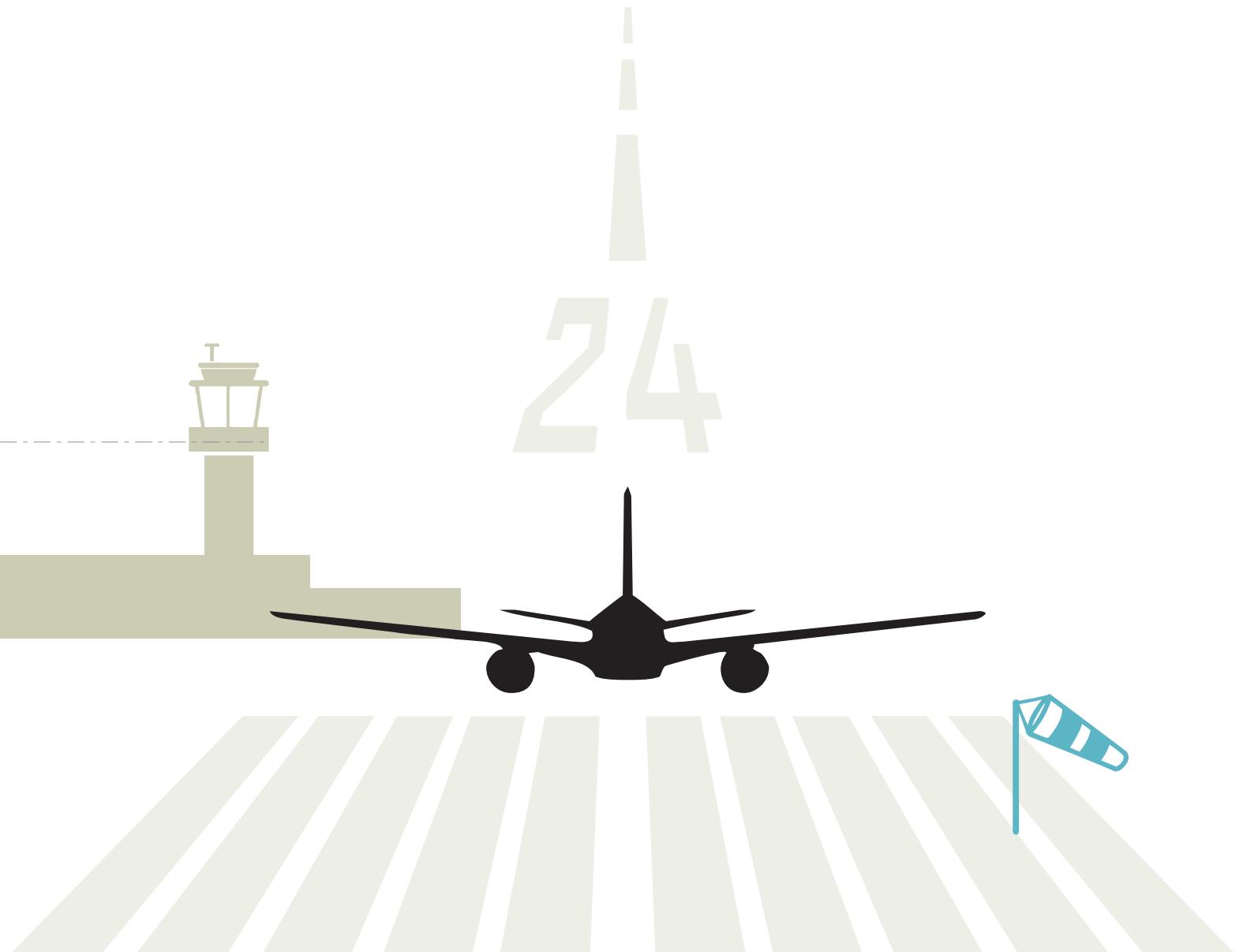


Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL)

Objektblätter 20. Serie mit Erläuterungs- und Prüfungsbericht
29.10.2025



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Impressum

Herausgeber

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Karten und grafische Gestaltung

SIRKOM GmbH, 3184 Wünnewil

Gestaltung Titelblatt

Susanne Krieg Grafik-Design (SGD)

Karten reproduziert mit Bewilligung von

Bundesamt für Landestopografie swisstopo, © 2025 swisstopo

Bezugsquelle

In elektronischer Form: www.bazl.admin.ch

Auch in Französisch erhältlich

SACHPLÄNE UND KONZEPTE DES BUNDES (ART. 13 RPG)

Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL)

Objektblätter 20. Serie mit Erläuterungs- und Prüfungsbericht

29.10.2025

Die Konzepte und Sachpläne stellen – nach Art. 13 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 (RPG; SR 700) – die wichtigsten Raumplanungsinstrumente des Bundes dar. Sie ermöglichen dem Bund, seiner Planungs- und Abstimmungspflicht im Bereich der raumwirksamen Tätigkeiten nachzukommen und den immer komplexeren räumlichen Problemstellungen bei der Erfüllung seiner raumwirksamen Aufgaben gerecht zu werden. In seinen Konzepten und Sachplänen zeigt der Bund auf, wie er seine raumwirksamen Aufgaben in einem bestimmten Sach- oder Themenbereich wahrnimmt, welche Ziele er verfolgt, welche Anforderungen und Vorgaben er dabei berücksichtigt und wie er unter den gegebenen Voraussetzungen zu handeln gedenkt. In enger partnerschaftlicher Zusammenarbeit zwischen den Bundesstellen und den Kantonen erarbeitet, unterstützen die Konzepte und Sachpläne die raumplanerischen Bestrebungen der Behörden aller Stufen.

Inhalt

Einleitung

Sachplaninhalt

Datum der Beschlussfassung durch die Bundesbehörde

Objektblätter 20. Serie

GR Samedan (Anpassung)

VD Payerne (Anpassung)

Legende zur Anlagekarte

Begriffserklärungen zum Objektblatt

Anhänge

Erläuterungsbericht nach Art. 16 RPV

Prüfungsbericht nach Art. 17 RPV

Einleitung

Die konzeptionellen Ziele und Vorgaben des SIL verabschiedete der Bundesrat am 26. Februar 2020.

Die anlagespezifischen Vorgaben zu den einzelnen Flugplätzen werden in den Objektblättern festgelegt. Bisher verabschiedete der Bundesrat die Objektblätter von insgesamt 69 Flugplätzen, darunter diejenigen für die Landesflughäfen Zürich, Basel-Mulhouse und Genève.

Die vorliegende Serie umfasst die Objektblätter für folgende Flugplätze:

Anpassung	Kanton	Anlage	Anlagetyp
	GR	Samedan	Regionalflughafen
	VD	Payerne	Zivil mitbenützter Militärflugplatz

Sachplaninhalt

Datum der Beschlussfassung durch die Bundesbehörde (Stand 29.10.2025)

Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL)	Beschlüsse
Konzeptteil	26.02.2020
Kap. 3.3: Winterflugplätze (Anpassung Festlegung 1)	20.11.2024
Kap. 3.4: Militärische Mitbenützung von zivilen Flugplätzen (Anpassung Festlegung 3)	20.11.2024

Objektblätter		Serie¹	
ZH Zürich		ZH-1	26.06.2013
ZH Zürich (Anpassung)		ZH-1	18.09.2015
ZH Zürich (Anpassung)		ZH-1	23.08.2017
ZH Zürich (Anpassung)	16	ZH-1	11.08.2021
ZH Zürich (Anpassung)		ZH-1	19.09.2025
ZH Hausen am Albis	3	ZH-2	18.08.2004
ZH Hausen am Albis (Fortschreibung)	11	ZH-2	03.02.2016
ZH Speck-Fehrlitorf	3	ZH-3	18.08.2004
ZH Speck-Fehrlitorf (Anpassung)	10	ZH-3	17.12.2014
ZH Hasenstrick	4	ZH-4	02.11.2005
ZH Winterthur	9	ZH-5	20.11.2013
BE Bern-Belp	4	BE-1	30.01.2002
BE Bern-Belp (Anpassung)	8	BE-1	04.07.2012
BE Bern-Belp (Anpassung)	13	BE-1	14.11.2018
BE Interlaken	3	BE-2	18.08.2004
BE Interlaken (Anpassung)	4	BE-2	02.11.2005
BE Interlaken (Fortschreibung)	12	BE-2	28.06.2017
BE Reichenbach	2	BE-3	14.05.2003
BE Reichenbach (Fortschreibung)	16	BE-3	11.08.2021
BE Courtelary	4	BE-4	02.11.2005
BE Courtelary (Anpassung)	6	BE-4	01.07.2009
BE Courtelary (Fortschreibung)	14	BE-4	03.02.2016
BE Courtelary (Fortschreibung)	17	BE-4	22.06.2022
BE Biel-Kappelen	4	BE-5	02.11.2005
BE Biel-Kappelen (Anpassung)	11	BE-5	03.02.2016
BE Langenthal	4	BE-6	02.11.2005
BE Langenthal (Fortschreibung)	11	BE-6	03.02.2016
BE Saanen	5	BE-7	07.12.2007
BE Saanen (Fortschreibung)	14	BE-7	03.02.2016
BE Saanen (Anpassung)	18	BE-7	30.08.2023
BE St. Stephan	4	BE-8	02.11.2005
BE St. Stephan (Anpassung)	18	BE-8	30.08.2023

¹ Objektblätter ohne Nummer wurden als einzelne Anlagen genehmigt.

Objektblätter		Serie		
BE	Zweisimmen	5	BE-9	07.12.2007
BE	Zweisimmen (Fortschreibung)	9	BE-9	20.11.2013
BE	Zweisimmen (Anpassung)	18	BE-9	30.08.2023
BE	Thun	8	BE-10	04.07.2012
BE	Thun (Fortschreibung)	11	BE-10	03.02.2016
BE	Lauterbrunnen	12	BE-11	28.06.2017
LU	Triengen	5	LU-1	07.12.2007
LU	Triengen (Fortschreibung)	12	LU-1	28.06.2017
LU	Luzern-Beromünster	6	LU-2	01.07.2009
LU	Luzern-Beromünster (Fortschreibung)	13	LU-2	14.11.2018
LU	Pfaffnau	18	LU-3	30.08.2023
UR	Erstfeld	12	UR-1	28.06.2017
SZ	Wangen-Lachen	11	SZ-1	03.02.2016
SZ	Wangen	13	SZ-2	14.11.2018
SZ	Haltikon	15	SZ-3	02.09.2020
SZ	Schindellegi	17	SZ-4	22.06.2022
OW	Kägiswil	15	OW-1	02.09.2020
NW	Buechs	6	NW-1	01.07.2009
NW	Buochs (Anpassung)	14	NW-1	26.02.2020
GL	Mollis	12	GL-1	28.06.2017
GL	Mollis (Anpassung)	15	GL-1	02.09.2020
FR	Ecuvillens	1	FR-1	30.01.2002
FR	Bellechasse	4	FR-2	30.01.2002
FR	Bellechasse (Fortschreibung)	11	FR-2	03.02.2016
FR	Gruyères	4	FR-3	30.01.2002
FR	Gruyères (Anpassung)	14	FR-3	26.02.2020
FR	Schwarzsee	1	FR-4	30.01.2002
SO	Grenchen	4	SO-1	30.01.2002
SO	Grenchen (Anpassung)	6	SO-1	01.07.2009
SO	Olten	3	SO-2	18.08.2004
SO	Olten (Fortschreibung)	12	SO-2	28.06.2017
BS/BL	Basel-Mulhouse		BS/BL-1	15.05.2013
BS/BL	Basel-Mulhouse (Anpassung)	15	BS/BL-1	02.09.2020
BL	Dittingen	10	BL-1	17.12.2014
SH	Schaffhausen		SH-1	21.02.2024
AR	Trogen	19	AR-1	20.11.2024
SG	St. Gallen-Altenrhein	7	SG-1	06.07.2011
SG	St. Gallen-Altenrhein (Fortschreibung)	11	SG-1	03.02.2016
SG	Schänis	9	SG-2	20.11.2013
SG	Bad Ragaz	18	SG-3	30.08.2023

