

Etat de la coordination:

Les *fonction et développement* de l'aérodrome selon 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

D E C I S I O N S	P/CR	CC	IP
<p>Fonction de l'installation: Champ d'aviation ayant pour fonction le trafic non commercial (vol à moteur et à voile, instruction générale, vols d'hélicoptères et parachutisme occasionnel). Il sert essentiellement à couvrir les besoins privés, notamment ceux liés à l'aviation sportive et à la formation aéronautique.</p> <p>Le développement de l'installation est limité par la nécessité de respecter impérativement la législation sur la protection de l'environnement en vigueur.</p>	•	•	
<p>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>	•	•	

E X P L I C A T I O N S	INSTANCES RESPONSABLES
<p>Fonction de l'installation, exploitation: Pas de développement prévu de l'installation. Le cadre actuel reste inchangé (fonction et exploitation).</p> <p>Périmètre d'aérodrome, infrastructure: Le canton et les communes concernées sont invités à reprendre le périmètre fixé dans le PSIA dans leurs instruments d'aménagement du territoire comme information. 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.</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. 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.</p> <p>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.</p> <p>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).</p>	<p><i>Office fédéral compétent:</i> Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), 3003 Berne</p> <p><i>Exploitant d'aérodrome:</i> Section de la Plaine du Rhône de l'AéCS Case postale 5 1880 Bex</p>

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 élaboreront des recommandations sur la revalorisation écologique des aérodromes. Celles-ci seront établies de manière à ce que les besoins de l'agriculture soient pris en considération.

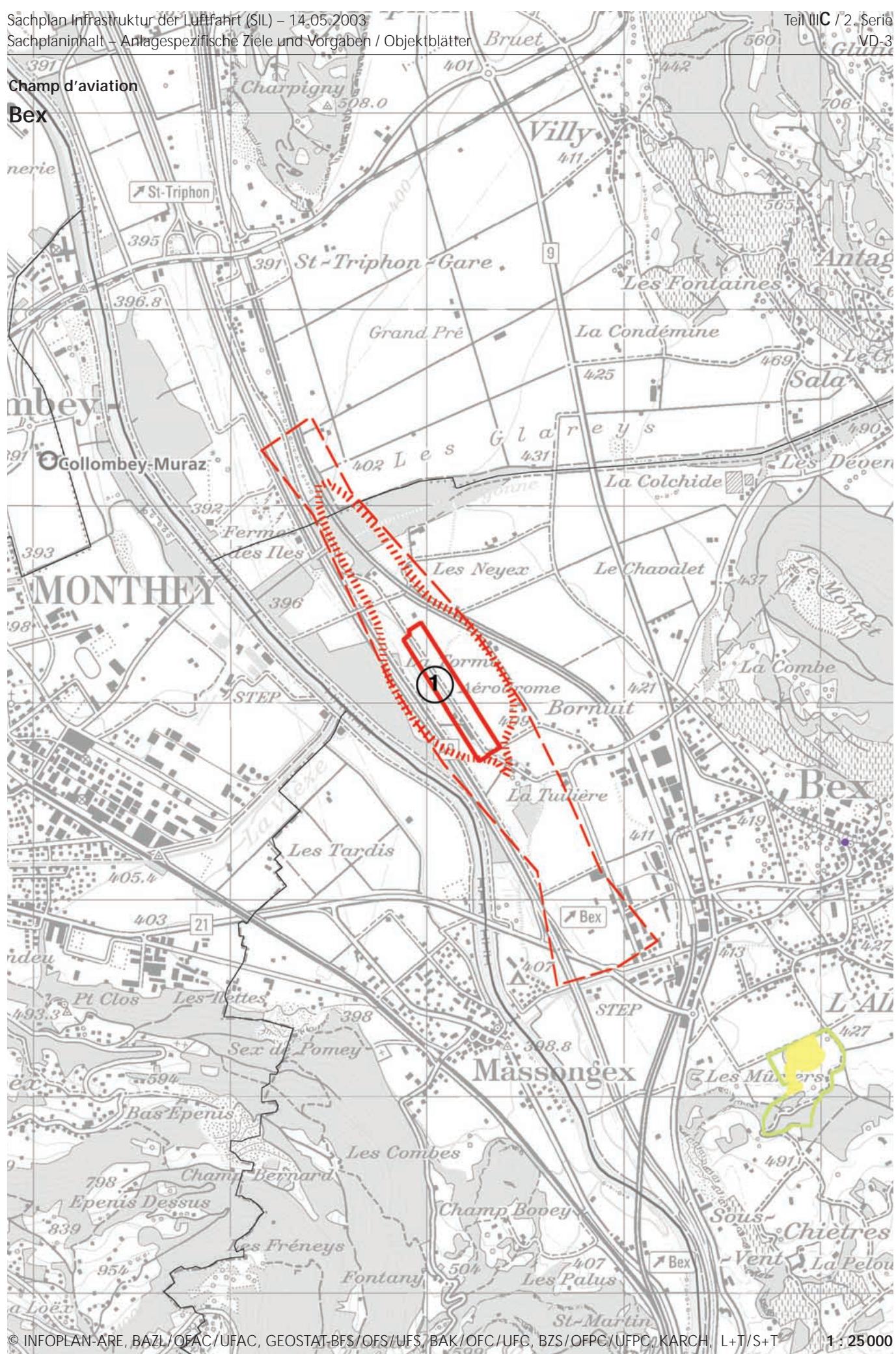
Dans le cas des mesures de compensation, l'exploitant peut d'ores et déjà formuler des propositions concrètes pour son installation sans attendre une procédure spécifique.

Equipement:

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

Champ d'aviation

Bex



Anlage: **Münster** **VS-2**

Teilnetz: Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Wallis
- Perimetergemeinde: Münster
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Geschinen, Münster, Reckingen
- Gemeinde mit Lärmbelastung: Münster

- Verkehrsleistung:
 - Ø 10 Jahre: 2'450 (1992-2001)
 - max. 10 Jahre: 3'400 (1994)
 - Datenbasis LBK: –
 - Potential SIL: 3'000 (Motorflüge)

Zweck der Anlage/Funktion im Netz:

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

Stand der Koordination:

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

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

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

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

Verweis:

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

Grundlagendokumente:

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

<p>In der Region Goms wurde zur Zahl der <i>jährlichen Flugbewegungen</i> eine Vereinbarung getroffen (Kompromiss vom 27.9.2001). Diese Vereinbarung gilt als verbindliche Vorgabe für die privatrechtliche Regelung zwischen Gemeinde und Flugplatzgenossenschaft (Mietvertrag). Im Rahmen des Umnutzungsverfahrens ist die Lärmbelastung auf der Basis von jährlich 3'000 Motorflugbewegungen auszuweisen.</p> <p>Die <i>Piste</i> soll mittelfristig auf die minimal erforderliche Breite von 18 m zurückgebaut werden. Piste und Strassenzufahrt sollen baulich klar voneinander getrennt werden.</p> <p>Die <i>Landeschwellen</i> sollen im Rahmen des Umnutzungsverfahrens definitiv festgelegt und die <i>Hindernisfreiheit</i> sicher gestellt werden.</p> <p>Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatzareal sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt <i>ökologisch aufgewertet</i> werden. Die Flugplatzhalterin erarbeitet dazu ein Konzept im Rahmen des Umnutzungsverfahrens.</p> <p>Ökologische Ausgleichsmassnahmen im Zusammenhang mit der <i>Liquidation des Militärflugplatzes</i> werden zwischen den beteiligten Bundesämtern und der Gemeinde Münster geregelt. Diese Massnahmen sollen mit dem Konzept der Flugplatzhalterin koordiniert werden.</p>																									
<p>F E S T L E G U N G E N</p> <p>Zweckbestimmung: Der Flugplatz Münster ist ein privates Flugfeld. Er dient in erster Linie der Durchführung von Segelfluglagern im Sommer und der touristischen Nutzung.</p> <p>Der Flugplatz wird im heute akzeptierten Rahmen weitergenutzt, die Entwicklung des Betriebs darf zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmelastung führen. Für die Umwandlung der Militäranlage in einen zivilen Flugplatz ist ein Umnutzungsverfahren nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes erforderlich.</p> <p>Rahmenbedingungen zum Betrieb: Das Betriebsreglement wird im Rahmen des Umnutzungsverfahrens überprüft und bei Bedarf angepasst. Bis zu diesem Zeitpunkt wird der Betrieb im bisher zulässigen Rahmen weitergeführt. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.</p> <p>Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte).</p> <p>Die Piste soll mittelfristig auf die minimal erforderliche Breite von 18 m zurückgebaut werden.</p> <p>Lärmbelastung: Das Gebiet mit Lärmbelastung ist im Rahmen des Umnutzungsverfahrens auszuweisen. Bei der Berechnung der Lärmbelastung ist von maximal 3'000 Motorflugbewegungen pro Jahr auszugehen.</p> <p>Hindernisbegrenzung: Gebiet mit Hindernisbegrenzung (vgl. Anlagekarte). Der Hindernisbegrenzungskataster ist im Rahmen des Umnutzungsverfahrens entsprechend anzupassen.</p>	<table border="1"><thead><tr><th>G/F</th><th>Z</th><th>V</th></tr></thead><tbody><tr><td>•</td><td></td><td></td></tr><tr><td>•</td><td></td><td></td></tr><tr><td>•</td><td></td><td></td></tr><tr><td>•</td><td></td><td></td></tr><tr><td>•</td><td></td><td></td></tr><tr><td>•</td><td></td><td></td></tr><tr><td>•</td><td></td><td></td></tr></tbody></table>	G/F	Z	V	•			•			•			•			•			•			•		
G/F	Z	V																							
•																									
•																									
•																									
•																									
•																									
•																									
•																									

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

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

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

Hindernisbegrenzung:

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

Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:

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

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

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

Auengebiet: 141 Matte

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

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

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

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

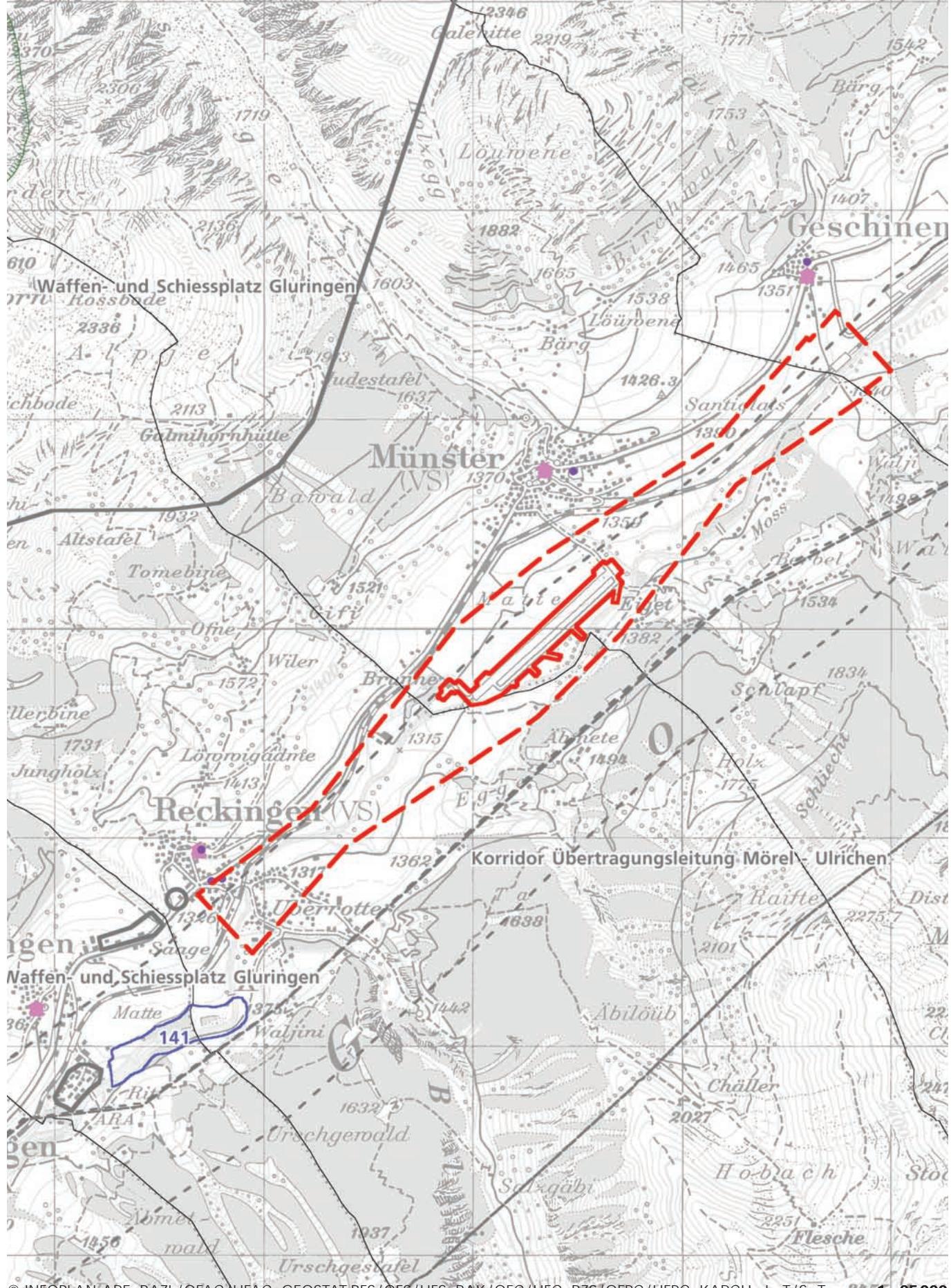
Altlasten

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

Strassenbau

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

Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz) Münster



Anlage: **Raron** **VS-3**

Teilnetz: Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)

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

Generelle Informationen und technische Daten:

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

Zweck der Anlage/Funktion im Netz:

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

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

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

Stand der Koordination:

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

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

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

Verweis:

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

Grundlagendokumente:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

<p>Über das Restareal wird zur Zeit mit dem Staat Wallis verhandelt. Das Areal südlich der Kantonsstrasse mit den Kavernenanlagen bleibt mit Ausnahme des Flachmoors «Mutt» im Eigentum des VBS und wird weiterhin militärisch genutzt.</p> <p>Die Flugplatzhalterin und die Standortgemeinde Raron prüfen die Gründung einer <i>Flugplatzgenossenschaft</i> im Hinblick auf den definitiven Betrieb.</p>																									
<p>F E S T L E G U N G E N</p> <p>Zweckbestimmung: Der Flugplatz Raron ist ein privates Flugfeld. Er dient den Touristik- und Geschäftsflügen, der fliegerischen Aus- und Weiterbildung und dem Flugsport (Motor- und Segelflug).</p> <p>Der Flugplatz wird im heute akzeptierten Rahmen weitergenutzt, die Entwicklung des Betriebs darf zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen. Für die Umwandlung der Militäranlage in einen zivilen Flugplatz ist ein Umnutzungsverfahren nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes erforderlich.</p> <p>Rahmenbedingungen zum Betrieb: Bis zur Aufhebung des Bau- und Materialbewirtschaftungsplatzes der NEAT wird der Betrieb auf dem westlichen Teil der ehemaligen Militärpiste weitergeführt (Übergangsbetrieb). Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.</p> <p>Nach der Aufhebung des Bau- und Materialbewirtschaftungsplatzes wird der Flugbetrieb auf den östlichen Teil der Piste verlegt. Das Betriebsreglement wird im Rahmen des Umnutzungsverfahrens überprüft und den neuen Gegebenheiten angepasst.</p> <p>Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter für den Übergangsbetrieb umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte). Die Piste ist entsprechend zu verkürzen und neu zu markieren.</p> <p>Der Flugplatzperimeter für den definitiven Betrieb umgrenzt das von den Flugplatzanlagen nach der Verlegung des Flugbetriebs auf den östlichen Teil der ehemaligen Militärpiste beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte). Der Perimeter ist im Rahmen des Umnutzungsverfahrens zu überprüfen und festzusetzen. Für die neuen Flugplatzanlagen ist eine Plangenehmigung erforderlich.</p> <p>Lärmbelastung: Gebiet mit Lärmbelastung für den Übergangsbetrieb (vgl. Anlagekarte). Für die weitergehende Beschränkung der Bewegungszahl gilt die Regelung zwischen der Standortgemeinde und der Flugplatzhalterin auf der Basis von jährlich 3'000 Flugbewegungen.</p> <p>Das Gebiet mit Lärmbelastung für den definitiven Betrieb (vgl. Anlagekarte) ist im Rahmen des Umnutzungsverfahrens neu zu berechnen und festzusetzen. Es gilt als Lärmkorsett. Richtwert für die Festlegung der künftigen Verkehrsleistung sind maximal 4'000 Bewegungen pro Jahr.</p> <p>Hindernisbegrenzung: Gebiet mit Hindernisbegrenzung für den Übergangsbetrieb (vgl. Anlagekarte).</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center; padding: 2px;">G/F</th> <th style="text-align: center; padding: 2px;">Z</th> <th style="text-align: center; padding: 2px;">V</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center; padding: 2px;">•</td> <td style="text-align: center; padding: 2px;">•</td> <td style="text-align: center; padding: 2px;">•</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; padding: 2px;">•</td> <td style="text-align: center; padding: 2px;">•</td> <td style="text-align: center; padding: 2px;">•</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; padding: 2px;">•</td> <td style="text-align: center; padding: 2px;">•</td> <td style="text-align: center; padding: 2px;">•</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; padding: 2px;">•</td> <td style="text-align: center; padding: 2px;">•</td> <td style="text-align: center; padding: 2px;">•</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; padding: 2px;">•</td> <td style="text-align: center; padding: 2px;">•</td> <td style="text-align: center; padding: 2px;">•</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; padding: 2px;">•</td> <td style="text-align: center; padding: 2px;">•</td> <td style="text-align: center; padding: 2px;">•</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; padding: 2px;">•</td> <td style="text-align: center; padding: 2px;">•</td> <td style="text-align: center; padding: 2px;">•</td> </tr> </tbody> </table>	G/F	Z	V	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
G/F	Z	V																							
•	•	•																							
•	•	•																							
•	•	•																							
•	•	•																							
•	•	•																							
•	•	•																							
•	•	•																							

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

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

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

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

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

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

Hindernisbegrenzung:

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

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

Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:

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

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

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

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

BLN 1706 Berner Hochalpen und Aletsch-Bietschhorn-gebiet

BLN: 1711 Raron-Heidnischbiel

Jagdbanngebiet: 33 Alpujhorn

Jagdbanngebiet: 34 Wilerhorn

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

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

Hinweis zur Anlagekarte:

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

Anlage: **Raron**

VS-6

Teilnetz: Heliport

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

Generelle Informationen und technische Daten:

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

Verweis:

Teilnetz Heliport III – B6

Grundlagendokumente:

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

Zweck der Anlage/Funktion im Netz:

Heliport seit 1984, Basis der Firma Air Zermatt.

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

Stand der Koordination:

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

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

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

F E S T L E G U N G E N	G/F	Z	V
<p>Zweckbestimmung: Der Heliport Raron ist ein privates Flugfeld. Er dient als Stützpunkt für Rettungs-, Transport- und Arbeitsflüge. Die Entwicklung ist durch das geltende Umweltrecht begrenzt.</p> <p>Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weiter geführt. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft der Flugplatzhalter die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.</p> <p>Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Anlagen des Heliports beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte).</p> <p>Lärmbelastung: Gebiet mit Lärmbelastung (vgl. Anlagekarte). Der Lärmelastungskataster ist zu erstellen.</p> <p>Hindernisbegrenzung: Der Hindernisbegrenzungskataster ist zu erstellen.</p> <p>Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Heliport sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden. In Absprache mit der Gemeinde und den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton prüft die Flugplatzhalterin die Möglichkeiten dazu.</p>	• • • • •		
<p>E R L Ä U T E R U N G E N</p> <p>Flugplatzperimeter, Infrastruktur: Der Flugplatzperimeter entspricht der im Nutzungsplan der Gemeinde Raron für den Heliport ausgeschiedenen Zone für öffentliche Bauten. Zum Zeitpunkt, wenn der Betrieb des angrenzenden Flugplatzes auf dem östlichen Teil der ehemaligen Militärpiste definitiv installiert wird (ab 2006), sind die Möglichkeiten einer gemeinsamen Nutzung der Infrastruktur zu prüfen.</p> <p>Lärmelastung: Gemäss Betriebsbewilligung ist die Verkehrsleistung auf durchschnittlich 30 und maximal 50 Bewegungen pro Tag begrenzt. Privatrechtlich haben die Standortgemeinde Raron und die Flugplatzhalterin eine Zahl von jährlich maximal 6500 Bewegungen vereinbart. Im Betriebsjahr 1999 betrug die Bewegungszahl 1434. Bis zu einer Bewegungszahl von ca. 5000 pro Jahr sind für die Beurteilung der Lärmelastung die Grenzwerte L_{max} massgebend. Die Berechnung dieser Grenzwerte beruht auf der Zusammensetzung der Flotte und den Flugwegen, die Zahl der Bewegungen hat keinen Einfluss. Der von der Bewegungszahl abhängige Beurteilungspegel L_r kommt erst ab einer grösseren Bewegungszahl zum tragen.</p>		ZUSTÄNDIGE STELLE <i>Zuständiges Bundesamt:</i> Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern <i>Flugplatzhalterin:</i> Air Zermatt AG, Postfach, 3920 Zermatt	