Objektblätter		Serie	
GR Samedan	4	GR-1	30.01.2002
GR Samedan (Anpassung)		GR-1	13.09.2019
GR Samedan (Anpassung)	20	GR-1	29.10.2025
GR Untervaz	15	GR-2	02.09.2020
GR San Vittore	14	GR-3	26.02.2020
GR San Vittore (Anpassung)	18	GR-3	30.08.2023
AG Birrfeld	4	AG-1	30.01.2002
AG Birrfeld (Anpassung)	2	AG-1	14.05.2003
AG Birrfeld (Anpassung)	10	AG-1	17.12.2014
AG Birrfeld (Anpassung)		AG-1	17.01.2018
AG Fricktal-Schupfart	4	AG-3	30.01.2002
AG Fricktal-Schupfart (Fortschreibung)	9	AG-3	20.11.2013
AG Holziken	10	AG-4	17.12.2014
AG Holziken (Anpassung)	16	AG-4	11.08.2021
TG Amlikon	4	TG-1	02.11.2005
TG Amlikon (Fortschreibung)	11	TG-1	03.02.2016
TG Lommis	4	TG-2	02.11.2005
TG Lommis (Fortschreibung)	11	TG-2	03.02.2016
TG Sitterdorf	4	TG-3	02.11.2005
TG Sitterdorf (Anpassung)	11	TG-3	03.02.2016
TI Lugano-Agno	3	TI-1	18.08.2004
TI Locarno	10	TI-2	17.12.2014
TI Lodrino	9	TI-3	20.11.2013
TI Ambrì	10	TI-4	17.12.2014
TI Ambrì (Anpassung)	15	TI-4	02.09.2020
VD Lausanne-La Blécherette	4	VD-1	30.01.2002
VD Lausanne-La Blécherette (Anpassung)	3	VD-1	18.08.2004
VD Lausanne-La Blécherette (Anpassung)	5	VD-1	07.12.2007
VD Lausanne-La Blécherette (Anpassung)	8	VD-1	04.07.2012
VD Lausanne-La Blécherette (Anpassung)	11	VD-1	03.02.2016
VD Payerne	5	VD-2	07.12.2007
VD Payerne (Anpassung)	10	VD-2	17.12.2014
VD Payerne (Anpassung)	12	VD-2	28.06.2017
VD Payerne (Anpassung)	20	VD-2	29.10.2025
VD Bex	2	VD-3	14.05.2003
VD Bex (Anpassung)	5	VD-3	07.12.2007
VD Bex (Fortschreibung)	12	VD-3	28.06.2017
VD Montricher	6	VD-4	01.07.2009
VD Montricher (Fortschreibung)	11	VD-4	03.02.2016
VD Yverdon	12	VD-5	28.06.2017
VD La Côte	17	VD-6	22.06.2022
VD Leysin	18	VD-7	30.08.2023

Objektblätter		Serie		
VS	Münster	2	VS-2	14.05.2003
VS	Münster (Anpassung)	10	VS-2	17.12.2014
VS	Raron Flugplatz	2	VS-3	14.05.2003
VS	Raron Heliport	2	VS-6	14.05.2003
VS	Region Wallis Südost (VS-SE)	GLP-1	GLP VS-SE	17.09.2010
VS	Aeschhorn	GLP-1	GLP-1	17.09.2010
VS	Alphubel	GLP-1	GLP-2	17.09.2010
VS	Monte Rosa	GLP-1	GLP-3	17.09.2010
VS	Theodulgletscher	GLP-1	GLP-4	17.09.2010
VS	Tritt	GLP-1	GLP-5	17.09.2010
VS	Unterrothorn	GLP-1	GLP-6	17.09.2010
NE	La Chaux-de-Fonds - Les Eplatures	4	NE-1	30.01.2002
NE	La Chaux-de-Fonds - Les Eplatures (Anpass.)	4	NE-1	02.11.2005
NE	La Chaux-de-Fonds - Les Eplatures (Anpass.)	10	NE-1	17.12.2014
NE	Môtiers	4	NE-2	02.11.2005
NE	Môtiers (Fortschreibung)	11	NE-2	03.02.2016
NE	Neuchâtel	5	NE-3	07.12.2007
NE	Neuchâtel (Fortschreibung)	14	NE-3	26.02.2020
GE	Genève		GE-1	14.11.2018
JU	Bressaucourt	3	JU-1	18.08.2004
	Balzers (Fürstentum Lichtenstein)		Balzers	12.04.2017
	Balzers (Fürstentum Lichtenstein) (Anpassung)	15	Balzers	02.09.2020

Weitere Objektblattserien sind in Vorbereitung

Objektblätter 20. Serie

GR-1	Samedan (Anpassung)
VD-2	Payerne (Anpassung)

Legende zu den Anlagekarten

Begriffserklärungen zu den Objektblättern

Anlage: **Samedan** **GR-1**

Anlagetyp: Regionalflughafen

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Graubünden
- Perimetergemeinde: Samedan
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Bever, Celerina/Schlarigna, La Punt-Chamues-ch, Pontresina, Samedan
- Gemeinde mit Lärmbelastung: Samedan
- Verkehrsleistung: Motorflug (bestehend)
 - Ø 4 Jahre: 15 400 Bewegungen (2020-2023)
 - max. 10 Jahre: 16 540 (2022)
- Segelflug (bestehend)
 - Ø 4 Jahre: 1290 Bewegungen (2020-2023)
 - max. 10 Jahre: 2110 (2015)
- Verkehrsleistung: Motorflug (künftige Nutzung)
 - 23 480 Bewegungen

Verweis:

SIL-Konzeptteil 26.02.2020,
Kap. 4.2 Regionalflughäfen

Grundlagendokumente:

- Betriebskonzession vom 27.08.2001
- Betriebsreglement vom 19.09.2019
- Lärmbelastungskataster vom Mai 2020
- Sicherheitszonenplan vom 26.05.2020
- Entwurf Hindernisbegrenzungsf lächen-Kataster (HBK) vom 21.01.2025
- Koordinationsprotokoll vom Oktober 2018 / Ergänzung vom 09.09.2024

Zweck der Anlage/Funktion im Netz:

Regionalflughafen seit 1937, touristisch und wirtschaftlich bedeutende Verkehrsanlage für das Oberengadin.

Gewerbsmässiger Luftverkehr (Charter-, Taxi- und Transportflüge, Rundflüge, Arbeitsflüge); nichtgewerbsmässiger Luftverkehr (Motor-, Heliokopter- und Segelflug, Werkflüge für Hersteller- und Unterhaltsbetriebe, Fallschirmsport).

Stand der Koordination:

Funktion, Betrieb und Infrastruktur sowie die geplante Entwicklung des Flugplatzes sind mit den Vorgaben und Zielen der kantonalen Richtplanung sowie mit den umgebenden Nutzungs- und Schutzansprüchen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll).

Die Flugplatzhalterin verfolgt die Strategie, den Flugplatz zu modernisieren und die Erreichbarkeit des Oberengadins sowohl als Tourismusdestination als auch als Wohn- und Arbeitsort für den Flugverkehr zu verbessern. In diesem Zusammenhang hat sie einen Betrieb nach Instrumenten-Flugregeln (IFR-Betrieb) eingeführt.

Die Infrastrukturunternehmung Regionalflughafen Samedan (Infra RFS) will die veraltete Infrastruktur aus der Armeezeit und die verschiedenen Provisorien etappenweise ersetzen und ergänzen und den Flächenflug- sowie den Helikopterbetrieb entflechten. Die erste Etappe umfasst den Bau einer neuen Helikopterbasis mit Vorfeld im Norden für die auf dem Flughafen ansässigen Helikopter-Unternehmungen. In einer zweiten Etappe sollen die bestehenden Betriebsgebäude sowie das Vorfeld ersetzt oder saniert werden. In der dritten Etappe sind weitere Vorhaben vorgesehen.

Die Lärmprognose und die Hindernisbegrenzungsfächen wurden aufgrund der geplanten Verschiebung der Helikopterbasis nach Norden angepasst. Die Planung ist jedoch nach wie vor auf die bisherige Verkehrsprognose von jährlich 23 480 Flugbewegungen ausgerichtet.

Die Betriebszeiten bleiben grundsätzlich unverändert, in begründeten Fällen kann die Flugplatzhalterin aber Ausnahmen gewähren. Ein Flugbetrieb bei Dunkelheit ist weiterhin nicht vorgesehen.

Als Massnahme zur Verbesserung der Sicherheit (Zutrittsschutz) plant die Flugplatzhalterin zudem eine integrale Umhegung des Flugplatzareals mit einem Engadinerzaun. Die landschaftlichen und ökologischen Auswirkungen eines solchen Bauwerks werden im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens geprüft.

Weiter soll an der bisherigen Option, auf dem Flugplatz Linienverkehr zu ermöglichen, festgehalten werden. Die Flugplatzhalterin strebt ein saisonales, flugplanmässiges Angebot an Charterflügen an. Zusätzliche infrastrukturelle oder betriebliche Vorkehrungen, die eine Anpassung der Festlegungen im vorliegenden Objektblatt bedingen würden, sind dazu nicht notwendig.

An der Option einer Pistenverlängerung gegen Süden soll ebenfalls festgehalten werden. Die abschliessende raumplanerische Koordination ist im Hinblick auf eine Festsetzung im SIL noch vorzunehmen; dies gilt ebenso für die Fläche südwestlich der Piste, für mögliche Entwicklungsvorhaben des Flugplatzes.

In der Ebene zwischen Flughafen und dem Fluss Flaz wird von Dritten der Bau einer 21 ha grossen Photovoltaik-Anlage geplant. Die An- und Abflugrouten der Helikopter sind auf diese unmittelbar angrenzende Anlage abgestimmt. Allfällige negative Auswirkungen (Blendwirkung etc.) der Anlage auf den Flugbetrieb sind gemäss dem Bericht «Flughafen Samedan, Beurteilung Helikoptersicherheit, Technischer Bericht Change Process» vom 25.03.2025 (Bächtold & Moor AG) geprüft. Allfällig sich daraus ergebende Auflagen und / oder Massnahmen sind in den notwendigen Planungs- und Bewilligungsverfahren für den Regionalflughafen zu verfügen resp. umzusetzen.

Der ursprünglich im SIL-Objektblatt enthaltene Auftrag zur Überprüfung der bestehenden Ruhezonen und der Überflugbeschränkungen im Bereich des BLN-Gebiets gilt mit dem Konzept zu den Landschaftsruhezonen von 2011 und der definitiven Festlegung der Gebirgslandeplätze von 2015 als erledigt. Der im Luftfahrthandbuch (VFR Manual) bezeichnete «zu meidender Luftraum» ist weiterhin zu beachten.

Die früher angedachte Verlegung des Winter-Heliports von St. Moritz nach Samedan wird derzeit nicht mehr weiterverfolgt.

F E S T L E G U N G E N	F	Z	V
Zweckbestimmung: Der Flugplatz Samedan ist eine Anlage von regionaler Bedeutung. Er dient in erster Linie Geschäfts- und Tourismusreiseflügen, Arbeitsflügen, der fliegerischen Aus- und Weiterbildung sowie dem Motor- und Segelflugsport. Die Einführung von Linienflügen ist möglich. Der Flugplatz ist zudem Standort einer Helikopterbasis.	•		
Der Flugplatz bietet eine Infrastruktur an, die dieser Funktion und dem internationalen Standard entspricht. Seine Entwicklung richtet sich nach dem regionalwirtschaftlichen Bedarf und dem öffentlichen Interesse an Luftverkehrsleistungen. Die landschaftliche und naturräumliche Verträglichkeit ist dabei zu berücksichtigen.	•		
Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Betrieb des Flugplatzes wird im Betriebsreglement geregelt. Die bisher geltenden Betriebszeiten bleiben in den wesentlichen Zügen unverändert, in begründeten Fällen können Ausnahmen gewährt werden. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.	•		
Der Flugbetrieb erfolgt nach Sicht- (VFR) und Instrumenten-Flugregeln (IFR).	•		
Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den bestehenden und geplanten Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte). Bei Bedarf kann die Piste nach Süden verlängert werden [1]. Weitere Entwicklungsvorhaben des Flughafens können südwestlich der Piste [2] erfolgen.	•	•	•
Lärmbelastung: Das Gebiet mit Lärmbelastung sichert und begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei der Richt- und Nutzungsplanung. Die zulässigen Lärmimmissionen nach Lärmschutzverordnung (LSV) dürfen das Gebiet mit Lärmelastung nicht überschreiten. Sie werden in einem Genehmigungsverfahren festgelegt und sind anschliessend im Lärmelastungskataster (LBK) abzubilden. Bei einer Verlängerung der Piste sind die Lärmelastungskurven zu überprüfen.	•		•
Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung aufeinander abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte). Der bestehende Sicherheitszonenplan ist entsprechend anzupassen. Bei einer Verlängerung der Piste nach Süden sind die Hindernisbegrenzungsflächen zu überprüfen.	•	•	•

	F	Z	V
Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatzareal sollen, unter Vorbehalt der luftfahrtsspezifischen Sicherheitsvorschriften und der Ausbauerfordernisse, ökologisch aufgewertet werden. Die Flugplatzhalterin erstellt dazu ein Konzept. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen. Bei einer Umzäunung des Flugplatzes muss die Funktionsfähigkeit der bestehenden Wildtierkorridore erhalten bleiben.	• • •		
Erschliessung: Bei der Einführung von Linienflügen ist der Anschluss des Flugplatzes an das öffentliche Verkehrsnetz zu gewährleisten.			
E R L Ä U T E R U N G E N			ZUSTÄNDIGE STELLE
Zweckbestimmung, Betrieb: Die Organisation und der Ablauf des Flugbetriebs, einschliesslich der Betriebszeiten, der An- und Abflugverfahren sowie der Flugrouten, werden im Betriebsreglement geregelt und im Luftfahrthandbuch (AIP) publiziert. Die bisherigen Betriebszeiten (08 bis 19 Uhr) bleiben grundsätzlich unverändert. Ausnahmeregelungen werden im Betriebsreglement getroffen. Auf einen Flugbetrieb bei Dunkelheit soll weiterhin verzichtet werden, die Installation einer entsprechenden Infrastruktur (Befeuerung) ist vorerst nicht vorgesehen. Für den Betrieb nach IFR ist ein satellitengestütztes Navigationsverfahren (GNSS) eingerichtet. Die dazu notwendige Ergänzung des Betriebsreglements wurde vorgenommen und die Luftraumstruktur entsprechend angepasst. Ein allfälliger Linienverkehr wird sich nach denselben betrieblichen Bestimmungen ausrichten. Bei den An- und Abflugverfahren sowie den Flugrouten wurden die Heliporteroutes aufgrund der Verschiebung der Helikopterbasis nach Norden im Bereich der Piste geringfügig angepasst. Der Start- und Landepunkt für die Helikopter (Final Approach and Take Off Area FATO) befindet sich auf der Piste. Flugplatzperimeter, Infrastruktur: Der Flugplatzperimeter umgrenzt die Piste (einschliesslich Sicherheitsstreifen und Sicherheitsflächen an den Pistenenden), die Rollwege, die Manövier- und Abstellflächen für die Flugzeuge und Helikopter, die bestehenden und geplanten Hochbauten (Betriebszentrum, Hangars für Flächenflugzeuge, Helikopterbasis), das Segelflugareal, die mögliche Umzäunung des Flugplatzareals sowie die landseitige Verkehrsschliessung (Parkplätze). Der Flugplatzperimeter überlagert die kommunalen Nutzungszenen. Innerhalb des Flugplatzperimeters haben die Flugplatzanlagen Priorität. Andere Bauten und Anlagen sind möglich (Nebenanlagen), bedingen aber eine entsprechende Bauzone nach kantonalem Recht. Als Voraussetzung für die Genehmigung einer Pistenverlängerung nach Süden muss die raumplanerische Koordination abgeschlossen und der als Zwischenergebnis festgelegte Flugplatzperimeter in eine Festsetzung überführt werden. Dies gilt ebenso für die für künftige Entwicklungsvorhaben vorgesehene Fläche südwestlich der Piste.	<i>Zuständiges Bundesamt:</i> Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern <i>Flugplatzhalterin:</i> Engadin Airport AG, Plazza Aviatica 6b, 7503 Samedan		

Lärmbelastung:

Das Gebiet mit Lärmbelastung beruht auf der Fluglärmberechnung vom Januar 2025 mit einer Verkehrsprognose von jährlich 23 480 Motorflugbewegungen. Davon entfallen 3 270 auf Grossflugzeuge (Jets) und 8 750 auf Helikopter. Massgebende Faktoren für die Berechnung sind neben der Zahl der Motorflugbewegungen deren zeitliche Verteilung (innerhalb der Woche und des Jahres), die Zusammensetzung der Flotte sowie die Flugwege (inkl. deren Belegung). Die Berechnung erfolgte gemäss den Vorgaben des aktuellen «Leitfadens Fluglärm: Vorgaben für die Lärmermittlung» (BAZL/BAFU/GS VBS 2021) und berücksichtigt die vorgesehnen militärischen Flugbewegungen. Die militärische Nutzung des Flugplatzes ist in einem Rahmenvertrag zwischen Luftwaffe und Flugplatzhalterin geregelt.

In der Karte ist die Lärmbelastungskurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PWES II) gemäss LSV dargestellt. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmbelastungskurven (PWES III und IV). Es liegen keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte bei Gebäuden mit lärmempfindlichen Räumen vor.

Das Gebiet mit Lärmbelastung sichert und begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb. D. h. die zulässigen Lärmimmissionen gemäss Art. 37a LSV, die festzulegen sind, dürfen dieses Gebiet nicht überschreiten. Diese zulässigen

Lärmimmissionen werden anschliessend im LBK abgebildet. Der bisherige LBK vom Mai 2020 (beruht auf der Lärmberechnung von 2019) wird damit abgelöst.

Die Gemeinde berücksichtigt das Gebiet mit Lärmbelastung, indem sie dort keine Nutzungszenen ausscheidet, die in Konflikt mit der entsprechenden ES stehen würden.

Die mögliche Pistenverlängerung (Erweiterung Flugplatzperimeter [1] ist in der Fluglärmberechnung resp. im Gebiet mit Lärmbelastung nicht berücksichtigt.

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung beruht auf dem Entwurf des Hindernisbegrenzungsflächen-Katasters (HBK) vom 21.01.2025. In der Anlagekarte sind die Umrisse der An- und Abflugflächen (einschliesslich Helikopterrouten) und der Horizontalebene (Kreisfläche) dargestellt.

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung (bzw. der Sicherheitszonenplan) zeigt, in welchem Gebiet und auf welcher Höhe die Hindernisfreiheit für den Flugverkehr zu gewährleisten ist.

Auf der Grundlage des HBK ist der bestehende Sicherheitszonenplan vom 26.05.2020 anzupassen. Mit dieser Anpassung werden die im HBK enthaltenen Hindernisbegrenzungsflächen grundeigentümerverbindlich. Kanton und Gemeinden berücksichtigen sie bei der Richt- und Nutzungsplanung.

Überbauungen sind nur bis zu einer Höhe der massgebenden Hindernisbegrenzungsflächen zulässig. Ebenso dürfen keine Bauzonen ausgeschieden werden, die bei späterer Überbauung zur Durchstossung einer Hindernisbegrenzungsfläche führen würden.

Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:

Bei der ökologischen Aufwertung ist zwischen den projektbezogenen Ersatzmassnahmen gemäss Art. 18 Abs. 1^{ter} des Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG) und den projektunabhängigen Ausgleichsmassnahmen gemäss Art. 18b NHG zu unterscheiden. Die Aufwertungsmassnahmen sollen den betrieblichen und naturräumlichen Möglichkeiten Rechnung tragen und in erster Linie auf dem Flugplatzareal realisiert werden. Dabei ist von einem Richtwert von 12 % der Fläche im Flugplatzperimeter auszugehen. Wo zweckmässig können auch Flächen ausserhalb des Perimeters angerechnet werden.

Die Flugplatzhalterin hat bereits aus einem früheren Plangenehmigungsverfahren den verbindlichen Auftrag, ein Konzept für diesen ökologischen Ausgleich zu erarbeiten. In diesem Konzept sollen Lage und Umfang, Ausgestaltung, Bewirtschaftung und Pflege sowie die rechtliche Sicherstellung der Ausgleichsflächen ausgewiesen werden. Zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen haben die Fachstellen des Bundes eine Vollzugshilfe erarbeitet (BAFU, BAZL 2019).

Die längs und quer zum Flugplatzareal verlaufenden Achsen im Vernetzungssystem der Wildtiere müssen funktionsfähig erhalten bleiben. Diese Achsen sollen wenn möglich mit Leitstrukturen so geführt werden, dass die Wildtiere während den Flugbetriebszeiten die Piste nicht queren. Geeignete Massnahmen sind bei der ökologischen Aufwertung oder bei einer Umzäunung des Flugplatzes zu prüfen und ihre Wirksamkeit ist nachzuweisen.

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten, von den Festlegungen betroffenen Schutzgebieten:

BLN: 1908 Oberengadiner Seenlandschaft und Berninagruppe

Moorlandschaft: 45 God da Staz/Stazerwald

Auengebiet: 190 Isla Glischa-Arvins-Seglias

194 Flaz

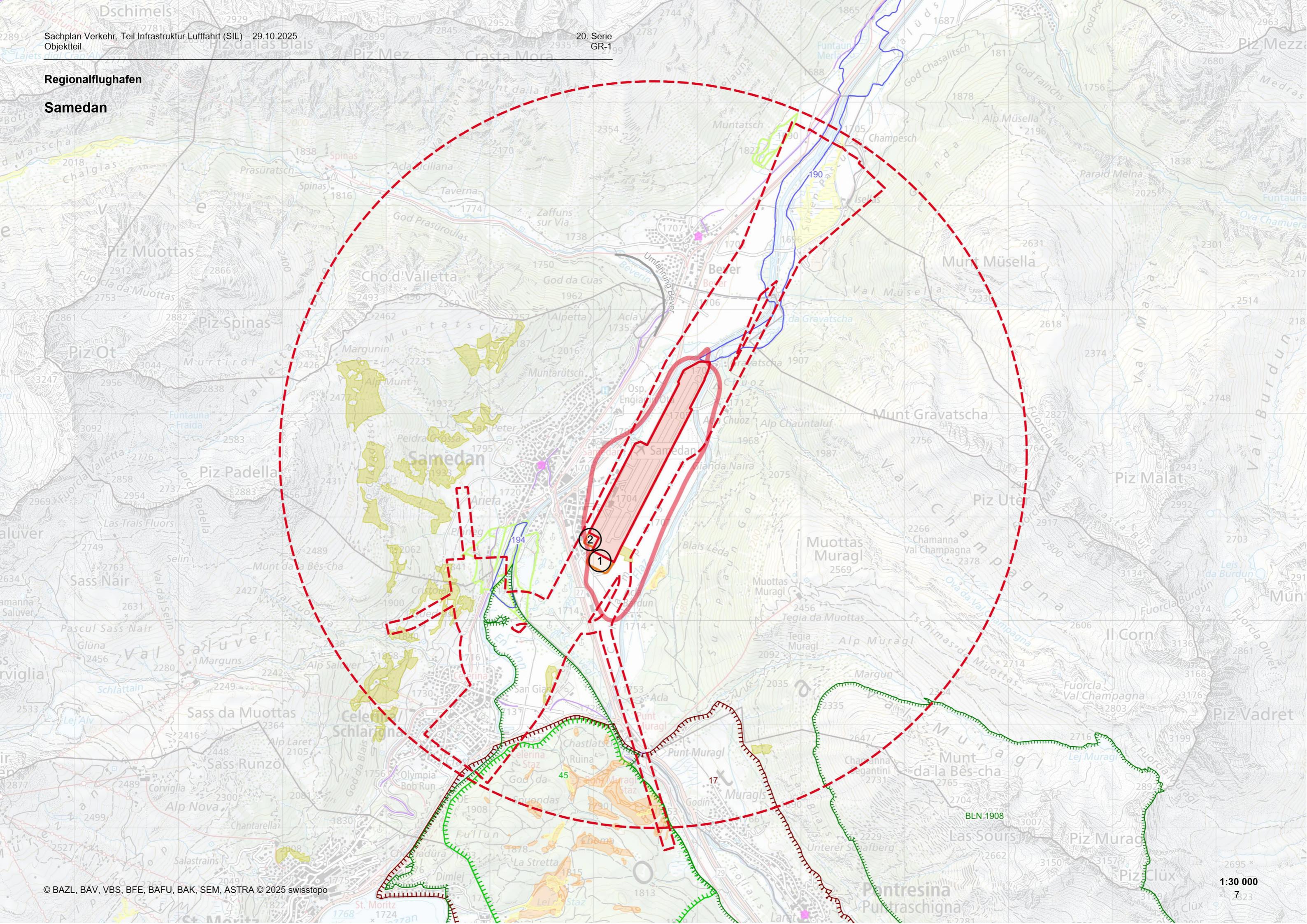
TWW: 14049 Champagna

Jagdbanngebiet: 17 Bernina-Albris

Der Schutz des Grundwassers hat im Bereich des Flugplatzareals eine hohe Priorität (Trinkwasserversorgung Oberengadin). Bei der Entwässerung des Flugplatzes sind die im Generellen Entwässerungsplan der Gemeinde von 2008 aufgeführten Grundwasserschutzmassnahmen zu berücksichtigen.

Erschliessung:

Die bestehende Strassenzufahrt zum Flugplatz bleibt unverändert. Die Einführung einer neuen Buslinie mit einer Wendeschleife auf dem Flugplatzareal sowie die Erstellung zusätzlicher Parkplätze werden im Zusammenhang mit der geplanten Erneuerung der Flugplatzinfrastruktur geprüft.