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

Hindernisbegrenzung:

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

Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:

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

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

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

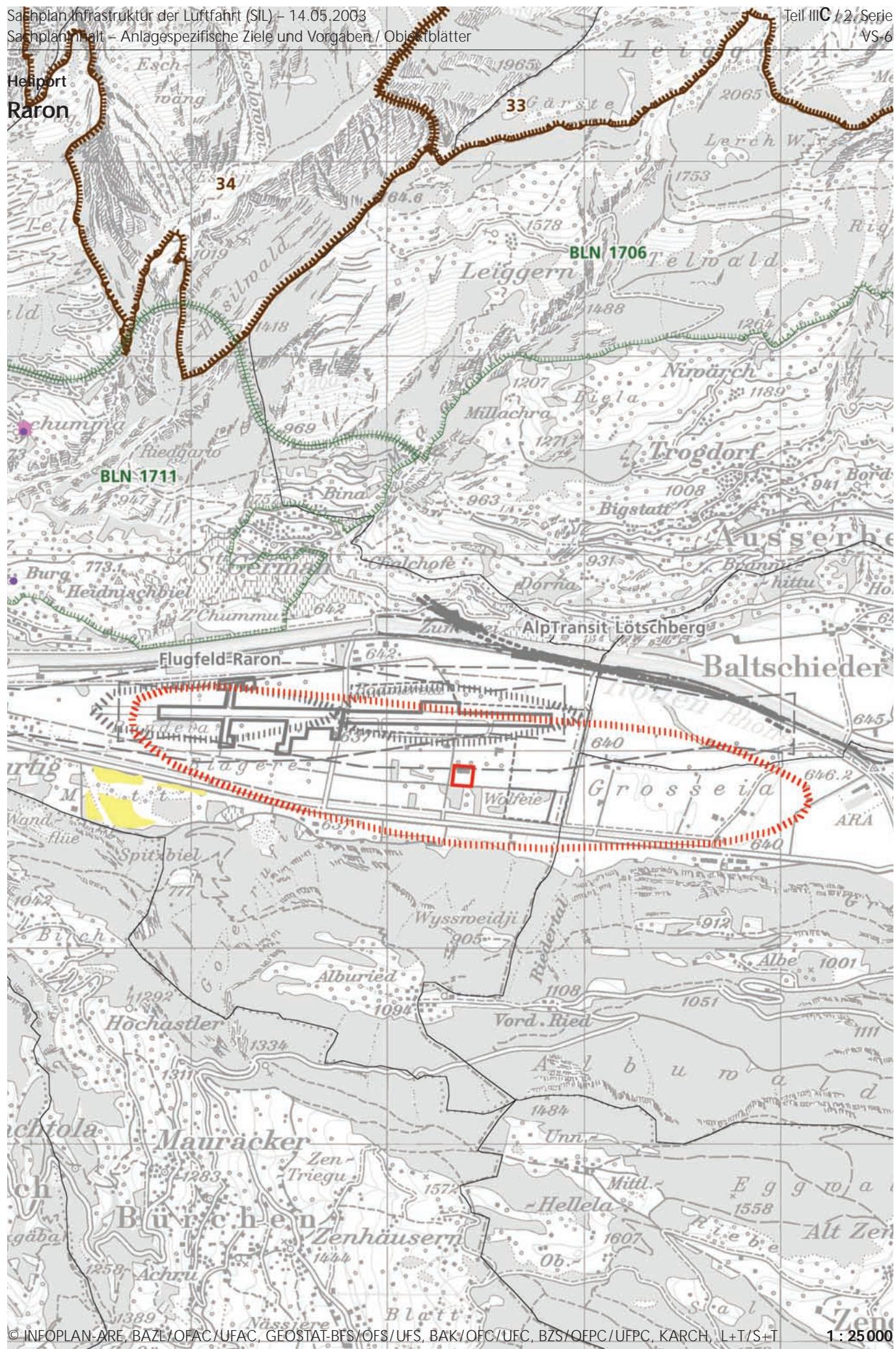
Eine Koordination mit den Massnahmen zur ökologischen Aufwertung auf dem Flugplatz sowie den mit den andern Projekten in der Region verbundenen Massnahmen soll erfolgen.

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

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

Hinweis zur Anlagekarte:

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



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 Sachplanteil in Zusammenarbeit mit den betroffenen Bundesstellen zu erarbeiten.

Eine erste Objektblattserie mit insgesamt 12 Anlagen, davon sieben Regionalflugplätze, ein zivil mitbenützter Militärflugplatz, drei Flugfelder und ein Winterflugfeld, verabschiedete der Bundesrat am 30. Januar 2002.

Die vorliegende zweite Serie enthält folgende 6 Anlagen:

	Kanton	Anlage	Teilnetz
Neue Objektblätter	BE	Reichenbach	Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)
	VD	Bex	Champ d'aviation
	VS	Münster	Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)
		Raron Flugplatz	Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)
		Raron Heliport	Heliport
Anpassung	AG	Birrfeld	Regionalflugplatz

2 Planungsablauf

Federalführung

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 Konflikt erfassung, 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: Gutheissung 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, Kantonen und Gemeinden sowie Flugplatzhalter
- Entwurf der überarbeiteten Objektblätter vom 21.8.2001
- Nochmalige Anhörung der Kantone und Ämterkonsultation (Behördenverfahren)
- 2002 30. Januar: Gutheissung durch den Bundesrat

- 2002 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: Gutheissung durch den Bundesrat

Weitere Schritte

2003-05 Anlagespezifischer Teil III C - weitere Serien

3 Zusammenarbeit

Die Erarbeitung der Objektblätter erfolgte über das vom SIL in den konzeptionellen Zielen und Vorgaben zur räumlichen Abstimmung verlangte Koordinationsprotokoll, in partnerschaftlicher Zusammenarbeit zwischen den Planungsträgern:

- betroffene Bundesstellen
 - Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL, Federführung)
 - Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)
 - Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL)
 - Bundesamt für Verkehr, BAV (Alp Transit)
 - Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS)
- zuständige Stellen der betroffenen Kantone (in der Regel die Raumplanungsfachstelle)
- betroffene Gemeinden
- Anlagebetreiber (Flugplatzhalter)

Das Koordinationsprotokoll hält die Ergebnisse dieser Zusammenarbeit fest. Es dient als gemeinsame Basis der beteiligten Partner für ihre Planungsinstrumente, d.h. dem Bund für die Überarbeitung der anlagespezifischen Objektblätter zum SIL, den Kantonen für die Berücksichtigung in den Richtplänen und den Gemeinden für ihre Ortsplanung.

4 Anhörung und Mitwirkung

Im ersten Quartal 1999 wurde 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.