Regionalflughafen**Samedan**

Installation : **Payerne** **VD-2**

Type d'installation : Aérodrome militaire avec utilisation civile

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

Informations générales et données techniques :

- Cantons : Vaud et Fribourg
- Communes de site : Estavayer (FR), Grandcour, Payerne
- Communes avec limitation d'obstacles : Avenches, Belmont-Broye (FR), Châtillon (FR), Chavannes-le-Chêne, Chevroux, Cheyres-Châbles, Corcelles-près-Payerne, Courgevaux (FR), Courtepin (FR), Cugy (FR), Donneloye, Estavayer (FR), Faoug, Fétigny (FR), Gletterens (FR), Grandcour, Greng (FR), Henniez, Les Montets (FR), Lully (FR), Ménières (FR), Missy, Molondin, Mont-Vully (FR), Murten (FR), Montagny (FR), Nuvilly (FR), Payerne, Rovray, Saint-Aubin (FR), Sévaz (FR), Surpierre (FR), Valbroye, Vallon (FR), Villarzel, Vully-les-Lacs, Yvonand
- Communes avec exposition au bruit civil : Estavayer (FR), Payerne
- Communes avec exposition au bruit militaire + civil : Corcelles-près-Payerne, Cugy (FR), Estavayer (FR), Grandcour, Les Montets (FR), Lully (FR), Missy, Payerne, Sévaz (FR), Vallon (FR)
- Prestations de trafic :
 - (vols à moteur)
 - moyenne 4 ans : 1263 (2021-2023)
 - max. 10 ans : 1854 (2023)
 - base de référence CB : 8400 (2013)
 - potentiel PSIA : 8400 (2007)

Rôle et fonction de l'installation :

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

Renvois :

Partie conceptuelle, chapitre 4.5 Aérodromes militaires

Documents de base :

- protocole de coordination de mars 2007
- convention COREB-DDPS du 18 décembre 2007
- règlement d'exploitation du 27.09.2013
- cadastre des surfaces de limitation d'obstacles du 23.12.2021
- protocole de coordination : compléments de mai 2014, juillet 2015 et août 2024

Avec le soutien des Cantons de Vaud et Fribourg, la Communauté régionale de la Broye (COREB) a eu le projet d'ouvrir davantage l'aérodrome militaire de Payerne à l'aviation civile. Depuis le 27 septembre 2013, l'aérodrome dispose d'un règlement d'exploitation civil pour le trafic « vol à vue » complété le 11 juin 2015 pour le trafic « vol aux instruments ».

Payerne appartient dès lors au réseau des aérodromes militaires avec utilisation civile.

La fonction de la partie civile de l'installation est destinée aux vols d'aviation civile à l'exclusion de l'activité aérienne de loisirs, de la formation, des vols de ligne et des vols charters réguliers.

Etat de la coordination :

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

Le rôle de l'aérodrome nécessite un arrangement spécial sous la forme d'une Convention entre les autorités militaires (armasuisse) et l'exploitant civil (COREB). Ainsi, la Convention COREB-DDPS du 18 décembre 2007 fixe la co-utilisation civile et peut être assimilée à l'autorisation d'exploitation civile.

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

Le périmètre, l'exploitation et certains éléments de l'infrastructure de la partie civile de l'installation sont pour l'essentiel coordonnés (cf. protocole de coordination de mars 2007 et compléments de mai 2014, juillet 2015 et août 2024) avec les utilisations adjacentes, en collaboration avec les cantons et communes concernés. Les problèmes potentiels pouvant se poser dans ce contexte avec les utilisations voisines (par exemple concernant les surfaces d'assolement) devront en règle générale être réglés au niveau cantonal.

Les surfaces du cadastre de limitation d'obstacles ont été fixées lors de la procédure d'approbation du règlement d'exploitation civil pour le trafic « vol à vue » de septembre 2013 et de celle pour le trafic « vol aux instruments » de juin 2015.

Le cadastre civil des surfaces de limitation d'obstacles proprement dit a été mis en vigueur le 11 mai 2016 et mis à jour en 2021.

Le domaine du bruit et ses conséquences ont été examinés et coordonnés pour l'essentiel dans le cadre de la coordination. L'exposition au bruit du trafic civil a été recalculée en décembre 2010 et fixée dans la décision d'approbation du règlement d'exploitation civil pour le trafic « vol à vue » de septembre 2013. Elle ne provoque pas de conflit au niveau de l'aménagement du territoire. Les expositions au bruit des trafics civil et militaire reflètent l'impact du bruit des développements prévus tant de l'exploitation civile que militaire.

La charge sonore admissible selon l'art. 37a de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), déterminante notamment pour l'établissement du cadastre de bruit total « militaire et civil », est fixée dans la décision de modification du règlement d'exploitation civil du 11 juin 2015.

Pour ce qui est du domaine de la *protection de la nature et du paysage, environnement*, les problèmes en suspens sont globalement identifiés dans le protocole de coordination. Les impacts directs et indirects sont définis dans le rapport d'impact sur l'environnement (RIE) et des mesures adéquates sont proposées sur cette base. Les conséquences sur les utilisations et les éléments de protection avoisinants ont été étudiés en détail et les mesures correspondantes ont été fixées dans la décision relative à l'approbation du règlement d'exploitation civil ou seront fixées dans les décisions d'approbation des plans.

En principe, les surfaces vertes de l'installation doivent être valorisées selon la conception « Paysage Suisse » et les principes correspondants du PSIA (en particulier en termes d'extensification). Un concept de compensation écologique est en cours d'élaboration.

INDICATIONS CONTRAIGNANTES

Fonction de l'installation :

Aérodrome militaire avec utilisation civile. La partie civile est destinée aux vols d'aviation civile à l'exclusion de l'activité aérienne de loisirs, de la formation, des vols de ligne et des vols charters réguliers. Le développement de l'aérodrome civil se fait en fonction des besoins de l'économie régionale.

CR CC IP

•

CC

IP

Conditions générales de l'exploitation :

L'exploitation se déroule dans le cadre déterminé par le règlement d'exploitation qui détaille les modalités de l'exploitation.

•

Le cadre fixé se fonde sur un potentiel de 8400 mouvements civils.

•

Les valeurs limites en matière de protection de l'environnement doivent dans tous les cas être respectées car aucun allégement n'est possible. Afin de diminuer la charge sur l'environnement, l'exploitant prend toutes les dispositions d'exploitation possibles conformément au principe de précaution et en contrôle l'efficacité.

•

	CR	CC	IP
Périmètre d'aérodrome : Le périmètre fixé (voir carte) englobe les constructions et les installations nécessaires à l'exploitation aéronautique civile. Il tient compte de tous les projets de construction connus situés dans l'Aéropôle ou à ses abords (tarmac et voie de roulage, hangars et bâtiment administratif, aires de manœuvre) [1]. Il y a le projet d'étendre le tarmac civil côté est, en marge de l'Aéropôle [2].	•		•
Exposition au bruit : La courbe de bruit civil représentée sur la carte (55 dB(A) montre la valeur de planification pour un degré de sensibilité II (VPS DS II) selon le tableau 21 de l'annexe 5 de l'OPB. Elle se fonde sur l'exposition au bruit approuvée dans le cadre de l'approbation du règlement d'exploitation civil pour le trafic « vol à vue » du 27 septembre 2013. Les territoires exposés au bruit (voir carte) limitent la marge de développement de l'exploitation aéronautique civile et ont des implications sur la délimitation et l'équipement de zones à bâtir. Le canton et les communes concernées en tiennent compte dans leurs instruments d'aménagement du territoire.	•		
La seconde courbe montre la charge sonore totale (civile + militaire) de l'installation et se base sur 18250 mouvements militaires augmentés des 8400 mouvements civils (niveau 60 dB(A), resp. VP DS II selon tableau 21 de l'annexe 8 OPB). Elle montre les implications sur la délimitation et l'équipement de zones à bâtir. Cette courbe totale n'intègre actuellement pas encore la nouvelle exposition au bruit civil approuvée dans le cadre de l'approbation du règlement d'exploitation civil pour le trafic « vol à vue » du 27 septembre 2013. Le DDPS et l'OFAC sont chargés de recalculer l'exposition au bruit de l'exploitation totale (civile + militaire).	•		
L'exposition civile fixée dans la décision de modification du règlement d'exploitation civil du 11 juin 2015, qui correspond à la charge sonore admissible selon l'art. 37a de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), et l'exposition totale serviront de base à l'actualisation du cadastre d'exposition au bruit qui doit être élaboré par le DDPS.	•		
Aire de limitation d'obstacles : L'aire de limitation d'obstacles indique les endroits où, du fait que la hauteur admissible des objets y est limitée, une coordination s'impose entre le trafic aérien et l'utilisation du sol (voir la carte de l'installation).		•	
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.		•	

	CR •	CC	IP
<p>L'exploitant et la commune examinent la possibilité de mettre en place des surfaces de compensation écologique sur l'aérodrome et définissent la façon de procéder avec les instances concernées de la Confédération et du canton. Les besoins de l'agriculture, en particulier les prescriptions du plan sectoriel des surfaces d'assèlement (SDA), doivent être pris en compte. A cet effet, un concept de compensation écologique devra être établi par l'exploitant.</p> <p>E X P L I C A T I O N S</p> <p>Fonction de l'installation, exploitation :</p> <p>L'aérodrome militaire de Payerne est la principale base aérienne des Forces aériennes suisses. Deux escadrilles F/A-18 et deux escadrilles de transport aérien y sont stationnées en permanence ainsi que le centre de formation des pilotes F/A-18 avec notamment le simulateur de vol et le centre d'entraînement de vol pour pilotes F-5. A côté des jets, sont engagés également des avions à hélices et des hélicoptères. L'aérodrome militaire accueille en outre des opérations régulières du Service de transport aérien de la Confédération et des vols VIP étrangers ainsi qu'un service de vol sporadique avec le système des drones d'exploration ADS-95. La Base aérienne de Payerne garantit également la mission de la police aérienne permanente (PA24) depuis le 1.1.2021. La PA24 a pour conséquence que des engagements F/A-18 ont lieu en tout temps de jour comme de nuit. Le temps entre le déclenchement de l'alarme et le décollage des deux F/A-18 en alerte est de 15 minutes. Les F/A-18 seront remplacés par les F-35A d'ici 2030.</p> <p>La fonction de l'aérodrome permet tous les types de vol au niveau civil (y compris notamment les vols pour la maintenance, les vols d'essai et les vols pour travail aérien), à l'exclusion de l'activité aérienne de loisirs, de formation, des vols de ligne et des vols charters réguliers. Par « vols charters réguliers » il faut comprendre les vols commerciaux publics effectués durant une période déterminée (voire saisonnière). Les vols charters ponctuels réservés à un groupe de personnes déterminées (et donc pas publics) n'entrent pas dans la catégorie des « vols charters réguliers ». Le lien avec les activités économiques régionales n'est ainsi pas un critère fixé dans la fiche PSIA. Le règlement d'exploitation de septembre 2013 maintient ce critère qui est formulé de la manière suivante : « L'utilisation de l'aérodrome civil de Payerne est destinée en priorité aux vols civils et aux transports de marchandises liés aux activités économiques des entreprises régionales ».</p> <p>Le cadre général se base sur un potentiel de 8400 mouvements civils annuels.</p> <p>L'exploitation civile se présentera de la manière suivante, dès lors que le règlement d'exploitation du 27 septembre 2013 aura été adapté et aura fait l'objet d'une décision de modification du règlement d'exploitation : cadre horaire de base du lundi au vendredi de 07h00 à 19h00. Cadre horaire étendu du lundi au vendredi de 06h00 à 07h00 (moyennant accord de la Base aérienne militaire) et 19h00-22h00, contingenté à 600 mvts/an. Cadre horaire étendu également le samedi de 8h00 à 22h00 contingenté à 500 mvts/an, pas de décollage entre 12h00 et 13h00 sauf si les vols sont reportés pour des motifs techniques, météorologiques ou de trafic aérien. Enfin, le dimanche et les jours fériés, cadre horaire étendu de 10h00 à 12h00 et 13h30 à 20h00, contingenté à 200 mvts/an. En fonction de l'évaluation de l'impact de l'élargissement des heures d'ouverture et de l'augmentation des contingents sur les corridors faunistiques suprarégionaux, des mesures d'accompagnement devront être mises en œuvre.</p>	INSTANCES RESPONSABLES	<p><i>Office fédéral compétent :</i> Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), 3003 Berne</p> <p><i>Exploitant d'aérodrome :</i> COREB - Communauté régionale de la Broye, Rue de Savoie 1, 1530 Payerne</p>	

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

Périmètre d'aérodrome, infrastructure :

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

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

Les projets de construction connus (tarmac et voie de roulage, hangars, bâtiments et aires de manœuvre) faisant l'objet d'une demande d'approbation des plans [1], ont été intégrés dans la coordination et leurs effets pris en compte. Le tronçon de la voie de roulage SC a été adapté afin d'envisager d'accueillir à l'avenir des avions de plus grande taille (avions *lettre de code E OACI*). La question des opérations de tels avions, y compris sur la piste et les voies de roulage, fera partie d'un projet séparé. Il y a le projet d'étendre le tarmac civil côté est, à l'intérieur du périmètre du PSM [2]. Cet agrandissement est fixé en « information préalable » et nécessite ainsi encore une coordination s'il devait se concrétiser.

Le périmètre d'aérodrome se situe en partie sur des surfaces d'assollement (SDA); un conflit est identifié à l'extrémité sud-ouest de la piste ainsi qu'à l'est du tarmac civil dont le périmètre est inscrit en « information préalable ».

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

Exposition au bruit :

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

Deux courbes sont représentées sur la carte ; elles sont coordonnées et fixées simultanément dans le PSIA et dans le PSM. La plus petite courbe de bruit montre les territoires exposés au seul bruit de l'exploitation civile, cette dernière étant basée sur 8400 mouvements. Elle montre la marge de développement de l'exploitation civile. Cette courbe de bruit civile a été calculée en décembre 2010 et correspond à l'exposition au bruit approuvée dans le cadre de l'approbation du règlement d'exploitation civil pour le trafic « vol à vue » du 27 septembre 2013. Les 8400 mouvements, potentiel technique retenu par le PSIA, sont décomposés selon le référentiel suivant : 4000 jets, 2000 turbopropulseurs, 700 bimoteurs hélice variable, 1200 monomoteurs, 500 hélicoptères.

La courbe de bruit civile (55 dB(A)) correspond à la valeur de planification pour un degré de sensibilité II (VP DS II) selon le tableau 21 de l'annexe 5 de l'OPB. Elle est représentée car, en tant qu'utilisation nouvelle de l'installation militaire, l'exploitation civile de l'aérodrome doit respecter les valeurs de planification de l'annexe 5 OPB.

La deuxième courbe, plus grande, montre la charge sonore totale de l'installation basée sur 18250 mouvements militaires augmentés des 8400 mouvements civils. Les 18250 mouvements militaires sont décomposés selon le référentiel suivant: 11000 jets de combat, 150 jets du transport aérien, 2200 avions à hélices, 200 drones et 4700 hélicoptères. Cette courbe totale n'intègre actuellement pas encore la nouvelle exposition au bruit civil approuvée dans le cadre de l'approbation du règlement d'exploitation civil pour le trafic « vol à vue » du 27 septembre 2013. Le DDPS et l'OFAC sont chargés de recalculer l'exposition au bruit de l'exploitation totale (civile + militaire).

Cette courbe (60 dB(A)) correspond à la valeur de planification pour une zone de degré de sensibilité II (DS II) selon le tableau 21 de l'annexe 8 de l'OPB. Elle est représentée vu ses implications sur la délimitation et l'équipement de zones à bâtir.

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

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

La charge sonore admissible civile selon l'art. 37a OPB est fixée dans la décision de modification du règlement d'exploitation civil du 11 juin 2015. Comparativement à l'exposition au bruit fixée dans la fiche PSIA, elle est globalement moindre (hormis une augmentation notable (>1dB) au sud-ouest de la piste proche de l'autoroute pour des niveaux de bruit inférieurs à 55 dB(A), respectivement à la valeur de planification DS II, selon le tableau 21 de l'annexe 5 OPB). Cette exposition au bruit civil (charge sonore admissible selon art. 37a OPB) et l'exposition au bruit totale (civile + militaire), qui doit être recalculée par le DDPS et l'OFAC lorsque l'exposition militaire admissible aura été fixée, serviront de base à l'actualisation du cadastre d'exposition au bruit.

Limitation d'obstacles :

L'aire de limitation d'obstacles englobe les surfaces de limitation d'obstacles telles qu'elles figurent dans le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles du 19 août 2021. La carte de l'installation représente le pourtour des surfaces d'approche et de montée au décollage de même que celui du plan horizontal. Le cadastre militaire de limitation d'obstacles, en lien avec l'exploitation militaire, reste en vigueur et n'est pas concerné par la problématique ci-dessus.

Protection de la nature et du paysage, environnement :

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

Les mesures de compensation écologiques doivent être réalisées prioritairement à l'intérieur du périmètre d'aérodrome. Leur réalisation prendra en compte les aspects naturels, agricoles et relatifs à l'exploitation aéronautique. Si nécessaire, des mesures à l'extérieur du périmètre peuvent également être prises en considération. L'étendue de la compensation devrait représenter environ 12% de la surface délimitée par le périmètre d'aérodrome (valeur indicative). Cette proportion ne doit pas être considérée comme une exigence ferme ; à côté des possibilités liées à la nature et à l'exploitation, la mise en place de mesures de compensation écologique doit en plus tenir compte de l'intensité d'utilisation de l'installation. Sous la responsabilité de l'OFAC, les instances de la Confédération concernées par la revalorisation écologique ont défini les principes et lignes directrices applicables en l'espèce. Elles ont élaboré un document d'aide à la compensation écologique (cf. Pillet S., BTEE SA, 2019 : Biodiversité et compensation écologique sur les aérodromes. Aide à l'exécution. Office fédéral de l'environnement et Office fédéral de l'aviation civile, Berne. L'environnement pratique n° 1906). Les besoins de l'agriculture ont été pris en compte. La compensation écologique se déroule en premier lieu sur une base volontaire mais des mesures spécifiques pourraient être exigées dans le cadre d'une procédure d'approbation des plans. L'exploitant déterminera à l'aide d'un concept comment, sous quelle forme et avec quels moyens, il entend réaliser la compensation écologique. Un concept de compensation écologique devra ainsi être établi pour l'installation dans son ensemble et assorti d'un catalogue de mesures de compensation.

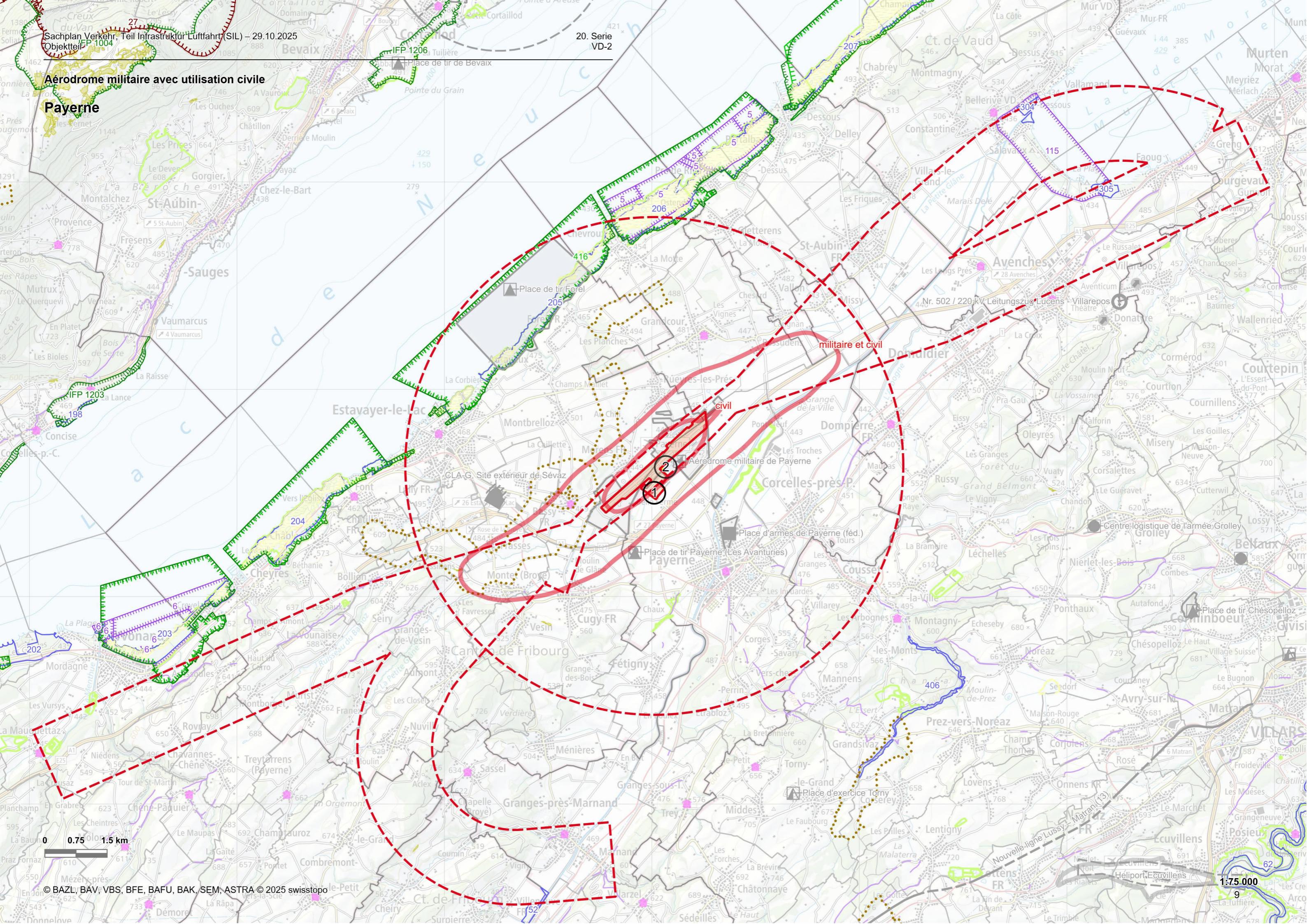
A Payerne, des mesures ont déjà été prises. D'une part, une série de mesures en matière de compensation écologique ont déjà été mises en place lors des travaux liés à l'introduction des avions F/A-18 et lors des travaux d'adaptation de l'infrastructure militaire dans le cadre du projet « Nature-Paysage-Armée » (NPA). D'autre part, la ville de Payerne a pris une série de mesures dans le cadre de la légalisation de l'Aéropôle. Deux corridors faunistiques suprarégionaux (FR-10 Bussy et FR-11_VD-03 Montbrelloz) se trouvent à l'ouest de la piste. Leur présence est prise en compte dans les projets de développement et d'exploitation civils. Lors de la construction des futurs projets, il faudra déterminer si les installations utilisées sont assujetties à l'Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM) et, le cas échéant, adapter le rapport succinct au sens de l'art. 5, al. 3, OPAM. Les plans d'intervention militaire et civil devront être établis en collaboration avec les services officiels d'intervention concernés.

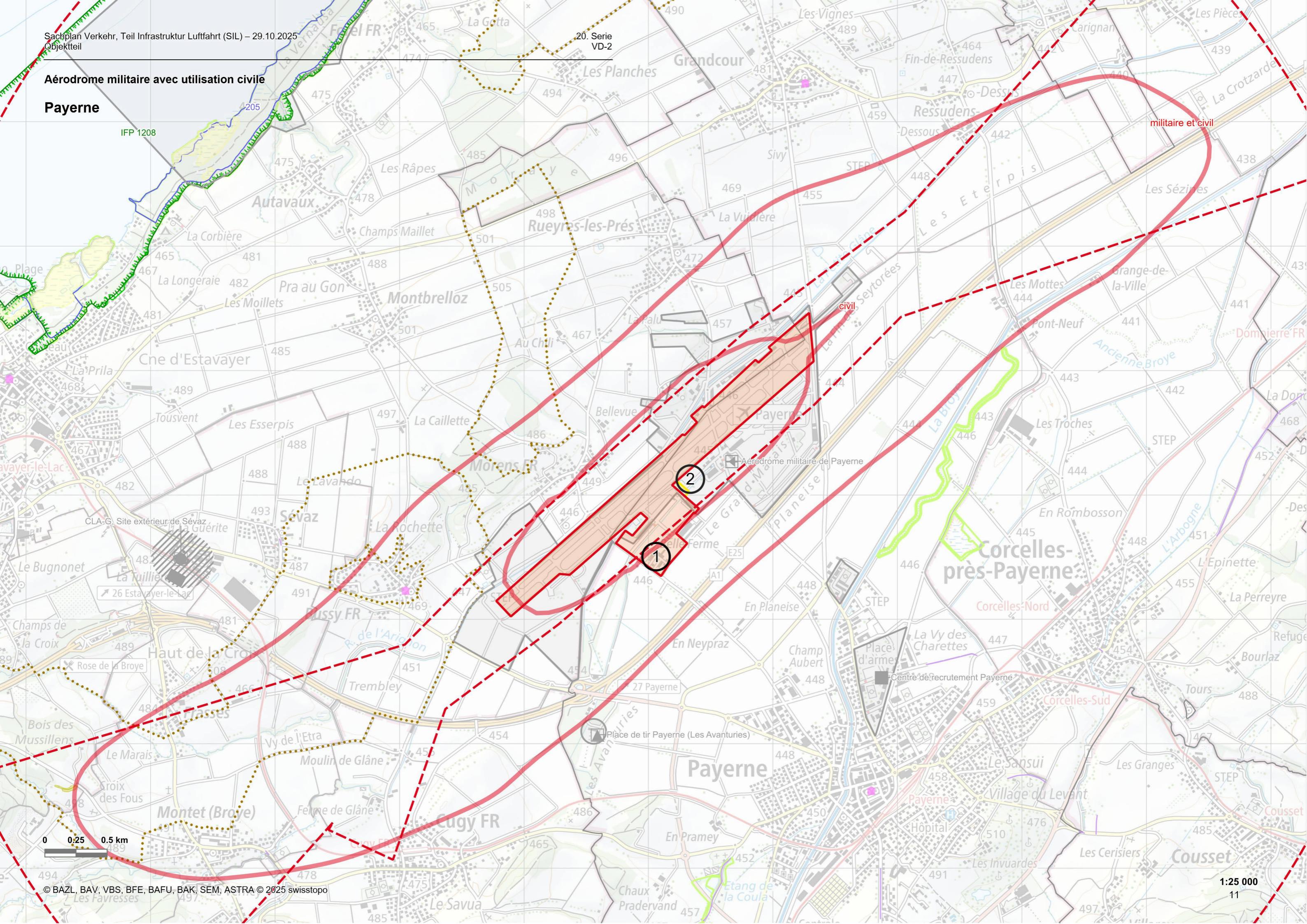
Indications complémentaires quant aux objets de protection d'importance nationale désignés sur la carte par un numéro et touchés par les mesures développées dans la partie « Indications contraignantes » de la fiche PSIA :