Im vierten Quartal 2002 hatten die betroffenen Kantone und Gemeinden Gelegenheit, sich zu den überarbeiteten Objektblättern der zweiten Serie abschliessend zu äussern. Im gleichen Zeitraum erfolgte die Ämterkonsultation auf Bundesebene.

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 ihrerseits bestehenden Konzepten und Sachplänen nach Artikel 13 RPG bestehen.

Die Anhörung und Mitwirkung konnte Ende Januar 2003 abgeschlossen werden. Die Anträge sowie die Art der Berücksichtigung sind nachfolgend zusammengestellt.

5 Berücksichtigung der Anträge

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

Anträge Propositions	Änderung im SIL Modification du PSIA	Bemerkungen Remarques
Stand Koordination/Festlegungen Betrieb: ergänzen mit prüfen der Möglichkeiten einer gemeinsamen Nutzung der Infrastruktur mit dem Flugplatz (anstelle Erläuterung, analog Objektblatt zum Flugplatz).	keine	Bleibt als Hinweis in den Erläuterungen.
Erläuterungen Lärm: effektive Bewegungszahlen sind nicht relevant; präzisieren «Für Anlagen mit Helikoptern bis zu einer Bewegungszahl ...»	keine	Stehen lassen, dienen der Information.
Erläuterungen Natur und Landschaft: «... verbundenen Massnahmen ist anzustreben soll erfolgen.»	«... verbundenen Massnahmen ist anzustreben soll erfolgen.»	Erläuterung bezieht sich ja auf einen Heliport. Dem Antrag wird entsprochen.
7 formale Anpassungen		
Datum / Serie in der Kopfzeile der Objektblätter anpassen	ja	Die Angabe zur Serie in der Kopfzeile wird bei der definitiven Fassung (Publikation) generell weggelassen.
pro Objektblatt eine Tabelle mit Beschlussdaten (Gesamtinhalt, Anpassungen)	ja, dazu Tabelle «Datum der Beschlussfassung» (Kapitel Sachplaninhalt) entsprechend neu gestalten und ergänzen.	Erfolgt erst bei der definitiven Fassung (Publikation).
Legende: Fussnote zu Lärmkurve Lmax	«Bei Flugplätzen mit Flächenflugzeugen sind gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) die Grenzwerte Lr massgebend, bei Heliports Grenzwerte Lmax.»	Dem Antrag wird entsprochen.
Legende: AlpTransit anpassen	ja; dazu Erläuterungen: «Hinweis zur Anlagekarte: die Darstellung zum AlpTransit entspricht nicht dem Sachplan AlpTransit (SAT), sondern dem konkreten Projekt. Die Nachführung des SAT ist für 2003 vorgesehen.»	Dem Antrag wird entsprochen.

BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports

1 Bemerkung	Die Objektblätter Reichenbach und Raron sind mit dem Sachplan Alp-Transit abgestimmt. Der Sachplan AlpTransit wird 2003 umfassend nachgeführt (inkl. Objektblätter).	
2 Flugplätze Reichenbach, Raron:	Im Hinblick auf die fliegerische Aus- und Weiterbildung ist sicher zu stellen (z.B. Betriebsvorschriften, bauliche Vorkehrungen), dass durch den Betrieb der privaten Flugfelder die nahe Bahninfrastruktur nicht gefährdet wird (z.B. Anordnung minimaler Flughöhe über der Eisenbahninfrastruktur). Eine allfällige Anpassung des Flugplatzperimeters bzw. des Umfangs der Gebiete mit Hindernisbegrenzung (im Hinblick auf Sicherheitsmaßnahmen) im Rahmen der Detailplanung wird daher nicht von vorneherein ausgeschlossen.	Der Antrag bezieht sich nicht auf eine konkrete Festlegung in den Anlagekarten der Objektblätter. Detailplanungen zu Infrastruktur und Betrieb sind auf den Flugplätzen Reichenbach und Raron vorgesehen (Umnutzungsverfahren). Dem Anliegen des BAV wird dabei Rechnung zu tragen sein. Im übrigen ist der Flugplatzhalter für die Sicherheit des Betriebs im Rahmen der geltenden Vorschriften verantwortlich.
3 Aérodrome de Bex	Même proposition que ci-dessus.	La proposition ne se rapporte pas à une décision concrète figurant sur la carte de la fiche par installation. Pour le reste, l'exploitant est responsable de la sécurité de l'exploitation dans le cadre des prescriptions en vigueur sur son installation.

BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / Office fédéral des constructions et de la logistique

keine Anträge und Bemerkungen

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

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

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

1 Flugplatz Reichenbach	Die Grundwasserschutzzone sollte in der Anlagekarte eingezeichnet werden. Im Text ist darauf hinzuweisen, dass in der Schutzzone S2 ein absolutes Bauverbot besteht und in der Schutzzone S3 keine Tankstellen und keine andern Betriebe zulässig sind, die wassergefährdende Stoffe erzeugen, verwenden, umschlagen, befördern oder lagern.	keine	Die Anlagekarte beschränkt sich auf Hinweise zu den Sachplänen und Schutzobjekten des Bundes. Hinweise zu kantonalen oder kommunalen Planungen sind im Koordinationsprotokoll enthalten. Im Erläuterungstext wird bereits auf die eingeschränkten Nutzungsmöglichkeiten den Grundwasserschutzzonen 2 und 3 hingewiesen. Detailliertere Angaben sind ebenfalls im Koordinationsprotokoll enthalten. Auflagen zum Gewässerschutz sind Gegenstand des Umnutzungsverfahrens.
-------------------------	--	-------	---

Anträge Propositions	Änderung im SIL Modification du PSIA	Bemerkungen Remarques
Erläuterungen Natur- und Landschaftsschutz ergänzen: «Als Arbeitshilfe ... Diese sollen so ausgestaltet werden, dass sie sich für die landwirtschaftlichen Bewirtschafter vorteilhaft auswirken»	«Als Arbeitshilfe ... Diese sollen so ausgestaltet werden, dass sie die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung berücksichtigen».	Dem Antrag wird in abgeänderter Form entsprochen. Die Empfehlungen für den ökologischen Ausgleich werden dem BLW vor Publikation zur Stellungnahme unterbreitet.
2 Aérodrome de Bex Proposition d'inclure dans la fiche l'état d'avancement des travaux liés aux sites contaminés.	Aucune	Les travaux liés à l'établissement d'un cadastre des sites contaminés n'ont pour l'instant pas été entrepris.
3 Flugplatz Münster Die gemäss Nutzungskonzept der Gemeinde geplante Freizeit- und Campingzone steht im Konflikt mit den Interessen des Naturschutzes. Der Erläuterungstext zum Natur- und Landschaftsschutz ist entsprechend anzupassen: «Die Realisierung und Finanzierung dieser Massnahmen ist nun zwischen den beteiligten Bundesstellen und der Gemeinde zu regeln. Allerdings bestehen Konflikte zwischen der vorgesehenen Freizeitnutzung und dem Auengebiet entlang der Rhone. Diese sind noch zu bereinigen.»	«Allerdings bestehen Konflikte zwischen der vorgesehenen Freizeitnutzung und dem Auengebiet entlang der Rhone. Diese Konflikte sind zwischen den beteiligten Bundesstellen und der Gemeinde noch zu bereinigen.»	Dem Antrag wird entsprochen.
4 Flugplatz und Heliport Raron Die Belastung der angrenzenden Bundes schutzgebiete durch den Flugbetrieb ist zu begrenzen. Der Erläuterungstext zum Natur- und Landschaftsschutz ist zu ergänzen: «Es ist ein zu meidender Luftraum als Puffer zwischen dem Betrieb von Raron und den Schutzgebieten auszuscheiden. Dieser soll allen Piloten, die in Raron starten, bekannt gegeben werden.»	keine	Die Schutzgebiete werden durch die An- und Abflugrouten sowie die Volten von Flugplatz und Heliport nicht tangiert. Allfällige Überflugbeschränkungen in den Schutzgebieten sind unabhängig vom Betrieb dieser Anlagen zu diskutieren. Diese Diskussion erfolgt im Rahmen der Überprüfung der Gebirgslandeplätze und der Erarbeitung von Richtlinien zur Bestimmung von Ruhezonen gemäss SIL Teil IIIB 6 / 6a.

BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement

1 keine Anträge und Bemerkungen

Bundeskanzlei / Chancellerie fédérale

1 keine Anträge und Bemerkungen

Eidgenössische Finanzverwaltung / Administration fédérale des finances

1 keine Anträge und Bemerkungen

Eidgenössische Zollverwaltung / Administration fédérale des douanes

1 keine Anträge und Bemerkungen

Die Post Generalsekretariat / La Poste secrétariat général

1 keine Anträge und Bemerkungen

SBB Abteilung Infrastruktur / CFF Division Infrastructure

1 Flugplatz Raron

Es wird davon ausgegangen, dass der definitive Flugbetrieb bezüglich Hindernisbegrenzung nicht in Konflikt mit der neuen Lötschberg-Bahnlinie steht und dass SIL und Sachplan AlpTransit in diesem Punkt aufeinander abgestimmt sind.

keine

SIL und Sachplan AlpTransit sind bezüglich der Hindernisbegrenzung aufeinander abgestimmt.

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

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

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

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

Anträge Propositions	Änderung im SIL Modification du PSIA	Bemerkungen Remarques
4 Erläuterungen Lärmbelastung: Der Satz «Die Umnutzung in einen zivilen Flugplatz ist als wesentliche Änderung einer bestehenden ortsfesten Anlage im Sinne von Art. 8 LSV einzustufen» ist zu streichen. Der Flugplatz wird im heute bestehenden Rahmen weiterbetrieben, die Umnutzung führt entsprechend den Grundsätzen im SIL zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung.	Die Umnutzung in einen zivilen Flugplatz ist <i>wie eine</i> wesentliche Änderung einer bestehenden ortsfesten Anlage im Sinne von Art. 8 LSV zu <i>behandeln</i> .»	In der LSV wird von wesentlichen Änderungen gesprochen, wenn durch Umbauten oder Betriebsänderungen wahrnehmbar stärkere Lärmimmissionen erzeugt werden. Dies ist beim Flugplatz Münster nicht der Fall. Mit der Umnutzung von einem civil mitbenützten Militärflugplatz in einen rein zivilen Flugplatz wird jedoch die Grundnutzung der Anlage verändert, auch wenn keine bauliche oder betriebliche Erweiterung stattfindet. Deshalb ist der Flugplatz bei der Beurteilung der Lärmbelastung im Umnutzungsverfahren wie eine wesentlich geänderte Anlage zu behandeln.
5 Erläuterungen Zweckbestimmung: «Detailliertere Angaben zum Ablauf ... werden in dem noch vom BAZL zu erstellenden definitiven Merkblatt enthalten sein.»	«Detailliertere Angaben zum Ablauf ... sind im Merkblatt des BAZL (Fassung vom 14. Juni 2002) enthalten.»	Das Merkblatt vom 14. Juni 2002 ist bezüglich Angaben zu den Bewegungszahlen (Tabelle Anhang 2) zu korrigieren. Im übrigen entspricht die Fassung vom 14. Juni dem definitiven Stand.
6 Erläuterungen Zweckbestimmung: Der Mietvertrag vom 31. März 2001 ist per 28. Juni 2002 in Kraft getreten.	«... Mietvertrag vom 31. März 2001 festgehalten. Dieser Vertrag tritt nach Abchluss des Umnutzungsverfahrens in Kraft ist per 28. Juni 2002 in Kraft getreten.»	
7 Erläuterungen Natur- und Landschaftsschutz ergänzen: «Die Flugplatzhalterin zeigt in einem zusammen mit der Gemeinde erstellten Konzept ... Bestandteil des Umnutzungsgesuchs. Für die Umsetzung der Massnahmen ist die Gemeinde als Grundstücksbesitzerin verantwortlich.»	keine	Das Konzept für den ökologischen Ausgleich ist Bestandteil des Umnutzungsge- suchs. Gesuchstellerin ist die Flugplatzhalterin. Sie ist gegenüber den Bundesbehörden für die Ausgestaltung und den Betrieb des Flugplatzes verantwortlich. Selbstverständlich wird der Gemeinde als Grundeigentümerin bei der Erarbeitung des Konzepts und bei der Umsetzung der Massnahmen eine entscheidende Rolle zukommen. Flugplatzhalterin und Gemeinde regeln ihre Zusammenarbeit jedoch privatrechtlich (Mietvertrag).
8 Erläuterungen Altlasten ergänzen: «Für die Umsetzung der Massnahmen ist die Gemeinde als Grundstückbesitzerin verantwortlich.»	«... eingeleitet. Verantwortlich ist die Gemeinde als Grundstückbesitzerin mit entsprechenden Regressmöglichkeiten auf Verursacher und vormalige Eigentümer (VBS).»	Dem Antrag wird entsprochen.

Munizipalgemeinde Raron

1 Die geplante Autobahn-Raststätte Oberwallis (Bereich Baggersee) liegt im Gebiet mit Hindernisbegrenzung. Sie soll im Objektblatt im Sinne einer Vororientierung berücksichtigt werden. Konflikte mit den Festlegungen im SIL sind nicht erkennbar.	keine	Festlegungen zur Autobahnrasstätte sind Gegenstand der Richt- und Nutzungsplanung. Die Planung von Autobahnrasstätte und definitivem Flugplatzbetrieb sollten jedoch frühzeitig aufeinander abgestimmt werden. Im Interesse der Sicherheit im Flugbetrieb ist darauf zu achten, dass keine Hochbauten oder Bepflanzungen die Hindernisbegrenzungsfläche durchstossen.
--	-------	---

Gemeinde Visp

1 Zum jetzigen Zeitpunkt keine Konflikte mit der Richtplanung der Gemeinde erkennbar, keine Bemerkungen.
Fluggruppe Oberwallis, Air Zermatt AG (gemeinsame Stellungnahme mit der Munizipalgemeinde Raron)