Objet IFP	1208	Rive sud du lac de Neuchâtel
Site marécageux	416	Grande Cariçaie
Zone alluviale	52	Les Iles de Villeneuve
Zone alluviale	205	Les Grèves d'Estavayer-le-Lac - Chevroux
Zone alluviale	206	Les Grèves de Chevroux - Portalban
Zone alluviale	304	Embouchure de la Broye
Zone alluviale	305	Embouchure du Chandon
Réserve d'oiseaux d'eau et de migrants	5	Chevroux jusqu'à Portalban (FR, VD)
Réserve d'oiseaux d'eau et de migrants	115	Salavaux (VD)

Equipement :

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





Legende/Légende/Leggenda

Inhalte SIL Contenus du PSIA Contenuti PSIA	Festsetzung Coordination réglée Data acquisito	Zwischenergebnis Coordination en cours Risultato intermedio	Vororientierung Information préalable Informazione preliminare	Inhalte anderer Sachpläne Contenus d'autres plans sectoriels Contenuti degli altri piani settoriali	Schutzobjekte von nationaler Bedeutung Objets de protection d'importance nationale Oggetti protetti di importanza nazionale
Flugplatzperimeter Périmètre d'aérodrome Perimetro dell'aerodromo				 Infrastruktur Schiene Infrastructure rail Infrastruttura ferroviaria	 BLN-Objekt (Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler) Objet IFP (Inventaire federal des paysages, sites et monuments naturels) Oggetto IFP (Inventario federale dei paesaggi, siti e monumenti naturali)
Gebiet mit Hindernisbegrenzung Aire de limitation d'obstacles Aera con limitazione degli ostacoli				 Infrastruktur Strasse Infrastructure route Infrastruttura stradale	 Moorlandschaft Site marécageux Zona palustre
Gebiet mit Lärmbelastung (PW ES II) Territoire exposé au bruit (VP DS II) Aera con esposizione al rumore (VP GS II)				 Infrastruktur Schifffahrt Infrastructure navigation Infrastruttura navigazione	 Flachmoor Bas-marais Palude
Verknüpfungen zum Text Renvoi au texte Rinvio al testo	1			 Militär* Militaire* Militare*	 Hoch- und Übergangsmoor Haut-marais et marais de transition Torbiera alta e torbiera di transizione
Weitere Inhalte Autres contenus Altri contenuti				 Übertragungsleitungen Lignes de transport d'électricité Elettrodotti	 Trockenwiesen und -weiden Prairies et pâturages secs Prati e pascoli secchi
Landesgrenze Frontière nationale Confine nazionale				 Geologische Tiefenlager Dépôts en couches géologiques profondes Depositi in strati geologici profondi	 Auengebiet Zone alluviale Zona golenale
Kantongrenze Limite de canton Confine cantonale				 Asyl Asile Asilo	 Wasser- und Zugvogelreservat Réserve d'oiseaux d'eau et de migration Riserva di uccelli acquatici e di uccelli migratori
Gemeindegrenze Limite de commune Confine comunale					 Jagdbanngebiet District franc Bandita
<p>* Anlagen genehmigt im Programmteil SPM vom 08.12.2017; Planerische Massnahmen für Anlagen gemäss Programmteil 2017 werden ab 2019 serienweise aktualisiert. Wo dies noch nicht der Fall ist, sind die Objektblätter SPM 2001 bzw. Sachplan Waffen- und Schiessplätze 1998 weiterhin gültig. * Installations approuvées dans la Partie programme du PSM du 08.12.2017; mesures planifiées pour installations selon la Partie programme 2017 seront mises à jour par séries à partir de 2019. Lorsque ce n'est pas encore le cas, les fiches de coordination du PSM 2001 et du PS des places d'armes et de tir 1998 continuent de faire foi. * Installazioni approvate nella Parte programmatica del PSM del 08.12.2017; misure di pianificazione delle installazioni secondo la Parte programmatica 2017 saranno aggiornate in serie a partire dal 2019. Dove non è ancora il caso, i schede di coordinamento PSM 2001, risp. del PS delle piazze d'armi e di tiro del 1998 restano valevoli.</p>					 Wildtierkorridor überregional Corridor faunistique suprarégional Corridoio faunistico sovraregionale
					 Amphibienlaichgebiet: Ortsfeste und Wanderobjekte Site de reproduction de batraciens: objets fixes et itinérants Sito di riproduzione di anfibi: oggetti fissi e mobili
					 ISOS-Objekt (Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz) Objet ISOS (Inventaire fédéral des sites construits à protéger en Suisse) Oggetto IAMP (Inventario federale degli insediamenti svizzeri da proteggere)
					 Historischer Verkehrsweg von nationaler Bedeutung (mit Substanz bzw. viel Substanz) Voie de communication historique d'importance nationale (avec substance, resp. beaucoup de substance) Via di comunicazione storica d'importanza nazionale (con sostanza, risp. con molta sostanza)

Begriffserklärungen zum Objektblatt

Perimetergemeinden	Gemeinden, auf deren Gebiet der im SIL festgelegte Flugplatzperimeter verläuft. Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal.
Gemeinden mit Hindernisbegrenzung	Gemeinden, deren Gebiet von dem im SIL festgelegten Gebiet mit Hindernisbegrenzung betroffen ist. Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht bei konzessionierten Flugplätzen der äusseren Umgrenzung der Hindernisbegrenzungsflächen gemäss Sicherheitszonenplan nach Art. 42 des Luftfahrtgesetzes (LFG, SR 748.0); bei Flugfeldern der äusseren Umgrenzung der Hindernisbegrenzungsflächen gemäss Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster nach Art. 62 der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL, SR 748.131.1).
Gemeinden mit Lärmbelastung	Gemeinden, deren Gebiet von dem im SIL festgelegten Gebiet mit Lärmbelastung betroffen ist. Massgebend ist der Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II gemäss Anhang 5 der Lärmschutzverordnung (LSV, SR 814.41).
Verkehrsleistung - Ø 4 Jahre	durchschnittliche Zahl der jährlichen Motorflugbewegungen der letzten vier Jahre.
- max. 10 Jahre	grösste Zahl der jährlichen Motorflugbewegungen in den letzten zehn Jahren (mit Betriebsjahr).
- Datenbasis LBK	Zahl der jährlichen Flugbewegungen mit Angabe des Referenzjahrs, auf deren Basis der geltende Lärmbelastungskataster (LBK) berechnet wurde.
- Potenzial SIL	Zahl der jährlichen Flugbewegungen, die im Koordinationsprozess als Richtwert für die künftige Entwicklung vereinbart wurde. Sie dient als Basis für die Berechnung der Lärmbelastungskurve.
Festlegungen	<ul style="list-style-type: none">• Festsetzungen F• Zwischenergebnisse Z• Vororientierungen V

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

Erläuterungsbericht nach Art. 16 RPV

Inhalt Erläuterungsbericht

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

1 Einleitung

Für die Erarbeitung und Verabschiedung des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) wurde ein zweistufiges Vorgehen gewählt. In einem ersten Schritt verabschiedete der Bundesrat am 18. Oktober 2000 den Konzeptteil, welchen er mit Beschluss vom 26. Februar 2020 umfassend revidiert hat.

Seit der erstmaligen Verabschiedung des Konzeptteils werden schrittweise die Objektblätter mit den anlagespezifischen Vorgaben zu den einzelnen Flugplätzen erarbeitet. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ist beauftragt, diesen Objektteil in Zusammenarbeit mit den betroffenen Bundesstellen und in Abstimmung mit den kantonalen Richtplänen zu erarbeiten.

Bisher verabschiedete der Bundesrat insgesamt 69 Objektblätter, darunter diejenigen für die 3 Landesflughäfen sowie für 10 Regionalflugplätze, 2 zivil mitbenützte Militärflugplätze, 41 Flugfelder und 13 Helikopterflugfelder.

Konzeptteil und Objektblätter sind im Internet unter www.bazl.admin.ch/sil publiziert, zusammen mit den nach Objektblattserien geordneten Erläuterungs- und Prüfungsberichten.

2 Gegenstand der Planung

Die vorliegende 20. Serie enthält Anpassungen der bestehenden Objektblätter des Regionalflughafens **Samedan (GR)** und des zivil mitbenützten Militärflugplatzes **Payerne (VD)**. Mit der Anpassung des Objektblatts Samedan sollen die Voraussetzungen für den Bau einer neuen Heli-kopterbasis (Rega, Swiss Helicopter, Heli Bernina) auf dem Flughafen geschaffen werden. Die Anpassung des Objektblatts Payerne umfasst die Erweiterung der zivilen Betriebszeiten, der Bewegungskontingente sowie des Flugplatzperimeters.

3 Planungsablauf und Zusammenarbeit

Den Objektblättern liegt das im SIL-Konzeptteil zur räumlichen Abstimmung verlangte Koordinationsprotokoll zugrunde. Die Koordinationsprotokolle halten das gemeinsame Ergebnis der Abstimmung unter den beteiligten Stellen fest. An der Koordination nahmen die zuständigen Stellen des Bundes, der Kantone Graubünden und Waadt / Freiburg, die betroffenen Gemeinden und die Flugplatzhalter teil.

Zu den Entwürfen der Objektblätter wurden erst die Bundesstellen angehört. Anschliessend fand von März bis Juni 2025 eine Anhörung der betroffenen Kantone und Gemeinden statt. Die Kantone haben überprüft, ob die Objektblätter mit ihren Zielen und Planungsgrundsätzen übereinstimmen und keine Widersprüche zu ihren geltenden Richtplänen bestehen. Zudem fanden von März bis April 2025 eine Information und Mitwirkung der Bevölkerung gemäss Art. 4 RPG zu den Objektblatt-Entwürfen statt.

Die Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung, die Erwägungen dazu sowie die Art der Berücksichtigung in den Objektblättern sind nachfolgend zusammengestellt.

In der anschliessenden zweiten Ämterkonsultation vom August 2025 prüften die Bundesstellen, ob die Objektblätter mit den Zielen und Grundsätzen ihrer Sachbereichsplanung übereinstimmen

und keine Widersprüche zu den bestehenden Konzepten und Sachplänen nach Artikel 13 RPG bestehen. Die Ergebnisse sind ebenfalls in der nachfolgenden Zusammenstellung enthalten.

4 Berücksichtigung der Anträge

4.1 Objektblatt Samedan (Anpassung)

4.1.1 Ämterkonsultation

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni

BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti

1 Bei einer Pistenverlängerung nach Süden	-	Die Vereinbarkeit der Bahnlinie (und ihrer Anlagen) südlich des Flugplatzes mit dem Flugplatz und dem Flugbetrieb wird bei einer allfälligen Festsetzung der Fläche für die Pistenverlängerung nach Süden abschliessend geklärt werden.
---	---	---

BFE Bundesamt für Energie / OFEN Office fédéral de l'énergie / UFE Ufficio federale dell'energia

1 Hinweis: Der 220 kV-Leitungszug Tinizong-Pontresina ist auf Stufe «Vororientierung» im Sachplan Übertragungsleitungen (SÜL) eingetragen. Aufgrund der bisherigen, nur punktuellen kartografischen Darstellung des Koordinationsstands Vororientierung im SÜL ist dieses Vorhaben auf der Karte des SIL-Objektblatts nicht ersichtlich. Gleichwohl möchten wir auf dieses Vorhaben hinweisen.	-	Wird zur Kenntnis genommen
2 Hinweis: Im «Gebiet mit Hindernisbegrenzung» befindet sich die 380 kV-Übertragungsleitung Filisur/Pradella-Robbia. Da es sich um eine bestehende Anlage handelt, gehen wir davon aus, dass diese bei den weiteren luftfahrtrechtlichen Planungen berücksichtigt wird. Wir weisen darauf hin, dass die Festsetzung des SIL-Objektblatts keinen Anspruch auf Entfernung oder Verlegung dieser Leitung begründet.	-	Bestehende Anlagen im «Gebiet mit Hindernisbegrenzung» genießen Bestandesschutz.

BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente

1 Unsere Anträge aus der 1. Ämterkonsultation sind erfüllt.	-
---	---

Die anderen konsultierten Amtsstellen haben zu den Unterlagen keine Bemerkungen oder haben sich nicht dazu geäußert.