- 1 keine Anträge und Bemerkungen

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

Prüfungsbericht nach Art. 17 RPV

Bundesamt für Raumentwicklung
10.03.2003

Inhalt Prüfungsbericht

1 Einleitung

- 11 Anlass der Prüfung
- 12 Gegenstand der Prüfung
- 13 Inhalt der Prüfung

2 Gegenstand und Form des Sachplans

3 Verfahren bei der Sachplanerarbeitung bzw. -anpassung

- 31 Anlass für die Erarbeitung bzw. Anpassung
- 32 Projektorganisation
- 33 Zusammenarbeit mit den Trägern raumwirksamer Aufgaben
- 34 Anhörung und Mitwirkung
- 35 Bereinigung
- 36 Veröffentlichung
- 37 Fazit zum Verfahren

4 Inhalt

- 41 Koordination der raumwirksamen Tätigkeiten
- 42 Anforderungen an die Festsetzung konkreter Vorhaben
- 43 Beitrag zur angestrebten räumlichen Entwicklung
- 44 Vereinbarkeit mit den geltenden Planungen und Vorschriften
- 45 Erläuterungen
- 46 Fazit zum Inhalt

5 Schlussfolgerung

1 Einleitung

11 Anlass der Prüfung

Am 18.10.2000 genehmigte der Bundesrat den Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) Teil I-III B. Mit der Verabschiedung des SIL Teil I-III B wurde für die Erarbeitung des Objektteils ein schrittweises Vorgehen vorgesehen. Eine erste Serie anlagespezifischer Objektblätter (SIL Teil III C, 1. Serie) wurde am 30.01.2002 genehmigt. Mit den vorliegenden Dokumenten wird nun eine 2. Serie (SIL Teil III C, 2. Serie) dem Bundesrat zur Genehmigung unterbreitet. Die Objektblätter zu den weiteren Anlagen werden dem Bundesrat in weiteren Schritten vorgelegt.

12 Gegenstand der Prüfung

Die vorliegende Prüfung betrifft 6 Anlagen, namentlich:

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

Bei den 5 erst erwähnten Anlagen handelt es sich dabei um die Genehmigung des Gesamt-Objektblattinhaltes. Bei Birrfeld geht es um eine Anpassung (Lärmbelastung) des am 30.01.2002 genehmigten Objektblattes.

Ein Erläuterungsbericht ist dem zur Genehmigung vorliegenden Dokument beigelegt.

13 Inhalt der Prüfung

Der Sachplaninhalt Teil IIIC, 2. Serie stellt eine Fortsetzung des bereits genehmigten Sachplans Teil I-III B dar, dessen Grundsätze und Vorgaben er mit anlagespezifischen räumlichen Bedingungen konkretisiert. Er lehnt sich an die im Rahmen des am 30.01.2002 genehmigten Teil III C, 1. Serie bereits erprobten Form und Verfahren an.

Im vorliegenden Prüfungsbericht beschränkt sich das ARE somit darauf, festzustellen, ob die neuen, noch nicht geprüften Aspekte (betr. Verfahren und Inhalt der neuen Anlagen-Serie) mit den Anforderungen des Raumplanungsrechts übereinstimmen, die anzustrebende Entwicklung sinnvoll unterstützen und allfällige Widersprüche zu den übrigen Konzepten und Sachplänen des Bundes sowie den geltenden kantonalen Richtplänen ausgeräumt sind.

2 Gegenstand und Form des Sachplans

Gegenstand und Form des konzeptionellen SIL Teil I-IIIB wurden mit der ersten Genehmigung schon untersucht (s. Prüfungsbericht 2000).

Gegenstand und Form des Teils III C – des anlagespezifischen Teils des SIL – sowie der entsprechenden Erläuterungen wurden ebenfalls mit der zweiten Genehmigung betr. SIL Teil III C, 1. Serie überprüft (s. Prüfungsbericht 2002).

3 Verfahren bei der Sachplanerarbeitung bzw. -anpassung

31 Anlass für die Erarbeitung bzw. Anpassung

Mit der Erarbeitung der vorliegenden Objektblätter wurden die Bestrebungen zur Koordination der Luftfahrtanlagen fortgesetzt und behördenverbindliche Objektblätter erstellt bzw. für eine Anlage angepasst. Die angesprochene Anpassung zum Flugplatz Birrfeld basiert auf dem bereits festgelegten Rahmen vom 30.01.2002 (SIL Teil III C, 1. Serie) und beschränkt sich konkret auf die Änderung der Lärmbelastung, gemäss erteiltem Auftrag (Zwischenergebnis).

Die Anforderungen von Artikel 14 und 17 RPV an die Sachplanerarbeitung bzw. -anpassung sind erfüllt.

32 Projektorganisation

Der SIL Teil IIIC, 2. Serie wurde federführend durch das BAZL erarbeitet. Auf Bundesebene hat es hierfür – wie bereits für den Teil III C, 1. Serie – eine Begleitgruppe, bestehend aus Vertretern der Hauptbetroffenen Bundesstellen (ARE, BUWAL, bei Bedarf BAV und VBS), eingesetzt.

Das ARE war während der gesamten Erarbeitung dieser 2. Serie in die laufenden Arbeiten eingebunden. Die Zusammenarbeit kann als konstruktiv bezeichnet werden.

Die Anforderungen von Artikel 17 Absätze 1 – 3 RPV an die Organisation und Sachplanerarbeitung bzw. -anpassung sind erfüllt.

33 Zusammenarbeit mit den Trägern raumwirksamer Aufgaben

Der anlagespezifische Koordinationsprozess zur Sicherstellung der räumlichen Einordnung der in Frauge stehenden Anlagen erfolgte, wie bereits beim SIL Teil III C, 1. Serie, in laufender und intensiver Zusammenarbeit mit den interessierten Bundesstellen, den beteiligten Kantonalstellen, den betroffenen Gemeinden und Flugplatzhaltern. Die Ergebnisse dieser Zusammenarbeit (Stand der Abstimmung und Vorgehen für die Bereinigung vorhandener Konflikte), die mehrere Runden benötigte, wurden in Koordinationsprotokollen erfasst. Auf dieser Basis wurden anschliessend die 6 SIL-Objektblätter erstellt bzw. angepasst (Birrfeld).

Die Anforderungen von Artikel 18 RPV an die Zusammenarbeit mit den Trägern raumwirksamer Aufgaben sind erfüllt.

34 Anhörung und Mitwirkung

Im November/Dezember 2002 – Januar 2003 erfolgte zum Entwurf der 6 angesprochenen SIL-Objektblätter eine bundesinterne Ämterkonsultation sowie die Anhörung der betroffenen Kantone, Gemeinden und Flugplatzhalter. Der Erläuterungsbericht informiert über die entsprechenden Ergebnisse.

Die interessierte Bevölkerung, die Wirtschaftsverbände, die Parteien, die Luftfahrtorganisationen sowie die Raum- und Umweltorganisationen wurden ihrerseits im Rahmen der ersten grossen Mitwirkungsrunde (Januar-März 1999) mittels Publikation im Bundesblatt (BBI 1998 5634) zur Mitwirkung eingeladen. Deren Ergebnisse sind im Erläuterungsbericht 2000 (Anhang A) dargestellt und die einzelnen Anträge zudem in einer auf Internet öffentlich zugänglichen Datenbank zusammengefasst. Die hier zur Prüfung stehenden Anlagen waren Bestandteil der unterbreiteten Unterlagen. Die damals erfolgten Eingaben und Anregungen sind in die Koordinationsarbeiten des weiteren Planungsprozesses eingeflossen.