4.1.2 Anhörung der Behörden

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni

Kanton Graubünden (Regierung)

1 Für das Konzept zum ökologischen Ausgleich ist im Objektblatt eine verbindliche Frist festzusetzen.	-	Im SIL-Objektblatt wird einerseits nur der Grundsatz zum ökologischen Ausgleich verankert. Das Konzept zum ökologischen Ausgleich ist andererseits Bestandteil des Genehmigungsdossiers für den Neubau der Helikopterbasis. Vor diesem Hintergrund erübrigts sich die Aufnahme einer verbindlichen Frist.
2 Bei der Umzäunung des Flughafens gilt es dem Erhalt der Lebensraumvernetzung für Wildtiere ausreichend Rechnung zu tragen.	-	Wird zur Kenntnis genommen; die detaillierte Umsetzung der Umzäunung ist Gegenstand eines separaten Genehmigungsverfahrens.

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
3 Etwaige neue Erkenntnisse aus dem Bericht zur Vereinbarkeit der geplanten Photovoltaikanlage mit dem Flugbetrieb vom 25.3.2025 von Bächtold & Moor AG (Flughafen Samedan, Beurteilung Heli-koptersicherheit, Technischer Bericht Change Prozess) sind zu prüfen und im SIL-Objektblatt nachzuführen.	-	vgl. Stellungnahme der «Energia Solara Engadinaisa SA»
4 Allfällige negative Auswirkungen der Photovoltaik-Anlage (Blendwirkung etc.) auf den Flugbetrieb sind Gegenstand weiterer Planungen. Diese technischen Detailabklärungen sind nicht auf Stufe Sachplan zu behandeln, sondern stufen-gerecht in den nachfolgenden Planungs- und Bewilligungsverfahren zu prüfen.	-	Der Aussage wird zugestimmt.

4.1.3 Mitwirkung der Bevölkerung

a) Organisationen, Verbände, Parteien, Firmen

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
<i>Engadin Airport AG (Flugplatzhalterin) / Infrastrukturunternehmung Regionalflughafen Samedan</i>		
1 Die Festlegung unter «Natur- und Landschaftsschutz», wonach bei einer Umzäunung des Flugplatzes die Funktionsfähigkeit der bestehenden Wildtierkorridore erhalten bleiben muss, ist ersatzlos zu streichen; ebenso die entsprechende Text in den Erläuterungen. Neue Erkenntnisse zeigen, dass die Wildtierkorridore keinen natürlichen Ursprungs sind. Deshalb wurde im Rahmen des Konzepts zum ökologischen Ausgleich auf spezifische Massnahmen zum Wildtierkorridor verzichtet.	-	Sollte sich im Genehmigungsverfahren aufgrund vertiefter Abklärungen zeigen, dass keine Massnahmen zur Förderung der Durchgängigkeit für Wildtiere erforderlich sind, so steht die entsprechende Festlegung im Objektblatt einem Verzicht nicht im Weg. Die Ergebnisse des Genehmigungsverfahrens können zum jetzigen Zeitpunkt jedoch (mit der Löschung der entsprechenden Festlegung im Objektblatt) nicht vorweggenommen werden.
2 Die Festlegung (Zwischenergebnis) unter «Flugplatzperimeter», wonach weitere Entwicklungsvorhaben des Flughafens südwestlich der Piste [2] erfolgen können, ist ersatzlos zu streichen.	-	Diese Festlegung entspricht dem Ergebnis gemäss dem SIL-Koordinationsprotokoll vom 9. September 2024. Im Weiteren geht mit der Festlegung seitens Flugplatzhalterin keine Verpflichtung einher.
3 Die Festlegung unter «Rahmenbedingungen zum Betrieb» zu den Betriebszeiten soll wie geändert werden: «Die bisher geltenden Betriebszeiten bleiben in den wesentlichen Zügen unverändert, in begründeten Fällen können Ausnahmen <u>gemäss Betriebsreglement</u> gewährt werden.»	-	Das SIL-Objektblatt stellt den übergeordneten Rahmen für das Betriebsreglement dar. Direkte Verweise im Objektblatt auf den Inhalt des geltenden Betriebsreglements sind somit nicht zulässig.
<i>Verband Schweizer Flugplätze</i>		
1 Der Entwurf zur Anpassung des Objektblatts wird begrüßt.	-	-
<i>Energia Solara Engadinaisa SA</i>		
1 Der Text zur «Ausgangslage, Stand der Koordination» ist wie folgt zu ändern: «In der Ebene zwischen Flughafen und dem Fluss Flaz wird von Dritten der Bau einer 21 ha grossen Photovoltaik-Anlage geplant. Die An- und Abflugrouten der	Ausgangslage, Stand der Koordination: «In der Ebene zwischen Flughafen und dem Fluss Flaz wird von Dritten der Bau einer 21 ha grossen Photovoltaik-Anlage geplant. Die An- und Abflugrouten der	Dem Antrag wird in vereinfachter Form zugestimmt.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
geplant. Die An- und Abflugrouten der Helikopter sind auf diese unmittelbar angrenzende Anlage abgestimmt. Allfällige negative Auswirkungen (Blendwirkung etc.) der Anlage auf den Flugbetrieb werden in den notwendigen Planungs- und Bewilligungsverfahren für diese Anlage zu prüfen sein sind gemäss dem Bericht «Flughafen Samedan, Beurteilung Helikoptersicherheit, Technischer Bericht Change Process» vom 25.3.2025 (Bächtold & Moor AG) geprüft. Allfällig daraus sich ergebende Auflagen und / oder Massnahmen, namentlich solche betreffend das neue Helikopterregime (An- und Abflugspuren, Verlängerung FATO) sowie gemäss «Abschnitt B5, Geplante Massnahmen» sind in den notwendigen Planungs- und Bewilligungsverfahren für den Regionalflughafen zu verfügen und / oder umzusetzen.»	Helikopter sind auf diese unmittelbar angrenzende Anlage abgestimmt. Allfällige negative Auswirkungen (Blendwirkung etc.) der Anlage auf den Flugbetrieb werden in den notwendigen Planungs- und Bewilligungsverfahren für diese Anlage zu prüfen sein sind gemäss dem Bericht «Flughafen Samedan, Beurteilung Helikoptersicherheit, Technischer Bericht Change Process» vom 25.3.2025 (Bächtold & Moor AG) geprüft. Allfällig sich daraus ergebende Auflagen und / oder Massnahmen sind in den notwendigen Planungs- und Bewilligungsverfahren für den Regionalflughafen zu verfügen resp. umzusetzen.»	
2 Die Mitwirkende ist bei jeder Anpassung des SIL-Objektblatts Samedan zu begrüssen und ihr Gelegenheit zur Stellungnahme einzuräumen.	-	Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung können sich alle Interessierten zum Entwurf zur Anpassung eines Objektblatts äussern. Eine Einladung zur Stellungnahme erfolgt nur an die Behörden (Kanton, Gemeinde) und den Flugplatzhalter.

b) Privatpersonen

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Keine Eingaben		

4.2 Fiche par installation Payerne (Adaptation)

4.2.1 Consultation des services fédéraux

BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente

- 1 Notre demande a été intégrée dans le texte explicatif. Nous la considérons donc comme satisfaite.

Les autres instances consultées ne se sont pas prononcées ou n'ont pas de remarque sur les documents.

4.2.2 Consultation des autorités

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Canton de Vaud (Conseil d'Etat)		
1 Le Canton de Vaud indique ce qui suit concernant l'emprise de l'extension du périmètre d'aérodrome, prévue du côté est et mis en information préalable, sur des surfaces inscrites à l'inventaire cantonal des surfaces d'assèlement (SDA). <ol style="list-style-type: none">1. Conformément à la mesure F12 du plan directeur cantonal, tout projet impliquant une emprise sur des SDA doit être dûment justifié conformément à l'article 30 OAT. Dans le cadre d'éventuels futurs projets, le dossier d'approbation des plans devra inclure une justification démontrant l'impossibilité de réaliser le projet hors SDA, ainsi que les justifications exigées par l'article 30 OAT.2. L'extension du périmètre de l'aérodrome ne devrait être classée en coordination réglée dans la fiche du PSIA qu'après réception d'un préavis favorable de la Direction générale du territoire et du logement (DGTL), émis sur la base des éléments de justification mentionnés au point précédent.3. La DGTL souligne que la phrase « Les SDA touchées seront compensées par la marge cantonale, quand celle-ci sera repourvue » n'est désormais plus applicable aux SDA éventuellement touchées en territoire vaudois. En effet, le plan sectoriel des surfaces d'assèlement (PS SDA) identifie les principes applicables au traitement des surfaces d'assèlement et le principe 14 exige spécifiquement que toute emprise sur des SDA dans le cadre d'une procédure fédérale soit compensée par une surface de superficie équivalente. Concernant l'inventaire cantonal vaudois, trois modalités de compensation sont prévues : la réhabilitation de sols dégradés en qualité SDA, le déclassement d'une surface de qualité SDA affectée en zone à bâtir ou l'identification de nouvelles surfaces de qualité SDA non encore inscrites à l'inventaire. Au vu des éléments précédents, la DGTL demande qu'une charge soit inscrite dans la décision d'approbation des plans pour les futures réhabilitations de sols dégradés compensant les emprises définitives.	Explications, Périmètre d'aérodrome, infrastructure : « Les SDA touchées seront compensées par la marge cantonale, quand celle-ci sera repourvue ». L'adaptation du périmètre PSIA pour agrandir le tarmac civil, qui touche des SDA, est fixé en « information préalable » dans la fiche PSIA. Les modalités concernant les SDA touchées seront traitées lors du processus de coordination, lorsqu'il sera envisagé de fixer l'adaptation de ce périmètre PSIA d'« information préalable » en « coordination réglée ». La charge formulée par la DGTL doit être formulée dans le cadre d'une procédure d'approbation des plans.	

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
2 Le Canton de Vaud demande également que la référence au Concept écologique Zones vertes de l'Aéropôle 1 du 08.11.2023 soit ajoutée à la page 9 du projet d'adaptation de la fiche PSIA.	-	Comme la procédure de validation du concept de compensation écologique est en cours, indépendamment du processus d'adoption de la fiche PSIA, il est renoncé à citer précisément le document dont les versions pourraient être amenées à évoluer dans le cadre de la procédure.
Commune de Corcelles-Près-Payerne, VD (Municipalité)		
1 Aucune proposition ni remarque		
Commune de Grandcour, VD (Conseil municipal)		
1 Aucune proposition ni remarque	-	-
Commune de Missy, VD (Municipalité)		
1 Aucune proposition ni remarque	-	-
Commune de Payerne, VD (Municipalité)		
1 Aucune proposition ni remarque	-	-
Canton de Fribourg (Conseil d'Etat)		
1 Le Conseil d'Etat demande d'ancrer l'évaluation de l'impact sur la faune dans la partie liante de la fiche. Il est demandé que les corridors à faune d'importance suprarégionale FR-10 et FR-11 soient explicitement mentionnés dans la partie « Indications contraignantes » de la fiche PSIA, comme objets sensibles à prendre en compte.	Explications, Protection de la nature et du paysage, environnement : « Deux corridors faunistiques suprarégionaux (FR-10 « Bussy » et FR-11_VD-03 « Montbrelloz ») se trouvent à l'ouest de la piste. Leur présence est prise en compte dans les projets de développement et d'exploitation civiles ».	La fiche sera complétée, dans la partie Explications, qu'il s'agit des corridors à faune d'importance suprarégionale FR-10 et FR-11. Cette thématique est étudiée de manière spécifique et détaillée dans le cadre de la procédure de la modification du règlement d'exploitation qui se fait de manière parallèle à l'adaptation de la fiche PSIA. La partie « Indications contraignantes » ne détaille pas toutes les mesures environnementales qui sont prises au niveau des constructions ou de l'exploitation des aérodromes.
2 Il est également demandé qu'un suivi régulier de l'impact sur la faune locale soit assuré ; il devrait permettre une adaptation réactive des mesures environnementales sur la base des résultats.	-	Les fiches PSIA fixent, dans les indications contraignantes, au chapitre Conditions générales de l'exploitation, ce qui suit : « Les valeurs limites en matière de protection de l'environnement doivent dans tous les cas être respectées car aucun allégement n'est possible. Afin de diminuer la charge sur l'environnement, l'exploitant prend toutes les dispositions d'exploitation possibles conformément au principe de précaution et en contrôle l'efficacité ». Dans le cas présent, l'évaluation concrète des corridors faunistiques suprarégionaux (FR-10 « Bussy » et FR-11_VD-03 « Montbrelloz ») se fait dans le cadre de la procédure de modification du règlement d'exploitation qui se déroule parallèlement à l'adaptation de la fiche PSIA.
3 Il est demandé que le Service des forêts et de la nature soit consulté et associé à l'élaboration, à la validation et au suivi des mesures de compensation, d'atténuation et de suivi environnemental en lien avec l'exploitation de l'aérodrome.	-	Les autorités concernées sont consultées dans le cadre des procédures de modification du règlement d'exploitation, de demande d'approbation des plans ou lors de l'élaboration du concept de compensation écologique. C'est dans le cadre de ces procédures que les mesures sont fixées.