Die Anforderungen von Artikel 19 RPV an die Anhörung sowie Information und Mitwirkung der Bevölkerung sind erfüllt.

35 Bereinigung

Die Kantone BE, AG, VD und VS erhielten im Rahmen der abschliessenden Anhörung im November/Dezember 2002 – Januar 2003 die Möglichkeit, sich zum überarbeiteten Sachplanentwurf zu äussern und noch vorhandene Widersprüche zur kantonalen Richtplanung festzustellen. Das Bereinigungsverfahren nach Artikel 12 RPG wurde nicht verlangt.

Die Anforderungen von Artikel 20 RPV an die Bereinigung sind erfüllt.

36 Veröffentlichung

Der vom Bundesrat verabschiedete SIL Teil III C, 2. Serie soll wie die bereits publizierten Teil I-III B und Teil III C, 1. Serie in Papierform veröffentlicht und den Adressaten zugestellt werden. Eine Version im pdf-Format wird ebenfalls auf Internet zur Verfügung stehen.

Das gewählte Vorgehen für die Veröffentlichung der Publikation wird als zweckmässig beurteilt (Art. 4 Abs. 3 RPG)

37 Fazit zum Verfahren

Das Verfahren für die Erarbeitung des vorliegenden Sachplanteils genügt den Anforderungen des RPG und der RPV.

4 Inhalt

41 Koordination der raumwirksamen Tätigkeiten

Zur Festlegung der anlagespezifischen Bedingungen im Hinblick auf die räumliche Einordnung und Abstimmung wurde, wie bereits bei den Anlagen der 1. Serie, eine intensive Zusammenarbeitsphase – unter frühzeitigem Bezug der betroffenen Parteien (Bundesstellen, Kantonalstellen, Gemeinden, Flugplatzhalter) – eingesetzt. Für jede Anlage wurde wiederum ein detailliertes Koordinationsprotokoll (Karte und Text) als Grundlage für die anlagespezifischen Objektblätter des SIL erstellt.

In diesem breit abgestützten Prozess konnten alle Interessen auf den Tisch gelegt, die Konflikte aufgezeigt und Lösungsmöglichkeiten geprüft werden.

Die Anforderungen von Artikel 2 RPV an die Koordination sind erfüllt.

42 Anforderungen an die Festsetzung konkreter Vorhaben

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

Die Anforderungen von Artikel 15 Absatz 3 RPV an die Festsetzung konkreter Vorhaben sind erfüllt.

43 Beitrag zur angestrebten räumlichen Entwicklung

Bei der Genehmigung des SIL Teil I-IIIB wurde bereits grundsätzlich geprüft, ob die Ziele und Vorgaben zur Luftfahrtinfrastruktur sowie die festgelegten Netze mit der angestrebten räumlichen Entwicklung vereinbar sind. An dieser Stelle wird demzufolge auf die entsprechenden Ausführungen im Prüfungsbericht 2000 verwiesen.

Auf der Stufe der spezifischen Anlagen wird im Hinblick auf die angestrebte räumliche Entwicklung auf regionaler Ebene der Akzent auf die Optimierung der räumlichen Einordnung gesetzt. Dies erfolgt im Rahmen des geschilderten Koordinationsprozesses. In diesem Prozess wurde insbesondere gemeinsam versucht, die zusätzlichen Belastungen der Umwelt- und Lebensraumqualität zu minimieren, unter Berücksichtigung der Interessen – wirtschaftliche, soziale, umweltmässige – aller beteiligten Parteien (Bundesstellen, Kantonalstellen, Gemeinden, Flugplatzhalter). Die getroffenen Lösungen können aus der Sicht der Ziele und Grundsätze der Raumplanung insgesamt als zweckmässig beurteilt werden. Die verbleibenden Probleme sind in den Objektblättern erwähnt und entsprechende Aufträge erteilt.

Der vorliegende Sachplanteil ist in diesem Sinne mit der angestrebten räumlichen Entwicklung vereinbar.

44 Vereinbarkeit mit den geltenden Planungen und Vorschriften

Die abschliessende Anhörung der Kantone und die Ämterkonsultation haben gezeigt, dass zwischen dem Teil IIIC, 2. Serie und dem raumrelevanten Bundesrecht, den geltenden Konzepten und Sachplänen des Bundes – bzw. mit dem in Überarbeitung stehenden Sachplan AlpTransit – und den geltenden Richtplänen der Kantone keine Widersprüche bestehen.

Die Anforderungen von Artikel 2 Absatz 1 Bst. e RPV sind erfüllt.

45 Erläuterungen

Die Erläuterungen geben Aufschluss über die Abstimmungsprozesse und liefern zusätzliche Informationen zur besseren Verständigung der Festlegungen. Sie vermitteln Informationen über den Ablauf der Planung und die Art und Weise der Berücksichtigung der verschiedenen Interessen und zeigen, welche Bemerkungen und Hinweise berücksichtigt wurden oder liefern Begründungen, wieso diese nicht übernommen werden konnten.

Die Anforderungen von Artikel 16 RPV an die Erläuterungen eines Sachplans sind erfüllt.

46 Fazit zum Inhalt

Der Inhalt des zur Genehmigung vorliegenden Sachplans Teil IIIC, 2. Serie genügt den Anforderungen des RPG und der RPV.

5 Schlussfolgerung

Der SIL Teil IIIC, 2. Serie 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. Auf Grund der Zusammenarbeit mit den Bundesstellen und den Kantonen kann festgestellt werden, dass dieser Sachplanteil die übrigen raumrelevanten Anliegen von Bund und Kantonen sachgerecht berücksichtigt.

Der komplexe anlagespezifische Koordinationsprozess wird weitergeführt und die weiteren SIL-Objektblätter des Teil III C etappenweise zur Genehmigung unterbreitet.

In Berücksichtigung der obigen Erkenntnisse ist das ARE der Meinung, dass der SIL Teil IIIC, 2. Serie vom Bundesrat gutgeheissen werden kann.

Legende/Légende/Leggenda

Inhalte SIL Contenu du PSIA Contenuti PSIA

Flugplatzperimeter
périmètre d'aérodrome
perimetro dell'aerodromo

Festsetzung
coordination réglée
dato acquisito



Zwischenergebnis
coordination en cours
risultato intermedio



Vororientierung
information préalable
informazione preliminare



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



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



Verknüpfungen zum Text Renvoi au texte Rinvio al testo

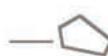
1

...

* 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 sonoro (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



Kantongrenze
limite de canton
confine cantonale



Gemeindegrenze
limite de commune
confine comunale

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



BLN-Objekt
objet IFP
oggetto IFP



Moorlandschaft
site marécageux
zona palustre



Flachmoor
bas-marais
palude



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



Auengebiet
zone alluviale
zona golenale



Wasser- und Zugvogelreservat
réserve d'oiseaux d'eau et de migrateurs
riserva di uccelli aquatici 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