4.2.3 Consultation de la population

a) Organisationen, Verbände, Parteien, Firmen

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Swiss aeropole		
1 Swiss aeropole souhaite faire mention que le développement des installations se fait en fonction des besoins régionaux. Une proposition d'ajout (voir ci-dessous) est faite.	Indication contraignante, Fonction de l'installation : « <u>Le développement de l'aérodrome civil se fait en fonction des besoins de l'économie régionale</u> ».	La proposition de modification est prise en compte dans la fiche PSIA.
2 Swiss aeropole indique ce qui suit : « Dans le cadre du protocole de coordination : compléments d'août 2024 et sur demande de l'OFEV, l'exploitant devait évaluer l'impact de l'élargissement des heures d'ouverture et de l'augmentation des contingents sur les corridors faunistiques suprarégionaux à l'ouest de la piste (FR-10 « Bussy » et FR-11_VD-03 « Montbelloz »). Cette étude a été menée par le bureau NATURA biologie appliquée SA et s'est terminée le 10 décembre 2024. Les conclusions de cette dernière sont claires, les adaptations demandées par la COREB n'engendrent aucun impact sur la faune régionale et les corridors faunistiques vaudois et fribourgeois. La fiche PSIA doit être mise à jour avec des données factuelles, c'est pourquoi nous demandons de modifier le texte de la page 6 ». Il est demandé de supprimer la partie de texte ci-dessous.	Explications, Fonction de l'installation, exploitation : « <u>En fonction de l'évaluation de l'impact de l'élargissement des heures d'ouverture et de l'augmentation des contingents sur les corridors faunistiques suprarégionaux, des mesures d'accompagnement devront être mises en œuvre</u> ».	La proposition de supprimer le texte ci-dessous n'est pas acceptée. Si l'étude en question indique qu'il n'y a pas d'impact en l'état, l'évaluation globale du dossier de modification du règlement d'exploitation est actuellement en cours et fera l'objet d'une prise de position officielle par les instances compétentes.
3 Swiss aeropole indique ce qui suit : « Les projets de constructions connus sont pris en compte dans la fiche PSIA. La zone d'Aéropôle 1 est en plein développement et plusieurs projets sont à l'étude à des stades divers. Les futurs hangars Speedwings et les contraintes d'avions de lettre du code « E » de l'OACI, tels que mentionnés dans la fiche ne sont plus un projet central. Dans une réflexion plus large, nous ne trouvons pas judicieux de faire mention d'entreprises privées ou de projets spécifiques dans la fiche PSIA. Nous demandons d'enlever la mention Speedwings à la page 7 ».	Explications, périmètre d'aérodrome, infrastructure : « Le tronçon de la voie de roulage SC mentionnant aux future hangars de Speedwings a été adapté afin d'envisager d'accueillir à l'avenir des avions [...] ».	La suppression de la mention de l'entreprise « Speedwings » liée à des projets est prise en compte dans la fiche PSIA.
4 Swiss aeropole indique ce qui suit : « Le trait gris qui délimite les infrastructures militaires semble mal placé. En effet, au nord de l'Aéropôle, il traverse le bâtiment Payerne Airport existant et le tarmac civil. La limite PSM/PSIA étant plus au nord le long du tarmac, nous trouverions judicieux de modifier le plan pour plus de précision.	Demande de modifier la carte PSIA.	L'information du PSM indiquée sur la carte provient des données officielles du DDPS. Le périmètre du PSM ne peut être modifié que par le DDPS.
Fédération Patronale Vaudoise (FPV)		
1 La Fédération Patronale Vaudoise fait part de son intérêt à l'égard du développement de l'aviation civile dans la Broye et son soutien aux activités de	-	Le développement prévu de la partie civile de l'aérodrome militaire avec utilisation civile de Payerne a été présenté

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
« Payerne Airport ». Elle indique notamment ce qui suit : « Nous saluons donc le principe des adaptations proposées, qui vont dans le sens d'un élargissement des horaires d'exploitation ainsi que des contingents de mouvements autorisés à certains moments de la semaine. Nous regrettons toutefois que les nouveaux contingents présentés, notamment pour les dimanches et les jours fériés, restent étonnamment en deçà des chiffres qui avaient été négociés ces dernières années avec les communes riveraines. Nous regrettons également l'ancre chiffré de ces contingents dans le règlement d'exploitation. Cela signifie que, à court et à moyen terme, les nouvelles capacités de l'aérodrome resteront non seulement insuffisantes par rapport à la demande, mais aussi inutilement basses par rapport à ce qui avait été convenu avec les autorités représentatives du voisinage ». La FPV ne fait pas part d'une demande de modification de la fiche PSIA.		dans le cadre du processus de coordination entre autorités. L'adaptation prévue de la fiche PSIA reflète le résultat de cette coordination.
Association Suisse des Aérodromes		
1 L'Association Suisse des Aérodromes - salue et soutient le projet de fiche PSIA mis à l'enquête publique, notamment parce qu'il crée une sécurité juridique, tient compte de l'importance des opérations aériennes civiles à Payerne et concilie les différents intérêts. Elle ne demande pas de modification de la fiche PSIA.	-	-
Speedwings		
1 Speedwings soutient l'adaptation de la fiche PSIA et souhaite une nouvelle étape dans le sens d'un élargissement plus conséquent des heures d'exploitation et des quotas. Il n'y pas de demande de modification de la fiche PSIA.	-	-
b) Personen privées		
Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
Aucune proposition ni remarque		

Prüfungsbericht nach Art. 17 RPV im Hinblick auf den geplanten BR-Entscheid vom 29.10.2025

Gegenstand der Überarbeitung:

- Objektblatt zivil mitbenützter Militärflugplatz Payerne (VD), Anpassung
- Objektblatt Regionalflughafen Samedan (GR), Anpassung

Planende Bundesstelle: **BAZL**

Feststellungen

Aspekte	Anforderungen	Befund	Beurteilung
Inhalt	Sachplanerarbeitung nötig (Art. 14 Abs. 1 und Art. 17 Abs. 4 RPV)	Mit der vorliegenden Anpassung wird die 20. Serie Objektblätter zur Genehmigung unterbrochen. Sie umfasst Anpassungen der Objektblätter für den zivil mitbenützten Militärflugplatz Payerne und den Regionalflughafen Samedan. Die geplanten Änderungen des Sachplans wirken sich unterschiedlich auf Raum und Umwelt aus und bedingen eine formelle Anpassung des SIL.	Anforderung erfüllt
	Konzeption der Sachplanfestlegungen zweckmäßig. (Art. 14 Abs. 2 und 3 RPV)	Der Konzeptteil des SIL zeigt die Ausrichtung der Luftfahrt im Grundsatz auf. Die vorliegenden Anpassungen präzisieren und ergänzen diese punktuell. Ausgehend vom konzeptionellen Teil des Sachplans, präzisiert der Bund mit der vorliegenden Anpassung, welche Ziele er für die betroffenen Anlagen (zivil mitbenützter Militärflugplatz Payerne [Erweiterung der zivilen Betriebszeiten, Bewegungskontingente und des Perimeters] und Regionalflughafen Samedan [Schaffung der Voraussetzungen für neue Helikopterbasis]) verfolgt und wie diese mit den räumlichen Entwicklungszügen und -Nutzungen abgestimmt sind. Die Konzeption der Objektblätter und der Karten entspricht den übrigen Objekten des Sachplans.	Anforderung erfüllt
	Umfassende räumliche Koordination (Art. 2 und 3 RPV)	Die Grundlage für die Erarbeitung und die Anpassung der Objektblätter ist das in den konzeptionellen Zielen und Vorgaben zur räumlichen Abstimmung (SIL-Konzeptteil) vorgesehene Koordinationsprotokoll. Für die Anpassung der beiden Objektblätter wurde je ein Koordinationsprotokoll erarbeitet. Darin werden die Ergebnisse der Zusammenarbeit festgehalten. Im Rahmen des Koordinationsprozesses wurden unter Einbezug der betroffenen Parteien (Bundesstellen, Kantonsstellen, Gemeinden, Flugplatzhalter) alle Interessen ermittelt und beurteilt; die Konflikte und Differenzen wurden aufgezeigt und Massnahmen formuliert. Die Koordination mit anderen Tätigkeiten von Bund und Kantonen ist somit sichergestellt.	Anforderung erfüllt
	Beitrag zur angestrebten räumlichen Entwicklung (Art. 1 und 3 RPG)	Im Koordinationsprozess des Sachplans wurden Massnahmen zur bestmöglichen Einordnung der Anlagen auf lokaler/regionaler Ebene geprüft und die nachteiligen Auswirkungen auf Bevölkerung, Wirtschaft und natürliche Lebensgrundlagen möglichst beschränkt.	Anforderung erfüllt
	Vereinbarkeit mit geltenden Planungen und Vorschriften (Art. 2 RPV)	Die Anhörung der Kantone hat grundsätzlich keine Unvereinbarkeiten mit den Sachplänen des Bundes und den geltenden kantonalen Richtplänen zu Tage gebracht. Gleches gilt für die Ämterkonsultation.	Anforderung erfüllt

	Voraussetzungen für die Festsetzung konkreter Vorhaben (Art. 15 Abs. 3 RPV)	Standort und Bedarf der Anlagen leiten sich aus dem SIL-Konzeptteil ab. Im Rahmen des Koordinationsprozesses wurden die wesentlichen Auswirkungen der Anlagen auf Raum und Umwelt ermittelt und die Vereinbarkeit mit der relevanten Gesetzgebung überprüft.	Anforderung erfüllt
Verfahren	Zusammenarbeit mit dem ARE und den weiteren Trägern raumwirksamer Aufgaben (Art. 17 und 18 RPV)	Die Sachplananpassung wurde in Zusammenarbeit mit dem ARE erarbeitet. Für die Anpassung der Objektblätter zivil mitbenutzter Militärflugplatz Payerne und Regionalflughafen Samedan wurden die betroffenen Behörden des Bundes, die Kantone VD und FR für Payerne, GR für Samedan sowie die betroffenen Gemeinden und Flugplatzhalter im anlage-spezifischen Koordinationsprozess frühzeitig einbezogen. Die Ergebnisse dieser Zusammenarbeit wurden in den jeweiligen Koordinationsprotokollen festgehalten.	Anforderung erfüllt
	Anhörung der Kantone und Gemeinden (Art. 19 Abs. 1 und 2 RPV)	Nach erfolgter Zusammenarbeit hatten die Kantone VD, FR und GR zwischen März und Juni 2025 Gelegenheit, sich zu den Anpassungen der Objektblätter offiziell zu äussern.	Anforderung erfüllt
	Information und Mitwirkung der Bevölkerung (Art. 19 Abs. 3 und 4 RPV)	Für die Objektblätter Payerne und Samedan fand zwischen März und April 2025 eine Information und Mitwirkung der Bevölkerung und der interessierten Kreise statt. Der Erläuterungsbericht zeigt, wie mit den Rückmeldungen umgegangen wird.	Anforderung erfüllt
	Kontrolle der Vereinbarkeit mit der kantonalen Richtplanung (Art. 20 RPV)	Die Kantone hatten anlässlich der Anhörung im Q2 2025 Gelegenheit, noch vorhandene Widersprüche zur kantonalen Richtplanung festzustellen. Das Bereinigungsverfahren nach Art. 13 RPV wurde nicht verlangt.	Anforderung erfüllt
Form	Form der Sachplanfestlegungen (Art. 15 RPV)	Die verbindlichen Sachplanfestlegungen sind klar ersichtlich. Text und Karten geben Aufschluss über die zum Verständnis der Festlegungen erforderlichen Zusammenhänge.	Anforderung erfüllt
	Erläuterungen (Art. 16 RPV)	Der Erläuterungsbericht enthält Angaben über den Gegenstand und Ablauf der Planung und Zusammenarbeit. Er informiert über die Art und Weise der Berücksichtigung der verschiedenen Interessen.	Anforderung erfüllt
	Veröffentlichung (Art. 4 Abs. 3 RPG)	Die Sachplananpassung wird auf Internet veröffentlicht und kann auf den Webseiten des BAZL und des ARE konsultiert werden.	Anforderung erfüllt

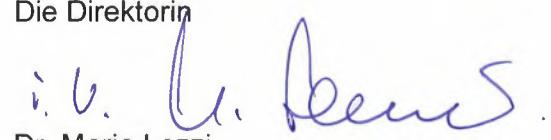
Synthese

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

Bern, den 25.09.2025

BUNDESAMT FÜR RAUMENTWICKLUNG

Die Direktorin



Dr. Maria Lezzi